

Aurelie Fertil

Prometne poti v Ilirskih provincah oziroma strategije integracije nepovezanega in strateškega prostora

UDK 625.7:94(497.4/.5)"1809/1813"

FERTIL Aurelie, profesorica zgodovine,
FR-29280 Plouzane, 55 rue des Quatre Vents,
Aurelie.fertil@laposte.net

Prometne poti v Ilirskih provincah oziroma strategije integracije nepovezanega in strateškega prostora

Zgodovinski časopis, Ljubljana 64/2010 (141),
št. 1-2, str. 136–152, cit. 27

1.01 izvirni znanstveni članek: jezik Sn. (Fr.,
Sn., En.)

Ključne besede: Ilirske province, prometno
omrežje, gradnja cest, uprava az gradnjo mostov
in cest, Napoleonova cesta

Avtorica predstavlja organizacijo in delovanje francoske Uprave za gradnjo mostov in cest v času Ilirskih provinc in težave, s katerimi so se srečevali Francozi pri izgradnji, širitvi in modernizaciji prometnega omrežja. Pri tem ugotavlja, da so Francozi pri izgradnji prometne infrastrukture posebno pozornost posvečali cestam, zaradi finančnih težav in omejenih finančnih sredstev pa predvsem večjim projektom, med katerimi je bila predvsem t.i. Napoleonova cesta, ki naj bi povezala Ljubljano z Dalmacijo, Dubrovnikom in Boko Kotorsko. Pri cestni gradnji so se zatekali k prisilnemu delu in delovnemu mobiliziranju lokalnega prebivalstva, del gradbenih stroškov pa so poskušali preložiti na občine in mesta, mimo katerih so ceste tekle.

Avtorski izvleček

UDC 625.7:94(497.4/.5)"1809/1813"

FERTIL Aurelie, History Teacher, FR-29280
Plouzane, 55 rue des Quatre Vents,
Aurelie.fertil@laposte.net

Traffic Routes in Illyrian Provinces: Integration Strategies for a Divided Strategic Area

Zgodovinski časopis (Historical Review),
Ljubljana 64/2010 (141), No. 1-2, pp. 136–152,
27 notes

Language: Sn. (Fr., Sn., En.)

Key Words: Illyrian Provinces, traffic system,
road construction, Bridge and Road Construction
Administration, Napoleon Road

Discussed are the organization and operation of the French Bridge and Road Construction Administration during the period of the Illyrian Provinces as well as problems that had emerged during the construction, expansion, and modernization of the local traffic system. The French paid special attention to roads and, in view of financial difficulties and limited resources, particularly to larger projects such as the so-called Napoleon Road, which was to link Ljubljana with Dalmatia, Dubrovnik, and Boka Kotorska. Resorting to forced labor and mobilization of the work force of the local population, they attempted to transfer some of the building costs to municipalities and towns situated in the vicinity of these roads.

Author's Abstract

14. oktobra 1809 so bili po zmagi Napoleonovih vojsk pri Wagramu in Znojmu Avstrijci prisiljeni na gradu Schönbrunn podpisati in sprejeti Dunajsko pogodbo. S tem dokumentom so se Habsburžani odrekli svojim ozemljem na jugu in na jugovzhodu, ostali pa so tudi brez dostopa do morja. Iz tako prepuščenih ozemelj je Napoleon ustanovil Ilirske province, ki so imele v okrilju cesarstva posebno mesto. Napoleona v odnosu do novih provinc ni vodila nobena natančno načrtana smerica, nasprotno, njegovo ravnanje se je spreminjalo glede na politične dogodke in okoliščine. Enkrat jim je bila namenjena vloga morebitne menjalne valute v politični trgovini, spet drugič pa so jim pripisovali pomen mejne krajine Velikega cesarstva. Vsekakor so bile Ilirske province nova, od dotedanjih različna vrsta osvojitve za Francijo, pred Ilirijo pa se je pod vladavino cesarstva odpiralo novo obdobje, obdobje reform in modernizacije celotne družbe. Francozi so deželam vdahnili novo dinamiko, ki je bila pravo nasprotje inerciji njihovih prejšnjih gospodarjev (Avstrijcev in Benečanov). Niso se zadovoljili zgolj s preoblikovanjem njihove administrativne in zakonske ureditve, temveč so s širitvijo in modernizacijo njihovega prometnega omrežja vtisnili svoj pečat tudi njihovi naravni podobi. Kot osnova za razvoj trgovskih, vojaških in diplomatskih odnosov so bile namreč prometne poti deležne posebne pozornosti francoskih oblasti, saj so se le-te zavedale ugodnosti, ki bi jih cesarstvo lahko imelo od geografskega položaja novo pridobljenih pokrajin. Po svojem geografskem položaju so bile Ilirske province hkrati balkanske, srednjeevropske in mediteranske dežele. Ker so jih prečile pomembne vpadnice, so bile pomembno križišče med Evropo in Azijo, povezovale pa so tudi Srednjo Evropo in Jadransko morje. Da bi torej lahko kar najbolje izkoristili možnosti, ki jih je deželam ponujala, je bilo dovolj razviti njihovo prometno omrežje.

1. Uprava za gradnjo mostov in cest pred izzivi ilirskih dežel

1.1. Uprava za gradnjo mostov in cest v Iliriji

Uprava za gradnjo mostov in cest je delovala kot nekakšna država v državi, saj je bila podrejena posebnim pravilom in zakonom, čeprav kljub njeni pomembnosti v Iliriji ni bil izdan noben poseben odlok ali uredba, ki bi opredeljeval način njenega delovanja. Posredno pa je mogoče njeno delovanje razumeti s pomočjo odloka o

združenju inženirjev¹ z dne 5. julija 1810 in temeljnega zakona z dne 15. aprila 1811². Vsebina teh dveh dokumentov namreč kaže, da so se Francozi zadovoljili s prenosom francoske organizacije uprave za gradnjo cest in mostov v Ilirijo, ne da bi zares upoštevali posebnosti novih dežel. Močno centralizirano, birokratsko in korporativno administracijo je namreč vodila cela armada inženirjev, inšpektorjev, nadzornikov in drugih izvajalcev.

Da bi čim prej vzpostavili delovanje Uprave za gradnjo mostov in cest v Iliriji, so Francozi zaposlili veliko število domačih inženirjev, želeč izkoristiti njihove izkušnje in njihovo poznavanje dežel. Zaposlovanje Ilircev je bilo integrativnega pomena, hkrati pa je tudi omogočalo, da se je lahko nova administracija hitro oblikovala. 1. septembra 1810, manj kot leto dni po prihodu Francozov, je že bila pripravljena na spopad z izzivi, ki jih je predstavljalo obstoječe cestno omrežje v Iliriji. Polje delovanja inženirjev je bilo zelo široko. Bili so možje terena, pa tudi pisarn, naročali so izvedbe del, snovali projekte, risali načrte, pripravljali predračune in računovodske dokumente, bili so v stalnih stikih z glavnim inženirjem in z intendanti posameznih provinc, obiskovali pa so seveda tudi gradbišča. Ker jih ni bilo veliko, dela pa so imeli ogromno, niso mogli ustrezno opravljati pisarniških opravil, zaradi česar je bilo mnogo predračunov, načrtov, prerezov in izravnav le površnih, oziroma niso bili dokončani do predvidenih datumov.

Pod nadzorom inženirjev so bili vodje del, ki so bili na terenu zadolženi za več gradbišč in so jih morali pogosto obiskovati, da so lahko nadzorovali napredek del, ob tem pa so morali voditi in usmerjati brigade delavcev, cestarjev in nadzornikov, ki so jim posredovali naročila inženirjev. V bistvu so bili vodje del pomočniki inženirjev, katerih delo so dopolnjevali. Na dnu vodstvene piramide v Upravi za gradnjo mostov in cest so bili nadzorniki, ki so bili kot nekdanji delovodje zadolženi za delovne skupine in so razdeljevali naloge ter nadzorovali gradbišča.

