

Marin ZANINOVIĆ

NEKE POSEBNOSTI ANTIČKOG PROMETA DUŽ ISTOČNOG JADRANA

UDK 656.61(262.3-11)*652*

Izvorni znanstveni rad
Primljeno: 12.02.2012.
Odobreno: 23.08.2012.Prof. dr. sc. Marin Zaninović
Aleja Pomoraca 5
10020 Zagreb, Hrvatska

Jadransko more kao velik zaljev Sredozemlja po svom položaju čini najkraći put do sjeverne italske ravnice, preko alpskih prijevoja do Norika, Retija i Germanije. Taj plovidbeni put funkcionira od najdavnijih vremena, o čemu svjedoče arheološki nalazi i potonuli brodovi. Posebnost ovoga mora je zemljopisna različitost između istočne ilirske i zapadne apeninske obale. Istočnu štite brojni otoci, koji su olakšavali plovidbu zaštićenim kanalima između otoka. Povjesničar Ivan Lučić već je u 17. st. utvrdio postojanje triju plovidbenih linija. Jedne otvorenim morem za veće lađe, druge između otoka i treće bliže obali. Obalu čine zatvoreni planinski lanci između kojih se probijaju ušća rijeka uz klance kroz koje se odvijao transport roba i ljudi u unutrašnjost. O izgradnji rimskih cesta u provinciji Dalmaciji govori natpis Publija Kornelija Dolabele (14. – 21. g. pr. Kr.). Dolabelin sistem cesta u Dalmaciji je temeljito obradio Ivo Bojanovski svojim terenskim istraživanjima i u pisanim djelima. Značajka istočne obale Jadrana je postojanje velikog broj gradina, koje se javljaju u rano brončano doba dolaskom Indoeuroljana i koje se nalaze na obali i otocima. One u pravilu nadziru sve plovidbene putove, jer su ih stanovnici formirali na strateškim uzvisinama. Jadranskom istočnom obalom išao i jantarski put u 13. st. pr. Kr., koji se protezao i preko japodskog područja u zapadnoj Hrvatskoj, a postojali su kontakti i mikenskih lađa s prapovijesnim gradinama na Braču i u Istri. Mnogi antički pisci bilježe pomorske i vojničke kvalitete starih stanovnika naše obale, koji su u određenim povijesnim razdobljima ostvarivali svoju prevlast. Rani povijesno poznati gospodari Jadrana bili su Liburni, koji su prema Strabonu držali i Korkiru, možda već i u 10. st. pr. Kr., što znači da su imali i brodovlje koje je tu prevlast održavalo, kao i njihovu prisutnost na dijelovima apeninske obale. Korintska talasokracija je krajem 8 st. pr. Kr. s Korkire uklonila Liburne, pa su se postupno morali povlačiti u svoje kasnije izvorno područje od Krke do Raše u Istri. Liburni, međutim, nisu prihvatili naseljavanje Grka u taj prostor. Tek ih je carski Rim, točnije Oktavijan u svome pohodu, konačno uklopio u svoj sustav, ali su određenu specifičnost zadržali tijekom čitave antike. U predrimsko vrijeme spominju se i Histri koji su svojim brodovljem i gradinskim središtima (Nesactium, Pola, Parentium) nadzirali promet duž istarske obale.

Ključne riječi: Jadran, plovidba, more, otoci, kanali, prometnice.

I.

Arheolozi i povjesničari, koji započinju svoja istraživanja, odmah se suočavaju s pitanjima prometa ljudi i roba u prošlosti kao ključnim pitanjima razvitka civilizacije u cjelini. U sjećanju mi je ostao jedan tekst koji sam pročitao, kako je sv. Pavao širio kršćanstvo dobrim rimskim putovima i kako su to činili njegovi nasljednici. Prošao je tisuće rimskih milja po Siriji, Maloj Aziji, Grčkoj, Makedoniji i Italiji. Pored toga je dobro upoznao i antičke moreplovce, te je čak uspio preživjeti i

brodolom kod Melite na putu za Puteole i Ostiju, što je dobro opisao evanđelist Luka, kojem se pripisuje povijest o Pavlu u *Djelima apostolskim* (27 – 28). Ovaj tekst nije samo od prvorazredne važnosti za Pavlov čudesni životopis, već je jednako važan i dragocjen za naše poznavanje antičke plovidbe onog vremena. Ne ulazim ovom prigodom u pitanje je li Melita otok Malta ili jadranski otok Mljet, o čemu se odavno raspravlja, ponajprije ovisno o podrijetlu onoga pisca koji o tome piše. U Dubrovniku je 2008. g. objavljen prijevod latinskog djela mljetskog opata Ignjata Đurđevića (1675. – 1737.) o

brodolomu sv. Pavla kod Mljeta, što ga je tiskao u Mlecima 1730. g. Upravo su tim povodom u tisku oživjeli neki davni prijepori. Đurđević je napisao sjajno i uvjerljivo djelo, ali osobno i dalje vjerujem da je brodolom bio kod otoka Malte, a ne kod Mljeta. Bilo bi mi drago da je to bio jadranski otok Mljet, ali smatram da su činjenice ipak nešto drugačije. Naime, da bi se u antici putovalo morem za Rim u pravilu se plovilo u Ostiju, koja je bila rimska luka. Ako se plovilo jadranskom obalom obično se išlo do Akvileje na dnu jadranskog zaljeva, koja je bila vodeća rimska trgovačka i pomorska baza toga dijela Jadrana, te ujedno ulazna postaja za bogatu sjeverno-italšku ravnicu, tj. padsku Galiju i njene cvjetajuće gradove. Isto tako i za sjeverne pokrajine Norik, Retiju i Germaniju, pa konačno i za našu jadransku obalu od Epidaura, Narone, Salone, Iadera do drugih liburnskih naselja i Histrije s Nezakcijem, Polom i Parentijem. Opis Pavlova putovanja je fascinantan po spoznajama i podacima koje nam daje o opasnostima ovih davnih plovidba kao i o izuzetnoj vještini antičkih moreplovaca, a pogotovo onih prije njih¹.

