

Продирање Србије на ову обалу предистинирано је или има уза се и српске историјске традиције. Србија хоће да има трговачко а не ратно пристаниште на овој арбанашкој обали.

Све поморске трговачке државе могу имати интереса да пространо копнено залеђе централних делова Балканског Полуострва буде отворено новом железничком пругом и новим пристаништем. Географски најближе државе, као Италија и Аустро-Угарска, могле би од тога имати највише трговачких интереса. И сада оне, нарочито Аустро-Угарска, највише суделују у незнатном увозу Драча и Медове, а тако ће јачачно остати и у будућности. Кад буде саграђена српска јадранска железница, Италија ће моћи са својим комерцијалним интересима продрети с обале дубоко у унутрашњост Балканског Полуострва. Исто тако би комерцијално и привредно продирање Аустро-Угарске на Балканско Полуострво могло бити много дубље и разноврсније када се ова држава не би сувише и скоро искључно ослањала на уздужне комуникације које воде са Севера на Југ, управо једино на железницу која од Беча и Пеште води преко Београда. Једна индустријски јака држава, с великим напоном за извоз, морала би помишљати на попречне комуникације које воде од јадранске обале за унутрашњост Балканског Полуострва, јер би се тек њима могло привредно потпуно пенетрирати, прожети Балканско Полуострво. А Аустро-Угарска има дугачку далматинску обалу с доста добрих пристаништа која су сада мртва, са затвореним залеђем, без попречних железничких пруга, које би продирале у унутрашњост Балканског Полуострва. Српско јадранско пристаниште и српска јадранска железница отворили би Аустро-Угарској један од најважнијих попречних праваца економског продирања на Полуострво. Ови попречни путеви од јадранске обале у унутрашњост Балканског Полуострва у толико су важнији, што многе централне области Полуострва леже далеко од сфере уздужне комуникације, железничке пруге Београд—Солун, као на пример Метохија, Пилот, Тетово, Дебар и др. и могу се економски и трговачки потпуно отворити тек попречним железницама.

АНТРОПОГЕОГРАФСКА ПРОМАТРАЊА ИЗ ДАЛМАЦИЈЕ

ОД БОРИВОЈА МИЛОЈЕВИЋА

У В О Д

У другој половини маја и у почетку јуна 1908. год. учествовао сам у екскурзији, коју је професор Г. Ј. Цвијић био предузео ради морфолошких студија у области динарске системе. На тој су екскурзији путовања кроз Далмацију овако текла:

Пошто смо обишли ближу околину Шибеника, из ове вароши смо преко скрадинске површи, додирујући Скрадин и Кистање, дошли у Книнско Поље и у Книн. Од Книна смо путовали кроз Косово и кроз Петрово Поље до Дрниша, и даље железницом преко Перковића до Спљета. Из Спљета је најпре разгледана трогирска околина и Каштела на Северо-западу, а потом обала до Омиша на Југоистоку. Од Омиша, идући уз долину Цетине, дошли смо у Сињско Поље, а из Сиња преко карсног поља Дицма и преко Клиса и Солина у Спљет. Од Спљета смо путовали лађом ка Југоистоку и застали у Макарској, а затим смо, возећи се поред обале и уз Неретву, дошли у Метковић. Даље путовање водило нас је на Северозапад, између Великог и Малог Језера, до Вргорца, одакле смо ушли у Херцеговину. Из Херцеговине смо изашли у Далмацију путем који води од Завале Слану, и одавде се довели лађом у Дубровник. Из Дубровника смо отишли до Требиња, и вратили се у Далмацију (и то у Конавле) преко Граба. Од Груде у Конавлима путовали смо кроз Суторину и поред обале до Херцег-Новог. Напослетку смо обишли бродом Боку Которску и из Котора ушли у Црну Гору.

У овом сам раду изложио своја антропогеографска проматрања са описане екскурзије, која сам касније допунио и проширио студијом стручне литературе. У првом је одељку реч о саобраћајним везама Далмације, у другом о положају и значају приморских градова и о положају неколиких села, и у трећем одељку о привредним приликама.

I. Саобраћајне прилике.

а) Поморски саобраћај. — Далматинска обала припада типу лонгитудиналних обала, и постала је спуштањем копна у постгласијално доба.¹ Процес њеног постанка је у главном овако текао. Тоњењем копна и ерозијом таласа, у приморским венцима се образују уски, попречни продори. У долине које се пружају иза венаца и паралелно с њима море поплави и преобрати у луке; отуда венци постану уздужна полуострва. Образовањем нових продора на полуострвима ова се раздвајају у острва и у шкоље, а од лука постају морски рукави (канални). Понављањем овога процеса, даље у копну настају облици слични описанима и ствара се сличан однос између земље и мора. Услед свега, првобитна прва обалска линија постаје извијугана и необично дужа; на копну се јавља врло велики број тачака, које ступају у непосредан додир с морем. Оваква обала која тоне, са каналима и са многобројним острвима, била је необично погодна за постанак и за развитак бродарства. Осим тога, приморски венац који се пружа паралелно с обалом и достиже највеће висине у Биокову (1762 m), у Орјену (1895 m) и у Ловћену (1759 m.) служио је морнарима за оријентовање. Отуда је у доба, када су Римљани заузели

источну јадранску обалу, у свих приморских илирских племена бродарство било јако напредно: Salona је била пристаниште Далмата; Ардијеји (у околини данашње Макарске) били су озлоглашени гусари; Даорзи (око доње Неретве) ковали су бакарни новац с ликом лађе² и т. д.

Поморски саобраћај најновијег доба, од како су се у средњој Европи развили индустријски и културни центри, и од како је Далмација припала Аустрији, долази у Далмацију из северног правца. Преко Трста и Ријеке стоје далматински градови у вези са поменутиим центрима, а преко Ријеке још и са земљорадничком Угарском. Овај саобраћај иде каналима,³ који представљају местимице врло уске водене путеве. Једни од ових путева, и то Морлачки, Кварнероло и Задарски Канал, имају динарски правац пружања; други међутим, као Спљетски и Брачки, Хварски, Корчулски и Неретљански Канал, следејући одступању венаца и острва од динарског правца, пружају се ЗСЗ-ИЈИ.

Међутим су се правци поморског саобраћаја, према кретању културних центара, померали по Јадранском Мору и у појединим епохама били различни. У колико су се центри, с којима је Далмација била у саобраћајним везама, премештали са Југоистока на Запад и на Северозапад, у толико је и поморски саобраћај узимао све нове правце.