Na čelu te administracije je bil glavni inženir in direktor Uprave za gradnjo mostov in cest Jean-Louis Blanchard. V Ilirijo ga je 1. aprila 1810 poslal generalni direktor Uprave za gradnjo mostov in cest grof Molé, da bi tam organiziral urad in prevzel njegovo vodenje. Vse do konca francoske prisotnosti v Iliriji se je osebno angažiral pri mnogih projektih in vodil številna gradbišča. Poleg del v šestih civilnih upravah Ilirskih provinc³ se je pogosto ukvarjal tudi z deli v Vojni krajini, za katere je bil sicer navadno zadolžen vojaški inženir te province. Glavni inženir Urada za gradnjo mostov in cest je bil torej ključni nosilec sistema in porok delovanja njegove administracije, ki je bila zelo pomembna za dobro delovanje Ilirskih provinc. Brez njegove odobritve ni bilo mogoče storiti ničesar. Čeprav je bil uradnik, je moral pogosto tudi na teren, kjer je med svojimi obiski nadziral dela, ki so potekala.

¹ SHD, 1M1950, odlok o organizaciji telesa inženirjev uprave za gradnjo cest in mostov, 5. julij 1810.

² CHAN, Uradni list št. 369 bis.

³ Koroška, Kranjska, Istra, Civilna Hrvaška, Dalmacija, katerih glavna mesta so bila: Beljak, Ljubljana, Reka, Zagreb, Zadar in Dubrovnik.

Glavni inženir Urada za gradnjo mostov in cest je bil odgovoren za projekte in dela, ki naj bi se izvajala v Iliriji in ki jih je sam predlagal ter odločal o njihovi izvedbi. Na terenu so navadni inženirji in njihovi pomočniki preučevali območje (pedologijo, geomorfologijo, itn. ...), delali potrebne izračune, zapisovali podrobnosti in pripravljali predračune stroškov ter skicirali načrte, prereze, zemljevide. Vse te dokumente so nato predstavili glavnemu inženirju Blanchardu, ki jih je podpisal in nato poslal glavnemu intendantu za finance.⁴ Ta je, potem ko je vsak projekt na hitro preučil, podal svoje mnenje in vse skupaj posredoval generalnemu direktorju Urada za gradnjo mostov in cest v Parizu, grofu Moléju. Z nobenim novim delom ni bilo mogoče začeti, dokler ga nista preverila generalni direktor Urada za gradnjo mostov in cest v Parizu in celo sam cesar. Ko so posamezni deli teh aktov prispeli v Pariz, jih je Molé posredoval Generalnemu svetu za gradnjo mostov in cest, da bi jih ta preučil in pregledal z vseh zornih kotov. Noben delček nosilnega ogrodja, noben oporni zid ali cestni tlakovec se ni mogel skriti natančnim in preiskujočim očem članov sveta, ki so imeli seje vsak teden. Ko so vse te dokumente pregledali, je Svet lahko projekt odobril, le delno odobril ali pa zavrnil. Zaradi takšnih dolgotrajnih postopkov in povečanja števila posrednikov se je vse to dogajalo počasi in povzročalo številne administrativne težave v deželah, ki še niso bile povsem dobro seznanjene z vsemi podrobnostmi cesarske birokracije.

Počasno delovanje Uprave za gradnjo mostov in cest je generalnega intendanta Bertranda seveda motilo. Kot vojak po poklicu in po izobrazbi namreč ni mogel razumeti, da je mogoče izgubiti toliko časa s premetavanjem papirjev, kar je Moléju tudi večkrat povedal. Menil je, da bi morala vsakemu ukazu slediti nagla izvršitev, zato se je želel izogniti pariškemu nadzoru tako, da je s pomočjo objave odlokov lahko zaobšel Glavni svet za gradnjo mostov in cest. Takšna praksa je omogočila ilirskim oblastem, da so pridobile čas in pospešile projekte, ki so bili pomembni za Ilirske province. O tem se je mogoče prepričati iz odlokov, sprejetih v zvezi s pošto potjo iz Kraljevice v Novi⁵ in z Napoleonovo cesto⁶.

Poleg nekaterih administrativnih počasnosti in težav se je moral Urad za gradnjo mostov in cest soočiti s celo vrsto naravnih ovir. Med težavami, ki so jih morale oblasti premostiti, da so lahko uspešno vodile svoje številne projekte, so bili geografski položaj Ilirskih provinc, breme njihove zgodovinske dediščine in njihova etnična raznolikost.

1.2. Izzivi

1.2.1. Naravno okolje

Pogled na topografski zemljevid Ilirije razkriva osupljivo razprostranjenost gorskih masivov in razkosanost tega ozemlja, ki ga sestavlja več velikih

⁴ Po hierarhičnem zaporedju je bil intendant za finance pomembnejši kot generalni guverner Ilirskih provinc. To mesto so zasedali Dauchy, Belleville in nato Chabrol.

⁵ CHAN, F14/1030, Bertrandov odlok o poštni cesti pri Kraljevicu, 2. oktobra 1811.

⁶ CHAN, F14/1030, Bertrandov odlok z dne 29. julija 1811.

geomorfoloških celot: Julijske Alpe na Kranjskem, Karnijske Alpe na Koroškem, Dinarsko gorstvo na Hrvaškem in v Dalmaciji, vzhodne ravnice na Hrvaškem in nenazadnje tudi jadranska obala. Bogastvo gorskih masivov delno pojasnjuje razlike v gostoti cestnega omrežja. Nekatere regije (Kranjska, Civilna Hrvaška) ponujajo cestnemu omrežju dolge, odprte in lahko dostopne doline, drugod (predvsem v Dalmaciji in Vojni Krajini) pa so številne težko prehodne gorske verige, ki otežujejo prometne povezave.

Težave, ki jih je predstavljalo naravno okolje, je treba povezati tudi s klimatskimi težavami. Vremenske nevšečnosti (deževja, sneg, nevihte) so imele neposreden vpliv na načrtovana dela in na gradbišča, zaradi česar je morala administracija Urada za gradnjo mostov in cest predvideti pomembne vsote denarja za vzdrževanje in popravila cest in mostov. Prvi dejavnik poškodb je bil dež. Padavine niso prizanesle nobeni provinci. Povzročale so erozijo pobočij, razjedale ceste, na katerih se je nabiralo blato, in prispevale k poškodbi mostov. Snežne padavine so blokirale promet in prisilile Francoze, da so predvideli dodatna sredstva za pluzenje (predvsem cest prvega reda). Sneg, ki sta ga spremljala poledica in odjuga, je delal škodo na objektih predvsem med marcem in majem, ko se je tajal. Zaradi velike količine vode so narasle reke, in ti nenadni porasti so uničili in odnesli vse, kar je bilo na njihovi poti. Zaradi naraslih rečnih tokov ob taljenju snega ter kamnov in kosov lesa, ki so jih reke nosile s seboj, je ostal marsikateri most uničen ali močno poškodovan. To se je zgodilo z mostom v Kostajnici, ki ga je poškodovala narasla reka Una leta 1812⁷ in tudi z mnogimi jezovi in mostovi na reki Savi, ki je bila še posebej samosvoja in težko obvladljiva reka. Poleg mnogih že obstoječih objektov, ki so bili uničeni, sta sneg in zmrzal povzročala škodo tudi na objektih, ki so bili šele v gradnji. Vodje del so bili zato prisiljeni ustaviti gradbena dela takoj, ko so začele padati prve snežinke.

Na prvi pogled se zdi, da so bile klimatske razmere v Dalmaciji bolj naklonjene gradbenim projektom, v resnici pa je tudi tam cela vrsta klimatskih pojavov ovirala napredovanje del. Poletna vročina, povezana z južnim vetrom široko, vlažnim in nezdravim močvirskim podnebjem ob reki Neretvi, je oteževala delo na močvirnih območjih, saj je veliko število delavcev na gradbiščih zbolelo za mrzlico. Ker jih ni bilo mogoče nadomestiti, so bili na gradbiščih veliki zaostanki. V tej regiji je bilo namreč delavce zelo težko najti.⁸ Tudi zaposlovanje delavcev je bilo torej ena od omejevalnih okoliščin Uprave za gradnjo mostov in cest.

1.2.2. Problem delovne sile

Prebivalstvo Ilirskih provinc ni predstavljalo enovite celote, temveč pravo mešanico narodov: Slovencev na Koroškem, Kranjskem, v Istri in Goriški grofiji; Nemcev na Koroškem in Kranjskem, Italijanov v Istri, Dalmaciji in Goriški grofiji;

⁷ CHAN, F14/1030, Pismo Chabrola Moléju 8. julija 1812.

