

BIBLIOTEKA "KULTURNO NASLJEĐE"

DŽEMAL ČELIĆ
MEHMED MUJEZINOVIĆ

STARI MOSTOVI U BOSNI I HERCEGOVINI

Urednik
SALKO ZAHIRAGIĆ

Naslovna strana
JURAJ NAJDHART

"Sarajevo - Publishing", 1998.

Predgovor

CIP - Katalogizacija u publikaciji
Nacionalna i univerzitetska biblioteka Bosne i Hercegovine,
Sarajevo

624.21.012.2(497.6)

ČELIĆ, Džemal

Stari mostovi u Bosni i Hercegovini / Džemal Čelić, Mehmed Mujezinović. – 2. izd. – Sarajevo : Sarajevo-Publishing, 1998. – 338 str. : ilustr. ; 24 cm. – (Biblioteka kulturno nasljeđe)

Dio teksta arap. pismo i lat. – Tekst štampan dijelom dvostubačno.
– Predgovor: str. 5–8. – Old bridges in Bosnia and Herzegovina / by Dž. Čelić and M. Mujezinović ; prijevod Zdenka Pregelj: str. 320–325. – Bibliografija: str. 316–319 ; bibliografske i druge bilješke uz tekst.

ISBN 9958-21-059-2
1. Mujezinović, Mehmed

»Sve živo iz vode« – jedna velika istina pretvorena u akademsku frazu i isklesana kićenim slovima arapskog pisma može se i danas pročitati na starim kamenim česmama. Ljudi su od svojih prapočetaka svjesno ili instinktivno bili upućeni da se kao manje grupice ili društvo organiziraju uz vodu: voda je bila neophodna čovjeku i stoci za piće, za pripremu hrane, za građenje zakloništa ili kuće, za gašenje požara, za održavanje nekakve higijene, za pomoć ljudskoj i animalnoj snazi u prvim pokušajima mehanizacije rada i proizvodnje.

Pored toga, vododerina – prirodan trasa potoka ili rijeke – bila je i najprirodnija i najlogičnija trasa za kretanje životinja i ljudi, bilo da se radi o svakodnevnim potrebama, bilo pak kod velikih prethistorijskih i historijskih migracija. Pri tomu, prelazi iz područja jednog velikog sliva u drugi uvijek su predstavljali poduhvate od značaja i napora, koji su se dugo pamtili i prepričavali.

Nitko više od orijentalca nije znao cijeniti prirodni fenomen vode. U kulturama izraslim na starom Bliskom istoku voda je, pored praktične vrijednosti, dobila i viša, superponirana značenja, postala predmetom kulta, postala sadržajem rajskih vrtova... Kad pjesnik iz sedamnaestog stoljeća¹ stihovima punim zanosa slika Sarajevo, kaže između ostalog:

U raju su samo četiri vrela

A izvora vode života, u Sarajevu je hiljada.

Nije ni čudo da je i kod nas – u kontaktu s orijentalnim shvatanjem i kulturom – kult vode u minulim stoljećima bio zaista velik. U urbanom razvoju bosansko-hercegovačkih gradova napuštaju se, ubrzo po uklapanju ovih krajeva u domen tursko-orijentalne kulture, raniji srednjovjekovni položaji na bregovima i uzvisinama, a preferiraju se riječne doline bogate vodom. Govoreći o tipovima naselja u Bosni i Hercegovini, Jovan Cvijić, između ostalog, kaže: »Sve su ovakve varoši Bosne bogate tekućom i izvorskom vodom, ali ih Travnik nadmašuje, jer u njemu... voda teče skoro kroz svako dvorište i na sve strane čuje se njen žubor«.² Svakako ćemo potvrditi Cvijićevoj konstataciji naći i u starom Sarajevu, gdje je još u petnaestom stoljeću Mošćanica vještački promijenila tok³ da bi bolje zadovoljila potrebe ljudi na naseljenom području, i u Pavlovcu u Fojnici, i u dijelovima starog

¹ H. M. Handžić, Sarajevo u turskoj pjesmi, Glasnik IV Z. XI, 1943, str. 238. Citiranu pjesmu je sastavio sarajevski pjesnik Rešid-efendija povodom katastrofe Sarajeva 1697. godine. Od Rešida, o kojem nemamo mnogo podataka, sačuvalo se više pjesama i kronograma.

² J. Cvijić, Balkansko poluostrvo, str. 317.

³ H. Kreševljaković, Mošćanica u starom Sarajevu. Sarajevo 1, 1958, str. 45.

Mostara uz Radobolju, i uz Bregavu u Stocu, i na brojnim drugim primjerima gdje je život ljudi, u odnosu na vrijeme, bio toliko raskošno dopunjen prisustvom vode da nam odmah postaje jasno da se ovdje radi o zadovoljenju određenih raspoloženja, a ne samo utilitarnih potreba.

Voda ljude privlači jer im je potreba za vodom zajednička, okuplja ih i zbližava. Ali ih, isto tako, i razdvaja, kao prirodna prepreka kontaktu dviju suprotnih obala. A ljudi, kolikogod da su se od najstarijih vremena koristili prirodnim tokovima rijeka i kao trasama za svoja kretanja, svoje potrebe ipak nisu mogli podrediti i ograničiti geofizičkim preprekama. A ukoliko je vodotok bio snažniji, utoliko je i prepreka bila veća. U brdski potocić dovoljno je ubaciti dva-tri veća kamena, pa da stvorimo prelaz preko koga će ljudi ići s obale na obalu, a da ni obuću ne okvase. No, ako se radi o dubljjoj vodi i jačoj bujici, takvo primitivno tehničko rješenje postaje neprimjenljivo: nekakvo jače deblo prevaljeno s jedne obale na drugu, uz izvjesnu dozu spretnosti u održavanju ravnoteže, biće jednostavno tehničko rješenje problema.

Stavimo li umjesto jednog debla nekoliko paralelnih greda, povezavši ih na stanoviti način u jedinstven sistem, osiguramo li im ležište na jednoj i drugoj obali odabiranjem čvrstog oporca ili njegovim podzidivanjem, stvorili smo najjednostavniji most – tehničku sponu dviju obala, formu koja simbolizira pobjedu ljudskog duha nad ćudljivom prirodom. Stvorili smo kontinuitet ljudskih kretanja koja pobjeđuju prirodne tokove i postavili simbole tih pobjeda upravo na presjecištima geofizičkih i društvenih tokova. Stvorivši prvi, najjednostavniji most, ljudi su suprotnih obala, koje su vođeni tokovi razdvajali, zbližuju se i sarađuju.

Tehnika mostogradnje je, od prebačenog debla pa do naših savremenih čeličnih i armiranobetonskih mostova, enormno napredovala, ali su mostovi, kao preventivno utilitarne kreacije ljudskog duha, ostali uvijek vezani za presjecišta geofizičkih i društvenih tokova. Te tokove i njihova presjecišta, njihovu društveno-ekonomsku i geofizičku uslovljenost, nužno je uočiti i fiksirati da bismo mogli shvatiti historijski značaj i ulogu kojoj su mostovi općenito – ili u svakom pojedinom slučaju – prevashodno namijenjeni.

Ovaj rad ima za cilj, prvenstveno, da obuhvati i prikaže mostove u kulturnoj i privrednoj historiji Bosne i Hercegovine i obuhvata – manje ili više – prikaz objekata ove vrste koji su se na teritoriji naše Republike sačuvali, sve ono što se o tim, kao i o već uništenim historijskim mostovima zna, što je na neki način konstatovano, zabilježeno, ili se bar s usta prenosilo kao legenda. Obradom ovog problema željela se popuniti praznina koja se kod nas osjeća u poznavanju razvoja, kao i sačuvanog fonda te vrste građevina. Pri tom se tražilo da se, uz sređivanje i iznošenje faktografskog materijala, da i stanovita sinteza u smislu cjelovitog sagledavanja ove domene našeg arhitektonskog kulturnog nasljeđa, kao i određivanja njegovog mjesta i uloge u razvoju društva, društveno-ekonomskih odnosa, nauke i tehnike.

Obuhvaćen je period do dolaska Austro-Ugarske. Obradeni materijal daje, gotovo isključivo, sliku stanja u doba Turaka, budući da se iz ranijih perioda sačuvalo veoma malo materijala. Prekid sa 1878. godinom napravljen je zbog toga

što je ova okupacija, inače veoma plodna u izgradnji svih vrsta utilitarnih objekata, pa i mostova, unijela u mostogradnju kod nas novi, zapadnoevropski inženjerski duh, nove materijale i konstrukcije, koje su značile prekid sa ustaljenom tradicijom bosanskosrednjovjekovne i bosanskoorijentalne mostogradnje. Ukoliko smo, međutim, naišli na neki most koji je nastao i u periodu austrougarske okupacije, ali se po formi, konstrukciji i materijalu veže za stariju, domaću tradiciju, smatrali smo umjesnim da mu damo mjesta u ovom prikazu.

Obratno, ovom knjigom nisu obuhvaćeni najraniji čelični mostovi, jer smo smatrali da pripadaju drugoj kulturi i industriskoj revoluciji, bez obzira na činjenicu da su se prve gradnje te vrste pojavile u okolini Jablanice još prije Austro-ugarske okupacije. O ovim gradnjama ima inače interesantnih podataka u vilajetskom glasilu »Bosna«, kao i u Evansovom Putopisu.

Na žalost, do danas nam se nije sačuvalo nijedan stari drveni most⁴ i o njima smo mogli nešto reći na osnovu sačuvanih zabilježaka. Mada je broj drvenih mostova morao biti veoma velik, sigurno veći nego kamenih, ono što nam se sačuvalo isključivo su konstrukcije od kamena. Pa i priličan broj kamenih mostova je uništen, među kojima nisu pošteđeni ni neki od izuzetnog kulturnohistorijskog značaja. Uzroci djelomičnog ili potpunog uništenja bile su, prije svega, bujice i poplave, razne regulacije, proširenja radi bezbjednosti saobraćaja, ratna razaranja, opravke kod kojih se nije težilo rekonstrukciji prvobitnog stanja, izgradnje hidroenergetskih sistema i sl.⁵ Možemo biti sigurni da će – i pored zakonskih propisa o zaštiti spomenika kulture i organa koji se brinu o njenoj primjeni stjecajem okolnosti, još mnogi značajni objekti našeg kulturnog nasljeđa u budućnosti biti žrtvovani onomu što nadolazi kao sadržaj ili pratnja savremenog života. Evidentirajući u ovom djelu sve do čega smo došli i što smo o starim mostovima mogli evidentirati, željeli smo da bar na taj način dokumentiramo jedno minulo doba, prije nego što dalji objekti nestanu i padnu u zaborav.

Mostovi su relativno rijetko privlačili pažnju historičara i drugih stručnjaka koji su se bavili arhitekturom ranijih vijekova. Zapisi o mostovima su, kao po pravilu, uzgredne i nevažne bilješke, bez obzira na njihovo društveno-ekonomsko ili stratešku vrijednost (s izuzetkom mostarskog mosta i višegradskog mosta) i bez obzira na njihovu likovno-arhitektonsku kvalitetu monumentalnost.⁶ Zavod za zaštitu spomenika kulture Bosne i Hercegovine bio je inicijator i pokretač akcije da se prikuplja i sređuje građa za ovo djelo kako bi se – njegovim izdavanjem – popunila praznina u historiji našeg kulturnog nasljeđa; ova akcija naišla je na razumijevanje Republičkog fonda za kulturne djelatnosti, kao i Arhitektonsko-urbanističkog fakulteta u Sarajevu.

⁴ Dapače, još prije prvog svjetskog rata nije bilo traga nijednom drvenom mostu iz turskog doba, što konstatuje i Robert Michel u djelu *Fahrten in den Reichslanden, Wien 1912*, poglavlje: *Alte Brücken in Bosnien und der Herzegovina*, str. 12.

⁵ Samo u posljednjem ratu uništen je, ili jače oštećen velik broj ovih objekata: Na Drini u Višegradu (obnovljen), dva na Rakitnici u Rogatici (uklonjeni ostaci), na Vrbasu u Donjem Vakufu, na Neretvi u Konjicu, tri na Buni (jedan obnovljen), za Zalomki (porušen jedan luk), na Trebišnjici (porušen jedan luk) itd. Sve su ovo bili veliki mostovi, sa najmanje tri luka.

⁶ Vidi literaturu na kraju ovog djela.

Autori ove knjige imaju zadovoljstvo da se na ovom mjestu posebno zahvale svojim brojnim prijateljima koji su, u želji da ovaj rad ispadne što potpuniji i sveobuhvatniji, upozoravali na objekte i ukazivali na izvore podataka i detalje. Posebno se zahvaljujemo Dr.-u H. Šabanoviću, naučnom savjetniku Orijentalnog instituta, Ing. arh. H. Redžiću, prof. Arhitektonsko-urbanističkog fakulteta, prof. I. Bojanovskom, višem stručnom saradniku Zavoda za zaštitu spomenika kulture BiH, Đ. Bazleru, višem kustosu Zemaljskog muzeja, Ing. N. Rosiću, arhitektu-konzervatoru, Z. Kajmakoviću, konzervatoru, A. Zečeniki, direktoru Zavoda za zaštitu spomenika kulture u Mostaru i drugim. Isto tako, zahvalnost dugujemo majstoru fotografije Slobodanu Krstanoviću, Ranku Rosiću i Ćiri Rajiću, čiji su snimci, često napravljeni s velikim naporom i požrtvovnošću, obogatili ovu knjigu i učinili je razumljivijom. Zahvaljujemo također Ing. arh. Hazimu Handžiću za mukotrpan rad oko pripreme grafičkih priloga u knjizi. – Služba zaštite spomenika kulture u Sarajevu i Mostaru omogućila nam je korištenje materijala iz svojih planoteka i fototeka, na čemu se također zahvaljujemo.

Sarajevo, juna 1968. godine.

I. OPĆI DIO

Materijal i vrsta

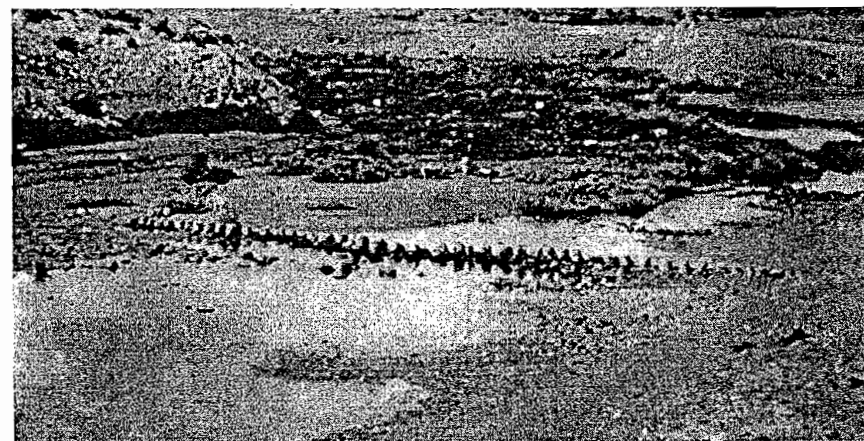
Tri su osnovna materijala od kojih je u uslovima paleotehnike oblikovan bilo koji arhitektonski zadatak: drvo, kamen i gлина. Prva dva su, također, osnovni materijal mostogradnji, dok je treći za ovu vrstu građevina bio zbog svojih fizičkih osobina manje pogodan, odnosno upotrebljiv samo kao pečena opeka.

Dva pomenuta osnovna materijala, s obzirom na svoje primarne karakteristike u izvornom (neprerađenom) stanju, daju dvije potpuno različite kategorije oblika: drvo – u izvornom obliku elastičan štap – pogodno je za tektonsku gradnju, dok je kamen tipičan materijal stereotomskih formi. Iako ćemo u historiji arhitekture naići na veliki broj

primjera u kojima je tektonika drvene gradnje metamorfozom oblika prevedena u kamen, u mostogradnji, gdje je forma daleko više rezultat funkcije nego u grupi sakralne i druge monumentalne arhitekture, oblici u jednom i drugom materijalu su kroz sve epohe razvoja sačuvali svoju neposrednu funkcionalnost forme, potcrtavajući svrhu. Dva osnovna materijala daju i dvije osnovne vrste, kojima je zajedničko jedino to što omogućuju komunikacionu vezu između dviju obala jedne rijeke.

Drvo i kamen su osnovni materijali ne samo naše stare mostogradnje već i naše stare arhitekture uopšte. Pri tome,

»Skakala« na rijeci Mušnici kod Gacka.



Bosna dobrim dijelom oskudijeva u kvalitetnom kamenu, a bogata je drvetom, dok je u Hercegovini obrnut slučaj. Monumentalni objekti javnog karaktera posvuda su pretežno rađeni od kamena, pa ipak, dok su npr., u Mostaru sve džamije građene od kamena i sa kamenim munarama, dotle su u Banjoj Luci bila svega četiri kamena minareta, a blizu dvadeset drvenih.

Analogno takvom opštem stanju, i u građenju mostova Hercegovina je gotovo bez izuzetka gradila kamene objekte, koristeći se i odgovarajućim konstruktivnim sistemima koje zahtijeva ovaj materijal (lukovi i svodovi), dok se Bosna, najvećim dijelom, naročito u svom sjevernom i sjeverozapadnom dijelu, koristila drvenom konstrukcijama. Čvrstoća i otpornost kamena bili su osnovni razlog da nam se po Hercegovini sačuvao veliki broj ovih objekata, dok je brzo propadanje drveta (naročito na onim dijelovima stubova koji se stalno kvase i suše) uzrok da se nijedna od tih konstrukcija u Bosni do danas nije sačuvala.

U našim krajevima je konstatovano postojanje ciglana u doba Rimljana na više lokaliteta. U turskom periodu kod nas je, također, upotrebljavana opeka, i to prvenstveno za lukove, svodove i kupole. Nema tragova, niti nam je iz dokumenata poznato da je u bilo kom slučaju opeka iskorištena u mostogradnji u Bosni i Hercegovini, iako je izvan naše Republike sretamo i u turskim mostovima.

Pri gradnji kamenih mostova mnogo je upotrebljavano kovano gvožđe i olovo, i to tako da su pojedini kvaderi, naročito svodnjaci, dijelovi vijenca, ograde i sl., bili međusobno spojeni željeznim sponama zalivenim olovom.

