

KARTOGRAFSKI IZVORI ZA REKONSTRUKCIJU I PRAĆENJE RAZVOJA PROMETNIH KOMUNIKACIJA¹

CARTOGRAPHIC SOURCES IN THE RECONSTRUCTION AND DEVELOPMENT OF TRAFFIC COMMUNICATIONS

Mirela Slukan Altić

Institut društvenih znanosti Ivo Pilar
Marulićev trg 19/I
HR-10000 Zagreb

Republika Hrvatska

Primljeno: 25. 7. 2003.

Prihvaćeno: 23. 7. 2004.

Rad ima dvije pozitivne recenzije

UDK/UDC 930.2:912.43>(497.5):656.1(091)
656.1(497.5)(091);<930.2:912.43

Izvorni znanstveni rad

Original scientific paper

Sažetak

Na temelju istraživanja izvorne arhivske građe autorica je prvi put identificirala i objedinila sve relevantne kartografske izvore za rekonstrukciju i praćenje razvoja prometnih komunikacija na području hrvatskih zemalja. Spomenuti kartografski izvori imaju osobitu vrijednost ne samo kao povijesni dokument prometnog i gospodarskog razvoja, nego i važnu ulogu u rekonstrukciji više nepostojećih povijesnih prometnih komunikacija. Poznavanje razvoja prometnih komunikacija kao jednog od dominantnih čimbenika razvoja ima važnu ulogu u sagledavanju razvoja i prostorne organizacije hrvatskog prostora tijekom povijesti. S obzirom na originalnost podataka koje donose, svi navedeni kartografski izvori vrednovani su kao izvor za hrvatsku povijest.

Ključne riječi: prometne komunikacije, kartografski izvori, povijest

Key words: traffic communications, cartographic sources, history

Uvod

Putovi su kao ključne arterije prostora oduvijek imali presudnu ulogu u životu ljudi. Putovi nisu samo trasa kretanja ljudi i roba, o njima je ovisilo kretanje vojski, kontrola i integracija osvojenih područja, širenje kulturnih utjecaja i prijenos informacija. Prometna povezanost i danas je ključni preduvjet svakog regionalnog razvoja. No, gledajući stare kartografske izvore, to se na prvi pogled ne bi dalo zaključiti. S iznimkom rimskih itinerara, stare karte u pravilu ne prikazuju prometne komunikacije. Podrazumijevalo se da su naselja povezana nekom vrstom prometnice pa se smatralo da to nije potrebno posebno označavati. Pojava

¹ Pod pojmom "prometna komunikacija" podrazumijevamo prometnice u širem smislu. Naime, naziv "cesta", s izuzetkom građenih putova rimskog doba, kao tehnički pojam koristi se u hrvatskom prostoru tek od početka 18. stoljeća. Kako se ovaj rad odnosi na razdoblje do početka 19. stoljeća, za srednjovjekovne i dio komunikacija novog vijeka korišten je izraz "put". Također valja napomenuti da ovdje nije obrađena gradnja svih važnih prometnih pravaca, nego je vrijednost kartografskih izvora pri rekonstrukciji i praćenju putova prikazana samo na odabranim primjerima.

prometnica na kartama u razdoblju dijela starog i novog vijeka, odnosno njihov izostanak u razdoblju cijelog srednjeg i početka novog vijeka nije slučajan. Odnos prema prometnicama na kartama održava njihov status u stvarnosti.

Naime, s izuzetkom ratnih situacija koje su, osim kretanja vojski, često izazivale i velike migracijske turbulencije te kretanja transhumantnih stočara čija je trasa kretanja pak bila određena kvalitetom pašnjaka, pokretljivost ljudi tijekom srednjeg i ranonovovjekovnog razdoblja bila je razmjerno mala. U takvim ratnim okolnostima put kretanja često nije određivala trasa prometnice, nego se on birao ovisno o sigurnosti kretanja i položaju neprijatelja. U mirnodopskim uvjetima putovali su uglavnom trgovci, uglednici i vladari. Pokretljivost običnog puka povećat će se tek početkom 18. stoljeća pod snažnim utjecajem razvoja trgovine i prometa, do kojih dolazi zahvaljujući stabilizaciji granica i duljim mirnodopskim razdobljima.

Interes za prikazivanje prometnica na kartama počinje početkom 18. stoljeća, kada počinju i intenzivniji radovi na njihovoj gradnji. Razvoj cestovne prometne mreže do kojeg dolazi tijekom 18. stoljeća popraćen je bogatom dokumentacijom projektnih prometnih karata na temelju kojih su izvođeni pojedini radovi. Paralelno s projektnom dokumentacijom nastaju i prve tematske prometne karte koje prikazuju novosagrađene prometnice te pružaju uvid u novu funkcionalnu organizaciju prostora. Osim što detaljno prikazuju trasu pojedinih prometnih pravaca te naselja koja su povezivali, te su karte osobito vrijedne jer prikazuju i naselja često prije prve sustavne topografske izmjere. Tako prve prometne karte ujedno predstavljaju prve tlocrte naselja u trenutku njihova uključivanja u suvremenu mrežu cestovnih prometnica. Njihovom usporedbom s kasnijim kartografskim izvorima jasno se uočava utjecaj prometne dostupnosti na funkcionalnu i morfološku strukturu tih naselja, kao i trend transformacije okolnog prostora.

Antičke ceste u rimskim itinerarima

Doline rijeka i prijevoji služili su kao putovi kretanja ljudi i roba još od prapovijesnih vremena. Hrvatskim zemljama prolazile su dvije važne prometnice: ona kojom se s Baltika prenosio jantar do Kvarnerskog zaljeva i dalje prema istočnom Sredozemlju, tzv. jantarski put te put dolinom Neretve koji je spajao obalu s Bosnom i Slavonijom. No, promet starog vijeka na području hrvatskih zemalja dosegao je punu afirmaciju tek u razdoblju Rimskog Carstva, a gradnja cesta bila je dio njihove prometne politike. Čim bi osvojili neko područje, sagradili bi cestovnu mrežu koja se povezivala postojećim cestama koje vode prema Rimu. Naime, rimska vojska primarno je bila pješačka pa su za njezino kretanje potrebne ceste. Uz ceste su podizali miljokaze i potrebne putne postaje. Stratešku važnost rimske cestovne mreže odražava i činjenica što je brigu o održavanju cesta vodila sama vojska.

Takva strategija jasno se odražava i u rimskim kartografskim izvorima u kojima je prikaz prometnica ne samo u prvom planu, nego gotovo jedini sadržaj karte. Tako su nastali rimski itinerari, među kojima za hrvatske zemlje najveću važnost ima Tabula Peutingeriana (340. godina poslije Krista), temeljni izvor o položaju i rasporedu rimskih cesta na području Rimskog Carstva. Na temelju Tabule Peutingeriane doznajemo da je na prostoru Ilirika i Panonije sagrađeno osam rimskih cesta. Prva je cesta vodila dolinom Drave od Petovija



Slika 1: Rimski putevi prema Tabuli Peutingeriani (oko 340. g.)