У градишћима, преисторијским утврђењима од земљаних и камених насипа, у јужној Истри нађени су предмети који припадају микенском културном кругу.⁴ Између 394. и 390. год. пре Хр. р. Грци из Книдоса, града у Карији, населили су се на Корчули (Corcyra nigra)⁵ Око 390. год. Сиракужани се населише на Вису (Issa), а затим су са овога острва основали Трагирон (Трогир).⁶ 385. год. Грци из Пароса, града са истоименог острва у кикладској групи, настанили су се на Хвару (Pharos).⁷ Epidaurum (Цавтат) су засновали Грци,⁸ а Rhizus (Рисан) и Butua (Будва), који се спомињу код Скилакса, дакле у 4. веку пре Хр. р.,⁹ могли су такође постати као грчке колоније. Најзад, на ушћу Неретве била се јако развила трговачка насеобина Грка.¹⁰ Из свих ових факата су јасне саобраћајне и трговинске везе, које су постојале у преисторијско доба између Грчке на једној страни, и Далмације с Истром на другој. Културни центри тога доба били су на Југоистоку од Далмације, у Грчкој, и саобраћај је услед тога долазио Јадранским Морем из југоисточног правца. Тада су се употребљавале лађе с једрима које су пловиле поред обале. Отуда је струја која продире из Средоземног Мора дуж источне обале Јонскога и дуж североисточне обале Јадранског Мора,¹¹ представљала водени пут, којим се кретао поморски саобраћај из поменутог правца. Како ова струја протиче даље Кварнерским и Тршћанским Заливом и враћа се поред италијанске обале у Јонско Море,¹¹ то су се извесно грчки бродари њоме користили и при своме повратку.

Римљани су у Далмацији најпре били заузели обалу, а касније су завладали и унутрашњошћу Балканског Полуострва. На обали се у време републике¹³ почињу јављати колоније, од којих су постале најзнатије ове: Jader (Задар), Scardona (Скрадин), Salona (Солин) главни град провинције Далмације, главна станица флоте и полазна тачка римских путева¹³, Spalatum (Сплет), Nacona¹⁴ и т. д. У унутрашњости Балканског Полуострва Римљани су били развили интензиван рударски рад и испирали злато, а из рудника су добијали сребро, олово, бакар и гвожђе¹⁵. Из свега наведеног излази да су између Италије и Далмације за време римске епохе постојале врло јаке везе. Међутим, обала источне Италије била је тада без знатнијих културних центара; сем тога, Јадранско Море достиже између Далмације и Италије своју највећу ширину. Отуда је поморски саобраћај који је долазио у Далмацију из западног правца, а са наспрамне италијанске обале, био релативно незнатан. Највећи пак римски градови били су се развили на југозападној италијанској обали; на Југу се и Апенинско Полуострво највише приближује Балканском и Отрантска Мореузина је широка 73 km.¹⁶ Услед овога се јачи поморски саобраћај кретао дуж југозападне и југоисточне италијанске обале, и преко Отрантске Мореузине долазио је из западног правца балканској обали. Даљи пут на Северозапад слагао би се с путем грчких бродара.

У раном средњем веку почињу се Млеци развијати у трговачки и индустријски град. Одмах су настали и врло живи, ратнички и политички односи између Млетака и Далмације. Да би заштитила своју трговину од неретљанских гусара, Млетачка Република је у току 9. и крајем 10. века у неколико махова опремала ратну флоту на далматинску обалу.¹⁷ Ради трговинских интереса Република је у почетку 12. века отела од Угарске Задар,¹⁸ и у почетку 13. века учинила зависним Дубровник;¹⁹ а средином 14. века већина далматинских градова била је под млетачком заштитом.²⁰ Међутим се од 12. века јављају и културне везе између обеју јадранских обала. Градови на североисточном италијанском приморју Млеци, Ферара, Равена, Римини, Пезаро и Јакин имали су трговачких односа с Дубровником.²¹ Млеци су били у трговинским везама и са Сплетом, и са средњовековном Дривом и са Котором.²² Поменуто факта показују да је кроз средњи век и у турско доба струјао врло жив поморски саобраћај ка далматинској обали из северозападног правца.

Далматинске реке Крка и Цетина, због мале количине воде и због водопада, немају значаја у саобраћају. Међутим су услед интензивног спуштања копна доњи токови обеју ових река и Неретве потопљени: уз Крку је море продрло до језера Прокљана, а уз Неретву до Метковића.²³ Потопљене су осим тога и остале кратке карсне реке, као на пр. Јадро и Ријека. Докле се уз ове токове распростро утицај мора, дотле они

представљају саобраћајне путеве: Крка је бродна до Скрадина, а Неретва до Метковића. Уз Неретву се кретао саобраћај и за време јелинске епохе,²⁴ а уз Крку и Јадро за време римске.²⁵

б. Копнени саобраћај. — Како се иза далматинске обале дижу низови планинских венаца паралелни с обалом, и како Далмација нема бродних река, то је веза између приморја и унутрашњости јако отежана. Ово се види и из факта, што су Римљани у Доње Подунавље доспели прво из Македоније, а не из Далмације.²⁶ Осим тога, путеви који спајају Далмацију са унутрашњошћу (попречни путеви) наизменце се пењу на планинске венце, и спуштају у карсна поља или у речне долине; до најновијег времена по њима се је кретао само каравански саобраћај.²⁷

Попречних путева, према пластичним облицима којима је одређен њихов правац, има тројаких.

Прва група везује се за долине језерских неогених отока. Најочигледнија је та веза код пута, који спаја Слано са Поповим Пољем. Овај пут води из Слана широком и скаршћеном долином Валом, којом је Попово Поље у неогену површински отицало.²⁸ Апсолутна висина Вале износи око 300 m; њена северозападна страна се диже за 500—600, а југоисточна за 300 m. Остали путеви ове групе спајају по два карсна поља и воде преко превоја на венцима, којима су иначе поља потпуно растављена. Тако пут који везује Далмацију са северозападном Босном (са Граховом и са сливовима Уне и Сане) иде из Книна уз долину Бутишнице, и у дугим завојима долази до превоја Граба у венцу Динаре. Апсолутна висина овог превоја износи преко 1000 m; северозападно од њега се диже Илица за 500, а југоисточно Динара за 700 m. Како су у Грахову констатоване неогене глине,²⁹ а у Книнском Пољу неогени лапори,³⁰ и како је у плеистоцену динарска површ дигнута и сведена и тиме створене данашње висинске и пластичне прилике, то је врло вероватно Граб део долине, којом су у неогену комуницирала језера Грахова и Книнског Поља. Пут који спаја Далмацију са западном Босном (и то с великим карсним пољима Ливањским и Гламочким) води из Сиња, и прелази преко венца Динаре на превоју Прологу. Апсолутна висина Пролога износи 1122 m. На Северозападу од њега је Троглав, виши за 791 m, а на Југоистоку Камешница, виша за 727 m. Пошто су у Ливањском Пољу констатовани језерски неогени седименти,³¹ а у Сињском доњоплиоцени језерски слојеви,³² то (узевши у обзир и поменуте тектонске покрете) и Пролог је извесно остатак долине, којом је у неогену отицало језеро Ливањског Поља у језеро Сињског.