Na taj način je svod od sedre ili kamena bio u izvjesnom smislu armiran, pa je djelovao monolitno, a olovo, koje je pri zalijevanju spona, u stvari, dobrim dijelom zalijevalo i spojnice, doprinosilo je ravnomjernijem prenošenju naprezanja s jednog kvadera na drugi. Međutim, tokom vremena ugrađeno željezo je djelovalo i negativno: usljed prodiranja vlage ono je pomalo rdalo, povećavalo zapreminu i time razaralo kamen.

Kovano željezo imalo je primjenu i pri gradnji drvenih mostova za razne spona, kao i za lance kod lančanih i pokretnih mostova. Na osnovu sačuvane arhivske dokumentacije može se konstatirati da se željezni klinci i drugi dijelovi upotrebljavaju pri gradnji mostova kako u srednjem vijeku (dubrovački most kod Počitelja 1469. god.)⁷, tako i kasnije u turskom periodu⁸.

Podijelivši sve mostove na osnovu dominantnog građevinskog materijala u dvije velike grupe, tj. na drvene i kamene, u jednoj i drugoj grupi možemo utvrditi i neke karakteristične podvrste. U grupi drvenih mostova, uglavnom ovisno o profilu rijeke koja se premošćuje, naći ćemo mostove sa jednim otvorom ili sa više otvora. Kod mostova sa jednim otvorom po pravilu je izbjegnuta kontakt drvene konstrukcije s vodom koja se premošćuje, jer su oslonci ili prirodno čvrsta stijena ili su podzidani kamenom. Ukoliko se radi o mostu sa više otvora, pojavljuju se, po pravilu drveni stubovi, zabijeni u korito

rijeke, preko kojih je položena konstrukcija greda; ovi stubovi su brzo propadali, pa je obnova takvih mostova bila veoma česta (prema arhivskim podacima u Visokom, npr., svakih pedesetak godina). U grupu drvenih mostova spadaju i tzv. lančani mostovi, koje, također, možemo podijeliti u dvije podvrste: nepokretni lančani mostovi na većim rasponima, kod kojih se teret konstrukcije preko lanaca prenosi na priobalne uporišne kule, i pokretni lančani mostovi preko zaštitnih jaraka (hendeka) pred tvrđavama, kod kojih se čitava drvena konstrukcija pomoću lanaca iz tvrđave dizala i spuštala. Veoma su oskudni podaci o lančanim mostovima kod nas, no vjeruje se na osnovu kasnijih zapisa i neznatnih arheoloških ostataka – da je srednjovjekovni most u Mostaru pripadao ovoj vrsti, a nalazimo dosta zapisa da su pojedini srednjovjekovni gradovi ili turska utvrđenja imala pokretne mostove pred svojim kapijama.

Među drvenim mostovima, svakako, treba spomenuti i pontonske mostove. Prepostavljamo da su neki od drvenih mostova na većim rijekama u sjeverozapadnoj Bosni bili građeni kao pontonski. U Sarajevu je prije blizu dva i po stoljeća živio i umro jedan u svoje vri-

jeme proslavljeni graditelj pontonskih mostova.⁹

Kamene mostove, također, možemo podijeliti u dvije osnovne podvrste: mostovi sa jednim svodom, upetim između dvije suprotne obale, te mostovi sa više svodova, koji se oslanjaju na stubove temeljere u koritu rijeke. U grupi kamenih mostova, po materijalu i načinu izvođenja, spadali bi i razni vijadukti i akvadukti, ali tragova takvih objekata nema po našoj Republici i izgleda da ih nikada nije ni bilo. Budući da su nam od historijskih mostogradnji sačuvani isključivo kamene mostovi, to će u sljedećim poglavljima biti govora prvenstveno o njima, bilo općenito, bilo u vezi sa nekim konkretnim sačuvanim spomenikom.

⁹ Ime mu je bilo Abculah-čelebi Muzaferija. Njegov savremenik Ormer-efendija Novljanin u svom djelu »Ahvali gazevati diyari Bosna« naziva Muzaferiju »Čovjek sa stotinu znanosti«, a Hammer ga zove »Tausendkünstler«. Muzaferija je umro 1750. godine i sahranjen u groblju Nadkovači u Sarajevu, gdje mu se ranije nalazio i nadgrobni spomenik s natpisom u pjesmi na turskom jeziku. O njemu vid. opširnije: O. Sokolović, U Sarajevu je prije dva stoljeća živio jedan mjestnik i izumitelj prenosnog mosta, Hrvatski dnevnik od 17. III 1941, str. 20; A. Bešlić, Spomenici osmanlijske arhitekture u Bosni i Hercegovini, Prilozi III–VI, str. 274. i M. Mujezinović, Groblja nad Kovačima u Sarajevu, Naše starine IX, 1964, str. 125.

⁷ Dr Č. Truhelka, Tursko-slovenski spomenici, GZM XXIII, str. 307–308.

⁸ Vidi popise materijala za opravke pojedinih sarajevskih mostova u posebnim poglavljima koja slijede.

Mostovi u Bosni i Hercegovini u doba Rimljana

Bosna i Hercegovina su, nesumljivo, prvu organizovanu mrežu komunikacija dobile s prodorom i učvršćenjem rimske vlasti u ovim krajevima. Prodiranje Rimljana počinje od 229. godine stare ere i uglavnom se završava 9. godine nove ere, ugušenjem pobune u Iliriku.¹⁰ Veći dio današnje Bosne i Hercegovine bio je uklopljen u provinciju Dalmacije, dok je manji sjeverni dio bio uklopljen u provinciju Panoniju.

Rimska civilizacija, koja je u ovim krajevima ostavila značajan broj arheoloških tragova materijalne kulture, prodirala je dolinama rijeka i gustom mrežom dobrih putova, izgrađenih pretežno iz strateških razloga (odnosno strateško-ekonomskih, radi eksploatacije prirodnih bogatstava), i to već u prvim godinama rimske okupacije.

Istraživanje tragova rimskih komunikacija do danas nije u potpunosti završeno i kompletirano, no položaj antičkih naselja i linije pravaca koji ih povezuju uglavnom su jasne.¹¹ Ti glavni komunikacioni pravci na više mjesta sijeku vodene tokove, pa je logično da bi na tim mjestima trebalo

tražiti ostatke starih rimskih mostova. Također, na više mjesta nalazimo tragove značajnih naselja na dvjema suprotnim stranama rijeke, ponekad se može reći u neposrednoj blizini, i razumljivo je da su takva dva naselja morala komunikaciono biti povezana, i to preko nekakvog mosta.

Činjenica je da do danas nije na terenu nađeno mnogo ostataka koji bi nedvojbeno potvrđivali postojanje rimskih mostogradnji, a isto tako stoji i činjenica da se ovim problemom nije posebno pozabavio nijedan specijalista arheolog. Ali je sigurno da je jedna tako organizovana vojna sila, koja je zahvaljujući organizaciji i dobrim komunikacijama držala u pokornosti ogromne teritorije, preferirala mostove ispred kojekakvih skela, lađa i gazova. Kao praktičan narod, koji je ovu zemlju držao u svojim rukama prvenstveno zbog ekonomske eksploatacije, Rimljani su gradili mostove od materijala koji je bio dostupan i moguć na određenom mjestu, a to znači da su se morali pretežno koristiti drvetom, koje je tokom dvije hiljade godina neminovno propalo. Također, promjene tokova rijeka u našim krajevima od propasti Rimskog Carstva do danas sigurno su takve da je veoma mala mogućnost očuvanja priobalnih konstrukcija, time prije što su i u srednjem vijeku i kasnije, u doba Turaka, na približno istim mjestima

preko ranijih ruševina građeni novi objekti.

Shematiziramo li utvrđene tragove rimskih komunikacija na našem terenu, zanemarujući nužne devijacije i vicinalne putove, konstatiraćemo da se radi o jednom rasteru koji tvore dva sistema puteva: putovi okomiti na jadransku obalu i putovi paralelni sa jadranskom obalom (uz ponovnu ogradu da okomito i paralelno u ovom slučaju važi za shemu, i to opet samo približno, a nikako za faktično stanje na geografskoj karti). U prvu grupu približnih okomica na Jadran dolaze, prije svega:

- pet putova koji od Salone vode u unutrašnjost, među kojima kao najvažniji od Salone na Delminium (Duvno), Kupres, Bugojno, Travnik, Zenicu i dalje ad Drinum (Divić kod Zvornika); odavde se komunikacija nastavlja u pravcu Loznice i Mitrovice;

- od Narone na Klepce (kod Čapljine), Mostar, Bijelo polje, Konjic, Ivanplaninu, Sarajevo i, dalje, preko Romanije na Domaviju (Srebrenicu) i Skelane na Drini, odnosno preko Rogatice na Višegrad; do Narone preko Klepaca ide i pravac Nevesinje, Gacko, Tjentište, Čelebići, Gradojevići na Čehotini.

Također, komunikaciju u dolini Save koja povezuje Sisciju (Sisak), Servitium (Bosansku Gradišku), Klakar i Sirmium možemo uvrstiti u grupu približnih okomica na Jadran.

Poprečni pravci, približno paralelni sa Jadranom, bili bi sljedeći:

- veza Salone–Narona, koja se prema jugoistoku preko Klepaca veže na pravac Stolac, Trebinje.

- u ovu grupu spada i komunikacija dolinom Drine, od Gradojevića na

Čehotini preko Višegrada, Skelana, Domavije, Divića na Sirmium.

Pokušamo li gornje, hipotetično nabačene pravce pratiti na arheološkim ostacima komunikacija i naselja na terenu, tražeći moguće položaje rimskih mostova na presjecištima tih komunikacija i vodotokova, konstatovaćemo da su nekakvi prelazi preko rijeka morali postojati na sljedećim mjestima:

- Na Ričini u Buškom blatu. Oko 300 metara nizvodno od današnjeg mosta u Prisoju nalazi se lokalitet Mostina, kod koje ostaci rimske ceste vode na potok.

- Na rijeci Šuici u blizini Duvna. Značaj magistrale Salone–Delminium i dalje prema unutrašnjosti, kao i značaj samog Delminiuma, kao regionalnog centra, nužno su zahtijevali most na ovoj rijeci, možda na istom ili približnom mjestu gdje se i danas nalazi kameni turski most na pet lukova.

- Na potoku Miljač kod Kupresa. Ispod sela Gornji Malovan trasa danas neupotrebljavane rimske ceste udara na potok Miljač i na tom mjestu se na obali potoka vide tragovi kamenih supstrukcija nekadašnjeg mosta.

- Preko rijeke Vrbasa u području oko Donjeg Vakufa i Bugojna prelazi ista magistrala; budući da se radi o kraju koji je bogat drvetom, može se prepostaviti da je ovdje negdje bio drveni most.

- Kod Travnika magistrala siječe Lašvu.

- Kod Zenice magistrala izbijala na Bosnu.

Iako arheoloških tragova nema, trase puta indiciraju prelaze i sasvim je logična prepostavka da tu treba tražiti i rimske mostove, kao što ćemo ih, približno na istim mjestima, naći i hiljadu i po godina kasnije u doba Turaka.

¹⁰ Kulturna istorija Bosne i Hercegovine, str. 172–175.

¹¹ P. Ballif, *Römische Strassen in Bosnien und der Hercegovina*, Wien 1893. E. Pašalić, *Antička naselja i komunikacije u Bosni i Hercegovini*, Sarajevo 1960.

– Na Trebižatu blizu sela Vitaljine Patsch je pronašao prve ostatke mosta na rimskim cestama kod nas: isti autor je utvrdio također na Trebižatu rimski most u Humcu. Na Probojskom potoku, koji se ulijeva u Trebižat, krajem prošlog vijeka također su se primjećivali tragovi rimskog mosta.

– Na Neretvi nizvodno od Čapljine morao je postojati nekakav prelaz, jer od Narone preko Klepaca vode tri puta prema unutrašnjosti.

– Na ušću Bregave u Klepcima, ostaci rimskog puta udaraju na rijeku nešto iznad mjesta gdje se nalazi sadašnji turski most.

– Na rijeci Buni nalazila se tzv. Kosorska ćuprija, rimski most podignut između dvije antičke aglomeracije, vjerovatno u I ili II st. n.e. Iako je u toku svog postojanja sigurno u više navrata obnavljan, nikada nije u potpunosti izgubio svoj prvobitni karakter. Miniran je 1945. godine, tako da se sačuvao samo jedan priobalni luk i nešto supstrukcija u vodi.

– Oko Mostara morao je postojati most na Neretvi: kod Potoka na lijevoj i u Bačevićima na desnoj obali rijeke

Kosorska ćuprija – rimski most na Buni porušen u drugom svjetskom ratu.



nalazila su se dva velika rimska naselja, pa pretpostavljamo da su imali kontakt preko rijeke. Ako imamo u vidu da se srednji vijek neposredno nadovezuje na dostignuća antičke civilizacije, kao što će se i Turci nadovezati na srednjovjekovne tekovine, mogli bi se čak misliti da je srednjovjekovni lančani most na mjestu današnjeg Starog mosta u Mostaru bio, zapravo, samo kasnija rekonstrukcija na temeljima ranijeg rimskog mosta preko Neretve. Nalazi Radimskog upućuju na lociranje mosta kod Jasenica¹².

– Kod Konjica magistrala od Narone prema Sarajevu siječe Neretvu i pretpostavljamo da je turski kameni most u Konjicu građen u neposrednoj blizini ili čak na samim temeljima rimskog mosta.

– Na širem području Sarajeva morala su postojati barem tri mosta. Prilaz do mjesta Aquae S... (Ilidža) vodi sa zapada preko rijeke Bosne, a prema istoku siječe Željeznicu i, zatim, Miljacku. U turskom mostu na Plandištu davno su zapaženi ulomci antičke arhitekture, pa ga neki autori – nedovoljno kritički – i nazivaju rimskim; pretpostavljamo da je na rimskim supstrukcijama. Rijeka Željeznica je mijenjala tok, tako da je i Most Rustem-paše Hrvata iz 16. st. danas zatrpan pod putom na desnoj obali rijeke; vjerujemo da je ovaj most rekonstrukcija na mjestu rimskog mosta preko Željeznice. U produžetku puta prema centru današnjeg grada trebalo je preći Miljacku, pa bi poznati Ali-pašin most bio logičan položaj mosta još u doba Rimljana. Prema jednoj bilješci objavljenoj u »Oslobođenju« 11. juna 1967. g. Rimljani su podigli kameni most i preko rijeke Zujevine za vrijeme careva

¹² V. Radimski, Bišće Polje kod Mostara, GZM III, str. 159.

Marka Aurelija i Lucija Nera (161–169 g. n. ere). Tragova mostu nema i nije nam poznat izvor ove bilješke.

– Transverzalni putovi između Salone i Siscije sijeku Unu kod Kulen-Vakufa i Bihaća, Unac kod Drvara i Sanu kod Sanskog Mosta. Nigdje do danas nisu zapažene rimske mostovske supstrukcije, ali ekonomski značaj ovih krajeva u rimsko doba sigurno je uvjetovao postojanje mostova na svim navedenim mjestima. Činjenica je, međutim, da su ta područja obilovala drvetom, a oskudijevala kolenom, pa se skoro dva milenija kasnije približno na istim mjestima sretamo isključivo sa drvenim mostovima. Nema razloga za pretpostavku da bi se Rimljani koristili drugim materijalom nego drvetom.

– Na putu Narona–Klepci i, dalje, preko Stoca prema Trebinju pored pomenutog mosta u Klepcima moramo pretpostaviti barem još dva objekta, i to u Stocu (bogata rimska arheološka nalazišta), vjerovatno na lokalitetu »Mostine« i drugi na Trebišnjici u blizini Arslanagića mosta. O ovome posljednjem govori i jedan natpis otkriven nedaleko manastira Dobričeva¹³. Prema tom natpisu, most na ovom mjestu obnovljen je između 78. i 84. godine po naredbi legata-propraetora Lucija Funisulana Vetonijana, poznate ličnosti druge polovine I st. n. e.

– Na transversali od Bosanske Gradiške preko Banje Luke, Kupresa, Konjica, pored spomenutih objekata kod Kupresa i u Konjicu, moramo očekivati most na Plivi negdje oko Šipova, gdje je postojao značajan municipij, kao i veći broj objekata na drugoj obali rijeke;

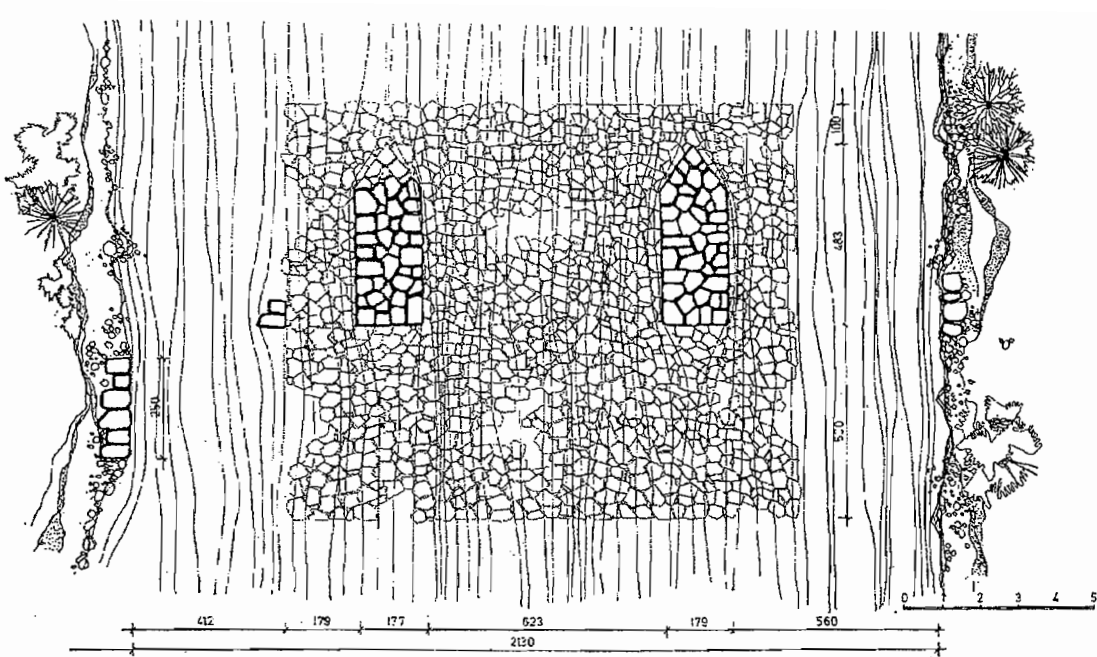
¹³ D. Sergejevski, Borne frontière romaine de Kosijerevo, Archaeologia Iugoslavica V. Beograd 1964, str. 93–95.

također bi na ovom pravcu morao postojati most na Rami, negdje blizu njenog utoka u Neretvu, gdje se i u tursko doba nalazi značajan objekat.

