
LOVĆENSKE SERPENTINE

Snežana Pejović

The road from Trojica to Cetinje was built during the period from 1879 to 1884 by the Austrian-Hungarian Empire (18 km) and the Principality of Montenegro (27 km) at a very high cost. There's an expression among people saying that the price was „one golden ducat per a meter“.

Reconstructing the events and activities through written and pictoral documents on an important economic and cultural object from the past of Montenegro, the aim of this paper is also to make sure that Montenegro recognizes in a proper manner the multiple importance of this road and protects and revives it for touristic purposes according to its monumental, ecological and other importance.

Tehnološki i privredni razvoj Kotora i njegovog okružja tokom druge polovine 19. vijeka, a isto tako i Knjaževine Crne Gore (posebno nakon Berlinskog kongresa), zahtijevao je nova, modernija i efikasnija rješenja u saobraćajnoj komunikaciji između dvije države. Vijugavi makadamski put koji počinje u klancu rijeke Škurde, neposredno kod sjevernih gradskih vrata Kotora, dugo je bio glavna cesta koja je spajala Kotor, Njeguše i Cetinje, prijestonicu Crne Gore. Međutim, uzan i krivudav „crnogorski put“ zadovoljavao je potrebe pješaka i jahača, ali nije omogućavao korišćenje kočija i nedugo potom, sve prisutnijih, automobila. Iako su ovim putem Crnogorci svakodnevno donosili svoju robu koju su izlagali i prodavali na

tzv. Crnogorskom pazaru u Kotoru, briga o njegovom održavanju postepeno je jenjavala kada se pristupilo izgradnji tzv. novog crnogorskog puta, poznatijeg kao Lovćenske serpentine, koji se proteže počev od južne strane kotorskih zidina.

Potreba za kvalitetnijom putnom komunikacijom između Kotora, tj. Austrougarske monarhije, i susjeda mu, Knjaževine Crne Gore, rezultirala je obostranim ulaganjem dviju država u putnu infrastrukturu tokom zadnjih dekada 19. stoljeća. Austrougarska, koja je u 19. i početkom 20. vijeka imala svoju teritoriju na većem dijelu današnjeg Crnogorskog primorja, donosi 1873. *Zakon o putevima*,¹ u skladu sa zahtjevima novog

¹ Tokom 1872. i u prvoj polovini 1873. godine radilo se na izradi *Zakona o putevima* koji se odnosio na teritoriju Dalmacije i prikupljane su primjedbe i sugestije iz raznih opština. Dana 14. avgusta 1873. god. Zemaljski Odbor Dalmatinski u Zadru šalje Okružnicu Obćinskom Upraviteljstvu Kotor: „...Previšnjom Odlučbom 7. Travnja o. g. Nj. Ap. Veličanstvo udostojalo se udieliti Carsku Potvrdu zakonu, što je zemaljski Sabor zadnjeg zasjedanja glasovao, o gradnji i uzdržavanju javnih puteva nadržavnih. Zakon bi proglašen i razposlan u Pokr. Listu zakona ovogodišnjem pod br. 25. Što se tiče predielinih puteva, zakon ne može da se oživotvori prije neg se glasuje i potvrdi drugi zakon o kom piše & 19 sadašnjega; te stoga nije još prispilo da se govori o predielinih putevih, niti priložci obćina u ime istih. Naprotiv, glede puta obćinskih i seoskih, po & 33, valja uporabiti zakon pri uređivanju i odobrenju obćinskih predrazbroja dojduće godine 1874. Odbor, dakle, mora da na to upozori To Ugledno Opraviteljstvo.“ Državni arhiv Crne Gore – Istoriski arhiv Kotor, arhivski fond *Opština Kotor (u daljem tekstu: DACG IAK OK)*, L, 609-609/3.

Potom, 24. avgust 1873. Zemaljski Odbor Dalmatinski u Zadru dostavlja Upraviteljstvu Općinskom Kotor u prilogu dopisa *Zakon o regionalnim putevima (ad acta, br. 1242, 03. 09. 1873, veza akt br. 1201)*. Priloženi dokument je u formi cirkulara sa dvojezičnim tekstrom, na srpskohrvatskom i na italijanskom jeziku. U njemu se u čl. 1 proglašavaju regionalnim određeni putevi u čitavoj Dalmaciji, pa i oni na današnjoj Crnogorskoj obali: „...i put od Rosa preko Đuraševića, Lješevića do carske ceste iz Kotora u Budvu pod Kovačim (m. 12)...“, DACG IAK OK LI, 20–20/3.

vremena. Modernizacija u svim segmentima ogleda se i u uvođenju preciznijeg mjerjenja puteva, tzv. metrička mjerena, čije sprovođenje u ovom dijelu Carevine kontroliše geometar Aleksandar Inkjostri (*Alessandro Inchiostri*), carsko-kraljevski namjesnik.² Opštine se obavezuju da redovno unose sve promjene putne infrastrukture u karte, bilo da se radi o lokalnim ili regionalnim putevima.