Потпуно друкчији је пут што води уз долину Неретве. У новије доба је овом долином саграђена железница уског колосека и тиме је њен саобраћајни значај знатно одскочио. Од Метковића до ушћа Раме пут води попречним, а од ушћа последње реке до Коњица уздужним делом неретвине долине.

Од Коњица, преко превоја Ивана (967 m), чији комуникациони значај *A. Suran* упоређује са значајем Бренера,⁸³ прелази се у слив Босне.

Док су обе наведене врсте путева одређене старим и садашњим долинама, дакле усесцима ерозивног порекла, дотле има и таквих попречних путева, чији се правац може објаснити особитим тектонским утицајима. Управо једна од најважнијих попречних комуникација настала је услед врло слабог интенситета извесних тектонских покрета. Као што је то *J. Цвијић* изнео,⁸⁴ источну обалу Јадранског Мора, од Задра до Скадра, прати приморски венац који представља свод на скрадинској површи и који чине планине Тартаро, Мосор, Биоково, Орјен и т. д. Овај засвођени венац, који на Северо-западу достиже висину у Мосору од 1330 и у Биокову од 1762 m, а на Југоистоку у Сњижежници висину од 1234 и у Орјену од 1895 m — иза Дубровника, са својих 400 m, има једну од најнижих апсолутних висина. Отуда је ово место било релативно најповољније за пут који спаја приморје са унутрашњошћу. Пут који полази од Дубровника иде најпре на Југоисток до Дупца, затим скреће на Североисток преко Бргата, и пењући се у завојима преко једног одсека у приморском венцу излази на рудинску површ. *O. Schlüter* узима да се од Требиња до Гацког, куда даље води овај пут, пружа једна удолина;⁸⁵ она би била даљи пластични облик, којим је одређен правац дубровачког пута. — Други пут ове групе може се објаснити, на супрот описаноме, позитивним тектонским утицајима. Поменути приморски венац просецају, целом његовом ширином, попречни раседи; такав је и грапски расед, западно од Орјена, који се може пратити на дужини од 20 km.⁸⁶ У пластици се овај расед показује као удолина,⁸⁷ чије дно, од Граба до херцеговачко-далматинске границе, има око 750 m апсолутне висине; источна страна ове удолине диже се за 200, а западна за 200—300 m висине. Пут који полази од Требиња на Југоисток иде овом удолином преко Граба и Мрцина до Груде у Конавлима, где излази на најважнију далматинску уздужну комуникацију.

Последњи пут спаја поједина насеља у самој Далмацији; као планински венци и синклинале, он има динарски правац пружања. Овај пут полази од Книна на Југоисток, и до Сиња иде синклиналом између венца Динаре на Североистоку и другог венца на Југозападу, који чине Козјак, Свилаја и Висока. У Сињском Пољу иде западним ободом, пошто је поменуто поље, и ако њиме протиче Цетина, изложено периодским поплавама. Од Сиња на Југоисток, пут иде најпре цетинином долином, и до Вргорца синклиналом између једног венца на Североистоку, који чине Орљач, Осоје, Велики Шибеник и Св. Рок, и другог венца на Југозападу, који чине Биоково и Сусвид. Од Вргорца преко Метковића до Клека овај пут прелази низију на ушћу Неретве, а од Клека преко Дубров-

ника до Цавтата прати далматинску обалу. Од Цавтата пут улази у Конавле и иде југозападном ивицом овог поља, пошто и Конавли спадају у ред карских поља у којима се јављају периодске поплаве.⁵⁸

Као што је напред изложено, поморски путеви су се у току прошлости померали и долазили из разних праваца. Потпуно друкчије су се у овом погледу понашали копнени путеви. Код ових путева, који су везани за особите пластичне облике, може се видети како кроз све историјске епохе државају свој првобитни правац.

Садашње путеве од Книна преко Граба³⁹ и од Сиња преко Пролога⁴⁰ саградио је легат Р. Cornelius Dolabella између 16. и 20. године после Христовог рођења;⁴¹ отуда су оба пута постојала у римској епоси. Путем преко Пролога ишли су у средњем веку каравани за рударску област у изворишту Врбаса.⁴² Овим је путем и у турско доба морао ићи жив трговачки саобраћај; 1550. год. њиме је путовао Katarin Zen,⁴³ а 1574. год. Franz Butrisich и Zuane Difnico.⁴⁴ Путовања Hugues-a Pouqueville-a из 1806.⁴⁵ и О. Sendtner-a из 1847. год.⁴⁶ показују, да се саобраћај новог доба такође кретао поменим путем.

Пут попречним делом Неретвине долине саграђен је за владе цара Августа⁴⁷ и стога спада међу путеве римске епохе. Једним његовим делом, и то од Дриве до Благаја, кретала се је у средњем веку дубровачка трговина у унутрашњост Босне.⁴⁸ Доњим делом овога пута, од Метковића до Мостара, путовао је у турско доба (1844. год.) Gardner Wilkinson.⁴⁹

Дубровачки је пут тек у средњем веку, са развитком сâмог Дубровника, постао најважнија попречна комуникација; њиме је тада ишла трговина за Требиње, Рашку, Поморавље и за Бугарску.⁵⁰ Жив саобраћај је струјао овим путем и у турско доба, о чему сведоче путници Benedetto Ramberti (1533. год.)⁵¹ Jean Chenau (1547. год.),⁵² Pavle Kontarin (1580. год.)⁵³ и Hayes (1621. год.)⁵⁴

Као год попречни, тако је исто и уздужни пут имао значаја у прошлим епохама. У своме делу од Книна до Сиња⁵⁵ и од Клека до Цавтата⁵⁶ он је постојао у римској епохи. Извесно је овим путем ишао онај део војске у првом крсташком рату (1096. год.), који је био ударио кроз Хрватску и кроз Далмацију;⁵⁷ овај факат показује значај далматинског уздужног пута и у средњем веку.