More je neukrotiv element opasan za plovidbu u svako doba godine. To je već u počecima grčke povijesti napisao veliki Hesiod (*Djela i dani*, 663 – 665), koji je doduše bio izrazito kopneni čovjek iz Beotije, okružen brdima, pa je ustvrdio da se treba držati podalje od mora, a ako se već mora ploviti onda je to razdoblje od 15 dana nakon ljetnog solsticija, a to su srpanj i kolovoz. Vegecije, kao bolji profesionalac, savjetuje (Veget., *De re militari*, 4, 39) da je to razdoblje od 27. svibnja do 14. rujna, a krajnji su granični datumi od 10. ožujka do 10. listopada. To je vrijedilo tijekom čitave antike, pa i u srednjem vijeku. Plovidba u kasnoj jeseni i u zimi bila je svedena na najnužnije potrebe, u prvom redu na one vojne. Luke su bile hibernirane i čekalo se sljedeće proljeće. Nije bilo samo pitanje oluja i vjetrova, već i uslijed magle, slabe vidljivosti, oblačnog i mračnog neba, što je sve otežavalo i onemogućavalo plovidbu. Nije bilo kompasa, a rtovi, hridi i brda bili su prekriveni maglom, oblacima i kišama. Opasnost jadranskih plovidba zabilježio je Pseudo Skimno, koji je živio na prijelazu iz 3. u 2. st. pr. Kr. i koji je u svojoj *Periegezi* (stih 385 – 387) zabilježio da *zrak nad Jadranskim morem nije snjegovit i suviše hladan, a osobito vlažan svudilj ostaje. No žestok je i prevrtljivo se mijenja, ponajviše ljeti, njime šibaju munje, udaraju gromovi i bjesni vihor.*

To je lijep pjesnički sažetak u prijevodu Mate Križmana, ali u njemu su na svoj način sažeta teška iskustva antičkih moreplovaca, koje su stari Grci upo-

znawali stoljećima ranije na tragu mikenskih i još starijih iskustava². Svoja su iskustva antički grčki pisci i moreplovci zabilježili u nizu dužih i kraćih tekstova. To su ostaci jedne bogate pismene tradicije, koja je do nas stigla više-manje u fragmentima. Mora se spomenuti poznati priručnik o antičkoj plovidbi poznat pod nazivom *Periplus*, autora Pseudo Skilaka, napisan krajem 4. st. pr. Kr., između 330. i 320. g. Bio je to praktični priručnik za plovidbu Sredozemljem, namijenjen moreplovcima, koji registrira tada poznate glavne luke, njihove međusobne udaljenosti, te narode i plemena u čijim se područjima te luke nalaze. To je složen tekst s naknadnim umetcima i pogreškama prepisivača, ali uza sve to izuzetno je dragocjen, jer je utvrdio, za svoje vrijeme, brojne obavijesti u našoj obali Jadrana, njenim stanovnicima i lučkim naseljima. Posebno se duguje trajna zahvalnost nezaboravnom Mati Suiću, koji je kao veliki erudita, obradio dio teksta koji se odnosi na našu obalu od Trsta do Skadra. Raščlanio je tekst te ispravio i pokazao neispravna imena i nejasnoće u tekstu, a što je prirodno za tekst koji je davno nastao u vremenu usporenih komunikacija i veza među udaljenim lukama i zemljama, putnicima i mornarima kao i pojedincima koji su željeli mnoštvo nepovezanih činjenica i obavijesti svesti u neki razumljiv i logičan sustav³.

Već su i raniji povjesničari, to treba podvući, znanstveno pristupili pitanjima antičke plovidbe Jadranom i starim piscima, koji su to zabilježili. Tako treba spomenuti, moglo bi se reći, „oca hrvatske povijesne znanosti“, Trogirana Ivana Lučića (1604. – 1679.). Svoje najbolje godine je proveo u Rimu u Hrvatskom zavodu svetog Jeronima, gdje je napisao svoje klasično djelo *De regno Dalmatiae et Croatiae libri sex*, Amstelodami 1666. Tiskao ga je u Amsterdamu, jer je već bio u sukobu s mletačkim vlastima kod kuće, pa ga mletačka cenzura zasigurno ne bi odobrila, a vjerojatno je i u Rimu to bilo problematično⁴. Nakladnik u Nizozemskoj bio je njegov dobar prijatelj Ioanes Blaeu.

Također se ne može mimoći Marka Marulića, koji je preveo s hrvatskog jezika *Ljetopis popa Dukljanina – Regum Dalmatiae et Croatiae gesta*, čiji je tekst bio poticaj i Lučiću. Postoje i druga poznata imena poput Hvaranina, dominikanca Vicka Pribojevića, mljetskog opata Marva Orbinija i drugih autora, a koje je sve Lučić kritički upotrijebio u svome djelu. Lučić temeljito poznaje i upotrebljava antička vrela vezana za naše krajeve, te koristi i arheološke dokumente, antičke natpise i novce⁵. Kada se npr. govori o plovidbi Jadranom u antici, spominje tri vrste antičkih lađa, koje su ulazile u naše

¹ O plovidbi i nizu pitanja vezanih uz more napisana su mnoga djela od kojih treba posebno istaknuti: CASSON, 1973. *Za našu obalu značajna su djela: KOZLIČIĆ, 1990 (i druge brojne rasprave istog autora); JURISIĆ, 1983, 5 – 15; JURISIĆ, 2000 (bibliografija str. 79 – 89); ZANINOVIĆ, 1994, 125 – 145; ZANINOVIĆ, 2004, 1 – 57; NOVAK, 1962; SUIĆ, 2003 (opsežna bibliografija, 461 – 469).*

² ZANINOVIĆ, 2004, 1 – 16.

³ SUIĆ, 1955, 121 – 185.

⁴ KURELAC, 1994, 24 i *passim*.

