

e) I u ovoj je knjizi autor ponovno iznio i dalje razrađivao svoju tezu da kmetovi Vinodolskog zakona i Krčkog (Vrbanskog) statuta nisu najširi seljački sloj, nego da su oni »neki općinski činovnici koji zajedno sa sucima i vijećnicima« (str. 115) donose odluke u ime općine, odnosno da su oni članovi općinskog vijeća (str. 125). Ipak, kada Vinodolski zakon normira tučnjavu među kmetovima, čini se evidentnim da on govori o nedozvoljenom ponašanju nepriviligiranog vinodolskog stanovništva, a ne nekih općinskih činovnika a kada isto pravno vrelo govori o kmetском zakonu, pritom nedvoumno misli na pravne običaje koji se primjenjuju na cjelokupno nepriviligirano stanovništvo, a ne na pravne običaje koji se primjenjuju na neke općinske činovnike. Kada se pak na Krku 1362. određuje da nakon prijave poljske štete po prisežniku sud treba poslati na lice mjesta prisežnika i kmeta, onda se time želi reći da visinu štete procjenjuje »komisija« sastavljena od jednog uglednijeg općinara, prisežnika, i jednog običnog člana općine, kmeta. Autor pogrešno misli da je riječ o predaji (?) tužbe u prisutnosti prisežnika i općinskog činovnika, kmeta, koji je navodno preuzeo funkciju satnika (str. 117). (Nešto podrobniju analizu pitanja kmetova u Vinodolskom zakonu u povodu knjige »Vinodol« vidi u »Zborniku Pravnog fakulteta u Rijeci« broj 9, 1988). Usto, kako su popovi po izričitom propisu Vinodolskog zakona imali isti pravni položaj kao i kmetovi, autor je prinuđen da i popovima prizna mjesto u općinskom vijeću. Kmetovi i popovi bili su po autoru ipak »donji dom« općinskog vijeća (str. 134—135), tj. imali su manje važni položaj od »vlastele« u koju autor ubraja ostale općinske činovnike. Autor se vrlo oštro ograđuje od Baradina prikaza niskog položaja popova: »Ostajem bez riječi na Baradin opis položaja vinodolskih popova koji su tobože bili u tako teškom stanju da nisu imali pravo da im sudi crkveni sud, nego su potpadali pod kneževu sudsku vlast!« (str. 134). A ipak ima Barada pravo, jer po članu 58. Vinodolskog zakona pop koji bez opravdana razloga ne služi misu kažnjava se kaznom od jednog vola od čega ide polovica knezu, a polovica općini. Usput budi rečeno, tvrdnja da »popovi nisu svećenici, nego njihovi pomoćnici« (str. 135) nije, dakako, točna u tom obliku. Oni su doista svećenici, samo bez jurisdikcije.

3. Čini nam se da knjiga »Vinodol« nije na razini drugih ostvarenja autora. Pa ipak, to ne znači da ona nije inspirativna. Teze koje autor iznosi izazivaju diskusiju, a znanost napreduje upravo diskusijom. Sučeljavanje teza i njihove argumentacije uvijek je korisno, a često dovodi do novih rezultata do kojih se ne bi došlo bez hrabrih izazova. Dakako, jedna je stvar znanstvena diskusija, a drugo polemika u kojoj preteže osobni moment. Svadljivom i uvredljivom tonu nema mjesta u znanosti i zato bismo se složili s N. Klaić koja se potužila na »neukusne napade« (str. 124) nekih njezinih protivnika. Takvi se napadi doista ni »uz najbolju volju« ne mogu »poistovjetiti sa željenom javnom raspravom« (str. 124). Svaki znanstvenik trebao bi te njezine riječi imati stalno na umu.

Lujo Margetić

DANILO KLEN, »ŠČAVUNSKA VESLA. GALIJE I GALIJOTI NA ISTOČNOJ OBALI JADRANA«, Pula—Rijeka 1986.