II. Насеља.

а) *Положај и значај приморских градова.* — Број становника у приморским градовима за последњих тридесет година 19. века види се из ових двеју таблица:

I. таблица

Име места :	Број становника :			
	31.-XII-1869. ⁵⁸	31.-XII-1880. ⁵⁹	31.-XII-1890. ⁶⁰	31.-XII-1900. ⁶¹
Шибеник	6132	6876	7014	10072
Спљет	12196	8742	15697	18547
Дубровник	5305	7245	7143	8437
Макарска	1625	1715	—	(—2000) ⁶²
Котор	2017	2949	—	3021

II. таблица

Име места :	Број становника :			
	31.-XII-1869.	31.-XII-1880.	31.-XII-1890.	31.-XII-1900.
Шибеник	6132	6878	7014	10072
Омиш	(—1500) ⁶³	(—2000) ⁶⁴	—	(—2000) ⁶⁵
Метковић	(—1500) ⁶³	(—2000) ⁶⁴	—	—

Код прве групе се види да Макарска и Котор стоје на најнижим степеницама скале: крајем 19. века Макарска није имала ни две хиљаде, а Котор је имао тек мало више од три хиљаде становника. Остали градови ове групе, Шибеник, Спљет и Дубровник, крећу се по знатно вишим степеницама. Најмањи од њих, и то Дубровник, имао је крајем 19. века око пет и по хиљада становника више но Котор, који је већи од два напред поменуто града.

Откуда потичу ове разлике у величини и у значају?

Ради одговора на постављено питање потребно је прегледати топографски и саобраћајни положај за сваки град посебно.

Свих пет наведених градова леже на морској обали и по томе ће им значај зависити једним делом од тога, у колико имају погодне луке. Поред потребне дубине, ове луке морају лежати у заклону (испод планинских венаца), где је механичка снага боре знатно ублажена, и морају бити према мору ограђене полуострвима и острвима, који ће их штитити од широка. Скоро све ове погодбе су код далматинских лука у највећој мери испуњене. С једне стране, приморски венац који прати обалу од Тартара (изнад Шибеника) до Орјена и до Ловћена штити цело приморје од јаких копнених ветрова. С друге стране, спуштањем копна и образовањем продора и канала, постала су полуострва и острва, која су брана према широку и према таласима, које он подиже.

Површ око Шибеника је флексурно дислоцирана.⁶⁶ Шибеничка лука је у доњем крилу флекsure и то у либурнијским слојевима и алвеолинским кречњацима; она је управо потопљени уздужни део Крке и дубина јој износи 35—36 m. У југоисточном делу ове луке су заливи Форназа и Св. Петар, а

у северозападном Затон; прва два залива су пристаништа, која су особито заштићена од широка. Из шибеничке луке се иде Југозападу кроз продор Св. Антонија, који је у доњем оквиру флекуре; овај је продор потопљени попречни део Крке, и најмања ширина му је 140, а дубина до 25 m. На његовој северној страни су заливи Сиченица и Чапљена, а на јужној Скар; сва три ова залива су заштићена од ветрова и услед тога погодна пристаништа. Поменути продор се завршује у шибеничком каналу, који је између копна на Североистоку и острва Зларина на Југозападу; дубина овог канала износи 15—30 m.

Највећи далматински град, Спљет, лежи на северној и на североисточној обали луке. Спљетска лука је полукружног облика и издубена је у меким, флишним стенама. Са Спљетским Каналом је стајала у сасвим пространој вези, док није грађењем једне вештачке бране, која луку штити од широка, ова веза знатно сужена. На Југозападу и на Југу Спљетски Канал је ограђен према мору Шолтом и Брачем, а с морем стоји у вези продором *Porte di Spalato*, који је између поменутих острва.

Дубровачка лука, Груж, која је удаљена до 3 km на Северозапад од Дубровника, представља потопљену уздужну удолину у доњем крилу флекуре. Она је доста простран залив с дубинама од 10—6 m. На Југу и на Југозападу дубровачка лука је ограђена према мору полуострвом Лападом (доњим оквиrom флекуре) и услед тога је јако заштићена од широка. Из ове луке се излази на море продором Великом Боком, који је између Лапада и острва Колочепа.

Макарска лука је такође потопљена уздужна удолина у доњем крилу флекуре, везана за еоцене пешчаре и лапоре.⁶⁷ Североисточно од ње диже се одсек Биокова, у коме слојеви рудистичког кречњака падају копну; венац Биокова штити луку од боре. На Југозападу је макарска лука спојена са Хварским Каналом продором Св. Петар, који је удубен у доњем оквиру флекуре и то у нумулитским кречњацима. Како је на тој страни лука ограђена двама полуострвцима, то је заштићена и од широка.

Најзад, последњи од ових градова, Котор, лежи на јужном крају залива у унутрашњој луци Боке Которске. Бока Которска се састоји из трију лука (унутрашње, средње и спољашње) које представљају потопљене удолине у флишним стенама и које су спојене продорима; продори су везани за чвршће стене. Унутрашња лука се састоји из которског и из рисанског залива. Которски је залив ограничен на Истоку Крсцем (одсеком, који чине скоро управни слојеви) и на Западу Врмчем (768 m); а рисански на Истоку одсецима Касона (873 m) и на Западу Орјеном. Оба залива су добро заштићена пристаништа. Из унутрашње луке води у средњу, у тиватски залив, продор Вериге. Овај је залив најпространији у

Боки Которској; он је ограничен на Истоку Врмчем, на Западу Девесиљем (781 m) и на Југозападу Обосником (586 m) и отуда представља погодну луку. Из средње луке води у спољашњу, у топлански залив, канал Кумбор. Топлански је залив заштићен од копнених ветрова Радостаком (1446 m) и Добростицом (1570 m). Продором Оштром стоји овај залив у доста пространој вези с морем и услед тога је изложен широку.

Као што се из ових описа види, сви поменути градови имају изврсне луке, сви дакле показују само добре стране топографског положаја. Услед тога се разлике у њиховој величини и у њихову значају не могу ни објаснити каквим особинама овог положаја.

У томе се погледу долази до других резултата посматрањем саобраћајног положаја. Несумњиво је, да ће се знатнији градови јавити на оним лукама, у којима се завршују путеви што спајају унутрашњост с приморјем. Пут који спаја северозападну Босну с Далмацијом (преко Граба) води од Книна скрадинском површи (десно од Крке) и излази на море у Шибенику. Пут који спаја западну Босну с Далмацијом (преко Пролога) води од Сиња ка Југозападу и, прелазећи преко превоја Клиса у приморском венцу, завршује се у Сплету. Најзад и пут који спаја источну Херцеговину с морем, избија на море у Дубровнику. Супротно овоме, везе унутрашњости с Макарском и Котором или су немогућне или јако отежане, пошто се иза ових градова засвођени приморски венац диже до највећих висина (у Биокову, у Орјену и у Ловћену). Док су, дакле, Шибеник, Сплет и Дубровник постали највећи градови у Далмацији услед свога положаја на чворовима саобраћаја т.ј. на местима где се попречни, копнени путеви секу са уздужним, воденим, — дотле су Макарска и Котар, немајући погодних комуникација с унутрашњошћу, остали посве незнатни.

