



PROMETNA I TRGOVINSKA POVEZANOST SPLITA I BOSNE U PROŠLOSTI

UDK/UDC: 339.162.2(497.13Split:497.15)*0/19"
Izvorni naučni rad

Dr. sc. Anto Ivić

Sažetak

Cilj rada je analizirati odnos kantonalnih i lokalnih vlasti, organa i institucija u Zeničko-dobojskom kantonu prema kulturnoj baštini Bosne i Hercegovine, njejoj zaštiti i promociji kroz analizu odnosa prema srednjovjekovnoj baštini sa posebnim akcentom na Povelju Kulina bana i samog vladara. Rad predstavlja case study analizu za koju smatramo da na plastičan način može pokazati odnos institucija vlasti prema sopstvenoj baštini. Zeničko-dobojski kanton se nalazi u samom centru savremene Bosne i Hercegovine, ali ujedno predstavlja središnji prostor srednjovjekovne bosanske države i Kulinove Bosne. Naime, Povelja Kulina bana, zatim Bilionopoljska abjuracija, ali i čitav niz drugih materijalnih ostataka iz vremena Kulinove vladavine vezani su za prostor Zeničko-dobojskog kantona (ploča iz Muhašinovića, ploča Velikog sudije Gradješe). Logično bi bilo da upravo ovaj kanton prednjači po zaštiti i promociji kulturne baštine, naročito srednjovjekovne, ali situacija na terenu ipak govori drugačije. Analizirali smo zastupljenost imena Kulina bana u nazivima ulica, javnih ustanova i organizacija na području cijelog Zeničko-dobojskog kantona te pokazali njegovu (ne) zastupljenost u izgadnji kolektivne memorije društva. Također, analizirali smo i ulogu nevladinog sektora u promociji i zaštiti kulturne baštine, a poseban akcenat stavljen je na odnos grada Zenice prema Kulinu banu, kako u prošlosti tako i u savremenom dobu.

Ključne riječi: Kulin ban, Zeničko-dobojski kanton, Zenica, kultura sjećanja, Bilino polje

Uvod

Prometne komunikacije koje su ljudi koristili od davnina nastojale su najkraćom rutom povezati polazišta i odredišta. Naseljeno područje nastalo na mjestu utoka rijeke Jadar u Jadransko more, sa svojim dubljim kopnenim zaleđem oduvijek je bilo

povezano prometnim okomicama na obalu. Trase su prilagođavane reljefu, dolinama rijeka i planinskim prijevojima, a služile su upućenosti gospodarstava primorskih središta na resurse zaleđa i kopnenih središta na izlaz u svijet preko morske luke, odnosno područja jugozapadne i središnje Bosne na Split.

Prometna povezanost u antici

Još su grčki geografi na zemljovidima prikazivali Dinarske planine paralelno s morskom obalom, na razmeđu Ilirika i Panonije.¹ Sasvim razumljivo je da su u Ptolomejevo² doba naseljena mjesta na obali i u zaobalju morala biti povezana preko planinskog pojasa.

Usporedno s početkom sustavne urbanizacija unutrašnjosti provincije Dalmacije i Panonije od I. stoljeća Rimljani su gradili ceste kojima seiz administrativnih i gospodarskih središta Dalmacije uz more, napose Salone, dolazilo u kopneno zaleđe i važne centre u unutrašnjosti. Ceste su pratile najpogodnije nagibe terena, a građene su dolinama rijeka i planinskim prijevojima kako bi najkraćim putem povezale krajnje točke. Glavni cestovni pravci najčešće su bile približne okomice na jadransku obalu, koje su izbjegavale planinske visove, s brojnim poveznicama i vicinalnim odvojcima. Ceste od Salone prema Argentariji i Servitiumu, ali i dalje prema savsko-dravskom međurječju, prolazile su preko planinskih prijevoja i kraških polja koja su povezivala ta područja. Bio je to put za eksploataciju rudnih bogatstava i vojno-strateška sigurnosna komunikacija, kojim su stočnim proizvodima iz unutrašnjosti podmirivana gradska središta i opskrbljivane vojne postrojbe.³ Jedan od njih je preko Kupreške

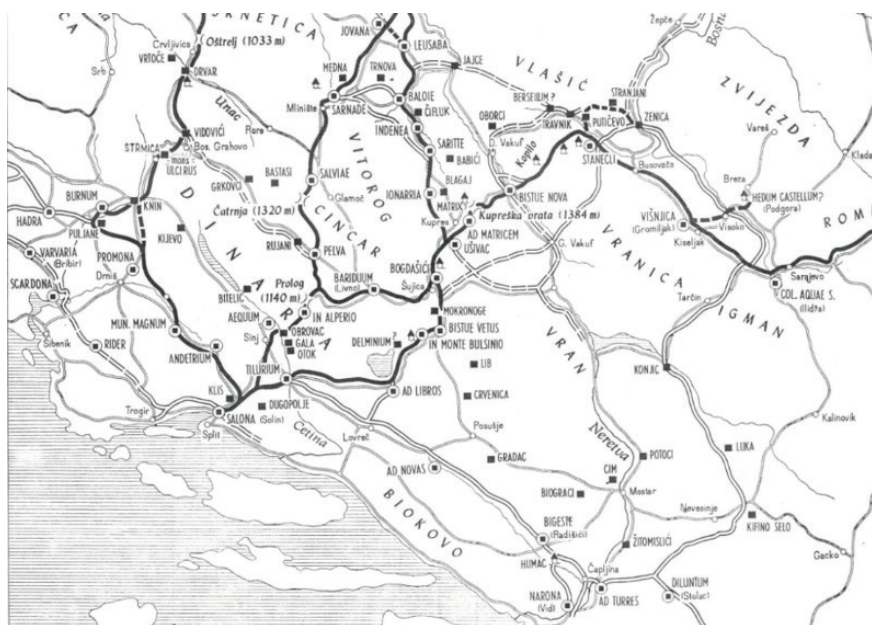
1 Ptolomejevo djelo pronađeno u XV. stoljeću i utjecalo na europsku kartografiju. Slukan Altić, M. (2003.), *Povijesna kartografija, kartografski izvori u povijesnim znanostima*, Samobor, 31, 41; Grčić, M. „Balkan na geografskim kartama Klaudija Ptolomeja“, *Glasnik Srpskog geografskog društva* 98(2)/2018, 101.

2 Klaudije Ptolomej (oko 90. – oko 168.), matematičar, astronom i geograf, koristio je i znanja Marina iz Tira u Feniciji (oko 80. – oko 130.).

3 Ceste su povezujući vojna uporišta trebale prvo konsolidirati rimsku vlast, a zatim su postale značajne za trgovinu i prodor kulturnih utjecaja. Bojanovski, I.(1974), *Dolabelin sistem cesta u rimskoj provinciji Dalmaciji*, ANU BiH Djela knjiga XLVII, Centar za balkanološka ispitivanja, knjiga 2,



visoravni vodio prema dolinama Vrbasa i Bosne.⁴



Povezanost primorja i Splita sa zaleđem u srednjem vijeku

U srednjem vijeku nastavila se uzajamna povezanost jadransko-mediteranskog i kontinentalnog prostora. Između dalmatinskih gradova pod bizantskim utjecajem i slavenskog zaleđa, vremenom nastaje suživot i stapanje pod okriljem kršćanske civilizacije. Između IX. i XI. stoljeća na područje rimske Dalmacije dopiru bizantski i karolinški interesi, Hrvati se suočavaju s mletačkom prijetnjom, a hrvatski utjecaj širi se na dalmatinske gradove do pripojenja.⁵ Kroatizirana gradska obalna središta integriraju se u ekonomski prostor sa svojim zaleđem.

