

Француска је, дакле, настојала да се свуда у Европи очува мир, што је било неповољно за балканске народе. Отуда Француска своју концепцију према Истоку спроводи са нешто мањом енергијом него раније. При томе настоји да одржи своје позиције на Истоку, нарочито у односу на Русију, Аустро-Угарску и Енглеску. Зато Француска упорно покушава да Србију одврати од свих „пренагљених“ потеза који би мијењали њен међународни статус и односе на Балкану, али при томе није увијек била против свих српских захтјева, особито када су их подржавале Русија и Енглеска.

Попов је доказао да је Француска седамдесетих година XIX вијека водила краткорочну политику према националним питањима на Балкану, пошто је била свјесна да нема снаге за остваривање већих политичких подухва-

та. Упућена на Русију, она се није енергично противила јачању њених позиција на Балкану, али када је послје санстефанског мира уочила њено нагло јачање, Француска је ступила против интереса појединих словенских народа на Балкану. Ма колико се, понекад, противила тежњама Србије, Француска је ипак пружила више користи него штете српским политичким аспирацијама.

Зналачки користећи огромну литературу, бројну објављену и непубликовану грађу, Чедомир Попов је дао дјело крупног историографског значаја, не само за изучавање спољне политике Србије и ослободилачких покрета на Балкану већ и за цјелокупни комплекс врло замршених односа на Полуострву и уопште у Европи у врло значајном периоду 1871 — 1878. године.

*Р. Јовановић*

## Г. Шкриванић: „ПУТЕВИ У СРЕДЊОВЕКОВНОЈ СРБИЈИ“

Београд 1974. године

Студија Гавра Шкриванића приказује путеве у централном делу Балканског полуострва од X века до пада Деспотовине под турску власт. Сам аутор истиче да је често морао отићи даље од оквира наслова књиге, да би путеве у средњовековној Србији повезао са онима у Босни, Хрватској, Далмацији и другим земљама. Књига се дели на два дела: у првом се дају опште карактеристике саобраћаја, приказују се путеви, њихове врсте, особине, трајање путовања, док у другом делу доноси и исцрпно путну мрежу којом су биле повезане области средњовековне српске државе.

Средњовековна српска држава имала је сувоземне и водене путеве. Морски путеви су једино коришћени за приобалски саобраћај и за везу са острвима, а речни такође само делимично и слабо су познати. Сувоземне путеве аутор дели на цесте, односно друмове, велике путеве и уске планинске путеве на којима се одржава ка-

равански саобраћај. Главну мрежу чине цесте, велики путеви и друмови, а они су већином остаци старих римских путева. У старим српским повељама за велике цесте и путеве употребљаван је назив „колник“, свакако по речи „кола“, што је, како каже аутор, знак да су се кола њима кретала. Остаци старих римских путева називају се у средњовековним српским и бугарским споменицима „царски пут“. Путеви су добијали називе по именима места (цариградски, дубровачки), затим по именима земаља и области у које су водили (босански, зетски и други). Аутор се бави и условима саобраћаја. Он тврди да су за заштиту путева у речним долинама и кланцима подизане тврђаве — градови на раздаљини од 25 до 35 километара. Такву улогу имали су градови у долини Ибра: Маглић, Брвеник и Звечан. Тамо гдје није било градова, или су били права реткост, безбедност саобраћаја одржавана је помоћу

стража које су давали села или жупе кроз које је пут пролазио.

Главно превозно средство на путевима, истиче аутор, биле су домаће животиње (коњ, мазга и магарац) и разне врсте кола у која су презане те животиње. На планинском и кланцима испресецаном земљишту нису се могла кретати кола, већ једино товарна стока. Кола су употребљавана за пренос робе, али само у равничарским пределима. Коњ је био најважније превозно средство у средњем веку, па је чак и жигосан (по речима М. Динића) знацима племена или земље којој припада. Власници теглеће и товарне стоке били су Власи, па су коњи узимани под закуп од њихових старешина. Они су били гоничи, односно „поносници“. Између њих биран је старешина гонича, тзв. примѣњур или крамар. Ова врста саобраћаја развила се на далеко већој територији него што је била она на којој су очувани стари велики путеви. Путеве каравана су били јефттинији, лакши за изградњу и користили су готове сеоске путеве. Трајање путовања, истиче аутор, није зависило само од дужине пута, већ од терена, од превозног средства, годишњег доба, атмосферских прилика, сигурности, познавања пута, па се не може говорити о тачном, већ о приближном, односно просечном трајању путовања. Путовање из Крушевца до Дубровника аутор даје на основу података о преписци деспота Стефана са Дубровачком Републиком, из које се види колико је времена требало да писмо стигне из Крушевца до Дубровника и обрнуто. Прво писмо из Крушевца у Дубровник стигло је десетог дана, друго седмог, треће такођер седмог, четврто десетог, пето петнаестог дана, па се на основу ових података може закључити да је писмо из Крушевца у Дубровник лети стизало за седам до осам дана, а зими за десет до петнаест дана. Из Дубровника до Брскова се ишло пет дана, а из Котора до Цариграда путовало се осамнаест дана — по речима К. Јиречека.