У другој су таблици изнесени бројеви становника у оним трима градовима, који леже на ушћима највећих далматинских река, Крке, Цетине и Неретве. У овој се групи показују још веће разлике у величини него у првој: Шибеник је пет пута већи од Омиша или од Метковића.

Услед тога што леже на ушћима река, ова су места спојена с унутрашњошћу и имају изврстан саобраћајни положај. Као што је поменуто, од Шибеника води пут до Книна преко скрадинске површи, десно од Крке. Омиш је у вези с унутрашњошћу путем, који иде уз долину Цетине до Мале Губавице. Најзад, од Метковића води пут уз долину Неретве кроз средишњу Херцеговину, и из долине последње реке преко превоја Ивана у слив Босне.

Пошто им је саобраћајни положај у основи сличан, то разлике у величини поменута три града не могу ни потицати из каквих особина овога положаја. Међутим ће од тих градова једино онај добити значаја, који показује добре стране топографског положаја т.ј. који има добру луку.

Топографски положај Шибеника и пространа, дубока и заштићена шибеничка лука познати су из ранијег описа

Омиш лежи на ушћу Цетине, и то на њеној левој обали. Омишко пристаниште је заштићено од копнених ветрова, особито на источној страни Борком (864 m). Међутим, доњи ток Цетине је потопљен и Цетина јако акумулира; тако је постао спруд, чија ширина износи преко 1000 m. Незнатну дубину, која се креће око 1 m, местимице одаје и шевар.

Метковић лежи на левој обали Неретве. У постдилувијуму област око доњег тока ове реке је спуштена и, осим тога, засута речним наносима. У неретвиној делти, чија дужина од Метковића до ушћа износи 20 km., а ширина на сâмом ушћу преко 5 km., одношењем речних наноса и подизањем насипа створен је један плован рукавац. Ипак су и у овоме заостали спрудови, од којих су највећи Мадона, Фортопус и Јерковац.

Док, дакле, Шибеник има изврсну луку, Омиш и Метковић су врло непогодна пристаништа; ове разлике у топографском положају јесу узрок изложених разлика у величини.

Међутим је могућно даље ићи и показати, да су прави узрок и разлика у топографском положају и разлика у величини градова нарочите особине Крке на једној, и Цетине и Неретве на другој страни. Корито Крке је удубено у рудистичким кречњацима; отуда она садржи једино продукте од хемијског раствора поменутих стена, те јој делови на ушћу (шибеничка лука и продор Св. Антоније) нису засути наносима, већ довољно дубоки. Супротно томе, Цетина је од Мале Губавице до пробоја пред Омишем удубена у флишним стенама, а Неретва је у Борчу удубена у флишним, шкриљастим и лапоровитим кречњацима. и у Жупи у трошном и песковитом доломиту.⁶⁸ Услед тога обе последње реке носе велике количине шљунка и песка, којима засипају ушћа и стварају описане спрудове.

Осим тога што су у повољном топографском и саобраћајном положају, Шибеник и Сплет имају још и богатију позадину.⁶⁹ У овим се градовима завршују и железнички путеви, који су истина локалног значаја. Насупрот последњем, железнички саобраћај из Херцеговине и из Босне упућен је Дубровнику. Крајња тачка херцеговачко-босанске железнице била је најпре у Метковићу. Најглавнији разлог што је Метковић и поред изврсног саобраћајног положаја остао незнатно место, *E. Richter* је видео у томе, што је приступ с Југа у метковићску луку затворен Пелешцем;⁶⁹ даље је ова лука, као што је то приметио *N. Krebs*, уска речна лука.⁷⁰

Према изложеним разликама у саобраћајном или у топографском положају, био је различан и историјски значај приморских градова. Најјачи њихов напредак, међутим, пада у средњи век и у турско доба, у доба када је привредно тежиште Европе лежало у Италији. Од градова прве групе, Сплет и особито Дубровник, били су се развили у знамените трго-

вачке градове. Најповољнију страну у положају Дубровника *Ј. Цвијић* гледа у томе, што овај град лежи на медовском прегибу.⁷¹ С друге стране, уживајући редом заштиту Византије, Млетачке Републике, Угарске и Турске, и склапајући повољне трговинске уговоре са суседима, Дубровник је јако био разграно своје трговачке везе. Улога овога града може се у главном свести на посредништво између балканских земаља, које су имале изобила земљорадничких, сточарских и рударских производа, и између италијанских градова, у којима је напредовала индустријска продукција. Отуда је Дубровник постао привлачном тачком за становништво осталих приморских градова,⁷² и *Р. Matković* цени број становника средњевековног Дубровника на 15000.⁷³ Сплџет је постао у јачој мери трговачки град од краја 16. века, када је Млетачка Република, да би сузбила напредак Дубровника, основала у Сплџету стовариште за босанску трговину.⁷⁴ Према овим двама градовима стоје Макар (данашња Макарска), који је кроз цео средњи век био насеље гусара Неретљана и Крајињана,⁷⁵ и Котор, који *Е. Richter* такође ставља у ред гусарских насеља.⁶⁹ Ипак, услед тога што лежи на медовском прегибу⁷¹ и услед караванског саобраћаја, могао је и Котор добити значаја у средњевековном трговинском промету. У другој групи имамо Омиш, који је (слично Макарској) био чисто гусарско насеље,⁷⁶ и Метковци, на месту средњевековног трговачког пристаништа Дриве. Последњи град је лежао с једне стране на медовском прегибу,⁷¹ а с друге стране био је лако приступан тадашњим бродовима.

б. Положај неколиких села. — За положај великог броја села у Далмацији карактеристично је врстање у низове. При томе се види потпуна сагласност у пружању између планинских венаца, синклинала и карских поља на једној, и помених низова на другој страни: као они пластични елементи, тако и низови села имају динарски правац пружања.

Овакви се низови најпре виде на обали испод мосорско-биоковског приморског венца. Један такав низ, између Сплџета и Омиша, чине села: Подстрана, Јесенице, Желовић, Круг, Дуће и т. д., а други, између Омиша и Макарске, села: Ковачић, Димица, Брела, Медић, Котишина и т. д.