Sarajevo, 16; Migotti B., „Prilog poznavanju putova trgovine između Dalmacije i Panonije“, *Opvscvlaarchaeologica*, 23(1)/1999, 200.

4 Bojanovski, I., *op. cit.*, 104, 124, 167, 282.

5 Budak, N. „Hrvatska i Bizant u 10. stoljeću“, *Tabula: časopis Filozofskog fakulteta, Sveučilište Jurja Dobrile u Puli* (12)/2014, 51 – 63.

Između utjecaja hrvatskih vladara i Bizanta, Split je imao pre-dispozicije za razvitak trgovine. Splitska luka i prihodi od njezine trgovine spominju se 1107. u ugovoru Splita s Kolomanom kojeg su priznali kraljem. Povelju su potvrdili 1124. i 1142. kraljevi Stjepan II. I Gejza II.⁶

Tijekom XII. i XIII. stoljeća nastaje niz sporazuma o slobodi trgovine, odnosno ugovora istočnojadranskih gradova s drugim gradovima i komunama na Jadranu, ali i s njihovim kopnenim zaleđem, kao što su:

1148. Dubrovnik – Molfetto	1189. Dubrovnik – Bosna
1169. Split - Pisa	1192. Split – Piran
1169. Dubrovnik - Pisa	1234. Dubrovnik - Zeta
1186. Dubrovnik – Hum	1241. Split – Hum
1188. Zadar – Pisa	1274. Split – Napulj ⁷

Mleci su se učvrstili u Zadru kao ključnoj luci Jadrana kojeg su za njihov račun osvojili križari 1202. Premda se činilo da će postati gospodari Jadranskog mora,⁸ savez Genove i Ferrare u XIV. stoljeću i pritisak ugarsko-hrvatskog kralja Ljudevita, prisilio je Mletke na odricanje od Dalmacije.⁹ U razdoblju prve mletačke vlasti, poremećeni su odnosi Splita i drugih primorskih gradova i komuna s feudalcima iz unutrašnjosti. Mleci uhode stanje u hrvatskom zaleđu, a 1348. šalju poklone kliškom kapetanu. U to doba darove šalju bosanskom banu. Čine usluge franjevcima u Bosni, a gvardijana jednog franjevačkog samostana u Bosni besplatno prevoze brodom u Veneciju.¹⁰ Od Zadarskog mira 1358. pod zaštitom i suverenitetom ugarsko-hrvatskog kralja dolazi do zamaha obalnih komunalnih društava, napose Dubrovnika, Splita i Zadra. Obnova gradskog stanovništva nakon kuge 1348. i sloboda trgovine sa zaleđem omogućila je razvitak primorskim gradovima.

6 Novak, G. (1921.), *Split u svjetskom prometu*, Hrvatska štamparija, Split, 16. – 17.

7 Raukar, T. (2007.), *Hrvatsko srednjovjekovlje, prostor, ljudi ideje*, Školska knjiga, Zagreb, 164; Novak, G. (1921.) *op. cit.*, 19, 25.

8 Pederin, I., „*Split (1358 - 1421)*“, *Bosna Franciscana*, (32)/2010, 75. „Činilo se kao da nitko više ne može uzdrmati čvrstu vlast Mletaka nad *Culphusom*, kako su Mleci zvali Jadran.“

9 *Ibid.*

10 *Ibid.*, 88 – 89.



Krajem XIII. stoljeća Split je glavna luka za trgovinu između Napuljskog Kraljevstva i Ugarsko-Hrvatskog Kraljevstva, a zbog ograničenih vlastitih resursa izvoz zasniva na robi i sirovinama iz zagorske Dalmacije i Bosne.¹¹ Stoga je za splitsku komunu važna povelja bana Mladena I. Šubića iz 1302. kojoj im daje slobodu trgovanja u Hrvatskoj i Bosni.¹²

Mletačke pokušaje stjecanja naklonosti dalmatinskih gradova krajem XIV. stoljeća poremetilo je priznavanje Splita i nekih dalmatinskih gradova Tvrtka za kralja. Ladislav Napuljski imenovao je 1401. bosanskog velikaša vojvodu Hrvoja Vukčića Hrvatinića gospodarom Splita i upraviteljem Hrvatske i Dalmacije, ali je 1413. Sigismund Hrvoju oduzeo Split. Iz dinastičkih sukoba korist je izvukla Venecija, kupivši 1409. Dalmaciju od Ladislava za 10.000 dukata. Split je zauzela 1420. godine.¹³ Nadalje je Venecija nastojala ograničavati trgovinu s ciljem većeg nadzora prihoda, ali to je ublaženo strahom od dubrovačke konkurencije.¹⁴

Mletačke vlasti su lišile domaće plemstvo utjecaja u proizvodnji i distribuciji soli, brodogradnji i trgovini.¹⁵ Izvoz soli iz mletačke Dalmacije bio je predmet trgovačkog sporazuma Mletaka i bosanskog kralja Stjepana Tomaša 1444. godine.¹⁶

Osim stoke koja je potjecala i iz kopnenog zaleđa, odatle su, a osobito iz Bosne dolazili robovi, ali i sluge u gradu. Trgovina robljem u Splitu je zabranjena 1373.¹⁷ U XIV. stoljeću iz Splita su se izvozili drvo, vunene tkanine, meso, grah i dr., a uvozilo žito, ulje i dr.¹⁸ Bio je

11 Novak, G., *op. cit.*, 27. – 28.

12 *Ibid.*, 28. „da svi trgovci Splita mogu po cijelom našem teritoriju Hrvatske i Bosne slobodno kupovati, prodavati, donošati i odnašati bilo koju robu.“

13 Mimica, B. (2004.), *Dalmacija u moru svjetlosti, povijest Dalmacije od antike do kraja XX. st.*, 1. dio, Dušević&Kršovnik, Rijeka, 418 – 419; Novak, G., *op. cit.*, 31 – 32.

14 Novak, G., *op. cit.*, 65. – 67. „Trideset godina ... nakon što je prestala svaka inicijativa dalmatinskih gradova, ... 15. januara 1452. naredi dužd, da se sva trgovačka roba uopće, koja se hoće da iz dalmatinskih gradova izveze ili u te gradove uveze, ima da vozi u Veneciju i ni u bilo koje drugo mjesto.“

15 Vrandečić J., Bertoša, M (2007.), *Dalmacija, Dubrovnik i Istra u ranom novom vijeku*, Zagreb, 29.

16 *Ibid.*, 37, 64.

17 *Ibid.*, 37. „Jedino se dozvoljavalo, da Splitsanin kupi od stranca roba za svoju poslugu, ali ga više nije smio ni prodati ni dati ikome.“

18 *Ibid.*

mjesto trgovine stokom, osobito sitnog zuba. Osim neslobodne radne snage, većinom djevojčica i mladih žena u kućama imućnijih Splićana, i slobodni ljudi iz Bosne nalazili su poslodavce u Splitu.¹⁹ Osobito su bile teške godine gladi u Bosni kao što je bila 1453. Splitska komuna je mogla primiti manji broj ljudi, pa je 176 „siromašnih Bosanaca“ 1454. prevezla brodovima u Apuliju.²⁰

Uloga Vlaha u trgovini

Gušće naseljena obalna gradska područja trebalo je opskrbljivati namirnicama uglavnom stočnog podrijetla, a splitski poduzetnici su se služili kopnenom rutom u zaleđu sve do Bosne.²¹ U dalmatinskim gradovima do kasnog srednjeg vijeka nije stvoren izrazito trgovački sloj, a u trgovini su sudjelovali različiti društveni slojevi, osobito u Anžuvinskom razdoblju.²²

Dio zaobalja bio je sastavni dio komunalnih zajednica, a ostali vlaški katuni pripadali su hrvatskim i bosanskim velikašima.²³ Važnu ulogu u prijevozu robe te u opskrbi stočnim proizvodima uz domaće proizvođače imali su Vlasi stočari. Do kraja srednjeg vijeka taj naziv više ne označava etnonim, koliko njihovo zanimanje. U XIV. i XV. stoljeću preuzimali su stoku na čuvanje, dovodili životinje za

19 Nikolić Jakus, Z. „Ramljaci i Bosanci u dalmatinskim gradovima u četrnaestom i petnaestom stoljeću“, Zbornik radova Bosanski ban Tvrtko „Pod Prozorom u Rami“, 2016, Prozor – Sarajevo – Zagreb, 347 – 374.