Odavno je poznato da su Slaveni odmah nakon dolaska na Jadran relativno brzo shvatili prednosti koje im to more pruža te da su u ratnim pohodima prelazili preko njega dalje, čak i na Apeninski poluotok. U raznim i mnogobrojnim državnopravnim uvjetima i situacijama koji su se stoljećima izmjenjivali

razvijalo se i njihovo poznavanje i korištenje ratnih brodova i uopće mornarice na vesla. Porijeklom iz Hrvatskog zagorja, ali rođena u Trstu, sina brodograđevnog majstora — Danila Klena je i zbog toga privukao razvoj te oblasti pomorstva na našoj obali, a osobito položaj pokretačke snage brodova — galijota. Tako je objavio i dvije oveće studije u kojima je prikazao razvoj naše najstarije mornarice na vesla, zatim ratnih brodova Dalmacije i Istre te obveze dalmatinskih i istarskih komuna prema mletačkoj ratnoj mornarici. U jednoj raspravi detaljno govori o položaju veslača, o obvezama pučana i njihovu otporu prema zahtjevima da služe na galijama. Klen je, osim toga, u tim raspravama (»Galije i galijoti iz Istre i otoka nekadašnje sjeverne Dalmacije za mletačku armadu XI—XVIII st.«, Rad JAZU, sv. 318, Zagreb 1959, str. 199—286. i 13 fotografija; »Galije i ratni brodovi na vesla u našoj prošlosti«, Pomorski zbornik Instituta za historijske i ekonomske nauke JAZU, sv. 2, Zadar 1962, str. 115—141), npr., detaljno analizirao postupak oko određivanja i uzimanja galijota, trajanje službe tih veslača, prikazao troškove naoružanja, pa plaće galijota, zatim sâm postupak skupljanja galijota, njihov položaj, bježanje s galija itd. Govoreći, zatim, o Istri, Kvarnerskim otocima te o o. Rabu i o. Pagu, dr. Klen je upozorio na postanak ugovorne a zatim i podaničke obveze davanja galija i galijota, veličinu obveza i njihov sve veći porast izazvan učestalim ratovanjem Mletačke Republike.

Te svoje dvije velike rasprave kao da je D. Klen zanemario u svojem daljem istraživačkom radu, iako je očito da u njima nije bio rekao sve od onoga što može kazati na temelju prikupljene građe u mnogim našim i stranim arhivskim i drugim spremištima. Zbog toga je vrlo poticajno djelovao na njega prijedlog iz Čakavskog sabora da se opet vrati tome pitanju — problemu galija i galijota na istočnoj obali Jadrana te da ga sada obradi cjelovito, na jednome mjestu, u djelu koje sada imamo pred sobom, u kojem nas D. Klen na vrlo prihvatljiv način podsjeća na odavno poznate i pozitivne i negativne prednosti neke primorske sredine o obližnjemu morskome prostranstvu. To se najviše ogleda u položaju nižih i najnižih slojeva naroda u daljoj i bližoj prošlosti na našoj obali Jadrana, o kojem govori D. Klen u knjizi; taj položaj — u negativnom smislu riječi — potenciran je u još većoj mjeri činjenicom da je to more bilo svojina raznih gospodara, mahom iz tuđinskoga svijeta. Međutim, zanimljivo je, te kategorije i njihov međusobni odnos u nas i nisu baš prečesto objašnjavani, niti dokraja objašnjeni, odnosno dovoljno istraženi i proučeni. Kao da taj radni svijet, točnije rečeno — pomorački proletarijat nije integralni dio proletarijata općenito, pa se dijelu radništva na kopnu pridaje i veća pažnja. To se, isto tako, odnosi osobito na jednu kategoriju naših eksploatiranih ljudi, uglavnom Primoraca — na galijote (a samo koji put i na druge), čiji je život zapravo najbolje i najviše poznat iz narodne i umjetničke poezije i proze, iz pjesama tužbalica, od kojih je svakako najpoznatija ona Nazorova »Galijotova pesan«. A činjenica jest da su upravo ti pomorci tisućljećima bili temelj svekolikog života na moru, oni su bili baza, ali i snaga mnogih država, a, jasno, među njima i stoljetne »zaručnice« Jadrana — Serenissime Mletačke Republike. Sva njezina pomorska, trgovačka i vojna moć oduvijek se gotovo potpuno oslanjala na mišice mnogobrojnih nesretnih veslača koji su mahom bili s istočne obale Jadrana, iz naših istarskih, primorskih i dalmatinskih krajeva.

