

UDK 339.1 (497.6 Hercegovina) “16”
Izvorni naučni rad

TRGOVINA HERCEGOVAČKOG SANDŽAKA U PRVIM DECENIJAMA XVII STOLJEĆA

Faruk Taslidža

Fakultet humanističkih nauka, Mostar, Bosna i Hercegovina

Apstrakt: U ovome radu sagledavaju se dometi hercegovačke trgovine u prvim decenijama XVII stoljeća. Na razvoj te privredne grane bitno su utjecali pravci glavnih trgovačkih puteva. Faktor unapređenja trgovačkog poslovanja u hercegovačkim kasabama bili su vakufi, koji su pored ostalog, predstavljali i jednu vrstu kreditnih ustanova. Domaći trgovci su sa svojom robom izlazili i na strano tržište. Ključna destinacija u tom procesu bio je Dubrovnik. Taj grad je i tokom XVII stoljeća uspio sačuvati posredničku ulogu u osmansko-evropskoj trgovini. Poseban značaj u hercegovačkoj trgovini imala je Gabela, koja zbog određenih otežavajućih okolnosti nije mogla maksimalno iskoristiti svoj povoljan geografski položaj.

Ključne riječi: Hercegovački sandžak, trgovina, vakufi, skele, Dubrovačka republika, Mlečani, Gabela.

Abstract: This paper considers the extent of Herzegovinian trade during the first decades of the 17th century. The development of this branch was influenced by the course of main trade routes. The factor of improvement of trade in the towns of Herzegovina was the waqf which, among other things, also represented a kind of a credit institution. The domestic merchants took their goods to the foreign markets. The key destination in this process was Dubrovnik. During the 17th century this town managed to keep its mediatory role in the Ottoman-European trade. A special place in Herzegovinian trade was occupied by Gabela which, due to certain difficulties, could not completely take advantage of its suitable geographic position.

Key words: *The Sanjak of Herzegovina, trade, waqf, ferries, Ragusan Republic, Venetians, Gabela.*

Uvod

Hercegovačke društveno-privredne prilike su u periodu stabilizacije osmanske vlasti (XVI stoljeće) bitno izmijenjene u odnosu na raniju srednjovjekovnu epohu. U sklopu procesa urbanizacije nastali su brojni, potpuno novi gradovi orijentalnog tipa. Intenziviran je razvoj poljoprivrede,¹ pčelarstva,² a bitno je unaprijeđena i proizvodnja soli u primorskim solanama.³ Osim toga, uz poticaj države, veliki procvat doživjeli su zanatstvo i trgovina. Te su privredne grane bile koncentrirane u gradskim sredinama, među kojima su u svakom pogledu prednjačili Foča,⁴

¹ U periodu učvršćivanja osmanske vlasti (XVI st.) u Hercegovini je unaprijeđena zemljoradnja (uzgoj žita, vinove loze i dr.), a u znatnoj mjeri povećan je i uzgoj stoke. Vidi: Vlado Smoljan, *O nekim uzrocima siromaštva Hercegovine u prošlosti*. Mostar: Matica hrvatska, 2006, 52. O pozitivnom stanju u hercegovačkom stočarstvu svjedoči i veliki izvoz stoke u Dubrovnik i druge primorske luke. O tome: Владислав Скарић, Подаци за историју Херцеговине од 1566. до средине 17. вијека. Сарајево: Гласник Земаљског музеја, Земаљски музеј у Сарајеву, 1931: бр. 43, 59, 62.

² Пчеларство је била важна дјелатност како због меда тако и због воска. Током XVI stoljeća iz Hercegovine su u Dubrovnik i na mletačku teritoriju izvožene velike količine voska. Centri za promet pčelarskim proizvodima u Hercegovačkom sandžaku bili su u Mostaru, Tašlidži (Pljevlju), Foči i Čajniču. Vidi: Тома Поповић, Привреда у XVI и XVII веку. у: *Историја српског народа*. Трећа књига, Први том, Написали: Радован Самарцић, Рајко Ј. Веселиновић, Тома Поповић, Београд: Српска књижевна задруга, 1993, 631.

³ Na prostoru Hercegovačkog sandžaka solane su se nalazile kod (Herceg-) Novog u uvali Sutorine, te u nahiji Poljica (Sita i Banska). O značaju, ustroju i radu tih solana vidi : Adem Handžić, Bosanske solane u XVI i XVII vijeku. Tuzla: *Članci i građa za kulturnu istoriju istočne Bosne*, knjiga III, 1959: Zavičajni muzej u Tuzli, 83-88, 93-109.

⁴ Foča je već 1470. godine postala sjedište novoformiranog Hercegovačkog sandžaka. Nalazila se na važnom Dubrovačkom drumu. Proces urbanizacije na vakufskoj osnovi intenzivan je tokom XVI stoljeća, pa putopisci koji su u to doba prolazili Hercegovinom naglašavaju živu trgovinu u ovoj kasabi. Popis iz 1585. godine u Foči bilježi 568 kuća. Vidi: Alija Bejtić, Povijest i umjetnost Foče na Drini. Sarajevo: *Naše starine*, Godišnjak Zemaljskog zavoda za zaštitu spomenika kulture i prirodnih rijetkosti N. R. Bosne i Hercegovine, 1956: br. III, 36; Hatidža Čar-Drnda, Grad Foča na razmeđu dviju civilizacija. Mostar: *Hercegovina*, Arhiv Hercegovine Mostar i Muzej Hercegovine Mostar, 2003: br. 15-16, 52; Ahmed S. Aličić, Privredna i konfesionarna struktura stanovništva u Hercegovini krajem XVI stoljeća. Sarajevo:

Mostar⁵ i Pljevlja⁶. Uprkos monetarnoj i općoj privrednoj krizi, koja u Osmanskom carstvu počinje već koncem vladavine sultana Sulejmana (1520-1566), uspješno poslovanje hercegovačkih trgovaca na lokalnoj i regionalnoj razini nastavilo se i u prvim decenijama XVII stoljeća. Ipak, limitirajući faktor u daljem progresu bile su, uz sve intenzivniju hajdučiju, određene otežavajuće okolnosti koje su uzrokovane poremećenim političkim odnosima u širem okruženju.

Trgovački putevi i karavanski saobraćaj

Kada je riječ o trgovini, potrebno je naglasiti da se Osmanska država prostirala na tri kontinenta, i da je na cijeloj teritoriji bio uspostavljen jedinstven trgovački sistem koji je pružao cjelovitu prometnu i poslovnu komunikaciju. Taj proces integrativno je djelovao za sve narode, a pozitivno je utjecao na dinamiku trgovačke djelatnosti. Zahvaljujući tome u Bosanskom ejaletu se bilježi prisustvo poslovnih ljudi iz raznih dijelova Carstva, pa čak i iz dalekog Egipta.⁷

Prilozi za orijentalnu filologiju (POF), Orijentalni institut u Sarajevu, 1991: br. 40/1990, 138.

⁵ Ozbiljniji razvoj Mostara počinje već u prvoj polovini XVI stoljeća kada naselje dobiva status kasabe. U to vrijeme u Mostaru se u dužim intervalima zadržavao i hercegovački sandžak-beg. Važnosti grada naročito je doprinijela gradnja velike kamene ćuprije 1566. godine. Urbanizacija bazirana na individualnim vakufima dala je poticaj za razvoj privrede. Samo na osnovu sačuvanih izvora zna se da je na tom principu do kraja XVI stoljeća u Mostaru sagrađeno preko 162 poslovna objekta. Popis iz 1585. godine u samom gradu evidentirao je 541 kuću. Vidi: Hatidža Čar-Drnda, *Nastanak Mostara, njegov urbani i demografski razvoj do kraja 16. stoljeća*. (Doktorska disertacija), Sarajevo: Univerzitet u Sarajevu, Filozofski fakultet, 2008, 236-264.

⁶ Snažniji razvoj Pljevalja (Tašlidža) bilježi se u drugoj polovini XVI stoljeća. Veliku zaslugu u tom pogledu imao je hercegovački sandžak-beg Husein-paša Boljanić (1567-1569). Privrednom i društvenom razvoju pogodovala je i činjenica da su Pljevlja 1576. godine postala administrativni centar Hercegovačkog sandžaka. Prema popisu iz 1585. godine u ovoj kasabi je bilo 175 kuća. Vidi: Enes Pelidija – Behija Zlutar, *Pljevlja i okolina u prvim stoljećima osmansko-turske vlasti*. Pljevlja: 1988, 38, 39; A. S. Aličić, *Privredna i konfesionarna struktura*, 179.

⁷ U Mostaru je 1632. godine postojao vakuf čiji je osnivač bio hadži Džafer Misri, očito jedan imućni doseljenik iz Egipta. Njegov vakuf je raspolagao glavnicom od 11.000 akči, a imao je funkciju bankovne institucije u kojoj su stanovnici Mostara i okoline, uz sigurne jamce, mogli posuditi novac. Vidi: Hatidža Čar-Drnda, *Integracija nekih Egipćana (Misrijun) u bosansko društvo*. Sarajevo: *Prilozi*, Institut za istoriju, 2008: br. 37, 42.