(Ptuja) do Murse (Osijeka) te dalje preko Cibalisa (Vinkovaca) za Sirmium (Srijemska Mitrovica). Druga cesta vodila je od Neviodunuma (Ozlja) za Sisciju (Sisak) te dalje uz rijeku Savu do Sirmiuma (Srijemske Mitrovice). Kod Marsonije (Slavonski Brod) cesta se dijelila u dva kraka: prvi je vodio preko Cibalisa (Vinkovaca) za Sirmium (Srijemsku Mitrovicu), a drugi je u isto mjesto dolazio uz tok Save. Magistralna primorska cesta prolazila je od Tergeste (Trsta) za Tersaticu (Trsat), a postojala je i varijanta tog pravca kroz Istru koji je vodio preko Parentija (Poreča), Pole (Pule), Arsije (Raše), Albone (Labina) i Port Flanaticusa (Plomina). Od Tarsatice (Trsata) cesta je išla preko Senije (Senja) do Salone (Solin). Na tu se cestu vezivao i odvojak prema Jaderi (Zadru). Od Salone, najvećeg prometnog antičkog čvorišta Dalmacije, polazile su četiri ceste prema sjeveru i istoku. Prva od njih vodila je preko Dinare i dalje uz rijeku Vrbas do Servitija (Bosanska Gradiška), druga je išla zaleđem Biokova za Naronu (Vid), Epidauro (Cavtat) nastavljaajući prema Dyrrachiumu (Drač), gdje se spajala s poznatom Via Egnatiom koja je vodila u Byzantium. Treći krak iz Salone kretao je biokovskim Primorjem do današnjega Graca. Posljednja, osma cesta vodila je iz Salone

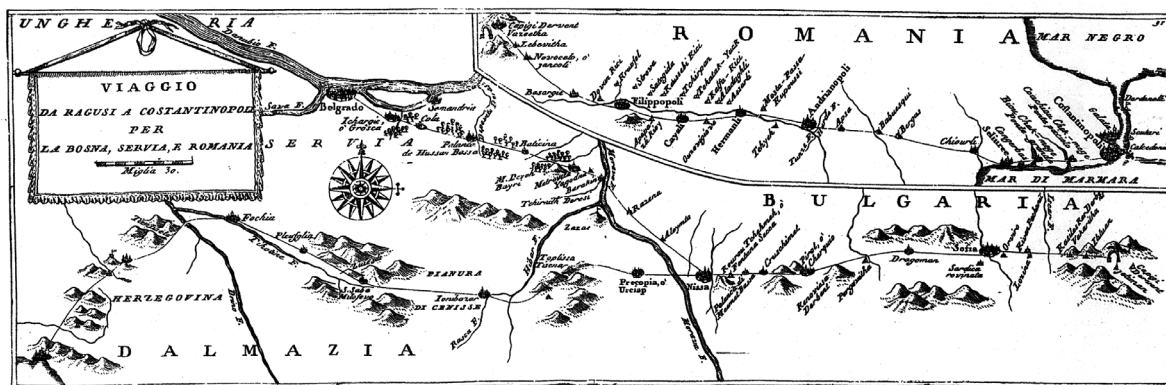
u unutrašnjost Ilirika preko izvorišta Vrbasa i Bosne do Argentarije (Srebrenice) na Drini. Rimska mreža prometnica povezivala je na taj način sva veća gradska središta. Pri tome valja napomenuti da Tabula Peutingeriana ne prikazuje sve rimske putove na našem području, nego samo magistralne. Osim njih postojala je cijela mreža manjih, vicinalnih putova koji su povezivali manja naselja.

Osobito je zanimljivo usporediti položaje rimskih prometnica s današnjim stanjem. Možemo vidjeti da svi rimski prometni pravci i danas postoje te da se kreću uglavnom istim ili sličnim trasama (određeni pomaci zapažaju se samo u dolinama većih rijeka, osobito Drave i Save čiji su prometni pravci danas pomaknuti na nešto više, ocjeditije dijelove dolina). Prometni pravci dolinom Save, Drave i Neretve te obalni jadranski pravac i danas su glavni magistralni prometni pravci Hrvatske. Do promjene je došlo samo u važnosti pojedinih prometnih pravaca. Naime, važnost prometnog pravca ovisi o snazi centara koje povezuje, odnosno o prostorno-funkcionalnoj organizaciji šireg prostora.

Rekonstrukcije srednjovjekovnih karavanskih putova

Raspadom Rimskog Carstva dolazi do zastoja u razvoju prometa. Prijevoz ljudi i dobara kao privredna djelatnost u ranom srednjem vijeku je mnogo manjeg opsega. Osim rijekama, kopneni se promet odvijao djelomice očuvanim rimskim cestama (via antiqua). Stare su rimske ceste nakon seobe naroda većinom opustjele, zarasle u travu i postupno nestale. Pojedine prometnice ostale su očuvane, osobito one koje je koristila vojska (tzv. vojničke ceste), no u pisanim izvorima spominju se i javni putovi (via publica) koji su u pravilu označavali nove prometnice. Srednjovjekovnu cestovnu mrežu moguće je rekonstruirati samo na temelju pisanih povijesnih izvora. Naime, odgovarajući kartografski izvori, osobito za razdoblje ranog i razvijenog srednjeg vijeka, koji bi prikazivali prostorni raspored putova, do sada nisu pronađeni.²

Jedan od najvažnijih srednjovjekovnih putova na prostoru hrvatskih zemalja nazivao se velikom ili vojničkom cestom (Magna via, Via exercitualis). Taj je put počinjao u Ugarskoj kod Stolnog Biograda, a u Hrvatsku je ulazio u dva kraka - jednim kod Žakanja, a drugim



Slika 2: Put Dubrovnik - Konstantinopol na Coronellijevoj karti iz 1688. godine

² Rekonstrukciju srednjovjekovnih putova na području hrvatskih zemalja na temelju pisanih izvora obavila je Lovorka ČORALIĆ, "Put, putnici, putovanja". AGM, Zagreb, 1997.

preko Pečuha na Vašku. Oba kraka spajala su se kod Koprivnice, odakle je jedan krak išao za Zagreb preko Varaždina i Susedgrada, a drugi preko Koprivnice, Kalnika, Križevaca opet u Zagreb. Iz Zagreba je cesta produžavala prema Topuskom, Cetinu, Bihaću, dolinom Une do Knina, gdje je jedan krak odvajao prema Zadru, a drugi prema Splitu i preko Drijeva za Dubrovnik. Od tog glavnog puta južno od Pokupskog (Taborište) odvajao se i jedan krak koji je preko Vojnića i Brinja te prijevoja Vratnik vodio do Senja. Taj je put pratio trasu starog rimskog puta, no pounjski put bio je najvažnija prometnica koja je preko Knina povezivala srednjovjekovnu Dalmaciju, Hrvatsku i Slavoniju. Njime se odvijao velik dio gospodarske razmjene Dalmacije s Hrvatskom i Slavonijom. Osim tog puta, za trgovinu važnost su sačuvali i rimski prometni pravci dolinom Vrbasa te dolinom Neretve kojima se odvijala razmjena Dalmacije, osobito Dubrovnika sa srednjovjekovnom Bosnom.

Usporedbom srednjovjekovne prometne mreže s antičkom mrežom puteva jasno se uočavaju velike promjene. Antička prometna mreža prikazana Tabulom Peutingerianom prikazuje određenu strategiju prometnog povezivanja Rimskog Carstva dolinskim prometnim pravcima važnim za povezivanje šireg prostora. Nasuprot tome, rascjepkanost srednjovjekovne mreže puteva potvrđuje izostanak prometnog povezivanja šireg prostora, odnosno prometnu povezanost na nižoj lokanoj razini određenoj prostornim rasporedom vlastelinstava.