– Transverzala Klakar–Travnik–Sarajevo, te preko Kalinovika prema Čelebićima, posebno je interesantna na početku i kraju. U Klakaru, kod Bosanskog Broda, na samoj obali Save nalaze se ostaci rimske tvrđave. Kod te tvrđave se na rijeci kod niskog vodostaja mogu po kretanju vode naslutiti izvjesne prepreke u dnu korita. Pretpostavlja se da je tvrđava u Klakaru bila čuvar prelaza preko Save, a da bi prečage u koritu (kojima još niko nije posebno obratio pažnju) mogle biti nekakvi ostaci supstrukcije mosta na ovom mjestu. Bosanski Brod, najznačajniji prelaz preko Save duž cijele sjeverne bosanske granice, izgleda, dakle, da je već u doba Rimljana bio frekventirana komunikaciona veza.

– Na drugom kraju, u pravcu rimske ceste koja je iz Gacka preko Čemerna i Tjentišta vodila na Čelebić – i čiji su tragovi još vidljivi – a od Čelebića u dolinu rijeke Čehotine na Gradojeviće i preko njih u Pljevlja, u selu Gradojevićima sačuvani su priobalni nosioci svoda jednog mosta koji narod naziva Grčki most. Vidljivi tragovi trase, i solidni arheološki ostaci kao i lokalna tradicija, upućuju nas na rimski period, iako je most, na ovom mjestu sigurno bio neophodan i u kasnijim razdobljima. Tradicija zna da je ovaj most još u tursko doba bio porušen i da su ga neki begovi održavali na taj način što su preko ruševina postavljali drvenu konstrukciju za prelaz.

Pitamo se da li je na graničnim rijekama Bosne prema sjeveru i istoku bilo mostova, osim pretpostavljenog objekta u Klakaru. Očito da je nekakvih



Ostaci Rimskog mosta na Trebižatu (prema Patsch-u)

prelaza moralo biti na Savi kod Bosanske Gradiške, te na Drini, barem na tri mjesta: negdje oko Višegrada, oko Skelana, oko Diviča... Drugo je pitanje da li se na ovim mjestima radilo o mostovima, ali o nekim drugim prelazima; zbog veličine rijeke i poteškoća tehničke naravi dozvolimo pretpostavku da se na Drini jedino negdje kod Višegrada nalazio most, odakle je uspostavljena veza sa veoma frekventiranim užičkim krajem i Sandžakom.

Na žalost, dobar dio ovog što smo rekli o mostovima u doba Rimljana ostaje hipoteza, bazirana na posmatranju tragova komunikacija i uočavanju presječnica tih komunikacija sa riječnim tokovima. Ograničavamo se samo na najosnovniju shemu putova, ne ulazeći u tragove sporednih komunikacija, što bi nas dovelo samo u proširenje pretpostavki. Ipak, smatrali smo nužnim iznošenje ovih zapažanja, naročito s obzirom na kontinuitet osnovnog komunikacionog sistema od

Rimljana do pod konac prošlog stoljeća, što nam omogućava i pretpostavku da je veliki broj mostova kasnijih epoha, dapače i onih sačuvanih, sagrađeni na mjestima koja su društvenim kretanjima fiksirana još prije dva milenija.

Da bismo, barem površno, fiksirali predodžbe o rimskim mostovima, na kraju dajemo kratak opis Kosorske čuprije na rijeci Buni, mosta koji je, uprkos kasnijim opravkama, najdulje i najviše sačuvao svoj prvobitni karakter, koji ga veže za period Rimljana. Most je prikazan u ovoj knjizi u posebnom poglavlju na str. 261–263.

Nalaz Radimskog kod Jasenice daje izvjesni uvid u konstrukciju rimskog drvenog mosta, pa smo ga zbog interesantnosti prenijeli u cjelini na str. 199. ove knjige.

Ostaci mosta kod Vitaljine na Trebižatu, koje je otkrio, opisao i objavio Patsch, kao i podaci koje imamo o Kosorskom mostu, nedvojbeno govore o sistemu gradnje ove vrste objekata po

pravilu na plicaku, između strmih i čvrstih obala, sa obalnim podzidima i petougaonim, prema uzvodnoj strani oštro završenim stupovima, koji su spajani polukružnim svodovima. Oblici stubova i lukova, rasponi, širine staza, kao i izbor materijala i tehnika građenja održaće se u ovim krajevima nepromijenjeni skoro dva milenija, što će, u nedostatku arhivskih i drugih pisanih dokumenata, uglavnom, onemogućiti datiranje po tehničkim karakteristikama, odnosno otvoriti vrata raznim proizvoljnostima.¹⁴

¹⁴ Carl Patsch: Zur Geschichte und Topographie von Narona, Wien 1907, str. 54–55.

Na kraju da napomenemo da na više lokaliteta po Bosni ima mostića koje narodna tradicija naziva grčkim. Na današnjem stupnju naše historijske nauke, posebno arheologije, gotovo je nemoguće upustiti se u analize koliko su pojedini od tih objekata rimski, na rimskim temeljima, ili pak kasniji, tj. srednjovjekovni. Ovdje treba imati na umu da se u narodu često i pojedine nekropole stećaka, dakle tipično srednjovjekovnih monumenata, nazivaju grčkim grobljima, što bi nam, po nekoj analogiji davalo za pravo da i razne grčke mostiće ne treba bez rezerve da datiramo dalje od srednjeg vijeka.

Mostogradnja u srednjem vijeku

Srednji vijek u ovim krajevima počinje naseljavanjem Slavena u VII st. Sudeći po konstelaciji političkih snaga toga doba, prostor Bosne i Hercegovine nalazio se u graničnom području interesa Bizantije, Avarske Države, zatim Franačkog Carstva i Ugarske. U polarizaciji Južnih Slavena oko srpskog i hrvatskog plemena ovo je, opet, granično područje, dok je u kulturnom pogledu podjednako na periferiji utjecaja Bizanta, s jedne strane, i zapadne Evrope, s druge.

Postepeno se osamostaljujući i šireći na područja koja su ranije priznavala vlast dukljanskih, raških, hrvatskih ili, na kraju ugarsko-hrvatskih vladara, Bosna se u prvoj polovini XIV stoljeća bila već razvila u relativno snažnu državu, a osamdesetih godina istog stoljeća to je najsnažniji državni organizam na slavenskom jugu, čiji je vladar »kralj... Srbijem, Bosni, Primorju, Humskoj zemlji, Dalmaciji, Hrvatima, Donjim krajevima, Zapadnim stranama i k tomu«.

Pri kraju srednjeg vijeka Bosnu karakterizira razvijen feudalizam srednjovjekovnog tipa, u kome sami kraljevi koji put postaju igračke u rukama najmoćnijih feudalaca; ovi pak proizvoljno pakiraju posebno sa ugarsko-hrvatskim kraljevima, koji se stalno i uporno upliću u unutarnje prilike Bosne.

Građevinska djelatnost u srednjovjekovnoj Bosni odraz je tadašnjih društvenih prilika. Ona se, prvenstveno, ogleda u dizanju srednjovjekovnih gradova utvrđenja kao što su Kraljeva Sutjeska, Bobovac, Ključ, Jajce, Blagaj itd. Granični položaj Bosne prema pravoslavlju, s jedne, i katoličanstvu, s druge strane, stvorio je pogodbe uslove za specifičan religiozni oblik – bogumilstvo ili patarenstvo – ujedno nije pogodio izgradnju značajnijih kulturnih objekata bilo koje religije. Naselja su beznačajna, tek neka trgovišta i rudarski centri pokazuju osnovne tendencije urbanizacije.

Očito da u takvim uslovima sistem međugradskih komunikacija nije bio na nekoj visini, dapače, može se reći da su putovi kojima su se kretali trgovački karavani, ili prodirale ratne formacije bili takvi da se po njima napredovalo s velikom mukom. Ovi putovi držali su se, prvenstveno, dolina rijeka, kao i komunikacionih trasa iz vremena Rimljana.

Tamo gdje je trebalo prelaziti preko rijeka za prelaz su, razumljivo, najčešće, služili rimski mostovi, nedovoljno održavani, ukoliko ih vrijeme već nije bilo u potpunosti uništilo. Sigurno je veoma malo mostova izgrađeno u periodu srednjeg vijeka, a najveći dio prelaza obavljao se skelama, brodovima, gazovima itd. Izvjestan broj lokaliteta

široj zemlji u čijem imenu nalazimo korijene neke od ovih riječi govore da su upravo to srednjovjekovna slavenska komunikaciona presjecišta društvenih i riječnih tokova. Sačuvana je legenda o nekim Kujundžićima u Ustikolini, koji su, navodno, od Mehmeda II El-Fatiha dobili spahiluke zato što su mu pokazali gaz na Drini kuda je proveo svoju vojsku.¹⁵

Feudalnoj rascjepkanosti zemlje, čiji se velikaši konstantno međusobno sukobljavaju, u koju svaki čas upadaju ugarsko-hrvatske i druge vojske, dobar sistem komunikacija i mostova mogao je više štetiti nego koristiti. Možda je to razlog što se o mostovima u srednjem vijeku veoma malo govori, jer ih je, u stvari, i bilo veoma malo i jer nikom nije bilo od interesa da ih gradi i održava. Drugi razlog što nam se gotovo ništa od srednjovjekovnih mostova nije sačuvalo leži u tome što je većina tih gradnji bila od drveta, jer su u ono vrijeme ne samo Bosna već i Hercegovina bile veoma bogate drvetom; taj se materijal, međutim, u normalnim uslovima može u mostogradnji održati jedva nešto više od pola stoljeća o čemu smo već govorili.

Pa ipak, arhivski nam materijali govore o dva izvanredna objekta ove vrste iz ovog vremena, oba na Neretvi, neda-leko jedan od drugog, oba približno iz polovine petnaestog stoljeća.

Stariji od njih je srednjovjekovni most u Mostaru, približno na mjestu današnjeg Starog mosta. U povelji kralja Alfonsa iz 1444.¹⁶ godine nalaz-

¹⁵ B. Drobnjaković, Putevima naše zemlje, str. 73.

¹⁶ Dinić, Zemlje Hercega sv. Save, Glas SKA br. 182, 1940, str. 200.

imo indirektan pomen. o njemu – spominje se Civitas pontes, a naglasak na mostu upozorava na njegov značaj. Nešto mlađi dokumentat, ovaj put iz Dubrovačkog arhiva iz 1452. godine, govori kako se sin Hercega Stjepana pobunio protiv svog oca, pa mu oteo neke gradove, među ostalim »duo castelli al ponte di Neretva«. Naselje koje se postepeno širilo oko tog mosta dobilo je po njemu – odnosno po njegovim čuvarima – i ime Mostar, prvi put zabilježeno u aktima iz 1474. godine. Petnaestak metara nizvodno od današnjeg Starog mosta postoje i danas na lijevoj obali ostaci neke srednjovjekovne gradnje, za koju se općenito pretpostavlja da je uporišna kula mosta. Novija istraživanja su pokazala da bi i dvije poznate kule uz Stari most – Tara i Halebinovka – također mogle biti srednjovjekovne građevine, koje su u doba Turaka u znatnoj mjeri preadaptirane. O tome kako je izgledao srednjovjekovni most u Mostaru govori dva stoljeća kasnije Evlija Čelebija: »Po pričanju latinskih historika bio je ovdje nekad lančani most, a gvozdeni lanci bili su debeli kao stegno...¹⁷ Lančani mostovi bili su u petnaestom stoljeću značajno tehničko dostignuće i pojava takve mostogradnje na našem terenu svakako je od velikog kulturnohistorijskog značaja. Njeno izvođenje, sigurno, nije bilo ječnostavno i moramo pretpostaviti da je bilo povjereno vrsnim stručnjacima, vjerovatno dobavljenim iz Dubrovnika. Na žalost, nešto više svjetla u ove detalje nemo-guće je unijeti, jer nikakvi dokumenti koji bi ovo pitanje osvijetljavali do danas nisu otkriveni.

¹⁷ Evlija Čelebija, Putpis, str. 463.

Most ja, ako ne ranije, a ono u doba prodiranja Turaka propao, ili barem bio jače oštećen, jer se na osnovu natpisa s mosta da zaključiti da je na istom mjestu prije izgradnje današnjeg Starog mosta, Sultan Mehmed II gradio most.¹⁸ Na ovom mostu se naplaćivala mostarina, što je, inače, karakteristika srednjeg vijeka, koja se nastavlja i u turskom periodu.

Druga veoma značajna mostogradnja pada u vrijeme kada su Turci, nakon osvajanja Bosne, nadirali u Hercegovinu. Riječ je o mostu kod Počitelja, koji nastaje u sedmom deceniju petnaestog stoljeća, kao rezultat koordinirane akcije ugarsko-hrvatskog kralja Matije Korvina, Hercega, Dubrovnika, pa i samoga pape, koga je kralj privolio svojim planovima. Grad Počitelj trebalo je utvrditi i braniti po svaku cijenu. U okviru te akcije 28. decembra 1465. godine bi zaključeno da se na trošak Dubrovčana napravi za Počitelj jedan most, kako bi ugarske čete mogle prelaziti na lijevu obalu rijeke. Gradnju mosta preko Neretve trebalo je što brže realizirati. Već 3. januara 1466. poslana je lađa s drvenom građom uz Neretvu, a 19. januara naloženo je poznatom dubrovačkom graditelju, Paskoju Miličeviću (kojemu je ovo, vjerovatno, bio prvi zadatak u službi Republike) da dođe ovamo i upravlja gradnjom. Dana 7. februara šalju se četiri: »tarassios parvos«, 200 libara praha, 100 dasaka i 1000 klinaca da se utvrdi grad Počitelj.¹⁹ Kako je ovo uporište palo u ruke Turcima tek 1471. godine, nema sumnje da je most bio završen.

Svakako da mostarski i počiteljski most nisu jedini objekti ove vrste na

bosanskohercegovačkom teritoriju u srednjem vijeku. O drugima, međutim, u arhivskoj dokumentaciji, koliko znamo, nema pomena, a nema ni na terenu nekih izrazitih arheoloških ostataka, koji bi nedvojbeno govorili da se radi o supstrukcijama srednjovjekovnih mostogradnji. Postoji, međutim, nekoliko objekata za koje se sačuvao naziv ili legenda, što nas upućuje na pretpostavke o njihovom srednjovjekovnom porijeklu. Grčki most u Kožetini na primjer, morao bi biti ako ne srednjovjekovni, a ono bar kasnija gradnja na mjestu starijeg mosta.

Na području goraždanske opštine (bivšeg sreza Goražde) sačuvana su dva objekta, jedan djelomično, a drugi skoro u potpunosti, za koje nam se čini da bi mogli biti srednjovjekovne gradnje.

Prvi se nalazi na jednom potociću niže sela Kašičara. Od ceste Prača-Rakovica, prema jednoj bilješci iz 1928. godine, vodi rimski put u selo Kašičare, širok oko 2,80 m, koji se na mjestima gdje je u tursko doba popravljan sužava i do 1,5 m. Niže sela »prelazi stari put preko jednog potocića. Tu je u staro doba sazidan od kamena mostić, visok oko 2,5 m. Temelj mu je položen na stijenama (3,5 m); zid je visok 2,3 m, deo 0,55–0,60 m, a dug oko 4 m. Otvor toga mostića širok je 2,80 m. Svod mu je od sedre, ali je već trošan, pa prijeto da će se uskoro srušiti. Kažu da ga je za turskog doba popravljao neki paša, a danas je preko njega prebačeno nekoliko drvenih greda.«²⁰ Da li se u konkretnom slučaju radi o rimskom ili o srednjovjekovnom mostiću? Iznad sela je nekakva Gradina i dr Mandić se pita nije li služila za odbranu uske doline



»Grčki most« u Kožetini

ispod Pavlovca. Iznad susjednog sela je srednjovjekovna nekropola sa preko 20 stećaka. Područje se, dakle, koristilo ovom komunikacijom od vremena Rimljana kroz srednji vijek, pa za vrijeme Turaka do danas; sam most može biti rimski ili srednjovjekovni.

Drugi od pomenuta dva objekta nalazi se u selu Kožetini kod Ustikoline i poznat je kao Grčki most. Stari drum koji je vodio iz Foče niz obalu Drine ovdje siječe Gabeoski potok pri njegovom ušću u Drinu. I opet, radi se o drumu starom oko dva milenija i most na ovom mjestu, koji služi i danas, mogao je postojati možda još u rimsko doba. Teško je, dakle, odrediti vrijeme

njegova postanka, ali smo s obzirom na njegovu rustikalnost, na pomanjkanje bilo kojeg turskog stilskog elementa, kao i s obzirom na naziv sačuvan u narodu skloni da pretpostavimo da je djelo kasnijih stoljeća srednjeg vijeka, odnosno da je nastao prije turske okupacije.

Za jedan mali mostić na Tilavi, nedaleko Kotorca, tvrdi se, također, da bi mogao biti srednjovjekovni.²¹ I opet se radi o objektu malih dimenzija na jedan luk polukružnog oblika od grubo obrađenog kamena.

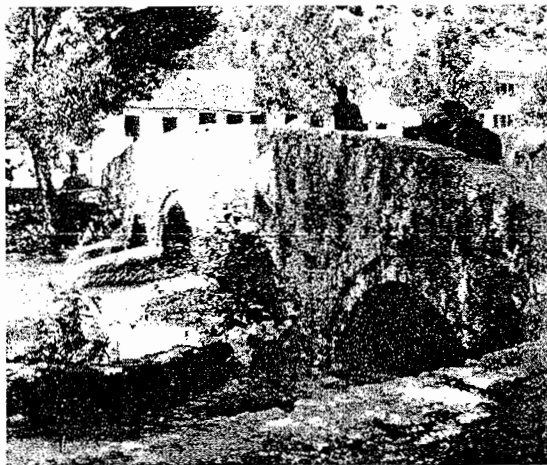
Pa i za most na Bosni kod Blažuja možemo naći u literaturi da je sred-

²¹ Isti, Postanak Sarajeva, str. 12.