U poslovanju trgovaca sa prostora Bosanskog ejaleta od važnosti je bio uvozno-izvozni pravac koji je Hercegovinu povezivao sa Sarajevom kao glavnim privrednim centrom ejaleta. Pojava i razvoj Mostara u osmanskome dobu uvjetovala je da ta putna relacija doživi određene korekcije u odnosu na njenu antičku i srednjovjekovnu trasu.⁸ Toj "mostarskoj džadi" Osmanlije su pridavali poseban značaj, pa je na njoj bio izgrađen čitav sistem karaula, koje su imale zadatak da štite putnike i njihovu imovinu. Uz to, na istoj relaciji podizani su i hanovi kao ugostiteljski objekti u kojima je putnik mogao dobiti smještaj za sebe i svoga konja.⁹

Odmah po osmanskome osvajanju Bosne 1463. godine sultan Mehmed II otvorio je direktnu vezu s Firencem koja je išla preko Dubrovnika. Proširivanjem trgovine s tim italijanskim gradom na značaju je dobijao drum koji je Dubrovnik, preko Foče, Novog Pazara i Jedrena, povezivao s Istanbulom, odnosno Bursom preko Galipolja. Ovaj poznati Dubrovački drum bio je od velike važnosti za razvoj pojedinih hercegovačkih naselja i njihove privrede.¹⁰ Pravac njegovog pružanja kroz Hercegovački sandžak izgledao je ovako: Dubrovnik – Trebinje – Bileća – Gacko – Tjentište – Foča – Čajniče – Pljevlja – Prijepolje. U svim ovim mjestima postojali su karavan-saraji koji su pružali besplatan konak za svakog putnika.¹¹ Dužina puta između pojedinih mjesta računala se u satima.

Hercegovački sandžak je i u XVII stoljeću komunikacijsko središte imao u Mostaru. Pored spomenutih, glavni putevi kojim se kretao promet ljudi i roba imali su sljedeći pravac pružanja: Mostar – Mamići – Imotski = 12 sati, Mostar – Buna – Sto-

⁸ Poznato je da je stara rimska cesta polazila iz Narone, išla preko Dubrava i Nevesinjskog polja, te se tek kod Lipeta uključivala na trasu koja se poklapa s kasnijom osmanskome cestom (Ivan-planina – Porim). U osmanskome doba trgovački put je s tog antičkog i srednjovjekovnog pravca skrenuo kod Lipeta u pravcu jugozapada i preko Gornjih Zijemalja, Porima i Bijelog Polja vodio u Mostar. Vidi: Pavo Anđelić, *Turski put od Ivan-planine do Porima*. Sarajevo: *Naše starine*, Godišnjak zavoda za zaštitu spomenika kulture i prirodnih rijetkosti N. R. Bosne i Hercegovine, 1957: br. IV, 171.

⁹ Pavo Anđelić, *Isto*, 172.

¹⁰ Халил Иналцик, *Османско царство Класично доба 1300-1600*. Београд: Српска књижевна задруга, 1974, 191.

¹¹ Na istoj relaciji karavan-saraji su se nalazili u Trnovici (14 km od Bileće), Bahoru (17 km od Gacka), pustom mjestu Brahi na planini Kovač (jugozapadno od Čajniča). Vidi: Hamdija Kreševljaković, *Hanovi i karavansaraji u Bosni i Hercegovini*. u: *Izabrana djela III*, Sarajevo: Veselin Masleša, 1991, 290- 291.

lac – Ljubinje – Trebinje = 18 sati, Mostar – Nevesinje – Zalom – Gacko – Nikšić = 29 sati, Stolac – Dabar – Fatnica – Plana – Bileća = 12 sati.¹²

Problem u trgovačkom tranzitu kroz Hercegovinu, pored hajdučije, nerijetko su bile blokade puteva organizirane od strane utjecajnih pokrajinskih janjičara. Njihovim garnizonima na području sandžaka komandovali su lokalni serdari. Vojne posade bile su raspoređene po mjestima kroz koja su prolazili glavni drumovi. Na putu koji je iz Dubrovnika išao ka Gacku janjičari su bili u Žrnovici, Gljivama, Grančarevu, Bileći i Ključu. Na putu iz Dubrovnika ka Mostaru vojna je posada bila locirana u Slanom¹³ i Ljubinju, a na putu što spaja Bileću s Nevesinjem janjičari su se nalazili u Hvatnici. Od svih janjičarskih posada najjača je bila u (Herceg-) Novom, a s njom su Dubrovčani imali najviše problema.¹⁴

Da su Osmanlije shvatale važnost puteva ka primorskim lukama potvrđuje i naređenje da se kod mosta preko rijeke Sutorine, na pola puta između Dubrovnika i Novog, održava veliki han koji je još u prvoj polovini XVI stoljeća dao podići hercegovački sandžak-beg Kasim-paša. Određena lokacija tog ugostiteljskog objekta bila je na mjestu važne trgovačke raskrsnice, gdje su konačili trgovci iz šireg okruženja. Budući da to mjesto nije bilo naseljeno, potrebno je bilo zadužiti stanovnike okolnih sela Gorice, Poljice i drugih da vode brigu o tom objektu. Za iste opslužitelje hana predviđeno je bilo oslobađanje od vanrednih poreza. Kasnije su osmanske vlasti na istoj lokaciji, u cilju oživljavanja trgovine, zadužile novskog nazira da svake sedmice organizira vašar. Planirano je bilo i formiranje kasabe, a to se očito nikada nije dogodilo.¹⁵

Svaki značajniji trgovački tranzit kroz Hercegovački sandžak odvijao se u formi karavana. U karavanskom saobraćaju efektivnu radnu snagu davale su kiridžije, dok su stvarni organizatori bile ličnosti nazivane kramarima.¹⁶ Kiridžije su bile zadužene

¹² H. Kreševljaković, Hanovi i karavansaraji, 314.

¹³ Riječ je o starom Slanom koje se nalazi na desnoj strani Trebišnjice, niže od Trebinja. U Slanom se nalazila visoka kula s brojnom vojnom posadom. Na tom je mjestu naplaćivana carina od svih karavana koji su išli iz unutrašnjosti Bosne, kao i onih koji su dolazili iz Dubrovnika. Vidi: Evlija Čelebi, *Putopis - odlomci o jugoslovenskim zemljama*. Sarajevo: Veselin Masleša, 1973, 424. Danas je, nažalost, spomenuta kula prepuštena zubu vremena i ne radi se ništa u cilju njene restauracije i dalje zaštite.

¹⁴ В. Скарић, Подаци, 66.

¹⁵ Hivzija Hasandedić, *Muslimanska baština Bošnjaka II*. Mostar: Islamski kulturni centar, 1999, 28. Precizna lokacija Kasim-pašinog mosta i hana još uvijek nije utvrđena.

¹⁶ Detaljne razlike između kiridžija i kramara objasnio je Bogumil Hrabak u svom radu: Kramari u karavanskom saobraćaju preko Sandžaka (1470-1720). u: *Simpozijum: Seoski dani*

da konji i konjska oprema budu u potpunom redu, jer su snosili štete koje bi nastale njihovom krivicom. Glavnu odgovornost za karavan i prijevoz robe ipak je imao kramar koji je ugovarao poslove s trgovcima, pogađao se za cijenu i utvrđivao način isporuke. On je uvijek, u cilju uspješnosti transporta, insistirao da roba bude dobro zapakovana i zapečaćena od strane trgovaca.¹⁷

U cjelokupnom karavanskom prometu koji je iz balkanskih privrednih centara išao ka Dubrovniku i u obratnom smjeru velika je uloga kramara upravo s područja jugoistočne Hercegovine. Afirmiraciju u tom poslu oni su ostvarili u vrijeme učvršćivanja osmanske vlasti (XV i XVI stoljeće), a stečeni rejting održali su i u kasnijem periodu. Ti su kramari uglavnom pripadali različitim vlaškim skupinama; zapravo, potjecali su iz redova katunara, tj. starješina stočarskih naselja (katuna). Posebno su se isticali oni iz Ljubomira, od Trebinja, Ljubinja, Pljesaka, Bileće, Rudina, Trnovice, te Gacka i Cernice.¹⁸

Karavani su se kretali na relaciji od Dubrovnika ka Sarajevu, Skoplju, Sofiji, Beogradu, ponekad Jedrenu i Istanbulu. Uglavnom su to bile pošiljke sa do 25 konja. Iako su karavani preko 75 konja bili rijetki, poznato je da su dubrovački trgovci iz Novog Pazara 1638. godine uputili pošiljku od 300 konja pod vunom.¹⁹

Interesantno je da je Osmanska država u cilju zaštite prevožene robe regulirala i pitanje maksimalne opterećenosti konja koji su korišteni u karavanskom saobraćaju. Tako je novopazarskom kadiji naređeno iz Istanbula da hercegovačke kiridžije ne smiju tovariti više od 120 oka tereta na jednog konja.²⁰

Sretena Vukosavljevića, Prijepolje: 1982, br. X.