20 Raukar, T., *op. cit.*, 175.

21 Fabijanec, S. F., „Proizvodnja i trgovina sira u Dalmaciji krajem srednjeg i početkom ranog novog vijeka“, Zbornik Odsjeka povijesnih znanosti Zavoda povijesnih društvenih znanosti Hrvatske akademije znanosti i umjetnosti, 31/2013, 139.

22 Raukar, T., „O nekim obilježjima trgovine dalmatinskih gadova u srednjem vijeku“, Historijski zbornik, god. XXIII-XXIV/1970-71. 419, 425 – 426. „Svaki stanovnik grada, od patricija do naseljenika (habitator) i stranca (forensis), slobodno je trgovao na gradskom području, dakako, pridržavajući se nekih statutarnih odredaba koje je gradu nametala ekonomska nužda (zabrana uvoza stranog vina, izvoza žita i sl.).“; Mirković, M., „O ekonomskim odnosima u Trogiru u XIII. stoljeću (Na temelju objavljenih ostataka notarskih knjiga za godine 1263., 1264., 1265., 1270., 1271., 1272. i 1273.)“, Historijski zbornik, god. IV/1951, 21 – 54.

23 Fabijanec, S. F., *op. cit.*, 137.



prodaju te trgovali robom s plaćanjem na odgodu. Suradnja Vlaha sa splitskim trgovcima zasnovala se na povjerenju.²⁴ Bili su i u pratnji putnika i trgovaca radi zaštite. Cetinski Vlasi na posjedima Nelipića, dobro su surađivali sa splitskim trgovcima prevozeći im robu prema Rami i Uskoplju preko Kupresa kao osiguranje na putu prema Bosni.²⁵ Na tom putu, između cetinskih Vlaha i Kupresa, postojala je povezanost.²⁶

Životinje koje bi Vlasi iz unutrašnjosti dovodili, Splićani i strani trgovci su distribuirali prema drugim odredištima i na istočnoj i na zapadnoj obali Jadrana. Tomu je služio regionalni višednevni sajam stoke u Splitu od druge polovice XIV. stoljeća na spomendanom sv. Dujma.²⁷

24 HR-DAZD-16 Općina Split, kut. 5, svez. 14, sveščić B, l. 88r. Sažetak objavljen u: Rismondo, V., „*Markulin Slovetić u svjetlu nekoliko notarskih spisa*“, Četiri priloga, Izdanja Historijskog arhiva u Splitu, svezak 2./1960, Split, 76.: „23. svibnja 1400. Ivan Rogarić, Mihovil Radetić, Nikola Boguvidić i Stipan Krabičić iz Klisa, te Radojica Novaković i Rusan Milšić iz Rame, iz Bosne, iz katuna Dobravca Pridinovića, priznaju se dužnim prema trgovcu, ser Marku, sinu Dujma Slovetića iz Splita, za sukno, robu i novac što su u njegovu dućanu od njega dobili.“; Rismondo, V., „*Trogirsko i splitsko zaleđe u nekim dokumentima iz druge polovine XIV i početka XV stoljeća*“, Radovi, Razdio historije, arheologije i historije umjetnosti, Svezak 14, Br. 6/1975, 495. „30. svibnja 1414. Vigan Dekojević i Vukša iz Cetine, Vlasi kneza Ivana, preuzeli u Splitu od Antuna Berinova pet peča sukna i drugih rukotvorina, te ujedno i novca, sve u vrijednosti od dvjesto dukata u zlatu, s tim da će ih prodati i za iste stvari primiti životinje“.

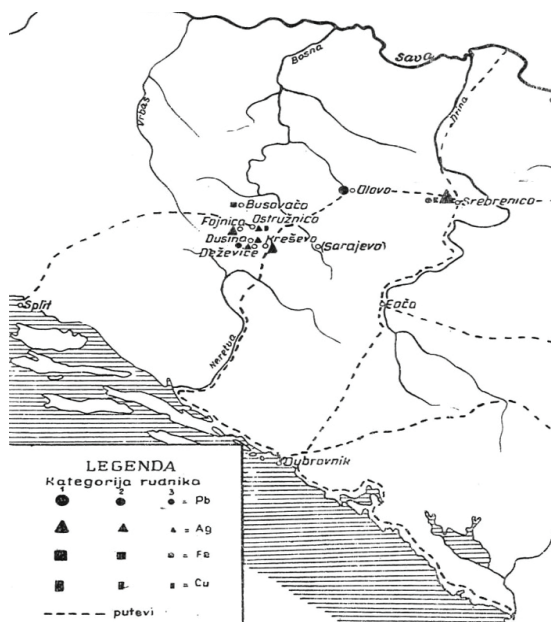
25 Rismondo, V., *op. cit.*, 1975, 495. „Ser Petar Ambrozijev, iz Gostovinca ugovorio 23. travnja 1409. u ime svoje i u ime Henrika, sina Ivanova, iz Vrbolca s Ostojom Pribatovićem, Vlahom iz katuna Dekojević, da će mu Ostoja unajmiti četiri konja, koje će jahati oni i njihovi domaći iz Splita do Vesele Straže u Uskoplju, te da će isti Ostoja s dva druga njih pratiti do spomenutog mjesta, praviti im društvo, te čuvati i pasti konje.“

26 Ančić, M., „*Inventar splitskog kancelara i javnog bilježnika Tome Colutii de Cingulo*“, Radovi Zavoda za povijesne znanosti HAZU u Zadru, 47/2005, 132, 141. Živko Dragoj(a) Kožulić od Kupresa optužio je 13. srpnja 1409. godine Ivana Milakovića, Vlaha cetinske kneginje, da mu je da prisvojio jednog vola. Milošević, A. (1991.), *Stećci i Vlasi*, 7 – 8; *Idem*, „*O problematici stećaka iz dalmatinske perspektive*“, Godišnjak, knjiga 42/2013, Centar za balkanološka istraživanja, Sarajevo, 94 – 96. Milošević ukazuje na tip nadgrobničkih spomenika - sljemenjaka dalmatinskog tipa razmještenih na području vlaške populacije u regiji Trilj – Imotski i Duvno – Kupres.