¹⁸ M. Kadić, Zbornik II, str. 253–254.

¹⁹ Dž. Čelić, Počitelj, Naše starine VII, str. 6–8.

²⁰ Dr M. Mandić, Arheološke crtice iz Bosne, str. 12–13.



Čuprija u Stocu, most neodređene starosti, koji bi po svojoj arhaičnosti, pomanjkanju imena i bilo kojeg karakterističnog elementa turske arhitekture mostova mogao biti jedini veći srednjovjekovni most u Bosni i Hercegovini.

njovjekovni, čak i rimski, iako je danas jasno, kao što ćemo vidjeti kasnije u posebnoj poglavlju, da je, ukoliko je uopšte stariji od šesnaestog stoljeća, morao biti rekonstruiran između 1530. i 1550. godine. Analiza arhitektonske forme pri datiranju objekata ove vrste veoma nam malo koristi, ili uopšte ne pomaže. Relativno mali broj sačuvanih objekata, kao što su višegradski ili mostarski most, nose izrazite arhitektonske stilске karakteristike vremena u kome

su nastali; nasuprot tomu često i veći mostovi, a pogotovo mali kameni mostići po potocima i po selima, građeni u domaćoj tradiciji od domaćih majstora, po pravilu najskromnijim sredstvima, tako su stilski neizraziti, jednostavni i arhaični da bi ih s jednakim razlozima mogli svrstati u bilo koje vrijeme od četrnaestog do devetnaestog stoljeća.

Jedan vanredno lijep primjer ovakvih rustikalnih, stilski neodredivih mostova, koji nosi u svom izrazu stanovite elemente romanične stereotomije (uz ogradu da se romanične retardacije osjećaju kod nas sve do kraja sedamnaestog stoljeća) jeste Čuprija u Stocu. Ovaj očito veoma stari most, bez sumnje prvi i najstariji u ovom gradiću, možda svojom rustikalnošću i arhaičnošću zaslužuje posebnu pažnju, a da mi toga danas još nismo svjesni. (O ovom mostu detaljnije podatke dajemo u posebnoj poglavlju).

Srednji vijek je poznavao još jednu vrstu mostova: to su pokretni na ulazima u utvrđene gradove. U Ostrošcu na Uni sačuvana je prilazna rampa pred srednjovjekovnom kapijom, a između rampe i kapije bio je dubok jarak, koji se prelazio preko spuštenog mosta. Ostrožac ni u kom slučaju nije bio usamljen primjer. I kasnije, u doba Turaka, bilo je na više mjesta ovakvih objekata, ali nijedan nije do danas sačuvan.

Mostovi u doba Turaka

Turska najezda prema Srednjoj Evropi, upadi, u prvom redu, u Vrhbosnu, a ubrzo zatim i propast srednjovjekovne Bosanske Države izmijenili su fizionomiju zemlje, njenu društveno-ekonomsku strukturu i način života. Manji dio plemstva traži načina da se odupre Turcima stupajući u vezu s Mađarima, papom i Dubrovnikom, veći dio – gledajući na razvoj događaja realnije i u želji da očuva svoje privilegije – uklapa se u nove tokove.

Nije bez značaja da je upravo u toku likvidacije zadnjih ostataka Bizantije (pad Carigrada, Smederevske Despotovine i, konačno, Bosanske Države) prvi čovjek do sultana, veliki vezir – Hrvat Mahmut-paša, da se despotovina održavala preko pola stoljeća zahvaljujući – između ostalog – ženidbenim vezama s osmanlijskim dvorom, da nakon pada Bosne sin Hercega Stjepana postaje sultanov zet i veliki vezir, da ga na najvećem upravnom položaju golemog carstva slijedi preko dvadeset zemljaka, među kojima Semiz Ali-paša, Hrvat Rustem-paša, Sokolović Mehmed-paša i drugi.

Nova vojna snaga sa osvajačkim pretenzijama, upravljenim, prvenstveno, prema Srednjoj Evropi, donosi u naše krajeve i novo društveno uređenje sa timarskim sistemom, koji dobija završni oblik u šesnaestom stoljeću.

Uključenjem zemlje u sklop osmanlijskog carstva počinje novo razdoblje ne samo u vojno-političkoj već i u ekonomskoj i kulturnoj istoriji Bosne i Hercegovine. Upravni sistem, religija, a zatim i druge tekovine islamsko-turske civilizacije udomaćuju se sve više, naselja se reorganiziraju prema shemi čije korijene treba tražiti na istoku, razvijaju se zanati i trgovina, javljaju se potrebe za veoma raznovrsnim arhitektonskim gradnjama, sakralnim i profanim, monumentalnim i utilitarnim.

U toj opštoj društveno-ekonomskoj reorganizaciji država se, prvenstveno, brinula za vojno-strateške objekte, među kojima mostovi, naročito na većim rijekama i glavnim regionalnim komunikacijama, zauzimaju izuzetno važno mjesto. Objekti ove vrste građeni su u ime sultana, u ime velikog vezira, u ime bosanskog namjesnika, – a to znači sve iz državne blagajne i, uglavnom, zbog širih strateško-ekonomskih razloga. Ne smiju nas zavoditi neka objašnjenja o sentimentalno-nostalgичnim raspoloženjima naših ljudi prema rodnom kraju, a nekakvim njihovim nastojanjima da se oduže svom zavičaju, da se otkupe za svoj veliki grijeh što su se »poturčili« itd. Sve su to, uglavnom, proizvoljna i neosnovana nagađanja, dok u suštini leži državnička ocjena interesa zemlje u cjelini, pri čemu stateški i ekonomski značaj od-



Jedan od tri mosta – zadužbine Mehmed-paše Sokolovića: a) Višegradska ćuprija na Drini.

abranih lokacija (naročito ako kompleksno posmatramo zadužbine pojedinih osnivača) govore suprotno romantičarskim objašnjenjima. Tako je, npr., Mehmed-paša Sokolović gradio most na Drini u Višegradu, što nije daleko od njegova rodnog kraja, ali je i na najvažnijoj komunikaciji od centra države prema Srednjoj Evropi; međutim, danas izgleda prilično jasno da je on osnivač i Arslanagića mosta na Trebišnjici, a moguće i vanredno interesantnog, na žalost, u toku rata porušenog Vezirova mosta u Podgorici (Titograd). Ova dva mosta predstavljala su najveće i najvažnije objekte svoje vrste na komunikaciji od centra carstva prema Dubrovniku i, dalje, prema Dal-

maciji; dakle, ekonomski i strateški, a nikako romantičarski lokalpatriotski razlozi naveli su Mehmed-pašu Sokolovića na njihovu izgradnju.

Ako pogledamo ko su osnivači najvažnijih i najvećih mostova na komunikacijama carstva na teritoriju Bosne i Hercegovine uočićemo da se to u vrijeme najintenzivnije izgradnje, odnosno u XVI vijeku, svodi na samu ličnost sultana Sulejmana (most u Foči, most u Donjem Vakufu, most u Mostaru) i njegove najbliže saradnike. U polovini stoljeća njegov najbliži saradnik, najviši državni funkcioner je Rustem-paša, koji gradi veliki most na Željeznici kod Ilidže, a pretpostavljamo da je obnovio i most na Bosni kod

Blažuja. Nasljednik Rustem-pašin Sokolović Mehmed-paša gradi mostove u Višegradu, kod Trebinja, na Žepi, a pretpostavljamo i kod Sarajeva.

Bliski rodaci ove dvojice državnika, prvih saradnika sultana Sulejmana, također su veoma aktivni. Brat Rustem-pašin zaim hadži Mehmed-beg, zvani Karadoz-beg, nadzornik je na gradnji sultan-Sulejmanova mosta u Mostaru, a na svoje ime gradi za potrebe države mostove u Konjicu, Blagaju, Potocima kod Mostara i u Mostarskom Blatu.

Bliži rodaci Mehmed-paše Sokolovića podižu veliki broj objekata širom Bosne, među njima dva mosta Ferhad-paše Sokolovića u Banjoj Luci i jedan njegov most na Uni u Bosanskom Novom, zatim most Mehmed-pašine sestre Šemsekadune u Banjoj Luci, most njegovog zeta Sinan-bega Boljanića preko Lima u Priboju i na rijeci Janjini, dok mostovi u Goraždu i Starom Rudom su vjerovatno zadužbine Kara-Mustafa-paše Sokolovića.

Ne samo u doba Sulejmana Veličanstvenog državnici su nosioci mostogradnji počam od Isa-bega, koji je prije 1462. godine sagradio Carevu ćupriju u Sarajevu pa do Mehmed-paše Kukavice koji jednom svojom vakufnamom obuhvata pet mostova u raznim mjestima u pokrajini.

Svakako da ima dosta slučajeva da su pojedinci podizali zadužbine i sa željom da im se ime spominje u rodnom kraju; to su, u prvom redu, džamije, škole, ponekad čak i crkve (Mehmed-paša Sokolović, Hasan-paša Predojević), ali su mostovi rijetko zadužbina te vrste.

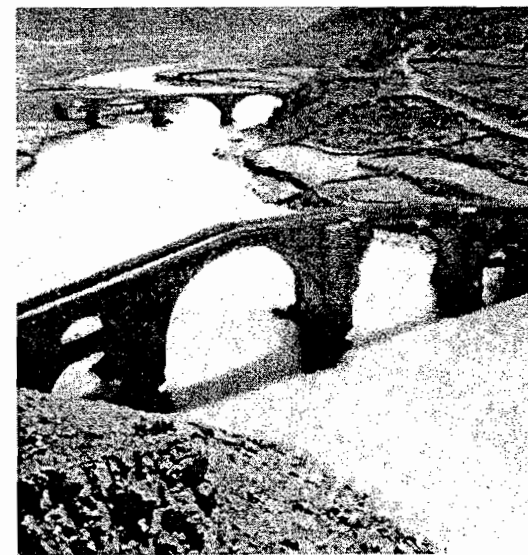
Pored osnivača koji su podizali mostove u ime države ima i takvih slučajeva da pojedini bogati građani, trgovci ili zanatlije, posjednici ili sitniji

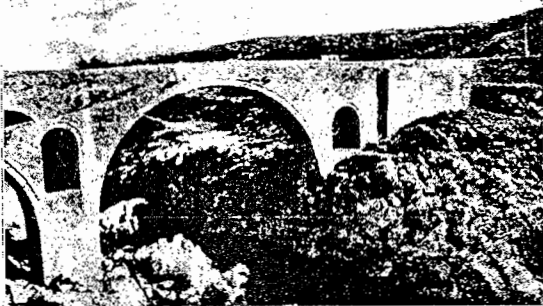
feudalci podižu ili obnavljaju poneki most. To su, većinom, manji mostovi, često od drveta i gotovo po pravilu lokalnog karaktera. Njihovi osnivači nisu dovoljno ekonomski jaki za veće i monumentalnije zahvate.

Petnaesto i šesnaesto stoljeće bijahu doba najsnažnije turske invazije, najvećeg ekonomskog prosperiteta (uključujući velike ratne plijenove), a ujedno i doba najintenzivnije urbanizacije starijih naselja u našoj Republici. Nije čudo da upravo u šesnaestom stoljeću nastaju i najznačajnija arhitektonska ostvarenja cijele epohe, pa i najveći i najljepši mostovi.

Može se reći da su Turci, uglavnom, iskoristili stare komunikacione pravce, zacrtane još u doba Rimljana, iskorištavane i u toku srednjeg vijeka. Iako je strateški i privredni značaj ovih komunikacija u novim uslovima dobio orijentaciju u gotovo suprotnom smjeru

b) Trebinjski Arslanagića most





c) Vezir's most u Podgorici (Titograd)

od prvobitnog rimskog, to ipak ne znači da su bile nužne kardinalne promjene komunikacione mreže. Nastupa era prilagođavanja, pri čemu se odstupanja zapažaju prvenstveno u detalju, u uključanju novih naselja na osnovne komunikacione pravce.

U doba Rimljana ishodišta komunikacionog sistema na našem terenu bila su, kako smo to već vidjeli, Salona i Narona, a magistrale vode prema sjeveru i sjeveroistoku, dok se transverzale formiraju približno paralelno s Jadranskim morem. U novim uslovima ishodište postaje centar carstva, tj. Carigrad, a osnovni pravac tzv. carigradski drum i taj se približno poklapa s rimskim komunikacijama od Višegrada preko Rogatice do Sarajeva, te, dalje, preko Kiseljaka i Travnika na Jajce i Banju Luku. Držeći se riječnih tokova, kao i ranijih putova, od ove osnovne saobraćajnice odvajaju se komunikacije dolinom Drine, dolinom Bosne, te dolinom Vrbasa, Sane i Une, a prema jugu preko Foče i Gacka na Trebinje i Dubrovnik, preko Konjica i Mostara ka ušću Neretve, preko Livna i Duvna na Split. Također se i drugi dijelovi transverzala, kao i pojedini vicinalni putovi, djelomično ili u potpunosti uklapaju u

novu mrežu. Bitna razlika široko sagledanog komunikacionog sistema turskog perioda u odnosu na rimski leži u promjeni ishodišta, u njegovom prebacivanju s obale Jadrana na istok – na Višegrad i Foču (odnosno na Carigrad u krajnjoj tački), – a devijacije i promjene prvenstveno su rezultat preorijentacije na novo ishodište.

Sva veća naselja direktno se uključuju u ovaj sistem i svi važniji mostovi su njegov sastavni dio. Možda ima istine u legendi koja kaže da je Fatih preveo vojsku gazom preko Drine, ali ubrzo zatim dolazi do izgradnje čitavog niza mostova. Na osnovu Kuripešićeva²² crteža možemo zaključiti da je u Višegradu još u prvoj polovini šesnaestog stoljeća, ako ne ranije, stajao jedan drveni most preko Drine, a u drugoj polovini istog stoljeća nastaje do danas sačuvani poznati Most Mehmed-paše Sokolovića. Most na Drini i u Foči nastaje, također, polovinom šesnaestog stoljeća; budući da se radilo o drvenom mostu, polovinom osamnaestog stoljeća u ovom će se gradu podići novi most na Drini, kao i manji na Čehotini. Također u drugoj polovini šesnaestog stoljeća sagrađen je most na Drini u Goraždu; ovaj most će biti obnovljen polovinom osamnaestog vijeka. Kod Srebrenice (rimska Domavia) nastaje i četvrti most na Drini, no vrijeme njegova nastanka nije nam poznato.

Na putu od Višegrada prema Sarajevu nastaje na manjim rijekama više mostova, među njima kameni mostovi na Rakitnici u Rogatici, kao i drveni (Turalibegov ?) most na Prači. Na prilazu Sarajevu, sa istočne strane, nastaje Kozja čuprija. Ima dovoljno razloga da

²² Kuripešić, Itinerarium i A. Schneider, Najstarije slike hrvatskih utvrđenih gradova, str. 123.

ova sva tri mosta datiramo sa šesnaestim stoljećem. U samom gradu Sarajevu, gdje do dolaska Turaka nije bilo, vjerovatno, nijednog mosta (što potvrđuje naziv zaseoka Brodac), nastaje u rasponu od petnaestog do devetnaestog stoljeća desetak mostova, od kojih tri kamena na četiri ili pet lukova.

Idući od Sarajeva prema zapadu, u toku šesnaestog stoljeća nastaju tri velika mosta: Ali-pašin most, Most na Željeznici kod Ilidže i most na Bosni u Plandištu kod Blažuja. Već u petnaestom stoljeću nastaje na Bosni u Visokom Ajas-pašina čuprija, koja je kasnije u više navrata rekonstruisana. U doba Turaka na rijeci Bosni, pored spomenutih objekata u Plandištu i Visokom, postoje mostovi i kod Reljeva, Kaknja i Zenice, a, vjerovatno, i kod Maglaja.

U nastavku puta prema zapadu kod Kiseljaka nalazimo poznatu Hadži-Bešlijinu čupriju; ime nas veže za osamnaesti vijek, što ne znači da već ranije na ovom mjestu nije postojao most. U Travniku koncem šesnaestog vijeka imamo kameni most, no nije sigurno da li je to onaj koji se do danas sačuvao. U Donjem Vakufu, opet, divna kamena građevina na pet lukova podignuta u ime sultana Sulejmana (16. stoljeće) postojala je sve do ovog rata. Drveni most na Plivi u Jajcu spominje Evlija Čelebija, a tradicija zna za dva mosta na Vrbasu u blizini Jajca: zadužbine Esme-sultanije (osamnaesto stoljeće). U Banjoj Luci su već u šesnaestom vijeku postojala tri mosta na Vrbasu i četvrti u Novoselji.

U sjeverozapadnoj Bosni nalazimo veliki most na Sani (Džisri-Sana), te četiri mosta na Uni, i to u Kulen-Vakufu,

u Bihaću, u Bosanskom Novom (šesnaesto stoljeće) i u Bosanskoj Kostajnici.

Na komunikaciji od Foče prema Dubrovniku nailazimo na lijepi kameni most na rijeci Zalomki kod Nevesinja, te izvanredno ostvarenje šesnaestog stoljeća na Trebišnjici, tzv. Arslanagića most.

Na putu dolinom Neretve prema Jadranskomu moru divan kameni most nalazio se u Konjicu: u Mostaru je sačuvan vrhunski domaći turski mostogradnje: Stari (sultan-Sulejmanov) most, te Kriva čuprija na Radobolji. Na pritokama Neretve, Buni i Bregavi, nalazimo u rasponu od četiri stoljeća desetak kamenih mostova, od kojih su neki po svojoj arhitekturi veoma značajni.

Na putu iz Bosne prema Splitu nalazimo lijepe kamene mostove u Livnu i na Šujici kod Duvna.