¹⁷ Т. Поповић, Привреда, 597.

¹⁸ Tokom prve polovine XVII stoljeća najpoznatija kramarska porodica u trebinjskom kraju bili su Pržigrahovići (Pržigrasi), a među njima Vujin i Milutin Jovanov. U isto vrijeme aktivan je kramar Duka iz Ljubinja, a od Gačana koji su se držali rute ka Sofiji i Beogradu braća Sekula i Drakula Aleksić, te Janko i Dmitar Damjanović. Iz skupine Donjih Vlaha transport robe ka Beogradu organizirali su Vukosav Donjevlah (1610) i Jovan Donjovlašanin (1627), a među Vlasima Kresojevićima isticao se tada kramar Jovan Milošević Šarenac. Izvori iz četvrte decenije XVII vijeka spominju, pored ostalih, i kramara Jovana od Cernice, kao i veliki broj drugih neubiciranih, ali, svakako, hercegovačkih kramara. Vidi: Bogumil Hrabak, Organizatori karavanskog prometa iz južne Hercegovine u XVI i XVII veku. Trebinje: *Tribunia*, Zavičajni muzej Trebinje, 1984: br. 8, 13-24.

¹⁹ B. Hrabak, Organizatori, 28.

²⁰ Državni arhiv u Dubrovniku (DAD), Acta et Diplomata (AD), 7/2.1. sv. 16, br. 790 (K, 324), 10/19. 11. 1626. godine.

Značaj vakufa u trgovačkom poslu

U hercegovačkim gradovima privredni razvoj temeljio se na razvoju **trgovine i zanatstva**. U Foči i Mostaru, kao glavnim poslovnim središtima, te su privredne grane u prvoj polovini XVII stoljeća (kao i u XVI) bile u rukama muslimanskog stanovništva.²¹ Tada su pripadnici katoličke vjere u Mostaru bili zastupljeni u minornom broju. Prema jednom crkvenom izvještaju iz 1626. godine, u Mostaru je živjelo samo deset katoličkih porodica, a one su bile upućene na trgovački posao.²²

Gradska privreda je velik poticaj dobijala od institucije vakufa. Vakifi nisu bili samo graditelji poslovnih objekata, nego su vrlo često uvakufjivali značajne sume novca, pa su tako nastajale prave kreditne institucije. Na taj je način pouzdanim privrednicima (trgovci, zanatlije, poljoprivredni proizvođači) bilo omogućeno da uz odgovarajući zalog pozajmljuju vakufska novčana sredstva i tako unapređuju vlastito poslovanje. Profit koji je pri tome ostvarivao vakuf bio je minimalan i trošio se uglavnom na redovne vakufske rashode.²³

Grad Mostar iznjedrio je brojne osmanske državničke karijere. Potaknuti od države, oni su bili zaslužni i za formiranje bogatih vakufa. Na te "velike vakife" ugledali su se i drugi imućniji Mostarci, o kojima u historijskim izvorima nema mnogo podataka. Vakufski novac, namijenjen za pozajmljivanja još tokom XVI stoljeća, za gradske je privrednike bio operativan i u prvoj polovini XVII stoljeća. Radilo se o sumi od preko milion akči iz 15 vakufa.²⁴

Početak XVII stoljeća mostarska je privreda dobila snažan poticaj zahvaljujući vakufu Derviš-paše Bajezidagića. Pored devet dućana i pet mlinica, Derviš-paša je uvakufio i 232.540 dirhema u gotovini. Ovaj je novac davan kao kredit gradskim privrednicima uz dobit (*rebah*) od 10%.²⁵

Osim toga, na osnovu sačuvanih vakufnema, poznato je da su u razdoblju između 1606. i 1645. godine mostarski trgovci i zanatlije zajam mogli uzimati i iz sredstava novoustanovljenih vakufa, a to su: Koski Mehmed-pašin iz 1612. godine (za pozajmice namijenio 200.000 akči), hadži Balijin iz 1612. godine (300.000 akči), ha-

²¹ Hamdija Kreševljaković, Esnafi i obrti u Bosni i Hercegovini. u: *Izabrana djela II*, Sarajevo: Veselin Masleša, 1991, 241.

²² Марко Јачов, *Стиси Конгрегације за пропаганду вере у Риму о Србима 1622-1644*. Београд: I, Српска академија наука и уметности (САНУ), 1986, 70.

²³ Н. Čar-Drnda, *Nastanak Mostara*, 207.

²⁴ Н. Čar-Drnda, *Isto*, 211.

²⁵ Hivzija Hasandedić, Kratak prevod druge vakufname Derviš-paše Bajezidagića iz Mostara. Mostar: *Hercegovina*, Arhiv Hecegovine Mostar i Muzej Hercegovine Mostar, 1998: br. 10, 17-19.

dži Hasana Sevrije iz 1621. godine (100.000 akči), hadži Ahmeda, sina Ferhatova, iz 1620. godine (240.000 dirhema i 11.000 akči).²⁶

Treba napomenuti da se početkom četvrte decenije XVII stoljeća u privrednom životu Mostara, pored domaćih ljudi, stidljivo pojavljuju Grci i Ermeni. Oni su u početku nastupali kao nelegalna konkurencija. Zbog toga su se Mostarci obratili osmanskome sudu prijavljujući mu da Grci i Ermeni ne posluju u dućanima, nego postavljaju ulične trgovačke tezge i tako prave štetu i ugrožavaju egzistenciju lokalnih trgovaca. Nakon toga je kadija izdao upozorenje koje je trebalo suzbiti spomenutu nezakonitu pojavu u mostarskoj čaršiji.²⁷

Primorske skele

Dobra frekventnost na trgovačkoj ruti od sjevera ka jugu omogućavala je da hercegovački trgovci, uz plasman vlastitih proizvoda, imaju i posredničku ulogu u trgovini drugih centara ejaleta, pa i Carstva. U trgovačkom tranzitu preko Jadranskog mora ključna destinacija bio je Dubrovnik, ali su Hercegovci (posebno Mostarci) do italijanskih tržišta dolazili i preko Makarske, Splita, Šibenika i drugih dalmatinskih luka.

Prvo što su hercegovački trgovci nudili u Dubrovniku bio je vosak. Nakon toga se ustalio uspješan izvoz koža, i to neobrađenih govedih i obrađenih jarećih (kordovan). Dubrovčani, a i mnogi drugi poslovni ljudi, dolazili su u Mostar u nabavku voska, sira, sklavina i vune. Na poslovnost i prodornost mostarskih trgovaca ukazuje i činjenica da su oni do kraja XVI stoljeća sa svojom robom dopirali i do Venecije i Ankone. S tamošnjih pijaca dovožene su uglavnom razne tkanine.²⁸

Za hercegovačku trgovinu posebnu važnost imale su trgovačke skele u primorju.²⁹ Skele su postojale na hercegovačkom teritoriju (npr. u Gabeli, Zažablju i No-

²⁶ Ovdje treba naglasiti da se u izvorima iz prve polovine XVII stoljeća spominje još preko 20 mostarskih vakufa za koje se ne zna kada su i u koju svrhu osnovani. Za neke od njih poznat je samo iznos gotovine kojom su raspolagali u to doba ili novčani iznos koji su potraživali od dužnika. Vidi: Hivzija Hasandedić, *Mostarski vakifi i njihovi vakufi*. Mostar: Medžlis Islamske zajednice Mostar, 2000, 231-233.

²⁷ Muhamed Mujić, *Sidžil mostarskog kadije 1632-1634*. Mostar: IKRO Prva književna komuna, 1987, 118.

²⁸ Богумил Храбак, Урбани, привредни и војно-управни раст Мостара (1450-1700). у: *Зборник за историју Босне и Херцеговине 1*, Београд: САНУ, 1995, 132-134.