⁵ Zasluga je B. Kuntić Makvić, koja je prevela i komentirala ovaj složeni tekst. Uvod je napisao M. Kurelac, a dijelove komentara N. Budak i I. Goldstein: LUČIĆ, 1986.

more. To su veće lađe za dugačak put koje su izbjegavale italsku obalu bez luka, a s druge ilirske otoke i usmjerajavaju plovidbu sredinom Jadranskog mora. Oni pak koji žive uz Jadran služe se srednjim i manjim lađama. Lađama srednje veličine ne plove sredinom mora već između vanjskih i srednjih ili između srednjih otoka i kopna. Na taj su način izbjegavali velike valove i morskiju struju, a s naseljenih otoka su pribavljali potrebne namirnice i vodu. Oni koji se služe manjim lembima, koji su ponajviše tjerani veslima, pratili su obalu kopna te napredovali sigurnijim i mirnijim, premda dužim, putem. Ako zaprijeti vjetar, veslima su se dohvatili poznatih luka na kopnu ili na obližnjim otocima. Kad se smiri nevrijeme i vrati povoljno vrijeme, lako su se iz njih otiskivali na daljnju plovidbu⁶. Fascinantno je, kako je Lučić sažeto ukazao na bitne odrednice starih plovidbi, koje u krajnjoj liniji vrijede i danas, uz drugu tehnologiju. Pored svega toga, svjedoci smo svakog ljeta, kada Jadran preplave moreplovci-amateri iz kopnenih i udaljenih krajeva i stradavaju u nepredvidljivim vremenima naglih promjena na moru. More je moćni prirodni element, koji se često „poigra“ s ovakvim nazovi mornarima i sa suvremenim tehnikama. Za njih bi vrijedile i danas opomene, koje je Hesiod napisao prije 27 st. Lučić je svoje izlaganje popratio potankom raščlambom antičkih vrela i naselja na obali i otocima. Te njegove analize i poznavanje mogu se i danas prihvatiti. Iz ove spomenute pojedinosti vidljivo je koliko je ovaj povjesničar temeljit i pronicljiv u obradi i drugih pitanja, pa zvuči potpuno suvremeno. Kao Trogiranin iz drevnog primorskog naselja, koje je nekada davno bilo otok, dobro je poznao čudi mora, ali i antičku topografiju širokoga jadranskoga područja. Po tome je njegov pristup u mnogočemu i danas iznenađujuće suvremen i može biti poticajan i koristan svakome tko se bavi sličnim pitanjima. Pouka, treba čitati naše stare pisce, koji su znali svoj posao, ponekad i bolje od nas samih, a osobno nikad nisam volio one koji su ignorantski pristupali tim našim prethodnicima, misleći da povijest počinje s njima, a ima ih, nažalost, uvijek, pa i danas među nama.

Lučićev boravak u Rimu, prijateljstvo i suradnja sa Stjepanom Gradićem (1613 – 1683.), Dubrovčaninom i uglednim članom rimske intelektualne elite uveli su ga u krug švedske kraljice Kristine, koja je privučena klimom i ljepotom juga napustila svoj hladni i tamni švedski sjever i našla novi život u Rimu. Gradić je bio ravnatelj Vatikanske knjižnice i omogućio Lučiću rad na njenim rukopisima i djelima. Zajedno su oplakivali tragičan potres u Dubrovniku 1667. g. Ovaj hrvatski

intelektualni dvojac ostavio je nezaobilazne priloge hrvatskoj povijesti i kulturi te zaslužuju trajno proučavanje svoje bogate ostavštine⁷, kao i drugi hrvatski velikani koji su zbog tragičnih domaćih prilika lutali Europom, koja im nije bila odveć susretljiva.

II.

Niz stručnjaka je, s većim ili manjim uspjehom, pisao o antičkim prometnicama na našoj obali i plovidbama duž obale. To su nezaobilazni F. Bulić i J. Alačević u ranim godištim *Vjesnika za arheologiju i historiju dalmatinsku*, tj. *Bullettino dalmato*. Prometnice su od pamtiviljeka povezivale more i zaleđe, ali dublja je unutrašnjost ostajala po strani. Austrijsko preuzimanje Bosne i Hercegovine 1878. g. označilo je pomak i vraćanje ovog dijela turske Azije u krilo Europe. Arheolozi su dali velik doprinos tome poslu, posebno Č. Truhelka, K. Patsch, G. Radimsky, F. Balliff i dr. Pokrenuli su procese koje su nastavili drugi vrijedni djelatnici. Filip Balliff je u svoje vrijeme (1893. g.) napisao kapitalno djelo o rimskim cestama u Bosni i Hercegovini, što je 1960. g. ažurirao E. Pašalić. Nije moguće u ovom sažetom tekstu navoditi sve vrijedne prethodnike. Pisao sam o tome u svom pregledu antičke arheologije u Hrvatskoj⁸, kao i u drugim tekstovima.

Jedno od ključnih otkrića bio je nalaz natpisa o izgradnji rimskih cesta u provinciji Dalmaciji, koje je gradio namjesnik Publije Kornelije Dolabela (14 – 21. g. posl. Kr.) s vojnicima VII. i XI. rimske legije, koji su činili dalmatinski garnizon. Natpise su sačuvali srednjovjekovni Splićani, koji su ih ugradili u zvonik sv. Duje, a otkriveni su prilikom rekonstrukcije zvonika krajem 19. st. Th. Mommsen ih je objavio u svome Korpusu latinskih natpisa (CIL)⁹, danas se čuvaju u Arheološkom muzeju u Splitu. Ovim nalazom povjesničari i arheolozi dobili su prvorazredni dokument za upoznavanje prometne mreže antičkog Ilirika i Dalmacije kao i topografije zbog spominjanja 10-ak naziva, naselja, plemena, brda i rijeka (*Andetrium*, *Hedum castellum Daesitiatum*, *Beuci*, *Oseriates*, *Bathinus flumen* i dr.). Stoga su ovi natpisi u trajnom interesu stručnjaka. Treba spomenuti i rad M. Abramića, koji je također bio pionirski tekst u svoje vrijeme¹⁰.

Trebalo je, međutim, proći skoro sedam desetljeća do pojave zaslužnog znanstvenika i stručnjaka, plemenitog čovjeka i kolege Ive Bojanovskog (1915 – 1993.), koji je svojim proučavanjem prometnica u antičkoj Dalmaciji ostvario nove domete u stoljetnim istraživanjima. Vi-

⁶ Tako B. Kuntić Makvić navodi u prijevodu djela I. Lučića; LUČIĆ, 1986, 191 – 192.

