

CESTE I PUTOVI

U SREDNJOVJEKOVNIM HRVATSKIM ZEMLJAMA

(Lovorka Ćoralić, *Put, putnici, putovanja. Ceste i putovi u srednjovjekovnim hrvatskim zemljama*, Zagreb 1997., 291 str.)

Lovorka Ćoralić mlada je hrvatska povjesničarka, u uskim znanstvenim krugovima poznata kao već potvrđena znanstvenica s velikim brojem objavljenih studija i članaka, osobito s područja hrvatskih doseljenika iz istočno jadranskih komuna u Italiji na kraju srednjeg i početkom novoga vijeka. No, i ona dijeli položaj većine znanstvenika na ovim prostorima, osuđenih na anonimnost i nepoznatih širim krugovima čitalaca dijeleći tako i sudbinu onih kojima se u većini svojih radova zanima, sudbinu tzv. „malih“, anonimnih ljudi.

U većem broju tih članaka, koji se javljaju kao rezultat njenih istraživanja u arhivima i bibliotekama Venecije, ona se prije svega zanimala za tragove koje je hrvatski došljak u Veneciji ostavio na svakodnevni život ovoga grada. Svojim je spoznajama na tom području pokazala da su naši preci u Veneciji ostavili neizbrisiv trag u duhovnosti, kulturi, trgovini, urbanizmu i drugim aspektima gradskog života. Time je upozorila i na proces koji dosada uglavnom nije bio uočen u historiografiji, a stoga ni prenesen u širu javnost, da u srednjovjekovlju i kasnijim vremenima nije postojao jednostran utjecaj znamenite *serenissime* na hrvatska komunalna društva, nego da su i hrvatski doseljenici ugradili svoj jezik, kulturu, duhovnost i živote, dakle svestrano utjecali na njeno svakodnevlje i budućnost. Ukazala je na interaktivan odnos i time postavila hrvatsku stranu u ravnopravan položaj primaoca, ali i davaoca određenih civilizacijskih vrijednosti.

Da svaka knjiga doista ima svoju sudbinu potvrđuje i primjer ove, naslovljene *Put, putnici, putovanja. Ceste i putovi u srednjovjekovnim hrvatskim zemljama* koja je, kao dovršeni rukopis, čekala nekoliko godina za tiskanje i predstavljanje čitalačkoj publici (od 1994. do 1997. godine). Sam je rukopis stvaran u svakodnevnicima teških, ratnih vremena, u razdoblju od 1991. do 1994. godine, što je, zasigurno, utjecalo na neka od autoričinih razmišljanja i donesene zaključke.

Srednjovjekovne cestovne komunikacije nisu bile zaobilazeno područje proučavanja hrvatskih, ali i stranih povjesničara, te je napisano niz studija, članaka i priloga o ovoj tematici na što autorica upozorava u opširnom i preglednom popisu literature izloženom u poglavlju naslovljenom „*Izvori i historiografija*“. Valja na ovom mjestu istaknuti autoričinu napomenu da je pri pisanju djela koristila i dostignuća slovenske, bosanske i srpske historiografije. Pri tome su, napominje, pojedini srpski povjesničari, i na ovom području promovirali politiku i ideologiju „velikosrpstva“(18), koristeći se često srednjovjekovnim izvornim podacima kako bi dokazali pripadnost srednjovjekovnih hrvatskih i bosanskih zemalja srednjovjekovnoj Srbiji. Autorica je vješto i znanstveno argumentirano razotkrila i eliminirala takve neznanstvene pokušaje srpskih povjesničara definirajući jasno područja koja su u srednjem vijeku bila sastavni dio hrvatskog državnog i etničkog korpusa.