²⁹ Pod pojmom skele podrazumijeva se dio luke kroz koji je prolazila roba s osmanske teritorije i upućivala se roba namijenjena osmanskim trgovcima. Riječ *skela* došla je iz talijanskog jezika, a u turskom je dobila oblik *iskele*.

vom), a i na dubrovačkom (na Slanom, Ledenicama i Pločama). Na tim su mjestima ubirane i carine koje su bile važan izvor državnih prihoda. Opći naziv za carinske službenike je emin. Glavni carinski emini (upravitelji carinarnice), za razliku od drugih, nazivani su đumruk-eminima.³⁰

Zadatak emina kao osmanskog službenika na dubrovačkom teritoriju bio je da obavlja poslove carinika i nadgleda prodaju dubrovačke soli osmanskim podanicima. Bio je zadužen i da preuzima polovinu, a kasnije trećinu prihoda od navedene prodaje. Izabrani emini uglavnom su nosili titulu age. Za službu su imali pisanu preporuku nadređenih, a dužnost su obavljali na šest mjeseci ili godinu dana. Iako je specijalno zadužen za brigu osmanskih podanika u Republici, emin je bio koristan i za Dubrovčane. Nastupajući kao jedna vrsta konzula, emin je sprečavao eventualne međudržavne probleme i doprinio bržoj poslovnoj saradnji.³¹ U svom uredu, uz pomoć pisara, vodio je i posebne deftere o poslovanju. Početkom marta svake godine obračunavali su prihode sa skele za proteklo razdoblje, što je bila vrlo odgovorna dužnost.³²

Ali, pojedini emini nisu savjesno obavljali svoju funkciju. Takav je bio Sulejman, emin dubrovačke skele, koji je optužen za nepažljivo sakupljanje državnog novca. Uz to, njemu je pripisano da je izazivao nered među trgovcima, te da se neprikladno ponašao prema dubrovačkim plemićima. Zbog svega toga je ovaj emin odlukom bosanskog namjesnika Deli Husejn-paše u septembru 1643. godine razriješen dužnosti, a na njegovo mjesto upućen je drugi čovjek.³³

Nešto kasnije iz Istanbula je naređeno i hapšenje spomenutog dubrovačkog emina Sulejmana. On je optužen da je u vrijeme svoje službe nagovorio 200-300 Banjana da kamenjem udare na vrata dubrovačkog grada. Uz to, ista skupina Vlaha smrtno je ranila gradskog kapetana Antuna Kukuljevića, te istukla zapovjednika dubrovačkih stražara. O tome je obaviještena i Porta, pa je hercegovačkom sandžak-begu naređeno da bivšeg emina Sulejmana privede pravdi.³⁴

³⁰ Seid Traljić, *Trgovina Bosne i Hercegovine sa lukama Dalmacije i Dubrovnika u XVII i XVIII stoljeću*. Zagreb: *Pomorski zbornik*, 1962: br. I-II, 342.

³¹ Vesna Miović-Perić, Emin na Pločama kao predstavnik Osmanlija na području Dubrovačke republike. Dubrovnik: *Anali*, Zavod za povijesne znanosti HAZU u Dubrovniku, 1999: br. 37, 205, 207.

³² Na osnovu toga je i nastala poslovice: “*Zamislio se k'o jemin o martu*“. Vidi: S. Traljić, *Trgovina*, 343.

³³ Vesna Miović, *Dubrovačka republika u spisima namjesnika Bosanskog ejaleta i Hercegovačkog sandžaka*. Dubrovnik: Državni arhiv u Dubrovniku, 2008, 129.

³⁴ DAD, AD, 7/2.1., sv. 20, br. 984 (A7, 113a; A7, 113b), 15/24. 10. 1643. godine.

Poslovanje emina nadzirali su viši organi, tj. carinski kontrolori, koji su se zvali naziri. Godine 1609. spominje se jedan nazir za više od jedne skele (*il nuouo nador delle scale*), a i 1619. izvjesni je Mehmed-aga nazir i dubrovačke i splitske skele. Godine 1630. u Gabeli je službu nazira obavljao tamošnji Selim-kapetan. U Markarskoj su u isto vrijeme uporedo poslove obavljali nazir i dva emina. Funkcija nazira povjeravana je uglednim kadijama, veleposjednicima, kapetanima i dr. Često je ostajala u krugu određenih uglednih hercegovačkih porodica, kao što su Ljubovići iz Nevesinjske nahije te Šabanovići iz Novog.³⁵

Naziri su bili u prilici da uz saglasnost Bosanskog divana prihode od skela uzimaju u jednogodišnji zakup. Zakupnici (*amaldari ili amili*) pogođenu sumu plaćali su paušalno, a zakupljeni prihodi zvali su se *mukata*. Defterdar na Bosanskom divanu zadužen za finansije redovno je Dubrovačku republiku obavještavao ko je zakupnik skele. Za 1622/23. godinu (od 1. 3. 1622. do 1. 3. 1623) zakupnik dubrovačke mukate bio je neki Daut-beg, za 1623/24. godinu Ahmed-aga i hadži Ahmed-čelebija – dva ugledna čovjeka (ajana) iz Novog. Dubrovačku i ledeničku skelu 1626/27. godine zakupio je hadži Ali-čauš, kojeg je zastupao njegov sin Osman-aga. Iste skele 1631/32. i 1632/33. godine držao je splitski nazir Mehmed-čauš Vranić.³⁶

Trgovačka skela u Splitu, na mletačkoj teritoriji (otvorena 1592), Osmanlijama je donosila značajne godišnje prihode. Tim su novcem plaćane posade u pojedinim mjestima Bosanskog primorja. Iako je pretjeran, podatak osmanskog pisca iz 1639. godine govori da je ova skela državnoj blagajni u Bosni donosila godišnji prihod od 50 tovara akči.³⁷ Ne čudi zato da su naziri iz Zadra, Šibenika, kao i brojne age Kliškog sandžaka nastojali trgovinu koja je išla ka Dubrovniku preusmjeriti ka Splitu. U istom pravcu djelovao je i Piri-paša, koji je pred kraj druge decenije XVII vijeka upravljao Kliškim, a potom i Hercegovačkim sandžakom.³⁸

Osim u Splitu, ljudi sa teritorije Bosanskog ejaleta kupovali su i prodavali i u drugim centrima na mletačkoj teritoriji, a to bilježe i crkveni izvještaji koji su upućivani u Papsku državu. U jednom od njih s početka XVII stoljeća kaže se da osmanski podanici dolaze u Zadar i tu kupuju “motike i druge poljoprivredne alatke, a pro-

³⁵ В. Скорић, Подаци, 67.

³⁶ В. Скорић, Подаци, 68.

³⁷ *Historija naroda Jugoslavije II*. Zagreb: Školska knjiga, 1959, 594.

³⁸ Глигор Станојевић, *Југословенске земље у млетачко-турским ратовима XVI-XVIII вијека*. Београд: Историјски институт у Београду, 1970, 180.

daju žito i meso”. Sličan izvještaj iz 1625. godine govori o mnogim “turskim podanicima koji svakodnevno dolaze u Šibenik radi trgovine”.³⁹

Prilike s primorskih trgovačkih skela ponekad su se direktno reflektirale na život u varošima Hercegovačkog sandžaka. Potvrđuje to ferman sultana Murata IV iz aprila 1623. godine kojim se hercegovačkim kadijama naređuje sprečavanje neodgovornih pojedinaca koji hranu i stoku, kupljenu na skelama u Slanom i Ledenici, po višoj cijeni izvoze u neprijateljsku zemlju. Ovaj protuzakoniti izvoz, osuđen i od šejhul-islama, prethodno su sultanu prijavili stanovnici varoši Ljubinja, koji su u novonastalim okolnostima ostajali bez osnovnih životnih namirnica. Po prispijeću fermana na kadijama je bilo da cjelokupnu situaciju provjere, a potom, u svakom slučaju, ne dozvole pojavu bilo kakve oskudice u Hercegovini.⁴⁰

Hercegovačka izvozna trgovina usmjerena prema primorskim skelama veliku je štetu trpjela od pojave i širenja zaraznih bolesti koje su se u prvoj polovini XVII stoljeća u više navrata pojavile na prostoru Bosanskog ejaleta. Poznati su i intervali u kojima su se javljale te epidemije. Godine 1612. dubrovački agenti iz Sarajeva javljaju o tamošnjoj zarazi. Već naredne godine do Bosne je prodrla kuga, koja se prethodno pojavila u Istanbulu. Sijala je smrt po Sarajevu, Srebrenici, Konjicu, Mostaru i drugim mjestima. Ista bolest istim pravcem u Bosnu je stigla i krajem 1618. godine.⁴¹

Početak treće decenije XVII stoljeća u Hercegovačkom sandžaku harala je zaraza koja je preko Kotora i Perasta došla s albanskog područja. Time je najviše bila pogođena trgovina koja je posredstvom Dubrovčana išla ka italijanskim gradovima.⁴² Velika kuga doprla je do Hercegovine 1625, 1627, te 1628. godine, kada se od te bolesti umiralo u Počitelju, na Dubravama i okolini Nevesinja.⁴³

³⁹ Марко Јачов, *Списи Тајног Ватиканског архива XVII-XVIII века*. Београд: САНУ, 1983, 21, 43.

⁴⁰ Riza Muderizović, Turski dokumenti u dubrovačkom arhivu. Sarajevo: *Glasnik Zemaljskog muzeja*, Zemaljski muzej u Sarajevu, 1938: br. L, 71.

⁴¹ Đuro Orlić, Dubrovačke vijesti o epidemijama u Bosni i Hercegovini u XVII vijeku. Sarajevo: *Građa*, Naučno društvo N. R. Bosne i Hercegovine, 1956: Knjiga II, Odjeljenje medicinskih nauka, Knjiga 1, 49-51.