Ovaj kratak pregled obuhvatio je samo najvažnije objekte na osnovnim regionalnim komunikacijama u Bosni i Hercegovini u doba Turaka. Barem još toliko objekata nalazimo na sporednim komunikacijama, odnosno na manjim pritokama Drine, Bosne, Vrbasa, Sane, Une, Neretve. Među njima ima objekata čija je arhitektonska vrijednost izvanredna, tako da zadivljuju posmatrače i nadahnjuju umjetnike (most na Žepi). U posebnom dijelu, gdje su svi objekti – kako oni koji su sačuvani do danas, tako i oni o kojima smo našli tek poneki arhivski podatak – obrađeni po slivovima glavnih rijeka, dati su i svi podaci do kojih smo mogli doći. Na žalost, vrijeme i ljudi uništili su već davno ne samo sve stare drvene mostove već i veliki broj kamenih, među njima nisu ostali pošteđeni ni neki od najljepših, najvećih, najmonumentalnijih. Rat nam je uništio dva najvrednija

mosta na Buni, most u Konjicu, u Rogatici, u Donjem Vakufu, a niz drugih teško oštećio. Naša poslijeratna izgradnja odnijela nam je Arslanagića most i most na Žepi, a u velikoj mjeri ugrozila i samu Višegradsku čupriju.

Govoriti o veličini gubitaka danas izgleda pomalo bespredmetno. Ne jedanput smo bili suočeni s trijumfom primitivizma, koji nam je odnosio najljepše spomenike naše kulturne historije, dovodeći čak u pitanje njihovu spomeničku vrijednost. Da ne govorimo o tome da smo propustili da rekonstruiramo mnoge ratom oštećene objekte, već smo, štaviše, poslije rata upropastili i one dijelove koji su ostali nakon ratnog razaranja. Cilj nam je da ovim radom doprinesemo objektivnoj naučnoj valorizaciji tog nasljeđa, da konstatujemo ne samo šta smo imali i koliko smo od toga sačuvali već i koliko to vrijedi u našim regionalnim, ili čak u svjetskim kulturnim relacijama.

Naprijed je već konstatirano da su mostove podizali, prvenstveno, visoki državni funkcioneri, ili država u ime samog sultana. Pored naprijed spomenutih državnika, zabilježeno je na razne načine da su mostove u Bosni i Hercegovini podizali ili obnavljali i sljedeći veziri, namjesnici i državnici: Skender-beg Mihajlović, Sofi Mehmed-paša, Musa-paša, Kabakulak Ibrahim-paša, Mustafa-paša, Davud-paša, Dagistanli Ali-paša, Daniel-paša, Čejvan-Kethoda, Nesuh-aga Vučjaković, Ahmed-paša Sokolović (?), Mustafa-beg, Hasan-beg Defterdar, Čoban-Hasan Vojvoda, Mehmed-kapetan Gradašćević i drugi. Pojedini građani, kojima je njihovo imućstveno stanje to dozvoljavalo, također se javljaju kao utemeljitelji ili obnovitelji. To su

najčešće trgovci ili bogati zanatlije, kao što su Muslihudin Čekrekčija, Husein-aga Haračić, Hadži Bešlija, Sarač Husein, Abdulah-aga Briga, Hadži Mehmed Grbo, neki Jevrej koji obnavlja Čirišanu-čupriju u Sarajevu (ime mu ne znamo), dapače i pjesnici kao Šejh Kaimija, ili pak dobrotvori čiji društveni položaj ne možemo ni po čemu ni naslućivati kao što su Hadži Bali, Kara Šudža, Hadži Hasan, Alija Hafizadić, Muhamed koji gradi Čaršijski most u Travniku itd. Razumljivo da je i održavanje tih mostova, kao i opravke, koje su bile česte i skupe, naročito kod drvenih mostova, išlo najčešće, također, na račun zajednice. Veliki broj sačuvanih arhivskih dokumenata govori upravo o postupku oko potrebnih opravki, koji, po prilici, ima sljedeći redoslijed: za interesirani građani dolaze kod kadije na sud i traže da se određeni most opravi, pri tomu obično obećaju u ime stanovništva doprinos u radnoj snazi, u pripremanju drvene građe i sl. Kadija o tome upućuje predstavku valiji, a ovaj svojim rješenjem određuje da na lice mjesta izađe komisija koja će utvrditi šta sve treba uraditi. Slijedi, dalje, izvještaj komisije sa predračunom, potom odobrenje sredstava sa utvrđenom obavezom građanstva, a, eventualno, na kraju i završni obračun.

Pored ovog načina održavanja mostova također je i ustanova vakufa igrala određenu ulogu u održavanju pojedinih objekata ove vrste, iako ne u onoj mjeri kao što je to bio slučaj sa džamijama i prosvjetnim ustanovama. Mehmed-paša Kukavica, koji po broju mostova koje je podigao prevazilazi većinu osnivača ove vrste objekata u Bosni i Hercegovini, koji je svojom vakufnamom precizno odredio sred-

stva za održavanje svakog svog mosta. Sličan je slučaj i sa nekim drugim vakufima, npr. s Karadoz-begom. Ima pojedinaca koji nisu bili dovoljno bogati da bi sami podigli most, ali su oporučno ostavili ili uvakufili izvjesna materijalna dobra za održavanje ili opravak nekog mosta.

Posebno treba istaći ulogu žena u podizanju i opravljaju mostova. Pored Šemse-kadune sestre Mehmed-paše Sokolovića i Esme-sultanije supruge Mehmed-paše Muhsinovića, koje podižu mostove u Banjaluci i Jajcu, žene iz naroda također nisu nezainteresirane. Atija-hanuma Hadžimusić i Amina kći Ahmeda daju sredstva za popravak sarajevske Šeherijske, a Hatidža kći Mehmed-Emin-efendije podiže mostić na Moščanici. Belfe-Kadira kći Ali-bega Velagića obnavlja Karadoz-begovu čupriju u Blagaju, a Sara Kašiković gradi jedan od stolačkih mostova.

Najveći broj mostova koji su nastali u periodu turske dominacije građen je približno sto godina nakon pada Bosanske države. Isključujući objekte čije vrijeme nastanka nismo mogli bliže utvrditi, možemo konstatirati da se u petnaestom stoljeću nakon turske okupacije grade svega tri mosta, šesnaesti vijek je zlatni vijek mostova u Bosni i Hercegovini sa trideset četiri objekta, u sedamnaestom svega deset, dok u osamnaestom broj raste na petnaest gradnji, pretežno rekonstrukcija. Devetnaesti vijek također je pretežno doba rekonstrukcija.

Kao produžetak tradicije srednjeg vijeka, u ranijoj fazi turske epohe na pojedinim mostovima je naplaćivana mostarina. U vezi s tim postojala je i posebna služba čuvara mosta, tzv. mostara. Mostarina je, izgleda, bila prilično visoka, naročito za robu, pa ima primjera da se Dubrovačka Republika žalila kod Visoke porte na ove namete.

Most kao građevina od kamena

Od historijskih mostova do danas su nam sačuvani samo pojedini objekti sagrađeni od kamena. Svi stari mostovi od drveta davno su propali i o njima se može govoriti isključivo na bazi sačuvane dokumentacije neznatnog obima. Nasuprot tomu kamene gradnje, ukoliko ih ne uništi ljudska ruka, zahvaljujući resistentnom materijalu, s uspjehom odolijevaju vremenu i pružaju nam mogućnost detaljnog studija, kompariranja i izvođenja stanovitih uopštenih zaključaka.

Kamen, kao građevinski materijal, po svojoj bitnoj karakteristici i oblikovnim mogućnostima predodređen je za stereotomsku formu. U svim histo-

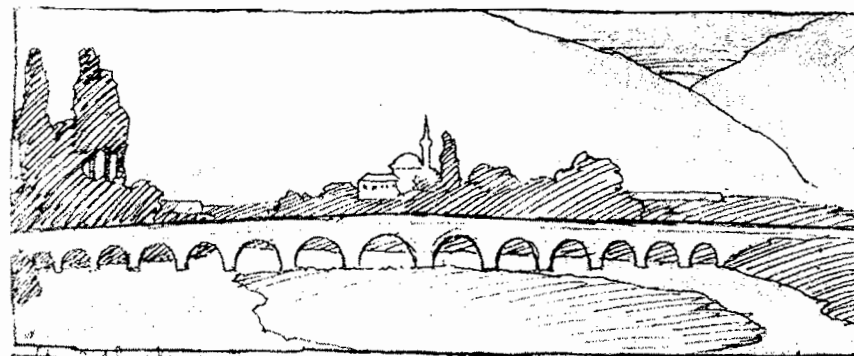
rijskim razdobljima svaka forma izvedena prvobitno od kamena bez izuzetka je stereotomska i samo u slučajevima gdje je forma stvarana tektonskim materijalima (drvo) i naknadno transponovana u kamen – kamen je primio tektonske karakteristike.

Osnovna stereotomska forma, koja je u dugoj razvojnoj liniji kamene mostogradnje u svijetu postala, u neku ruku, zajednički imenitelj za sva razdoblja, sve stilove i epohe, jeste svod – jedan svod upet između dvije obale, ili niz svodova koji u stanovitom ritmu vežu dvije suprotne strane.

Logika konstrukcije svoda otkrivena je prije nekoliko hiljada godina, a u



Logika konstrukcije svoda – ostaci seoskog mostića u Bodežanima (svod upet između dvije priobalne stijene govori o iskonskom umijeću kamenara u realiziranju stereotomske forme).



Niz svodova u određenom ritmu logično su i ekonomično rješenje na široko razlivenoj rijeci (most preko Bune u selu Buni – crtež M. Bucherera u knjizi R. Michela).

našim krajevima je primjenjivo, kao već uhodano, standardno, samu po sebi razumljivu konstrukciju, i Rimljani, i srednji vijek i, na kraju, Turci. Tek nevažni detalji, najčešće sekundarnog karaktera, stilski diferenciraju ove konstrukcije, bez obzira na vremenske raspone koji ih dijele.

Logika izbora osnovne koncepcije, tj. mosta na jedan svod ili na više svodova, stvar je datih prirodnih uslova na određenom mjestu. Jedan svod je normalno, logično i ekonomično rješenje ako je raspon mali, ako je rijeka duboka i bujica jaka, ako su obale strme i visoke, ako je struktura obala dovoljno čvrsta i jaka da primi naprezanja kosih sila koje se u ovakvoj lučnoj konstrukciji javljaju; ukoliko je temeljenje u riječnom koritu otežano, sa jednim lukom išlo se koji put i na takve raspone premostilo sa dva-tri lučna otvora. Analogno gore rečenom, niz svodova je, isto tako, normalno, logično i ekonomično rješenje ako je rijeka široko razlivena i relativno mirna, ako nevelika dubina i podvodni kameni grebeni omogućuju temeljenje bez posebnih problema, ako su obale niske i ako im je struktura takva da ne daju

dovoljno garancije za preuzimanje naprezanja od konstrukcije, pored naprezanja koja prouzrokuje hidro dinamika.

Čak i danas, kad kameni mostovi, uglavnom, pripadaju historiji, ovo osnovno pravilo, tj. da se strme obale sa dubokim koritom povezuju širokim u obale upetim lučnim konstrukcijama, a da se široko razlivena rijeka u horizontalnom pejzažu rješava konstrukcijom preko niza stubova, nije napušteno.

Ako, dakle, usvojimo gornju osnovnu podjelu na mostove sa jednim lukom i na mostove sa dva ili više lukova, u prvoj grupi bi u našoj Republici imali sljedeće najznačajnije postojeće objekte:

- Stari most i Kriva ćuprija u Mostaru;
- most u Klepcima kod Čapljine;
- most na Dumanu u Livnu;
- Kozja ćuprija kod Sarajeva;
- most na ušću Žepe.

U drugoj grupi, tj. među mostovima sa dva i više raspona, bile bi najznačajnije sljedeće građevine:

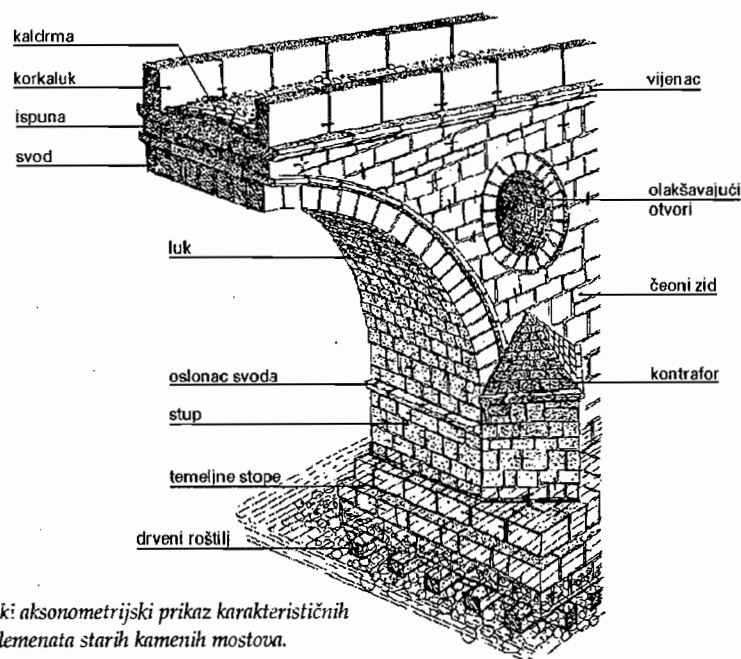
- Most Mehmed-paše Skolovića u Višegradu;
- Arslanagića most kod Trebinja;

- stari (danas porušeni) most u Konjicu;
- most u Plandištu kod Blažuja;
- Šeher-čehajina i Latinska čuprija u Sarajevu;
- tri stara mosta u Stocu;
- mostovi na Buni itd.

Jednoj ili drugoj grupi pripada ili je pripadao veliki broj manje poznatih i manje značajnih kamenih mostova širom Bosne i Hercegovine, odnosno i izvjestan broj veoma značajnih objekata koji su tokom vremena nestali, a o kojima tek ponešto znamo na osnovu dokumentacije. Među mostovima jedne i druge grupe u pojedinačnoj analizi uočimo znatne razlike, i to ne samo u dimenzijama već, posebno, u proporcijama i arhitektonskom detalju, ali se može bez rezerve tvrditi da svi oni zadovoljavaju osnovne karakteristike,

koje smo naprijed izložili u vezi sa izborom koncepcije.

Jedan kameni most, kao arhitektonski objekt, komponovan je od niza arhitektonskih elemenata koji su logičan rezultat funkcionalne i konstruktivne problematike i koji su svoja oblikovna rješenja našli kroz nesagledivo duga sumiranja najboljih iskustava sa najraznovrsnijih izvora. Od slučaja do slučaja, specifične prilike, prirodni, kao i društveno-ekonomski uslovi navodili su graditelja, koji je koncipirao neko konkretno rješenje, da komponujući te elemente traži njihove najpovoljnije odnose, koji zadovoljavaju datu situaciju; na taj način svaki je most dobio svoju osobitost, svoju fizionomiju, bez obzira na činjenicu da su iskorišteni elementi imali gotovo vrijednost standarda.



Shematski aksonometrijski prikaz karakterističnih elemenata starih kamenih mostova.

Na kamenom mostu imamo sljedeće osnovne elemente

– *Temelji mosta.* Temelj je građevinski elemenat preko koga se uspostavlja kontakt građevine s terenom i kao takav od izuzetnog je značaja za stabilitet objekta.

– *Stubovi mosta.* Stub je elemenat preko koga se teret konstrukcije mosta prenosi na temelje, a koji je pri tom konstantno izložen djelovanju vode, kao i djelovanju promjena visine vodostaja.

– *Svodovi mosta.* Svod je najvažniji elemenat u funkciji, konstrukciji i formi, jer povezujući stubove rješava osnovni problem – povezuje dvije suprotne strane.

– *Čeonu zidovi* su elementi koji na uzvodnoj i nizvodnoj strani nadozidom iznad stubova i svodova definišu nivo letu mosta, odnosno staze prevedene preko mosta.

– *Ispuna mosta* je nevidljiv elemenat; radi se o materijalu kojim su popunjene šupljine između gornjih površina svodova, unutarnjih strana čeonih zidova i staze kao završnog elementa. *Olakšavajući otvori* i *unutarnje kaverne* su elementi koji se javljaju, prvenstveno, kao rezultat pokušaja da se opterećenje ispune smanji i na taj način olakša sama konstrukcija.

– *Vijenci* su arhitektonski detalji koji svojom plastikom i finom profilacijom naglašavaju osnovnu trodjeljivost mosta na nosivu konstrukciju (stubove), noseći dio (svodove s lukovima i čeonim zidovima) i stazu sa ogradom.

– *Ograda (korkaluk)* je arhitektonski elemenat čija je osnovna funkcija da štiti prolaznike na stazi da ne nastradaju u slučaju nedovoljnog opreza, mraka, usplahirenosti konja itd.



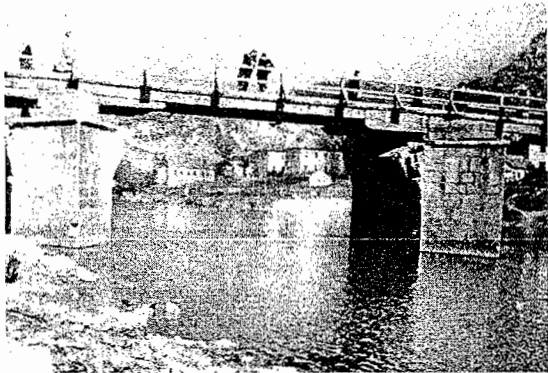
Uobičajeni gabarit mostovskih stubova na nizvodnoj strani – detalj uzet s Arslanagića mosta kod Trebinja.

– Dodatni konstruktivni elementi su razni krilni potporni zidovi, prilazne rampe, kao i bočni propusti za visoku vodu i sl.

– Dodatni arhitektonski elementi su portali na mostovima za postavljanje tahiha, sofe za odmaranje, te razni plastični dodaci. Ovi elementi javljaju se samo na nekim od najreprezentativnijih objekata..

– Kule stražarnice na mostovima, za kakve konkretno znamo na mostu u Višegradu i na Arslanagića mostu, nisu sastavni dio arhitektonske koncepcije objekta, već rezultat naknadno iskrslih potreba, dakle s mostom nisu konstruktivno ni arhitektonski vezani.