27 Fabijanec, S.F., „*Od sajma do sajma: pomorski obalni promet u ritmu svetaca*“

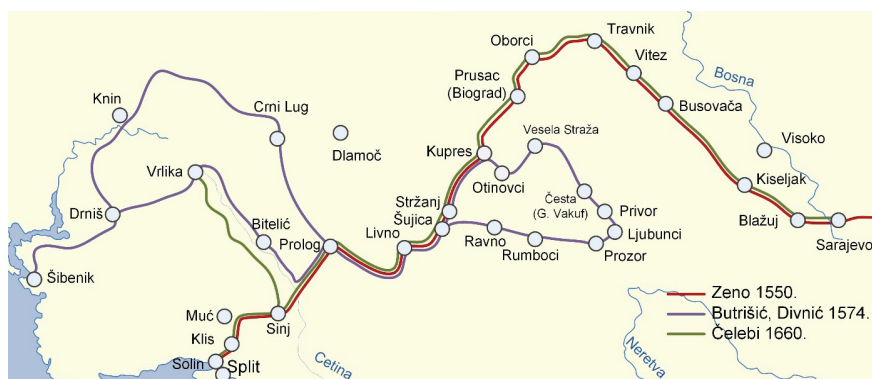
Kontinuitet prostora komunikacije

Prostor i rute komunikacije između obale i kopna nisu se mijenjali tijekom srednjeg vijeka. Trgovačke veze Bosne s jadranskom obalom odvijale su se putovima prema Dubrovniku i Splitu. Iz Dubrovnika se preko Trebinja i Foče stizalo u istočnu Bosnu, a preko Stona se kopnom ili morem dolazilo do ušća Neretve i Drijeva, s lijeve strane Neretve pored Blagaja i Vrapča, a zatim Konjica i Ivan-planine dospijevalo se do Bosne. Put iz Splita je preko Sinja, Livna, Kupresa i Uskoplja vodio u središnju Bosnu. Jedan krak je prije Kupreškog polja, iz sjevernog dijela Duvanjskog polja preko Ravanjskog polja skretao u Ramu, a odatle se kao i prvim dolazilo u Veselu Stražu u Uskoplju. U vrijeme pogoršanih odnosa s Humom, Dubrovčani su koristili taj obilazni put da bi dospjeli do fojničkih i kreševskih rudnika. Promet iz jadranskih gradova preko Bosne odvijao se i s pojedinim krajevima Ugarske i Srbije.²⁸

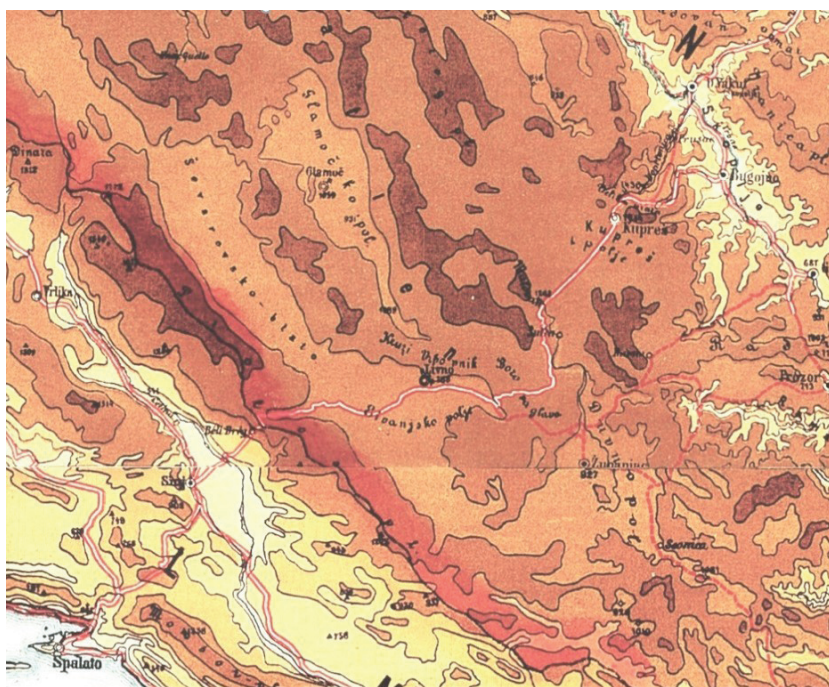


zaštitnika na Jadranu krajem srednjeg vijeka“, *Croatia Christiana periodica*: časopis Instituta za crkvenu povijest Katoličkog bogoslovnog fakulteta Sveučilista u Zagrebu 74/2014, 35.

- 28 Kovačević, D. (1961.), *Trgovina u srednjovjekovnoj Bosni*, Naučno društvo BiH, Djela, knjiga XVIII, Odjeljenje istorijsko-filoloških nauka, knjiga 13., Sarajevo, 159. – 160.



Neka od zabilježenih putovanja (Prema Ž. Holjevac – N.Moačanin, 2007.)



Osvajanjem Osmanlija mijenjaju se okolnosti, ali i dalje postoji komunikacija između istočnojadranskog područja Mletačke Republike i zapadnih provincija Osmanskog Carstva. Tijekom osmanlijske vlasti, cestovni promet se uopće nije razvijao, a prijevoz robe je bio karavanski. Jedna od glavnih prometnica iz Sarajeva preko Travnika i Kupreškog polja i Livna vodila je u Split i Dalmaciju. Do početka 19.

stoljeća ceste su vrlo oštećene i teško prohodne.²⁹ Stanje se popravilo tek iza 1862.³⁰ Putovanje relacijom Sarajevo – Vitez – Karaula – Travnik – Donji Vakuf – Prusac – Kupres – Šujica – Livno – Prolog trajalo je 39 sati, a ukupno do Splita jahaćem konju trebalo je 43 sata.³¹ Cestu iz vremena Topal Osman-paše,³² prilagođenu samo prometu konjima bez kola, zamijenit će nova u razdoblju austro-ugarske vlasti.

Važnost splitske luke i trgovina s Bosnom

Temelj mletačkog gospodarstva bila je trgovina. Osmansko sušjedstvo donijelo je nove okolnosti. U doba stagnacije, u prvoj polovici XVI. stoljeća, napose nakon pada Klisa 1527. Split još uvijek ovisi od Zagore i Bosne, odakle se uvoze: med, vosak, vuna, meso, koža, sir, žito, a izvozi bijeli vosak, sukno, riža, sapun, ulje, lan, šećer, svi-lena roba i dr.³³ Poslije 1539. obnovljen je uvoz žita s osmanlijskog prostora u priobalje, kojeg su početkom stoljeća dalmatinski gradovi nabavljali u Apuliji.³⁴

Inicijativu za osnivanje glavne jadranske skele³⁵ u Splitu pota-

29 Chaumettes Fossés, A. (2012.), *Putovanje po Bosni 1807. i 1808. godine*, Zagreb, 15, 99.; Klaić, V. (1989.), *Bosna, Podatci o zemljopisu i poviesti Bosne i Hercegovine*, Zagreb (reprint, Stuttgart 1878.), 132.

30 Klaić, V., *op. cit.*, 131-132. „Turska vlada tek 1862. počela graditi umjetne ceste za kola (kolnike), te se i danas još 95% bosanskih putova mora ubrojati među puteljke, po kojima samo konji i mazge (bez kola) mogu prolaziti.“

31 Kreševljaković, H. (1957.), *Hanovi i karavansaraji u Bosni i Hercegovini*, Naučno društvo NR BiH, Djela, knjiga VIII, Sarajevo; Ljiljak, M (1957.), *Pošta telegraf i telefon u Bosni i Hercegovini*, knj. I., Sarajevo.