Međutim, rekonstrukcija i gradnja cesta u ovom dijelu Austrougarske carevine imala je i drugu pozadinu, a to je bila ekonomска kriza i potreba da se ona ublaži upošljavanjem što većeg broja podanika sa ovog područja Monarhije. U sklopu tog ekonomskog podsticaja je i posjeta cara Franja Josipa Dalmaciji u maju 1875., što je bila i prva posjeta jednog suverena velike Austrougarske monarhije ovom dijelu njegove carevine, kojoj je tada pripadao i dobar dio današnje crnogorske obale. Dodatno, ova posjeta je pokrenula i pitanje nedostatka kvalitetnih puteva, njihove oštećenosti, kao i neodržavanja postojećih cesta od strane opština. Konstatovano je da se u ovom dijelu Monarhije ne sprovodi u djelo na zadovoljavajući način *Zakon o putevima*. Zato Zemaljski odbor dalmatinski iz Zadra, nakon obilaska područja od strane carskog namjesnika i njegovog opažanja o zapuštenosti puteva, nalaže svim opštinama da dosljedno sprovode pomenuti zakon i pristupe izgradnji i rekonstrukciji kako opštinskih, tako i regionalnih cesta.³

² U julu 1873. godine Okružna komisija za procjene je odredila geometra Inkjostrija da izvrši katastarska mjerena u Opštini Kotor i unese sve promjene u skladu sa zakonom od 24. maja 1869. god. Premjere zemljišta je trebalo obaviti na teritoriji Mrčevca, Kavča, Bogdašića, Škaljara, Šipljara i Kotora. DACG IAK OK, L, 529 i 529/1.

³ Zemaljski Odbor Dalmatinski je uputio Okružnicu Općinskom Upraviteljstvu Kotor 24. novembra 1875. god. da se hitno preduzmu mjere za rekonstrukciju puteva shodno Zakonu o putevima. DACG IAK OK, LVII, 432.

U to vrijeme se otpočelo sa gradnjom regionalnog puta koji će voditi od Kotora do Cetinja, tada poznatog pod nazivom novi crnogorski put. Prva dionica je građena tokom 1875. godine, tačnije vršeno je proširenje i opravka puta kroz naselja Škaljari i Šmiljari, a potom je uslijedila gradnja puta počev od tvrđave Trojica prema granici sa Crnom Gorom. O ovome svjedoče dopisi Opštinske uprave Kotor glavarima sela u vezi sa procjenama i naknadom za korišćenje njihovog privatnog zemljišta za izgradnju puta.⁴ Treba pomenuti da se u istom periodu radi i put od Trojice do tivatske obale.

Ponovo, u dopisu Zemaljskog odbora iz Zadra od 5. januara 1876. godine upućenom Opštinskom upraviteljstvu Kotor, naglašava se da dio opštinskih puteva nikada nije izmjerena, pa se sada, u skladu sa novim zakonom, mora pristupiti preciznom mjerenu i vršiti „kilometričko bilježenje obćinskih puta svoga okoliša“⁵ i o rezultatima ovog posla treba što prije sačiniti zvanični izvještaj.

U međuvremenu, kao rezultat povećane brige o pomenutom putu, Opštinska uprava je dobila prijavu od Kotarskog poglavarnstva Kotor da pojedina lica vrše nelegalno prodaju svojih proizvoda duž dionice državnog puta koji vodi prema Crnoj Gori (rakije i vina, ali i nekih stolarskih i kovačkih proizvoda) i oni šalju opomenu da opštinska komunalna služba preduzme neophodne mjere za suzbijanje ovakve protivzakonite trgovine.⁶

U smislu potpune primjene novog zakona o putevima, Zemaljski odbor iz Zadra je poslao 24. aprila 1877. godine Okružnicu opštinskim upravama na teritoriji čitave Dalmacije,

⁴ DACG IAK OK, LVI, 303.

