



Pohvala putova

“U svijesti fizičara prostor je sve do najnovijeg vremena bio tek pasivna posuda svega zbivanja, ne sudjelujući u njemu uopće.” Taj sud, što ga je izrekao Albert Einstein prikazujući jednom razvoj moderne fizike, pogađa i povijest – znanost koja se bavi ljudskim vremenom.

Zaista, u prikazima prošlosti vrijeme protječe poput neke brze rijeke bez obala. Jer puka imena mjesta ili najopćenitiji geografski pojmovi, koji se javljaju u povijesnim tekstovima, nemaju stvarnih dimenzija, a nestalne granice kultura, naroda i država zacrtavaju se u povijesnim atlasima u posve apstraktnom prostoru. No lišen stvarnog sadržaja, pojam prostora dobiva ponekad u povijesti posve nadnaravne dimenzije. Geografski fatalizam i mistika tla ne rađaju se iz nekoga prisnijeg odnosa povjesničara prema prostoru, niti u njima prostor gubi značaj “pasivne posude svega zbivanja”, kako kaže Einstein. Neshvaćen kao određena stvarnost, prostor se u svijesti povjesničara ponekad pretvara u avet. Iz zamagljenih interpretacija odnosa čovjeka i “prirode” i sudbinskog utjecaja “tla” rađaju se ponekad nakazne i zle sablasti i pridružuju drugim mitskim nemanima, koja povijesna znanost još uvijek zna da prizove iz prošlog vremena.

Postoji nekoliko tema koje povijesno istraživanje upućuju na neposrednije odnose prema prostoru, koje ga obvezuju da uspostavlja veze između prostora i vremena. Jedna od tih tema jest uloga putova u povijesnim zbivanjima. Za povjesničare, uvjerene da tokove povijesti određuju prije svega pobjede i porazi u ratovima i bitkama, navikle da smisao ljudskog postojanja u prostoru i vremenu promatraju u okvirima države, velike putove zacrtavali su u prostoru pohodi vojskovođa i ratnika. Tek nevoljko povijest priznaje ulogu trgovine i trgovaca u probijanju i održavanju putova, u cjelokupnom povijesnom zbivanju. Promatrajući povijest kao kazivanje o velikim djelima, kao usmjereno kretanje “čovječanstva” prema velikim ciljevima povjesničari su uvijek teško priznavali ili iskreno hvalili djelatnost koja je najčešće bila usmjerena “malim” ciljevima stjecanja neke dobiti, a kretala se unutar svakodnevnoga, običnog života. Cijeneci uvijek više rušitelje no graditelje gradova, povijest je radije isticala putove obrubljene kosturima vojnika nego one kojima su se kretale trgovačke karavane. Naravno, povijest nije mogla prešutjeti da trgovina ponekad izravno djeluje na velika povijesna zbivanja, da je izazivala ratove, određivala sadržaje mirovnih ugovora i drugih političkih akcija. No u tim zbivanjima na pozornicu stupaju druge ličnosti, druge povijesti, njezini pravi junaci: vojskovođe i državnici.

A postoje u povijesti gradovi i države koje grade trgovci i obrtnici: niži svijet što sledi svoje sitne interese. I kao što rast nekoga stabla ovisi o dubini i razgranatosti njegovih korijenja, tako i rast nekih gradova zavisi od razgranatog spleta putova koji se steču u njima. Jedan od takvih gradova u našoj prošlosti bio je Dubrovnik, a njegova je povijest velikim dijelom povijest putova na Jadranu i u njegovu zaleđu. Duboko svjesni značenja trgovine za postojanje njihova grada i države, Dubrovčani su stoljećima pažljivo gradili i održavali mrežu putova pokrivajući je složenim sustavom raznovrsnih ugovora i dogovora, povlastica i prisila.

Neprestane promjene granica raznih država, smjene vladara u drugih mogućnika što su “posjedovali” veća ili manja područja kojima su prolazili dubrovački kopneni putovi, otežavale su izgradnju toga sustava. Njegova snaga, ali i slabost, proizlazile iz razumne pretpostavke: uzajamne koristi svih onih koji u njemu sudjeluju. No tu trijeznu pretpostavku uvijek su nijekale one

snage koje su imale tek male, djelomične ili čak nikakve koristi od trgovačkog prometa, izuzevši pljačke trgovaca. Prolazeći krajevima gdje ni najpovoljnija “godina” nije osiguravala dovoljno hrane, gdje su svaka suša, poplava ili pošast stoke izazivali glad, gdje su se svi viši oblici života mogli ostvariti samo najsirovijim sredstvima, dubrovački putovi, neprestano ugroženi, potpuno su se prekidali u gotovo svakoj izvanrednoj prilici, kada su pljačka i ubijanje stoke i ljudi postajali “posvećeni” dijelovi nekoga od bezbrojnih ratova.