Prvi novovjekovni kartografski izvori

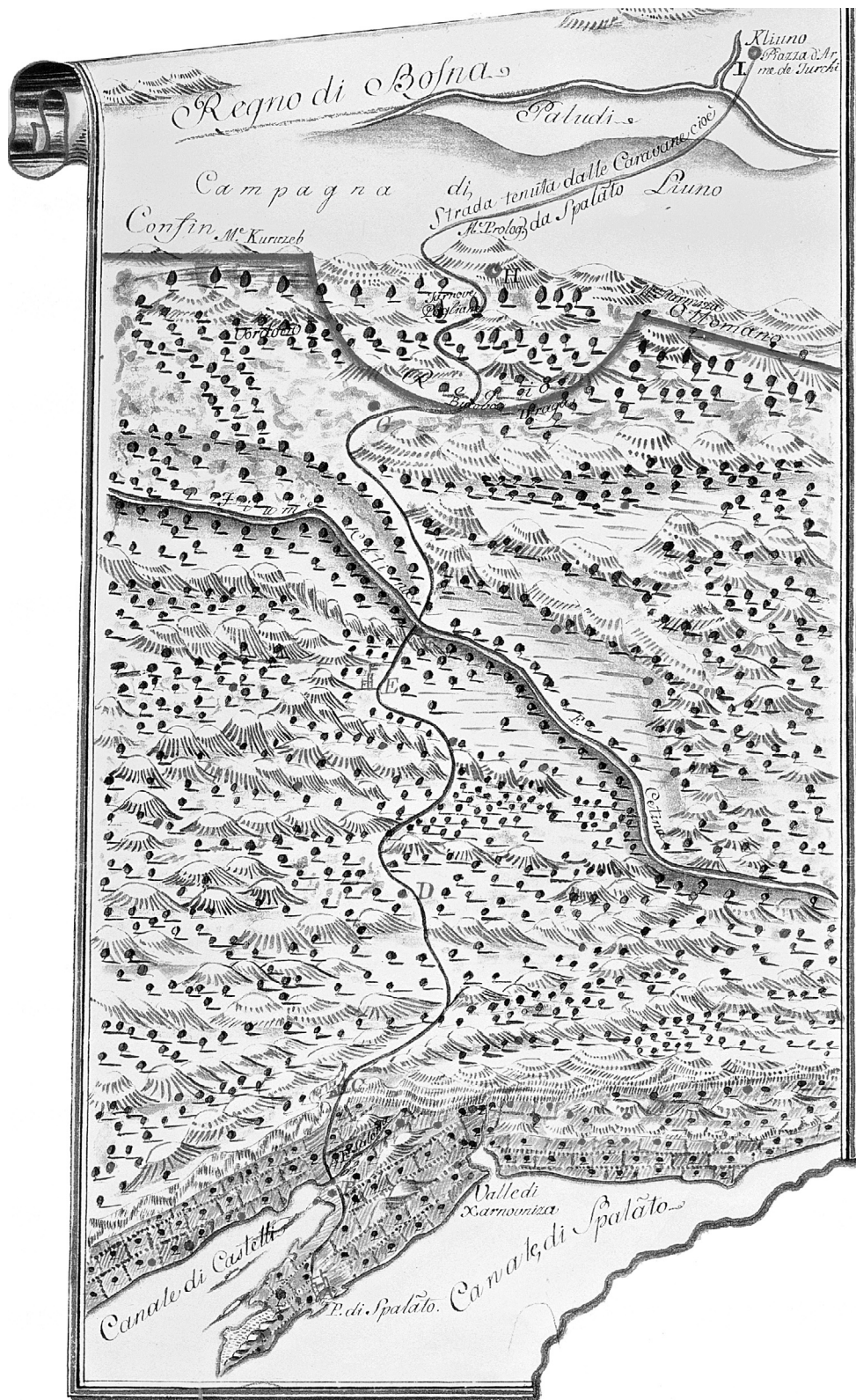
Tijekom cijelog 16. i 17. stoljeća na kartama u pravilu ne nalazimo mrežu putova. Možemo je samo rekonstruirati iz mreže ucrtanih naselja, dakako polazeći od pretpostavke da su sva označena naselja bila povezana mrežom prometnica. To vrijedi za sve kartografske izvore srednje i južne Europe, a jedini izuzetak čini tzv. carigradski put koji od početka 17. stoljeća često nalazimo ucrtanog na kartama Ugarske ili Podunavlja. Prvi kartografski izvori o novovjekovnoj cestovnoj mreži na području hrvatskih zemalja potječu iz vremena mletačko-turskih ratova i sklapanja mira u Srijemskim Karlovcima.

Prometne veze Dalmacije u vrijeme mletačko-turskih ratova

Najstariji kartografski izvor koji prikazuje karavanske putove na području Dalmacije je Coronellijeva upravna karta Dalmacije iz 1688. godine, kada je morejski mletačko-turski rat još u tijeku, a veći dio trgovine sa zaleđem u prekidu.³ Coronelli je na karti označio samo dva trgovačka pravca, tzv. dubrovački koji je Dubrovnik spajao preko Trebinja i Foče sa Sarajevom te put Split - Livno. Istodobno, Coronelli nije naznačio karavanske prometne veze unutrašnje Hrvatske i njezine obale, posebno velebitski put do Senja koji je upravo u vrijeme prodora Turaka u Podgorje bio jedina žila kucavica koja je povezivala sjedište Senjske kapetanije, odnosno Primorske krajine s "ostacima ostataka" Hrvatske.⁴ Taj se Coronellijev propust može objasniti činjenicom da tu nije riječ o putu na mletačkom teritoriju. No, zato je

³ "Isole della Dalmatia divise NèSuoi Contadi, Parte Occidentale" Bakrorez: 60x44 cm. Državni arhiv u Zadru, sign. B.A.II

⁴ U vrijeme turskih ratova opskrba vojne granice obavljala se uglavnom preko Kranjske i Štajerske te rubnim dijelovima Like i središnje Hrvatske. Kada je 1577. godine Gorski kotar došao u posjed Zrinskih, ponovno se valorizira prometni značaj Gorskog kotara. Od toga doba promet se počinje odvijati preko Zagreba, Karlovca, Modruša, Vratnika do luke Senj.



Slika 3: Splitski karavanski put prema Bosni na karti nastaloj nakon Požarevačkog mira (Hrvatski državni arhiv)

iznad Karlobaga, točnije kod Oštarijskih vrata stavio oznaku "Passo di Licca". Taj je prijevoj u vrijeme provale Turaka imao veliku stratešku važnost jer su se njime uglavnom spuštali Turci pri svojim ratnim pohodima na Podgorje. O posljedicama tih pohoda svjedoči i Coronellijeva bilješka "distructa" uz Karlobag i Starigad, a uz Jablanac "inhabitat".

Činjenica da su ti kartografski izvori nastali u jeku morejskog rata, kada je trgovina između dalmatinskih gradova i Bosne uglavnom u prekidu, samo potvrđuje trgovačku snagu Dubrovnika te Splita kao glavne turske skele u Dalmaciji. Iznimnu trgovačku snagu Dubrovnika, čijom se skelom zbog zamiranja turskih sela u dalmatinskim gradovima sada odvijao najveći dio trgovine, Coronelli je 1688. godine naglasio posebnom kartom kojom je prikazao karavanski put Dubrovnik - Konstantinopol. Taj se put preko Trebinja, Foče, Novog Pazara kod Niša spajao s već spomenutim carigradskim putem, povezujući na taj način Dubrovnik s turskom prijestolnicom.⁵

Nakon Požarevačkog mira, stabilizacijom osmansko-mletačke granice u Dalmaciji, trgovina karavanskim putevima ponovno je živnula. O tome nam svjedoči karta Sebastiana Polverigiana nastala neposredno nakon Požarevačkog mira, koja prikazuje upravo trasu splitskog karavanskog puta koja je povezivala Split preko Solina, Klisa s Livnom te nastavljala dalje prema Sarajevu.⁶

Prometna mreža u kartografskim izvorima mira u Srijemskim Karlovcima

Prvi detaljniji uvid u prometnu mrežu pružaju nam kartografski izvori nastali tijekom sklapanja mira u Srijemskim Karlovcima 1699. godine. Na Vitezovićevoj karti razgraničenja iz 1699. godine, koja prikazuje stanje 11 godina nakon onog koje je prikazao Coronelli, naznačene su čak tri spojnice preko Velebita: Brinje - Žuta Lokva - prijevoj Vratnik - Senj; Novi - prijevoj Oštarije - Karlobag i Stari Lovinac - Sveti Rok - prijevoj Mali Alan - Dračevac - Obrovac. Osim toga, naznačio je i uzdužni put s kontinentske strane Velebita: Žuta Lokva - Otočac - Perušić - Novi - Gračac - Popina - Zrmanja - Knin, koji je poznat još iz rimskih vremena, iz toga se može vidjeti da sličan uzdužni put s podgorske strane nije postojao. Na velebitskoj primorskoj padini do kraja 17. stoljeća uglavnom su postojale samo vlake za izvlačenje trupaca do mjesta utovara u lukama. Najpoznatiji i najstariji takav put vodio je od podgorske udoline Krasna (Krasnog Polja) preko oltarskog prijevoja (1018 m) do luke Sv. Juraj.⁷ Ponovno označeni putovi na području Like i Podgorja svjedoče o početku oživljavanja tog područja.