Od svih vrsta arhitektonskih objekata može se reći da su mostovi najviše izloženi utjecaju vanjskih sila, koje ih napadaju i uništavaju. Tu je, prije svega, riječna bujica, dinamičan faktor koji potkopava temelje, koji konstantno pritišće sa uzvodne strane na konstrukciju, a taj pritisak postaje naročito opasan kod velikih voda, pa koji put



Dva stuba porušenog Starog mosta u Konjicu – pogled sa uzvodne strane.

dovodi i do katastrofe. U nastojanju da konstrukcijom mosta što bolje riješe ove probleme, da dinamične udarce vode svedu na minimum i u što većoj mjeri izbjegnu, stari graditelji upravo tom problemu dobrim dijelom podređuju i samu koncepciju građevine. Sumirajući iskustva kroz generacije, uspjela rješenja postaju, u neku ruku, prototipovi i standardi za dalja nastojanja.

Stubovi mosta su upravo oni dijelovi koji su permanentno izloženi sudaru s vodom. Upravo zato je njihov oblik u najboljim i definitivnim primjerima proizašao iz čiste težnje za što većom neutralizacijom hidrodinamičnih udaraca. Izdužen u pravcu toka, znatno više nego što je širina mosta, a sveden na relativno malu širinu okomito na pravac toka, sa istaknutim oštrim sječivom prema uzvodnoj strani da bi se udarci valova razbijali i usmjeravali pod otvore svodova, sa nizvodne strane poligonalan, skoro zaobljen, da bi se izbjegli vodeni vrtlozi i da se tačka eventualnog potiska iskoristi za kontrafor, ovakav stub je plastično rješenje autoriteta svrhe kome se ne može staviti zamjerka. Strmi piramidalni završeci

uzvodnih i nizvodnih istaka stubova sa oslonom na čeonu zidove predstavljaju ne samo formalno odmjereno rješenje već i rješenje koje štiti konstrukciju od prodora vode s gornje strane, kao i rješenje za ravnomjernije prenošenje opterećenja na izdužen tlocrt stuba.

Također, dijelovi konstrukcije mosta iznad stubova govore o nastojanju da se udarci vode, koliko je moguće više, svedu na konstruktivno podnošljivu mjeru. Nisu turski mostovi građeni sa usponom s jedne i druge obale prema centru zbog formalnih htijenja, nikome nije moglo činiti zadovoljstvo da se penje uz most i zatim spušta na drugu stranu... Uspon i prelomljena niveleta također su logičan rezultat nastojanja da se most osigura od katastrofe, i to naročito u slučaju visokih voda i poplava. Kod visokih voda most se suprotstavlja bujici kao prepreka, propusna moć mosta u odnosu na profil korita smanjena je – grubo računato – za širinu svih stubova mosta i površinu čeonog zida. Dati što više otvore za proticanje vode i izdići što veći dio pune mase iznad nivoa obala znači omogućiti razlijevanje vode po obalama, umjesto da dođe do njenog prelijevanja preko mosta. Dakle, osjetljiva puna masa, kolikogod to terenske mogućnosti dozvoljavaju, izdiže se iznad zone mogućeg pritiska katastrofalnih voda. Pa ipak, kad se krajem prošlog vijeka Drina za više od jedan i po metar prelijevala preko najviše tačke višegradske čuprije, – Mimar-Sinanova konstrukcija je odoljela vodenoj stihiji, čekajući ratna pustošenja da im podlegne.

Ono što je na jednom mostu najizrazitije u njegovoj konstrukciji, funkciji i formi jesu lukovi i svodovi. Pojmovi su bliski i za mnoge ljude gotovo si-

nonimi; ipak, pod lukom shvatamo, prvenstveno, konturu konstrukcije na njenom presjecištu sa čeonim zidom, tj. na fasadi mosta, gdje nam se svod pokazuje sa svojom debljinom i gdje je njegov geometrijski oblik zakrivljene površine najizrazitiji. Svod je pak podužna zakrivljena ploha koja povezuje lukove na suprotnim čeonim zidovima, odnosno lučnom konstrukcijom, koja je po svojoj geometrijskoj konturi podudarna s lukovima na uzvodnoj i nizvodnoj fasadi mosta, spaja dva susjedna stuba-upornjaka. Luk je, dakle, geometrijska krivulja, a svod zakrivljena ploha, koju definira pravac što klizi po krivulji luka. Razlika pojmova luk i svod očita je i u uobičajenim frazama; kaže se, »most na tri luka« (jer vizuelno, uglavnom, doživljavamo lukove), ali zato »presvoditi« (a ne prelučiti) potok.

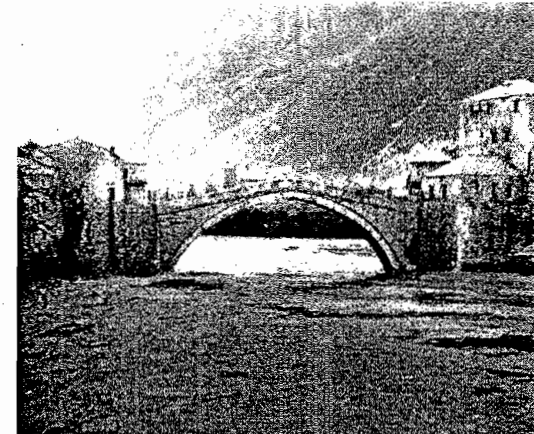
Konstruktivni sistem svodova star je koliko i ljudska historija i iskorištavan je u najrazličitije svrhe. Utvrđenja, cisterne, privredni ili sakralni objekti od mezopotamskih civilizacija, a naročito od Rimljana naovamo koriste se lukovima za formiranje otvora u zidovima, koriste se svodovima kao prokušanom, od vatre sigurnom stropnom konstrukcijom. Zbog svoje svestrane primjene i vrijednosti ove su konstrukcije već veoma davno prodrle i u osnovna saznanja domaćih polupriučениh graditelja, ali su, također, i elementi kojima barataju najbolji arhitekti svog vremena u rasponu od dvije hiljade godina. Razlika između sitnih, geometrijski nepravilnih lukova i svodova na kojima su po Hercegovini izgrađene bezbrojne seoske mlinice i veličanstvenog, sa dūgom upoređivanog luka i svoda mostarskog Starog mosta leži – moglo bi se

reći isključivo – u kvantitetu intelektualnog i materijalnog napora, u vještini i smionosti arhitekta, u kvaliteti obrade i ugradnje, ali konstruktivni sistem u suštini je isti.

Lukovi i svodovi rađeni od kamena su osjetljive konstrukcije, zato su to, po pravilu, – pored stubova – najsolidnije urađeni dijelovi jednog mosta. Ispravno statičko djelovanje konstrukcije zahtijeva da svaki kamen u svodu dobije koničnu formu, tako da su sljubnice između dva susjedna kamena uvijek okomite na geometrijsku krivulju luka, da su jednako široke pri dnu i vrhu, dok su linije istog kamena sa vanjske i unutarnje strane paralelne s geometrijskom krivuljom, tj. čine integralni dio zakrivljenosti luka na donjoj i gornjoj strani.

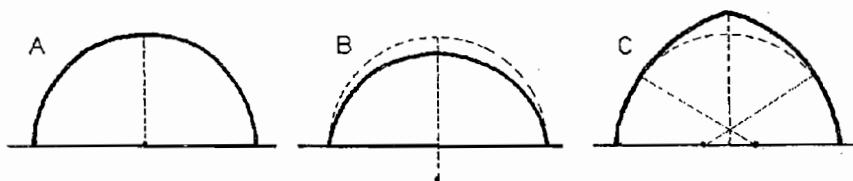
Oblik svoda zavisi od oblika luka, a najčešće je polukružan. Od Rimljana kroz srednji vijek, pa sve do pojave i opšteg usvajanja primjene betona takav oblik je duboko ukorijenjen u tradicio-

Uspon i prelomljena niveleta logičan su rezultat nastojanja da se most osigura od katastrofe u slučaju visokih voda i poplava – primjer visoke vode pod mostarskim mostom.



nalnoj domaćoj arhitekturi. Ovakav polukružni oblik poznat je, isto tako, i iskorišten veoma često i na najmonumentalnijim građevinama. Kao derivacije ove geometrijske firme možemo

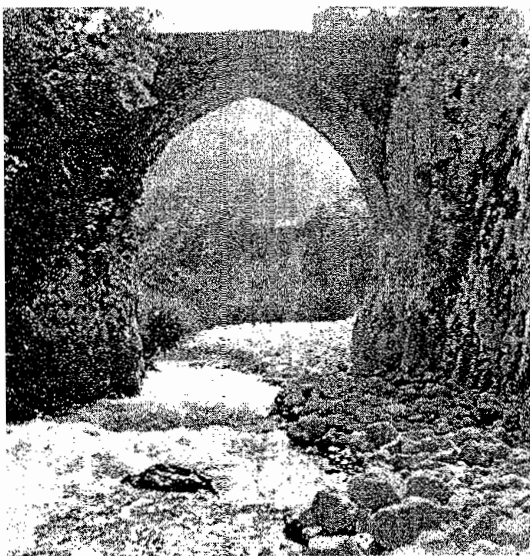
visinom luka (kod čistog polukruga visina luka jednaka je polovini raspona). Lijep primjer turskog mosta sa segmentnim lukovima i svodovima bila je nekadašnja Careva čuprija u Sarajevu,



Shematski prikazi uobičajenih lučnih otvora na našim mostovima: A) polukružni (Plandište); B) ovalno-eliptični (most na Dumanu u Livnu); C) prelomljeni (prema mostu u Višegradu).

tretirati segmentne lukove i svodove, kao i ovalne, odnosno eliptične forme. Segmentan oblik je geometrijski nepotpun polukrug i javlja se tamo gdje raspon koji treba presvoditi nije u odgovarajućoj proporciji sa mogućom

Most na ušću Žepe – između stijena upet je elegantan šiljati luk, forma vrhunskih dostignuća jednog građevinskog umijeća na kulminaciji.



dok polukružne forme možemo naći na najvećem broju sačuvanih kamenih mostova. Ovalna i eliptična forma nastaje, također, u slučaju kad visina luka nije jednaka polovini raspona, a ležišta konstrukcije ostaju horizontalna. Dosta često takva odstupanja možemo konstatirati preciznim mjerenjem na objektima, ali budući da su ta odstupanja najčešće neznatna, mogli bismo čak sa sigurnošću tvrditi da su u mnogim slučajevima posljedica naknadnih deformacija u samoj konstrukciji, usljed slijeganja i sličnih razloga. Primjer pritisnutog ovalnog luka vidimo na Šeherehajinoj čupriji u Sarajevu, i to na krajnjem oknu uz desnu obalu, dok su ostali lukovi polukružni.

Turci su u ovim krajevima, donoseći standardne oblike tada već ustaljene monumentalne osmanlijske arhitekture, afirmisali i turski prelomljeni luk. Prelomljeni luk poznavala je i gotika, ali je broj gotičkih objekata kod nas neznatan i takva konstrukcija nije tokom srednjeg vijeka mogla prodrjeti u domaću narodnu tradiciju. Prelomljeni luk ima po pravilu, dva centra zakrivljenosti, visina luka je veća od

polovine raspona, a izduženost visine ovisi o većem ili manjem ekscentricitetu zakrivljenosti od simetrale osnovice. Pored ovakvog prelomljenog luka Turci se koriste još jednom formom, koja se naročito od polovine šesnaestog stoljeća sreta na prozorima kamene arhitekture i na trijemovima džamija... Čisti polukrug, počev od 60 stepeni naviše, sa jedne i druge strane prelazi u tangentu i tangente se sijeku na simetrali luka. Očito je ovakva forma na kulminaciji turskog arhitektonskog umijeća najviše zadovoljavala ukus, ali izgleda da se sumnjalo u njenu konstruktivnost. Tu, vjerovatno, leži razlog da se kod većih raspona i dalje upotrebljava polukružni i jednostavan prelomljeni luk, a opisani oblik samo za manje raspone na trijemovima i nad prozorima. Kod konstrukcija mostova ovaj luk je upotrijebljen samo iznimno i u dekorativne svrhe, dok su svi konstruktivni šiljati lukovi rađeni iz dva centra zakrivljenosti. Upravo most u Višegradu, inače djelo najvećeg graditelja svog vremena, potvrđuje da je opisani luk s tangentama smatran nekonstruktivnim elementom; na tom mostu lukovi i svodovi koji presvodeju raspone između stubova izvedeni su sa dva centra zakrivljenosti, dok su na čeonim zidovima kao dekorativni elementi plastično formirani slijepi prozori s lukovima tangencijalnog završetka. Inače je činjenica da monumentalnoj turskoj arhitekturi nimalo ne smeta miješanje lukova raznih oblika, pa, npr., na Begovoj džamiji u Sarajevu vidimo segmentne lukove nad ulazima, prelomljene nad prozorima i na trijemu, a polukružne u unutrašnjem prostornom rješenju.

Čak i sasvim površan pregled materijala sa sačuvanih kamenih mostova u Bosni i Hercegovini pokazaće nam da se prelomljeni luk relativno rijetko upotrebljavao. Primijenjen je kod mosta na Žepi, na višegradskom, konjičkom... Na ogromnoj većini objekata iskorišten je, naprotiv, polukružni luk, eventualno nepotpun polukrug pa bismo ga, gotovo, mogli uzeti kao osnovno pravilo. Primijetimo, međutim, da je prelomljeni luk upotrijebljen upravo na najvećim, najskupljim, na tehnički najdotjeranijim gradnjama; znamo, odnosno pretpostavljamo da su ih realizirali vodeći arhitekti carstva – prema tome, to su forme vrhunskih dostignuća jednog građevnog umijeća na kulminaciji. To je, dakle, stil najvišeg ukusa, koju donosi Dar-ul-hendese – Kuća inženjerije, preteča turskog Tehničkog univerziteta, osnovana pod rukovodstvom graditelja višegradskog mosta upravo iste godine kad je jedan od njegovih najtalentiranijih đaka završavao mostarski most, na kome ipak nije primijenjena prelomljena već polukružna linija luka.

Polukružni luk bio je daleko više ukorijenjen u opšteprihvaćenoj tradiciji građenja; njime su dobro vladali i domaći, manje školovani graditelji. Pored toga, i prelomljeni luk često je toliko blag da prelom gotovo ni ne zamjećujemo. Polukružni luk nadživljava prelomljeni zahvaljujući snazi domaće tradicije, zahvaljujući relativno rijetkom angažiranju arhitekata iz centra, zahvaljujući, konačno, pobjedi polukružnog luka na zapadu nastupom renesanse, kao i utjecaju zapada na afirmaciju turskog baroka u osamnaestom stoljeću, kada je i u centru carstva ponovo prihvaćen polukrug. Kad pri

jednoj rekonstrukciji Ali-pašina mosta kod Sarajeva pjesnik u gizdavim stihovima njegove lukove upoređuje s izvrnutim slovom »kaf«, to očito govori da se ukus promijenio i da u tom momentu vidi ljepotu u jednom polueliptičnom obliku, – a taj je oblik upravo posuđen iz baroknog inventara.

Most u Plandištu, sarajevski kameni mostovi, mostovi na Buni, mostovi na Bregavi, kao i veoma veliki broj manjih mostova širom Bosne i Hercegovine imaju, po pravilu, polukružne lukove. Raspon njihova nastajanja od Rimljana i srednjeg vijeka pa do kraja devetnaestog stoljeća najrječitije govori da je – eliminišući vrhunska djela carigradskih graditelja – upravo ova geometrijska forma luka i svoda najčešći oblik, primijenjena u varijacijama s više ili manje umješnosti, ali kao oprobana i sigurna.

Polukružni luk na mostovima preovladava, a naročito je bio ukorijenjen u opšteprihvaćenoj domaćoj tradiciji gradjenja; njime su dobro vladali hercegovački kamenari. Kriva čuprija u Mostaru.



Imajući u vidu osjetljivost lučne konstrukcije, stari graditelji su izvedbi lukova i svodova posvećivali izuzetnu pažnju. U izboru materijala vidimo da koji put u donjim dijelovima mosta upotrebljavaju punije vrste kamena, naročito čvrst puni krečnjak, dok su gornji dijelovi, prvenstveno svodovi, rađeni od sedre, kao lakšeg materijala. S obzirom na konstruktivni značaj tzv. ključnog kamena u svodu (a možda i iz dekorativnih razloga), završni redovi klesanca rađeni su koji put od krečnjaka, pa se usljed drugačije strukture i boje materijala i optički izdvajaju od sedre (Šeher-Čehajina čuprija u Sarajevu, Konjička čuprija itd.). Naročito efektu kombinaciju vidimo na Kozjoj čupriji, gdje su lukovi, svod i okviri olakšavajućih otvora izvedeni u okerastoj sedri, a ostali dijelovi u bijelom sarajevskom krečnjaku.

Da bi konstrukcija djelovala što homogenije, da bi bila sposobna da primi ne samo tlačna već i eventualna vlačna naprezanja, upotrebljavao se sistem povezivanja klesanaca pomoću spona od kovanog željeza. Spone, ili kako ih narod naziva »pijavice«, utvrđene su u dva susjedna kamena zalijevanjem rastopljenim olovom i utrošak olova u jednoj solidno izvedenoj lučnoj konstrukciji bio je prilično velik. Ista tehnika »pijavica« zalivenih olovom korištena je ne samo u svodu već i na drugim dijelovima, pa je tu i tamo ostajala vidljiva i na površini, naročito kod ograda. Naprotiv, malter, i to, po pravilu, krečni sa primjesom zemlje crvenice (boksit, alumo-oksidi), upotrebljavan je kod gradnji na višem tehničkom nivou u neznatnim količinama, jer se težilo krupnim klesancima i pomno obrađenim minimalnim spojnica. Ra-



Na Kozjoj čupriji kod Sarajeva vidimo izrazito traženje kolorističkih efekata, koji proizlaze iz primjene dvaju materijala: sedre i bijelog krečnjaka.

zumljivo, u rustikalnijim primjerima, naročito kod seoskih mostića, bilo je primjene maltera i u većim količinama, a možda i zidanja u suho. Površinska kalcifikacija u nekim slučajevima, ispranost fuga u drugim i fugiranja novijeg vremena u trećim gotovo, po pravilu, onemogućuju jasno sagledavanje načina korištenja veznih sredstava na starim mostovima.