Главна привредна подлога и површина за исхрану ова ова низа јесте флишна, културна зона, која се пружа од Сплџета до Макарске. Осим ове основне погодбе, на положај побројаних села су утицали и други фактори. Пластичке и геолошке прилике на обали од Сплџета до Макарске су следеће:⁷⁶ од мора ка копну, најпре се диже блага падина, са стављена од шкриљаца, лапора и пешчара; потом настаје одсек мосорско-биоковског венца, у коме се виде главе од кречњачких слојева. Услед ових пластичних прилика, села су се могла једино засновати на флишној падини. Али су се она, даље, везала за линију, на којој се додирују кречњаци с једне,

и шкриљци, лапори и пешчари с друге стране; ова је локализација настала услед тога, што се на додиру поменутих стена јављају извори, који дају обилно воде за пиће и за друге потребе.⁷⁷ Овакав положај има још једну страну, повољну за насеља и за становнике. У овим селима, која су на Североистоку заштићена високим венцем, знатно је ублажена механичка снага боре, који се иначе, на отвореним местима, јако и непријатно осећа.⁷⁸

Истоветно врстање села у низове може се утврдити и у далматинским карсним пољима. Тако, на североисточном ободу Косова Поља леже Биочић и Миочић.⁷⁹ У Сињском Пољу су два низа села: на североисточном ободу су Дедић, Удовице, Ведрине, Граб и др., а на југозападном Триљ, Турјаке и др.⁸⁰ Најзад, и Конавли показују на своме североисточном ободу такав карактеристичан низ, који чине села: Ускопље, Дрвеник, Миханићи, Придворје, Ловорно, Љута и др.

Површине за исхрану ових села јесу плодна дна горњих трију поља. Положај пак села по ободу створен је особитим хидрографским приликама. Сињско Поље, и ако њиме протиче Цетина, као год и Конавли, спадају у ред оних карсних поља, која су изложена периодским поплавама. Услед тога се села нису ни могла засновати на средишним, нижим деловима дна, где поплаве најпре настају и најдуже се одрже; она су се подигла по ободу, на вишим деловима дна, где су рђаве последице од поплава, особито по саобраћај, знатно смањене. Али је овакав положај имао још једну добру страну. На североисточном ободу Сињског Поља су јаки извори, у којима се појављује вода од атмосферских падежа са Камешнице, као и вода из Ливањског Поља.⁸¹ На североисточном ободу Конавала има такође јаких извора, које храни вода од атмосферских падежа са Сњијежнице.⁸²

III. Неколике привредне особине.

На супрот понтијским земљама Балканског Полуострва, Далмација је скоро без сточарства и без земљорадње. Велики њени делови (задварска површ око Цетине, приморски венац и т. д.) састоје се из кречњака који се растварају, и од којих преостају ретке и незнатне количине елувијума. У северозападној Далмацији (од Чиколе до Зрмање) промински слојеви се распадају у облутке. Области с оваквим земљиштем карактеришу се јаком безводношћу. С тога су паше (које у Далмацији заузимају 47% укупне површине)⁸³ и храсталак и друго цбуње, који такође служе као паша (и учествују са 31% у биљном покривачу)⁸³ — ретки, оскудни, и сасвим недовољни за развиће сточарства. С друге стране, Далмација је без ливада, и отуда је немогућна исхрана стоке у зимско доба.

Под културом је у Далмацији 21% од укупне површине.⁸³

Под културом су области, чије је земљиште постало распадањем флишних стена, речни алувијони, и дна карсних улегнућа, која се састоје од terra rossa-e или од језерских и речних седимената. За обрађивање се могу, дакле, употребити само мали простори и отуда је култура жита посве незнатна. На место тога се култивишу биљке јаког износа, где на првом месту долазе: винова лоза, маслина, поврће, воће (у коме су јако заступљени смоква и шипак) итд.

На сразмерно незнатном одстојању, у Далмацији се наилази на такве површине, које у привредно-културном погледу представљају највеће супротности. Скрадинска површ, која заузима целу северозападну Далмацију, и представља скоро потпуну раван од 50—60 km ширине, састоји се највећим делом из рудистичких кречњака и из проминских брекција и конгломерата; ова је површ скаршћена и по њој су удубљења разноврсних облика.⁸⁴ На великом пространству, скрадинска се површ одликује особитим распадањем, услед кога заостају масе кречњачких комада са оштрим рогљевима. Овакви делови површи, засути кречњачким рбинама *Stache*-ова Scherbenfelder), изгледају као камените пустиње. Они су без икакве вегетације и њихов привредни и културни значај је раван нули.

Потпуно друкчијих особина је околина Спљета, где је површ флексурно дислоцирана.⁸⁵ Од Трогира до Спљета и од Спљета ка Југоистоку, флексурна раван се састоји из флишних лапора и из пешчара.⁸⁶ На томе пространству (у области Каштела и у околини Солина) услед поткопавања, горњи оквир флексура је јако померен према копну; отуда је флексурна раван знатне ширине и покривена је брекцијом, плавинама и terra rossa-ом.⁸⁵ Уска зона скрадинске површи пружа се поред обале и даље ка Југоистоку, састављена, до Омиша, из лапоровитих шкриљаца и, од Омиша до Макарске, из пешчара и лапора.⁸⁷ Од ових еоцених стена распадањем постаје земља, која је за културу врло погодна.⁸⁸ На додиру флишне зоне и оквира од рудистичког кречњака јављају се многобројни извори. Такав један извор је 3 km. источно од Трогира, извор Јадра код Солина, извори у брекцији код Макарске и т. д. Ови су извори врло богати водом и одмах граде читаве реке. Услед њих је флишно земљиште врло добро наводњено као што се, осим тога, може лако и вештачки наводњавати. Отуда културне биљке имају потребну влагу и за време дуге летње суше. Услед оваквог састава и наводњености, зона од Трогира преко Спљета и Омиша до Макарске представља културну зону и један од најплоднијих делова Далмације. У овој је зони развијена хортикултура, али је она, највећим делом, под виноградима и под маслињацима; као и у осталој Далмацији,⁸⁹ тако су и у овој области винова лоза и маслина најважније културне биљке.

И карсна удубљења су за привреду и за културу од различног значаја. У овом се погледу одмах издвајају вртаче ка-

менитог дна, које су привредно неупотребљиве, од осталих карсних удубљења, чија су дна покривена terra rossa-ом или седиментима, и која су с тога од великог значаја у земљорадњи. Осим тога, привредни значај ових удубљења расте с њиховим димензијама. Тако су у валовастим удубљењима око Варивода, на десној страни Крке, само појединачне њиве. Међутим вртаче пространог, равног и обрађеног дна јесу површине за исхрану малих насеља, која увек и леже у сâмим вртачама. Таква једна вртача је на задварској површи, на левој страни Цетине, с пречником од 1 km и с дужином од 70 m; у њој су куће Поповића. Друга вртача исте врсте је на путу од Метковића за Вргорац, између Великог и Малог Језера, с пречником од 500 m и с дужином од 100 m.; у њој су куће Малог Пролога. Најпространије плодне површине јесу лна карсних поља. Дно Косова Поља састоји се из језерских дапору и плазина,⁹⁰ Сињског Поља из пескова,⁹⁰ а Конавала из глина;⁹¹ као год флишне стене, тако су исто језерске и алувијалне творевине ових поља за културу необично погодне.⁹² Плодност Сињског Поља и Конавала се још повећава наносима, који заостају од периодских поплава. Косово и Сињско Поље су под њивама, а Конавли под виноградима и под воћњацима. Свако од ових поља служи као површина за исхрану неколиким селима.

