

Zrinka SERVENTI

VAŽNOST OTOKA ILOVIKA I SV. PETRA ZA PLOVIDBENU RUTU DUŽ ISTOČNE OBALE JADRANA U SVJETLU NOVIJIH ISTRAŽIVANJA

UDK 904:726.54>(497.5)(210.7 Ilovik)*652⁷

Izvorni znanstveni rad
 Primljeno: 12.04.2012.
 Odobreno: 23.08.2012.

Zrinka Serventi, mag.
 Sveučilište u Zadru
 Odjel za povijest
 Obala kralja Petra Krešimira IV., 2
 23000 Zadar, Hrvatska
 e-mail: z.serventi@gmail.com

Otoci Ilovik i Sv. Petar bili su u antičkom razdoblju važne točke na plovnom putu duž istočne obale Jadrana što dokazuju i starija podmorska istraživanja, osobito antičkog brodoloma u blizini Ilovika, ali i noviji nalaz brončane skulpture Apoksiomena. Tijekom svibnja 2009. godine vodila su se istraživanja kasnoantičke crkve na položaju Sv. Andrija (Sićadrija) na otoku Iloviku koja su dodatno potvrdila značaj tog prostora za pomorsku plovidbu. Osobito se ističe nalaz fragmentiranog nadgrobno spomenika koji je sekundarno upotrijebljen prilikom izgradnje ove kasnoantičke crkve. U radu se osobita pažnja posvećuje upravo ovom nalazu te se analiziraju njegov epigrafski značaj i podrijetlo. S obzirom na to da je prilikom rekognosciranja Sv. Petra utvrđena veća količina antičkog materijala uz obalu kao i prisutnost mogućih antičkih zidova postavlja se pitanje važnosti otoka Sv. Petra u tom razdoblju kao i povezanost s trgovačkim centrima duž istočne obale Jadrana. Također se razmatraju potencijalni plovidbeni pravci koji su mogli prolaziti kanalom između Ilovika i Sv. Petra, a sukladno tome i razvoj ovih dvaju otoka tijekom antike i ranog srednjeg vijeka.

Ključne riječi: otok Ilovik, otok Sv. Petar, plovidbeni pravci, ranokršćanske crkve, rimski nadgrobni natpisi

Prilikom arheoloških istraživanja 2009. g. na lokalitetu Sićadrija na otoku Iloviku otkriveni su ostaci jednoapsidalne ranokršćanske crkve (Sl. 1).¹ Prije početka iskopavanja na terenu su bili vidljivi samo ostatci apside uz šetnicu koja je baš na tom mjestu i završavala. Zahvaljujući velikom entuzijazmu i dobroj volji stanovnika Ilovika istraživanja su tekla iznimno brzo i efikasno pa je već nakon par dana uočena promjena u boji zemlje, a stratigrafija unutar crkve, točnije, velik sloj paljevine, indicirao je naglu destrukciju i urušavanje krovišta građevine. Iznad sloja gara, na razmeđi prostora apside

i broda crkve, uočena je veća količina pravilno urušenog kamenja koja se nakon čišćenja mogla definirati kao urušeni luk u čijem su sastavu pronađena dva ulomka antičkog nadgrobno natpisa (Sl. 2, 7 i 8). Ti su se ulomci evidentno mogli spojiti te su tvorili dio jednog nadgrobno spomenika koji je u prošlosti, prilikom gradnje crkve, prelomljen na više dijelova, a nakon lomljenja ovi ulomci su još dodatno oklesani i stanjeni kako bi bolje odgovarali njihovoj sekundarnoj namjeni, tj. ojačavanju cjelokupnog luka. Sama crkva se evidentno koristila duži niz godina, a vidljivi su i tragovi uklanjanja crkve-

¹ Istraživanja su se vodila pod vodstvom Ranka Starca, kustosa Pomorskog i povijesnog muzeja u Rijeci, a autorica ovog teksta bila je suvoditelj istraživanja. Ovom prilikom zahvaljujem R. Starcu na svesrdnoj pomoći.

Slika 1. Sićadrija na otoku Iloviku:
crkva nakon završnog čišćenja
i pogled na kanal koji razdvaja
otoke Ilovik i Sv. Petar (snimila Z.
Serventi)



nog namještaja koji je odnesen još i prije spaljivanja samog krovišta. Vrijeme nastanka i trajanje ove crkve teško je utvrditi, osobito jer je crkveni inventar gotovo u potpunosti pokraden, a sitnih nalaza je bilo iznimno malo. Za sada, po općim usporedbama sa sličnim sakralnim objektima kao i na osnovi toga što se crkve uz važnije plovne pravce intenzivnije grade tijekom 5. i 6. st. mogli bismo pretpostaviti nastanak ove gradnje u to razdoblje. Nalaz ove crkve kao i natpisa ukazao je na veliku važnost otoka Ilovika i susjednog otoka Sv. Petra za plovni put koji se protezao duž istočne obale Jadrana kao i postavio pitanje ubiciranja smještaja naselja i nekropole kojoj je ovaj natpis pripadao.

Plovni pravci i okolnosti plovidbe

Predantička i antička plovidba duž istočne jadranske obale odvijala se većinom od proljeća do jeseni i to pretežito po danu, ustaljenim rutama s ustaljenim postajama uz obalu. Sistem plovidbe uvjetovale su same konstrukcije broda i jedara pa su tako brodovi uglavnom koristili krmeni vjetar dok su vesla većinom bila samo pomoćni pogon za plovidbu i manevriranje.² Prosječna brzina broda tijekom antike bila je 5 – 7,5 čvorova.³ Plovidba se nije mogla odvijati kao danas središtem Jadrana, već su brodovi morali učestalo tražiti

zaklon i prenočište u okrilju pogodne uvale ili naselja, a sigurnost plovidbe ovisila je o dobrim lukama gdje su se brodovi mogli skloniti za nevremena ili tijekom noći. Zbog navedenog sistema plovidbe postojala su mnoga ustaljena stajališta i privremene postaje koje su mnogi pomorci kontinuirano koristili kao odmorišta, sidrišta ili prenočišta. Putne postaje i sigurni zaljevi i luke bili su od iznimnog značaja prilikom nepovoljnih vremenskih uvjeta, osobito prilikom bure, a jedna od takvih postaja sigurno su bili otoci Ilovik i Sv. Petar. Navigacijske rute su moreplovci godinama istraživali i pamtili, sigurno su se i usmenom predajom prenosile, a naknadno su i zapisivane. Mnogi antički izvori spominju pomorsku trgovinu i plovne pravce duž istočne jadranske obale, od kojih osobito treba spomenuti Hekateja iz Mileta, Apolonija Rođanina, Pseudo Skilaka, Pseudo Skimna, Klaudija Ptolomeja, Plinija, Anonima iz Ravene, ali i mnoge druge. Također, postoje relativno brojni itinerari, portolani i izolari koji su naglašavali prednosti, probleme i detalje vezane uz određeni plovidbeni pravac ili postaju.⁴

Nadalje, i same geografske i klimatske karakteristike istočne obale Jadrana uvjetovale su ustaljene plovne putove kao i samu sigurnost plovidbe. Kako se u današnje vrijeme mnogi nautičari susreću s lošim vremenskim

² BRUSIĆ, 1993, 224.

³ ZANINOVIĆ, 1993, 140.

⁴ Više u: kod ČAČE, 1995, 11 i d.; KRIŽMAN, 1979, 29 i d.; KOZLIČIĆ, 1990, 35 i d.; VRSALOVIĆ, 1979, 48 i dalje.