⁴² Đuro Orlić, Isto.

⁴³ Богумил Храбак, Епидемије куге у Босни и Херцеговини 1145-1800. у: *Из старује прошлости Босне и Херцеговине*, Књига IV, Београд: Архивар, 2008, 28.

Do početka Kandijskog rata kuga se u Bosni ponovo spominje 1637. i 1640, te i 1643. godine, kada dubrovački poklisar pismom s Tjentišta javlja o zarazi od koje je tada stradalo stanovništvo u Foči.⁴⁴

S prvom viješću da u Bosanskom ejaletu hara kuga, Mlečani su zatvarali svoje granične prijelaze u Dalmaciji, pa je tako trgovina prekidana ili se njen obim znatno smanjivao. Iste mjere poduzimali su i Dubrovčani, a to je posebno iritiralo vlasti na osmanskoj strani. Vijesti o kugi u Bosni često su bivale i izmišljene, a plasirali su ih oni kojima nije odgovarao razvoj trgovine na primorskim skelama.

Prilike u okruženju i njihov utjecaj na trgovinu Hercegovačkog sandžaka

Poznata je uloga Dubrovčana u osmanskoj prekomorskoj trgovini, kao i njihove privilegije dobivene u tom pogledu.⁴⁵ Stečeni status Dubrovčani su nastojali ljubomorno očuvati, pa ih je stoga iritirao ekonomski prosperitet drugih primorskih mjesta. To se ponajviše odnosilo na hercegovački grad Novi, čiji su bogati stanovnici već u XVI stoljeću, trgujući naveliko albanskim žitom, stekli zavidnu poslovnu reputaciju. Zbog te umješnosti Novljana, te pitanja karavanskih veza sa zaleđem, i naročito prodaje soli, sukob s Dubrovčanima bio je neminovan. On je za posljedicu imao privremeni zastoj u razvoju novske privrede.⁴⁶ Ipak, kriza je ubrzo prevaziđena, pa se uspješno poslovanje trgovaca iz Novog, i to uglavnom u Dubrovniku, može pratiti sve do kraja treće decenije XVII stoljeća.⁴⁷

Na osmansko-dubrovačke odnose, kako je već navedeno, velikog je utjecaja imao čin otvaranja trgovačke skele u Splitu 1592. godine. Pokušaji dubrovačke di-

⁴⁴ Đ. Orlić, *Dubrovačke vijesti*, 53.

⁴⁵ Već u drugoj polovini XV vijeka otvaranjem suhozemnog balkanskog puta Osmanlije su Dubrovačku republiku doveli u potpuno zavisan položaj. Iako vazalna zemlja s godišnjim dankom od 12.500 zlatnih dukata, Dubrovnik je ipak imao određene povlastice. Podlegao je nižim carinskim tarifama (2%) u odnosu na carine koje su plaćali trgovci s prostora Mletačke republike (4-5%). Vidi: X. Иналџиќ, *Османско царство*, 193.

⁴⁶ Милан Васић, Градови под турском влашћу, у: *Историја Црне Горе*, Књига трећа, Од почетка XVI до краја XVIII вијека, Том први, Титоград: Редакција за историју Црне Горе, 1975, 575.

⁴⁷ Privrednici iz Novog koji su se prvih decenija XVII stoljeća isticali po prodaji albanskog žita u Dubrovniku bili su Muharem Šabanović, Mahmut Pršinić, Ćerim Ahmetović, Kurt Pirahmetović, Ahmet Hadžović i dr. Vidi: Богумил Храбак, Бокелји као набављачи арбанашких житарица 1480-1700. Херцег-Нови: *Бока*, Архив Херцег-Новог, Градска библиотека и Завичајни музеј, 1988: бр. XX, 113-137.

plomatije da u startu osujeti taj projekt bili su uzaludni. U Split je ubrzo počela dolaziti roba iz raznih dijelova Carstva, pa se činilo da taj grad postaje glavna osmanska izvozna luka.⁴⁸ Tokom druge decenije XVII stoljeća u Sarajevu, Foči i Mostaru djelovali su mletački agenti koji su vještom propagandom, trgovačke karavane odvrćali od Dubrovnika. I ne samo to; Mlečani su na otvorenom moru mostarske trgovce koji su putovali za Ankonu prisilno sprovodili u Veneciju. Sve je to imalo utjecaja da se između 1632. i 1635. godine promet u Splitskoj luci značajno povećao.⁴⁹

Odnosi Porte i Dubrovačke republike pogoršani su već za vrijeme Dugog rata (1593-1606), od kada su senjski uskoci, za prodor u dolinu Neretve, počeli koristiti dubrovačke teritorije. Ti napadi u izvorima se spominju sve do 1618. godine. Najžešći su zabilježeni 1596, 1599, 1603-1604, 1605, 1611-1612, 1613-1614. godine.⁵⁰ Oni su izazivali veliki revolt osmanskih podanika, posebno onih iz Gabele i Novog. Pojedini Novljani često su uzvraćali napadima na dubrovačke posjede, ali su zbog toga pozivani na odgovornost od strane Porte i lokalnih vlasti.⁵¹

Godine 1632. hercegovački sandžak-beg Jusuf-paša upozoren je da na svom teritoriju mora štiti Dubrovčane i njihove trgovce od razbojničkih napada. Posebno veliki odjek imao je događaj iz 1637. godine kada je iz dubrovačkih sela ukradeno 800 grla stoke, a za to su optuženi pljačkaši iz Risna.⁵² Godine 1638. napadnuto je konavosko selo Vitaljina, a opljačkani su i dubrovački trgovci u Gacku. Ta su djela pripisana "ozloglašanim Novljanima Aliji Šabanoviću i Kurt Budalici". To je očito bilo zabrinjavajuće za dobro obaviještenu Portu. Zato je iz Istanbula u ljeto iste godine hercegovačkom sandžak-begu Nuh-paši stiglo naređenje da se spomenuti Novljani privedu pravdi, jer će se u suprotnom trgovački promet u potpunosti prekinuti.⁵³

Ono što je direktno utjecalo na trgovinu Hercegovačkog sandžaka bili su i odnosi između Dubrovčana i osmanskih namjesnika u Bosanskom ejaletu. Ti su odnosi u prvoj polovini XVII stoljeća drastično narušeni u vrijeme kada je u Bosni valija bio Abaza Mehmed-paša, koji je došao u otvoreni sukob s Republikom sv. Vlahi. U znak odmazde zbog ubistva osmanskog podanika iz Neretve, valija je dao zatvoriti dubrovačkog plemića, prodavača soli u Gabeli. Uz to, vezirova vojska je na

⁴⁸ Toma Popović, *Turska i Dubrovnik u XVI veku*. Beograd: Srpska književna zadruga, 1973, 363-364.

⁴⁹ Vuk Vinaver, *Bosna i Dubrovnik 1595-1645*. Sarajevo: *Godišnjak društva istoričara Bosne i Hercegovine*, Društvo istoričara Bosne i Hercegovine, 1962: br. XIII, 221.

⁵⁰ V. Vinaver, *Bosna i Dubrovnik*, 203-204.

⁵¹ DAD, AD, 7/2.1, sv.12, br. 564 (K 2, 27), 31. 12. 1605/ 9. 1. 1606. godine.

⁵² DAD, AD, 7/2.1, sv. 18, br. 897 (A4, 54a; A454b), 24. 7/ 2. 8. 1637. godine.

⁵³ DAD, AD, 7/2.1, sv. 19, br. 908 (K2, 38a; K2, 38b), 12/ 21. 8. 1638. godine.

putu ka Novom poharala Konavle.⁵⁴ Gotovo identična situacija u Konavlima⁵⁵ ponovila se i 1641. godine, a po Dubrovčanima, glavni krivac za to bio je tadašnji beglerbeg i hercegovački sandžak-beg Šahin-paša. Ipak, zalaganjem Dubrovčana na Porti, spomenuti osmanski namjesnici bili su smijenjeni, a odnosi na granici djelimično stabilizirani.⁵⁶

I pored svega, za hercegovačke, posebno mostarske trgovce glavna izvozna luka ostao je Dubrovnik. Prevozili su (uz osiguranje po stopi od 2,5%) suhe i posoljene volujske kože, bijeli kordovan i bijele montonine, žuti vosak, šajak. Koža je transportirana u balama od 10 komada. Glavno tržište u XVII stoljeću bila je Ankona. Ova "luka kože" podmirivala je potrebe brojnih manufakturnih radionica u srednjem dijelu Apeninskog poluotoka, a njen je rad u potpunosti ovisio o uvozu s Balkana.⁵⁷

U to vrijeme Dubrovčani su još uvijek bili sposobni trgovačke karavane usmjerene ka Splitu, posredstvom vlasti u Mostaru, preusmjeriti ka svome gradu.⁵⁸ Veze sa Splitom Mostarci intenziviraju posebno od januara 1636. godine, kada je proglašen *jasak*⁵⁹ protiv Dubrovnika. Razlog zabrane izvoza u ovaj grad bio je rast cijena soli koju su Dubrovčani prodavali u Gabeli. Već 1638. godine stanje se promijenilo zbog mletačkog napada na osmansku luku u Valoni. S Porte je odmah naredeno da se obustavi rad splitske skele i prekine svaka veza Bosne i Venecije.⁶⁰ Iako se sukob stišao

⁵⁴ Vesna Miović-Perić, Bosanski beglerbeg, hercegovački sandžak-beg i diplomacija Dubrovačke republike. Dubrovnik: *Anali*, Zavod za povijesne znanosti HAZU u Dubrovniku, 2000: br. 38, 134-135.