Једну нарочиту особину Далмације чини појава терасасте културе. Терасирањем се спречава спирање земље из винограда и маслињака. Оваква терасаста култура се види на обали између Сплета и Омиша у лапоровитим шкриљцима; више Макарске, код села Котишине, у лапорима; на западној страни затонског залива* у флишним стенама;⁹³ на Лападу, код Дубровника;⁹⁴ испод Мале Губавице, на десној страни Цетине, у флишу и т. д. Као што из наведених примера излази, терасаста култура је везана за флишне зоне, и по томе се не може довести ни у какву везу са карсним карактером Далмације. С једне стране, терасирање је ограничено на падине стрмог нагиба; с друге стране, терасирање је распрострањено и у осталом јадранском приморју, у коме су плускови које доноси широко необично јаки.

Још је могућно говорити и о привредном значају далматинских река, нарочито Крке и Цетине: водопади ових река добијају све више важности за развитак индустрије. Истина код Крке индустријска предузећа, заснована на употреби водене снаге, нису испод сâмог водопада, већ на ушћу поменуте реке: — снагу Скрадинског Бука (од 20.000 коња) употребљају за произвођење калцијум-карбида у својим електричним пећима једна фабрика у Шибенику, и производи годишње 16.000 тона.⁹⁵ Код Цетине, међутим, веза између насеља које је постало услед водопада, и сâмог водопада је сасвим непосредна. Испод Мале Губавице подиже се индустријско насеље,

* Затон је село на копну према острву Коловац.

у чијим се фабрикама употребљује водена снага за производњу вештачког ђубрета.

У околини Сплџета (особито код Солина) из флишних лапора се добија портланд-цемент; у том се крају развила и значајна индустрија цемента.⁹⁶

На југоисточној страни Промине, код села Сиверића, вади се угаљ. Горњем и главном угљеном слоју, који садржи скоро чист мрки угаљ, у подини су и у повлати промински слојеви. Његова се дебљина креће од 3 до 30 и просечно износи 10 m. 100 m испод главног, налази се други угљени слој, чија дебљина износи само 0,75 m. Из проминских рудника се добија годишње до 15.000 тона угља.⁹⁷

¹ J. Cvijić: *Bildung und Dislozierung der Dinarischen Rumpffläche*. Dr. A. Petermann's Mitteilungen, 55. Bd., с. 179.—² Константин Јиречек — Јован Радонић: *Историја Срба*, први део, Београд, 1911, с. 17.—³ Karl Peucker: *Generalkarte von Bosnien—Hercegovina nebst Dalmatien*. II, erweiterte Ausgabe. Verlag von Artaria und Co. Wien, 1909.—^{4 5 6 7 8 9} Eugen Oberhammer: *Zur historischen Geographie von Küstenland, Dalmatien und der Hercegovina* (у књизи *Dalmatien und das österreichische Küstenland*. Herausgegeben... von Prof. Dr. Ed. Brückner) с. 79.— с. 83.— с. 84.— с. 84.— с. 96.— с. 84.—¹⁰ К. Јиречек — Ј. Радонић: *Историја Срба* итд. с. 27.—¹¹ Alfred Merz: *Die Adria* (у књизи *Dalmatien* итд.) с. 25.—26.—¹² К. Јиречек — Ј. Радонић: *Историја Срба* итд. с. 35.—^{13 14} E. Oberhammer: *Zur historischen Geographie* итд. с. 93.— с. 95.—¹⁵ К. Јиречек — Ј. Радонић: *Историја Срба* итд. с. 39.— 41.—¹⁶ Norbert Krebs: *Die Häfen der Adria* (*Meereskunde*, 5. Jahrg., 9. Heft. Berlin 1911.) с. 18.—^{17 18 19 20} К. Јиречек — Ј. Радонић: *Историја Срба* итд. с. 188.—9. и 197.— с. 220.— с. 278.— с. 375.—^{21 22} Ј. Ердељановић и Р. Т. Николић: *Трговачки центри и путеви по Српској Земљи у средњем веку и у турско доба*, Београд 1899 год. с. 20 — с. 136., 37. и 58.—²³ J. Cvijić: *Bildung und Dislozierung* итд. с. 158. и 179.—²⁴ К. Јиречек — Ј. Радонић: *Историја Срба* итд. с. 27.—²⁵ E. Oberhammer: *Zur historischen Geographie* итд. с. 93.—^{26 27} К. Јиречек — Ј. Радонић: *Историја Срба* итд. с. 8.— с. 7.—²⁸ Jovan Cvijić: *Morph. und glac. Studien aus Bosnien, der Hercegovina und Montenegro*. I Theil. Abh. der K. K. Geogr. Gesellschaft in Wien, Bd. II, Nr. 6. Tafel IX, Übersichtskarte zu den Studien Prof. Dr. J. Cvijić in Bosnien, der Hercegovina und in Montenegro. 1: 600000.—²⁹ Jovan Cvijić: *Morph. und glac. Studien* итд. II Theil. Abh. der K. K. Geogr. Gesellschaft in Wien, Bd. III № 2, с. 4.—³⁰ Richard Schubert: *Geologischer Führer durch Dalmatien* (*Sammlung geologischer Führer XIV*) с. 126.—³¹ Jovan Cvijić: *Morph. und glac. Studien* итд. II Theil. Tafel X, Die Terrassen in den Poljen von West-Bosnien. 1: 200000.—³² J. Cvijić: *Übersichtskarte und Profile der Dinarischen Rumpfflächen*. Dr. A. Petermann's Mitteilungen, Bd. 55., Tafel 12., Profil 10.—³³ Alexander Supan: *Österreich Ungarn* (*Länderkunde von Europa*, herausgegeben... von Alfred Kirchhoff, I Theil, 2. Hälfte) с. 309.—³⁴ J. Cvijić: *Bildung und Dislozierung* итд. с. 157.—³⁵ Otto Schlüter: *Das österreichisch-ungarische Okkupationsgebiet und sein Küstenland*. Eine geographische Skizze. *Geographische Zeitschrift*, 11. Jahrg., 1. Heft, с. 34.—³⁶ J. Cvijić: *Bildung und Dislozierung* итд. с. 160.—³⁷ J. Cvijić: *Übersichtskarte und Profile* итд. Profil 12.—³⁸ E. Richter: *Die Karstländer und ihre Wirtschaft*. *Himmel und Erde*, X, 11., с. 489.—^{39 40} Eduard Richter: *Beiträge zur Landeskunde Bosniens und der Hercegovina* с. 34.— с. 35.—⁴¹ По К. Јиречеку пут преко Граба саграђен је 47—48. год после Христова рођења. (К. Јиречек — Ј. Радонић. *Историја Срба* итд. с. 42.)—⁴² Constantin Jireček: *Die Handelsstrassen und Bergwerke von Serbien und Bosnien während des Mittelalters*. с. 82.—⁴³ Ј. Ердељановић и Р. Т. Николић: *Трговачки центри* итд. с. 149.—^{44 45 46 47} Eduard Richter: *Beiträge* итд. с. 12.—13.— с. 17. с. 17.— с. 37.—