У реконструкцији путне мре-

же аутор се ослања на познате радове Константина Јиречека и Михаила Динића, а затим на археолошка проучавања путева и места.

Трасе путева ишле су најчешће речним долинама, али када је то било немогуће, онда преко планинских превоја. Њихови правци су ишли Јадранском обалом и пареално с њом, а затим долином река: Дунава, Саве, Велике Мораве, Млаве, Нишаве, Тимока, Вардара, Ибра, Неретве, Дрине, Брегалнице, Струмице, а сви су водили у рударске центре.

За поједине области може се рећи да је у њима главну улогу имао каравански саобраћај; такав је случај са Зетом, због саме конфигурације земљишта. Путеве које приказује аутор обухватају територију данашње Црне Горе. Сви путеви који су водили из Зетског приморја (од Котора до ушћа реке Дрима) у унутрашњост Србије називани су општим именованом Зетски пут. На свим путевима који су водили из Зетског приморја до Подгорице и Оногшта одвијао се каравански саобраћај. Каравански саобраћај одржаван је на путу који је водио од Котора, преко Крсца, села Његуша, Кривачког ждријејела до Цетиња, а одатле преко села Улића или Ријеке Црнојевића до Подгорице. Из Подгорице пут је ишао за Плав и Пећ и даље за Косово. Пут од Оногшта водио је у правцу северо-истока преко планине Лукавице, одатле преко данашњег Шавника, Дробњака и Језера све до Брезнице, односно Пљеваља, где се укршта са главним тзв. Цариградским путем. Нису увек имале исту улогу на слеђене велике цесте и путеви у средњовековној српској држави, због великих територијалних промена које су условљене ширењем а касније њеним распадом. Зато је дават примат појединим путевима у једној области, док су остали били мање или више запостављени. Ширењем српске државе у правцу југа и југоистока коришћени су стари римски путеви и средњовековни велики путеви који су ишли преко Косо-

ва Поља до Скопља, а одатле долином Вардара до Солуна. Из Скопља пут је водио преко Полога у правцу Охрида, а касније преко Љеша, Кроје освајања су ишла на југ Албаније. Када је центар српске државе постао Рас, тежиште трговине усмерило се на путеве који су водили до обала Јадранског мора, односно до Дубровника и Котора — центара увозне и извозне трговине. Прворазредну улогу имали су ипак они путеви који су водили из централних области српске средњовековне државе ка Приморју.

Послије турских упада смањивала се државна територија и тиме се путна мрежа сужавала и померала према северу. Главну

артерију путева чине трасе старих римских путева од Београда до Пирота, а одатле левом обалом Велике Мораве. Веза између Србије и Зете се свела на везу преко Пољимља.

Ова књига представља допринос нашој историјској географији. Слику о путевима дају и карте — скице са прегледно уцртаним путевима, као и убицираним местима поред којих и кроз које пролазе, а која се помињу у документима, тако да читалац добија на једном месту сакупљене податке о саобраћају и путевима. Она олакшава и разумевање трговине и привреде у средњовековној српској држави.

Марица Маловић

Милорад Радовић и Ејуп Мушовић: „БОРЦИ НОВОПАЗАРСКОГ КРАЈА ПАЛИ У НОР-У“

(Завичајни музеј Нови Пазар, 1974, стр. 206)

Послије доста опширне и запажене књиге „НОВИ ПАЗАР И ОКОЛИНА“ (издате у Београду 1969), крајем 1974. године се у издању Завичајног музеја у Новом Пазару, појавила и књига „Борци новопазарског краја пали у НОР-у“, поводом прославе 30-годишњице ослобођења Новог Пазара и читавог новопазарског краја. Највећи дио књиге посвећен је биографијама бораца новопазарског краја палих у народноослободилачкој борби и социјалистичкој револуцији.

Поред увода, књига садржи и кратак пресјек историјског развика Новог Пазара и његове околине између два свјетска рата (Новопазарски крај пред други свјетски рат). У овом кратком прегледу изложен је у најопштијим цртама, без улажења у дубље анализе иначе сложених историјских појава и збивања на овом простору, историјски развика Н. Пазара његове околине од ослобођења од Турака (1912) па до априлског рата 1941. године. Неколико најбитнијих догађаја и чиненица из тог периода говори о до-

некле заједничким везама и истовјетним националним и социјалним проблемима новопазарског краја са неким дјеловима сјеверне Црне Горе, нарочито између два свјетска рата. Новопазарски крај је од 1930. до 1941. године (дежевски срез) у административном погледу био у саставу Зетске бановине, чије је сједиште било у Цетињу. Економски крајње неразвијен, веома сиромашан, у сталном грчу националних и вјерских супротности, без јасне перспективе развоја и излаза из тешког наслеђа заосталости и културне учмалости, без радничке класе, с мало интелигенције, Нови Пазар је у годинама пред априлски рат постао погодно тле за дјеловање крајње реакционих грађанских политичара, а особито класе (ага и бегова), којима се повремено супростављала једино прогресивно оријентисана омладина, предвиђена од појединаца — комуниста. Тек послје мартовских догађаја 1941. године у Новом Пазару се почела осјећати нешто јача улога Комунистичке партије Југославије (раније није би-