Čeoni zidovi, oslanjajući se na stubove i svodove na uzvodnoj i nizvodnoj strani, definiraju oblik mosta u njegovim fasadama i niveleti staze, koja preko mosta povezuje dvije suprotne obale. Plastično se čeoni zidovi izdvajaju od ostalih dijelova mosta time što se kao ploha izvlače za 3–5 cm preko čeonih klesanaca svodova, a sa gornje strane završavaju profiliranim vijencem. Sa uzvodne i nizvodne strane uz čeone zidove se vežu, poput kontrafora,

piramidalni završeci stubova. Pune plohe između svodova, vijenca i završetka stuba koji put su, također, plastično razrađene, i to naročito olakšavajućim otvorima. Kao tehnički problem, čeoni zid nije tako osjetljiva konstrukcija poput svoda i može se primijetiti da se njegovoj izvedbi u mnogim slučajevima posvećivala manja pažnja. Klesanci najčešće nisu tako pomno obrađeni kao u svodu, odnosno i kod bolje obrade nisu ujednačeni po veličini, pa su uočljive znatne razlike između sitnijih i krupnijih komada. Također, izgleda da je kamanje u čeonim zidovima, po pravilu, samo sa lica bolje obrađeno, a u dubini samo priklesano ili neobrađeno uklopljeno u ispunu mosta; sama ispuna je, opet, ne naročito pažljivo naslagan, gotovo nabacan, neobrađen kamen, sa puno maltera, dapače zemlje – u cjelini slabô

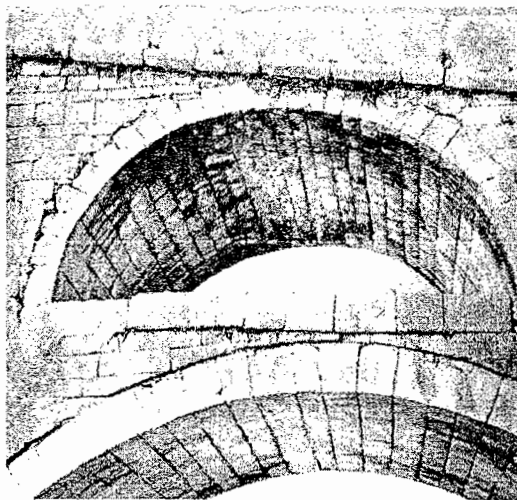
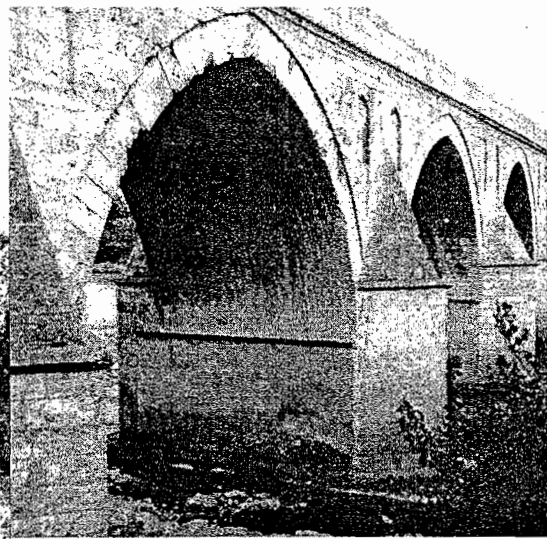
Na čeonim zidovima klesanci najčešće nisu tako pomno obrađeni kao na svodovima, te nisu ujednačeni po veličini. Grabovica.



povezana masa materijala koji se našao pri ruci. U ovo smo se mogli uvjeriti kod demontaže mosta na Žepi, a još ranije na nekim od razorenih mostova, kao i u toku nekih opravaka. Međutim, kod izuzetno fine i delikatne izvedbe mostarskog mosta čeonii zidovi imaju svoju tačno određenu debljinu, te su gotovo isto tako dobro obrađeni prema unutra kao i prema vani.

Olakšavajući otvori na čeonim zidovima mosta, izvedeni najčešće u vidu okulusa ili u nekoj drugoj formi, pojavljuju se samo na nekim od većih objekata. Pored toga što djeluju statički povoljno, jer smanjuju nepotrebno opterećenje svodova ispunom, oni imaju i funkciju pomoćnih propusta kod katastrofalnih voda, čime se, u izvjesnoj mjeri, smanjuje pritisak vodene stihije na čeonii zid. Veoma izrazite olakšavajuće otvore u obliku okulusa ima

Dio fasade višegradskog mosta sa dekorativnim plitkim nišama, koje asociraju na olakšavajuće otvore na dva sarajevska i na trebinjskom mostu.



Jedan od olakšavajućih otvora na Arslanagića mostu.

Kozja ćuprija više Sarajeva: dva takva okulusa, promjera preko tri metra, ukomponirana su približno simetrično oko luka kojim je presvođeno riječno korito. Manje okuluse nalazimo na Latinskoj ćupriji u Sarajevu. Velike olakšavajuće otvore polukružnog oblika sa horizontalnom bazom nalazimo na Arslanagića mostu kod Trebinja. Donekle sličnu funkciju imaju manji propusti ispod prilaznih rampi, koji su kod niskog i normalnog vodostaja na suhom, a kod visoke vode služe za olakšavanje pritiska (Mehmed-paše Sokolovića Most u Višegradu).

Olakšavajući otvori nisu redovita pojava. Koji put oni se svode na simboliku koja prelazi u plastičnu dekoraciju, kao što je ritmički red plitkih niša u obliku prozora sa šiljatim lukom, i to po dva iznad svakog stuba, na višegradskom mostu. Najčešće nema ni ovakvih ukrasa, već su čeonii zidovi pune glatke

plohe koje pridržavaju ispunu u jezgri mosta.

U nekim slučajevima, međutim, graditelj je uviđao da ispunu jezgra mosta materijalom predstavlja opasno i nepotrebno opterećenje na osjetljivoj konstrukciji svoda. Dok se graditelj Kozje ćuprije tog suvišnog opterećenja riješio velikim olakšavajućim otvorima, graditelj mostarskog »čudesnog svoda« stvorio je olakšanje u unutrašnjosti, tj. između čeonih zidova. Umjesto ispune između dva čeonii zida ovdje je sagrađen, paralelno s njima, jedan srednji zid i na taj način nastale su dvije paralelne šupljine, koje su ispod kaldrme na mostu zasvođene, a čija visina od sredine mosta prema krajevima raste kako krivulja pada. U poređenju s punim jezgrom na ovaj način se dobilo

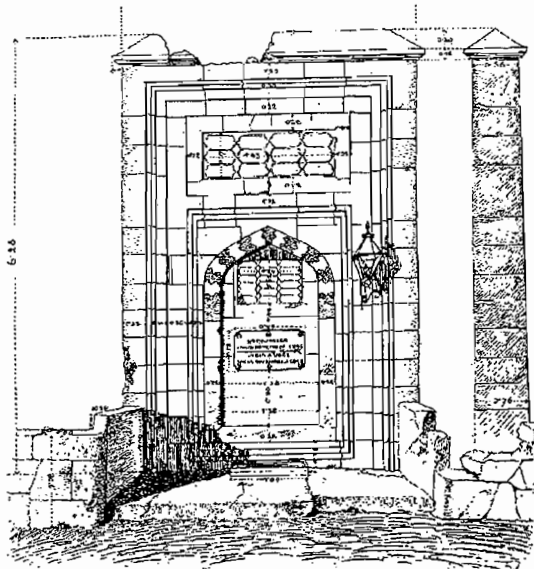
Karakterističan način zidanja i povezivanja željeznim sponama (detalj čeonog zida Mosta na Žepi)



Jedna od unutarnjih kaverni mostarskog Starog mosta, gdje je voda četiristogodišnjim radom stvorila svoje stalaktitne ukrase.

olakšanje na svodu za oko 40%, a u odnosu na olakšavajuće otvore u vidu okulusa ovo rješenje ima prednost jer daje ravnomjernije opterećenje mase čeonih zidova i jezgra na svod nego što je to slučaj, na primjer, sa Kozjom ćuprijom. Otkriće ovih unutarnjih kaverni u mostarskom mostu doprinijelo je razjašnjenju njegovog statičkog sistema, jer su svi raniji računi rađeni uz pretpostavku da je jezgra puna, davali rezultate koji nisu mogli zadovoljiti uslove stabilnosti građevine.

Čeonii zidovi, po pravilu, završavaju redom horizontalno položenih ploča, koje prema vanjskoj strani formiraju vijenac, obično sasvim jednostavno profiliran, a preko jezgra se produžuju u kaldrmu. Vijenac oštro ocrtava niveletu staze, budući da je, u neku ruku, njen sastavni dio. Često sličnim profilom



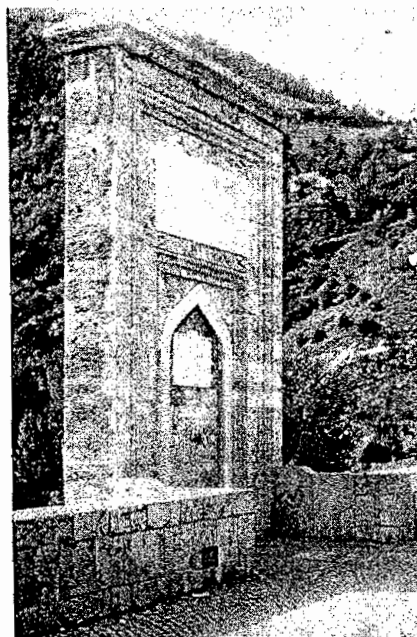
Crtež portala sa višegradskog mosta nastao prije I svjetskog rata. Današnji, rekonstruirani portal u nekim detaljima se razlikuje od ovog. Na portalu se vidi, pored dva turska tariha, i austrijska ploča, kojom je označen maksimalni vodostaj pri poplavi 1896. godine.

završavaju i stubovi mosta na prelazu u svod, odnosno u piramidalni završetak istaka stuba, no budući da svod uvijek ne počinje na istoj visini na kojoj i piramidalni završeci istaka, te budući da ti donji vijenci ne djeluju povezano, u opštem dojmu mosta oni nisu toliko izraziti koliko završni vijenac na čeonom zidu. Ploče završnog vijenca dobro su vezane željeznim trnovima za posljednji red kvadera čeonog zida, a na njih, opet sa gornje strane, također trnovima zalivenim olovom, učvršćena je kamena ograda mosta – korkaluk.

Ograda je najčešće rađena od velikih kamenih ploča, vertikalno postavljenih na horizontalne ploče vijenca i međusobno povezanih kamenim pijavicama zalivenim olovom. Ove ploče su visoke za čitavu visinu ograde, tj. 80 cm do jedan metar, debele cca 20 cm, a duge koji put i do dva metra. Lijepo klesane

od biranog kamena, izbijeljene suncem i kišom, djeluju poput ukrasa na objektima na kojima su još sačuvane. Na žalost, dobar dio objekata je izgubio svoj prvobitni korkaluk i ima danas neke manje harmonične završetke, bilo da se radi o kamenim zidovima kakvim je, napr., zamijenjen korkaluk višegradskog mosta, bilo, pak, da se radi o željeznim ogradama kakve imaju stari sarajevski mostovi. Ovdje treba napomenuti da je korkaluk primjenjivan, opet, pretežno na bolje građenim objektima. Mnogi seoski manji mostovi ne samo da nemaju ograde nego se čini da je nikada nisu ni imali, ili je, moguće, bila od drveta, pa je već davno nestala bez traga; u drugim slučajevima, opet, ograda je od početka zidić rađen u istoj

Današnji izgled portala na Višegradskom mostu (restauriran 1952/3. g.).

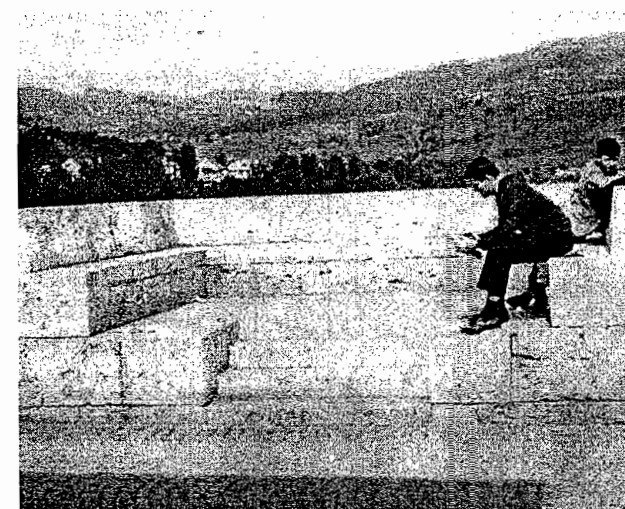


tehnici kao i čeonim zidovi i kao takav, po pravilu, nije vijencem diferenciran i odvajen; on djeluje kao sastavni dio čeonog zida (Čuprija u Stocu).

Obično u vezi s korkalukom na izvjesnim većim i reprezentativnijim mostovima javljaju se i izvjesni dodatni arhitektonski elementi, u prvom redu portali za natpise i sofe za odmaranje. Na jednom od središnjih stubova,

višegradski rekonstruiran 1953. god. Sofe za odmaranje sa klupom od kamena obično su postavljane nasuprot portalu sa nizvodne strane; do danas u prvobitnoj formi nije sačuvana nijedna, a na višegradskom mostu je dosta pedantno rekonstruirana.

U starijoj literaturi možemo naći crteže, kao i pisane podatke o tomu kako su se na višegradskom i na Arsla-



Sofa na višegradskom mostu

obično sa uzvodne strane, diže se na ogradi nadozid, koji je prema stazi na mostu, dakle prema gledaocima, dekorativno raščlanjen profilima i lukovima, u čijem je središnjem dijelu smješten natpis (ili natpisi) u vezi sa gradnjom objekta. Proporcija ovog nadozida po pravilu je vertikalna pravougaonik, koji podsjeća na neka slijepe vrata, pa smo ga u nedostatku adekvatnog termina nazvali portalom. Ovakve portale imao je višegradski most, most u Konjicu i Careva čuprija u Sarajevu; sva tri su srušena, ne stihijom već ljudskom rukom, a jedino je

nagića mostu na samoj njihovoj sredini nalazile stražarnice u vidu manjih kula ispod kojih se prolazilo. Ove stražarnice, međutim, nisu nikada bile sastavni dio kompozicije mosta; nastale su, vjerovatno, u doba nemira u Srbiji i Crnoj Gori i nestale kad za njih više nije bilo opravdanja. Jedinu sačuvanu stražarnicu, koja, opet, nije sastavni dio kompozicije mosta, imamo na prilazu mostarskom mostu sa desne obale Neretve.

Na kraju da se zadržimo na dijelu mosta sa kojim počinje građenje, nevidljivom, ali veoma važnom ele-

mentu. Temeljenje mostova složen je i delikatna problem. U lučnim konstrukcijama javljaju se kose sile, koje prenoseći opterećenje od konstrukcije na njene ležajevе ne samo da na te ležajevе vrše vertikalni pritisak već teže i da ih razmaknu. Nije zato rijedak slučaj da su svodovi, kupole i druge lučne konstrukcije u zgradama, usljed takvih kosih naprezanja, pomjerile zidove na koje se oslanjaju prema vani, pa, eventualno, dovele i do rušenja konstrukcije. Stari graditelji su to znali, pa su, npr. kod trijemova na džamijama, sve lukove u srim njihovim stopama povezali zategama od kovanog željeza: ove zatege preuzimaju horizontalnu komponentu naprezanja u luku, dok se

Dio krilnih zidova mostarskog Starog mosta.



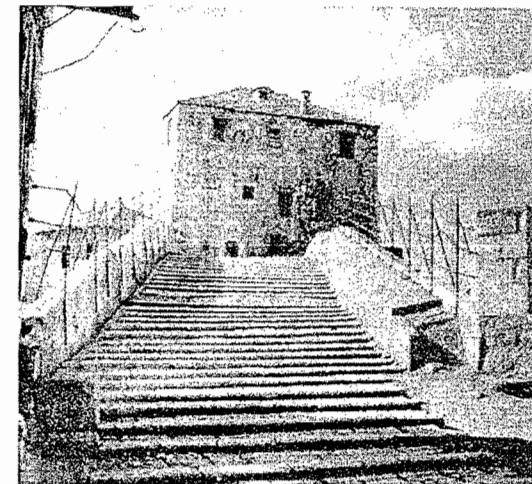
vertikalna komponenta prenosi dalje preko stubova na temelj. Slična naprezanja, koja djeluju u svim pravcima od centra, proizvode i kupole, pa su stari graditelji, po pravilu, u osmougaoni tambur ispod kupole ugrađivali sistem jakih drvenih hatula, povezanih u prsten, koji je preuzimao sile zatezanja, dok je zid preuzimao sile pritiska. Rušenje pojedinih kupola, kao i pukotine na potkupalnim građevinama, isključivo su rezultat dotrajlosti hatula u tamburima. Kod svodova na mostovima ni zatege od željeza ni nekakve hatule ne dolaze u obzir. Problem prihvatanja kosih sila trebalo je zato rješavati u samoj konstrukciji oporaca koji te sile prenose na nosivo tlo, na kome je objekt sagrađen. Kod izbora mjesta za most na jedan svod upravo je zbog toga bilo posebno važno da se nađe takav položaj gdje na obje obale postoji čvrsta stijena, koja može prihvatiti kose sile u svodu. Bočni pritisak bio je, dapače, važniji od vertikalnog, most je između dvije stjenovite obale djelovao svojim kosim naprezanjima više kao razupora nego kao normalan teret. Što je raspon veći, to su i sile veće, pa je i problem njihova prihvatanja u temeljnim stopama ozbiljniji. Samo čvrst masiv stijene sa jedne i druge strane bio je garancija stabilnosti, a bočni pritisak, kako smo već konstatovali, važniji od vertikalnog. Karakter luka kao razupore između dvije obale naročito je uočljiv kod mosta na ušću Žepe, čija konstrukcija počinje visoko iznad kanjona, u stijenama koje se gotovo vertikalno dižu uvis. Realizacija mostarskog mosta ne bi bila uopšte moguća da desno i lijevo nije bilo kamenog masiva, a podzide i krila mosta prvenstveno treba shvatiti kao

zaštitu temeljnog masiva od bujice, a ne kao direktnu temeljnu konstrukciju.