⁷ KRASIĆ, 1987, str. 521

⁸ ZANINOVIĆ, 1986, 1 – 71 s opsežnom bibliografijom do 1987.g.; ZANINOVIĆ 1993, 140 – 141.

⁹ CIL, III, 3201, 3198b; CIL, III, 3198a, 10156a, 3200.

¹⁰ ABRAMIĆ, 1926 – 1927, 139 – 155.

šegodišnji rad na tom polju temeljito je prikazao u svojoj doktorskoj disertaciji pod nazivom *Dolabelin sistem cesta u rimskoj provinciji Dalmaciji*¹¹. Bojanovski je bio veliki djelatnik u arheološkoj struci, klasično obrazovan i jedinstven po tome što je obišao sve prometnice koje je opisivao i osobno pronalazio u tragovima¹². Može se reći da je malo stručnjaka u Europi načinilo takav podvig za svoja proučavanja. Stoga su njegovi opisi svih glavnijih bosansko-hercegovačkih i mnogih drugih antičkih prometnica vrelo prvoga reda za poznavanje ove problematike, koji će po tome dugo ostati primjer i poticaj studijama ovoga ključnog nasljeđa za poznavanje naše antičke prošlosti. On, naime, nije napisao samo ovo djelo, nastavio je i dalje istraživao lokacije prometnica u istočnoj Bosni. To su ujedno izvrsne studije u kojima je uspješno rješavao brojna topografska pitanja, temeljena na vlastitim terenskim istraživanjima. Koristi sva dostupna vrela, ostatke naselja, natpise, miljokaze, novce i sve što mu pomaže za cjeloviti pristup problemima.

Mora se također spomenuti i drugo njegovo klasično djelo *Bosna i Hercegovina u antičko doba*¹³. To je fundamentalno djelo velikog poznavatelja antike Ilirika i Dalmacije. Bojanovski na svakoj stranici problemski i poticajno prikazuje složena pitanja ove davne povijesti kroz pristupačan tekst, ali zato ne na manje lucidan i znanstveni način¹⁴.

Kao mladi asistent, simbolički sam, na neki način, objavio prvu raspravu koja je bila posvećena prometnoj vezi između dvaju antičkih središta otoka Hvara¹⁵. Hvar je izduženi goroviti otok, kojeg brdski lanac visine od 300 do 600 me dijeli u njegovom zapadnom dijelu u dužini od oko 300 km na dvije odvojene cjeline, sjevernu i južnu, svaka je negdje više manje strma i svaka strana ima svoje vjetrove i svoja posebna geološka područja za poljoprivredu. Vjetrovi su potopili mnoge antičke i druge lađe, kada to možda i nisu očekivali, ali i hvarski kanali znaju biti i te kako opasni za plovidbu. O tome govore mnogi ostaci antičkih lađa sa svojim, danas više ili manje, opljačkanim amforama, koje je M. Jurišić registrirao u svojim tekstovima, kao i drugi istraživači (M. Petrić, B. Dumančić, M. Orlić, N. Cambi, Z. Brusnić, I. Radić Rossi, S. Gluščević). Hvar je dakle, do izgradnje ceste za vozila 1938. g., bio izrazito podvojen na svoju istočnu i zapadnu stranu. *Pharos* – Stari Grad, kojeg su utemeljili Parani 385/4. g. pr. Kr., nalazio se u jednom od najljepših i najdubljih jadranskih otočnih zaljeva. Na jugozapadnom kraju otoka nalazilo se također staro ilirsko naselje u koje su pomorci trajno zalazili, jer je svojstvo te luke da se nalazi na obaveznom smjeru plovidbe

svih lađa, koje su tu nalazile sklonište, vodu, popravke i ostale potrebite stvari. Čini se da domaći Iliri, ovdje čvrsto prisutni s dvije gradine na udaljenosti 300 m zračne linije, nisu dozvoljavali trajno naseljavanje. Grčki novci i ostalo, međutim, ukazuju na prisutnost u ovoj luci, a čini se da su nakon propasti sirakuške prevlasti ovdje utemeljili naseobinu Herakleju, koja kuje vlastite novce, ponajviše nađene na lokalitetu i u Hvaru. Ta je emisija kratko trajala i nestaje u 3. st. pr. Kr.¹⁶, vjerojatno s jačanjem ardijske prevlasti. U vrijeme kada su ova naselja spajali praktički obični poljski putevi, bilo je potrebno od 4 do 5 sati jahanja na muli, mazgi ili konju. Isto tako putovanje morem bilo je jako neugodno i trebalo je 2 do 3 sata da bi se prešla udaljenost između dviju luka. Ako je lađa polazila iz uvale Vira, koja je bila sjeverna luka hvarske gradine onda je taj put mogao biti kraći za nešto manje od sata. Međutim i to je s onim plovidbenim sredstvima, veslima i jedrima, često dolazilo u pitanje, radi neugodnih vjetrova, bure i sjeverozapadnog vjetrova ili tramontane, pa je naprosto trebalo čekati da se vjetar smiri, a tako je bilo tijekom čitave godine, pa i ljeti. To je, naravno, imalo povijesne i arheološke implikacije, kako na razvitak ovih luka, tako i čitavog otoka i njegove antike.

Ono što je posebnost naše jadranske obale od Trsta do Grčke su obalne gradine, koje nadziru čitav plovidbeni put Jadranom i dalje, na kopnu i na otocima. Taj drevni tip naselja donijeli su već Indoeuropljani, koji su smijenili i prevladali neolitičare već početkom brončanog doba, a to je u ovim našim predjelima ponegdje već oko 2200. g. pr. Kr. Gradina je bila sv. Just u Trstu, Poreč je imao gradine Picugi i sv. Anđel, Pula je izvorno na središnjem brežuljku bila gradina, Nezakcij je gradina iznad zaljeva Budave. Tolika druga gradinska naselja su poznata duž obale: Tarsarica, Senia, pa dalje obalom i otocima Krkom, Cresom, Lošinjem i dalje prema jugu od Salone, Brača i Hvara do Dubrovnika, Risna i Skadra. Dakle, čitav jadranski plovni put nadzirale su ove gradinske naseobine gdje nitko nije mogao proći, a da ne bude opažen. Istočna hvarska gradina Vela Glava pruža pogled, praktički od Korčule do Šibenika i od Visa do italske obale. Impresivno je, kako su ovi davni stanovnici znali iskoristiti ova povišena naselja za kontrolu većih ili manjih morskih prostora, a time i prevlast koju su osiguravale njihove lađe. Ova gradinska naselja su tvorila svojevrsni obrambeni sustav, koji je s druge strane tvorio jednu cjelinu, kojom su svi otoci i obala bili povezani. Signalizacija se vršila vatrom koju je Polibije opisao (Polyb., X, 42 – 48), te je to od davnine dobro