⁵ Isto, LVIII, 52. U arhivskom fondu Katastarska uprava Kotor (KUK), Katastarska opština (KO) Šmiljari, postoje karte iz 1874. godine koje je uradio Porezni ured Kotor gdje su uporedno date tabele u „bečkim hvatima“ i „metrima“.

⁶ isto, LIX, 259.



Kotorski zaliv

Serpentine, Laforest, 1931. godine

tačno određujući nadležnost nad državnim, regionalnim putevima i onim opštinskim i seoskim. U okviru zakonskih odredbi, u Okružnici se određuje kako treba izvoditi i evidentirati svaku gradnju novog puta, odnosno rekonstrukciju postojećih, gradnju mostova, planinskih puteva i sl. O svakoj intervenciji je bilo neophodno da se uradi nacrt terena sa tačno unesenim trasama puta u razmjeri 1 : 25 000. Takođe, Carsko vojno Ministarstvo je izdalo naredbu Generalnoj vojnoj komandi da ponudi informacije o putevima, pa se obavještavaju opštinska upraviteljstva da im stoje na raspolaganju vojni štabovi i njihovo ljudstvo u sprovođenju odredbi iz Okružnice.⁷

Tokom 1878. i 1879. godine u više navrata Poglavarstvo Kotor prijavljuje da se na novom putu kroz naselje Škaljari nanosi kamenje i naređuje da se ustanove štete na putu, kao i da se isti mora redovno održavati i čuvati.

Godine 1879. uveliko teku radovi na gradnji novog državnog puta od Trojice do Lovćena, to jest do granice sa tadašnjom Crnom Gorom. Nadzor nad izgradnjom ovog dijela ceste vršio je inženjer dr Simeone Bartolaci (*Simeone Bartolazzi*), u ime Direkcije vojno-inženjerijskog ureda. Dionica u nadležnosti ove direkcije protezala se od tvrđave Trojica do lokaliteta „Prćevu guvnu“,⁸ gdje je bila granica sa Crnom Gorom. O po-teškoćama sa kojima se susretao inženjer Bartolaci tokom gradnje govore dopisi iz Kotarskog poglavarstva i od strane načelnika Budislavljevića, koji su upućeni Opštinskoj upravi Kotor, po Bartolacijevoj tužbi. Budislavljević zahtijeva da se svim mjerama spriječe izgrednici, prvenstveno iz naselja Ška-

⁷ Isto, LX, 444 i 444/1.

⁸ Na indikacionima kartama Katastarske uprave Kotor (KUK KO Škaljari, 1874) je napisano *Priecevo Gumno* (vidi Prilog br. 2) ili na srpsko-hrvatskom jeziku: *Prjećevo Gumno*, a u dokumentima na italijanskom jeziku *Pricievo Gumno* (DAGC IAK, OK LXVIII, 215).

ljari i Šmiljari, da nanose štetu duž ovog puta i to lomeći kame-
nje i ploče na parapetima.⁹

Iz sačuvanih dokumenata u Kotorskom arhivu vidi se da i početkom 1880. godine traju radovi na izgradnji pomenutog puta. Načelnik Kotarskog poglavarstva Budisavljević u dopisu upućenom 31. marta 1880. godine inženjerima Marku Novejeru (*Marco Noveiller*), Simeonu Bartolaciju i Ganduziju Spici (*Gandusio Spizza*), prenosi odluku namjesnika za Dalmaciju da se na gradnji ovog puta mora uposlitи što više ljudi. U dopisu on pojašnjava da je državni novac koji je namjenjen izgradnji puta, upravo i odobren da bi se ublažilo siromaštvo lokalnog stano-
vništva carevine. Budisavljević prenosi naredbu da se upošlja-
vaju radnici bez razlike iz koje opštine dolaze i da se mora obez-
bjediti korektno cirkulisanje radne snage kako bi što više ljudi
bilo uposleno. O tome su inženjeri morali redovno da obavje-
štavaju načelnika Budisavljevića, a Opština je opet o svemu
obavjestila glavare sela na svojoj teritoriji.¹⁰

Već 7. aprila 1880. godine načelnik Budisavljević javlja Opštinskom upraviteljstvu „da će se do malo dana koladirati nova cesta, sagrađena od Trojice do Prčeva guvna na Crnogorskoj granici“, pa se mole svi oni koji bi mogli da doka-
žu da im je gradnjom puta nanesena bilo kakva šteta ili da im nije namirena odšteta, da treba što prije da podnesu zahtjev sa dokazima. Opštinsko upraviteljstvo je dobilo u zadatak da što hitnije razglasiti ovu objavu i da o tome izvjesti Kotarsko pogla-
varstvo. Iz povratnog dopisa se vidi da su odmah bili obavješte-
ni glavari sela Škaljari i Šmiljari.¹¹

Knjaževina Crna Gora gradila je dionicu novog puta od već
pomenute granice sa Austrougarskom do Cetinja. Nadzornik

⁹ Isto, LXVII, 175; isto, LXVIII, 215.