⁵⁵ Početkom XVII stoljeća u osmansko-dubrovačkim odnosima akutelizirano je pitanje statusa Konavala. Već 1589. godine Portina kancelarija donijela je odluku po kojoj je od dubrovačke teritorije, osim samog grada, Pelješca, Slanog, Stona i otoka, obrazovan poseban sandžak. Za prvog namjesnika novog sandžaka, koji je dobio naziv Konavle, istom odlukom imenovan je Ejnehan, navodni potomak Ahmed-paše Hercegovića. Vidi: T. Popović, *Turska i Dubrovnik*, 354. Međutim, nakon dosta peripetija Dubrovčani su, koristeći korumpiranost visokih osmanskih državnika, očuvali svoj teritorijalni integritet i onemogućili stvarnu uspostavu novog sandžaka.

⁵⁶ V. Miović-Perić, Bosanski beglerbeg, 135-136.

⁵⁷ Т. Поповић, Привреда, 582.

⁵⁸ Б. Храбак, Урбани, 136-137.

⁵⁹ Jasak je zabrana izvoza životnih namirnica u zemlju s kojom je Osmansko carstvo bilo u sukobu. Jasak protiv Dubrovnika proglašavan je i u miru zbog toga što su dubrovački trgovci varali osmanske carinike prikazujući robu stranih trgovaca kao svoju.

⁶⁰ V. Vinaver, Bosna i Dubrovnik, 214-215.

u ljeto 1639. godine, zbog skorog izbijanja Kandijskog rata (1645-1669) Split u poslovnom smislu nije bio trajnije rješenje za trgovce s osmanske teritorije.

Toga su bili svjesni i sami Mlečani, koji generalno konstatiraju da su se od ukupno uvezene robe u Dalmatinsko primorje tri četvrtine izvozile preko Splita i Dubrovnika. Od toga su 2/3 išle na dubrovačku skelu, a samo 1/3 na Split. Ostala izvozna trgovina iz Bosanskog ejaleta išla je preko Zadra, Šibenika, Makarske i drugih luka.⁶¹

Na hercegovačku trgovinu bitan su utjecaj imali i dubrovačko-mletački odnosi. Poznato je da su Dubrovčani Mlečane smatrali nepoželjnom konkurencijom, te su ih kontinuirano ometali u poslovanju. Zbog toga se mletački bailo, arzuhalom obraćao Porti žaleći se da dubrovački trgovci ometaju venecijanske i druge trgovce u prodaji soli na gabelskoj i makarskoj skeli. Reakcija na to bio je ferman sultana Ahmeda I iz 1606. godine upućen kadijama Gabele i Makarske. Fermanom je naređeno da se spriječi dubrovačko spletkarenje, a mletački trgovci stave u zaštitu, jer oni, "pribavljajući korist sebi, koriste i državi".⁶²

Mlečani se nisu slagali s činjenicom da je linija Dubrovnik-Ankona postajala najvažnija trgovačka spona između Balkanskog i Apeninskog poluotoka. Glavne pomorske puteve nastojali su preusmjeriti na rutu Split-Venecija, a to nije bilo lahko postići. U tim plovidbama ka zapadnoj obali Jadrana sudjelovali su i trgovci iz Hercegovačkog sandžaka, kao i drugih dijelova Bosanskog ejaleta. Oni su bili dovoljno poduzetni i bogati, pa su za prijevoz svoje robe (vosak, kože i dr.) uzimali u najam strane brodove, a najčešće to je bio dubrovački galijun.⁶³

U periodu prve polovine XVII stoljeća među pomorskim trgovcima iz Hercegovačkog sandžaka koji su svoju robu plasirali na italijansko tržište, pored nešto Fočaka i Čajničana, najviše je bilo Mostaraca. Među njima posebno su se isticali Ahmet Pervanović (1610), hadži Ali Šah (1618), Ahmet Hodžić (1618) i Ahmet Muratović

⁶¹ Г. Станојевић, *Југословенске земље*, 181.

⁶² Arhiv Hercegovčko-neretvanskog kantona (HNK), Mostar, OZ-DK, 15/721, 1015. (1606. god) džumada I 8.

⁶³ U prvoj polovini XVII stoljeća ovaj brod imao je tri jarbola i dvije do tri palube. Manji galijuni bili su naoružani sa dva topa, a imali su 10 do 25 članova posade. Na većem galijunu s težinom do 1.200 tona raspoređivano je oko 40 članova posade. Vidi: Јосип Луетић, *Из међународне дјелатности херцеговачких и босанских трговаца у научичко-бродарској и лучко-трговачкој привреди Дубровачке Републике 1570-1670 године*. Мостар: Херцеговина, 1985: Архив Херцеговине Мостар и Музеј Херцеговине Мостар, бр. 4, 125.

(1620).⁶⁴ Mostarski Židovi Juda, Abram i Mordohai Piade zabilježeni su 1617. godine u Dubrovniku kao osiguravatelji koža koje su upućene za Ankonu.⁶⁵ U narednim godinama, uz spomenute Mostarce, u izvozne poslove sa raznim vrstama koža, voska i bakra, ulaze i njihovi sugrađani Muhamed Alić, Sule Rizvanović, hadži Osman, hadži Džafer i dr.⁶⁶ Od Mostaraca koji su tridesetih godina preko Dubrovnika izvozili za Ankonu prednjačili su Nesim i Isar, Vukašin Radović, te hadži Memija, koji je imao poslovnu saradnju sa trgovcima iz Visokog i Sarajeva.⁶⁷

Dubrovčani su koristili svaku priliku da opravdaju od Porte ukazano povjerenje i da se dokažu kao pravi i jedini posrednici u osmansko-evropskoj trgovini. To su donekle uspijevali i početkom XVII stoljeća kad Osmanlije više ne dominiraju na Jadranu i kad nestaje sigurnosti pomorskog saobraćaja. Njihovim zauzimanjem oslobođani su osmanski trgovci koji su sa svojom robom na otvorenom moru postajali plijen raznih razbojničkih skupina. To se, npr., 1617. godine dogodilo Ahmed-baši, kojeg je s trgovačkom robom za Ankonu uputio Fočak hadži Husejn Širmerd-zade. Ahmed-baša je u Dubrovniku na brod ukrcao 36 tovara sahtijana i štavljene kože, ali su ga u putu presreli i zarobili napuljski gusari. Zauzimanjem dubrovačke vlastele spomenuti hercegovački trgovac je oslobođen, a bila je vraćena i sva oteta roba.⁶⁸

Posmatrajući u ovom periodu Bosanski ejalet u cjelini, a u sklopu ove pokrajine i Hercegovački sandžak, jasno je da su u Dubrovniku poslovali najviše trgovci iz Sarajeva (katolici i Jevreji) i trgovci iz Mostara (muslimani). Pravoslavci u ovoj trgovini nisu učestvovali.⁶⁹ Spiskovi robe pokazuju da su bosanski trgovci najviše izvozili: vosak, kože, vunu i neke bosanske specijalitete – dabrove kože i minerale (auripigment, lapis lazuli, živu). U Dubrovniku bosanska vuna nije imala veliku ulogu, a sa živom su poslovali uglavnom Jevreji. Gvožđa, ako se izuzme veliki izvoz iz 1635. godine, gotovo da nije ni bilo.⁷⁰

⁶⁴ DAD, Noli et sicurta (Noli et sic.) XXVIII, 53'; XLIX, 254; LI, 35-36; LIII, 181', 153'; LV, 34, 312.

⁶⁵ DAD, Noli et sic. LIII, 15, 26.

⁶⁶ DAD, Noli et sic. LV, 8', 31', 32', 200'; LVI, 68'; LVII, 56, 61, 62', 63-64'; LVIII, 140, 227.

⁶⁷ DAD, Noli et sic. LIX, 16,17; LIX, 39; LIX, 61'; J. Луетић, Из међународне дјелатности, 121.

⁶⁸ Nedim Filipović, Nekoliko dokumenata o trgovini za vrijeme turske vladavine u našim zemljama. Sarajevo: *POF*, Orijentalni institut u Sarajevu, 1952: br. II, 1951, 78.