¹¹ Obranio ju je na Filozofskom fakultetu u Zagrebu 8. srpnja 1971. g. pred komisijom: D. Rendić Miočević, M. Suić, M. Zaninović. Bio je tada mladi docent i od tada je počelo naše trajno prijateljstvo sve do njegovog fizičkog kraja u tragičnim okolnostima Domovinskog rata, kada su mu četničke bombe uništile stan u Sarajevu s cjelokupnom knjižnicom i rukopisima, što je ubrzalo njegovu smrt kao izbjeglice u Dubrovniku, a bio je rodom iz Konavla.

¹² ZANINOVIĆ, 2006, 7 – 21; ZANINOVIĆ, 1993, 140 – 141.

¹³ Izdanje Centra za balkanološka ispitivanja Akademije Bosne i Hercegovine, knj. 66/6, Sarajevo 1988, str. 432

¹⁴ U svoje vrijeme bio sam recenzent ove knjige uz prof. A. Benca. Danas često koristim njegove tekstove i nosim u srcu i sjećanju spomen na ovoga velikog i plemenitog čovjeka i kolegu, koji je uzgred rečeno, zbog svog hrvatskog podrijetla na svoj način bio građanin drugog reda u zemlji u kojoj je djelovao. Trebao je biti član njihove Akademije, ali to nikada nije uspio postati. Međutim, njegovo djelo će dugo živjeti i čuvati zahvalnost mnogih stručnjaka.

¹⁵ ZANINOVIĆ, 1958, 5 – 12; ZANINOVIĆ, 1995, 139 – 168.

¹⁶ ZANINOVIĆ, 2008, 143 – 156.

funkcioniralo. Trag toga nalazi se u imenu Gračišće, gradina koja je čuvala ulaz u Starigradski zaljev s južne strane. Gradina se naziva i grčkim toponimom Lompić, a uvala s istočne strane Lampesa (*lampás, lampdos*, grč. svjetiljka, zublja). Znači da su i Iliri s uspjehom koristili ovaj sustav. Iznad Farosa nalazi se velika gradina Purkin kuk, a sjeverno od Farosa na suprotnoj strani od naselja Gravica¹⁷.

Rani povijesno poznati gospodari Jadrana bili su Liburni, koji su prema Strabonu (VI, 2, 4) držali i Korkiru (Krf), možda već i u 10 st. pr. Kr., što znači da su imali i brodovlje koje je tu prevlast održavalo, kao i njihovu prisutnost na dijelovima apeninske obale. Korintska talasokracija je krajem 8. st. pr. Kr. Liburne uklonila s Korkire, pa su se postupno morali povlačiti u svoj kasnije izvorno područje od Krke do Raše u Istri. Liburni, međutim, nisu prihvatili naseljavanje Grka u taj svoj prostor; trgovinu da, ali naseljavanje ne. Tek ih je carski Rim, točnije Oktavijan u svome pohodu konačno uklopio u svoj sustav, ali su određenu specifičnost zadržali tijekom čitave antike¹⁸.

Tko je želio omesti prevlast na Jadranu, kao uostalom i drugdje, morao je raspolagati i pomorskom moći. To je posjedovao Dionizije Sirakuški koji je ostavio trajne tragove i na našoj obali. Nakon njega to su bili Ardijejci koji su za trajanja svoje države vladali morem i bili, kako to bilježi Plinije Stariji (*Nat.hist.*, III, 143): „... *populatores quondam Italiae – nekoć pljačkaši Italije*“. Slično kasnije bilježi i Apijan (*Illyr.*, X, 3) da su „... *Ardiaíots, ta thalassia óntes áristoi... Kai nautikoi mèn epitoís Ardiaíois egénonto Liburnoi, génos héteron Illyrión*“ – „*Ardijejci su najbolji na moru... i pomorci uz koje stoje Liburni, drugo ilirsko pleme*“. Dakle, ovi i drugi antički pisci bilježe pomorske vještine i vojničke kvalitete starih stanovnika naše jadranske obale, koji su u određenim povijesnim razdobljima ostvarivali svoju prevlast. Među ove spadaju i Histri u predrimsko vrijeme, koji su svojim brodovljem i središtima poput Nezakcija, Pole, Parentija i drugim gradinskim naseljima nadzirali pomorski pro-

met duž svojih obala još u vremena jantarskog puta i mikenskih plovidba od 14. st. pr. Kr.¹⁹

V.

Hrvatski su arheolozi dali svoje vrijedne priloge o ovoj tematici na koju sam htio upozoriti ovim člankom vezanim uz neke posebnosti antičkog prometa duž istočnog Jadrana. Ova je tematika neiscrpna, te je odlična zamisao Znanstvenog savjeta Međunarodnog istraživačkog centra za arheologiju i njegovog vodstva posvetiti jedno tematsko savjetovanje plovidbama, pomorskim i kopnenim putovima. Zadnjih nekoliko desetljeća bilo je korisnih publikacija na ove teme²⁰, ali svaka godina nosi neka nova otkrića na koja se mora reagirati²¹. Hrvatska još uvijek nema cjeloviti prikaz naših spoznaja o antičkim pomorskim i kopnenim putovima, što je Bojanovski učinio za Bosnu i Hercegovinu. Bilo bi dobro da neki mlađi kolega u okviru disertacije prikupi sve podatke i iznese cjelokupnu dosada poznatu građu na ovu temu (npr. miljokaze, podmorske ostatke pristaništa, brodolome itd.), tako da uklonimo ovu bijelu mrlju jednom nužnom sintezom za hrvatsku obalu Jadrana. Možda su pomorski putovi bili nešto bolje sreće, što će pokazati i ovaj tematski svezak časopisa. Svaki prilog koji raspravlja temu plovidbe i putova u davnim stoljećima, pa i danas, daje svoj doprinos upoznavanju kako opće slike tako i posebnosti jadranskog priobalja, a naša obala sa svojim otocima bila je oduvijek otvorena svim moreplovcima i trgovcima koji su dolazili s dobrim namjerama. Radeći, dakle, na antičkim i drugim proučavanjima starih plovidbi i plovila, pomorskim rutama i orijentaciji na moru daje se velik autentični doprinos pomorske povijesti sredozemne i europske uljudbe kao najljepšim izvoristima humanizma, plemenitih i nesebičnih pothvata u prohujalim stoljećima, koja i danas nadahnjuju svojom ljudskom hrabrošću i dostojanstvom.