Slika 2. Sićadrija na otoku Iloviku: ulomak rimskog nadgrobnog spomenika *in situ* (snimila Z. Serventi)

uvjetima tako su se i u prošlosti pomorci suočavali s istim problemima, pa tako možemo navesti Beaupemps-Beaupréa i Marienia, autore iz 19. st., koji navode da najveći problem kod bure nije bila njena jačina već nepredvidljivost i nestabilni te jaki valovi koji nastaju kao rezultat tog vjetra. Bura je bila opasna i zbog same konfiguracije otočja, jer puše u međuotočnim prolazima i stvara visoke i brze valove, a zbog konfiguracije samog Jadranskog mora vrlo brzo je mogla otpuhati lađu na hridi ili na suprotnu obalu. Oba autora navode i da je jugo manje opasno od bure, jer postoji mnoštvo uvala i sidrišta duž istočne obale Jadrana koja mogu poslužiti kao zaklon od njega.⁵ Istočna obala Jadrana osim toga je i dublja od zapadne pa tako priobalje Italije rijetko gdje prelazi 30 m dubine dok na istočnoj strani Jadrana prosječna dubina varira između 60 m i 110 m.⁶ Najveći utjecaj na strujanje mora ima ogranak Mediteranske struje koja ulazi u Jadran uz obalu Albanije, nastavlja put uz hrvatsku obalu i između otočnih kanala prema sjeverozapadu, a vraća se duž talijanske obale u Jonsko more. Brzina te glavne struje, od koje se odvajaju ogranci koji imaju promjenjive smjerove, iznosi 0,5 do 0,8 milja na sat i jedino u uskim kanalima doseže brzinu i od 2 do 3 milje na sat.⁷ Plovni put se zbog svih ovih geografskih i klimatskih uvjeta protezao uz istočnu

obalu Jadrana i to od Krfa u dvije plovidbene rute (Sl. 3). Jedna je ruta slijedila liniju obale od Krfa do Elafita i dalje uz otok Mljet preko Pelješkog Kanala i uz otoke Brač i Hvar, a druga je zahtijevala dva preplovljavanja Jadrana, preko Otranta i od poluotoka Gargana do Palagruže (Krf – Otrant – Gargano – Palagruža – Vis ili Lastovo), a plovidba se dalje nastavljala do Žirja gdje su se sastajale obje plovidbene rute. Od Žirja se plovidba nastavljala uz jugozapadnu obalu otoka Murtera prema Pašmanskom kanalu i onda preko Zadarskog kanala uz otok Vir i uz jugozapadnu stranu otoka Paga do Novalje. Put je dalje tekao uz otok Lošinj prema Istri i ostalim sjevernojadranskim većim naseljima ili prema Rabu i onda prema Kvarneru i Tarsatici.⁸ Trasa jadranskog plovnog puta, potvrđena mnogobrojnim podzemskim i kopnenim arheološkim ostacima, u predantičko vrijeme završavala je u Spini i Adriji, tijekom antike u Akvileji, a tijekom kasne antike i ranog srednjeg vijeka u Raveni i Veneciji.⁹

Današnje rekonstrukcije antičkih plovnih putova često zanemaruju važnost otoka Ilovika i Sv. Petra. Ipak, činjenica je da su Kvarneričkim vratima od pradavnih vremena prolazili plovni pravci iz luka sjevernog Jadrana put južnih dijelova istočne jadranske obale, a na odsjeku puta oko Lošinja postoje tri prirodno pogodna

⁵KOZLIČIĆ, 2000, 63 i d.

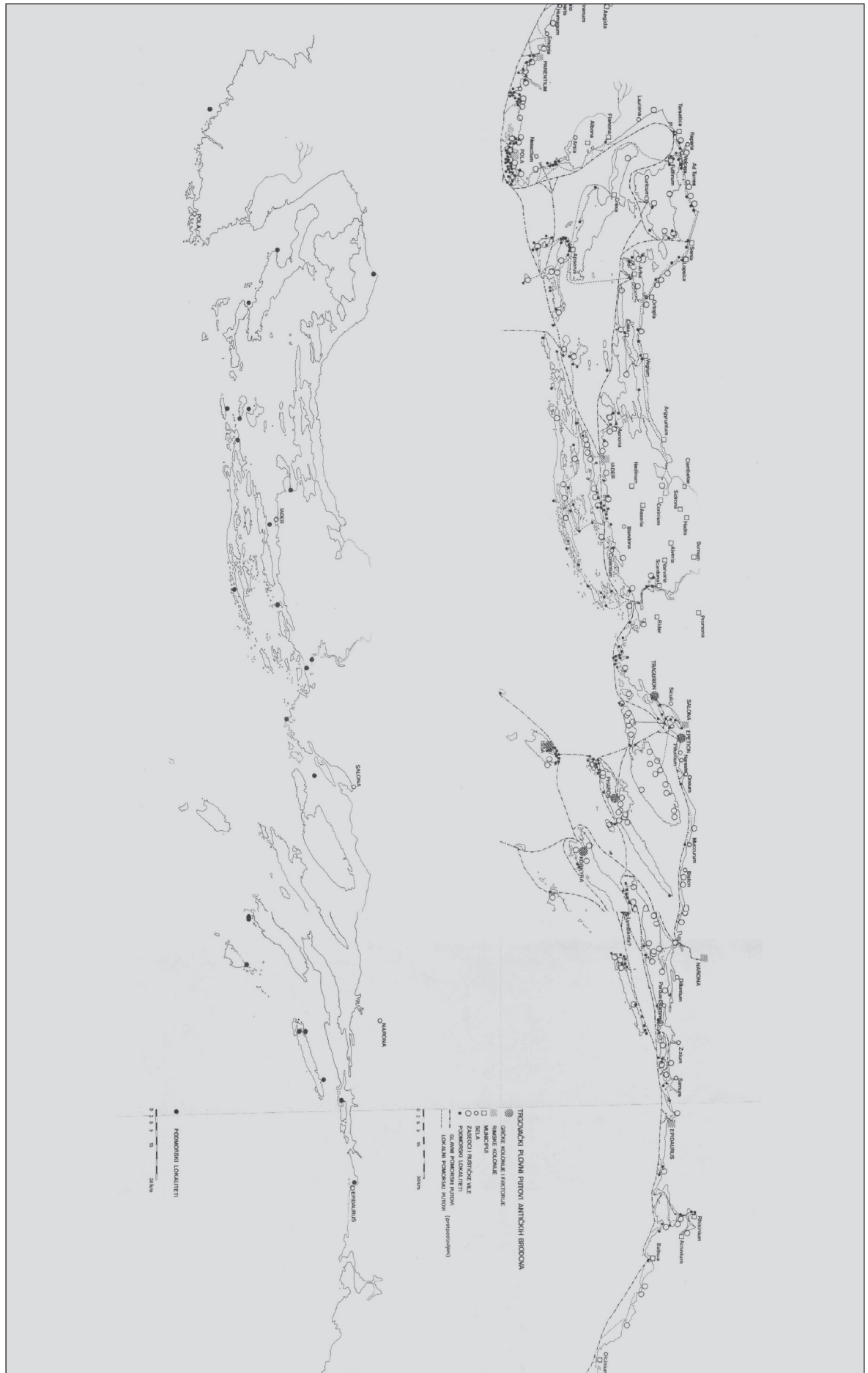
⁶KOJIĆ, 1967, 3.

⁷KOJIĆ, 1967, 5.

⁸BRUSIĆ 1970, 550, BRUSIĆ, 1993, 225 i dalje.

⁹BRUSIĆ, 1993, 226.

Slika 3. Plovni putovi na istočnoj jadranskoj obali (GLUŠČEVIĆ, 1994., 32)



mjesta za sklanjanje i noćenje brodova, a to su otoci Unije, Ilovik i Silba. Luka otoka Ilovika zapravo je kanal koji odvaja taj otok od susjednog otoka Sv. Petar. Kanal je dug preko 1 km, a širok od 200 do 500 m i zaštićen je od svih vjetrova osim djelomično od juga.¹⁰ U današnje vrijeme dubina kanala je od 7 do 10 m, a uzmemo li u obzir i transgresiju mora, kanal je i u antičko vrijeme bio dovoljno dubok da se njime moglo ploviti. S druge strane Ilovika postoji još jedna uvala relativno pogodna za pristajanje, uvala Paržine, ali je puno plića od samog kanala između Ilovika i Sv. Petra i izložena je svim vjetrovima osim onima iz 4. kvadranta (zapadnog i sjeverozapadnog). Također, u toj uvali postoje i pješčani sprudovi koji predstavljaju još jednu opasnost za pomorce. Sve druge uvale otoka Ilovika su nepogodne za sidrenje, jer su okrenute prema otvorenom moru i time izložene vjetrovima iz zapadnog i južnog kvadranta koji podižu velike valove.¹¹ Otok Ilovik morao je stoga biti od iznimne važnosti kao zaklon i sigurno sidrište u slučaju nepovoljnih vremenskih prilika jer sa sjeveroistočne strane zatvara Kvarnerička vrata kroz koja se ulazi u, za pomorce, opasan Kvarner. Dakle, već postoje prirodne predispozicije da se ovaj prostor razmatra kao vrlo pogodno mjesto za pristanište i sidrište i u antičkom dobu, no treba razmotriti i druge podatke koji bi to dokazali, a to su podmorski i kopneni nalazi u blizini i na samom Iloviku i Sv. Petru.