32 Topal Osman-paša, bosanski vezir (1861. – 1869.), među ostalim, poznat je po izgradnji boljih kolskih putova s kamenom podlogom, kakvih ranije nije bilo, čime se ubrzao prijevoz putnika; Milojević, B. Ž., „*Kupreško, Vukovsko, Ravno i Glamočko polje*“, Srpski etnografski zbornik, XXV/1923, Naselja i poreklo stanovništva, knj. 13, Beograd, 26.: „Testa od Travnika preko Bugojna, Kupresa, Livna i Prologa za Sinj i Split počela se graditi oko 1850. godine. Preko Kupreškog polja, od Kupresa do Šujice, građena je 1870. godine.“

33 Novak, G., *op. cit.*, 77.

34 Vrandečić J., Bertoša, M., *op. cit.*, 32.

35 Traljić, S., „*Trgovina Bosne i Hercegovine s lukama Dalmacije i Dubrovnika u XVII i XVIII stoljeću*“, Pomorski zbornik povodom 20-godišnjice Dana Mornarice



knio je 1566. Danijel Rodrigo, iskusni trgovac s poznanstvima na osmanskoj strani. Deset godina poslije, obrazložio je da će njezinim osnivanjem pasti promet u Neretvi i Hercegovini, kao i na dubrovačkoj skeli. U tomu je imao i suglasnost osmanske strane. Zbog ojačalog gusarstva, Senat u Veneciji je 1588. odlučio da trgovačke galije više ne pristaju na Neretvi, već u Splitu. Otvoren je i venecijanski konzulat u Bosni, a od paše se očekivao popravak puta prema Sarajevu.³⁶ Dovršetakom splitske carinarnice i prvog dijela lazareta 1592. Split je postao glavna luka za trgovinu između Osmanskog Carstva i Mletačke Republike. Turskim karavanama bila je važna zaštita robe, poboljšanje putova i redovito raskuživanje, a trgovci su stizali čak iz Indije i Perzije.³⁷ Važan proizvod koji se uvezio u Bosnu iz Splita bila je sol. Pretovar konja i zamjena kirijaša na sedmodnevnom putovanju od Sarajeva do Splita vršili su se u Duvnu. Iz Banje Luke bez pretovara putovalo se deset dana.³⁸

Zbog porasta prometa, splitska trgovačka skela dograđivana je dva puta u XVII. stoljeću.³⁹ Sredinom XVII. stoljeća sa splitskim trgovcem Markom Kavanjinom održavalo je poslovne veze 85 sarajevskih trgovaca, a više od 100 trgovaca u Sarajevu trgovalo je preko Splita i Dubrovnika s Venecijom i Ankonom. Trgovalo se uglavnom proizvodom od kože, vunom i voskom, a uvezile se različite tkanine.⁴⁰ Tada Split slovi kao "glavna trgovačka skela za trgovinu Turske sa Venecijom".⁴¹ Poboljšanjem putova, roba nije dovožena samo iz Bosne, već i iz Vlaške, Erdelja i Moldavske.⁴² Veze su bile prekidane tijekom Kandijskog (1645. – 1669.) i Morejskog rata (1684. – 1699.), ali vrlo brzo

i pomorstva Jugoslavije 1942 – 1962, I/1962, Zagreb, 342. „Skelom se je kod nas obično nazivao onaj dio luke kroz koji je prolazila roba iz turskih krajeva i upućivala se druga roba namijenjena turskim trgovcima. Riječ je preuzeta iz talijanskog (scala u mletačkom dijalektu), od čega je nastalo hrvatski skela, a u turskom iskele.“

36 Bajić - Žarko, N. (2004.), *Split kao trgovačko i tranzitno središte na razmeđu istoka i zapada u 18. stoljeću*, Split, 54 – 55.

37 *Ibid.*, 57., 75.

38 Traljić, S., 1962, 361.

39 Kečkemet, D. „Uključivanje Židova u društvenu, političku i kulturnu sredinu Splita i njihov doprinos toj sredini“, *Ethnologica Dalmatica*, 1/1992, 6.

40 Traljić, S., *op.cit.* 348.

41 Novak, G. *op. cit.* 132, navodi riječi svjetskih putnika Jakoba Spona i Georga Whelera.

42 Bajić - Žarko, N., *op. cit.* 86, 89.

trgovina se ponovno uspostavlja. Zbog ratova nestaje hrvatskih trgovaca, od kojih su neki poput Brnjakovića potomci bosanske vlastele,⁴³ a u gradovima njihovo mjesto zauzimaju srpski trgovci.

Nedugo nakon završetka rata, u Split iz Sarajeva, Travnika i Skoplja stižu karavane s raznom robom, koju čine vosak, pokrivači, razne vrste koža, čizme, papuče, marame, svila i dr.⁴⁴ Prema podacima o karanteni u lazaretu u Splitu od studenoga 1703. do travnja 1704. karavane su dolazile iz Sarajeva, Travnika, Kreševa, Banje Luke i Skopja.⁴⁵ Najzastupljenija roba u tim tovarima iz Bosne bila je vosak. Među ostalom robom bili su proizvodi od kože i krzna te u maloj ko-

43 O trgovcima i 36 rodova koji se spominju u Dubrovačkom arhivu više u: Sivrić, M., „Trgovci iz Sarajeva i drugih bosanskih gradova u Dubrovniku od polovine 15. do kraja 17. stoljeća“, Vrhbosna/Sarajevo kroz stoljeća, separat Hrvatska misao 11-12, 13 / 99, 14 / 2000., 119. – 133.

44 Bajić - Žarko, N., *op. cit.* 92. – 96. Karavane s robom 14.9.1700. – 28.2.1701. iz Sarajeva predvode: Ibrahim Softilo, Mehmet i Hadži Fazet, svi iz Sarajeva, Ivan Paninić, Stjepan Matijević, Eliai Abram Pessa, Abram Curiel, Mate Pavlović, Ivan Pavišić, Toma Pavlinović, Frane Marković, svi iz Splita. Karavane iz Sarajeva, Travnika i Skoplja vodili su i trgovci: Mustafa Baisa, Abram Agioron, Antonio Jerković, Mrko Nikolin, Abram Matias, Mijo Dudan, Abram Musafia, Biagio de Zorzi, Mijo Ostonović, Nikola Ivanov, Mijo Ivanov – Zanenigo, Mijo Ostrić, Mijo Šimin, Teofil Simonić i Mehmed Čiribiri.

45 I – ASV, Prema dokumentu ustupljenom ljubaznošću prof. dr. Marka Rimca. Karavane iz Sarajeva u Split predvodili su: Abram Atias, Zvane Avraković, Luka Bajtić, Durak Baša, Ismail Baša, Mustafa Baša, Nikola Bošković, Ahmet Čelebi, Hasan Čelebi, Husein Čelebi, Mustafa Čelebi, Nazif Čelebi, Dimitrije Čimović, Hadži Hasan Ćurčić, Mustafa Dragović, Hadži Simo Drašković, Vuko Drašković, Mijo Franić, Vuko Gučević, Lazar Ivanović, Matija Ivanović, Nikola Ivanović, (Tr)ipo Ivanović, Izak Kajon, Grga Markov, Frano Marković, hadži Sava Milanović, (Juro) Mihovilović, Mustafa Musić, Marko Nikolić, Mijo Nikolić, (Juro) Pavišić, Matija Pavlović, Simo Petrović, Veselin Radi, Petar Soić (ili Šoić), Matija Soić (ili Šoić), Salih (Ć)anka, hadži Mustafa i Salih-aga iz Mostara. Jakov Ama(š), Hasan baša i Izak Kajon su predvodili jednu karavanu iz Vlačke i Sarajeva.

Iz Travnika vlasnici tovara bili su: Ahmet Čelebi, Ali Čelebi i Durak Čelebi, a iz Skopja: Abram (Cen)iel, Angelo Fedichi, Abram (Luc)iel, Izak Kajon, Jakov Navaro i Nazir tabak. Husein baša i Salih (Ć)anka vodili su natovarene konje iz Banje Luke i Skopja (Uskoplja), a karavanu iz Sarajeva i Banje Luke činili su konji: Abrama Atiasa, Abrama (Luc)iela i Izaka Kajona, Salih-age (Didira), Mehmed Baše i Saliha (Ć)anke. Frano Marković i (Juro) Pavišić prevozili su robu iz Kreševa. Neki od navedenih predvodili su karavane iz više mjesta.



ličini duhan i kamiši za lule.⁴⁶

Između 1713. i 1727. mnogo sarajevskih trgovaca posluje sa Splitom, ali preko te luke i s centrima na Apeninskom poluotoku. Iz Bosne se uvezio vosak, kože, pokrivači, željezo, pigment i vuna.⁴⁷ Neki od tih trgovaca isti oni koji se spominju početkom stoljeća.