¹⁷ ZANINOVIĆ, 2000, 37 – 47.

¹⁸ ZANINOVIĆ, 1988, 43 – 67;

ZANINOVIĆ, 1990, 47 – 64.

¹⁹ ZANINOVIĆ, 1994a, 179 – 188;

MIHOVIĆ, 2001; ZANINOVIĆ, 2005,

115 – 136; ZANINOVIĆ, 2005a, 5 – 24;

ROSADA, 1999.

²⁰ Vidi i: ZANINOVIĆ, 1987.

²¹ Spomenimo npr. nekoliko važnijih naslova izdanja: *La Venetia nell'area padano-danubiana. Le vie di comunicazione* (urednici M. Pavan i G. Rosada), Padova 1990 (ZANINOVIĆ, 1990a, 183 – 195; BULAT, 1990, 419 – 431; JURKIĆ-GIRARDI, 1990, 447 – 451; MARIN, 1990, 453 – 469; RENDIĆ-MIOČEVIĆ D., 471 – 485; te: *Les routes de l'Adriatique antique. Géographie et économie* (urednici: S. Čače, A. Kurilić, F. Tassaux), Bordeaux-Zadar 2006 (ARNAUD, 2006, 39 – 53; KURILIĆ, 2006, 55 – 61; KOZLIČIĆ-BRATANIĆ, 2006, 107 – 124; MILETIĆ, 2006, 125 – 136). Posebno treba uvažavati studije L. Bosija, koji je obradio i istarske komunikacije (BOSIO i dr., 1985; BOSIO, 1991) i za Poreštinu A. Šonje (ŠONJE 1991). Za druge autore vidi bibliografiju u navedenom djelu M. Jurišića. Vidi i katalog izložbe *Antički Grci na tlu Hrvatske*, Zagreb 2010.

LITERATURA

- ABRAMIĆ 1926 – 27: M. Abramić, *O novim miljokazima i rimskim cestama u Dalmaciji*, Vjesnik za arheologiju i historiju dalmatinsku, 49, Split, 139 – 155.
- ARNAUD 2006: P. Arnaud, *La navigation en Adriatique de après les données chiffrées des géographes ancient*, Les routes de l'Adriatique antique. Géographie et économie, Bordeaux-Zadar, 39 – 53.
- BOSIO 1985: L. Bosio i dr., *Aquileia. La Dalmazia e l'Ilirico*, Antichità Altoadriatiche, 26, sv. I. i II, Udine.
- BOSIO 1991: L. Bosio, *Le strade romane della Venetia e dell'Histria*, Padova.
- BULAT 1990: M. BULAT, *Neuere untersuchungen des antiken Mursas*, La Venetia nell'area padano-danubiana. Le vie di comunicazione, Padova, 419 – 431.
- CASSON 1973: L. Casson, *Ships and Seamanship in the Ancient World*, Princeton Univ. Press, Princeton N.J., 3. izdanje.
- JURIŠIĆ 1983: M. Jurišić, *Prilog poznavanju ilirskog brodovlja na Jadranu do 2. st.pr.n.e.*, Prinosi Odjela za arheologiju, 1, Zagreb, 5 – 15.
- JURIŠIĆ 2000: M. Jurišić, *Ancient Shipwrecks of the Adriatic – Maritime transport during the first and second centuries A.D.*, BAR Intern, Ser. 828, Oxford.
- JURKIĆ GIRARDI 1990: V. Girardi Jurkić, *I risultati delle recenti indagini scientifiche ed archeologiche in Istria nel contesto della sua posizione strico-culturale di confine tra l'oriente e l'occidente*, La Venetia nell'area padano-danubiana. Le vie di comunicazione, Padova, 447 – 451.
- KOZLIČIĆ 1990: M. Kozličić, *Historijska geografija istočnog Jadrana u starom vijeku*, Književni krug, Split.
- KOZLIČIĆ-BRATANIĆ 2006: M. Kozličić – M. Bratanić, *Ancient Sailing Routes in Adriatic*, Les routes de l'Adriatique antique. Géographie et économie, Bordeaux-Zadar, 107 – 124.
- KRASIĆ 1987: S. Krsić, *Stjepan Gradić (1613 – 1683.), život i djelo*, Jugoslavenska akademija znanosti i umjetnosti, Zagreb.
- KURELAC 1994: M. Kurelac, *Ivan Lučić Lucius*, Zagreb.
- KURILIĆ 2006: A. Kurilić, *Epigraphy as a Source for the Topography of Roman Liburnia*, Les routes de l'Adriatique antique. Géographie et économie, Bordeaux-Zadar, 55 – 61.
- LUČIĆ 1986: I. Lučić, *O kraljevstvu Dalmacije i Hrvatske*, Latina et Graeca VPA, Zagreb.
- MARIN 1990: E. Marin, *Salone. Un profil de la ville à renouvelir: à propos de recherches récentes*, La Venetia nell'area padano-danubiana. Le vie di comunicazione, Padova, 453 – 469.
- MIHOVILIĆ 2001: K. Mihovilić, *Nesactium, nalazi 1900 – 1953*, Monografije i katalogi, 11, Arheološki muzej Istre, Pula
- MILETIĆ 2006: Ž. Miletić, *Roman Roads along the Eastern Adriatic: State of Research*, Les routes de l'Adriatique antique. Géographie et économie, Bordeaux-Zadar, 125 – 136.
- NOVAK 1962: G. Novak, *Jadransko more u sukobima i borbama kroz stoljeća*, Vojno delo, Beograd.
- RENDIĆ -MIOČEVIĆ 1990: D. Rendić Miočević, *Il Municipium Riditarum (Rider) in Dalmazia nelle recente ricerche archeologico-epigrafiche*, La Venetia nell'area padano-danubiana. Le vie di comunicazione, Padova, 471 – 485.
- SUIĆ 1955: M. Suić, *Istočna jadranska obala u Pseudoskylakovom Periplusu*, Rad, Jugoslavenska akademija znanosti i umjetnosti, knj. 306, Zagreb.
- SUIĆ 2003: M. Suić, *Antički grad na istočnom Jadranu*, II. izdanje, Golden marketing, Institut za arheologiju, Zagreb.
- ŠONJE 1991: A. Šonje, *Putevi i komunikacije u prethistoriji i antici na području Poreštine*, Poreč-Pazin, 1 – 113.
- ZANINOVIĆ 1958: M. Zaninović, *O pitanju kopnene veze između dvaju antičkih središta otoka Hvara*, Opvscula archaeologica, 3, Zagreb.
- ZANINOVIĆ 1987: M. Zaninović, *Antička arheologija u Hrvatskoj*, Opvscula archaeologica, 13, Zagreb.
- ZANINOVIĆ 1988: M. Zaninović, *Liburnia militaris*, Opvscula archaeologica, 13, Zagreb, 43 – 67.
- ZANINOVIĆ 1990: M. Zaninović, *Histri i Liburni prema rimskoj ekspanziji*, Diadora, 12, Zadar, 47 – 64.
- ZANINOVIĆ 1990a: M. Zaninović, *La costa dalmata e la decima regio*, La Venetia nell'area padano-danubiana. Le vie di comunicazione, Padova, 181 – 195.
- ZANINOVIĆ 1993: M. Zaninović, *Ivo Bojanovski – In memoriam (1915 – 1993.)*, Obavijesti, Hrvatsko arheološko društvo, 25/3, Zagreb, 240 – 141.