Müllerova karta razgraničenja između Habsburške Monarhije i Osmanskog Carstva nastala zaključenjem mira u Srijemskim Karlovcima pruža nam prvi uvid u prostorni raspored pograničnih putova prema Bosni. Tako možemo vidjeti da na slavonskoj strani duž cijelog toka Save postoji graničarski put koji je povezivao ovdašnje čardake. Sličan put s bosanske

⁵ Karta nosi naslov "Viaggio da Ragusi a Constantinopoli per la Bosna, Sevia e Romania".

⁶ "Pianta Geografica copiata da altra simile, colle sue distanze le quali principiano da Spalato e poi da posto in posto sino a Kliuno piazza d'Arme de Turchi". Kartografska zbirka Hrvatskog državnog arhiva, sign. A.II.25.

⁷ Dane PEJNOVIĆ, Branko VUJASINOVIĆ, Pejnović, D. i Vujasinović, B. "Prometna valorizacija Velebita - povijesno-geografski prikaz", Geografski horizont, 1998., god. XLIV, br. 1, str. 29-49.



Slika 4: Prometnice na Vitezovićevoj karti iz 1699. godine (Hrvatski državni arhiv)

strane nije naznačen. Osobito je zanimljiv detaljan prikaz prometnih komunikacija duž zapadnih granica Osmanskog Carstva gdje je Müller s osobitom pažnjom prikazao prometne komunikacije između osmanske i habsburške krajine. Osobito razvijenu prometnu mrežu nalazimo u pograničnoj zoni između Bihaća i Plitvičkih jezera (Sectio XIX). Možemo vidjeti da je glavni put vodio preko Drežnika i Sokolca za Bihać, a drugi put prema Bihaću koji je dolazio sa sjevera pratio je dolinu Une. Svojevrsno prometno čvorište nalazilo se u zoni Drežnika, gdje su se spajali putovi iz Like, Banije i sjeverne Bosne. Kod Drežnika je put prelazio granicu povezujući Bosnu s Likom uz Koranu i Plitvice, a jedan se krak odvajao prema Banskoj krajini. Prometne veze održavale su se i u teško prohodnim pograničnim zonama kao što je ona duž hrpta Plješevice koji su presijecala dva puta (Sectio XX). Prvi je povezivao Bihać s Korenicom preko klanca Škripine, a drugi Korenicu s Kamenskim poljem. Put preko klanca Škripine označen je svojim starim imenom "Vražji vrt" (Vrasevyrt). Sljedeći list (XXI) prikazuje područje Lapačkog i Mazinskog polja koje je bilo povezano s dva poprečna puta povezujući Dobro Selo s Mazinom preko Lumpardenika i Duge poljane, a drugi preko Klapavice. Treći put povezivao je Lapac i Udbinu preko Kuka. Uz ovaj put, kao i onaj Škripine, stoji bilješka "Porta, sive, via qua cum Curribus transiri non potest". I duž granice koja je pratila grebene Poštaka i Čemernice, s obje strane paralelno s granicom nalazimo putove, jedan prema Srbu, a drugi prema Gračacu koji su se međusobno spajali kod prijevoja Popinski klanac, uz koji stoji bilješka "Popioska Klanatz, Passus angustus". Iz

Müllerova prikaza prometne mreže vidimo da je granica utvrđena 1699. presjekla većinu prometnih pravaca koji su uspostavljanjem granice postali granični kordoni, a do 1770. godine uspostavljanjem sanitarnih zakona i poštansko-sanitarni kordoni. Prisutnost granice na tim prometnim pravcima je sigurno utjecala na razvoj tih putova, no granica ih svakako nije prekinula. Dapače, usporedbom tih prometnih pravaca s položajem srednjovjekovne mreže karavanskih putova možemo vidjeti da se u najviše slučajeva radi o istim pravcima, što znači da je srednjovjekovna mreža karavanskih putova uspjela zadržati kakav takav kontinuitet sve do ranonovovjekovnog razdoblja usprkos svim ratnim zbivanjima, egzodusima, promjenama granica i povremenih prekida trgovine.

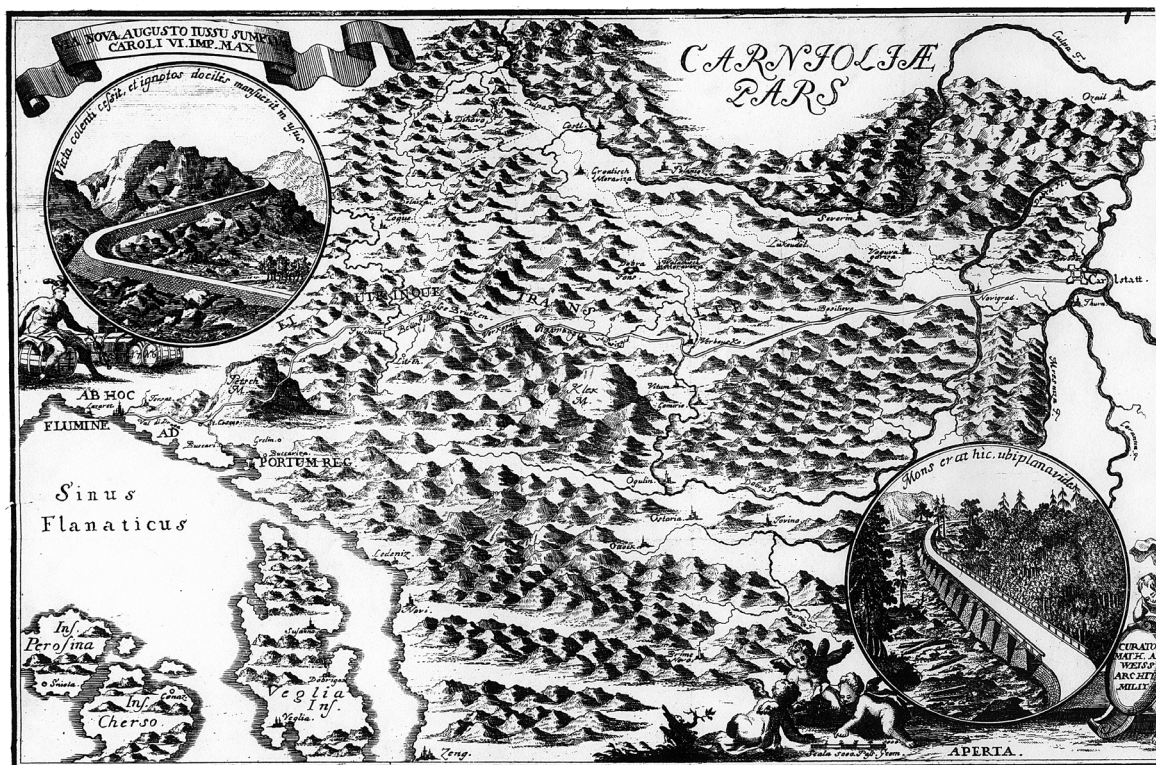
Veliki cestovni projekti u prvim tematskim prometnim i projektnim kartama

Razvoj i gradnja cestovnog prometnog sustava novovjekovnog razdoblja na području hrvatskih zemalja iznimno su dobro dokumentirani. Zahvaljujući bogatim kartografskim izvorima, osobito pojavi prometnih tematskih karata, možemo pratiti razvoj prometne mreže kao jednog od dominantnih čimbenika razvoja prostora.