Iz pisama što ih stoljećima dubrovačka uprava šalje na sve strane, prijateljima i neprijateljima, iz molbi i prijetnji doznajemo za stotine manjih ili većih prekida tih tankih niti razapetih na moru i na kopnu. Možda će jednom neki marljiv povjesničar pobrojiti ubijene na cestama, u svim trgovištima Balkana, stanicama kraj rudnika, na brodovima u svim lukama Jadrana, navesti sve one dubrovačke trgovce koji su u tamicama, pa i na mukama, umirali, čekajući da se razni vladari i glavari nagode s njihovim Gradom. Možda će se jednom moći barem približno, prema sačuvanim popisima, proračunati vrijednosti opljačkanih dobara na kopnu i moru, pa da se tako nasluti cijena kojom je Dubrovnik plaćao svoj rast.

Tim putovima, koji su smiono svladavali daljine i visine, prenosila su se sva moguća dobra, od kovina do voska, od krzna do zlatotkanih tkanina, sve što su tadašnje sredine mogle ponuditi i primiti. Među raznovrsnim robama, kojima se u toku dugih stoljeća trguje i na dubrovačkim putovima, neprekidno se javlja i čovjek. U trinaestom i četrnaestom stoljeću bile su to ponajviše žene: duga povorka Stana, Ruža, Pribislava, Radosti, Milosti i Dobri povlači se svim putovima koji iz zaleđa vode u Grad. U sredinama gdje su neimaština i glad bile stalni gosti, vrijednost razmjene morali su postati i ljudi. Poznat je jedan dokument iz četrnaestog stoljeća u kojem se spominje isplata neke zemlje s tridesetak djevojaka, a brojni pisani izvori pokazuju kako roditelji prodaju vlastitu djecu ili da se za konja dobiva ženska robinja. Razdoblja gladi u zaleđu bila su velika razdoblja trgovine robljem. Iz bosanskih šuma, s kraških goleti i cijeloga prostranog zaleđa, od Srijema pa do neposrednog susjedstva Grada, polaze tada žene preko dubrovačke luke na daleke putove u strane gradove, od Barcelone do Milana, od Sirakuze do Padove.

U toku srednjeg vijeka teško se mogu povući oštre granice između “čiste” trgovine i gusarstva na moru, te raznih oblika otimačine na kopnu, a da se o granicama između pravedne dobiti i prijevarom stečenih viškova i ne govori. Dubrovački kao ni drugi trgovci nisu sigurno bili pravednici, pa ni dobročinitelji u sredinama koje su dodirivali ili presijecali njihovi putovi. Pa ipak, ta je trgovina bila najrazumniji, najljudskiji oblik susreta različitih društvenih i etničkih sredina, svega međuljudskog komuniciranja u to vrijeme.

Povijest dubrovačkih putova osvijetljena brojnim dokumentima podstiče na razmišljanje o putovima uopće, o njihovoj ulozi u životu ljudi.

Prateći pravce nekih putova u ovim našim prostorima, arheolozi i povjesničari ustanovili su da su oni zacrtani još u mraku daleke pretpovijesti, da su postojali – kako kaže Konstantin Jireček – “oduvijek”. Putovi se zapisuju u prostoru trajnošću kretanja u određenim pravcima. I davno prije no što se neka cesta izgrađuje njezini obrisi postoje u krajoliku, a bezbrojni koraci ljudi i stoke pripremaju kamen za tvrde udare pijuka.

Arheolozi, povjesničari, geografi sabrali su mnoštvo raznovrsnih podataka o putovima koji su protjecali našom zemljom. Ostaci