Ponovnim otvaranjem skele, promet na početku XVIII. stoljeća bio je manji nego prije, a trgovci „krstjani, Turci i Ebreji“ su na putovanju doživljavali napade hajduka, mletačkih podanika.⁴⁸ Slično je bilo i na osmanlijskoj strani. Radi osiguranja od razbojnika, turski eminje 1783. unajmljivao pandure za pratnjukaravana.⁴⁹ Povremeno je komunikacija poremećena epidemijama kuge, ali i stočnom kugom, koja se prenosila s osmanskog teritorija.⁵⁰ Kada se u kolovozu 1799. pojavila bolest goveda na Kupresu i proširila na Košute, Kamensko i Dugopolje, u Kliškoj bazani (ili badžani, mjestu zaustavljana karavana) iznad Splita straže su nadzirale zabranu uvoza goveda iz turskih krajeva.⁵¹

Prema izvješćima iz 1775., iz Bosne u Dalmaciju stižu: stoka, konji i žito, željezo, bakar, vosak i med. Gotovo sve se šalje u Veneciju, kamo svaki tjedan iz Zadra isplovljavaju dva velika broda puna volo-

46 *Ibid.*

47 Traljić, S., „Izvoz bosanske robe preko splitske luke u XVIII stoljeću“, Pomorski zbornik društva za proučavanje i unapređenje pomorstva Jugoslavije, Knjiga 3/1965, Zadar, 814. – 817. Zabilježeni sarajevski trgovcima koji između 1713. i 1727. trguju sa Splitom, bili su Kurevije, a među njima se isticao Hadži Murat Kurevija. Voskom su trgovali Hadži Mehmed Arakijadžija i Anton Ilić. Hadži Mustafa Musić je osim voska i drugom robom. Trgovci su bili braća Mileta i Damjan Petrović, Vasilije Vuković, Hadži Damjan i Hadži Tripko Arnautović, Hadži Raja Drašković, Hadži Simo Drašković i sin mu Tripko. Različitim robom trgovali su Vita Levi, Abram Vita Atias, Danon Josef, Sadik Danon, Jakob Vita Kampos, Abram Isak Danon, Josef Kampos, Rafael Koen, Benjamin Alkalaj i dr. trgovina iz Mostara bila je povezana s Petrom Soićem (ili Šoićem) i sinom mu Matijom. Trgovinu sa Splitom i Apeninskim poluotokom iz Sarajeva vodi i obitelj Budimlića.

48 *Ibid.*, 810. *Idem*, 1962, 363.

49 Bajić - Žarko, N. (2004.), *Split kao trgovačko i tranzitno središte na razmeđu istoka i zapada u 18. stoljeću*, Split, 90.

50 *Ibid.*, 86.

51 Bajić Žarko, N., „Prilog proučavanju trgovačkih vez Splita i Bosne krajem XVIII i početkom XIX stoljeća“, *Kulturna baština*, No. 18, 1998. (90. – 93.), 91.

va i janjadi.⁵² Od šezdesetih godina do kraja mletačke uprave (1797.) u trgovačkim vezama Splita i Bosne najbrojniji su židovski trgovci.⁵³

Posljednjih godina mletačke vlasti, ali i poslije, u Bosnu je izvožena sol, a uvožen je veliki broj goveda, konja, svinja, brava, kao vune, kože, katrana i druge robe.⁵⁴ Trgovina se iz Splita preko posrednika u Sarajevu odvijala i s drugim gradovima.⁵⁵ Tranzit robe, uglavnom stoke i stočnih proizvoda s osmanlijskog teritorija prema Trstu i Veneciji intenzivan je tijekom prve austrijske uprave Dalmacijom (1797. – 1805.). Promjena vlasti nije značila i prekid trgovine koji se odvija na isti način kao i ranije. Od početka srpnja do kraja prosinca 1798. u Split stižu karavane trgovaca iz Sarajeva, Travnika, Jajca i Livna.⁵⁶ Uvoženi su: vosak, lan, kava, volovske kože i kvalitetnije kože -kordovani, goveđi jezici, prekrivači, željezo, sir, lule i druga roba. U najvećoj mjeri to su bili vosak i kordovani.⁵⁷

Narednih šest godina roba je naviše stizala iz Sarajeva, Livna, Travnika, Jajca, Kupresa, Vareša i Skoplja. Uglavnom su se izvozili vo-

52 Novak, G., „Trgovina i pomorstvo u drugoj polovini XVIII stoljeća“, *Starine*, knjiga 53/1966, Zagreb, 6.

53 Traljić, S., 1965., 822. – 823. Trgovci koji se spominju su: Jakov i Lazar Papo, Hadži Ibrahim, Hadži Osmanović, Jakob Montlija, Hadži Mehmed Ablaković, Abram Vita Danon, Vita Alteras, Abram Isak Danon, Trifun Milanović, Hadži Jovo Vuković, Hadži Ibrahim Hadži Duraković, Josef i David Papo, Marco Begnolo, Vita Levi, Lazar Spitić, Jovo Jovanović, Hadži Jovo Vuković, Trifun Milanović, Abram Vita Danon, David Atias i braća, Josef Alteras, Abram Marchiori, Anton Marchiori, Josef Danon, Ahmet-aga Sokolović, Isak Atias, Hadži Muhamed Capšić, Gebrijel Dimitrović, Isak Salom, Mustafa Džino, Jovo Selaković, Salih-aga Kunosić, Stevo Alteras, Hadži Stoja Leković, Josef Vita Finci.

54 Traljić, S., *op. cit.*, 1962., 363.

55 *Ibid.*, 363.-364. Braća Josif i Gavro Dmitrović koji su 1789. se naselili i imali svoj dućan u Splitu uortačili su se s Đurom i Jovom Vukovićem koji su trgovali u Sarajevu, a stalne kupce imali su u Banjoj Luci, Luvnu, Travniku, Čajniču, Tuzli, Prijedoru, Derventi i Zvorniku, a zatim i u Pljevljima, Novom Pazaru, Užicu i Beogradu.

56 HR - DAST - 2, AK-14. Karavane iz Sarajeva vode: Sava Bodić, Halil Brutuz, Tripko J(ok)ić, Ahmet Lependek, Gabrilo Trebo i Salih Voloder; iz Travnika: Ilija Stipanović, Toma Čičak, Jozip Kala(š) i Meho Mačić; iz Livna: Andrija Jazvo, Jure Menjak, Jakov Vrdoljak, Mitar Raco, Salih Satan, Mate Drinovac, Ago i Ibro Vezi(ag)ić te iz Jajca Nikola Abramić. Za Saliha Arapa i Isaka Papu nije navedeno odakle su.