Podmorski nalazi kao potvrde plovnog puta

Trgovina istočnom jadranskom obalom od davnina je predstavljala rizik za pomorce. Osim naglih vremenskih promjena, nestalih vjetrova i opasnih morskih struja, potencijalnim trgovcima i pomorcima prijetili su i sveprisutni gusari željni unosnog plijena. Koliko je pomorska trgovina bila rizična potvrđuju i mnogi nalazi potonulih antičkih brodova i tereta koji se njima prevezio, a ti brodolomi također indiciraju smjer protezanja ustaljenih pomorskih pravaca i ukazuju na to da u priobalju već tijekom rane antike, nakon učvršćenja rimske vlasti, oživljavaju stare pomorske komunikacije.¹² Arheološka nalazišta koja dokazuju plovne pravce uzduž istočne jadranske obale mogu se grupirati u četiri osnovne skupine: potonuli plovni objekti, rastresita nalazišta, usamljeni predmeti i ostaci građevinskih objekata.¹³ Potonuli plovni objekti predstavljaju zatvorene arheološke cjeline i kao takvi su prave vremenske kapsule koje ukazuju na jedan specifičan trenutak kad je taj objekt prešao egzistirati. Takvi objekti su uglavnom sadržavali veći broj predmeta koji su prevoženi do točno

određene točke, te ukazuju na plovne putove koji su se koristili kao i na predmete kojima se trgovalo u određenom razdoblju. Slično potonulim brodovima i ostala podmorska arheološka nalazišta ukazuju na postojanje plovnih putova iako su ona u manjoj mjeri zatvorene arheološke cjeline.¹⁴ Osobito su interesantni i ostaci građevinskih objekata, dijelovi naselja ili vila, jer kao takvi mogu indicirati postojanje pristaništa, tj. luka i dopunjuju cjelokupnu sliku podmorskih arheoloških istraživanja, kao što je i vidljivo iz primjera Ilovika i Sv. Petra.

Nakon osnivanja Saveznog centra za podvodne aktivnosti u Rijeci 1958. g. počela su sustavna podmorska istraživanja na području Kvarnera i Kvarnerića. Istraživanjem u podmorju oko otoka Krka i Malog Lošinja pronađeni su brojni nalazi antičkog podrijetla koji dokazuju opsežnu trgovinu i prijevoz pomorskim putem koji se odvijao na tom području (Sl. 4). Osim toga, plovidba iz bilo kojeg obalnog mjesta na sjevernom Jadranu do južnih luka i obrnuto nedvojbeno je ovisila o pristajanju i opskrbi brodova potrebnim namirnicama i vodom u lukama ili u gospodarskim kompleksima na otocima, a Unije, Srakane, Susak i Ilovik bili su ključne točke na sjevernom dijelu plovnog puta.¹⁵ Od najvažnijih podmorskih nalazišta koja ukazuju na plovni pravac koji je vjerojatno prolazio kanalom između Sv. Petra i Ilovika kao i na važnost ove otočne skupine, dakle šireg područja uključujući i Lošinj i Cres, potrebno je istaknuti lokalitete: Pločice u uvali Čikat na Malom Lošinj (veliko ležište rimskih tegula, vjerojatno ostatci antičkog brodoloma),¹⁶ Martinsčica na otoku Cresu (pronađeni ostaci amfora s manjeg brodoloma),¹⁷ rt Margarina na otoku Susku (ostatci dvaju brodoloma, jedan s ostacima kamenih stupova, a drugi s teretom krovnih crjepova akvilejske produkcije).¹⁸ Uz otok Unije pronađeno je više nalazišta (greben Samunčel, rt Lokunji, uvala Maračol, Marčina Draga, hrid Školjić, uvala Vrulje i otočić Mišnjak),¹⁹ kao i uz otoke Silbu (rt Arat, grebeni jugoistočno od Silbe) i Olib (Rt Zubinin i rt Ploče, uvala Badva).²⁰ Osim toga, 1962. g. otkriveno je kod otoka Ilovika jedno od najvažnijih arheoloških podmorskih nalazišta. Prema iskazu tadašnjih sudionika, nalazište je bilo nedirnuto s preko 200 amfora u površinskom sloju. Rekognosciranjem 1970. g. utvrđena je velika devastacija lokaliteta, ali ipak se moglo utvrditi da se radilo o brodu koji je potonuo početkom 2. st. na putu prema istoku s teretom izuzetno rijetkih amfora.²¹ Samo mjesto brodoloma udaljeno je oko 200 m od otoka Sv. Petar, a najčešća pretpostavka je da je brod, oštećen u nevremenu ili na obližnjoj hridi, tražio

¹⁰ STAREŠINA, 1978, 127 i dalje.

¹¹ MAGAŠ – FARIČIĆ – LONČARIĆ, 2005, 34.

¹² GLUŠČEVIĆ, 1994, 20.

¹³ VRSALOVIĆ, 1979, 150.

¹⁴ VRSALOVIĆ, 1979, 116 i dalje.

¹⁵ MATEJČIĆ – ORLIĆ, 1982, 162.

¹⁶ VRSALOVIĆ, 1979, 151.

¹⁷ VRSALOVIĆ, 1979, 149.

¹⁸ VRSALOVIĆ, 1979, 152.

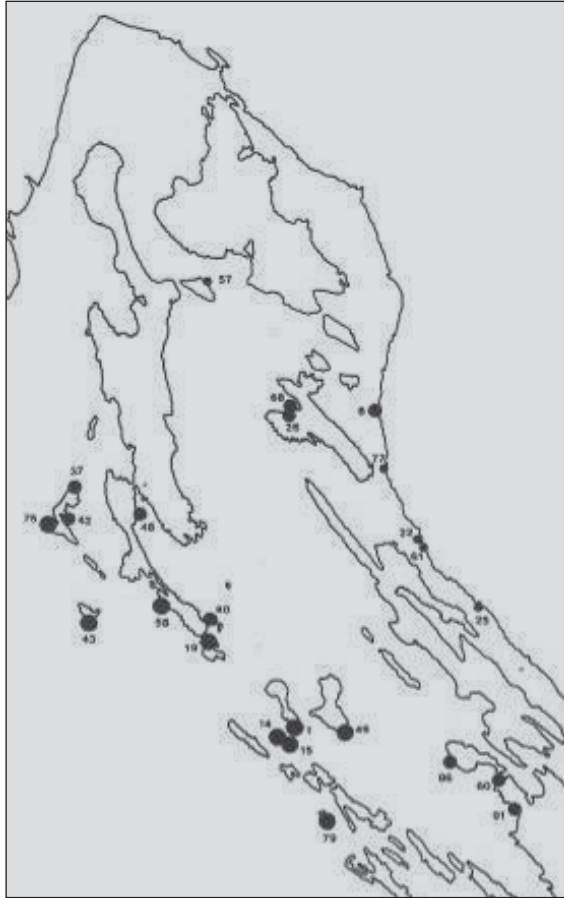
¹⁹ VRSALOVIĆ, 1979, 162 i dalje.

²⁰ JURISČIĆ, 2000, 60 i d. i D.

VRSALOVIĆ, 1979, 172 i dalje.

²¹ D. VRSALOVIĆ, 1979, 151.

Slika 4. Arheološki podmorski nalazi iz 1. i 2. st. na Kvarneru (JURIŠIĆ, 2000., 129)



²² ORLIĆ, 1982, 153.

²³ VRSALOVIĆ, 1979, 177.

²⁴ KARNIŠ et alii, 2008, 28.

²⁵ CAMBI, 2007, 105.

²⁶ Više v. kod ČUŠ RUKONIĆ, 1982, 14; IMAMOVIĆ, 1975, 225.