¹⁰ Isto, LXIX, 315.

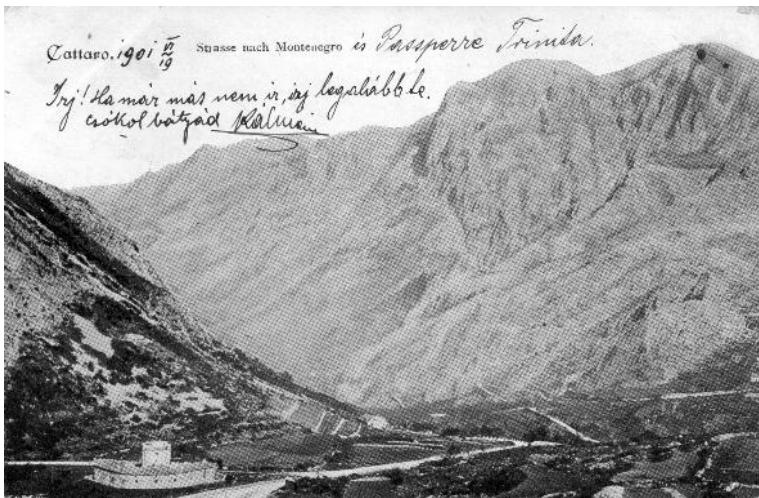
¹¹ DACG IAK OK LXIX, 326, 448.

radova, ali vjerovatno i projektant ove dionice „Crnogorskog puta“, bio je poznati inženjer Josip Slade, arhitekta iz Trogira,¹² koji je bio angažovan na mnogim značajnim građevinama u Crnoj Gori u vrijeme vladavine knjaza Nikole I. Nažalost, u do sada pretraženim dokumentima Istorijskog arhiva Kotor nisu pronađeni podaci o tome da li je ovaj posao izgradnje Lovćenskih serpentina bio dogovoren kroz međudržavni sporazum.¹³ Međutim, izvjesno je da je dinamika gradnje bila vremenski usklađena, što je bilo sigurno neizbjježno, a takođe kroz sačuvane spise vidi se da su obije države sarađivale ne samo tokom izgradnje puta, već i u poslovima njegovog održavanja i budućeg korištenja, o čemu svjedoče neka od dokumenata koja slijede.

Zbog nedostatka radne snage u Crnoj Gori za izgradnju dionice koja je prolazila kroz crnogorsku teritoriju, Josip Slade 1880. godine traži od Kotarskog poglavarstva u Kotoru pomoći u ljudstvu iz primorskih krajeva, pa se načelnik Budisavljević 28. septembra dopisom obraća Opštinskom upraviteljstvu: „Gospodin ingjinjer (!) Slade, koji gradi put između Njeguša i Cetinja, piše mi da mu treba 300 do 400 radnika, a pošto su Crnogorci pod oružjem, mogli bi se naši ljudi tu pomoći. Molim to ugledno obćinsko Upraviteljstvo da bi izvolilo to oglasiti osobito u selima, Kavču, Mrčevcu i Bogdašiću, gdje narod mnogo novaca duguje, za žito, što je mojom jemčevinom bilo izvađeno od

¹² Istraženi podaci u Istorijском arhivu Kotor ne ukazuju da je ing. Josip Slade imao bilo kakva zvanična ovlaštenja za nadzor i gradnju puta od Kotora do Prjčevog guvna. Sačuvane katastarske mape KO Škaljari i Šmiljari ukazuju izvjesno na postojanje puta na istoj trasi na ovoj teritoriji 1848. godine! (vidi: Prilog br. 1, *Foglio rettificato, Lith. nell'Anno 1848*)

¹³ Ludvik Kuba u svom putopisu *U Crnoj Gori*, Prag 1892, uz opis puta koji se penje u okukama od kotorskih zidina i tvrdnju da je put odlično trasiran i još bolje građen, pominje da je crnogorska vlada nudila Austro-ugarskoj monarhiji da put zajednički grade, ali Austrijanci to nisu prihvatali.