⁸ DAZD, 75, karton 11, pismo Bertranda Chabrolu 19. oktobra 1812.

Hrvatov na Civilnem Hrvaškem in v Vojni Krajini, Istri, Dalmaciji in Dubrovniški provinci; Srbov in Črnogorcev v Vojni Krajini, Dubrovniški provinci in Kotorju.

Glavnina zaposlenih na Upravi za gradnjo mostov in cest se je ujemala s takšno etnično sliko Ilirskih provinc, saj je bila njihova različnost neogibna: poleg redkih Francozov, ki so prispeli v kočijah cesarske vlade, je administracija zaposlovala domačine. Osebe ilirske Uprave za gradnjo mostov in cest je bilo pisana mešanica inženirjev, nadzornikov in cestnih delavcev dalmatinskega, nemškega, slovenskega ali italijanskega porekla.

Različni narodi – različni jeziki. V Ilirskih provincah je bilo jezikov kar precej: italijanščina, nemščina in dva slovanska jezika, hrvaščina in slovenščina. Ta jezikovna zmes je močno zaznamovala vso administracijo, še posebej administracijo Uprave za gradnjo mostov in cest. Pogosto si je bilo treba pomagati s prevajalci, kar je upočasnjevalo izdajanje odlokov in uredb, hkrati pa povečevalo stroške za obratovanje pisarn, ki so bili že tako in tako preveliki. Nezanje francoskega jezika med lokalnim prebivalstvom je bilo resna ovira za dobro delovanje administrativnega kolesja, hkrati pa je precej omajalo predstavo o utečenem administrativnem mehanizmu, kakršnega so si predstavljali vodilni upravljavci cesarstva. Med zaposlenimi inženirji, vodji del in delavci Uprave za gradnjo mostov in cest so bili namreč nesporedni del vsakdana, to pa je zaviralo izvedbo številnih projektov in napredek na gradbiščih. Zategadelj, pa tudi zato, da bi zmanjšali neznanje francoščine med ilirskim prebivalstvom, je bilo treba organizirati posebne jezikovne tečaje.

Za administracijo Uprave za gradnjo mostov in cest je bila težka naloga, kako najti izkušene strokovne kadre, prav tako težko pa je bilo v deželah s skupno samo 1,5 milijona prebivalcev zagotoviti dovolj delavcev. Njihova maloštevilnost in pomanjkljiva izobrazba sta oteževali napredovanje del, saj je prihajalo do pogostih upočasnitev in zakasnitev dela delovnih skupin. Takšne razmere so bile najbolj zaskrbljujoče v najredkeje poseljenih upravnih enotah v provincah in v Dubrovniku. Kljub nezadostni poseljenosti gorskih območij pa so Francozi začeli z izvedbo enega najpomembnejših projektov v Ilirskih provincah, z gradnjo Napoleonove ceste. Da bi uresničili zastavljene cilje, so morali privabiti h gradnji precej oddaljeno prebivalstvo (v radiju 40 kilometrov)⁹ in jim zagotoviti povračilo potnih stroškov. Nekateri delavci, zlasti zidarji in tesarji, so bili sploh redkost na območju Ilirskih provinc, in ker je vse, kar je redko, tudi drago, je bilo njihovo najemanje za Upravo za gradnjo mostov in cest finančno zelo obremenjujoče.

Navkljub vnemi uradnikov in dobri volji prebivalstva pa je še vedno primanjkovalo strokovnjakov, ki bi vodili dela. Pomanjkanje delovne sile je samo še povečalo zadrege Uprave za gradnjo mostov in cest v Iliriji, ki je bila že tako v težavah zaradi močne centralizacije in francoske birokracije, pa tudi zaradi bremena politične dediščine v različnih provincah.

Pred pridružitvijo Franciji so bile namreč med upravnimi sistemi dežel, ki so prišle v sestavo Ilirskih provinc, pomembne razlike. Ugotovitev generalnega intendanta za finance Chabrola, ki je trdil, da so bile »nekdanje oblike administra-

⁹ CHAN F14/1030, Opomba o Napoleonovi cesti v Narenti, 27. oktober 1812.

cije v teh provincah tako raznolike kot pridelki in narava njihovih tal¹⁰, slikovito ponazarja francoske zadrege z upravo v provincah, ki so imele tako različne upravne tradicije.

- Koroška, Kranjska, avstrijska Istra in Tirolska so imele avstrijski sistem;
- na Civilnem Hrvaškem, hrvaški obali in v Reški regiji sta se mešala avstrijski in ogrski sistem;
- nekdanja Beneška Istra in Dalmacija sta imeli do leta 1797 beneški sistem, po podpisu bratislavskega miru pa italijanskega;
- Dubrovniška republika je imela vse do njene ukinitve leta 1808 lastne zakone, odtlej pa je imela sistem Italijanskega kraljestva;
- Vojna Krajina, ki je bila pod avstrijskim protektoratom, je imela vojaško ureditev.

Čeprav je temeljni dekret z dne 15. aprila 1811¹¹ uvedel enotno in močno centralizirano administracijo (izjema je bila le Vojna Krajina), je dediščina nekdanjih režimov občutno vplivala na delovanje Uprave za gradnjo mostov in cest, posledično pa tudi na zasnovo cest v pokrajinah. Na cestnem omrežju obmejnih pokrajin so se poznale sledi nekdanjih bojov in spopadov med v regiji prisotnimi silami. Tako so v Vojni Krajini cestno omrežje omejili na najbolj primitivno raven, da bi se izognili vpadam Turkov na zahod. Poveljstva posameznih enot so bila nanizana vzdolž glavne ceste, tako da so bila čim bolj oddaljena od turške meje, in so bila kot nekakšne postojanke ob poti, ki je predstavljala zaščitni pas. Preostanek cestnega omrežja Vojne Krajine pa so bile nalašč slabo vzdrževane in ozke poti, ki so ostale v takem stanju, da bi onemogočale vsakršen sovražni vdor otomanskega topništva. Vendar slabo stanje hrvaškega cestnega omrežja kljub temu ni preprečilo otomanskih in bosanskih vpadov, saj so Turki ves čas pripravljali roparske pohode in druge vojaške operacije.

V Dalmaciji in Istri so bile ceste prav tako redke in v obupno slabem stanju, vendar iz povsem drugačnih razlogov. Pomanjkanje spodobnih cest je bilo posledica delovanja beneške administracije, ki je blago dovažala po morju in ni bilo v njenem interesu, da bi pospešila razvoj cestnega omrežja v Dalmaciji in Istri. Pravzaprav bi Benečani z gradnjo cestnega omrežja omogočili tem območjem, da bi razširili odnose in trgovino s sosednjimi državami, kar bi pospešilo njihov gospodarski razvoj. Ne nazadnje bi ob morebitnem sovražnem vpadu ceste olajšale vdor in napredovanje sovražnih vojsk, ki se jim Benečani, razen z nekaj četami pandurjev in Slovanov, ne bi mogli zoperstaviti. Podobne ugotovitve, ki veljajo za beneško cestno omrežje, veljajo tudi za Dubrovniško republiko. To trgovsko mesto je osnovalo svoja bogastvo in moč na pomorskem trgovanju, zato ni imelo nobene potrebe, da bi gradilo ceste in poti, ki bi ga povezovale z ozkim in siromašnim zaledjem ali pa celo z deli Bosne, kjer je vladala še večja revščina.

A čeprav se je Uprava za gradnjo mostov in cest morala soočiti z vsemi temi ovirami, je skromnim denarnim sredstvom navkljub, ki jih je imela na voljo, vendarle naredila veliko.

¹⁰ CHAN, F/IE/61, pismo generalnega intendanta za finance, 10. aprila 1812.

¹¹ Ibidem.