²⁷ Istraživanja je, pod vodstvom M. Čaušević-Bully, provela Udruga "aIPAK" u suradnji s francuskim Nacionalnim centrom za znanstvena istraživanja (CNRS), unutar projekta "Otočno redovništvo na Kvarneru od 5. do 11. stoljeća" (voditelji projekta su M. Čaušević-Bully i S. Bully). Ovom prilikom zahvaljujem M. Čaušević-Bully na pruženim informacijama (ČAUŠEVIĆ-BULLY – BULLY, 2012., u tisku).

²⁸ Osobito je potrebno istaknuti mali otočić Frmić kod Biograda na kojem su pronađeni brojni arheološki ostatci uporabnih predmeta kao i mnoštvo zidova koji se povezuju s položajem koji je taj otočić imao na plovnom putu (BRUŠIĆ, 1991, 225 i d.).

²⁹ ČAUŠEVIĆ-BULLY – BULLY – FIOCCHI – BASSI, 2011, 37.

³⁰ BADURINA, 1982, 174 i d.; TOMIČIĆ, 1993, 103 i dalje.

³¹ ČAUŠEVIĆ-BULLY – BULLY – FIOCCHI – BASSI, 2011, 40.

³² M. Čaušević-Bully – S. Bully, predavanje "Sanctus Petrus di Nimbis (Ilovik), une station maritime majeure entre l'Antiquité et le Moyen – Âge" održano na međunarodnom arheološkom savjetovanju "Navigare necesse est. Od prapovijesti do ranog srednjeg vijeka", Pula, 23.-26. studenoga 2011. (ČAUŠEVIĆ-BULLY – BULLY, 2012., u tisku)

spas u kanalu između Ilovika i Sv. Petra.²² Također, oko Hridi Grujica istočno od Ilovika pronađeno je više usamljenih amfora iz 1. st.,²³ a treba istaknuti i nalaz svjetski poznatog Apoksiomena, pronađenog kod obližnjih Velih Orjula. Taj otočić s Malim Orjulama, Kozjakom, Sv. Petrom i Ilovikom čini jednu koherentnu otočnu skupinu jugoistočno od otoka Lošinja. Interesantno je da kip Apoksiomena nije pronađen izravno na mjestu potonuća broda. Ostaci brodoloma, osim nekoliko amfora i olovne prečke sidra, nisu pronađeni, stoga se postavlja pitanje povezanosti samog kipa s već spomenutim brodolomom kod otoka Ilovika gdje je pronađena veća količina amfora.²⁴ Pitanje krajnje destinacije ovog kipa zaokupljalo je mnoge znanstvenike pa se tako javila ideja da je krajnji cilj mogla biti i ranocarska vila u uvali Verige na Velom Brijunu.²⁵

Arheološki nalazi na Sv. Petru i Iloviku

Kopneni lokaliteti na Sv. Petru i Iloviku dodatno nadopunjuju već navedene podatke o podmorskim nalazima i potvrđuju važnost ovih otoka na plovnom putu. Prilikom rekognosciranja otoka Sv. Petra 2010. g., uz obalu sam uočila ostatke zidova koji bi se s velikom sigurnošću mogli pripisati antičkoj građevini, lako

moguće rustičnoj vili, a koji potvrđuju i prijašnje teorije iznesene u starijoj literaturi.²⁶ Takvu pretpostavku su potvrdila i novija istraživanja i geodetska snimanja provedena 2011. g. koja su utvrdila i dokumentirala postojeće zidove kao i naznačila moguću površinu cjelokupnog objekta.²⁷ Prostor Sv. Petra stoga je vjerojatno već za antike korišten za potrebe vile koja je imala svoju važnu trgovačku i maritimnu komponentu. Općenito, za nastanak takvih rimskodobnih gospodarskih objekata bitno je utjecao kontinuirani trgovački promet, pogotovo u prvim stoljećima rimske dominacije. Sigurno je ovo zdanje imalo funkciju i stajališta gdje su nezgrapni trgovački brodovi čekali na povoljnije vjetrove, možda upravo na prestanak bure. Također, značenje manjih otočića kao važnih točaka na plovnom putu potvrđeno je s više primjera, osobito ako su bili važni kao postaje na kojima su brodovi pristajali i čekali povoljnu promjenu dnevnih strujanja ili vjetrova kako bi nastavili put.²⁸

Otok Sv. Petar je u prošlosti nosio ime *San Pietro di Nembo*, a na njemu je prije 1071. g. osnovana i opatija sv. Petra kao paška zadužbina, jer su tada u vlasništvu paške općine bila oba otoka (Sv. Petar i Ilovik). Sam samostan na otoku Sv. Petar spominje se u povelji o njegovoj donaciji samostanu sv. Mihovila na Šusku koju je ostvario Pag 1071. g. Nakon benediktinaca, samostan su preuzeli franjevci koji su na otoku boravili sve do 18. st.²⁹ Potrebno je napomenuti da se u literaturi pojavljuje prevladavajuća ideja da je Sv. Petar prvotno bio utvrda koja je štitila bizantski plovni put, a da se kasnije u nju upisao samostan.³⁰ Takve tvrdnje su pobila novija istraživanja, provedena 2010. g., koja su utvrdila da benediktinski samostan nije upisan unutar bizantskog kaštela već unutar veće ranokršćanske bazilike. Tada je izrađena i detaljna grafička dokumentacija samog zdanja,³¹ a dodatnu potvrdu takvih tvrdnji iznjedrila su i istraživanja provedena naredne godine koja su otkrila narteks bazilike kao i zidanu grobnicu uz sjeverni perimetralni zid.³² Osim toga, u blizini današnjeg ilovičkog groblja, smještenog na Sv. Petru unutar benediktinskog samostana, i danas stoji kasnoantički sarkofag s poklopcem na dvije vode i kutnim akroterijima (Sl. 6), koji je bio pronađen 1959. g. u sjeverozapadnom kutu groblja. Iako su tragovi organizacije zemljišta vidljivi na Sv. Petru, otoci nisu raspolagali prirodnim uvjetima koji bi omogućili proizvodnju većih količina poljoprivrednih proizvoda za izvoz, stoga se prisutnosti tako velike ranokršćanske bazilike može temeljiti upravo na prometnoj važnosti samog otoka. O značaju koji su ti otoci imali kroz dugi niz godina svjedoči i mletačka utvrda u

kojoj su u 16. st., a možda čak i do 18. st., bile smještene posade vojnika, i čiji su se ostaci sačuvali do danas kao dominantna točka na Sv. Petru.³³

Iako je postojanje bizantskog kaštela na prostoru Sv. Petra negirano spomenutim novijim nalazima, važnost samog otoka za bizantski plovni put ne može se zanemariti. Na obližnjim otocima javlja se niz kastro smještenih duž pomorske transversale na putu prema Raveni i Akvileji, a taj put je osim kaštela morao imati sigurna sidrišta i skloništa bez fortifikacijskih elemenata.³⁴ Osim toga, vjerojatno je i sama crkva sv. Petar igrala svojevrsnu postaju na tom putu iako nije bila kaštel. U vrijeme kasne antike pomorski promet dobiva na važnosti jer je sigurniji način prijevoza i komunikacije. Ipak, u vrijeme gotsko-bizantskog rata, a i kasnije, ova komunikacija je ugrožena pa se gradi sustav punktova-stražarnica podalje od postojećeg pomorskog puta uz samu istočnu obalu Jadrana. Taj "novi" plovni put, podalje od obale, među otocima i duž vanjskog niza otoka, sigurniji je s obzirom na političke prilike, a dovoljno je zaštićen od nepovoljnih vremenskih uvjeta. Na pojedinim točkama, gdje je bila moguća optimalna kontrola mora i kanala, grade se kastrumi sa stacioniranom vojnom posadom. Negdje su ti kašteli imali isključivu ulogu kontrole morskog prometa, dok su neki služili i kao refugiji za lokalno stanovništvo u vrijeme ratnih sukoba. Također, s obzirom na to da je velik broj tih otoka bio slabo ili nikako naseljen, sustav za opskrbu i sklanjanje brodova bio je neophodan, kao i sustav prenošenja informacija.³⁵ To je bila intenzivna i dobro organizirana vojna graditeljska djelatnost koja se proširila u relativno kratkom razdoblju tijekom i neposredno nakon gotsko-bizantskih ratovanja na otoke i priobalje. Sve navedene komponente činile su, s tada najmoćnijom flotom Mediterana, svojevrsni bizantski maritimni sustav "limesa". Zapaženo mjesto između utvrda zauzima sustav *specula* i *castella*, tj. točnije *castra* na Kvarneru. Također, unutar areala tih utvrda, često se javljaju sakralni objekti koji i sami po sebi naglašavaju značaj tih lokacija, unutarnju organizaciju tih prostora kao i važnost crkava na bizantskom plovnom putu.³⁶ A. Badurina je na otočiću Palacol Mali, nedaleko od Velog Lošinja i Punta Križe, ubicirao postojanje bizantske utvrde. Na samom otočiću nema drugih vidljivih tragova izgradnje, a prema dimenzijama kaštel je vjerojatno koristila stalna straža, ali je mogao primiti i veći broj vojnika ili poslužiti kao sklonište za pomorce. Otočić je veoma pogodan kao izvidnica jer nadzire Kvarnerić i sve obližnje morske tjesnace, a sigurno je služio i kao zaštita Osora