⁶⁹ Sto godina kasnije u tom poslu pravoslavci iz Bosne imali su glavnu ulogu, a katolici gotovo da se ne pojavljuju. Vidi: V. Vinaver, *Bosna i Dubrovnik*, 227.

⁷⁰ V. Vinaver, *Bosna i Dubrovnik*, 228.

Može se reći da je mletačko-dubrovačka netrpeljivost imala trajan karakter i mnogome se reflektirala na privredne prilike u širem okruženju. Venecija je Dubrovnik kontinuirano, ali bezuspješno, nastojala uključiti u vlastiti trgovački sistem. Za Mlečane je Dubrovnik uvijek bio “podmukao i ulagivački”, zapravo, smatran je “izdajnikom kršćanstva i zmijom koju treba zgaziti bez milosti”.⁷¹ S druge strane, za hercegovačke privrednike ovaj grad je i pored svega ostao ključna poslovna destinacija u primorju, od neprocjenjive važnosti za izvoznu trgovinu.

Trgovački značaj Gabele

U donjem toku Neretve postojao je već u srednjem vijeku važan trg Drijeva (*lađa, skela*), koji je u latinskim izvorima poznat kao *forum Narenti* ili samo *Narentum*.⁷² Pod osmansku vlast došao je najkasnije do 1493. godine. U prvoj polovini XVI stoljeća Drijeva (Gabela) je bila je pod jurisdikcijom nevesinjskog kadije, a 1598. godine (možda i prije) sjedište je posebnog kadiluka koji se naziva Gabela ili Neretva.⁷³ Ta osmanska Gabela je u prirodnom i historijskom kontinuitetu sa srednjovjekovnom Drijevom. Ona se protezala između Tersane i sela Višići. Imala je razvijenu trgovinu i dosta poslovnih objekata. Usljed promjena u toku Neretve i plavljenja doline, dio ove varoši našao se pod vodom, gdje se i danas može vidjeti.⁷⁴

⁷¹ T. Popović, *Turska i Dubrovnik*, 391.

⁷² Bilo je to prilično raštrkano naselje bez utvrđenja, kojim je bosanski ban Stjepan II ovladao oko 1326. godine. Zahvaljujući svom povoljnom položaju na ušću Neretve, ovaj je trg brzo postao privredno središte bosanske države. Tu su proizvođači s kopna nudili poljoprivredne, stočarske i proizvode bosanskog rudarstva (olovo i srebro), dok su morem stizali so, ulje, vino, tkanine. Osim trgovine razvijeno je bilo i zanatstvo (17 vrsta). Nosioci privrednog života u Drijevi bili su Dubrovčani, koji su imali glavnu ulogu u trgovini solju. Vidi: Тупо Тошић, *Трг Дријева у средњем вијеку*. Сарајево: Веселин Маслеша, 1987, 24, 28, 47, 278.

⁷³ Hazim Šabanović, *Bosanski pašaluk, postanak i upravna podjela*. Sarajevo: Naučno društvo N. R. Bosne i Hercegovine, 1959, 195.

⁷⁴ Gabela je dolaskom pod sultanovu vlast zadržala privredni značaj, ali je ujedno postala i odbrambeni centar cijele donje Neretve. U cilju zaštite gabelske skele Osmanlije su već u XVI stoljeću (prije 1549) izgradili tvrdi gabelski grad *Sed-i islam* (Bedem islama). Nalazio se na dominantnom uzvišenju oko 150 m zapadno od Neretve. Ovo je utvrđenje po nalogu sultana Ibrahima (1640-1648) polovinom XVII stoljeća pojačano i bitno prošireno dogradnjom tzv. Novog grada. Osim utvrđenog grada, gabelskom fortifikacionom sistemu pripadalo je u XVII vijeku i više vojnih objekata iz šire okoline. Na lijevoj obali Neretve bile su to kule na Krupi (kod ušća Krupe u Neretvu) i Tersani (300 m od grada), a na desnoj utvrđenje na Avali (oko 700 m zapadno od grada), utvrđenje Đerzelez (300 m od Avale) i kula u Strugama (2,5 km sjeverno od Gabele). Vidi: Anđelko Zelenika, Gabela kao obrambeni centar donje Ne-

Uspomena na staru Gabelu sačuvala se i u narodnoj pjesmi.⁷⁵

U opisu Hercegovačkog sandžaka načinjenom oko 1620. godine kaže se da su kuće trgovaca i magacini soli u Gabeli stacionirani na istočnoj strani Neretve. Prema istom izvoru, u gabelskoj varoši živjelo je tada oko 300 stanovnika.⁷⁶

Osmanska država je na Neretvi formirala čitav plovni sistem zadužen da osigurava plovnu komunikaciju i trgovce na njoj. Trgovačke lađe kretale su se Neretvom od Mostara, Počitelja i drugih priobalnih naselja sve do mora. Za prijevoz putnika i raznorazne robe (prije svega, bosanskog voska i raznih vrsta koža) uzvodno i nizvodno od Gabele, još od druge polovine XVI stoljeća najviše je korištena posebna vrsta jedrenjaka pod nazivom *marcilijana*.⁷⁷ Izrada trgovačkih lađa u samoj Gabeli, po svemu sudeći, nije bila većeg obima. Razlog je bio prvenstveno u tome što tada Osmanlije više nisu imali dominaciju na Jadranskom moru, pa su im za prekomorsku trgovinu sigurniji bili strani iznajmljeni brodovi.

Gabela je privlačila osmanske podanike koji su tu, nabavljajući so, nudili vunu, kožu, vosak i dr. Tu robu kupovali su Dubrovčani, te je dalje preprodavali na italijanskom tržištu. U Gabeli su se Dubrovčani izborili i za monopol u prodaji soli. Prodaju je nadgledao službenik iz reda dubrovačkog plemstva kome je dužnost povjeravana na godinu dana.

Dubrovački trgovci u svome su poslu imali i određene poteškoće. Poznato je da su 1614. godine opljačkani od strane neretvanskih vojnika. Njihovo skladište soli u Gabeli zaposjedali su osmanski službenici 1628. i 1634. godine, a dubrovačkog prodavača 1641. godine dao je uhapsiti hercegovački sandžak-beg Šahin.⁷⁸ Godine

retve u doba Turaka. Mostar: *Hercegovina*, Arhiv Hercegovine Mostar, Muzej Hercegovine Mostar, Regionalni zavod za zaštitu spomenika kulture i prirode Mostar, 1981: br. 1, 91-98, 104.

⁷⁵ Npr.: "Od Tersane do Višića/Sedamdeset sedam ćilita/ Sve mog babe Nube Hasan-age". Vidi: Hivzija Hasandedić, *Muslimanska baština Bošnjaka u južnoj (srednjoj) Hercegovini*. Mostar: Islamski centar Mostar, 1997, 132.

⁷⁶ Franjo Rački, Prilozi za geografsko-statistički opis Bosanskog pašaluka. Zagreb: *Starine*, Jugoslavenska akademija znanosti i umjetnosti (JAZU), 1882: br. XIV, 176.

⁷⁷ To je trgovački brod četvrtaste krme, sa jakim pramcem ovalnog oblika. Bio je manji od galijuna, a imao je tri jarbola i na pramcu kosnik. Tokom XVII stoljeća marcilijana (marsilijana) često je upotrebljavana za transport ljudi i roba po Jadranskom moru, ponajviše od strane mletačkih pomorskih trgovaca. Vidi: Josip Luetić, Iz međunarodne nautičko-trgovačke i lučke djelatnosti luke na Neretvi u drugoj polovici XVI stoljeća. Mostar: *Hercegovina*, Arhiv Hercegovine i Muzej Hercegovine, 1983: br. 3, 62.

⁷⁸ Vesna Miović, *Dubrovačka republika u spisima osmanskih sultana*. Dubrovnik: Državni arhiv u Dubrovniku, 2005, 99.