Vesla — to je možda manje znano — održala su se u upotrebi ratnih mornarica sve do XIX. stoljeća, što je zaista iznenađujuće kad se zna koliko je duga upotreba i drugoga pogonskog sredstva brodova — vjetra odnosno jedra, te da se upravo u tom stoljeću raznih promjena već iskorištava i para kao pogon za brodove. Naime, samo u prvom razdoblju, u doba feudalnih ranosrednjovjekovnih hrvatskih država, ratna je mornarica bila dio samostalne plovidbene cjeline. Tijekom najvećeg dijela svoje povijesti, međutim, istočna obala Jadrana morala

je i u tom pogledu služiti moćnoj Serenissimi, koja je izrasla na otočićima posred laguna. Prvi hrvatski ratni brodovi na vesla vjerojatno su bile sagene i kondure, zapravo trgovačke lađe koje su — u skladu s prilikama — bile lako upotrebljive i u ratne svrhe. Još su u XV. st. veslači, npr., na o. Krku organizirani po četama, pa se može pretpostaviti da su ti galijoti bili i u ranijim stoljećima slobodni pripadnici raznih rodova i plemena. No, s propašću samostalnosti hrvatskih država, sačuvana je pomorska snaga samo nekih primorskih gradova, pa se tako 1097. god. spominje da Split ima svoju galiju. Gotovo istodobno kreće i Venecija u nezadrživo ekspanzijsitičko nadmetanje s ostalim mediteranskim i njoj susjednim kopnenim silama, tako da je do 1480. godine — kada joj pada u ruke i najveći jadranski otok, Krk — uspjela zagospodariti gotovo cijelim istočnim jadranskim otočjem i priobaljem. Ugarsko-hrvatski odnosno austrijski vladari otada su u pogledu Jadrana igrali perifernu ulogu, a samo je Dubrovnik održao svoju pomorsku flotu, zahvaljujući izuzetnoj spremnosti svojih promućurnih građana.

Na periferiji novih državnih teritorija kojima su pripadali dalmatinski i istarski gradovi, ukoliko su se uspjeli sačuvati nakon seoba naroda, stajala su primorska naselja Hrvatske relativno izolirana od nove slavenske okolice i zaleđa. Međusobne kontakte održavali su samo morem. Skromnim ekonomskim sredstvima — kaže Klen u svojim radovima — nisu mogli graditi i izdržavati ratne brodove, pa su se i za trgovinu i za obranu služili sagenama i kondurama — koje su od njih preuzeli i njihovi novi susjedi. Ekonomsko zbližavanje s okolnim slavenskim stanovništvom vodilo je k uzajamnom utjecaju, pri čemu je najjasnije dolazilo do izražaja mijenjanje etničke osobine tih gradova. Nova vitalnost dala je impulsa ekonomskom razvoju tih gradova. U času kada zbog unutrašnjih i vanjskih neprilika propada hrvatska pomorska sila dalmatinski gradovi postaju nosioci pomorskih progresivnih težnji naroda na toj obali. Krajem XI. st. nalazimo u izvrima spomenute prve ratne brodove — kako je rečeno — sagene i kondure — dalmatinskih komuna (1097, Split). Bile su to galije.

Političke prilike pogodovale su razvoju autonomnih težnji istarskih, primorskih i dalmatinskih gradova, što je dolazilo do izražaja i u držanju i naoružavanju ratnih brodova. To je znala iskoristiti Venecija koja je između XI. i XIII. st. udarala temelje svoje veličine na moru. Za potpuni uspjeh trebalo joj je samo još osigurati put za svoje brodove uz istočnu obalu Jadrana. Venecija je to u prvoj fazi činila ekonomskim i vojnim pritiskom na istarske (uglavnom u XII. st.) i dalmatinske komune (u XIII. st.), koje su joj se ugovorno morale obvezati na pomaganje njezine ratne flote i na proganjanje gusara. Ugarsko-hrvatski vladari nisu uspjeli zaustaviti taj mletački prodor u Dalmaciju kao što ni u Istru nisu uspjeli spriječiti akvilejski patrijarsi. Početkom XIV. st. već su Mleci direktno stekli vrhovništvo nad većim dijelom istarskih i dalmatinskih komuna. Korištenje ratnih brodova tih komuna i njihovih stanovnika za potrebe mletačke ratne mornarice bilo je sada još lakše.