Planska gradnja cestovne mreže, do koje dolazi početkom 18. stoljeća, osobito one iz unutrašnjosti prema obali, redovito je nastajala na temelju dobro pripremljenih projekata koji su uglavnom sačuvani do danas. Sastavni dio tih projekata su i karte s trasama novosagrađenih prometnica koje vjerno svjedoče o svim promjenama koje su se događale. Projektna dokumentacija te detaljni kartografski izvori kao njezin sastavni dio temeljni su izvor za proučavanje i rekonstrukciju trasa starih prometnica. Te su karte tim važnije jer se sve do kraja 70-ih godina 18. stoljeća prikaz prometnica na općim geografskim kartama izostavljao. Prekretnicu u tom smislu označava jozefinska topografska izmjera obavljena 70-ih i 80-ih godina 18. stoljeća, gdje ne samo da su označene sve prometne komunikacije, nego su jasno klasificirane u tri kategorije: glavne ceste (puna dvostruka linijska signatura ispunjena smeđom bojom), sporedni putovi (dvostruka signatura - jedna strana puna linija, a druga isprekidana, ispunjena smeđom bojom) i pješačke staze (isprekidana linija označena smeđom bojom). Takav prikaz prometnica iznimno je važan izvor jer, osim što pruža sliku funkcionalne organizacije prostora vrednujući važnost svake pojedine prometnice, prvi put omogućuje uvid u hijerarhijsku strukturu prometnica te ukupnu funkcionalnu organizaciju prostora. Otada se redovito prikazuju prometnice i na kartama namijenjenim javnoj upotrebi. Snažnijim razvojem kolnog prometa tijekom druge polovice 18. i početkom 19. stoljeća dolazi do sve detaljnije klasifikacije prometnih komunikacija i razrade njihovih signatura. To je logično kada znamo da su se promet i trgovina sve do 18. stoljeća uglavnom obavljali karavanskim putovima. Stoga se od kraja 18. stoljeća javlja nova klasifikacija putova - kolni putovi i jahači ili konjski putovi (usp. Schimekovu kartu Bosne i susjednih zemalja iz 1788. koja u prikazu jasno razlikuje kolne ceste (Fahrstrassen) i konjske staze (Reitwege)). Razvoj kartografskog prikaza prometnica dodatno je potaknut razvojem poštanskog prometa do kojeg također dolazi krajem 18. stoljeća. Tada se počinju izrađivati i tzv. poštanske karte s precizno ucrtanim putovima, poštanskim postajama i njihovim međusobnim udaljenostima. Za hrvatske zemlje najpoznatije među njima su poštanske karte Johanna von Reillyja nastale oko 1790. godine.

Karolinska cesta

Novoustanovljene granice Karlovačkog i Požarevačkog mira, kojima su cijela Bosna i istočni dio Like ostali u sastavu Osmanskog Carstva, nametnule su potrebu za novim prometnim pravcima povezivanja Ugarske i luka na obali. Nove državne granice presjekle su tradicionalne magistralne pravce između panonskog i jadranskog prostora. Tako je formiran novi prometni pravac izvozno-uvozne robne razmjene riječnim putem preko Dunava, Save i Kupe do Karlovca koji postaje najveće i najvažnije prometno čvorište riječnog i cestovnog prometa.⁸ Kako se promet od Karlovca do mora morao obaviti cestovnim prometom, trebalo je sagraditi odgovarajuću cestovnu prometnicu kojom će se roba nakon pretovara s brodova u Karlovcu prebaciti do morskih luka na Jadranu.⁹ Tako je 1726. godine odlučeno da se od Karlovca do Rijeke i Bakra sagradi nova cestovna prometnica koja je po caru Karlu dobila ime Karolinska cesta. Njezin projekt izradio je inženjer Mathias Anton Weiss.¹⁰ Karta koja je izrađena kao dio projekta prikazuje cijelu Karolinu na trasi Karlovac - Novigard - Bosiljevo - Vrbovsko - Ravna Gora - Mrkopalj - Fužine - Sv. Kosmo iznad Bakra, odakle se jedan krak ceste spušta na Bakar, a drugi je Bakarskom dragom nastavlja prema Rijeci.¹¹ Posebnom



Slika 5: Projekt Karolinske ceste na Weissovoj karti iz 1726. godine

⁸ Igor KARAMAN, "Prilog historiji trgovine između hrvatskog zaleđa i sjevernog Jadrana u drugoj polovici 18. stoljeća", Vjesnik Historijskog arhiva u Rijeci i Pazinu. Rijeka, 1968.

⁹ Godine 1796. F. J. Maire predlagao je da se promet od Karlovca prema moru nastavi prethodno reguliranom Kupom, no njegov projekt zbog velikih troškova i upitne mogućnosti realizacije nije usvojen.

¹⁰ "Relation von der Croatischen Strassenreparation, von denen Kaysl: Meer Porti Fiume und Buccari gegen Carlstadt". Kartografska zbirka Ratnog arhiva u Beču, sign. K.VII.1.15.

¹¹ "Via nova Augusto Caroli VI iussu sumptuque a Flumine". Kartografska zbirka Hrvatskog državnog arhiva, sign. A.I.18.



Slika 6: Lujzijana i Karolina na isječku Schönvisnerove karte

vedutom uz rub karte prikazan je most kod Bijelog Sela. Cesta je sagrađena na trasi starih srednjovjekovnih putova. Na istoj karti nalazimo ucrtan i put od Karlovca do Rijeke preko Lukovdola, Moravica i Delnica, čijim će dijelovima trase početkom 19. stoljeća biti sagrađena Lujzijanska cesta. To nam samo potvrđuje da su projekti velikih cestovnih pravaca koji su građeni tijekom 18. i 19. stoljeća rađeni trasama već postojećih putova, čiji je kontinuitet uglavnom sezao do srednjovjekovnog razdoblja.

Lujzijana

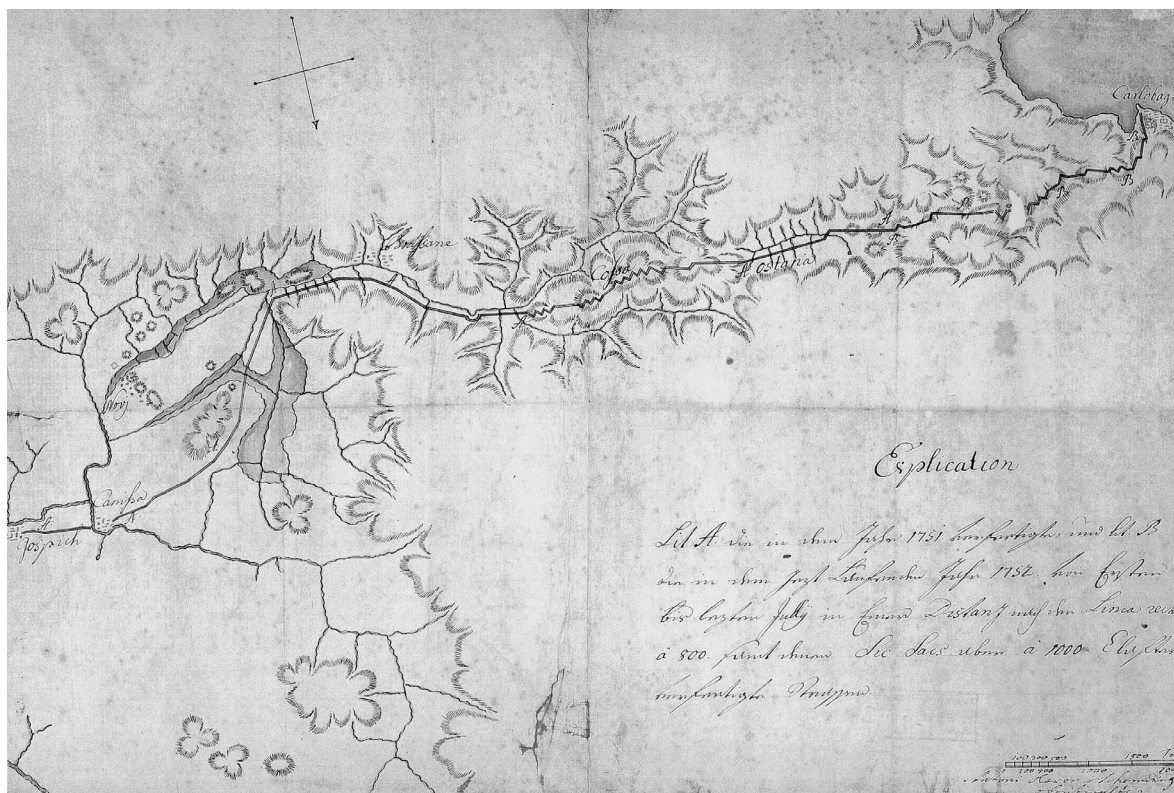
Početkom 19. stoljeća zbog sve većeg prometa na relaciji Karlovac - Rijeka stara Karolinska cesta zbog svojih strmih uspona u Gorskom kotaru više nije zadovoljavala potrebe novog vremena. Tako je od 1803. do 1811. prema projektu Filipa Vukasovića sagrađena cesta Karlovac - Rijeka na novoj, povoljnijoj trasi, koja je po Napoleonovoj supruzi Mariji Lujzi dobila ime Lujzijana. Trasa Lujzijane koja je prikazana Schönvisnerovom kartom u odnosu na Karolinu položena je sjevernije, duž dolina Kupe i Dobre.¹² Nova trasa ceste za Rijeku bila je Karlovac - Netretić - Vukova Gorica - Moravice - Skrad - Delnice - Jelenje te dalje jednim krakom prema Bakru, a drugim prema Rijeci. Trasa Lujzijane s primorske strane bila je manje izložena buri, a s goranske strane prolazila je naseljenijim područjima. Takva trasa