2. Delo Urada za gradnjo mostov in cest v Iliriji

2.1. »Draga dela«

Ker so proračun Uprave za gradnjo mostov napajali prilivi francoskega denarja, je bil odvisen od cesarjeve dobre volje. Napoleon, ki ni želel, da bi osvojitve Ilirije dodatno obremenjevala državno blagajno, je bil pri upravljanju z denarjem natančen in je dodelil deželnemu Uradu za gradnjo cest in mostov le skromna sredstva: 600.000 frankov v letu 1811¹² in po 550 000 frankov v letih 1812¹³ in 1813¹⁴. To ni bilo veliko, oziroma ni bilo dovolj, da bi Francozi lahko uresničili vse svoje ambiciozne načrte. Administracija Urada za gradnjo mostov in cest se je redno pritoževala zaradi preskromnih sredstev, ki jih je imela na voljo. A tudi, če bi bile vsote, ki jih je prejemale, višje, bi bilo še vedno nemogoče izvesti vsa načrtovana dela, saj bi to onemogočilo pomanjkanje delavcev in inženirjev. Tako kot za ostale dele cesarstva si je Napoleon tudi za Ilirijo želel, da bi se razpoložljivi denarni viri uporabili za majhno število projektov večjega obsega. Francoske oblasti so se zato odločile dati prednost gradnjam, ki bi pospešile trgovino z Vzhodom in izboljšale obrambo. Takšni sta bili gradnja mostu v Kostajnici in Napoleonova cesta.

Levji delež denarnih sredstev Uprave za gradnjo mostov in cest je pripadel cestam, manjše vsote pa so bile namenjene nekaterim drugim vrstam prometa in melioracijam (rečni plovbi, izsuševanju močvirij, trgovskim pristaniščem). Leta 1811 je bilo od skupnih 600.000 frankov proračunskih sredstev 341.165 frankov namenjenih gradnji cest, 77.200 frankov rečni plovbi, 12.000 frankov izsuševanju močvirij in gradnji kanalov, 68.600 frankov pa trgovskim pristaniščem in za nepredvidena dela. Delež, namenjen gradnji cest, se je postopoma povečal, leta 1812 na 368.000 frankov, leta 1813 pa na 436.503 frankov, kar je, povsem razumljivo, prikrajšalo druga področja, predvsem notranjo plovbo in gradnjo pristanišč. Med letoma 1811 in 1813 je znašala celotna poraba ilirske Uprave za gradnjo mostov in cest skupno 1. 350.000 frankov, kar je predstavljalo, kot je ocenil Blanchard, skoraj šest milijonov frankov glede na cene v Franciji. Zaradi finančnih težav so se Francozi, ki so vsemu navkljub želeli dokončati vse velike projekte, opirali na dobro voljo prebivalstva in nekaterih deželnih podjetnikov.

Da bi se lahko posvetili najobsežnejšim gradbiščem, so Francozi poskušali precejšen del drugih projektov preložiti na ilirske podjetnike. Nad deli, ki so jih izvajala ilirska podjetja, so ilirske oblasti ohranjale popoln nadzor, podjetniki pa so se morali strogo in natančno držati načrtov, ki so jih izdelali inženirji Uprave. Ilirski podjetniki so bili torej zgolj izvajalci in njihova naloga je bila, kar najbolje izvršiti dela, ki so jim jih zaupale oblasti.

Na papirju so se zdela dela v izvedbi lokalnih podjetij za oblasti ugodna rešitev, saj naj bi se s tem razbremenile obveznosti, povezanih z izvajanjem teh del (upravljanje del, nadzor nad delavci, preskrba in dostava materialov ipd.) in se

¹² CHAN, AF IV 530, pl 4126; 7, 26. februar 1811.

¹³ CHAN AF IV 639, pl 5072; 6. marca 1812.

¹⁴ CHAN AF IV 746, pl 5998; 15, 22. marca 1813.

posvetile načrtovanju projektov na drugih, manj številnih, vendar pomembnejših gradbiščih, pri katerih bi lahko koristneje uporabila svoje inženirje. Resničnost pa je bila povsem drugačna. Francozi so kmalu ugotovili, da je takšen način dela na ilirskih tleh – zaradi mnogih razlogov – zelo težko izvedljiv. Podjetnike in dobavitelje je bilo težko najti, hkrati pa je primanjkovalo inženirjev in delavcev. Če torej ni bilo primerne kadra, so bila dela v zamudi, kar je upočasnjevalo povračila izdatkov. Vse to pa je hromilo podizvajalce.

Ker se torej oblasti niso mogle dovolj opreti na ilirske podjetnike, so morale same poskrbeti za uresničevanje projektov, za katere se ti niso zanimali. Luknjo v proračunskih sredstvih, ki so ji bila odobrena, je poskušala Uprava za gradnjo cest in mostov omiliti z zatekanjem k prisilnim delom oz. tlaki. Da so se Francozi zatekali k prisilnim delom oz. tlaki, pa je bil seveda svojevrsten paradoks. Ali se ni Francija na začetku devetnajstega stoletja predstavljala za razsvetljeno deželo, ki je želela svojo modernost in razsvetljenost razširiti po vsej temačni Evropi?. Francozi, ki so si želeli postati osvoboditelji ljudstev, pa so se na ta način znova zatekali k fevdalnim praksam.

Medtem ko je bilo v Franciji tlaka, ki so jo leta 1776 prepovedali, predmet ostre kritike tamkajšnjega prebivalstva, je bil v Iliriji, če je verjeti poročilom francoske administracije, položaj precej drugačen. Kot je zatrjeval glavni intendant za finance Chabrol, so »prebivalci dolžnost, da sodelujejo pri skupnih delih, katerega sadove bodo uživali vsi, razumeli kot posvečeno in skorajda sveto nalogo.«¹⁵ In čeprav so bili Francozi prepričani, da je bilo prisilno delo osebno suženjstvo, so ostali razdvojeni, ali naj ga ohranjajo ali odpravijo. Argument zagovornikov odprave prisilnega dela je bil, da bi njegova ukinitve povečala priljubljenost vlade med prebivalstvom in pripomogla k hitrejšemu razvoju dežele. Seveda pa so se našli tudi nasprotni glasovi, ki so prisilno delo želeli ohraniti, ker je bilo za vlado ugodno, in ga, dokler bi bil še čas, maksimalno izkoristiti.

Kako je bil organiziran sistem prisilnega dela? Najprej ga je bilo treba porazdeliti med posamezne občine, nato pa vpoklicati »tlačane« in jih poslati na različna gradbišča. Tako kot v Franciji, kjer je bilo breme prisilnega dela odvisno od posamezne province in od značaja intendantov, tudi v Iliriji prisilno delo ni bilo povsod izenačeno in se je razlikovalo od province do province. V nekaterih občinah prisilnega dela sploh ni bilo, na primer v tistih na ozemlju nekdanje Goriške grofije.

Prisilna dela so se praviloma izvajala zunaj poljedelske sezone (vendar pa ne vedno) in so sledila ritmu letnih časov. Jeseni je bilo treba pripraviti ceste na zimo, pozimi pa je jih bilo treba samo pluziti. Najtežja dela pa so prišla na vrsto spomladi in poleti. Takrat je bilo treba graditi nove ceste, nove mostove, jezove ipd. Popraviti je bilo treba tudi škodo, ki so jo povzročile zimske vremenske nevšečnosti in spomladanske narasle vode. Vendar spremembe letnih časov niso bile edino, kar je uravnavalo ritem del na gradbiščih. Upoštevati je bilo treba tudi koledar kmečkih opravil in verski koledar. Prav gotovo ne bi bilo dobro, če bi administracija Urada

¹⁵ CHAN, F14/1030, pismo Chabrola Montalivetu, 10. aprila 1812.

za gradnjo mostov in cest mobilizirala delavce v času žetve, trgatve ali nabiranja oliv, saj bi s tem nastala dvojna škoda: oblasti bi si nakopale nezadovoljstvo ljudstva, predvsem pa bi to oviralo spravilo pridelkov, ki jih že tako ni bilo dovolj, da bi bile dežele preskrbljene. Oblasti so torej morale počakati na konec poljedelskih opravil, preden so lahko poslale delavce na gradbišča. A medtem ko je koledar kmečkih opravil narekovala narava in se je lahko zato iz leta v leto za nekaj tednov spreminjal, je bilo treba upoštevati še drug, neprilagodljiv in nespremenljiv koledar: koledar verskih praznikov. V deželi z izjemno visoko vernostjo je bil torej verski koledar dejavnik, ki ga administracija Uprave za gradnjo mostov in cest ni mogla prezreti. Med številnimi katoliškimi prazniki pa je bil eden, ki je bil še bolj pomemben od ostalih: božič. Inženirji so se sporazumeli, da so na predvečer tega simboličnega dne poslali domov vse delavce in tlačane.¹⁶