Troica, serpentine 1901. godine

Gospo. Evarda Sbutega, nebi (!) li se tim načinom olakšalo naplaćivanje rečenog duga“.¹⁴

Početkom 1881. godine postavlja se pred Kotorsku opštinu pitanje održavanja nove ceste. Kotorske vlasti se suočavaju sa problemom odrona na novom putu, koji često potpuno pokrije cestu i tako ona nije ni bezbjedna, a ni prohodna za prolaznike. Vlasti Kotora su utvrdile da je glavni razlog odrona ispaša koza i ovaca koju obavljaju u ovom dijelu stanovnici Škaljara, Špiljara, ali i stanovnici okolnih crnogorskih sela. Tako je Carsko-kraljevski Tehnički organ za šumarstvo hitno obavio inspekcijski pregled i zaključio (Izvještaj br. 37 od 18. decembra 1880), da se mora zabraniti ispaša, kao i sječa drva za ogrijev, sakupljanje suhe trave, zemlje i kamenja, kao i nekontrolisano vještačko pošumljavanje. Okružno poglavarstvo Kotor, pozivajući se na Zakon o šumama iz 1852. godine i kasnije naredbe ministarstva nadležnog za šume iz 1873. i 1874, proglašava početkom 1881. godine

¹⁴ isto, LXX, 295.

zabranu za sve naprijed pomenute radnje na dio Lovćenskog puta poznatog pod imenom Zanovetna strana. Zabrana detaljno definije područje na koje treba da se ona primjenjuje: zona koja se proteže između linije puta preko Mreževe grede i linije granice sa Crnom Gorom u vertikalnom smjeru, i poteza između Žebačkog potoka i potoka Zvirovnjak u horizontalnom pravcu. Istovremeno je radi povezivanja i učvršćivanja terena donijeta odluka o vještackom pošumljavanju koje će se obavljati u okviru nadležnosti države i o njenom trošku.¹⁵

Vlasti Kotora su se istovremeno putem Carskog-kraljevskog poslanstva na Cetinju obratile i Crnogorskoj vladu kako bi i ona donijela istu odluku za područje Crne Gore, a koja bi se ticala dalje dionice ovog puta koja pripada njenoj teritoriji. O tome piše načelnik Kotarskog poglavarstva Budisavljević Opštinskoj upravi u svom dopisu od 16. januara 1881. godine. Istovremeno navodi da je nadzor nad novim crnogorskim putem povjeren cestaru Niku Petroviću koji je stacioniran u kraljevskoj kući na Lovćenu.¹⁶

Ponovo u dopisu od 21. aprila 1881. godine Kotarsko poglavarstvo, po naredbi Poglavarstva u Zadru (Direkcije glavnog ureda), traži od Opštinske uprave Kotor da im dostave tačan pregled cesta koje su predviđene za vožnju kočija i one koje su samo za konje, i takođe da im dostave dužinu puteva u kilometrima, posebno onih koji su napravljeni u periodu od 1874. do 1879. godine.¹⁷

Što se tiče onog dijela Lovćenskog puta čiju je gradnju obavljala država Crna Gora, podaci se mogu naći u arhivskoj građi fondova Državnog arhiva Crne Gore na Cetinju. Inženjer Josip Slade tokom 1881. godine izvještava Ministarstvo građevine na Cetinju

¹⁵ DACG IAK, OK LXXV, 95 i 95/1.

¹⁶ isto, LXXI, 95 i 95/1. Prema opisu fotografa Laforesta iz 1898. godine kuća „nadglednika ceste“ nalazila se kada se na putu ka Lovćenu prođe lokalitet Goražde, na prvom kratkom zavoju-serpentini (*vidi:* Franz Thiard de Laforest, *Boka Kotorska*, Perast 2005, str. 17-20)

¹⁷ DACG IAK, OK LXXI, 469/3.

o završnim poslovima na dionicu puta od Njeguša do Cetinja, za koju je on bio nadležan. Tako je u dopisu od 13. avgusta 1881. godine izvjestio detaljno, prema pojedinim dionicima i zaduženim izvršiocima, gdje je završen „nasap na putu od Cetinja do Njeguša“.¹⁸ Prethodno kroz razne dopise između preduzimača, inženjera Slade i ministra Filipovića, može se pratiti kako teku radovi, uglavnom oni koji su bili dogovoreni kroz ugovore izvođača sa Ministarstvom građevine na Cetinju. Iz spisa se vidi da su, uz radnu snagu i majstore iz Crne Gore, angažovali i majstore iz primorskih mesta, tj. tadašnje austrougarske podanike.