¹² Situations Plan der königlich ungarisch prov. Louisen Strasse samt deren Ausüstungen nach Buccari, Sungeri, Ravnagora und gegen Möttling...". Kartografska zbirka Hrvatskog državnog arhiva, sign. D.VIII.18.

omogućila je opsežniji kolni prijevoz žitarica i druge robe. Tako je oko 1830. godine samo kroz Karlovac prolazilo po 300 zaprežnih konja na dan. Zbog boljih tehničkih uvjeta koje je pružala Lujzijana je preuzela najveći dio trgovačkog prometa u zemlji, nakon čega je došlo do smanjenja prometa ostalim prometnim pravcima, osobito Jozefinom i Terezijanom. Od gradnje Lujzijane trasa ceste neće se mijenjati sve do poslije Drugoga svjetskog rata, kada je zbog potapanja dijela Lujzijane umjetnim akumulacijskim Omladinskim jezerom sagrađena nova dionica Sopač - Gornje Jelenje. Uz određene korekcije, Lujzijanska cesta je na dionici od Karlovca do Kupjaka još u upotrebi.

Terezijanska cesta

Nakon oslobođenja Like i Krbave te njihova uključenja u Karlovački generalat krajiške su vlasti u nastojanju stabilizacije naseljenosti tog strateški važnog područja donijele odluku o obnovi utvrde Baga koja postaje prvim upravnim središtem novooslobođenog područja. No, za potpunu afirmaciju Baga bilo je potrebno obnoviti prometne veze Baga i Like. Prvih nekoliko desetljeća nakon potiskivanja Turaka između Karlogaba i Like postojala je samo uska staza. S kontinentske strane put je prolazio smjerom Ratkovići - Košna voda - Milašinovac - Crne grede, od Starih vrata strmo se spuštao preko Mamudovca na sedlo Šušanj ispod Grabova brda, a otuda ispod Ruina strmom padinom kroz dolinu Lomivrata i Varičekovca u kanjon Baške drage i Baškog dolca do Karlobaga. Zbog reorganizacije Karlovačkoga generalata, nakon koje je osnovana Lička pukovnija s novim upravnim središtem u Gospiću, postojeća



Slika 7: Projekt ceste Karlobag - Gospić, tzv. Terezijana, Antona Schredinga između 1751. i 1754. godine (Hrvatski državni arhiv)

trasa velebitskog puta za Karlobag više se nije uklapala u novu funkcionalnu organizaciju vojnokrajiškog prostora. Iz prometne projektne karte Antona Schredinga iz 1754. godine doznajemo da su već 1751. godine počeli radovi na radikalnoj rekonstrukciji njezine trase.¹³ Sada je cesta na svojoj ličkoj dionici povezivala Gospić, Brušane pa opet preko Oštarijskih vrata do Karlobaga. Nakon što je sagrađena luka u Karlobagu robni promet iz Like prema obali postajao je sve veći. Njezina trasa, osobito na primorskoj padini zbog velikih strmina i oštarih zavoja, s vremenom se pokazala nepraktična. Tako je već 1784. godine prema projektu Filipa Vukasovića počela gradnja nove ceste, tzv. Terezijane. Njezinim puštanjem u promet 1786. godine stara je cesta napuštena.¹⁴ Osim bolje povezanosti Gospića i Karlobaga, koji je 1785. godine uzdignut u status slobodne luke, Terezijana je omogućila mnogo bolju prometnu vezu dotad prometno izoliranih naselja na primorskoj padini Velebita. Projekt je izrađen u mjerilu 1:17 000.¹⁵ Vidimo da nova trasa na primorskoj strani, osim što je ublažila mnoge dotad oštre zavojne i strmine, povezuje i do tada izolirana naselja Konjsko i Vidovac s Baškom dragom i Karlobagom. Nakon gradnje te ceste Terezijana je, spajajući se kod Gospića s cestom Bihać - Buni - Široka Kula - Budak, postala dijelom jednog od najvažnijih trgovačkih pravaca između Bosne i Karlobaga kao najbliže vojnokrajiške luke.¹⁶

Jozefinska cesta

Sredinom 18. stoljeća potrebe izvoza panonskog žita, ali i sve intenzivnije eksploatacije krajiških šuma nametnule su potrebu uređenja još jednog magistralnog cestovnog pravca iz unutrašnjosti prema moru. To je cesta Karlovac - Senj koja je po njezinu inicijatoru, caru Josipu II., dobila ime Jozefina. Tu je cestu 1775. godine počeo graditi pukovnik Pasée, ali je njezinu gradnju ubrzo preuzeo graničarski inženjerski pukovnik Vinko Struppi. Karta Jozefinske ceste u mjerilu 1:72 000, precizno prikazuje trasu novosagrađene ceste.¹⁷ Cesta je povezivala Karlovac i Senj na trasi Generalski Stol - Tounj - Josipdol - Modruš - prijevoj Kapela - Jezerane - Brinje - Žuta Lokva - Vratnik - Senj. Ubrzo nakon njezina završetka (1779.) Senj je 1785. godine uzdignut u status slobodne luke. Iste je godine prema projektu Filipa Vukasovića uređena i senjska luka, koja je dobila vjetrobrane od bure i žitna skladišta.¹⁸ Zbog povećanja prometa 1833. počeli su radovi na rekonstrukciji Jozefine, koje je vodio Kajetan Knežić.¹⁹

¹³ "Mappa geographica über die in der Grafschaft Lycca und zwar von Gospitz biess nach Carlopago leitende neue Kay: König: Commercialstrassen..." 1:28 800. Kartografska zbirka Ratnog arhiva u Beču, sign. B.IX.c.791. Kopija reduciranog mjerila (1:576 000) u Kartografskoj zbirci Hrvatskog državnog arhiva, sign. B.IV.11

¹⁴ Stjepan SZAVITZ-NOSSAN, "Stare ceste Gospić - Brušane - Baške Oštarije - Karlobag u XVIII. i XIX. stoljeću", Senjski zbornik, god. V, Senj, 1971. - 1973., str. 152-183.

¹⁵ Plan uiber die Beschaffenheit der Strasse von Brusane bis Carlobago. Kartografska zbirka Hrvatskog državnog arhiva, sign. B.IV.10.