Francozi so v prisilnem delu videli le prednosti, kako pa so nanj gledali Ilirci? Uradni dopisi o tem razkrivajo številna protislovja, glede na to, ali so bili namenjeni ilirskim oblastem ali pa centralni administraciji v Parizu. Medtem ko je iz dokumentov, ki jih hranijo v Nacionalnem arhivu v Parizu brez sence dvoma razbrati, da je ilirsko prebivalstvo prisilno delo dobro sprejemalo, pa dokumenti v hrvaških in slovenskih arhivih kažejo drugačno zgodbo. Tega ni težko pojasniti, saj so vse dokumente, ki so jih pošiljali v Pariz, napisali Francozi, pa tudi namenjeni so bili Francozom: centralni vladi je bilo treba podati pomirjujoča zagotovila. Nasprotno pa naj bi dokumenti, naslovljeni na ilirske oblasti, popisovali resnične razmere, saj bi za te lahko le tako našli primerne rešitve. Smiselno se je torej kar najbolj opreti na dokumente iz ljubljanskega, zagrebškega ali dubrovniškega arhiva, manj pa na tiste iz Pariza. Vendar so protislovja v različnih virih postala vidna šele po koncu leta 1812, saj so bili do tega časa Ilirci, ki jim ni prišlo na misel, da bi kritizirali ali celo želeli ukiniti sistem prisilnega dela, pod močnim vtisom dinamičnega delovanja Francozov in navdušeni nad dobrodejnimi učinki, ki jih je prineslo cestno omrežje (gospodarski razvoj, enostavnejša potovanja) ter marsikje pripravljeni celo na svoje stroške zgraditi precejšnje število cest. Glavni intendant za finance Chabrol, je, ko je uvidel ta interes, ugotovil, da mora navdušenje izkoristiti, menil pa je tudi, da je treba podpirati napore prebivalstva, ki je bilo pripravljeno na mnoge žrtve v zameno za gradnjo cest.

Največ vneme je po francoskih poročilih kazalo prebivalstvo tistih provinc, ki praktično niso imele cestnega omrežja, vrednega tega imena (Istra in Dalmacija). Vse, kar so si tamkajšnji prebivalci želeli, je bilo zgolj dovoljenje za gradnjo novih cest in inženirja, ki bi jih vodil. Še posebej so bili motivirani in zavzeti Dalmatinci, ki so goreče želeli svojo provinco iztrgati iz osame. Zato so bili odločeni, da začno z gradnjo cest, ki so si jih že dolgo želeli. Najprej so prosili za dovoljenje za gradnjo ceste med Splitom in Makarsko, nato pa še za druge med Skradinom, Šibenikom in Zadrom, da bi dobili sklenjeno obalno povezavo med Zadrom in Makarsko.¹⁷

¹⁶ DADU, 1809, titolo V, zapis z 12. decembra 1808.

¹⁷ CHAN, F14/1030, Ugotovitve o proračunu Urada za gradnjo mostov in cest, 24. januarja 1812.

Tudi Istrani so se vztrajno zavzemali za gradnjo novih cest, saj so menili, da jih bi razvoj cestnega omrežja rešil težav revščine in pasivne notranjosti polotoka. Ceste naj bi povezovale notranjost Istre z obalo in pristanišči, hkrati pa omogočale večjo gospodarsko in trgovsko dinamiko tega območja.

Vendar pa dobra volja ilirskega prebivalstva ni trajala v nedogled, saj so se sredi leta 1812 Ilirci, predvsem Dalmatinci, začeli upirati sistemu prisilnega dela. Zakaj so se Dalmatinci, bolj kot drugi, upirali temu sistemu? To okoliščino najbolj pojasnjuje dejstvo, da so bili Francozi na ozemlju Dalmacije in v okolici Dubrovnika prisotni dlje kot v ostalih delih dežele. Že od leta 1808 so namreč angažirali lokalno prebivalstvo za gradnjo in vzdrževanje cest, zato so prebivalci teh območij, ki v času vladavine Benečanov niso bili tako obremenjeni z gradbenimi deli, naposled ugotovili, da jih Francozi izkoriščajo. Ker je bilo izbruhov nepokorščine vse več, so se morali Francozi zateči k pomoči oboroženih sil, da so lahko privedli nazaj vse pobege in poiskali vse nepokorneže.

Četudi je z viri, ki jih je zagotavljala delovna sila lokalnega prebivalstva, Uprava za gradnjo mostov in cest nadomeščala siceršnji finančni primanjkljaj, to pogosto ni zadostovalo, zato so se morali Francozi nemalokrat obrniti tudi na mestne uprave. Pomoč iz mestnih proračunov jim je omogočila, da so z majhnimi stroški izvedli kar nekaj del večjega obsega, za katera bi sicer potrebovali precej velika sredstva. Da bi mesta ugodila njunim zahtevam, sta imela Blanchard in Chabrol skoraj vedno enake argumente. O cestah sta govorila kot o viru blagostanja in gospodarskega razcveta za vsa tista mesta, mimo katerih naj bi posamezna cesta tekla. Zagotavljala sta, da bodo mesta, ki bodo pripravljena pomagati pri razvoju cestnega omrežja, pozneje širokogrudno poplačana s prihodki in z razvojno dinamiko, ki jo bodo spodbudile cestne povezave. Ker so bile občine dovzetne za lepe besede, so intendant provinc, sporazumno z župani, določili vsote, za katere so presodili, da bi bile v skladu z denarnimi sredstvi mesta in s potrebami Uprave za gradnjo mostov in cest. Pomembno je bilo, da mestnim upravam niso naložili prevelikih obveznosti, ki jih pozneje ne bi mogle odplačati. Še posebej pa so ilirske oblasti pazile, da niso začele z deli, preden se niso vnaprej prepričale, da imajo mesta na voljo dovolj sredstev. Kadar je o tem obstajal najmanjši dvom, so dela rajši preložili.

Najbolj zgovoren primer takšne prakse je bilo mesto Trst. Odkar je moralo mesto strogo spoštovati kontinentalno blokado, se je znašlo v velikih težavah, saj ni imelo nobene cestne povezave, ki bi lahko nadomestila upad pristaniškega prometa in pospešila menjavo z zaledjem in drugimi deli Ilirskih provinc. Mesto je zato zajel val izseljevanja in splošnega ubožanja. Zaradi vse večjega nezadovoljstva prebivalstva in tržaških trgovcev so se ilirske oblasti odločile ukrepati in pomagati mestu iz nevšečnosti, v katerih se je znašlo. Ker so svetovna morja in oceane obvladovali Angleži, je bila edina rešilna bilka za mesto razvoj in posodobitev cestnega omrežja v smeri proti Italiji, proti Avstriji preko Ljubljane ter proti otomanskemu cesarstvu preko Reke in Kostajnice. Nadomestiti je bilo torej treba obstoječo cesto, zgrajeno v osemnajstem stoletju, ki je bila izjemno nevarna in zahtevna: spust med Opčinami in Trstom je bil tako strm (ponekod je bila strmina skoraj 14 %), da so

morali težko natovorjeni vozovi na njem potrojiti, včasih celo početriniti število konjev in se poleg tega še pogosto ustavljati. Cestišče je bilo v tako slabem stanju, da je zelo oviralo trgovanje mesta; ilirske oblasti so se zato odločile, da ga je treba deloma na novo zgraditi, generalni guverner Bertrand pa je osebno nadziral, da je bila temu projektu zagotovljena prednostna obravnava. Ker pa so oblasti menile, da je gradnja te ceste predvsem v interesu samega mesta Trst, so presodile, da mora mesto prevzeti tudi del stroškov njene prenove. Intendant Istre, baron Calafati in tržaški župan sta privolila v sodelovanje pri delih in v delitev stroškov. Določen je bil prispevek mesta, ki je znašal 40.000 frankov.¹⁸ Vendar so se z uvedbo cestnine na tem odseku Trstu vložena sredstva hitro povrnili, z zbranim denarjem pa je bilo mogoče skrbeti tudi za vzdrževanje ceste.