Kratak interval ugarske vlasti nad Dalmacijom nije doveo do formiranja neke jače ratne mornarice — razabire se iz rada D. Klana. Ugarski su vladari uglavnom koristili ratne brodove komuna koje su nastojale zbog sigurnosti održavati vlastite ratne brodove, galije, galijice i sl. U tome se osobito isticao Dubrovnik, koji je ratnim brodovima mogao savladati čak i brodovlje napuljskog potkralja (1409). U to doba Venecija uspijeva iskoristiti mutne prilike oko ugarsko-hrvatskog prijestolja i od napuljskog pretendenta otkupiti njegova prava na Dalmaciju. Zahvaljujući teškim prilikama za ugarsko-hrvatsko kraljevstvo općenito na Balkanu, uspijeva zaista i preuzeti vlast nad većim dijelom Dalmacije izuzev Dubrovnik. Pod jednakim uvjetima uspjela je eliminirati i akvilejskog patrijarha iz Istre. Sada je tek Venecija nesmetano mogla ne samo koristiti

putove pred istočnom obalom Jadrana za izlazak dalje na Mediteran nego i iskoristavati pomorske osobine pučanstva na toj obali i koristiti ga neograničeno i nesmetano koliko joj je trebalo za svoju ratnu mornaricu na vesla.

Prednosti autonomnog položaja najbolje je od svih dalmatinskih komuna iskoristio Dubrovnik — pod ugarsko-hrvatskim vladarima upravo su mu gradnja i korištenje vlastitih ratnih brodova stvarali bogatstvo preko pomorske trgovine. Venecija je trajno nastojala spriječiti takav razvoj Dubrovnika, a osobito spriječiti djelatnost njegovih ratnih brodova. No, vješta dubrovačka diplomacija, oslanjajući se čas na Tursku, čas na Austriju, uspjela je svladati te zapreke. Dubrovačka mornarica, iako nevelika, osiguravala je trgovačke brodove od gusara, ali je ostala simbol slobode i snage toga grada-države.

Nastojanja bosanskih i srpskih vladara u XIV. st. da stvore ratnu mornaricu ostala su samo nagovještaji koji, zbog provala Turaka, nisu doživljavali svoj prirodni nastavak. Nešto šira su nastojanja austrijskih vladara u XVIII. st. da izrade svoju ratnu mornaricu — kaže D. Klen.