Posebne poteškoće Crnogorci su imali na svom djelu puta oko izgradnje kamenih graničnika ceste, tzv. parapeta. U opširnom izveštaju Ministarstvu građevine na Cetinju od 28. oktobra 1881. godine, inženjer Slade potencira da izvođač radova na parapetima u Bukovici, Jozo Đurov sa družinom, nije ispoštovao usmenu pogodbu, te: „Kamenji zdvora parapeta manji su nego što pogodba glasi; ploče poviše parapeta, nijesu debele po učinjenoj pogodbi, niti od jednakе širine parapeta: ima ih i širih i dužih. Parapeti nijesu od jednakе debljine, ima ih: od 40 centimetara, od 42, 45, 47 do 50 centimetara.“¹⁹ U dopisu slijedi tačan premjer urađenih parapeta, opis kako su rađeni (upotreba „klaka i pržine“) sa cijenom koštanja i iznosom koji treba da se plati izvođaču. Uslov je ipak da se poštuje dogovorenog, to jest da parapeti treba da budu „od jednakе debljine od 50 centimetara, a ploče za pokriv da budu sve od iste duljine kako je širina parapeta“.²⁰ S obzirom na već kasnu jesen i zimu, inženjer Slade predlaže da se poslovi pomjere za ljeto, jer se zbog hladnoće već ne može raditi sa „klakom“. Takođe predlaže da se naprave pismene pogodbe sa izvođačima za produžetak radova

¹⁸ DACG, Ministarstvo unutrašnjih djela Cetinje, fasc. 6, 249.

¹⁹ isto, fascikla 6, 324.

²⁰ Isto kao pod br. 15.

u kojima bi se precizno definisao i izgled parapeta.²¹ U međuvremenu izvođač je dužan da očisti put kako bi se nesmetano išlo kolima od Kotora do Cetinja.

Osim u arhivskoj građi crnogorskih arhiva, podaci o gradnji ovog vrlo atraktivnog puta se mogu naći i u literaturi, to jest u zapisima brojnih posjetilaca koji su od njegovog puštanja u promet putovali većinom na relaciji od Kotora do Cetinja. Tako Franc Laforest (*Franz Thiard de Laforest*) u svom kratkom putopisu (vodiču) „Boka Kotorska“²² zabilježio je da je put od Trojice do Cetinja građen u vremenu od 1879. do 1884. godine učešćem dvije države, Austro-ugarske monarhije (18 km) i Knjaževine Crne Gore (27 km), uz izuzetno velike troškove ili, kao je ostalo u narodu zapamćeno, da je koštalo „zlatni dukat po metru“. Naročito je problem predstavljala izgradnja trase na dijelu kod lokaliteta zvanog Krstac (984 m nadmorske visine).²³

U to vrijeme da se stigne od Kotora do Cetinja novim putem bilo je potrebno 9 sati hoda, a kolima 6. Saobraćala je kočija koja se plaćala i do 20 fjorina, a svakodnevno je išla poštanska kočija koja je iz Kotora polazila u 5 sati ujutro, da bi oko 11 časova bila na Cetinju i imala je 4 mjesta za putnike. Krajem 19. vijeka putnici su imali mogućnost da se odmore u „Hotelu Trojica“ (prizemnoj kućici neposredno do istoimenog utvrđenja), potom na Krstacu u gostonicu koja je nudila za okrepljenje prušut, sir, sardine, vino i pivo. Na sljedećem odmorištu u selu Njeguši postojale su dvije gostonice gdje su se posluživala topla jela i nudilo se prenoćište.²⁴

²¹ Ing. Slade predlaže da se napravi izuzetak kada su u pitanju dimenzije ploča za pokrivanje parapeta, zbog objektivnih razloga: „Budući da je u Bukovici trudno naći ploče za pokriv od parapeta debele preko 6 unača, moglo bi se popuštiti na istu pogodbu koju imaju, da ploče budu od 4 do 6 unača.“, isto kao pod br. 15.

²² O.c., Franz Thiard de Laforest, *Boka Kotorska*.....

²³ Kurt Hasert, *Crna Gora. T. I. Putopisi*, Podgorica-Cetinje, 1995, str. 35.

²⁴ O.c., Franz Laforest, *Boka Kotorska* ..., str. 17-20.