No, ono što ovu studiju bitno razlikuje od dosadašnjih radova o cestama i putovima u srednjem vijeku jest autoričin metodološki pristup koji zaslužuje

nekoliko redaka pozornosti. Naime, dok su raniji radovi raznih autora bili ograničeni kako u vremenskoj tako i u prostornoj dimenziji, studija L. Ćoralić dokida ove granice i rasprostire se na razdoblje cijelog srednjeg vijeka (pritom se ne zanemaruje antička i bizantska baština) i na prostorima koji su, iako nepostojano, u srednjem vijeku pripadali ili pak gravitirali k Hrvatskoj kao matičnoj zemlji. Gledano s tog motrišta ova knjiga doista predstavlja prvi pokušaj sinteze. Za ovako sveobuhvatan pristup bilo je nužno svestrano poznavanje mnogovrsnih srednjovjekovnih izvora (vladarske i velikaške povelje, statuti, bilježničke knjige, urbani, dnevnici putnika, hodočasnika i diplomata, kronike i ljetopisi, stare karte i atlas) kao i interdisciplinarni pristup problematici koristeći dostignuća srodnih humanističkih (arheologija, likovna umjetnost, kartografija) i prirodnih znanosti (urbanizam, arhitektura, meteorologija, klimatologija). Doista, o izvrsnom poznavanju izvora kao i interdisciplinarnom pristupu čitatelj se može uvjeriti čitajući pojedina poglavlja ove knjige.

Valja istaknuti još jednu metodološku osobinu ove studije, a to je da autorica, nasuprot većini povjesničara koji su razmatrali ovaj problem, postavlja težište na svakodnevnu upotrebljivost cestovnih komunikacija u srednjem vijeku. Autorica u knjizi razmatra, životno i slikovito, odnos između ceste kao scene događaja, čovjeka (hodočasnika, trgovca, pustolova, diplomata itd.) kao protagonista tih događaja i putovanja kao dramaturškog predloška. Autorica se postavlja u ulogu učenog i jasnog pripovjedača čije znanje izvire iz poznavanja izvora i historiografije o toj temi. Profesionalni povjesničar odmah će uočiti da takvim metodološkim pristupom L. Ćoralić kroči putovima danas popularne francuske medievističke škole čiji sljedbenici pretpostavljaju zanimljivost, čitkost i raznovrsnost ideja znanstvenom aparatu i znanstvenoj dokazivosti svojih postavki. S druge strane, ozbiljnom analizom izvora i literature, što se uočava kroz cijelu studiju, autorica slijedi metodološka načela, ponekad pomalo dosadne i visokoučene, njemačke medievističke škole. Iako je danas francuska škola „modernija“ od njemačke i privlačnija za mlade znanstvenike, pitanje je koliko samo primjena njenih metodoloških načela može pomoći u razjašnjavanju pojedinih povijesnih problema, ne samo u Hrvatskoj već i u nizu drugih srednjoeuropskih i mediteranskih zemalja. Stoga je upravo metodološki pristup L. Ćoralić, koja usklađeno i odmjereno koristi kombinaciju načela i jedne i druge škole, za pohvalu. Čini se da je ovakav pristup najbolji obzirom na poznavanje i stupanj istraženosti problematike cestovnih komunikacija u hrvatskoj medievistici.

Ovakav metodološki pristup jasno je izražen u pojedinim poglavljima ove studije. Tako pojedina poglavlja odišu, rekli bismo, čistom znanstvenošću, kao na pr. „Izvori i historiografija“ i „Pojam ceste i njezina nazivlja u srednjem vijeku“. No, usprkos tome, i ova poglavlja zadržavaju pripovjedačku lakoću. Terminski za nazivlja srednjovjekovnih hrvatskih cestovnih komunikacija uveliko su određeni civilizacijskim okruženjem pa je najčešće latinsko, talijansko i hrvatsko nazivlje (*via, strata, itinera, calla, ruga, ulica, put*). Ceste i putovi dobivali su nazive u skladu s raznovrsnim kriterijima: veličina, važnost, očuvanost, etnicitet, osobe, zemljopisna obilježja - pa u izvorima susrećemo nazive kao na pr. *magna via, via publica, semita, via per Bossinam, via Cumanorum, via exercitialis, via de Narento* itd.