koji je u tom razdoblju imao iznimnu važnost kao jako bizantsko središte. Akvatorijem na ulazu u Osorski zaljev tako bi dominirala manja utvrda na otočiću Palacol koja je vrlo vjerojatno komunicirala s još nedovoljno poznatim kastrumom kod Punta Križe na otoku Cresu, ali i s ranokršćanskom bazilikom na Sv. Petru.³⁷ Uz njih je vrlo vjerojatno prolazio ustaljeni plovidbeni pravac koji je onda vodio izravno na Osor i dalje do Venecije i Ravene.

I sam smještaj crkve sv. Andrija na otoku Iloviku čini se dobro i pomno planiran, jer je s te pozicije bilo moguće nadzirati cijeli kanal između dva otoka. To je bilo osobito vidljivo nakon raščišćavanja okolne vegetacije prilikom istraživanja, a po pričanju starosjedilaca, prostor crkve je u prijašnje vrijeme bio puno pregledniji, osobito kad je uzgoj ovaca bio aktivniji na otoku.³⁸ Postoji vrlo vjerojatna mogućnost da je ova crkva u jednom obliku služila i kao nadzorna postaja nad živim pomorskim prometom koji se odvijao kanalom između Ilovika i Sv. Petra, osobito u vrijeme kasne antike kada dolazi do prekida kopnenih komunikacija ili su one bile iznimno otežane, a pomorski promet sukladno tome dobiva na važnosti. Osim toga, od 4. st. javljaju se i crkveni posjedi koji počinju konkurirati u proizvodnji i trgovini. Logično je za pretpostaviti da su se u vrijeme kasne antike podizali sakralni objekti na istim onim pogodnim i važnim prometnim točkama na kojima su se tijekom rane antike gradili gospodarski kompleksi.³⁹ Potreba za službom Božjom kao i za zaštitom na opasnom putu sigurno su poticali takvu izgradnju na mjestima gdje su se dugotrajnije okupljali putnici i mornari. Objekti su zacijelo bili povezani sa sve brojnijim redovništvom koje se proširilo u 4. i 5. st., ali i s planiranom crkvenom izgradnjom.⁴⁰ Osim toga, u srži kršćanstva je dužnost pojedinca i zajednice da primaju i pomažu potrebite, osobito putnike, pa stoga i razvitak crkava i samostana uključuje i obavezu primanja hodočasnika, kako onih na kopnu tako i onih na moru. Hodočasnici su sigurno u Svetu zemlju putovali duž istočne jadranske obale, a tu struju hodočasnika prate od Akvileje koja im je bila početna luka prema istoku, i druge putne stanice, često označene crkvicama i samostanima koji su pružali utočište potrebitima.⁴¹ Jednu od takvih pozicija mogli bismo povezati i sa Sv. Andrijom na Iloviku kao i sa Sv. Petrom na susjednom otoku. Naime, već u 5. st. postoje eremitske i cenobitske zajednice, a možda je manji broj redovnika boravio i u pretkonstantinovsko vrijeme na otocima ili u zaklonjenim uvalama koje su bile osobito privlačne za povučeni život, zaštićene

³³ STAREŠINA, 1978, 130, FUČIĆ, 1949, 75.

³⁴ GLUŠČEVIĆ, 1994, 21.

³⁵ BADURINA, 1992, 7.

³⁶ TOMIČIĆ, 1990, 29 i dalje.

³⁷ BADURINA, 1982, 171 i dalje.

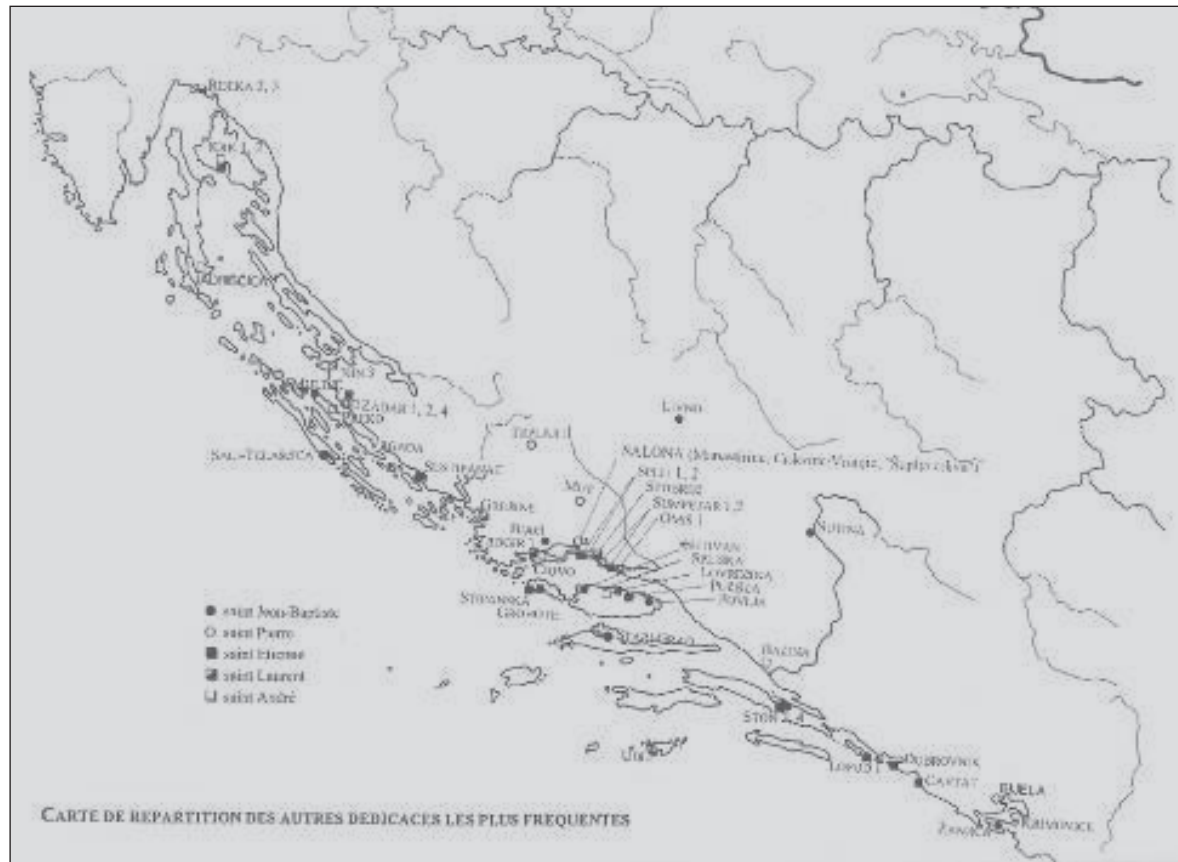
³⁸ Najveći dio otoka obrastao je u makiju, a mjestimično ima i šumaraka alepskog bora što je uglavnom rezultat umjetnog pošumljavanja i reforestacije donedavnih kamenjarskih pašnjaka i zapuštenih poljodjelskih površina (MAGAŠ – FARIČIĆ – LONČARIĆ, 2005, 38).

³⁹ BRUŠIĆ, 1993, 229.