3. Dela, imenovana: želja

Ko govorimo o prometnih povezavah v Iliriji, mislimo predvsem na ceste, vendar pa si tudi reke in kanali ne zaslužijo zgodovinske pozabe. Tako kot ceste so tudi plovne poti povezovalci ljudi, saj jim omogočajo komuniciranje, trgovanje in potovanja. Ozemlje Ilirskih provinc je bilo bogato z rekami, vendar pa je silovitost njihovih tokov oteževala plovbo. Da bi omogočili plovbo po teh vodotokih, bi bila potrebna mnoga dela. Vendar pa ilirske oblasti rečnim potem z vidika trgovanja niso namenjale prednosti, saj so se sprva raje posvečale kopenskimi potem, ki so bile bolj vsestransko uporabne (uporabljati jih je bilo mogoče v trgovske, upravne in vojaške namene). Francozi so se torej omejili na vzdrževanje rečnih strug, na popravila manjših in večjih poškodb na že obstoječih objektih in konstrukcijah (na zapornicah, vlečnih poteh) in na pripravo načrtov za dela v prihodnosti.

Medtem ko so v Istri, Dalmaciji in na Koroškem dela na plovnih poteh omejili na najbolj osnovna vzdrževalna dela in popravila (vzdrževanje in obnovo že obstoječih objektov in konstrukcij), je na Kranjskem in na Hrvaškem Uprava za gradnjo mostov in cest v plovne poti vlagala več sredstev. Ti provinci je namreč prečila reka Sava, ki je bila osrednja trgovska pot, Blanchardu pa se je sploh zdela najpomembnejša reka v Ilirskih provincih, saj je trgovanje z Vzhodom potekalo prav po njenem toku. Uprava za gradnjo mostov in cest je zato pokazala posebno skrb za izboljšave prometa po tej reki. Ker pa je bila Sava mejna reka med habsburškim cesarstvom in Ilirskimi provincami, je to seveda povzročalo tudi številne probleme. Vlečne poti na obeh bregovih, ki so pripadale tako Avstriji kot Iliriji, so bile pogosto predmet sporov in boja za vpliv. Iz teh razlogov so Francozi zgradili več novih vlečnih poti na desnem bregu, torej na Ilirskem ozemlju, da jim ne bi bilo treba uporabljati avstrijskih. Prizadevali so si tudi vzdrževati rečno strugo, kar so počeli predvsem z miniranjem čeri, ki so ogrožale ladje, ter z odstranjevanjem naplavljenih drevesnih debel, ki so ovirala tok reke. Da bi preprečili poplave in obdržali Savo v strugi tudi v obdobjih, ko je najbolj narasla, so inženirji gradili in utrjevali

¹⁸ CHAN, F14/1030, poročilo o cesti med Opčinami in Trstom s 15. februarja 1813.

jezove in nasipe. Vsa ta dela so precej prispevala k izboljšanju plovbe. Blanchard pa je menil, da bi imele te izboljšave še večji pomen, če bi istočasno tudi Avstrijci izvajali dela, ki bi pripomogla k boljši plovnosti reke. Vendar izboljšanje pogojev za plovbo ni sodilo med absolutne prednostne naloge Uprave za gradnjo mostov in cest ter ilirskih oblasti, saj so vsi pripisovali večjo pomembnost cestam.

Po tabeli, ki jo je izdelal glavni inženir Uprave za gradnjo mostov in cest 20. novembra 1812¹⁹, so se ceste v cesarstvu delile na tri razrede:

- ceste prvega reda so bile tiste, ki so imele velik pomen za trgovino;
- ceste drugega reda so omogočale povezavo z upravnimi središči in so imele pomen na nacionalni ravni;
- za ceste tretjega reda pa ni bilo nobenega splošnega interesa, zato so jih morale vzdrževati občine same.

Ko so Francozi prišli v Ilirijo, so se znašli v deželi, v kateri sta bila stanje in gostota cestnega omrežja zelo neenakomerna. Kranjska in Koroška sta imeli precej dobro razvito cestno omrežje (mnogo cest je bilo sicer poškodovanih ob vojnem pohodu leta 1809); v Civilni Hrvaški je bilo cestno omrežje še nekako zadovoljivo, v Vojni Krajini pa že precej manj. V Istri, Dalmaciji in na dubrovniškem ozemlju pa cest skorajda ni bilo. Zaradi teh nesorazmerij je predstavljal razvoj cestnega omrežja za ilirske oblasti skoraj posvečeno delo. Treba je bilo vzdrževati že obstoječe prometnice (predvsem na Civilnem Hrvaškem, Koroškem in Kranjskem), hkrati pa je bilo treba zgraditi nove povsod, kjer bi bile potrebne, pa jih ni bilo (predvsem v Vojni Krajini, Istri, Dalmaciji in Dubrovniku), za vse to pa je bil na voljo zelo omejen proračun.

Vzdrževanje cest je bilo dolgočasno in zoprno delo, opravljali pa so ga s pomočjo prisilnega dela in z dajatvami v naravi. Vsako leto znova je bilo treba tlakovati ceste, ki so jih poškodovali težki trgovski vozovi, popravljati mostove, čistiti obcestne jarke, obnavljati podporne zidove in ograje ... Zaradi vremenskih razmer s pogostimi padavinskimi in temperaturnimi skrajnostmi, je bilo prav tako treba čistiti sneg in odstranjevati blato, ki se je nakopičilo ob poplavih. Ta težaška, vendar za neoviran promet pomembna dela, niso bila prihranjena nobeni provinci.

Zgolj vzdrževanje cest pa ni zadostovalo, saj so bile številne ceste slabo zgrajene in so bile za promet velika ovira, zato jih je bilo treba deloma obnoviti. Poleg tega pa je bilo treba zgraditi povsem nove ceste v provincah, kjer jih je bilo najmanj (predvsem na nekdanjih beneških ozemljih (Istra in Dalmacija) in v Dubrovniški republiki, kjer je bilo cestno omrežje še v embrionalnem stanju. V omenjenih treh redko poseljenih pokrajinah je bilo treba narediti še skorajda vse, gradnja novih cest pa je bila zanje še tem bolj pomembna, ker zaradi kontinentalne blokade niso mogle več uporabljati nekdanjih prometnih poti. Do številnih novih gradenj na cestah na teh območjih pa je prišlo sploh prvič od padca Rimskega imperija.

Čeprav je Uprava za gradnjo mostov in cest pri večini gradenj ravnala varčno in celo stiskaško, sta bili tudi dve izjemi: karantenska postaja in most v Kostajnici

¹⁹ CHAN, F/14/1030

in Napoleonova cesta, ki je vodila od Ljubljane preko Reke do Albanije. »To sta bila, če se sme tako reči, dva ideala, prvi trgovski, drugi pa strateški, za katera so oblasti žrtvovale vse«. ²⁰

3.1. Kostajniška cesta

Zaradi nenehnega povečevanja prometa z vzhoda je bila administracija Uprave za gradnjo mostov in cest prisiljena izboljšati infrastrukturo v Kostajnici. Treba je bilo zgraditi most, pa tudi izboljšati karantensko postajo za blago, ki je prihajalo iz otomanskega cesarstva. Dostop do te postaje, zgrajene na majhnem otoku med Uno in Unico²¹, je bil mogoč le s splavom, to pa je bilo zamudno, težko in nemalokrat celo nevarno prečenje.

Leta 1811 so postajo in skladišča povečali, tako da so lahko v njih shranili 8 000 bal bombaža, ki so morale v karanteno, da bi jih dezinficirali. Istočasno so potekala dela, ki naj bi tem zgradbam zagotovila zaščito pred poplavljanjem reke Une, ki je marca 1812 skoraj povzročila uničenje postaje in štiri tisočih bal, ki so bile tedaj v njej uskladiščene.²²

Odjuga in močne padavine so spomladi povečale vodostaj reke ter povzročile porast vode in poplave, to pa je oviralo trgovino z Vzhodom, zato je bila gradnja mostu med otokom in Kostajnico nujna. Generalni guverner Bertrand, ki se je tega problema dobro zavedal, je bil prepričan o pomembnosti gradnje mostu na Uni še pred velikimi poplavami marca 1812. Že 21. oktobra 1811 je izdal dekret, s katerim je odredil izvedbo gradnje tega mostu.²³

Po zaslugi prostovoljnega dela, ki so ga bili pripravljeni opraviti hrvaški regimenti, in zaradi »enostavne oskrbe z lesom, s katerim je prekrita vsa dežela, vendar pogosto propada, ker ni sredstev, da bi ga izkoriščali.«²⁴, so ocenili stroške gradnje na samo 27 000 frankov, kar je bilo malo glede na velik obseg del.