U nekim je poglavljima, poput onog naslovljenog „Putovi - svestremenska pozornica života“, znatno više izražena sloboda zaključivanja, opuštenost u

pisanju, postavljanje pitanja koja nemaju nužnu potkrijepu u izvorima. U ovom poglavlju autorica ukazuje na vrijeme kao dimenziju koja uvjetuje, ponekad gotovo identična, ponašanja ljudi prema cestovnim komunikacijama bez obzira na višestoljetnu udaljenost, te razmatra one vrijednosti koje imaju svevremensko značenje, bez obzira je li vrijeme i pozornica zbivanja srednji vijek ili suvremeni svijet. Ovdje osjećamo koliko su proživljene godine rata utjecale na osobne autoričine stavove. Zaista, svima nama su vrlo svježja sjećanja na raznorazne primitivne „balvane“ postavljane na cestovne komunikacije, a čije značenje nije bilo samo presjecanje komunikacija radi nekih materijalnih, ovozemaljskih interesa, već im je cilj bio trajno duhovno i civilizacijsko otcjepljenje Hrvatske od tradicionalnog i prirodnog srednjo- i zapadnoeuropskog okruženja. Slične težnje izražavane su ponekad i u srednjem vijeku, u vrijeme ratova i vojnih pohoda, iako nikada nisu bile toliko suptilno osmišljene. Upravo u vrijeme vojnih pohoda i ratova kojima je autorica posvetila jedno od poglavlja, značaj cestovnih komunikacija izuzetno raste. U tim vremenima ceste su omogućavale brzi prolazak vojske do mjesta bitke, do utvrde ili logora. Uz cestovne komunikacije u ratnim vremenima vezane su nesretne sudbine ili neslavne epizode pojedinih okrunjenih glava. Autorica nas podsjeća na neslavan bijeg kralja Bele IV. pred najezdom tatarskih konjanika, te na nesretnu sudbinu posljednjeg bosanskog kralja Stjepana Tomaševića koji je bježao kroz Bosnu gonjen od Osmanlija. Konac bijega bio je u utvrdi Ključ koja biva osvojena, a kralj pogubljen. U ratnim vremenima dolazi i do razvitka pojedinih službi uzrokovanih potrebom ubrzane komunikacije. Iako su temelji tekličke službe postavljeni u antičko doba, svoj puni zamah ova služba (*cursor, teklič, knjigonošac, pismonoša, listonoša*) dostiže u srednjem vijeku. U mirnodobskim vremenima tekličku službu vršili su podanici kralja, biskupa ili opata, ali njihovo osobito značenje vezano je za ratna razdoblja kada ovu službu obavljaju profesionalci, dobro naoružani konjanici skloni ratničkim vještinama. Vojni poštohodi dobili su na važnosti u vrijeme „organizacije protuturske obrane od strane habsburških vladara u XVI. st.“ (125), dakle na koncu srednjega vijeka, a u svrhu što bolje povezanosti vojnih središta u Beču i Grazu s graničnim kršćanskim utverdama. Pojava prvog poštohoda stoga je vezana uz organizaciju pomoći, od Osmanlija opsjednutom, Jajcu.

Do ratnih sukoba dolazilo je i unutar pojedinih manjih zemljopisnih jedinica i mikroregija. U njima su sudjelovale pojedine komune, gradovi, lokalni velikaši ponukani osobnim interesima. Značaj cesta u ratnom je razdoblju toliki da su one uključene u vojnostrateške planove zaraćenih strana, a redovito se, kako ističe autorica, kao jedan od uvjeta za sklapanje mira navodi „otvaranje i sloboda cesta“ (129). Autorica kao primjer za ilustraciju ovih lokalnih putova i prolaza koji su doslovno značili život i smrt navodi dugotrajni sukob između Splitsana, Trogirana, Klišana, Kaštelana i lokalne vlastele (Šubića i Nelipčića) zbog Kliškog prolaza.