⁴⁰ Popis pretpostavljenih sakralnih objekata na plovnim postajama v. kod BRUŠIĆ, 1993, 231.

⁴¹ ZANINOVIĆ, 1993, 144 i dalje.

Slika 5. Crkve s najčešćim dedikacijama na području Dalmacije i Kvarnera (CHEVALIER, 1995., 40)



od neželjenih upada i s povoljnom klimom. Održavanje sakralnih građevina sigurno je spadalo i u domenu vjernika namjernika koji su davali zavjete za sigurno putovanje ili zahvale za siguran povratak. Trajnost ovih crkava je ipak upitna, pogotovo za bizantsko-gotskih ratova kada broj putnika i pomorska trgovina opada, a time i financijska potpora za njihovo održavanje.⁴² Na primjeru Sv. Andrije i Sv. Petra može se zaključiti da su neke crkve ipak nastavile svoju egzistenciju i kroz teška vremena sukoba i nesigurnosti da bi na kraju pale u zaborav promjenom populacija i povijesnih okolnosti. U razdoblju nakon 7. st. na jadranskoj plovidbenoj ruti oživljavaju pojedina mjesta od posebne strateške i ekonomske važnosti, a nije začudno što se i kasniji benediktinski samostani osnivaju baš na mjestima kao što je otok Sv. Petar, ali i na drugim punktovima kao što su ulaz u Korčulanski kanal, Tremeiti, Sv. Andrija (Sušac), Biševo, Žirje, Biograd, Susak, Osor, Sv. Andrija kod Pule i drugi.⁴³ U ovom nizu potrebno je osobito istaknuti ponavljanje imena sv. Andrije koji je zacijelo imao iznimnu važnost kao svetac zaštitnik pa su ga tako učestalo koristili. U ovom razmatranju neophodno je ukazati i na topografske i kulturne konotacije nazivlja crkve sv. Andrija i samostana sv. Petar kao pokazatelja povezanosti oba otoka, ali i indikatora njihove pozicije na plovnom putu (Sl. 5).

Od 5. do 7. st. crkve su najčešće posvećene sv. Mariji, sv. Ivanu Krstitelju, apostolima sv. Petru (bez Pavla) i sv. Andriji. Sv. Petar i sv. Andrija bili su sveci zaštitnici pomoraca i ribara. Jedna od najčešćih dedikacija u kršćanskom svijetu je upravo ona sv. Petru, a istočna jadranska obala sigurno se nije u tome razlikovala. Posvećivanje crkve ovom svecu apostolu također je i povezivalo tu crkvenu zajednicu s centralnom Crkvom u Rimu, što je bilo od osobite važnosti tijekom 6. st. kada Rim osjeća pritisak iz Konstantinopola. Sam kult sv. Andrije prvotno je bio koncentriran u mjestu njegova mučeništva, Patrasu, sve dok njegove relikvije nisu prebačene u Konstantinopol. Od tog vremena kult se postupno širi, a za područje istočne jadranske obale osobito je važna Ravena u kojoj mu je 450. g. posvećena crkva i odakle se kult proširio prema Dalmaciji prvotno zahvativši otoke Kvarnera.⁴⁴ Dakle, samo ime sv. Andrija ili Sićadrija indicira važnost te točke kao plovne postaje i kao dataciju same crkve. Jedna od iznimno važnih točaka za preko-jadranski pomorski put od Monte Gargana preko Palagruže sve do istočne obale Jadrana i obrnuto, otočić Sv. Andrija, nosi isto ime (Sv. Andrija, Svetac ili Sućadrijevac).⁴⁵ Otok Sv. Andrija kod Rovinja također se spominje u zapisima 15. i 16. st. kao važna putna postaja,⁴⁶ kao i otočić Sv. Andrija ispred Pule na kojem je izgrađen samostan i gdje je Petar II. Orseolo pristao kako bi se

⁴² ZANINOVIĆ, 1993, 141 i dalje.

⁴³ BRUSIĆ, 1991, 230.

⁴⁴ CHEVALIER, 1995, sv. 2, 41.

⁴⁵ Više o toj temi v. kod KOZLIČIĆ – FARIČIĆ, 2004, 33 i dalje.

⁴⁶ Više o toj temi v. kod KOZLIČIĆ, 2000, 49 i dalje.



Slika 6. Kasnoantički sarkofag ispred ilovičkog groblja (na otoku Sv. Petar) (snimila Z. Serventi)

susreo s biskupom i svećenstvom Pule.⁴⁷ Još jedna važna točka na plovnom putu, s istim zaštitnikom, nalazi se u blizini Ilovika, na Cresu u uvali Jadriščica (Punta Križa), gdje je utvrđena crkva sv. Andrija, a sama uvala mogla bi imati važnu poziciju za vrijeme bizantske dominacije.⁴⁸ Vidljivo je, dakle, da su ta mjesta glavne točke na pomorskoj plovidbenoj ruti, a sv. Andrija i sv. Petar su važni sveci i zaštitnici povezani s plovnim putovima i morem. Osim toga, ime zaštitnika sačuvano u toponimiji ili u titularu crkava često svjedoči o kontinuitetu određenog mjesta i nakon kasne antike. Oba otoka (Sv. Petar i Ilovik) su tijekom stoljeća bili vidljivo međusobno povezani, a i do danas se takva tradicija nastavlja u vrlo intrigantnom običaju pokapanja gdje se pokojnici s otoka Ilovika ne pokapaju na njemu nego se prevoze barkama na otok Sv. Petar i ukapaju na groblju koje je organizirano unutar bivšeg benediktinskog samostana.

Potrebno je vratiti se još samo na spomenuti nalaz nadgrobno spomenika (Sl. 2, 7 i 8) u ruševinama crkve. Kao što je već spomenuto, ti ulomci su bili pronađeni iznad sloja gara u konstrukciji urušenog luka i evidentno su tvorili dio jednog nadgrobno natpisa koji je prilikom gradnje crkve bio prelomljen kako bi se što lakše ugradio u luk građevine. Na natpisu se spominje gradski magistrat, vjerojatno duumvir,⁴⁹ i to upravo iz Akvileje pa bi stoga i sam natpis na spomeniku vrlo izravno

upućivao na povezanost otočja s Akvilejom i na njegovu prometnu važnost. Po epigrafskim karakteristikama i paleografiji natpis bi spadao u 2. st. Postavlja se pitanje gdje je on prvotno bio postavljen, na Iloviku ili na Sv. Petru. Za sada se zbog manjka istraživanja teško izričito opredijeliti za jednu od ovih opcija, ali je vjerojatnije da je natpis ipak stajao na Sv. Petru osobito zbog toga jer je na njemu postojao rimski građevni kompleks, a uz njega je moralo biti osigurano i mjesto za pokop njegovih stanovnika. Tu tvrdnju bi svakako mogao potkrijepiti i više puta spominjani nalaz kasnoantičkog sarkofaga (Sl. 6), koji sa spomenutim kasnoantičkim grobom i mogućim ostacima paljevinskog groblja u neposrednoj blizini,⁵⁰ ukazuje na kontinuitet pokapanja ljudi upravo na prostoru tog otoka.⁵¹

Osim toga, javlja se i problem postojanja, odnosno ubiciranja antičkog naselja na otoku Iloviku. Crkva sv. Andrije bila je dovoljno velika da je mogla služiti i većoj kongregaciji vjernika,⁵² a sukladno tome bi trebao postojati i nekakav oblik naselja, osim ako crkva nije bila orijentirana izravno na pomorce i služila samo i izričito njima. Za sada tragova ranijih naselja na Iloviku nema, što dakako ne znači da se neće pronaći, jer je danas prostor oko crkve obrastao šikarom kroz koju je gotovo nemoguće obaviti ikakva rekognosciranja.⁵³ Također, ako je i postojalo naselje u 5. i 6. st. to ne znači automatski

⁴⁷ BRUSIĆ, 1991, 233, bilj. 30.

⁴⁸ CHEVALIER, 1995, sv. 1, 62 i dalje.

⁴⁹ [- - -] C(aio) Co(r)nelio / h(oc) [t(itulum)] f(ecit) / Aq(ui)l(e)ae / aed(ili) [II] vir(o). U koautorstvu s A. Kurilić pripremam za tisak detaljnu obradu spomenika i natpisa.