3.2. Napoleonova cesta

Napoleonova cesta je bila ideal ilirskih oblasti, ki so bila zanje pripravljene žrtvovati vse, saj so jo videle kot glavno prometno arterijo vzhodnega dela Ilirije. Bila je zamišljena kot hrbtenica dalmatinske in dubrovniške province, saj ju je v celoti prečila ter bila s številnimi križišči povezana z Jadransko obalo. Graditi jo je začel že prvi generalni guverner Marmont, nato pa je z gradnjo nadaljeval Bertrand. Sprva naj bi šlo le za odsek med Kninom in Kotorjem, na koncu pa naj bi bila tako poimenovana celotna cesta št. 5, ki bi povezovala Ljubljano in Boko Kotorsko.

²⁰ Pivec-Stellé, Melitta, op. cit., str. 90.

²¹ V tistem času je bila Unica mejna reka med Bosno in Ilirijo.

²² CHAN, F14/1030, Chabrolovo pismo Moléju 8. julija 1812.

²³ CHAN, F14/1030, odlok o gradnji Kostajniškega mostu z dne 21. oktobra 1811.

²⁴ CHAN, F14/1030, Chabrolovo pismo Moléju 8. julija 1812.

Leta 1811 je ta cesta, dolga 325 787 metrov, deloma že obstajala, a jo je sestavljalo več povsem neenakovrednih odsekov: od Ljubljane do Postojne: poštna cesta, ki je bila hkrati tudi cesta št. 4 (od Ljubljane do Pule preko Trsta); od Postojne do Senja vozna pot, ki pa je bila slabo speljana; od Senja do Knina: slabo zasnovan kolovoz; od Knina do doline Neretve: vozna pot; od Mostarja do Dubrovnika: pešpot; od Dubrovnika do Kotorja: vozna pot (razen na treh mestih pri Dubrovniku, kjer je bila zaradi pečin pretrgana in je bilo treba ta mesta prečiti po morju).

Gradnja Napoleonove ceste je bila za tedanji čas izjemen tehnični izziv: tretjina ceste je potekala prek gorskih pobočij, tako da jo je bilo treba vklesati v skalo, nato pa zaščititi s podpornimi zidovi, visokimi od treh do šestih metrov; na več odsekih je prečila močvirja in je morala biti zgrajena na koleh, nikjer pa ni smela imeti prestrmih vzponov in spustov (ti so bili v povprečju 6 %), čeprav se je vila sredi velikih gorskih gmot. Zahtevnost projekta je bila tolikšna, da jo je glavni inženir Blanchard rad primerjal s tistima na visokogorskih prelazih Simplon in Mont Cenis v Alpah²⁵ (ti zahtevni in velikopotezni gradbišči sta bili takrat znani po vsem cesarstvu). Vendar ta dela – kljub težavnosti – le niso bila tako zahtevna, kot se je morda zdelo, saj je Molé menil, da vsota, ki je bila gradnji te ceste dodeljena (300 000 frankov v dveh letih), ni predstavljala niti osmine tiste, ki bil bila za uresničitev takšnega projekta potrebna v Franciji. Da pa bi z njo vendarle dosegel želeni rezultat, je moral Urad za gradnjo mostov in cest kar najbolje izkoristiti možnosti, ki so jih ponujale ilirske dežele. Francoske oblasti so si tako še naprej pomagale s sistemom prisilnega dela ter z izkoriščanjem obsežnih državnih gozdov in bližnjih kamnolomov s kvalitetnimi kamninami (za dobavo in prevoz vseh teh materialov na gradbišča so pogosto poskrbele občine same). Administracija je na koncu morala zagotoviti le razstrelivo, orodje in nadzornike.

Napoleonova cesta je kot »najljubše dete francoske vlade« veljala za najpomembnejšo cesto v Iliriji. Da bi dela kolikor mogoče hitro napredovala, si Bertrand ni pomišljal poslati na gradbišče v dolini Neretve svojega pribočnika, ki je moral skrbeti, da so imeli inženirji na voljo vse, kar so potrebovali, ob tem pa redno poročati generalnemu guvernerju o vseh težavah, ki bi se utegnile pojaviti, da bi jih lahko »pri priči odpravil«²⁶. Kadar je zmanjkalo denarja, je bila vlada brez oklevanja pripravljena projektu dodeliti dodatna sredstva.

Kljub precejšnjim sredstvom, namenjenim gradnji Napoleonove ceste, je ta ostala nedokončana. Dela je upočasnjevalo več dejavnikov, od pomanjkanja delovne sile, do zahtevnosti samega projekta, svoje pa so k temu prispevale tudi nezdrave klimatske razmere v dolini Neretve, zaradi katerih so delavci množično obolevali za endemično mrzlico, in nenazadnje nevarnost turških vpadov na območju Kleka. Leta 1813 so hoteli Napoleonovo cesto dokončati, vendar v pičlih nekaj mesecih ni bilo mogoče zaključiti tako obsežnih del. Ob francoski izgubi Ilirije so zato ostala nedokončana..

²⁵ CHAN, F14/1030, poročilo kadeta de Chambina Moléju 31. maja 1811.

²⁶ CHAN, F14/1030, Bertrandovo poročilo o Napoleonovi cesti dne 17. oktobra 1812.

Zastavlja se vprašanje, čemu poimenovati cesto, ki se vije med skoraj neposeljenimi gorami in nima kakšne večje gospodarske perspektive, po cesarju. Prvi razlog je, da so ilirske oblasti dobro poznale Napoleonovo strast do velikih projektov, katerih obseg je terjal premagovanje številnih težav, vse to pa je vzbujalo domišljijo. Ilirske oblasti so torej prisluhnile Napoleonovim željam in storile v Iliriji vse, da bi jim ugodile. Poleg tega bi si bilo težko zamisliti kaj imenitnejšega kot po njenem vladarju poimenovati več kot 325 kilometrov dolgo cesto, ki je povezovala dve veliki cesarstvi, otomansko in Napoleonovo.

Poimenovanje te ceste po možu, ki je osvojil velik del Evrope, pa je bilo tudi politično sporočilo sosednji Turčiji. Otomani so namreč dobro vedeli, da Francozi gradijo to cesto v vojaške namene (da bi olajšali premike topništva in pehote). Kot nekakšna straža pri vratih otomanskega cesarstva je torej Napoleonova cesta zagotavljala varnost Ilirskih provinc in celotnega francoskega cesarstva, saj je pomenila pritisk na Turke, ker jim ni dopuščala napadalnosti.

Ta cesta je tudi pripomogla k utrditvi francoske oblasti na področjih, skozi katera je tekla, saj je nad njo lebdela Napoleonova senca in prebivalcem zagotavljala, da cesarja skrbi njihova usoda in želi regijo obvarovati pred njihovimi dolgoletnimi sovražniki, Turki.

Napoleonova cesta, ki je bila najljubši otrok ilirskih oblasti, pa vendarle ni bila edina pomembna prometna pot v Ilirskih provincah. V poročilu z dne 28. novembra 1811 je generalni intendant za finance Chabrol izrecno zapisal, da so se tedaj »oblasti Ilirskih provinc osredotočale na dve cesti, Napoleonovo in Luizino, ki naj bi obe prispevali k blagostanju dežele«²⁷.

Vendar pa je bila Luizina cesta (Luiziana) poseben primer. Ta prometna arterija, ki naj bi poenostavila prevoz avstrijskega blaga preko Reke, je imela v prometnem omrežju Ilirskih provinc posebno mesto, saj je niso zgradile francoske oblasti, temveč zasebno madžarsko podjetje, zato se Upravi za gradnjo mostov in cest z njo ni bilo treba ukvarjati. A čeprav je bila zaradi tega pravzaprav tujek na cestnem področju, so francoske oblasti polagale velike upe v gradnjo te pomembne trgovske prometnice.