¹⁶ Usp. rukopisnu kartu "Plan eines in dem Löbl. Liccaner dann Ottochaner Regiment: neu anzulegen komender Hauptstrassen als von Carlobago bis nacher Bihacz über das geburg Velebich, Liubovo dan Plissivicha". Kartografska zbirka Hrvatskog državnog arhiva, sign. B.IV.9.

¹⁷ "Plan der Josephiner Strasse von Carlstadt bis Zeng". Kartografska zbirka Ratnog arhiva u Beču, sign. B.IX.c.806.

¹⁸ Projekt uređenja senjske luke čuva se u Kartografskoj zbirci Ratnog arhiva u Beču, sign. K.VII.I.215.

¹⁹ Stjepan SZAVITZ-NOSSAN, "Ceste Karlovac - Senj od najstarijih vremena do sredine XIX. stoljeća", Senjski zbornik, god. IV, Senj, 1969./70., str. 127-167.

Prvo je rekonstruiran dio između Karlovca i Kapele, a zatim drugi, zahtjevniji dio između Vratnika i Senja, čija je rekonstrukcija trajala od 1836. do 1845. godine. Posebna novost na Knežičevoj trasi Jozefine bile su serpentine koje su ublažile strminu ceste između Vratnika i Senjske drage te na taj način prvi put omogućile odvijanje kolnog prometa četveroprezima.

Početak prometne valorizacije velebitskog Podgorja na kartama šumskih područja

Pierkerove šumarske karte Ličke i Otočke pukovnije iz 1764. godine prvi nam put prikazuju tadašnju mrežu velebitskih putova. Na Pierkerovim šumarskim kartama još ne postoji nijedan obalni put, nego samo mreža šumskih staza s Velebita prema obali. Tijekom druge polovice 18. stoljeća u svrhu eksploatacije drvenih trupaca sagrađena je cijela mreža šumskih putova, ali i prvi obalni putovi koji su povezivali podvelebitske luke i spremišta drvene građe. Prvo je zbog boljeg povezivanja senjske luke i Sv. Jurja, gdje je završavao iznimno važan šumski put kojim su se izvlačili trupci s Krasanskog polja, Vukasović 1783./84. sagrađio cestu od Senja do Sv. Jurja. Bila je to prva novovjekovna planski građena cesta u području Podgorja. Stanje na samom kraju 18. stoljeća prikazuje karta putova iz Simbschenova projekta nastala oko 1790. godine.²⁰ Iz iste karte doznajemo da je u tijeku gradnja dijela puta između Begovače i Kopije, čime bi se put iz Jablanca kod Kutereva spajao s velebitskim putem iz Sv. Jurja. Ta karta svjedoči o tome da je nekada glavni put preko sjevernog Velebita vodio iz Jablanca preko Alana na Lubenovac i Krasno, a ne kao danas preko Bakovaca na Kosinj. Prvi put vidimo i obalni put Sv. Jurja preko Lukova, Starigrada, Stinice do Jablanca, no detaljnijim uvidom u tumač karte vidimo da još nije riječ o kolnom putu, nego o stazama za vuču trupaca i pješačkim stazama (Fussteige). Istodobno, putovi Jablanac - Begovača i Sv. Juraj - Kuterevo kategorizirani su kao bolje i šire prometnice od obalnih putova. Ta nam činjenica slikovito govori o i dalje dominantom smjeru kretanja sjever-jug, odnosno kontinentska padina - primorska padina, dok je prometna komunikacija između obalnih naselja minimalna.²¹

Dalmatinska cesta

Tako je riješeno povezivanje unutrašnjosti Hrvatske i Slavonije s lukama u Rijeci, Bakru, Senju i Karlobagu, no suvremena prometna veza s Dalmacijom i dalje je bila neriješena. Stari karavanski pravci prema Dalmaciji sada su prolazili osmanskim teritorijem pa je nakon dovršenja Jozefinske ceste odlučeno da se od Žute Lokve obnovi stara cesta koja je preko Gospića i Gračaca pratila rub kontinentske padine Velebita. Ta je Dalmatinska cesta građena od 1785. godine ubrzanim tempom zbog očekivanog rata s Turcima. Dovršena je 1789., neposredno nakon početka rata. Od Žute Lokve cesta je išla pravcem Otočac - Gospić - Bilaj - Medak - Raduč - Sv. Rok - Gračac, odakle se jedan krak odvajao prema Obrovcu, a jedan prema Kninu. Trasa je to današnje zavelebitske ceste koja povezuje jugozapadnu Liku s Dalmacijom.²²

²⁰ Kartografska zbirka Hrvatskog državnog arhiva, sign. B.IV.1.

²¹ Makadamska cesta u velebitskom Podgorju bit će sagrađena tek 1877., a asfaltirani put tek 30-ih godina 20. stoljeća.

²² Usp. kartu u Kartografskoj zbirci Hrvatskog državnog arhiva, sign. B.IV.12.

Radovi na gradnji cesta u Dalmaciji išli su mnogo sporije. Tako su i kartografski izvori za praćenje razvoja prometne mreže tog područja mnogo oskudniji. Uglavnom su to pojedine karte širih područja koje sadrže i prikaze prometnih mreža. Naime, kako u Dalmaciji u sklopu Mletačke Republike nije obavljena sustavna izmjera, mletačke karte Dalmacije u pravilu ne prikazuju prostorni raspored prometne mreže. Prve prikaze novovjekovne mreže dalmatinskih prometnica nalazimo tek sredinom 18. stoljeća u putopisima i vodičima. Prva karta Dalmacije s prikazom glavnih prometnih pravaca izrađena je tek oko 1740. godine.²³ Analizom te karte možemo vidjeti da je ustvari riječ o srednjovjekovnim karavanskim pravcima koji su, uz određene korekcije, zadržali kontinuitet do današnjih dana: Zadar - Knin - dolina Une - Bihać, Split - Klis - Sinj - Livno; Ston - dolina Neretve - Sarajevo, Dubrovnik - Trebinje - Novi Pazar, zagorska cesta Knin - Sinj - dolina Neretve te obalna cesta koja je povezivala sva veća obalna naselja od Zadra do Ulcinja. Dakle, riječ je o modificiranoj srednjovjekovnoj mreži putova, prilagođenoj novoj funkcionalnoj organizaciji prostora. Isto stanje prikazuje i Schimekova karta Bosne i susjednih zemalja iz 1788. godine.²⁴ Tek početkom 19. stoljeća počinje intenzivnija gradnja cestovnih prometnica. U doba tzv. prve austrijske vladavine (1797. - 1805.) Frane Zavoreo izrađuje prvi projekt za cjelokupnu prometnu mrežu Dalmacije, koji je dobrim dijelom ostvaren u razdoblju francuske vladavine (1805. - 1813.), zahvaljujući naporima maršala Marmonta i Vicka Dandola.²⁵ No, zbog strateških razloga francuska je uprava promijenila plan gradnje obalne ceste, dajući prednost uzdužnom povezivanju obalnog zaleđa. Tako je u razdoblju francuske vladavine od priobalnih cesta sagrađena samo cesta Zadar - Split, a u zagorju je sagrađena cijela magistrala na potezu Knin - Vrika - Sinj - Vrgorac - Metković - Tršteno, nazvana Marmontova cesta. Bio je to dio ambiciozno zamišljene magistralne prometnice Ljubljana - Rijeka - Senj - Dubrovnik - Kotor koja bi povezivala francuske Ilirske provincije.²⁶ Francuska je uprava u Dalmaciji za svoje kratke vladavine sagrađila oko 500 kilometara cesta. Ponovnim uklapanjem Dalmacije u sastav Habsburške Monarhije dolazi do zastoja u gradnji prometnog sustava. Jedini izuzetak predstavlja spoj ličke magistrale, odnosno istočnog kraka dalmatinske ceste preko Sv. Roka i prijevoja Mali Alan (1044 m) do Obrovca i dalje trasom Smilčić - Donji Zemunik do Zadra, tadašnjeg upravnog središta Dalmacije. Trasa ceste nije se sasvim poklapala sa starim putem preko alanskog prijevoja, nego je, s obzirom na nove zahtjeve kolnog prometa, birala manje strmu trasu.²⁷ Cesta je građena prema projektu Josipa Kajetana Knežića, a kada je 1832. završena, dobila je naziv Majstorska cesta.²⁸ Trasom te ceste otad se odvijao poštanski promet

²³ "Corografia dell' Inferior Provincia della Dalmazia, o sia Guida Itineraria indicando tutte le strade di comunicazione..."
Kartografska zbirka Državnog arhiva u Zadru, sign. 388.