Koristeći podatke sadržane u raznovrsnim izvorima autorica nam predstavlja i svakodnevni život koji se odvijao na srednjovjekovnim cestovnim komunikacijama. Budući da je koristila izvore tipa vladarskih i velikaških povelja ili statuta s jedne strane i živopisnih kronika, ljetopisa, bilježničkih knjiga i putopisa s druge, autorica je podjednako predstavila „velikog“ i „malog“ čovjeka u odnosu na cestovne komunikacije. Važno je ovdje napomenuti da ovim „malim“, anonimnim ljudima u dosadašnjoj historiografiji nije

posvećivana osobita pažnja već se interes medievista ograničavao na „velike“ osobe koje su smatrane za stvaraocce, pokretače i usmjeravatelje povijesnih procesa. Upravo u ovome leži još jedna vrijednost knjige L. Čoralić u kojoj su skladno i s jednakom pažnjom zastupljeni i predstavljeni „mali“ i „veliki“ pojedinci koji imaju podjednaku ulogu i zaslugu u kreiranju srednjovjekovnog svakodnevlja. Stoga je, pored poglavlja naslovljenog „Putovanja poslanstava, vladara i uglednika“ pri čemu se misli na osobe „koje su u svoje vrijeme na širim prostorima uživale ugled“ (103), autorica posvetila veliku pažnju običnim ljudima - seljacima, sitnim trgovcima, bezimenim hodočasniciima i pustolovima - koji su dosada bili zanemarivani. Kao rezultat analize raznovrsnih izvora pred nama se stvara slika o dinamičnom svakodnevnom životu na cesti, u selu i gradu. Krojač koji je, izoravši lokalni put, proširio svoju oranicu, građanin dalmatinske komune koji je nepropisno izgradio balkon ili stepenice i zapriječio javni gradski put, stalni sukobi građana Gradeca i Kaptola tijekom 14. stoljeća pri čemu su stradavali starci, žene i djevojke na „*libera via publica seu strata*“ samo su neki od mnogobrojnih primjera koje autorica iznosi. Time, pored ostalog, pokazuje zavidno poznavanje izvora i izuzetnu sposobnost njihove obrade i prezentacije čitaocima.

Osobito su zanimljivi dijelovi u kojima autorica razmatra napore srednjovjekovnih zajednica u očuvanju i izgradnji javnih prostora (cesta, putova, trgova), te popratnih ustanova (konačišta, hospitala, karavansaraja, pretovarilišta) izgrađenih na glavnim cestovnim komunikacijama u i izvan urbanih središta. U poglavlju naslovljenom „Statutarne odredbe“, na temelju usporedne analize niza Statuta i Reformacija pojedinih istočnojadranskih komuna, autorica ukazuje na zaključke i odredbe komunalnih vlasti o prostornom planiranju, regulacijama, sudskim mjerama i kaznama vezanim uz cestovne komunikacije. U pojedinim člancima Statuta odražava se velika briga naših predaka za gradsku sredinu u kojoj žive, izražava se težnja ka kulturnom ponašanju na javnim gradskim prostorima, govori se o ljudima zaduženim za izgradnju, obnavljanje i održavanje cesta, putova i trgova za što se izdvajao novac iz zajedničke gradske blagajne. Velika briga posvećivana je zdravstveno-higijenskim prilikama u gradovima (vrijeme je to velikih epidemija od kojih je samo najpoznatija epidemija kuge iz 1348. godine) pa je zabranjivano držanje ili dovodenje pojedine stoke unutar gradskih zidina. Siromašnima, gubavcima i leproznima izgrađeni su hospitali, ubožnice i leprozoriji izvan gradskih zidina. Ovi naponi govore nam „o stanovitoj razini svijesti u kulturi življenja gradskog stanovništva“ (67). Ali, ovim primjerima autorica je pokazala i više od toga. Naime, pokazala je da srednjovjekovno urbano društvo nije bila kaotična, nesređena cjelina i da hrvatsko srednjovjekovno komunalno društvo, uz gospodarske, prati i zapadnoeuropske i mediteranske norme urbanog življenja. Konačno, time je ukazano da briga za gradski prostor, koji smo i mi naslijedili, nema svoje korijene u građanskom društvu 19. stoljeća već da je tradicija mnogo dublje u prošlosti, vrijeme razvijenog i kasnog srednjeg vijeka. Promatramo li primjere odnosa prema bludnicama, siromašnima, leproznima i gubavcima vidimo da je stupanj solidariziranja s tim marginalnim slojevima bio vrlo visok i da je svjesnost o potrebi pomaganja tim društvenim slojevima često nadilazila današnje norme.