57 *Ibid.*



sak, kordovani, koža, gunjevi, šljiva, te nešto manje žito, kukuruz, sir, jabuke, goveđi jezici i dr.⁵⁸

U doba francuske vlasti (1806. – 1813.), i pored odlično izgrađene cestovne mreže u Dalmaciji, promet robe s osmanskog područja preko splitske luke je smanjen. Poslije 1806. dalmatinski uvoz se odvijao preko Rijeke. Split je pogođen odlukom o zabrani dolaska karavanama s osmanskog područja zbog kuge 1815. S otvaranjem se odugovlačilo zbog neprikladnih cesta, nepostojanja sanitarnog koridora i nesigurnosti austrijskih podanika na putu. Roba je uglavnom stizala preko luke u Trstu. Nakon dugogodišnjeg nastojanja, vlasti su tek 1845. dopustile dolazak osmanskim karavanama i proglasile Split otvorenim gradom. Međutim, to je vrijeme kada karavanski promet nije mogao više konkurirati željezničkom.⁵⁹

Razmjena Splita sa zaleđem bila je živa u austrougarskom razdoblju. Trgovina morskom solju se obavljala do 1890. kada su je vlasti zabranile da bi se trošila sol iz Tuzle. U splitsku luku se s Kupresa početkom stoljeća dovozila „paklina“, odnosno katran.⁶⁰ Na Kupresu kao stočarskom kraju⁶¹ tijekom austrougarske vlasti na godišnji stočni sajam za Malu Gospojinu i za Martin-dan, dolazili su trgovci iz Splita i Zadra da bi kupovali ovce, volove i konje koje bi dalje izvozili u Trst. I domaći trgovci su stoku prodavali u dalmatinskim gradovima.⁶² Glavni smjer izvoza bio je i poslije prema Splitu. Sredinom stoljeća, volovi tovljeni na poljoprivrednom dobru na Kupresu prodavali su se najviše u Splitu, a dalji transport se odvijao morskim putem.⁶³

58 Bajić Žarko, N., *op. cit.*, 1998., 91. *Idem* 2004., 107.

59 Peričić, Š. (1993.), *Gospodarske prilike Dalmacije od 1797. do 1848.*, Književni krug, Split, 129. – 130, 136. – 137.

60 Milojević, Ž. B., *op. cit.*, 25-27.

61 BH - ABH, ZVS-697 380-160, 1914. Pred Prvi svjetski rat, Kupres je opskrbljivao rasplodom goveda najveći dio tržišta na području Bosne i Hercegovine, a u porastu trgovine stokom sudjelovali su domaći i strani trgovci.

62 *Ibid.*, 24; Džaja, M. – Draganović, K. (1994.) *Sa kupreške visoravni*, II. Izdanje, Baško Polje – Zagreb, 35.

63 Dobrinčić, M. „Računica i naš saobraćajni sistem“, *Željeznička veza Srednje Bosne s morem (materijali – dokumenti – prijedlozi)*, 1957, Split, 68. U Splitu se prodavalo 600 volova. ... Oko 500 ih je nakon pješačenja do Splita prevoženo morem do Rijeke, a nakon klanja meso se pohranjivalo u tamošnjoj hladnjači, prije nego bi se izvezlo za Egipat, Siriju i druge zemlje.

Neizgrađena željeznička veza srednje Dalmacije s Bosnom

Izgradnja željeznice koja je trebala povezati Split sa svojim kopnenim zaleđu i sa Sarajevom aktualizirana je još 1846. godine.⁶⁴ Podijeljenim austrijskim i mađarskim interesima u Bosni i Hercegovini, poveznica prema splitskoj luci nije bila prioritet, jer je Beč imao izlaz na more u Trstu, a Budimpešta u Rijeci. Nakon dugogodišnjih političkih natezanja izgradnja preostale dionice Bugojno – Aržano započela je tek 1914. Prekinuta ratom, nikad nije izgrađena.⁶⁵



Pitanje gravitacijskog područja luke Split i željezničkog povezivanja Bosne i Hercegovine s Dalmacijom pokazalo je suprotstavljenost nacionalnih i regionalnih interesa i nakon Drugog svjetskog rata. Težište prometa prema zaleđu, s okomice Splita prema Bosni,

64 Vukorep, S. (2015.), *Pruge koje su život značile*, Ravno, 19.

65 Austrijanci su unatoč zahtjevima primorskih gradova i trgovačkih središta da se Dalmacija poveže sa svojim prirodnim kopnenim zaleđem, odbijali izgraditi željezničku vezu s Osmanskim Carstvom. Prva željeznička pruga u Bosni i Hercegovini puštena je 1873. na relaciji Dobrljin – Banja Luka, kao dio željezničke magistrale Beč – Istanbul. Vukorep, S., *op. cit.*, 19.



izgradnjom auto-ceste danas je prebačeno na komunikaciju ovog dalmatinskog središta prema Hercegovini.



Zaključak

Kao i antička Salona, Split je svojim geografskim položajem podjednako upućen na more i na kopneno zaleđe. Tijekom prošlosti, nedostatak vlastitih i usmjerenost Splita na resurse u zaleđu, ali isto tako upućenost gospodarskih središta na kopnu uključivanju u svjetsku trgovinu i gospodarstvo preko morske luke, poticali su simbiozu ovih područja. Promet uvjetovan reljefom odvijao se gotovo istim putovima od antičkog doba do novog vijeka.

Pravnom regulativom u vidu povelja i ugovora, već su u srednjem vijeku definirane povlastice kojima su stimulirana trgovina i razvitak kako primorskih komunalnih društava, tako i kontinentalnog područja. Time se stvarao društveni prostor koji je nadilazio političke okvire.

Premda povremeno ometan, u prvom redu osmanlijskim osvajanjima i ratovima postavljenim političkim granicama, očuvao se prostor komunikacije uvjetovan reljefom. Njime se osiguravala egzistencija kako trgovaca, tako i potrošača proizvoda koji su stizali na odredišta. Uspostavljena prometna komunikacija koja je vodila od Splita preko Livna i Travnika do Sarajeva, te povezivala splitsku luku i bosanske gradove, imala je i tranzitni karakter u trgovini, u prvom redu Mletačke Republike i Osmanskog Carstva, ali i širi globalni značaj.

Nekoć najvažnija luka istočnojadranske obale za promet prema unutrašnjosti, izgubila je značaj u XIX. stoljeću, a njezino zanemarivanje nastavljeno je i u XX. stoljeću. Sprječavanje izgradnje željezničke infrastrukture okomicom Split – Bosna u vrijeme kada je ona bila temelj za industrijski i gospodarski razvitak prostora kojim je prolazila, bilo je političkim okvirima ograničavanje društvenog prostora.

Uzajamna komunikacija jugozapadne Bosne i Hercegovine sa Splitom time ipak nije prekinuta. I dalje se odvija vrlo sličnim trasama kojima se iz administrativnog središta Salone stizalo u unutrašnjost rimske Dalmacije.



Izvori i literatura

1. BH - ABH, ZVS Arhiv Bosne i Hercegovine, Zemaljska vlada
2. A -OeStA, KA Österreichischen Staatsarchiv, Kriegsarchiv
3. HR - DAS - 2 Državni arhiv u Splitu, Providur Klisa
4. I - ASV Archivio di Stato di Venezia
5. Ančić, Mladen(2005.), Inventar splitskog kancelara i javnog bilježnika Tome Colutii de Cingulo,*Radovi Zavoda za povijesne znanosti HAZU u Zadru*, 47,99. – 148.
6. Bajić Žarko, Nataša(1998.),Prilog proučavanju trgovačkih vez Splita i Bosne krajem XVIII i početkom XIX stoljeća, *Kulturna baština*, No. 18, 90. – 93.
7. Bajić - Žarko, Nataša (2004.),*Split kao trgovačko i tranzitno središte na razmeđu istoka i zapada u 18. stoljeću*, Split.
8. Bojanovski, Ivo (1974.), *Dolabelin sistem cesta u rimskoj provinciji Dalmaciji*, ANU BiH Djela knjiga XLVII, Centar za balkanološka ispitivanja knjiga 2, Sarajevo.
9. ChaumetteDesFossés, Amédée (2012.): *Putovanje po Bosni 1807. i 1808. godine*,Zagreb.
10. Dobrinčić, Martin (1957.), Računica i naš saobraćajni sistem, *Željeznička veza Srednje Bosne s morem (materijali - dokumenti - prijedlozi)*, Split, 44. – 80.
11. Džaja, Miroslav – Draganović, Krunoslav (1994.): *Sa Kupreške visoravni*, II. izdanje, Baško Polje – Zagreb.
12. Fabijanec, Sabine Florence(2013)., Proizvodnja i trgovina sira u Dalmaciji krajem srednjeg i početkom ranog novog vijeka, *Zbornik Odsjeka povijesnih znanosti Zavoda povijesnih društvenih znanosti Hrvatske akademije znanosti i umjetnosti*. Vol. 31, 127. -160.
13. Fabijanec, Sabine Florence (2014.), Od sajma do sajma: pomorski obalni promet u ritmu svetaca zaštitnika na Jadranu krajem srednjeg vijeka, *Croatica Christiana periodica*, Vol. 38, No. 74, 23. – 40.
14. Grčić, Mirko (2018.), *Balkan na geografskim kartama Klaudija Ptolomeja*, Glasnik Srpskog geografskog društva, 98(2).