⁵⁰ Nalaz ostatka gara uz sjeverni zid crkve indicira postojanje paljevinskog groblja u neposrednoj blizini (ČAUŠEVIĆ-BULLY – BULLY, 2012., u objavi).

⁵¹ Rezultate tog istraživanja javnosti su iznijeli M. Čaušević-Bully i S. Bully predavanjem pod naslovom "Sanctus Petrus di Nimbis (Ilovik), une station maritime majeure entre l'Antiquité et le Moyen – Âge" održano na međunarodnom arheološkom savjetovanju "Navigare necesse est. Od prapovijesti do ranog srednjeg vijeka", Pula, 23.-26. studenog 2011. (ČAUŠEVIĆ-BULLY – BULLY, 2012., u tisku)

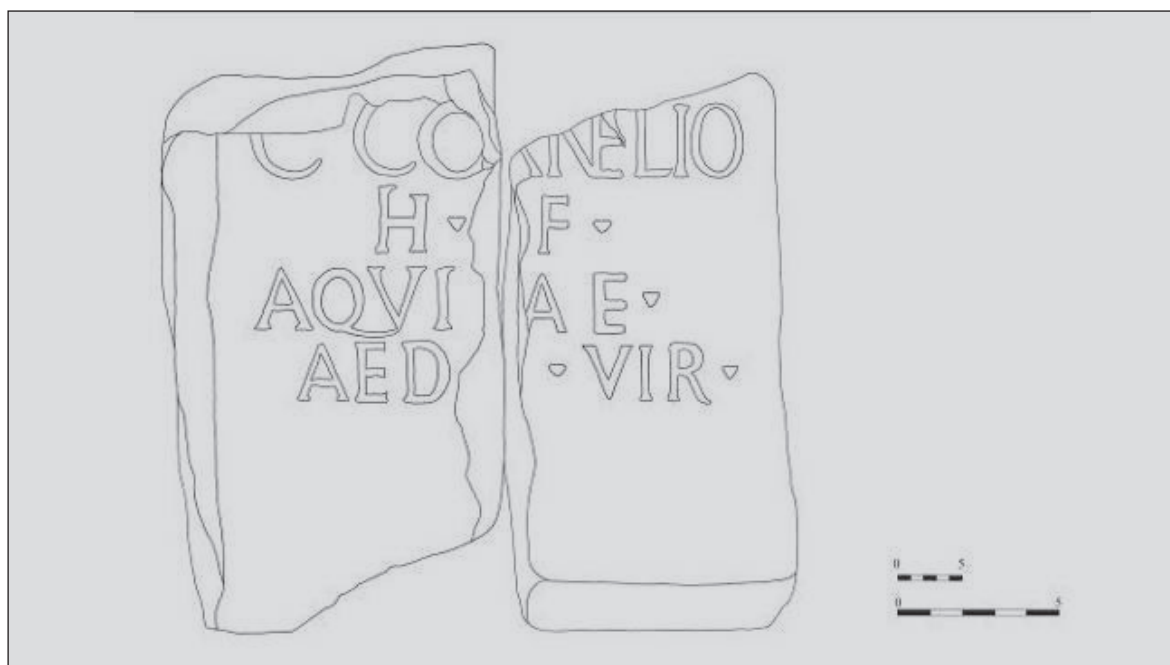
⁵² Dužina crkve od tjemena apsida do ulaza je oko 13 m, a širina crkve oko 7,5 m.

⁵³ U starijoj literaturi navode se nespecificirani antički nalazi na otoku Iloviku, ali nikakvi konkretni nalazi nisu predloženi kao dokaz (v. npr. IMAMOVIĆ, 1975, 225.)

Slika 7. Sićadrija na otoku Iloviku: spojeni ulomci rimskog nadgrobnog natpisa (snimila Z. Serventi)



Slika 8. Sićadrija na otoku Iloviku: rekonstrukcija natpisa (crtež Z. Serventi, grafička obrada M. Vuković)



da je ono imalo kontinuitet od 1. ili 2. st. kada se datira nastanak nadgrobnog natpisa. Ako je crkva doista bila orijentirana samo na pomorce i uz nju je postojala samo manja vjerska zajednica koja ju je održavala, onda je njena primarna funkcija svakako bila religijska, ali sigurno nije bila nimalo manje važna funkcija utočišta i ispomoći putnicima na dugom i nesigurnom putu.

Zaključno se može reći da su ovi otoci kroz sva razdoblja, od prapovijesti pa do današnjih dana, zadržali važnost na plovidbenoj ruti duž istočne jadranske obale. Postojanje dviju velikih crkava u pretežno isto vrijeme na dva tako mala otočića, kao i svi ostali nalazi navedeni u ovom radu, vrlo distinktivno i očito potvrđuju već više puta istaknutu važnost ovog prostora za

plovnu rutu. Titulari ovih dviju crkava imaju također simbolično značenje noseći imena zaštitnika pomoraca i putnika i označavaju sigurnu luku, osobito jer su crkve od 5. st. na dalje imale važnu ulogu u nadzoru plovnih putova, što se može zaključiti i na osnovi položaja ovih sakralnih objekata. Brojni arheološki nalazi uz južnu stranu otoka Lošinja, Suska, Srakana, Unija kao i niz nalaza uz Silbu, Ist i Premudu vrlo uvjerljivo indiciraju da je tim smjerom i tom rutom prolazio pomorski put iz južnih dijelova istočnog Jadrana sve do Istre i dalje do italjskih sjevernojadranskih luka i obrnuto. Osim toga, ova otočna skupina prirodna je spona između sjevernog

i srednjeg Jadrana, a i današnji plovni put vodi kanalom između Ilovika i Sv. Petra koji je i vrlo popularno sidrište za manje brodove i jedrilice. Plovne rute se općenito u antici i ranom srednjem vijeku nisu puno mijenjale, jer su čimbenici koji su diktirali uvjete plovidbe ostali isti, pa su i ovi otoci bili i ostali nezaobilazne postaje kroz mnoga razdoblja sve do danas. Daljnja istraživanja sigurno će razotkriti mnoge tajne koje skrivaju i kopno i podmorje Ilovika i Sv. Petra, ali i postaviti mnoga dodatna pitanja o razvitku ovog otočja u skladu s trgovačkim i transportnim pravcima koji su prolazili kanalom koji je razdvajao i spajao ova dva iznimna otočića.