⁴⁸ C. Jireček: Die Handelsstassen итд. с. 79.— ⁴⁹ Eduard Richter: Beiträge итд. с. 13.— ^{50 51} J. Ердељановић и Р. Т. Николић: Трговачки центри тд. с. 35.— с. 137.— ⁵² Eduard Richter: Beiträge итд. с. 12.— ^{53 54} J. Ердељановић и Р. Т. Николић: Трговачки центри итд. с. 137.— с. 137.— ^{55 56 57} Eduard Richter: Beiträge итд. с. 34.— с. 37.— с. 11.— ⁵⁸ E. Behm und H. Wagner: Die Bevölkerung der Erde, III. Ergänzungsheft № 41 zu Petermann's „Geographischen Mittheilungen“ с. 39.— ⁵⁹ E. Behm und H. Wagner: Die Bevölkerung der Erde, VII. Ergänzungsheft № 69 zu „Petermann's Mittheilungen“ с. 104.— ⁶⁰ Hermann Wagner und Alexander Supan: Die Bevölkerung der Erde, IX. Ergänzungsheft № 107 zu „Petermann's Mittheilungen“ с. 20.— ⁶¹ Alexander Supan: Die Bevölkerung der Erde, XIII. Ergänzungsheft № 163 zu „Petermann's Mittheilungen“ с. 31.— ⁶² Alexander Supan: Die Bevölkerung der Erde, XIII, с. 30. E. Behm und H. Wagner: Die Bevölkerung der Erde, III, с. 39. и E. Behm und H. Wagner: Die Bevölkerung der Erde, VII, с. 104.— ⁶³ E. Behm und H. Wagner: Die Bevölkerung der Erde, III, с. 39. прим. 26.— ⁶⁴ E. Behm und H. Wagner: Die Bevölkerung der Erde, VII, с. 100.— ⁶⁵ Alexander Supan: Die Bevölkerung der Erde, XIII, с. 30. и E. Behm und H. Wagner: Die Bevölkerung der Erde, VII, с. 104.— ⁶⁶ Морфолошке и геолошке прилике на обали код Шибеника виде се на Профил 3. у J. Cvijić: Übersichtskarte und Profile итд. — ⁶⁷ Морфолошке и геолошке прилике на обали код Макарске виде се на Профил 9. у J. Cvijić: Übersichtskarte und Profile итд. — ⁶⁸ Jovan Cvijić: Morph. und glasc. Studien итд. I Theil. с. 19. и 23.— ⁶⁹ E. Richter: Die Karstländer итд. с. 487.— ⁷⁰ Norbert Krebs: Die Häfen der Adria итд. с. 10.— ⁷¹ J. Cvijić: Grundlinien der Geographie und Geologie von Mazedonien und Altserbien итд. I Teil. Ergänzungsheft № 162 zu „Petermann's Mittheilungen“ с. 23.— ^{72 73 74} J. Ердељановић и Р. Т. Николић: Трговачки центри итд. с. 13.— с. 132.— с. 149.— ⁷⁵ К. Јиречек — J. Радонић: Историја Срба итд. с. 114 и 115.— ⁷⁶ Види прим. 67. Скоро истоветне прилике, као на обали код Макарске, владају и даље на СЗу до Омиша и до Спљета. — ⁷⁷ У извору Вруља (код села Вреле) избија онај део Цетине, који се одваја од главног тока код Дуара и отиче подземно [Richard Schubert: Die Entstehungsgeschichte der vier dalmatischen Flusstäler (Kerka, Zermanja, Cetina und Narenta) Dr. A. Petermann's Mittheilungen 56. Jahrg., II Halbb. s. 13.] — ⁷⁸ 1904. год. код Клица, збацили су бора и широко са насипа железницу уског колосека (К. Јиречек — J. Радонић: Историја Срба итд. с. 14). — ⁷⁹ Положај Биоцића виде се на Профил 11. у J. Cvijić: Übersichtskarte und Profile итд. — ⁸⁰ Положај Триља виде се на Профил 10. у J. Cvijić: Übersichtskarte und Profile итд. — ⁸¹ Jovan Cvijić: Morph. und glasc. Studien итд. I Theil. Tafel IX, Übersichtskarte zu den Studien Prof. Dr. J. Cvijić in Bosnien, der Herzegovina und in Montenegro 1:600000. — ⁸² Код села Љуте избија из једног врела поток Љута (Artur Gavazzi: Die Seen des Karstes. Erster Teil. Abh. der. K. K. Geogr. Gesellschaft in Wien V Bd. № 2, с. 123.) — ⁸³ Otto Schlüter: Das österreichisch-ungarische Okkupationsgebiet итд. (Geogr. Zeitschrift, 11. Jahrg., 2. Heft, с. 111.) — ^{84 85} J. Cvijić: Bildung und Dislozierung итд. с. 123. и 161.— с. 159.— ⁸⁶ Richard Schubert: Geologischer Führer итд. Fig. 12. и 14.— ⁸⁷ Види прим. 67. ⁸⁸ E. Richter: Die Karstländer итд. с. 488.— ⁸⁹ R. v. Wettstein: Die Pflanzenwelt der österreichischen Küstengebiete (у књизи Dalmatien итд.) с. 46.— ⁹⁰ Види прим. 79. и 80.— ⁹¹ Richard Schubert: Geologischer Führer итд. с. 154.— ⁹² E. Richter: Die Karstländer итд. с. 489.— ⁹³ Richard Schubert: Geologischer Führer итд. с. 165.— ⁹⁴ L. Adamović: Vegetationsbilder aus Dalmatien (Vegetationsbilder, herausgegeben von G. Karsten und H. Schenck, VII Reihe, 4. Heft) Tafel 19.— ⁹⁵ R. Riedl: Die wirtschaftlichen Zustände Dalmatiens (у књизи Dalmatien итд.) с. 232.— ⁹⁶ Richard Schubert: Geologischer Führer итд. с. 87.— и R. Riedl: Die wirtschaftlichen Zustände итд. с. 234.— ⁹⁷ Richard Schubert: Geologischer Führer итд. с. 137.— 9. и R. Riedl: Die wirtschaftlichen Zustände итд. с. 233.—