Novi crnogorski put je bio vrlo frekventan i pospješio je bolju i bržu komunikaciju, kako za poslovne, obično trgovачke ili poštanske potrebe, tako i za turističke posjete unutrašnjosti Crne Gore, posebno nakon intenziviranja pomorskih veza ka Boki kotorskoj i Kotoru uvođenjem redovnih linija parobroda, pod okriljem poznatog austrijskog „Lojda“.

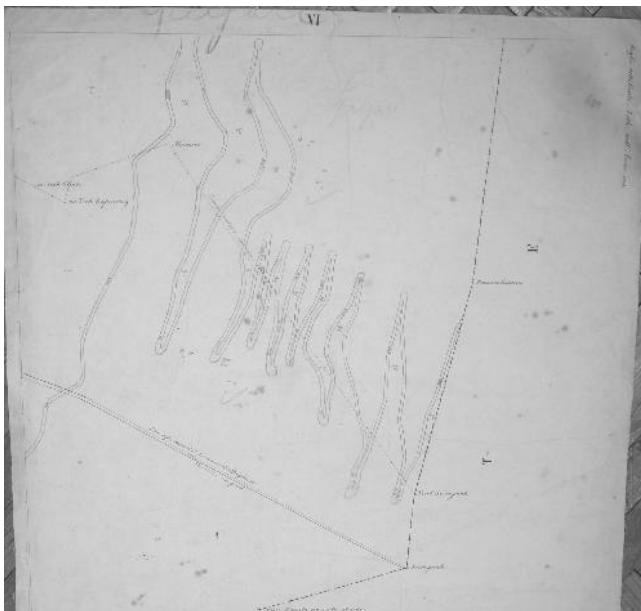
O atraktivnosti novog crnogorskog puta svjedoče brojni posjetioci Crne Gore i Primorja, obično kroz svoje putopisne crtice. Utisci putnika i prolaznika počev od kraja 19. vijeka (Franc Tiard de Laforest, Kurt Husert, Đuzepe Markoti, Ludvig Kuba, Gustav Raš, Pjer Marž, J. Jan Svatek i dr.), pa do onih danas, pretočeni su u brojna literarna djela, novinske izvještaje i članke, dokumentarne i umjetničke fotografije, likovna ostvarenja...

Jedan od tih zapisa kazuje: „Još se nitko nije pokajao što je krenuo na izlet u Crnu Goru, pod uvijetom da je to bilo za lijepa vremena. Svi, svi, čak i ljudi manje oduševljeni ljepotom prirode, bili su puni hvale za doživljeni užitak“.²⁵

Putovanje cestom koja je išla najvećim dijelom okomito uz obronke Lovćena cik-cak postavljenom trasom, zvanom serpentine (ukupno 25), podsjećala je posjetioce na uspinjanje vazdušnim balonom ili uspinjačom; „Odozgo se sve moglo obuhvatiti jednim pogledom, svi djelovi te Boke koje smo dan ranije pažljivo pretresali ploveći brodom, i pride otvoreno more Jadrana“, zabilježio je Đusepe Markoti.²⁶ Pejzažni kontrast koji se obuhvata pogledom sa serpentina je, po kazivanju brojnih posjetilaca, fascinantan. Na jednoj strani je sivi i okomiti vjenac obronka planine Lovćen, koji se strmo spušta u Kotorski i Risanski zaliv, dok nasuprot kao lanac stoji šumovito brdo Vrmac. „Poput niza bisera na dnu kutijice s nakitom leže mjesta oko vodenog ogledala na kojem krstare jedrilice i čamci na vesla, a parobrodi ostavljaju za sobom brazde... Iz ove visine

²⁵ *Isto*, str. 17.

²⁶ Đuzepe Markoti, *Crna Gora i njene žene*, Podgorica 1997, str. 71-75.



Katastarska mapa KO Šmiljari, 1848. godine

utvrde na Vrmcu nam izgledaju poput ukrasnih predmeta i odatle promatramo Tivatski zaljev sve do Herceg-Novog. Preko poluotoka Luštice ... naziremo usku traku Jadrana“.²⁷

Kao za mnoge druge monumentalne građevine i za ovu je vezana priča koja pripada više legendi nego provjerrenom podatku. Prema toj priči, inženjer Josip Slade (koji je nadležan za crnogorsku dionicu Lovćenskog puta, od austrougarske granice do Cetinja), fasciniran ljepotom knjeginje Milene (ili njene kćerke Marije?), osmislio je dio puta iznad Kotora kao dvostruku krivinu u obliku slova „M“. Ipak, ovu priču teško je potkrijepiti raspoloživim podacima iz sačuvanih i istraženih dokumenata iz Kotorskog arhiva, kao i djelimično konsultovane arhivske grage Državnog arhiva na Cetinju. Pomenuta dvostruka krivina je na dionici puta koji prolazi kroz naselja Škaljari i Šmiljari, Opština Kotor, te prema tome radilo se o putu koji je bio na teritoriji Austrougarske monarhije i

²⁷ o.c., Franz Laforest, *Boka Kotorska ...*, str. 19.