BIBLIOGRAFIJA

- BADURINA 1982 A. Badurina, Bizantska utvrda na otočiću Palacol, *Arheološka istraživanja na otocima Cresu i Lošnju* (Izdanja Hrvatskog arheološkog društva, 7), Zagreb, 1982., 171 – 176.
- BADURINA 1992 A. Badurina, Bizantski plovni put po vanjskom rubu sjevernih jadranskih otoka, *Radovi Instituta za povijest umjetnosti*, 16, Zagreb, 1992., 7 – 11.
- BRUSIĆ 1970 Z. Brusić, Problemi plovidbe Jadranom u prethistoriji i antici, *Pomorski zbornik*, 8, Rijeka, 1970., 549 – 568.
- BRUSIĆ 1990 Z. Brusić, Kasnoantička utvrđenja na otocima Rabu i Krku, *Arheološka istraživanja na otocima Krku, Rabu, Pagu i u Hrvatskom primorju* (Izdanja Hrvatskog arheološkog društva, 13), Zagreb, 1990., 111 – 121.
- BRUSIĆ 1991 Z. Brusić, Nalaz posuda od niskometamorfne stijene na otočiću Frmiću kod Biograda i značenje ovog otočića u režimu plovidbe Pašmanskim kanalom, *Diadora*, 13, Zadar, 1991., 225 – 240.
- BRUSIĆ 1993 Z. Brusić, Starokršćanski sakralni objekti uz plovidbenu rutu Istočnom obalom Jadrana, *Diadora*, 15, Zadar, 1993., 223 – 236.
- CAMBI 2007 N. Cambi, Brončani kip čistača strigila iz mora kod otočića Vele Orjule blizu Lošinja, *Archaeologia Adriatica*, 1, Zadar, 2007., 85 – 109.
- CHEVALIER 1995 P. Chevalier, *Ecclesiae Dalmatiae, L'architecture paleochrétienne de la province romaine de Dalmatie (IVe – VIIe s.)*, I-II [Salona II], Rim – Split, 1995.
- ČAČE 1995 S. Čače, Plinije o otocima južne Liburnije (Nat. hist. 3, 140-141 i 152), *Radovi Filozofskog fakulteta u Zadru*, 34 (21), Zadar, 1995., 11 – 46.
- ČAUŠEVIĆ-BULLY – BULLY – FIOCCHI – BASSI, 2011 – M. Čaušević-Bully – S. Bully – L. Fiochi – M. L. Bassi, Sveti Petar kod Ilovika, *Obavijesti Hrvatskog arheološkog društva*, 43/ 1-2, Zagreb, 2011., 37 – 44.
- ČAUŠEVIĆ-BULLY – BULLY, 2012 – M. Čaušević-Bully – S. Bully, "Sanctus Petrus de Nimbis (Ilovik), une station maritime majeure du nord de l'Adriatique, de l'Antiquité au Moyen-Âge», *Histria Antiqua*, 20, Pula, 2012, u tisku.
- ČEČUK 1968 B. Čečuk, Jadran u prethistoriji (u svjetlu arheoloških istraživanja), *Pomorski zbornik*, 6, Rijeka, 1968., 383 – 413.
- ĆUS-RUKONIĆ 1975 J. Ćus-Rukonić, Izvori za arheologiju Cresa i Lošinja, *Otočki ljetopis Cres - Lošinj*, 5, Mali Lošinj, 1975., 229 – 242
- ĆUS-RUKONIĆ 1982 J. Ćus-Rukonić, Arheološka topografija otoka Cresa i Lošinja, *Arheološka istraživanja na otocima Cresu i Lošnju* (Izdanja Hrvatskog arheološkog društva, 7), Zagreb, 1982., 9 – 19.
- ĆUS-RUKONIĆ 2001 Ćus-Rukonić, Arheološka karta otoka Suska, *Histria antiqua*, 7, Pula, 2001., 241 – 252.
- DAUTOVA-RUŠEVLJANIN 1970 V. Dautova-Ruševljanin, Tipologija kvarnerskih amfora, *Diadora*, 5, Zadar, 1970., 161 – 168
- FUČIĆ 1949 B. Fučić, Izvještaj o putu po otocima Cresu i Lošnju, *Ljetopis JAZU*, 55, Zagreb, 1949., 31 – 77.
- GLUŠČEVIĆ 1994 S. Gluščević, Brodolomi na Jadranu u antici i srednjem vijeku, *Adrias*, 4-5, Split, 1994., 13 – 32.
- IMAMOVIĆ 1975 E. Imamović, Antička naselja na otočkoj skupini Cres - Lošinj, *Otočki ljetopis Cres - Lošinj*, 2, Mali Lošinj, 1975., 212 – 229.
- KARNIŠ ET ALII 2008 I. Karniš et alii, *Hrvatski Apoksiomen*, katalog izložbe, Zagreb, 2008.

- KOJIĆ 1967 B. Kojić, Značenje Jadranskog mora kao svjetskog plovnog puta, *Pomorski zbornik*, 5, Rijeka, 1967., 1 – 32.
- KOZLIČIĆ – FARIČIĆ 2004 M. Kozličić – J. Faričić, The significance of sv. Andrija island (Svetac) on a sailing route across the Adriatic presented on old geographical maps, *Geoadria*, 9, br.1, Zadar, 2004., 33 – 49.
- KOZLIČIĆ 1986 M. Kozličić, Antička obalna linija Istre u svjetlu hidroarheoloških istraživanja, *Arheološka istraživanja u Istri i Hrvatskom primorju*, (Izdanja Hrvatskog arheološkog društva, II/2), Pula, 1986., 195 – 167.
- KOZLIČIĆ 1989 M. Kozličić, Teopompova historijsko-geografska građa o istočnom Jadranu, *Mogućnosti*, 3 - 4, Split, 1989., 326 – 341.
- KOZLIČIĆ 1990 M. Kozličić, Historijska geografija istočnog Jadrana u starom vijeku, Split, 1990.
- KOZLIČIĆ 2000 M. Kozličić, The Defensive System of Adriatic Navigation, *Histria Antiqua*, 6, Pula, 2000., 49 – 124.
- KRIŽMAN 1979 M. Križman, *Antički izvori o Istri*, Rijeka - Pula, 1979.
- MAGAŠ – FARIČIĆ – LONČARIĆ 2005 – D. Magaš – J. Faričić – R. Lončarić, 2005, Osnovni geografski čimbenici suvremene preobrazbe Ilovika, *Geoadria*, 10, br. 1, Zadar, 2005., 21 – 51.
- MATEJČIĆ 1969 R. Matejčić, Podvodna arheološka istraživanja na području sjevernog Jadrana, *Pomorska biblioteka*, 22, Beograd, 1969., 236 – 242
- MATEJČIĆ – ORLIĆ 1982 R. Matejčić – M. Orlić, 1982, Rezultati prve faze hidroarheoloških istraživanja u Cresko-lošinjskim vodama, *Arheološka istraživanja na otocima Cresu i Lošinju* (Izdanja Hrvatskog arheološkog društva, 7), Zagreb, 1982., 161 – 169.
- ORLIĆ 1982 M. Orlić, Podmorsko arheološko nalazište Ilovik, *Arheološka istraživanja na otocima Cresu i Lošinju* (Izdanja Hrvatskog arheološkog društva, 7), Zagreb, 1982., 153 – 159.
- STAREŠINA 1978 P. Starešina, Pomorsko-prometni položaj i važnost otoka Ilovika u prošlosti, *Adriatica maritima Zavoda za povijesne znanosti u Zadru*, 2, Zadar, 1978., 127 – 131.
- TOMIČIĆ 1990 Ž. Tomičić, Arheološka svjedočanstva o ranobizantskom vojnom graditeljstvu na sjevernojadranskim otocima, *Prilozi Instituta za povijesne znanosti Sveučilišta u Zagrebu*, 5/6, Zagreb, 1990., 29 – 53.
- TOMIČIĆ 1993 Ž. Tomičić, Na tragu Justinijanove rekonkviste. Kasnoantičke utvrde na sjevernom priobalju Hrvatske., *Prilozi Instituta za arheologiju u Zagrebu*, 10, Zagreb, 1993., 103 – 116.
- VRSALOVIĆ 1979 D. Vrsalović, *Arheološka istraživanja u podmorju istočnog Jadrana, Prilog poznavanju trgovačkih plovnih putova i privrednih prilika na Jadranu u antici*, Zagreb, 1979.
- ZANINOVIĆ 1994 M. Zaninović, Ranokršćanske crkve kao postaje plovnog puta duž istočnog Jadrana, *Vjesnik za arheologiju i historiju dalmatinsku*, 86, Split, 1994., 125 – 147.

SUMMARY

**THE IMPORTANCE OF THE ISLANDS OF ILOVIK AND ST. PETER (SV. PETAR)
ON THE SEAFARING ROUTE ALONG THE EASTERN ADRIATIC COAST IN THE
LIGHT OF RECENT RESEARCH**

Zrinka SERVENTI

The islands of Ilovik and St. Peter (Sv. Petar) held the important position on the seafaring route along the eastern Adriatic coast during the ancient Roman period, which was proven by older underwater research, especially by the ancient shipwreck near the island of Ilovik, but also by the more recent find of a bronze sculpture of Apoxyomenos. The excavations on the site of a church from the late antiquity period, which were conducted in May of 2009 at the position of St. Andrew (Sv. Andrija), also called Sićadrija, on the island of Ilovik, proved the importance of that area for the navigation routes as well. The discovery of the fragmented Roman tombstone, which was re-used as a secondary building-material during the construction of this late-antiquity church, is especially important. Considering that during a field-survey a greater quantity of Roman tiles and other pottery sherds as well as few walls were found on the shore of the island of Sv. Petar, a question of importance of the island of Sv. Petar during the Roman period and its connection with trade centers on the eastern Adriatic coast has also been considered. Furthermore, the potential seafaring routes, which might have passed through the channel between islands of Ilovik and Sv. Petar, are discussed here, as well as the development of these two islands during the Roman and early mediaeval periods.