- ZANINOVIĆ 1994: M. Zaninović, *Ranokršćanske crkve kao postaje plovnog puta duž istočnog Jadrana*, Vjesnik za arheologiju i historiju dalmatinsku, 86, Split, 125 – 145.
- ZANINOVIĆ 1994a: M. Zaninović, *Apsorus, Crexa e Nesactium. Bado sulla rotta marittima adriatica*, Quaderni di archeologia del Veneto, 10, Padova, 179 – 188.
- ZANINOVIĆ 1995: M. Zaninović, *Hvar od pretpovijesti do dolaska Hrvata*, u: M. Mihovilović i suradnici, Otok Hvar, Matica hrvatska, Zagreb, 135 – 168.
- ZANINOVIĆ 2000: M. Zaninović, *Hvar – Otok kao zatvoreni obrambeni sustav u protohistoriji i antici*, Histria antiqua, 6, Pula, 37– 47.
- ZANINOVIĆ 2004: M. Zaninović, *Antički Grci na našoj obali*, Arheološki radovi i rasprave, 14, Zagreb, 1 – 57.
- ZANINOVIĆ 2005: M. Zaninović, *Zemljopisno-povijesni položaj pula Parentija i Nezakcija*, Histria archaeologica, 36, Pula, 115 – 136.
- ZANINOVIĆ 2005a: M. Zaninović, *Apsorus i Crexa na jadranskom putu*, Senjski zbornik, 32, Senj, 5 – 24
- ZANINOVIĆ 2006: M. Zaninović, *Ivo Bojanovski i njegovi prilozi antici hrvatske obale*, Hrvatska misao, Časopis za umjetnost i znanost, 39-40/28, Matica hrvatska, Sarajevo, 7 – 21.
- ZANINOVIĆ 2008: M. Zaninović, *Još o hvarskoj Herakleji/ A little more on Hvar's Herakleia*, Vjesnik za arheologiju i povijest dalmatinsku, Split, 143 – 156.

SUMMARY

SOME PARTICULARITIES OF ANCIENT SEA TRAFFIC IN THE EASTERN ADRIATIC

Marin ZANINOVIĆ

The Adriatic Sea is a large arm of the Mediterranean. Due to its position, it offered the shortest route to the north Italic plains and across the Alpine passes to Noricum, Rhaetia and Germania. This sea route was used in ancient times, as demonstrated by archaeological finds and sunken ship cargoes. The route had also connected remote Mediterranean areas since the early days of mankind, as shown by Palaeolithic finds and, in particular, Neolithic finds of the earliest Impresso and Cardium pottery. A particular trait of the Adriatic is the geographic difference between the eastern Illyrian and western Apennine coasts. The Apennine coast is devoid of islands and bays suitable for navigation, while our eastern coast is protected by one thousand five hundred islands and islets, which favoured navigation by offering protected channels between firm land and the islands. Ivan Lučić, a Croatian historian, had asserted the existence of three antique naval routes as far back as the 17th century. One route, used by larger vessels, was on the open sea, another was between the islands, and the third ran along the coast. The coastline consists of mountain ranges (Velebit, Mosor, Biokovo and Orjen) between which rivers run to the sea. Land routes for humans, livestock and goods led along river gorges from the interior to the coast. Another distinctive trait of the eastern Adriatic coast is the presence of a large number of hill forts, both on the coast and islands, which appeared during the Early Bronze Age at the time that the Indo-Europeans arrived. They were built on strategic hills and could be used to oversee all navigation routes. The Amber Road ran along our coast in the 13th century BC. This route also ran through the Iapodic lands in western Croatia. There is also evidence of contacts between Mycenaean ships and prehistoric hill forts on the island of Brač (Škrip) and in Istria (Monkodonja). Numerous antique writers noted the naval and military qualities of the ancient peoples who lived along our coast and exercised supremacy in different historical periods. These included the Histri, who lived in pre-Roman times and who controlled the routes along the Istrian coast using their ships and hill-fort centres.