Indikaciona skica Katastarske opštine Škaljari iz 1874. godine

u njenoj nadležnosti. Prilikom gradnje tzv. novog crnogorskog puta, prema raspoloživim podacima, vršena je rekonstrukcija već postojećeg puta kroz naselje Škaljari, pa vjerovatno i dionice koja je u obliku slova „M“.²⁸ Na indikacionoj skici Katastarske uprave Kotor (Katastarska opština Škaljari) iz 1874. godine pomenuta dionica kroz Škaljare već je učrtana sa krivinama u pomenutom oblikom i svim preciznim mjerama.²⁹ Kada je projektovan i kako je građen put uz kotorske strane treba da bude predmetom dugo-trajnijeg i detaljnijeg istraživanja, ne samo arhivskih fondova u Istorijском arhivu Kotor, već i arhivske građe u Državnom arhivu Zadra (npr. fond Namjesništvo za Dalmaciju – Građevinski odjel 1820/1918, kao i fondova arhiva u Beču, posebno Vojnog arhiva. Uprkos nepotkrijepljenosti priče dokumentima, ne bi trebalo lišiti posjetioce Crne Gore njene pikanterije koja upotpunjava fascinантност Lovćenskih serpentina.

²⁸ Popravlja se put od Puča do groblja u Škaljarima, kao i dio puta od Trojice prema Škaljarima. (O.c. DACG IAK, OK LVI, 113, 303).

²⁹ DACG IAK KUK, KO Škaljari 1874. (C i B/D). (Vidi Prilog br. 2)

Uz sve naprijed rečeno treba imati na umu da je upravo na vrhu serpentina granica gdje se smjenjuju primorska i kontinentalna klima, što je primjetno u kvalitetu vazduha i prema okolnoj vegetaciji. „Naglo napuštamo primorsko rastinje: ogromne vinograde, šipke u cvatu, smokve, tamarise, maslinjake; a sada jedino vidimo siromašno balkansko bilje: smreku, plave zvončice, divlje tulipane...“ zabilježio je Francuz Pjer Marž još 1912. godine.³⁰ Opor i hladan vazduh sa Lovćena klancem ispod lokaliteta Krstac pruža se prema Kotoru. Taj kvalitet miješanja mediteranske i planinske klime na ovom području je vrlo rano otkriven i preporučivao se prvenstveno lokalnom stanovništvu u zdravstvene svrhe. Zato bi trebalo da Crna Gora na pravi način prepozna višestruki značaj ovog puta, kako su to nekada prepoznale dvije države, Austro-Ugarska monarhija i Knjaževina Crna Gora donoseći odluku o njegovoj gradnji, i da ga valorizuje, zaštiti i turistički oživi shodno njegovom spomeničkom, ekološkom i dr. značaju.

Izvori i literatura

1. Arhivski fond *Opština Kotor* (OK), Državni arhiv Crne Gore – Istorijski arhiv Kotor.
2. Arhivski fond *Katastarska uprava Kotor* (KUK), Katastarske opštine Škaljari i Špiljari, Državni arhiv Crne Gore – Istorijski arhiv Kotor.
3. Arhivski fond *Ministarstvo unutrašnjih djela Cetinje*, Državni arhiv Crne Gore Cetinje.
4. Arhivska zbirka *Fotografije* (FOT), Državni arhiv Crne Gore – Istorijski arhiv Kotor.
4. Franz Thiard de Laforest, *Boka Kotorska*, Perast 2005.
5. Đuzepe Markoti, *Crna Gora i njene žene*, Podgorica 1997.
6. Kurt Hasert, *Crna Gora. T. I, Putopisi*, Podgorica-Cetinje, 1995.
7. Ludvik Kuba, *Na Černé Hore : cesty podniknuté za účelem sbírání národních písni roku 1890 a 1891. : se 123 obrazý, 49 hudebnimi příklady a mapkou / popsal a nakreslil Ludvik Kuba*, V Praze 1892.

³⁰ Pjer Marž, *Putovanje po Crnoj Gori i Hercegovini*, Podgorica 2000.