Dok su dalmatinske i istarske komune samostalno oboružavale svoje ratne brodove, nije bilo većih poteškoća oko nalaženja potrebnog broja veslača. Za tu su službu uzimani pučani i distriktualci, dok su komandni kadar i strijelce davali građani-plemići, sve na temelju opće obveze pripadnika komune. Takav je način oboružavanja imala, uostalom, i Venecija u slučaju rata, no za ostala naoružavanja uzimala je plaćenike. Međutim, kako je Veneciji rasla potreba da drži stalno pripremljenu mornaricu, to je za tu svrhu sve teže nalazila dobrovoljnih plaćenika. Stoga nije preostajalo drugo nego uzimati veslače na temelju opće obveze. Postupak uzimanja galijota za ratne brodove — raščlanjuje Danilo Klen — bio se vjerojatno u komunama ustalio još dok su bile uglavnom autonomne. Možda su se ti postupci međusobno i razlikovali, kako to pokazuje primjer Dubrovnika i Krka koji su sačuvali svoj raniji postupak. Ipak je većina komunadašavši pod mletačku vlast preuzela uglavnom metodu koja je vrijedila u Veneciji. Kako su obvezi galijotanja potpadali svi pučani i distriktualci, to je temelj za uzimanje galijota morao odmah u početku postati popis svih obveznika. Po tom popisu (ruodolo) dobilo je i naziv, te je po toj osnovi najčešće vršeno oboružavanje ratnih brodova. U popis su unošeni svi obveznici od 18 do 70 godina, kasnije do 50. Popisani su se dijelili na grupe, iz kojih se ždrijebom (texera i sl.) izvlaćio potreban broj galijota. Izabrani galijoti mogli su dati zamjenu. Zamjenici su tu službu preuzimali samo radi naknade (žunta). Davanju zamjenika pribjegavalo se sve češće. U Istri su kasnije same općine tražile zamjenike za svoje obveznike. Zbog toga je rasla naknada koja se morala isplaćivati zamjenicima, pa su oni koji su se htjeli osloboditi obveze padali na prosjački štapi. Prije odlaska galijot je dobivao od pučana svoga sela neku pomoć koja se sabirala, »collectom«; ona je kasnije dobila naziv »dar«. No, sve češće uzimanje galijota na mletačke lađe tako je tištalo dalmatinske i istarske pučane da su neki krajevci opustjeli i silno osiromašili. Mnogi su bježali na austrijsko ili na dubrovačko područje gdje je galijotanje bilo lakše. Jedno od najteže pogođenih područja bilo je zadarsko, kako to iskazuju izvještaji mletačkih providura. Do stanovitog olakšanja za Veneciju u opskrbljivanju galija galijotima došlo je polovinom XVI. st. kada je uvedena mogućnost zamjene kazni za kriminal kaznom veslanja na galiji. Tu je reformu Venecija postepeno pripremala već od početka toga stoljeća. Zahvaljujući nastojanju mletačkih upravitelja u pojedinim mjestima te teškim ekonomskim prilikama koje su izazivale brojna kriminalna, galijota-kaznjcnika bilo je sve više. Početkom XVIII. st., kada je broj ratnih brodova na vesla smanjen u korist brodova na jedra, odlučeno je u mletačkom Senatu da se galije oboružavaju samo kažnjenicima-veslačima. Ta odluka, međutim, nije dovela do promjena stanja; uz kažnjcnike veslali su na galijama i dalje slobodnjaci. Ali, i

Dubrovnik je uveo kažnjavanje veslanjem na galiji. No, tu se kazna izricala u kratkom trajanju u alternativni s okovima ili bez okova. Kod manjih kazni kažnjeno su čak mogli poslati zamjenika da izdrži kaznu. Kažnjenoici s duljim kaznama slani su na strane brodove.

Venecija je u počecima rasta svoje moći imala dobrovoljce, plaćenike koji su radili na brodovima. No, kako je rasla njezina snaga, a s njom i apetit vladajućih struktura, tako je došlo vrijeme odnosno određeni povijesni trenutak kada se prešlo na stvaranje sistema koji je osiguravao opću službu na galijama. Dakako, sveopće je bilo izbjegavanje te službe. Stoga su mletačke vlasti posezale i za nasilnim metodama u pribavljanju potrebnog broja veslača, a njih je stalno nedostajalo iz razumljivih razloga. Mlečani se nisu libili ni da iskoriste snagu mnogih svojih kažnjenoika, ali uglavnom od XVI. st. dalje, u doba kada je opadala moć države. S pravom je galijotska dužnost smatrana izvanredno teškom i posebno opasnim poslom; u ratnim ili drugim oružanim sukobima, ali i za nevremena upravo su veslači, u načelu, prvi stradavali. To potvrđuje i podatak da se broj muškaraca u pojedinim našim primorskim krajevima zbog odlaska u galijote upravo radikalno smanjio, a cijela su područja znatno i naglo osiromašila. I jedina naša samostalna i nezavisna zemlja — Dubrovnik, uz slobodnjake znao je koristiti i svoje kažnjenoike kao galijote; međutim, oni koji su bili osuđeni na duže vremenske u načelu su slani na galije otoka Malte, ostavljajući često svoje kosti širom Mediterana pa i dalje.