Jadransko more je velik zaljev Sredozemlja i po svom položaju čini najkraći put do sjeverne italske ravnice, preko alpskih prijevoja do Norika, Retija i Germanije. Taj plovidbeni put funkcionira od najdavnijih vremena, o čemu svjedoče arheološki nalazi i potonuli brodovi. Posebnost ovoga mora je zemljopisna različitost između istočne ilirske i zapadne apeninske obale. Istočnu štite brojni otoci, koji su olakšavali plovidbu zaštićenim kanalima između otoka. Povjesničar Ivan Lučić, već je u 17. st. ustvrdio postojanje triju plovidbenih linija. Jedna otvorenim morem za veće lađe, druga između otoka i treća bliže obali. Obalu čine zatvoreni planinski lanci između kojih se probijaju ušća rijeka uz klance kroz koje se odvijao transport roba i ljudi u unutrašnjost kopna. Kada se npr. govori o plovidbi Jadranom u antici, spominje se tri vrste antičkih lađa, koje su ulazile u naše more. To su veće lađe za dugačak put, koje su izbjegavale italsku obalu bez luka i ilirske otoke, te usmjeravaju plovidbu sredinom Jadranskog mora. Oni pak koji žive uz istočnu obalu služe se srednjim i manjim lađama. Lađama srednje veličine ne plove sredinom mora već morskim prolazima između vanjskih i srednjih ili između srednjih otoka i kopna. Na taj su način izbjegavale velike valove i morsku struju, a s naseljenih otoka su pribavljali potrebnu živež i vodu. Oni koji su se služili manjim lembima, ponajviše tjerani veslima, pratili su obalu kopna te napredovali sigurnijim i mirnijim, premda dužim, putom. Ako zaprijeti vjetar, veslima su se dohvatili poznatih luka na kopnu ili na obližnjim otocima. Kad se nevjeme smirilo, lako su se iz njih otiskivali na daljnju plovidbu. Fascinantno je, kako je Lučić sažeto ukazao na bitne odrednice starih plovidbi.

More je neukrotiv element opasan za plovidbu u svako doba godine. To je već u počecima grčke povijesti napisao veliki Hesiod, koji je doduše bio izrazito kopneni čovjek iz Beotije, pa je našao za shodnu utvrditi, da se treba držati podalje od mora, a ako se već mora ploviti onda je to razdoblje od 15 dana nakon ljetnog solsticija, a to su srpanj i kolovoz. Vegecije kao bolji profesionalac savjetuje da je to razdoblje od 27. svibnja do 14. rujna, a krajnji su granični datumi od 10. ožujka do 10. listopada. To je vrijedilo tijekom čitave antike, pa i u srednjem vijeku. Plovidba u kasnoj jeseni i u zimi bila je svedena na najnužnije potrebe, u prvom redu na one vojne. Luke su bile hibernirane i čekalo se sljedeće proljeće. Opasnost jadranskih plovidba zabilježio je Pseudo Skimno u svojoj *Periegezi* i koji je živio na prijelazu iz 3. u 2. st. pr. Kr. Mora se spomenuti poznati priručnik o antičkoj plovidbi poznat pod nazivom *Periplus*, autora Pseudo Skilaka, napisan krajem 4. st. pr. Kr., između 330. i 320. g. Bio je to praktični priručnik za plovidbu Sredozemljem, namijenjen moreplovcima, koji je registrirao tada poznate glavne luke, njihove međusobne udaljenosti, te narode i plemena u čijim se područjima te luke nalaze.

O izgradnji rimskih cesta u provinciji Dalmaciji govori natpis Publija Kornelija Dolabele (14. – 21. g. pr. Kr.), a Dolabelin sistem cesta u Dalmaciji je temeljito obradio Ivo Bojanovski u svojim djelima i istraživanjima.

Značajka istočne obale Jadrana je velik broj gradina, koje se javljaju u rano brončano doba dolaskom Indoeuroljuna i koje se nalaze na obali i na otocima. One u pravilu nadziru sve plovidbene putove, jer su ih stanovnici formirali na strateškim uzvisinama. Našom je obalom išao i jantarski put, u 13. st. pr. Kr., koji se protezao i preko japodskog područja u zapadnoj Hrvatskoj, a postojali su kontakti i mikenskih lađa s prapovijesnim gradinama na Braču i u Istri. Čitav jadranski plovni put nadzirale su ove gradinske naseobine i nitko nije mogao proći a da ne bude opažen. Istočna hvarska gradina Vela Glava pruža pogled, praktički od Korčule do Šibenika i od Visa do italske obale. Ova gradinska naselja su tvorila svojevrsni obrambeni sustav, koji je s druge strane tvorio jednu cjelinu, kojom su svi otoci i obala bili povezani. Signalizacija se vršila vatrom, koju je opisao Polibije, te je to od davnine dobro funkcioniralo. Trag toga nalazi se u imenu Gračišće, gradina koja je čuvala ulaz u Starigradski zaljev s južne strane. Gradina se naziva i grčkim toponimom Lompic, a uvala s istočne strane Lampesa (lampás, lampdos, grč. svjetiljka, zublja). Znači da su i Iliri s uspjehom koristili ovaj sustav.

Mnogi antički pisci bilježe pomorske i vojničke kvalitete starih stanovnika naše jadranske obale, koji su u određenim povijesnim razdobljima ostvarivali svoju prevlast. Rani povijesno poznati gospodari Jadrana bili su Liburni, koji su prema Strabonu držali i Korkiru, možda već i u 10. st. pr. Kr., što znači da su imali i brodovlje koje je tu prevlast održavalo, kao i njihovu prisutnost na dijelovima apeninske obale. Korintska talasokracija Liburne je krajem 8 st. pr. Kr. uklonila s Korkire, pa su se postupno morali povlačiti u svoje kasnije izvorno područje od Krke do Raše u Istri. Liburni, međutim, nisu prihvatili naseljavanje Grka u taj svoj prostor, trgovinu da, ali naseljavanje ne. Tek ih je carski Rim, točnije Oktavijan u svome pohodu konačno uklopio u svoj sustav, ali su određenu specifičnost zadržali tijekom čitave antike. U predrimsko vrijeme spominju se i Histri, koji su svojim brodovljem i gradinskim središtima (*Nesactium, Pola, Parentium*) nadzirali promet duž istarske obale.