Izvan gradskih ili samostanskih zidina, srednjovjekovni pejzaž mediteranske Hrvatske bio je obilježen kamenom i makijom, na kontinentu, pak, besk-

rajnim prostranstvima šuma koje su, prema nekim analizama pokrivale preko 70% ukupne površine europskog kontinenta. U tim prostranstvima ceste su bile simbol poretka i sigurnosti nasuprot osjećajima straha. Šuma i noć uvelike su određivale psihološki čimbenik straha u svih srednjovjekovnih putnika. Kako bi se trgovcu, hodočasniku, pus-tolovu, pa i kralju u pratnji svite barem donekle olakšao naporan i nemiran put, te mu se pružio određeni smještaj i prenočište nicali su uz najvažnije komunikacije najprije samostani, benediktinski, a kasnije i fra-njevački. Njihova je funkcija bila smještanje svih putnika, besplatno i bez obzira na društvenu pripadnost. O tome se opširno govori u poglavlju naslovljenom „Konačišta i pretovarilišta“. Samostani benediktinaca i franjevac, raspoređeni u pravilnim vremenskim razmacima, u tim su vremenima bili gotovo jedina mjesta koja su pružala sigurnost od razbojničkih bandi. U njima su spokoj nalazili trgovci, hodočasnici, diplomati, ali i kraljevi kao na pr. Bela IV. koji je nekoliko dana konačio u crkvi sv. Petra smještenoj između Trogira i Splita. Unutar samostanskih zidina, a kasnije i privatnih konačišta koja su svojim vlasnicima donosila materijalnu korist i koje je osnivalo lokalno stanovništvo (u našim krajevima osobito su se isticali Bosanski krstijani), putnici su dobivali jelo, piće i prenočište i bili zaštićeni od razbojnika ili lokalne vlastele. Raznovrsnim oblicima devijantnog ponašanja na cestovnim komunikacijama (svađe, obračuni, razbojništvo itd) kao i korištenjem trgova i javnih gradskih ulica za šetnju, okupljanje gradske mladeži, te političke i crkvene procesije autorica je posvetila poglavlje naslovljeno „Događaji na putu“.

Ukupnost svakodnevnog života na srednjovjekovnim hrvatskim cestovnim komunikacijama autorica ilustrira i razmatranjem drugih isječaka iz života na cesti kao na pr. carina, znakovlja na putovima, te razmatranjem višestruke funkcionalnosti cesta i putova pri čemu se osobito osvrće na njihovu izuzetnu važnost u trgovini. Time se opet ukazuje na svevremensko značenje cesta i putova i identične težnje ljudi u udaljenim vremenskim odsječcima. Trgovina je uvijek bila značajan čimbenik gospodarskog razvoja kako manjih tako i velikih zemljopisnih cjelina. I danas, kada se često govori o važnosti tzv. „koridora“ za cjelokupni razvitak Hrvatske ova nas knjiga podsjeća na isto-vjetni značaj i srednjovjekovnih cesta, osobito onih važnih i velikih (*via magna i via exercitualis*).

Na koncu knjige nalazi se „Povijesni atlas“ koji je nastao kao rezultat zajedničkih napora Lovorke Čoralić i Ivana Jurkovića. Ovaj prilog, koji knjizi daje osobitu znanstvenu vrijednost, predstavlja veliki doprinos hrvatskoj medievističkoj kartografiji kao egzaktan proizvod usklađenog rada dvoje medievista koji se odlikuju izvrsnim poznavanjem srednjovjekovne izvorne građe i srednjovjekovnih zemljovida i atlasa. Ivan Jurković, povjesničar-medievist, ali i tehnički odlično obrazovan, još jednom je pokazao izuzetno tehničko umijeće pretakanja društvene, povijesne problematike u dinamični i tehnički superiorni ilustrativni materijal. Na taj se način sve ono o čemu je L. Čoralić govorila u pisanom djelu knjige akumulira u brojnim zemljovidima i omogućava čitaocima lakše poimanje i praćenje dinamičnih promjena u srednjovjekovnim hrvatskim prostorima. Ukupno je izrađeno 26 karata u kojima se predstavljaju srednjovjekovne cestovne komunikacije u svim hrvatskim pokrajinama, od kontinentalnih do primorskih područja. Kao primjer vojnih pohoda prikazani su u 3 zemljovida križarski pohodi u XI. i XII. stoljeću, vojni pohodi