popločenja ili kamenih kolotečina u samom tlu, miljokazi, ruševine mostova i raznih građevina, omogućuju utvrđivanje pravaca davno zamrlih putova. Svako razdoblje povijesnog života stvaralo je svoju mrežu putova koja se mijenja sa svakom pojavom novih žarišta života. No postoje neki pravci kretanja koji se uporno i uvijek iznova obnavljaju. Takav je na primjer bio pravac koji je vodio od Dunava do Bospora, od Beograda do Carigrada. Tom pravcu posvetio je Konstantin Jireček veliku studiju, još nenadmašeno remek-djelo starije historiografije. Cestu koja je nastala na tom pravcu kretanja Jireček je s pravom nazvao "vojnom" cestom, jer su njezini rubovi i čvorišta uvijek iznova obilježavani mrtvim ratnicima svih mogućih vojski. Putujući godine 488. na Antilin dvor, Prisko bilježi da su oko porušenog Niša kosturi i ljudski leševi bili tako gusto rasuti da se jedva moglo naći nešto čišće mjesto za prenočište. Sličan stravičan krajolik bilježe putnici koji prolaze kraj Niša potkraj jedanaestog stoljeća. U besmisleni sukob sa stanovnicima toga grada izgubio je godine 1096. Petar iz Amiens gotovo deset tisuća križara koji su se uputili na ratni pohod u Svetu zemlju. Napokon, u tome istom prostoru godine 1809. podižu Turci zemljanu kulu ukrašenu s više od tisuću lubanja pobijenih srpskih ustanika.

Bilo je, naravno, velikih i živih putova kojima je povijest protjecala manje krvavo nego tom velikom vojnom cestom. No teško je u srednjovjekovnim izvorima pronaći neki makar i manji put bez mrtvih putnika. Kao što su stara groblja najpouzdanija svjedočanstva u dugom životu nekog naselja, tako su zapisi o pljačkama i ubojstvima na putovima potvrde živosti kretanja po njima. Naravno umiralo se mirno ili nasilno svuda, u kućama, na bespućima, u šumama i na oranicama, no za razliku od toga tihog, nezapaženog umiranja, smrt na putu imala je uvijek poneki odjek, jer se zbilja u javnom prostoru, na svojevrsnoj pozornici života koja nikada nije bila posve pusta.

Tu "javnost" putova priznaju i mrtvaci svih razdoblja koji se natpisima na sarkofazima ili stećcima obraćaju putnicima. U antičkom razdoblju grobnice rube prilazne ceste svim gradovima, a marljivi istraživač kamenih nekropola Bosne i Hercegovine, Šefik Bešlić, upozorava da one i u srednjem vijeku najčešće nastaju uz ceste.

Uske trake cesta i putova bile su uvijek prostor na kojem se odvijala povijest, korita kojima je protjecalo povijesno vrijeme. Često, pa i prečesto, povijest se kretala nasilno, a putove su probijali mačevi. Na jednom reljefu Trajanova stupa prikazana je izgradnja neke vojne ceste. Legionari su odložili oklope i oružja i prihvatili se oruđa, no mirnodopski ugođaj te pohvale rimskoj civilizaciji kvari jedna pojedinost: odsječene, bradate glave domorodaca, istaknuta na kamenom zidu tvrđave.

Ali povijest ne prodire u prostor uvijek samo vojnim pohodima, niti su odsjaji požara jedina svjetla koja potvrđuju njezin dolazak. Putovima se šire i sve moguće poruke i iskustva, vijesti i legende; neumorni putnici bili su i poganski bogovi i kršćanski sveti.

Prije svega, putovi su oslobađali ljude od "tiranije prirodnih okvira života", pouzdanih ali krutih ljudskih u koje se zatvarala svakidašnjica. A taj svakidašnji život u širokim prostorima izvan putova odvijao se zapravo i izvan povijesti, sapet predajama u kojima se trajno održavaju pretpovijesni odnosi prema svijetu. Napuštajući neku od onih koje stvaraju kostur i tih tradicionalnih zajednica života, i izlazeći na veliki "carski" ili "dubrovački" put, ljudi zapravo zakoračuju u povijest.

Vjerojatno će jednom povijesna i etnološka istraživanja moći bolje prikazati složeni značaj putova u stvarnom životu i mašti

naših dalekih pređa nego što su do sada uspijevala. Prebogat dubrovački povijesni izvori ponudit će im bezbrojne podatke. Sredina koja je uvijek bila svjesna da živi od trgovina, od prometa, zanimala se uvijek za različite putove. Zahtijevajući od cara Sigismunda da se zauzme na koncilu u Baselu kako bi Dubrovnik dobio dozvolu za trgovinu s "nevjerničkim" područjima, njegovi su poslanici u nekoliko riječi obilježili smisao postojanja svoga grada. U povoljnom rješenju njihove molbe, koju donosi baselski koncil godine 1434., gotovo se doslovce ponavljaju njihove riječi da je "... grad Dubrovnik, na morskoj obali, podignut na najtvrdem kamenu, u kraju golom i siromašnom, upućen na trgovinu kao jedinom izvoru svog života".