Galijoti su stoljećima bili pravi temelj pomorskoj, trgovačkoj i vojnoj snazi Mletačke Republike, dokazuje i Klen ovom svojom knjigom. No, pojava jedra na brodu, točnije rečeno — njegova sve umješnija upotreba, zatim otkriće novih svjetskih putova a time i važnih tržišta te rast drugih kontinentalnih državnih sila Evrope znatno su utjecali na osipanje snaga prestarjele Mletačke Republike i na Jadranu i izvan njega. Zanimljivo je, međutim, da Mlečani kao da nisu ni htjeli koristiti prirodne sile onoliko koliko su mogli, kao da joj je samo isisavanje krvi nesretnih galijota davalo pravu snagu, i to upravo onako kako je to Vladimir Nazor opjevao u svojoj spomenutoj, vrlo poznatoj pjesmi o galijotu. Svi temelji bogatstva Mlečana najčešće su ležali u mišicama galijota, a posebno u biću koji se nad njima stalno vitlao, u raznim strahotama koje su morali doživljavati oni nesretnici što nisu imali priliku da se relativno brzo oslobode ili brzo — umru. Dakle, vrlo velik dio moći Venecije kao jadranske odnosno mediteranske države ležao je uglavnom na njima — na našim ljudima, na stanovnicima istočne obale Jadranskog mora, iz jugoslavenskih krajeva; sve su to bili galijoti — malo dobrovoljaca, više onih koji su silom to morali postati.

Kompleksan je i uglavnom tragičan taj život; koliko god da je bio i bogat i historiografski zanimljiv, u nas nije ponajbolje znanstveno obrađen, niti suviše često stručno dotican. Nema mnogo ni radova. Dio toga skromnoga opusa su i spomenute dvije radnje dr. Danila Klena, kao i ova najnovija njegova knjiga koja nosi naslov: »Šćavunska vesla. Galije i galijoti na istočnoj obali Jadrana«. Knjiga je objavljena u velikoj seriji »Istra kroz stoljeća« Čakavskog sabora, u njezinu VII. kolu, i to kao 39. knjiga po redu (glavni je urednik niza Zvane Črnja). Rekli smo da je Danilo Klen Trščanin, porijeklom iz Hrvatskog zagorja, ali je najveći dio života proveo u Zagrebu (kamo je stigao između dva rata, u bijegu pred fašističkim terorom) i u Rijeci, gdje se nalazi niz godina; u ovome gradu razvio se Klen u vršna historičara; danas je umirovljeni direktor Histo-rijskog arhiva u Rijeci i član-suradnik JAZU. Autor je više desetaka znanstvenih studija i rasprava, među kojima i nekoliko knjiga (»Neki dokumenti o svećenstvu u Istri između dva sata«, Zagreb 1955, »Privredno stanje Rijeke u doba Ilirije. Prema suvremenim izvještajima Trgovinske komore«, Zagreb 1959, »Statuti, urbari, notari Istre, Rijeke, Hrv. primorja i otoka. Katalog izložbe«, Rijeka

1968, »Fratriza, feud opatije sv. Mihovila nad Limom u Istri i njegova sela XI—XVIII. st.«, Rijeka 1969, »Tvornica papira Rijeka«, Rijeka 1971, »INA Rafinerija Rijeka 1882—1972«, Zagreb 1972, koautor, »Pazin«, Pazin 1982, koautor, »3. maj, složena organizacija udruženog rada brodograđevne industrije«, Rijeka 1984, koautor). Ovo novo Klenovo djelo ima 219 stranica teksta, te sadrži uvodni članak i bibliografske podatke njegovih radova, kao i podatke koji su objavljeni o Klenu i njegovu djelu; rad ima i rezime na talijanskom jeziku, šest dokumenata na latinskom i talijanskom jeziku te u prijevodu, kao i na hrvatskom ili srpskom jeziku (prepisani su iz glagoljskih spisa); na kraju je pridodan i popis arhivskih i drugih spremišta u nas i u inozemstvu čijom se građom D. Klen koristio za izradu ove knjige, kao i izbor upotrijebljene literature. Naslovi 11 poglavlja studije glase ovako: »Naša najstarija mornarica na vesla od 7. do 12. stoljeća«, »Ratni brodovi istarskih i dalmatinskih gradova od 7. do 11. stoljeća«, »Obveza istarskih i dalmatinskih komuna prema mletačkoj ratnoj mornarici od 11. do 15. stoljeća«, »Ratna mornarica za ugarsko-hrvatskih vladara od 1358. do 1420. godine«, »Obveza mletačkih podanika u Istri i Dalmaciji da služe u mletačkoj armadi od 15. do potkraj 18. stoljeća«, »Sukob između pučana i plemića zbog obveze davanja veslača i zbog troškova«, »Dubrovački ratni brodovi od 14. do 16. stoljeća«, »Nagovještaj i pojava novih ratnih mornarica na istočnoj obali Jadrana«, »Način određivanja i sakupljanja galijota za mletačke ratne brodove«, »Galijoti kažnjenici od 16. do 18. stoljeća«, »Brodovi na vesla, komandni sastav i posade od 10. do 18. stoljeća«; pojedina poglavlja opskrbljena su i bilješkama.