kralja Žigmunda i turska osvajanja. Iako je Hrvatska u pojedinim atlasima Europe nastalim krajem 19. i početkom 20. stoljeća bila prilično dobro zastupljena i objektivno smješšana u srednjoeuropske i mediteranske prostore, tijekom ovog stoljeća njezina se sudbina, u skladu s ukupnim političkim procesima, povezivala uglavnom s balkanskim i širim istočnim prostorima. Iako ne treba isključiti niti ovu, smještajem uvjetovanu, usmjerenost, ipak je srednjoeuropska i mediteranska usmjerenost njena povijesna dominantna. Ona je izrasla iz gotovo tisućljetne pripadnosti Hrvatske srednjoeuropskim političkim jedinicama (Ugarsko-hrvatsko kraljevstvo, Habsburška monarhija) i jedinstvenoj katoličkoj zajednici. Ova dva temeljna čimbenika nailazila su na razumijevanje ranijih kartografa, ali pogledamo li suvremena kartografska izdanja, Hrvatska je vrlo slabo zastupljena unutar tih prostornih okvira. Donekle je to i naša krivica. Stoga je prilog „Povijesni atlas“ od velikog značaja jer budući zapadni priređivači atlasa gube svaki argument za moguće izostavljanje Hrvatske iz zemljovida, barem što se srednjeg vijeka tiče, jer sada mogu konzultirati (nema većih jezičnih barijera jer se prilog temelji na univerzalnim ilustrativnim i tehničkim simbolima izrađenim majstorskom rukom I. Jurkovića) i predstaviti Hrvatsku i njene srednjovjekovne komunikacije i urbana središta. Time bi se izbjegla tradicionalna prazna bjelina na zemljovidima kojom je Hrvatska u takvim atlasima bila zastupljena (u najboljem slučaju bili su prikazani Zagreb, Zadar, Split i Dubrovnik).

Kažimo, na kraju, da visoku znanstvenu vrijednost dopunjuju pregledni i bogati popisi literature i izvora, kazala imena i pojmova, te popis ilustracija na kraju knjige.

Knjiga L. Čoralić *Put, putnici, putovanja* značajan je doprinos hrvatskoj medievistici, napisana je u skladu sa suvremenim znanstvenim načelima i predstavlja prvu sintezu o trokutu svakodnevnih dinamičkih odnosa cestovnih komunikacija, čovjeka i događaja u srednjovjekovnoj Hrvatskoj. Ona nije dovršena, konačna cjelina i mnogi će stručnjaci zaključiti da se niz ideja i problema postavljenih u studiji moraju dalje razmatrati. Knjigu krase snaga mladalačkog entuzijazma autorice, otvorenost raznovrsnim idejama, hrabrost postavljanja pitanja i gipkost u davanju odgovora na što se mnogi stariji i iskusniji povjesničari često ne mogu odlučiti. Ova je knjiga oslobođena krutosti u pisanju pa je stoga i znatno čitkija i razumljiva običnim ljudima, amaterima i zaljubljenicima u prošlost pa vjerujemo da će naići na zanimanje šire čitalačke publike izvan uobičajenih akademskih krugova.

Zoran LADIĆ

BRIBIR U SREDNJEM VIJEKU

(Tonči BURIĆ et al., *Bribir u srednjem vijeku /Bribir in the Mediaeval Period/*, 3. promijenjeno izdanje, Split, 1996, 92 str.)

Knjiga *Bribir u srednjem vijeku*, ukusno dizajnirana i s mnoštvom popratnih fotografija i crteže, te nekoliko karata, tiskana je u svom trećem