Dubrovački trgovci bili su sigurno najuporniji krčitelji putova u ovom našem prostoru, njihovo najstalnije pučanstvo. Neprestana spremnost znatnog dijela dubrovačkog stanovništva da krene nekamo na put, morem ili kopnom, sva ona velika i mala putovanja u kojima ono sudjeluje, razvijala su u toj zajednici posebne odnose prema prostoru. Izgrađujući postupno svoj teritorij, Dubrovnik je težio da čak i puteljke i staze između vinograda i polja sredi isto onako pravilno kao i ulice unutar svojih zidova. Koliko je velik prostor bio uvijek u svijesti njegovih građana, pokazuje članak Statuta iz godine 1272. kojim se točno određuju primanja dubrovačkih izaslanika za različita putovanja. Bilo je to nekih dvadesetak stalnih pravaca, s bližim i dalekim ciljevima, od Krfa do Trsta na moru, dok se u zaleđu već javljaju veliki rudnici poput Brskova ili križanja putova kao što su bila ona kod Onogošta, današnjeg Nikšića.

Bezbroj podataka priča o raznovrsnim teškoćama koje su dubrovački trgovci susretali na svojim putovima; kao što su duž obale bila poznata mjesta, uvale i rtovi gdje su se očekivali prepadi gusara, tako su i neki klanci i prijevoji bili poznati kao poprišta razbojstava.

Danas, kada smo navikli da daljine prevaljujemo avionima i automobilima, teško možemo shvatiti prvo značenje brzine kojom su dubrovački glasnici, "cursores", prevaljivali razmake od pojedinih rudnika i trgovišta u zaleđu do Grada, izmjerene danima. U četrnaestom stoljeću trebalo je šest do sedam dana da se prevali udaljenost od Dubrovnika do Srebrenice na Drini, a petnaest dana za put u Carigrad. No prateći na geografskoj karti pravce onih putova s više ćemo poštovanja ocjenjivati te brzine četrnaestog stoljeća. Put iz Dubrovnika na Drinu započinje oštrim usponom iznad samoga grada na Srđ, da se preko Brgata i prijevoja u golom kamenu spusti u Trebinje. Zatim opet slijedi lagani no stalan uspon preko Bileća na Gatačko polje. Odatle se preko strmog Čemernog ulazi u klanac Sutjeske, a zatim se preko Tjentišta silazi na Drinu. Još su bili teži putovi koji su vodili od Onogošta do podnožja Durmitora, a zatim naglo silazili u klanac Tare i opet se uspinjali do Pljevlja. Ti su teški pravci slijedili dijelom prirodne putove: doline i tokove voda, ali su pretežno smiono prevladavali prirodne prepreke.

Sve planine, rijeke, šume i kamene goleti bile su lakše prepreke od onih koje su uvijek stvarali ljudi. A zbog tih ljudi, koji su obitali na prostorima oko putova, Dubrovnik sklapa bezbrojne ugovore, neprestano pregovara, piše pisma, obećava, preklinje i podmićuje, tražeći sve moguće načine da svoje putove približi stanovništvu tih krajeva. Poznati ugovori s Vlasima iz mnogobrojnih katuna, u okolici Trebinja, kojim se oni uključuju kao prijevoznici raznih tereta u dubrovačku trgovinu, bili su jedan od pokušaja da se smanji mogućnost napadaja na karavane. Takvih nastojanja bilo je i više na svim stranama. Zahvaljujući takvu

odnosu prema stanovništvu Dubrovnik je bez primjene velike sile, bez vojske, uspio održati prohodnost svojih putova čak i u onim razdobljima kada se u zaleđu ustaljuje turska vlast. On je to uspio jer se u toku vremena na široku prostoru njegova zaleđa stvarala u ljudi svijest da je Dubrovnik središte i njihova života. Ta se svijest razvijala nezavisno od postojanja različitih država na tom prostoru, pa i od svih teških zbivanja "velike" povijesti. Trgovački putovi odupiru se ratovima i bitkama. Na njima se uporno održava, usprkos svim mržnjama koje kovitlaju narode u ponor samouništenja, svijest da oni povezuju razdvojene ljude.

U opisu putovanja izvanrednog poslanika Venecije Catharina Zena iz Splita u Carigrad u godini 1550. ima jedna pojedinost koja potvrđuje da ni u tome krvavom šesnaestom stoljeću nije zamrla takva svijest o putovima. Negdje na prijelazu Vrbasa, u zaseoku kraj mosta, Venecijanac je zapazio, kako on kaže: "... da cijele noći drže zapaljeno svjetlo koje pokazuje putnicima put". To malo svjetlo, zapaljeno negdje na putu, pripada sigurno nepoznatijem, ljepšem dijelu naše povijesti nego što je onaj koji poznajemo kao neprekidan slijed velikih i malih ratova.