²⁴ Kartografska zbirka Hrvatskog državnog arhiva, sign. A.II.34.

²⁵ "Carta della Dalmazia, Stato di Ragusa e Bocche di Cataro nella quale sono disegnate tutte le strade fabbricate, le incominciate, e le progettate per l' esercizio del 1811. disegnata per me soto scritto Ingenere Divisionario dietro l' ordine N. 493 del Signor Blanchard Ingegner in Capo Diretor generale de Ponti e Strade". Kartografska zbirka Državnog arhiva u Zadru, sign. 5.

²⁶ Sve novosagrađene prometnice s godinom njihove gradnje prikazuje karta Dalmacije Maxa de Trauxa iz 1810. godine.
Kartografska zbirka Državnog arhiva u Zadru, sign. 12.

²⁷ Kartografska zbirka Hrvatskog državnog arhiva, sign. B.IV.8.

²⁸ Način na koji je Knežić proveo trasu te ceste po strmoj velebitskoj padini predstavljao je izniman napredak u cestogradnji pa je cesta dobila ime po njemačkom izrazu Meisterwerk (njem. ogleđno djelo, remek-djelo).

na relaciji Beč - Zadar, a ostali se promet odvijao po naslijeđenim putovima mletačkog razdoblja. Osobito su u lošem stanju bile tradicionalno važne prometne veze prema Bosni. Takvo će se stanje početi znatnije mijenjati tek 30-ih godina 20. stoljeća kada počinje gradnja dionica Jadranske magistrale te uključivanje Dalmacije u željeznički prometni sustav.

Razvoj prometne mreže od sredine 19. stoljeća u kartografskoj produkciji državnih i javnih službi

Od sredine 19. stoljeća promet definitivno postaje glavnim razvojnim čimbenikom prostora. Razvoj prometa bio je temeljni preduvjet za održavanje trgovine, ali i razvoj nove gospodarske djelatnosti - industrije. Važnost prometa očitovala se i u kartografskim izvorima općega karaktera na kojima već od početka 19. stoljeća nalazimo kompletnu prometnu infrastrukturu kao neizostavni geografski element svake karte. Radovi na gradnji i uređenju prometnica osobito su se intenzivirali nakon osnivanja Kulturno-tehničkog odsjeka Odjela za unutrašnje poslove Zemaljske vlade (1869. - 1921.). Kulturno-tehnički, kasnije Građevni odjel u sklopu godišnjih izvještaja o radu redovito izdaje i kartu s prikazom svih izvedenih radova, koja je popraćena izdašnim pisanim izvještajima.²⁹ Prometne karte počinju se izdavati i za svaku pojedinu pukovnicu, županiju i srez. Službene prometne karte koje izdaju državni i pokrajinski građevinski uredi dobivaju važnu ulogu u radu građevnih i svih ostalih razvojnih državnih službi. Od tada prometne karte postaju neizostavni dio bilo koje prostorne studije, prostornog plana naselja, regije ili države. Te su karte ujedno posljednji svjedok funkcionalne organizacije prostora uoči dolaska željeznice koja će bitno promijeniti dotadašnje prostorne odnose te preuzeti ulogu glavnog razvojnog čimbenika regionalnog razvoja.

Summary

Based on the research of authentic archival materials, the author has identified and integrated all relevant cartographic sources in the reconstruction and development of traffic communications on the territory of Croatian countries for the very first time. Those cartographic sources are significant not only as historical documents of traffic and economic development, but they also play an important role in the reconstruction of no longer existing historical traffic communications. Expertise in development of traffic communications as one of the predominant factors of development and regional organisation, are very important in the researching and understanding the history of the Croatian countries. Regarding the originality of the facts they present, all the mentioned cartographic sources have been evaluated as a source of Croatian history.

²⁹ Kamilo BEDEKOVIĆ, "Javne građevine u kr. Hrvatskoj i Slavoniji za posljednjih 50 godina", Zagreb, 1891.

Ekonomska i ekohistorija
Economic- and Ecohistory

Časopis za gospodarsku povijest i povijest okoliša

Scientific Research Journal for Economic and Environmental History

Volumen 1 / Broj 1
Zagreb-Samobor 2005.
ISSN 1845-5867
UDK 33 9 504.3

Nakladnici / Publishers:

Društvo za hrvatsku ekonomsku povijest i ekohistoriju

Izdavačka kuća Meridijani

Obrtnička 17, 10430 Samobor

tel.: 01/33-62-367, faks: 01/33-60-321

e-mail: meridijani@meridijani.com

www.meridijani.com

Sunakladnici / Co-publishers:

Sekcija za gospodarsku povijest Hrvatskog nacionalnog odbora za povijesne znanosti Zagreb

(moderator: mr. sc. Hrvoje Petrić)

Međunarodni istraživački projekt »Triplex Confinium - Hrvatska višegraničja u euromediteranskom

kontekstu« Zavoda za hrvatsku povijest Filozofskog fakulteta Sveučilišta u Zagrebu

(voditelj: prof. dr. sc. Drago Roksandić)

Urednici / Editors-in-chief:

Mira Kolar-Dimitrijević, Hrvoje Petrić

Uredništvo / Editorial Staff:

Dragutin Feletar, Željko Holjevac, Mira Kolar-Dimitrijević, Dubravka Mlinarić, Nenad Močanin,

Hrvoje Petrić, Drago Roksandić, Mirela Slukan Altić, Ivica Šute

Međunarodno uredničko vijeće / International Editorial Board:

Drago Roksandić - predsjednik (Zagreb, Hrvatska)

Daniel Barić (*Le Havre-Pariz, Francuska*), Slaven Bertoša (*Pula, Hrvatska*), Zrinka Blažević (Zagreb, Hrvatska),

Boris Golec (*Ljubljana, Slovenija*), Hrvoje Gračanin (Zagreb, Hrvatska), Andrej Hozjan (*Maribor, Slovenija*),

Halil Inalcik (*Ankara, Turska*), Egidio Ivetic (*Padova, Italija*), Aleksandar Jakir (*Marburg, Njemačka*),

Karl Kaser (*Graz, Austrija*), Isao Koshimura (*Tokio, Japan*), Marino Manin (Zagreb, Hrvatska),

Kristina Milković (Zagreb, Hrvatska), Ivan Mirnik (Zagreb, Hrvatska), Géza Pálffy (*Budimpešta, Mađarska*),

Daniel Patafta (*Rijeka, Hrvatska*), Gordan Ravančić (Zagreb, Hrvatska), Marko Šarić (Zagreb, Hrvatska),

Nataša Štefanec (Zagreb, Hrvatska), Mladen Tomorad (Zagreb, Hrvatska), Jaroslav Vencalek (*Ostrava, Češka*),

Milan Vrbanus (Zagreb, Hrvatska), Zlata Živaković Kerže (*Osijek, Hrvatska*)

Grafički urednik / Graphic design:

Alojz Zaborac

Prijelom / Layout:

Hrvoje Herceg

Lektura / Language editing:

Lidija Menges

Za nakladnike / Journal directors:

Petra Somek, Hrvoje Petrić

Tisak / Print by:

Bogadigrafika, Koprivnica 2005.

Adresa uredništva / Mailing adresss:

Hrvoje Petrić (urednik)

Zavod za hrvatsku povijest, Filozofski fakultet

Ivana Lučića 3

HR-10000 Zagreb

e-mail: h.petric@inet.hr

h.petric@ffzg.hr