15. Kečkemet, Duško (1992.), Uključivanje Židova u društvenu, političku i kulturnu sredinu Splita i njihov doprinos toj sredini, *Ethnologica Dalmatica*, No. 1, 5-10.
16. Klaić, Vjekoslav (1989.), *Bosna, podatci o zemljopisu i povijesti Bosne i Hercegovine*, Zagreb (reprint, Stuttgart 1878.).
17. Kreševljaković, Hamdija (1957.), *Hanovi i karavansaraji u Bosni i Hercegovini*, Naučno društvo NR BiH, Djela, knjiga VIII, Sarajevo.
18. Ljiljak, Milan (1957.), *Pošta telegraf i telefon u Bosni i Hercegovini*, knj. I., Sarajevo.
19. Milojević, Borivoje (1923.), „Kupreško, Vukovsko, Ravno i Glamočko polje“, *Srpski etnografski zbornik*, XXV, Naselja i poreklo stanovništva, knj. 13, Beograd.
20. Kovačević, Desanka, (1961.), *Trgovina u srednjovjekovnoj Bosni*, Naučno društvo BiH, Djela knjiga XVIII, Odjeljenje istorijsko-filoloških nauka, knjiga 13., Sarajevo 1961.
21. Marić, Franjo (1999.), *Kronologija žepačkog kraja 1458. - 1998.* Žepče.
22. Migotti, Branka (1999.), Prilog poznavanju putova trgovine između Dalmacije i Panonije. *Opvscvlaarchaeologica*, 23(1), 195-202.
23. Milošević, Ante (1991.), *Stećci i Vlasi*, Split 1991.
24. Milošević, Ante (2013.), O problematici stećaka iz dalmatinske perspektive, *Godišnjak*, knjiga 42, Centar za balkanološka istraživanja, 89-102.
25. Mimica, Bože (2004.), *Dalmacija u moru svjetlosti, povijest Dalmacije od antike do kraja XX. st.*, 1. dio, Rijeka.
26. Mirković, Mijo (1952.), O ekonomskim odnosima u Trogiru u XIII. stoljeću (Na temelju objavljenih ostataka u Trogiru u XIII. stoljeću (Na temelju objavljenih ostataka notarskih knjiga za godine 1263., 1264., 1265., 1270., 1271., 1272. i 1273.)), *Historijski zbornik*, god. IV, 21 - 54.
27. Nikolić Jakus, Zrinka (2016.), Ramljaci i Bosanci u dalmatinskim gradovima u četrnaestom i petnaestom stoljeću, *Zbornik radova Bosanski ban Tvrtko „Pod Prozorom u Rami“*, Prozor - Sarajevo - Zagreb, 347 - 374.



28. Novak, Grga (1921.), *Split u svjetskom prometu*, Split.
29. Novak, Grga (1966.), Trgovina i pomorstvo u drugoj polovini XVIII stoljeća, *Starine*, knjiga 53, Zagreb, 5 – 49.
30. Pederin, Ivan (2010.), Split (1358–1421). *Bosna Franciscana*, (32), 75-108.
31. Pederin, Ivan (2013.), Split u XV. stoljeću (Ii II). *Bosna Franciscana*, (37), 231-267.(38), 167-202.
32. Raukar, Tomislav (1970.), O nekim obilježjima trgovine dalmatinskih gadova u srednjem vijeku, *Historijski zbornik*, god. XXIII-XXIV, 411. – 422.
33. Raukar, Tomislav (1984.), Komunalna društva u Dalmaciji u Anžuvinskom razdoblju, *Radovi Filozofskog fakulteta u Zadru*, 10 (1983/84).
34. Raukar, Tomislav (2007.), *Hrvatsko srednjovjekovlje*, Zagreb.
35. Rismondo, Vladimir (1960.), Markulin Slovetić u svjetlu nekoliko notarskih spisa, Četiri priloga, *Izdanja Historijskog arhiva u Splitu*, svezak 2.
36. Rismondo, Vladimir (1975.), Trogirsko i splitsko zaleđe u nekim dokumentima iz druge polovine XIV i početka XV stoljeća, *Radovi*, Razdio historije, arheologije i historije umjetnosti, Svezak 14, Br. 6, 487-496.
37. Sivrić, Marijan (2000.), Trgovci iz Sarajeva i drugih bosanskih gradova u Dubrovniku od polovine 15. do kraja 17. stoljeća, *Vrhbosna/Sarajevo kroz stoljeća*, separat Hrvatska misao 11-12, 13 / 99, 14 / 2000., 119. – 133.
38. SlukanAltić, Mirela (2003.), *Povijesna kartografija, kartografski izvori u povijesnim znanostima*, Samobor.
39. Traljić, Seid. (1962.), Trgovina Bosne i Hercegovine s lukama Dalmacije i Dubrovnika u XVII i XVIII stoljeću, *Pomorski zbornik povodom 20-godišnjice Dana Mornarice i pomorstva Jugoslavije 1942 - 1962*, Knjiga I, Zagreb, 341 – 371.
40. Traljić, Seid (1965.), Izvoz bosanske robe preko splitske luke u XVIII stoljeću, *Pomorski zbornik društva za proučavanje i unapređenje pomorstva Jugoslavije*, Knjiga 3, Zadar, 809. – 828.

41. Vukoprep, Stanislav (2015.), *Pruge koje su život značile*, Ravno.
42. Vrandečić Josip –Bertoša, Miroslav (2007.), *Dalmacija, Dubrovnik i Istra u ranom novom vijeku*, Zagreb.



TRAFFIC AND TRADE CONNECTIONS OF SPLIT AND BOSNIA IN THE PAST

Anto Ivić, PhD

Abstract

Administrative and urban centers on the Adriatic coast were connected with the continental interior since antiquity. The connection of the coastal area of Salona, and later of Split with the hinterland, continued in the Middle Ages. Due to limited production capacities, eastern Adriatic cities were focused on the import of raw materials, ie goods, livestock and livestock products from the mainland. After the disturbance because of Ottoman expansionism and conquests, trade and traffic were strengthened at the end of the 16th century by establishing the port of Split as the main transit port between the Venetian Republic and the Ottoman Empire. Aside climatic circumstances, communication via Livno and Kupreška visoravan was occasionally interrupted by epidemics and wars. Along that way, the goods were transported not only from the interior of Bosnia, but also from further parts within the Ottoman Empire. This vertical to the coast and the important backbone of traffic between Split as a Dalmatian center and the area of present-day south-east and central Bosnia and Herzegovina was exposed to political influences, state borders and was conditioned by foreign influences, experiencing the ups and downs of its significance.

Key words: Split, Bosnia, trade, traffic, communication, rail-way

R
B