Prevedla Janina Kos

Viri:

CHAN – Centre Historiques des Archives Nationales: F14/1030; F/1E/61; AF IV 746, pl 5998; 151M1950; AF IV 639, pl 5072; AF IV 530, pl 4126;
DADU – Državni arhiv v Dubrovniku: année 1809, titolo V
DAZD – Državni arhiv v Zadru: 75, škatla 11
SHD – Service Historique de la Défense, Vincennes: 1M1950.

²⁷ CHAN, F14/1030, izvleček iz poročila generalnega intendanta z dne 28. novembra 1811.

Uporabljena literatura:

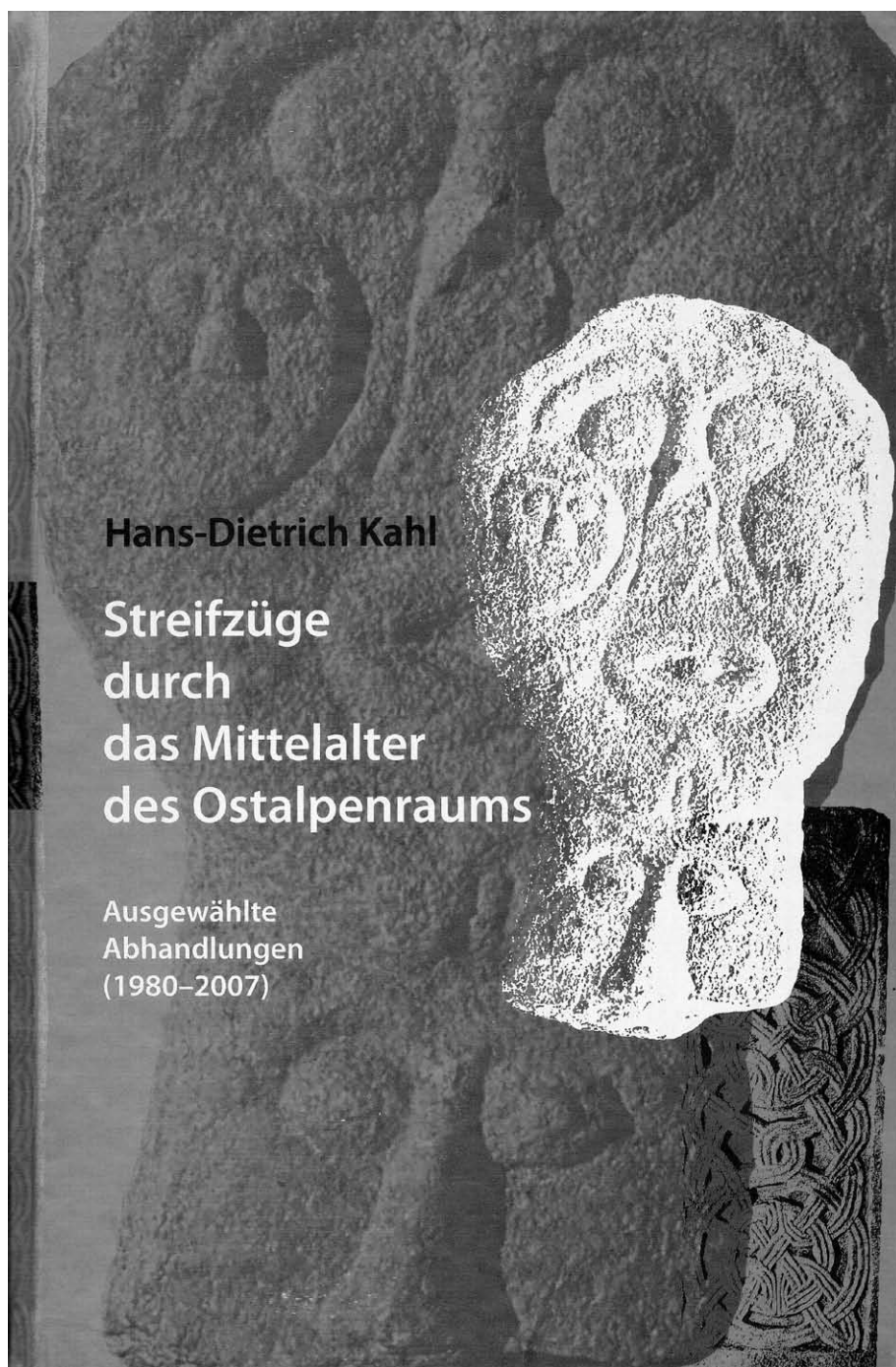
- Boppe, Philippe, *La Croatie militaire (1809–1813)*, Terana Editeur, Paris, 1989.
- Bundy, Frank, *The administration of the Illyrian provinces, of the French Empire, 1809–1813*, Garland Publishing, New York and London, 1987.
- Dolbeau, Christophe, *France-Croatie, aperçu des relations entre le XIe et le XIXe*, Lyon, 1994.
- Lavallée, Joseph, *Voyage pittoresque de l'Istrie et de la Dalmatie rédigée d'après l'itinéraire de L F Cassas*, De Vilain, Paris, 1802.
- Lentz, Thierry, *Nouvelle histoire de l'Empire*, Fayard, Paris, 2 volumes parus, 2002–2004.
- Marmont, Auguste-Frédéric-Louis Wiese de, *Mémoires du duc de Raguse (1732–1832)*, Perrotin, Paris, 1857.
- Napoleon, *correspondance de Napoléon Ier*, tomes X–XIV, Paris, 2002.
- Petot, Jean, *Histoire de l'administration des Ponts et Chaussées, 1599–1815*, Marcel Rivière et Compagnie, Paris, 1958.
- Pisani, *La Dalmatie de 1797 à 1815*, Picard et Fils, Paris, 1893.
- Pivec-Stellé, Melitta, *La vie économique des Provinces Illyriennes 1809–1813*, Brossard, Paris, 1931.
- Saint Marc, Pierre, *Le maréchal Marmont, duc de Raguse*, Fayard, Paris, 1957.
- Tulard, Jean, *Joseph Fouché*, Fayard, Paris, 1998.
- Woolf, Stuart, *Napoléon et la conquête de l'Europe*, Flammarion, Paris, 1990.

R É S U M É

Les voies des communication des Provinces Illyriennes ou les stratégies d'intégration d'un espace excentrique et stratégique

Aurelie Fertil

Délaissés et relégués au rang de contrées de seconde zone par leurs anciens administrateurs, les territoires de ce qui allaient devenir les Provinces illyriennes le 14 octobre 1809, se présentèrent aux yeux des Français comme des espaces où tout était à faire. L'esprit de modernisation, et le dynamisme des Français donnèrent un nouveau souffle à l'Illyrie et marquèrent profondément le pays. Le développement et l'amélioration des voies de communication font partie de ces grands chantiers qui marquèrent durablement le paysage illyrien. Les mers fermées et aux mains des Anglais, les Français se concentrèrent sur les réseaux intérieurs et tout particulièrement routiers. Construire, entretenir, rénover, réparer telles furent les tâches auxquelles les Français et la population locale s'attachèrent. Malgré le manque de moyens humains et financiers, les contraintes de l'environnement naturel, la forte centralisation parisienne, les Ponts et Chaussées purent mener à bien de nombreux projets grâce notamment au soutien financier de certaines municipalités (Trieste, Villach) mais aussi et surtout grâce au recours au système des corvées. Ainsi, malgré les faiblesses ressources mises à leur disposition les Ponts et Chaussées purent réaliser beaucoup, en comparaison de ce qu'il aurait pu faire en France avec les mêmes moyens. L'article qui suit se propose de s'intéresser aux grands travaux réalisés en Illyrie entre 1809 et 1813 (notamment ceux de la route Louise, du pont de Costainiza et de la route Napoléon) mais aussi aux difficultés (humaines, naturelles ou encore administratives) auxquelles furent confrontés les Ponts et Chaussées pour les mener à bien.



Hans-Dietrich Kahl

**Streifzüge
durch
das Mittelalter
des Ostalpenraums**

Ausgewählte
Abhandlungen
(1980–2007)

ZZDS je kot 36. zvezek v Zbirki Zgodovinskega časopisa izdala razprave Hansa-Dietricha Kahla o srednjeveški zgodovini vzhodnoalpskega prostora. Knjigo lahko naročite na sedežu uredništva Zgodovinskega časopisa, SI-1000, Ljubljana Aškerčeva 2, tel. 01 241 1200, info@zgodovinskicasopis.si