I ova knjiga govori u prilog ranije istaknutoj tvrdnji da je Danilo Klen jedan od naših najznačajnijih historičara te da je ta knjiga zapravo jedno od onih izdanja koja se uvrštavaju u temelje hrvatske, odnosno jugoslavenske historiografije. Ova knjiga sadrži podatke o vremenu prošlom i mučnom: ta što reći na dokument iz godine 1662, koji je nastao u Cresu, i u kojem Zvane Bužanić, galijot, stariji od 52 godine, moli da ga se oslobodi ponovnoga služenja na galijanama jer je kljast, bez pola stopala i ne može se kretati bez pomoći štapa; dodatna tragedija se sastojala u tome da je on, uprkos svojemu invaliditetu koji je nastao na galiji uslijed zamrznuća noge, ponovno pozvan da služi kao galijot. Galijoti koji su odlazili automatski su pisali oporuku, kako to svjedoče dokumenti pisani glagoljicom u Vrbniku, npr. 1645. A galijoti-kažnjenici bili su čvrsto uvjereni da je doživotna osuda na veslanje s vremenom sigurna smrt po presudi onih koji su ih osudili« — kako svjedoči Kristofor de Canal na povratku s dužnosti gubernatora kažnjeničkih troveslarki, koje je podnio nadležnima 1549. godine. O tome i o drugome, o takvome i sličnom životu ima vrlo mnogo podataka u ovoj Klenovoj knjizi, koja je vrlo dobro historiografsko djelo, a može se čitati i kao poticajno štivo za dalja proučavanja, ali i kao određena vrsta proze, zanimljiva i široj javnosti.

Petar Strčić

STRUTTURE FAMILIARI, EPIDEMIE, MIGRAZIONI, NELL' ITALIA MEDIEVALE, ED. RINALDO COMBA, GABRIELLA PICCINI, GIULIANO PINTO, EDIZIONI SCIENTIFICHE ITALIANE, Napoli, 1984, str. 542

Zbirke članaka različitih autora uobičajile su se kao oblik prezentacije različitih problema, pristupa, metoda i tumačenja vezanih uz jednu širu temu. One su posebno zanimljiv izvor obavijesti o najnovijim istraživanjima u svjetskoj histo-

H I S T O R I J S K I
Z B O R N I K

IZDAVAC: Savez povijesnih društava Hrvatske

REDAKCIJSKI ODBOR

Mirjana GROSS, Zagreb
Ivan KAMPUŠ, Zagreb
Tomislav RAUKAR, Zagreb
Petar STRČIĆ, Zagreb

GLAVNI I ODGOVORNI UREDNIK

Ivan KAMPUS

LEKTOR I KOREKTOR

Branko ERDELJAC

Adresa uredništva:

Savez povijesnih društava Hrvatske
Zagreb, Filozofski fakultet, Ul. Đure Salaja 3

Časopis izlazi jednom godišnje

Narudžbe šaljite na adresu:
Savez povijesnih društava Hrvatske, Zagreb, Krčka 1

Cijena ovog broja iznosi 30.000 d

Izdavanje časopisa sufinancira
Samoupravna interesna zajednica za znanstveni rad SRH

Tisak Štamparskog zavoda »Ognjen Prica« u Zagrebu — travanj 1989.