1634. Dubrovčani su se žalili lokalnom kadiji da im Sulejman-aga, dizdar Tvrđave Norin, čini razna nasilja. Navodno, on im je bez carskog odobrenja uzimao od svake lađe po 40 oka soli. Istom prilikom Dubrovčani su se žalili i na Ahmed-kapetana i njegove vojnike iz Gabele.⁷⁹

Zbog svega toga Dubrovčani su bili prinuđeni žaliti se i Bosanskom divanu. Ve-zir je 1642. godine gabelskome kadiji uputio bujrultiju u kojoj mu naređuje da se stavi u zaštitu dubrovačkih prodavača soli. U istom dokumentu naređeno je da u gabelskoj trgovini kao platežno sredstvo i dalje služe akče, groši i zlatnici.⁸⁰

U Gabeli su Dubrovčani imali problema i s Mlečanima, koji su im u više navrata (1634/35) napadali brodove i so prosipali u vodu. Mlečani su nerijetko zaposjedali dubrovačko skladište soli, a i podgovarali osmanskog carinika da zapečati skladište i obustavi prodaju soli.⁸¹

Poseban problem za trgovce, ali i za osmanske vlasti bilo je izlijevanje Neretve iz svoga korita. Usljed te prirodne pojave nerijetko su razarani putevi koji su vodili do Gabele, pa su putnici doživljavali velike neugodnosti, a i država je trpjela štete zbog obustave rada na skeli. Puteve je trebalo kontinuirano održavati i po potrebi sanirati. Tu su obavezu, ulažući vlastita sredstva, preuzimali osmanski podanici iz sela Kručevića i Šurmanaca, u dolini Neretve. Izvršavali su je besprijekorno, pa su u ime toga na Visokoj porti isposlovali muafnamu koja ih je oslobađala svih poreza i nameta potraživanih od strane sandžak-bega. Ta privilegija stanovnicima spomenutih sela potvrđena je i sultanovim fermanom iz maja 1632. godine.⁸²

Godine 1665. dolinom Neretve putovao je Evlija Čelebi. On u svom "Putopisu" za Gabelu kaže da je ugledan kadiluk, te posebno opisuje kasabu, tvrđavu i selo. Za kasabu bilježi da ima 150 pločom pokrivenih kuća, tri džamije, jednu tekiju, dva hana i 30-ak dućana. Za stanovnike kaže da se odijevaju kao i ostali krajišnici, da uvijek nose oružje i da govore bosanskim jezikom. I u Evlijino doba Dubrovčani su u Gabelu lađama dovozili so, a na ime toga plaćali su carinu osmanskome eminu.⁸³

Kad je riječ o Gabeli, koja je još u srednjem vijeku imala tendenciju razvoja u pravi grad, može se postaviti pitanje da li su Osmanlije maksimalno iskoristili privredni potencijal koji je pružalo to trgovačko središte. Činjenica je da je Gabela u XVI i XVII stoljeću ostala samo lokalna pijaca i tržište soli. Zašto je to tako – postoji više razloga. I u slučaju Gabele, kao i kod Novog, stagnacija je dobrim dije-

⁷⁹ Arhiv HNK, Mostar, OZ-DK, 14/666, 1044. (1634. god), muharem 11-20.

⁸⁰ Arhiv HNK, Mostar, OZ-DK, 12/593, 1052. (1642. god), ševal 12.

⁸¹ V. Miović, *Dubrovačka republika*, 100.

⁸² M. Mujić, *Sidžil*, 102.

⁸³ E. Čelebi, *Putopis*, 465-467.

lom uzrokovana favoriziranim položajem koji je od sultana prigrabila Dubrovačka republika. Ali, osim toga, u spomenutom periodu Gabela je sa širom okolinom često bila na udaru senjskih i drugih uskoka. Nesigurnost života i svake normalne aktivnosti na tom prostoru može se pratiti sve do konca Kandijskog rata. Takvo stanje bilo je limitirajući faktor, pa zato Gabela i nije mogla iskoristiti sve svoje predispozicije (stečene još u doba Bosanskog kraljevstva) i dati značajniji impuls za privredni razvoj u svome zaleđu.

Zaključak

Općem privrednom razvoju u Hercegovačkom sandžaku prethodila je urbanizacija koja do dolaska Osmanlija gotovo i nije postojala. Sprovedena je planski tokom cijelog XVI stoljeća. Za određivanje lokacija najznačajnijih poslovnih centara sandžaka presudan je bio administrativni faktor, ali i pravac pružanja najfrekventnijih saobraćajnica (*“Dubrovački drum”*, *“Mostarska džada”*). Tako su u Hercegovini žarišta društveno-privrednog života postali Foča, Mostar i Tašlidža. U tim je gradovima centralna vlast davala bitan poticaj za razvoj trgovine i zanatstva.

Za trgovce u hercegovačkim kasabama od koristi je bila mogućnost uzimanja kredita koje je omogućavala institucija vakufa. Pored brojnih i bogatih vakufa iz XVI stoljeća, u Mostaru je u prvim decenijama XVII stoljeća formirano nekoliko novih vakufa čiji je kapital, u vidu pozajmica, mogao unaprijediti poslovanje lokalnih poduzetnika.

Hercegovački trgovci su svojim radom podmirivali domaće vojne i civilne potrebe, a bitan dio njihovih proizvoda išao je i za strano tržište. Izvožene su uglavnom razne vrste koža, vuna, vosak, a značajan dio posla u vezi s tim odvijao se na nekoliko trgovačkih skela u primorju. Dobar profit istodobno su ostvarivali kramari i kiridžije koji su potjecali iz različitih vlaških skupina južne Hercegovine. Oni su organizirali i predvodili brojne trgovačke karavane koji su iz Dubrovnika išli ka osmanskim privrednim centrima na Balkanu.

Roba trgovaca iz Mostara, Foče, Pljevalja i drugih manjih centara sandžaka dolazila je u prvoj polovini XVII stoljeća i do pijaca na zapadnoj obali Jadrana, naročito onih u Ankoni. To je jasan pokazatelj visokih dometa sveukupne hercegovačke privrede. Progres je više nego očigledan, posebno kada se tadašnji učinak hercegovačkih privrednika komparira sa rezultatima iz srednjovjekovnog razdoblja. U toj prekomorskoj trgovini osmanskih podanika posrednička uloga Dubrovnika bila je od presudne važnosti. Ona nije postajala upitna i pored stalnih optužbi da je Dubrovačka republika suodgovorna u zločinima koje su početkom XVII stoljeća na samom jugu Hercegovačkog sandžaka činili senjski i drugi uskoci. U vezi s tim ne treba za-

boraviti da je u XVII stoljeću prekinuta osmanska dominacija na moru, a i to su dubrovački plemići znali koristiti u cilju učvršćivanja vlastitog utjecaja na Porti.

Ne čudi zato da su diplomatiji vješti Dubrovčani, kao odani sultanovi vazali, uživali i brojne druge privilegije. Npr., u Gabeli, gdje se nalazila pijaca važna za cijelu Bosnu, stekli su pravo monopola na prodaju soli. Može se reći da je osmansko favoriziranje Dubrovčana u sektoru prodaje ove životne namirnice bila otežavajuća okolnost za razvoj Gabele. Isto važi i za grad Novi, s idealnim geostrateškim položajem u kojem je još u XIV stoljeću ustanovljena pijaca soli. Pored svega toga, dubrovačka diplomatija je početkom XVII stoljeća, koristeći se i mitom kao sredstvom, uspjela onemogućiti da profunkcionira zvanično proglašeni sandžak Konavle.

Velikog konkurenta Dubrovnik je tokom XVII stoljeća imao u Veneciji. Rivalstvo dviju republika reflektiralo se i na privredni život Bosanskog ejaleta, pa i Hercegovačkog sandžaka. U tom pogledu bitno je mletačko osnivanje splitske trgovačke skele (1592), koja je, suprotno dubrovačkim interesima, trebala postati mamac za poslovne ljude s osmanske teritorije. Pokazalo se da je taj projekt, usljed promjena na regionalnoj političkoj sceni, bio kratkog vijeka. Osim toga, Dubrovnik je za trgovce iz Hercegovačkog sandžaka bio i ostao najvažnija destinacija, jer je omogućavao brz i pouzdan transport robe na više linija prema Apeninskom poluotoku. U isto vrijeme Split je pružao vezu jedino s Venecijom ■

THE TRADE OF THE SANJAK OF HERZEGOVINA IN THE FIRST DECADES OF THE 17TH CENTURY

Summary

The general economic development in the Sanjak of Herzegovina was preceded by urbanization which, until the arrival of the Ottomans almost did not exist. It was conducted systematically during the whole 16th century. The administrative factor was crucial for the determining of locations of the most important trade centres of the Sanjak, but also the course of most frequent trade routes (“the Ragusan route”, “the Mostar way”). In that way Foča, Mostar and Tašlidža became the centres of social and economic life in Herzegovina. In these towns the central government encouraged the development of trade and crafts.

The merchants of Herzegovina managed to satisfy the domestic military and civil needs, and a significant amount of their products was also present on the foreign

markets. Different kinds of leather were exported, together with wool and wax. The large part of the business was conducted on several merchant ferries on the coast. The chandlers and surridgees who stemmed from the various Vlach groups in Southern Herzegovina also made a substantial profit. They organized and led the merchant caravans which went from Dubrovnik to the Ottoman economic centres in the Balkans.

The greatest competitor of Dubrovnik in the 17th century was Venice. The rivalry of these two republics reflected on the economic life of the Bosnian Eyalet, as well as the Sanjak of Herzegovina. In this respect, the Venetian founding of the merchant ferry in Split (1592) was important, since it, contrary to Ragusan interests, had to become bait for businessmen from the Ottoman territories. It was shown that this project, due to the changes on the regional political scene, was short lived. Apart from that, Dubrovnik remained the most important destination for the merchants from Herzegovina since it enabled fast and reliable transport of goods on many lines towards the Apennine Peninsula. At the same time Split only provided a connection with Venice ■