Kod mosta koji ima više uzastopnih lukova u svakoj lučnoj konstrukciji nastaju ista kosa naprezanja. Na stubu između dva približno jednaka svoda susreću se dvije približno jednake kose sile. Njihove horizontalne komponente, suprotne po smjeru, a približno jednake po veličini, međusobno se poništavaju, a njihove vertikalne komponente se preko stuba prenose na temeljnu stopu. Na taj način je u nizu svodova stvorena ravnoteža sila. Samo krajnji svodovi svojim horizontalnim komponentama pritišću na obale, pa je tu potreban solidan oslonac na stijeni, a ako ga nema, onda nastupnom rampom, krilnim potpornim zidovima, ili na neki sličan način valja formirati oporac koji će zadovoljiti naprezanja koja se pojavljuju.

Direktni kontakt s terenom stari graditelji su najčešće izvodili na čvrstoj stijeni i, po mogućnosti, izvan vode. Kod mosta sa više otvora za stubove u vodi poželjna je bila podvodna stijena na nevelikoj dubini. No kako stjenovitih podvodnih grebena često nije bilo, to je trebalo pronaći drugi pogodan način za temeljenje na manje sigurnom tlu i za ravnomjerno slijeganje konstrukcije na nesigurnom terenu. Roštilji od masivnih hrastovih greda u temeljnim konstrukcijama stubova višegradskog mosta dokumentuju način tehničkog obezbjeđenja temeljne konstrukcije na nedovoljno čvrstoj podlozi, a drveni podovi ispod nekih sarajevskih mostova su dokaz da se mislilo na obezbjeđenje takve nesigurne podloge od podlokavanja.

Na kraju ovog poglavlja pokušaćemo da sumiramo neke osnovne tehni-



Kaldria na mostarskom mostu. Poprečni pragovi obezbjeđivali su sigurnije kretanje po kosini nivelete, a gusto slaganje kamena u malteru doprinosilo je bržem otjecanju oborinske vode sa površine i njenom minimalnom prodiranju u samu konstrukciju.

ke podatke o našim starim kamenim mostovima.

Do danas je u Bosni i Hercegovini sačuvano ukupno dvanaest starih mostova na jedan luk. Moglo ih je biti do dvadesetak.

Među tridesetak mostova sa dva i više otvora, čijom smo dokumentacijom raspolagali, najviše je lukova imao most Rustem-paše Hrvata na Željeznici (15), zatim Daniel-pašin na Buni (14), pa Sokolovićev u Višegradu (11). Po sedam lukova imali su mostovi u Plandištu i u Kosoru, šest most u Konjicu, po pet Šeheriya u Sarajevu, Karađozbegov u Blagaju, dva mosta u Stocu, te mostovi u Ocrkavliju i na Šuici. Arslanagića most, Careva i Latinska čuprija u Sarajevu, kao i dva manja mosta u zapadnoj Hercegovini građeni su na četiri luka. Na-

jveći broj objekata ove vrste građen je na tri, a u manjem broju na dva luka.

Luk najvećeg raspona ima Stari most u Mostaru (27,70 m), zatim Arslanagića most (18,60 m), Kozja ćuprija (17,60 m), most u Klepcima (17,52 m), te Višegradski (14,80 m). Najdulji od svih naših mostova je Višegradski (179,5), zatim Konjički (102), pa Daniel-pašin na Buni (101). Izgleda da je širina mosta po pravilu određivana prema intenzitetu prometa – najširi je opet Višegradski.

Kod mostova sa više lukova omjer između mase stupova i propusta za vodu kreće se od oko 1:7 do oko 1:3. Od većih mostova najpovoljniji omjer stubova i otvora imao je Arslanagića most (8,15:62,30 m), zatim sarajevski mostovi (Šeherija 9,8:37,6; Latinska 7,8:28,4), dok je na Višegradskom mostu taj omjer relativno nepovoljan (46,57:132,87).

Među značajnijim bosanskohercegovačkim mostovima najbolje su sačuvani u izvornom materijalu i obliku Kozja ćuprija, most u Plandištu, Stari most u Mostaru, most u Klepcima i Ćuprija u Stocu.

Konstruisanje mosta, naročito na većem rasponu, bilo je uvijek veoma

ozbiljan tehnički problem. Iako su elementi mosta u toku vremena poprimili vrijednost standarda i tipa, njihovo organizovanje u konkretnu građevinu, od slučaja do slučaja, moralo je jako varirati, jer su utjecali prirodni uslovi u mnogo jačoj mjeri nego na bilo kojoj drugoj vrsti objekata. Problemi hidrodinamičnih udara, iznenadnih visokih voda, nesigurnih temelja u terenu pod vodom, kosih naprezanja u svodovima, bez sumnje su nebrojeno puta zagorčali život graditeljima starih mostova. Legenda nam priča da je graditelj mostarskog mosta, u momentu kad je trebalo skinuti skelu, sjeo pod most spreman da dočeka smrt ako njegovo ostvarenje, do tada neviđeno po smionosti svoje koncepcije i eleganciji linije, popusti.

Skupo je trebalo plaćati empiričke spoznaje zakona koji su te čudesne svodove držali u zraku, teško je bilo ukrotiti snažne bujice. Plaćalo se to ne samo materijalnim već i ljudskim žrtvama. Narod koji je to gledao, patio i preživljavao strahote zajedno s graditeljima našao je i jednostavno – doduše iracionalno – objašnjenje: vilinsku čud.

Most kao građevina od drveta

Rekli smo već u prethodnim poglavljima da nam se do danas nije sačuvao nijedan drveni most iz vremena prije austrougarske okupacije. Međutim, upravo ovaj materijal, kojim je Bosna i Hercegovina obilovala ranije još mnogo više nego danas, bio je najpogodniji i najlakše dostupan, pa prema tome, i najviše upotrebljavan za sve one mostove kod kojih se nije posebno težilo monumentalnom ostvarenju. Studija o mostovima u našoj zemlji bila bi zato zaista, polovična ako i ove objekte ne bismo obuhvatili, razumljivo u okviru materijala koji su dostupni.

Drvenih mostova bilo je veoma mnogo, počev od malih objekata na potocima i rječicama do takvih konstrukcija koje su zadovoljavale potrebe na najvećim rijekama, kao što su Drina, Bosna, Vrbas, Una i Neretva. Kad bismo bili u stanju samo da evidentiramo sve te objekte, zbir bi, sigurno, iznosio više stotina, možda i preko hiljadu mostova i mostića. Kao potvrdu za ovu tvrdnju citiramo Kreševljakovića, koji samo za Sarajevo konstatuje da su tu bila četiri veća drvena mosta na Miljacki i do *pedesetak* manjih preko Moččanice, Bistrika i drugih potoka.²³

Najpotpuniji stariji pregled mostova u Bosni i Hercegovini ostavio nam je krajem osamnaestog stoljeća jedan aus-

trijski uroda. Zastavnik Božić došao je u Bosnu 1785 g. u pratnji tada naimenovanog bosanskog biskupa, te je prokrstario čitavu sjevernu, zapadnu i centralnu Bosnu kao i najveći dio Hercegovine. U svom detaljnom izvještaju on opisuje gradove i naselja, a posebno obraća pažnju na utvrđenja i komunikacije, kao i na objekte od značaja za smještaj i snabdijevanje vojske – mlinice i hanove. S posebnom pedanterijom on bilježi svaki mostić na koji je naišao, za koje najčešće konstatuje da su uski i u slabom stanju, te im skoro bez izuzetka daje dimenzije u koracima. Za izvjesne mostove koji su u ovoj knjizi spomenuti Božić je bio jedini izvor. Ako, međutim, analiziramo njegov izvještaj sa stanovišta materijala kojeg on po pravilu također navodi, konstatiramo da su ogromnu većinu činili upravo objekti izvedeni od drveta, pa su kao takvi u ovim – za naše krajeve izuzetno teškim vremenima, bili trošni, dotrajali, skoro neupotrebljivi.

Odstupajući od naše sistematizacije po slivovima ovdje ćemo, prema Božićevom itinereru najkraće registrirati drvene mostove na koje je naišao:

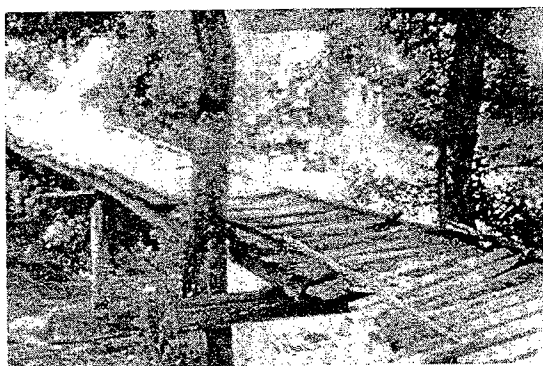
- U Bihaću, tri – jedan 17 koraka dug, 3 širok; drugi 200 koraka dug, 5 širok; treći 70 koraka dug, 6 koraka širok.

- Na putu iz Ključa za Velećevo – 70 koraka dug, 4–5 koraka širok.

²³ H. Kreševljaković, Vodovodi, str. 197.

- Na Podrašničkoj rijeci.
- Na Čađavici – 5 koraka dug, 3 širok.
- Od Mrkonjić Grada prema Jezeru – 2 mostića od 4–5 koraka dužine.
- U Jezeru dva – po 30 koraka dugi, 3 široki.
- Na putu od Jezera za Jajce – 16 koraka dug.
- U Jajcu – Viseći 8 koraka dug; drugi 60 koraka dug, 4 širok; treći 2x15 koraka dužine, 3 širine.
- Na Riki – 10 koraka dug.
- Kod Karaule.
- Na Lašvi (Kaunička ćuprija) – 45 koraka dug, 5 širok.
- Pred Busovačom – 5 koraka dug.
- Od Busovače prema Kiseljaku – kod Nadžakova hana, 10 koraka dug; kod Solina hana; kod hana Bilalovca, 4–5 koraka dug.
- Fojnička ćuprija – 50–60 koraka duga.
- Kod Rakovice, na Kreševčici – 14 koraka dug.
- Na Lepenici – 30 koraka dug.
- Od Blažuja prema Plandištu kod Omarića hana – 25 koraka dug, vjerovatno na Zujevini.

Primitivna konstrukcija drvenog mosta kakva se može naći po zabačenim selima.



- Jedan loš drveni, 40 koraka dug, 4 koraka širok.
- Kod Reljeva na Bosni loš drveni most.
- Na Uni u Novom dva mosta, 4 koraka široki, od kojih jedan 100 koraka a drugi 70 koraka dug.
- Istočno od Novog prema Sani – 25 koraka dug, 3 širok. Na 100 koraka od ovog most preko Sane 160 koraka dug i 4–5 koraka širok.
- Od Blagaja prema Prijedoru – 8 koraka dug.
- U Prijedoru dva – jedan 160 koraka dug, 3,5 koraka širok, drugi 90 koraka dug i 4 koraka širok.
- Od Prijedora prema Kozarcu na tri mjesta prelazi se preko malih mostića.
- Na putu od Kozarca za Banjaluku jedan loš most 14 koraka dug i 3–4 koraka širok.
- U Banjaluci su 3 mosta. Kaštelu vodi most 16 koraka dug i 4 koraka širok. Na jugoistočnoj strani jedan 65 koraka dug, 5 širok, prilično dobar.
- Od Bos. Dubice prema Maglaju prelazi se preko dva mostića na potocima.
- Most na Dragačaju, na putu Trn-Banjaluka.
- Idući od Banjaluke, preko Kale, na Mrkonjić, nedaleko vrela prelazi se 15–16 koraka dug most.
- Od Novoselije prema Jubačevu loš drveni dug 25 koraka.
- Od Skender Vakufa na Vitovlje prelazi se Veliki Ugar preko 32 koraka dugog i 4 širokog mosta.
- Blizu Kulen Vakufa – jedan 85 koraka dug i 3 širok i drugog 10–12 koraka dug.

- Sanski Most – 140 koraka dug i 5 širok, u lošem stanju.
- Na potoku Čađavici – 28 koraka dug i 3 širok.
- Na putu od Doboja na Kotorsko – 20 koraka dug.
- Na potoku Rudešnica – 20 koraka dug.
- Kod Vranduka – Han Golubinje – 20 koraka dug.
- Zenica – 200 koraka dug i 6 koraka širok.
- Podlugovi, na Stavnji, 20 koraka dug.
- Između Tolise i Žabara na Brišnici – 50 koraka dug, loš most.
- Tuzla – 12 koraka dug most.
- Derventa – 16 koraka dug i 3 koraka širok. Na Ukrini 50 koraka dug novosagrađeni most.

Napominjemo da smo ovdje dali samo važnije objekte od blizu stotinu drvenih mostova koje je ovaj austrijski uroda registrirao.

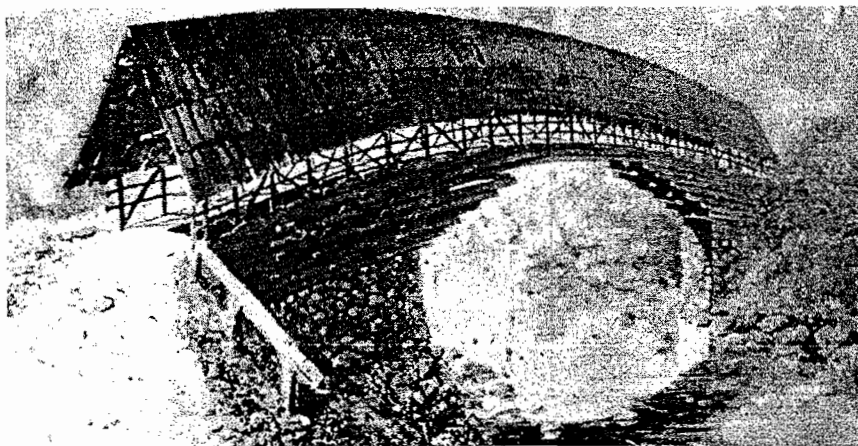
Drvene mostove možemo, kao i kamene, prvenstveno podijeliti na mostove sa jednim otvorom i sa više otvora (kontinuirana konstrukcija preko više ležajeva). Kod mostova sa jednim otvorom, po pravilu, drvena konstrukcija počinje iznad vode na čvrstoj priobalnoj stijeni ili na podzidu, čime se izbjeglo najnepovoljnije mjesto u konstrukciji, a to je mjesto stalnog kvašenja i sušenja drveta na granici vodostaja. Kao podvrsta drvenih mostova s jednim rasponom značajni su pokretni mostovi pred ulazima u tvrđavu.

Mostovi u vidu kontinuiranih konstrukcija preko više ležajeva mogu se, također, podijeliti u dvije grupe, i to na mostove podignute na stubovima pobjenim u korito rijeke (na šipovima), te na pontonske mostove.

Na osnovu uzgrednih zabilješki, na osnovu kojih, najčešće, tek konstatujemo postojanje objekta, nemoguće je reći na koji način je bio riješen pojedini od drvenih mostova. Zato ćemo se zadovoljiti da konstatujemo određivanje najvažnijih položaja na kojima su pojedini objekti stajali, ko ih je i kada podigao; tek da damo sumaran opis karakterističnih tipova.

Više drvenih mostova bilo je na Drini: u Foči, u Goraždu, u Višegradu, u Srebrenici. Na prva tri mjesta postojali su već u šesnaestom stoljeću. Na Bosni u Visokom prva konstrukcija drvenog mosta podignuta je već u petnaestom stoljeću da bi kasnije u više navrata bila obnavljana. Mehmed-paša Kukavica, bosanski vezir iz polovine osamnaestog stoljeća, koji je – prema arhivskim podacima – podigao najveći broj mostova u ovoj zemlji, izgleda da je sve svoje objekte ove vrste podigao na mjestima u to vrijeme dotrajali starijih drvenih mostova; njegovi objekti također su građeni od drveta i davno ih više nema. Na Vrbasu, u samoj Banja Luci, već u šesnaestom stoljeću nastala su tri drvena mosta, sva četiri velika mosta na Uni, koje smo zabilježili, također su bili drveni. Pa i na Neretvi u Konjicu prije izgradnje kamenog mosta izgleda da je stajao drveni most.

Da čitaocima donekle dočaramo sliku jednog turskog mosta na šipovima i drugog pontonskog, korist ćemo se opisima Evlije Čelebije, sa svom njegovom slikovitošću i pretjerivanjima. Opisi se, na žalost, ne odnose na objekte u Bosni i Hercegovini, ali će, svakako, djelovati neposrednije od slike koju bismo mi mogli hipotetički iskonstruisati. Oba opisa odnose se na turske



Akvarel koji nam prikazuje stari drveni most na Prači.

mostove na rijeci Dravi. Evo šta kaže o mostu na šipovima:

»...Zemljište oko toga mosta je močvarno i podvodno. Sa svih strana postavljeni su i pobodeni tako debeli hrastovi direci da ih dva čovjeka jedva mogu da obuhvate. Na sredini mosta, s desne i lijeve strane, nalaze se visoki kiosci za odmaranje putnika i prolaznika, a napravljeni su od drveta. Kojih deset koraka prostora na mostu, računajući od tih odmarališta, jeste pokretljivo. Tu boravi gradska posada i od trgovaca koji dolaze i prolaze naplaćuje mostarinu (badž?) koja pripada državi. Uveče oni dižu taj pokretni dio mosta na točak i tako zatvaraju prilaz mostu. Sa obje strane mosta nalazi se ograda načinjena od direka...²⁴«.

A evo opisa pontonskog mosta:

»Na mjestu gdje ova rijeka protiče ispod grada nalazi se ravno četrdeset lađa koje su povezane jedna za drugu gvozdenim lancima. Tu se upotrebljavaju lanci debeli kao ruka zato da ih dušmanin ne bi presjekao. Na tih četrdeset lađa podignut je jak drveni most; dug je sto šezdeset koraka, a nalazi se na tijesnom bogazu. Sa obje

strane mosta nalaze se čvrste i utvrđene kapije. Čuvari, pasvandžije i stražari svako veče vežu gvozdenim lancima dvije tulumbar-lađe, koje se nalaze na sredini mosta. Oni tu drže stražu naizmjenično sve do zore, tako da ni ptica ne može proletjeti, pa ni orao ni soko ne može proći.«²⁵ Iako je opis uzet sa Drave, ima se utisak da bi, apstrahirajući kićenost i pretjerivanje Evlijina stila, i most što ga je Ferhad-beg Sokolović 1577. godine podigao na Uni da prevede vojsku u Hrvatsku morao izgledati nekako tako.

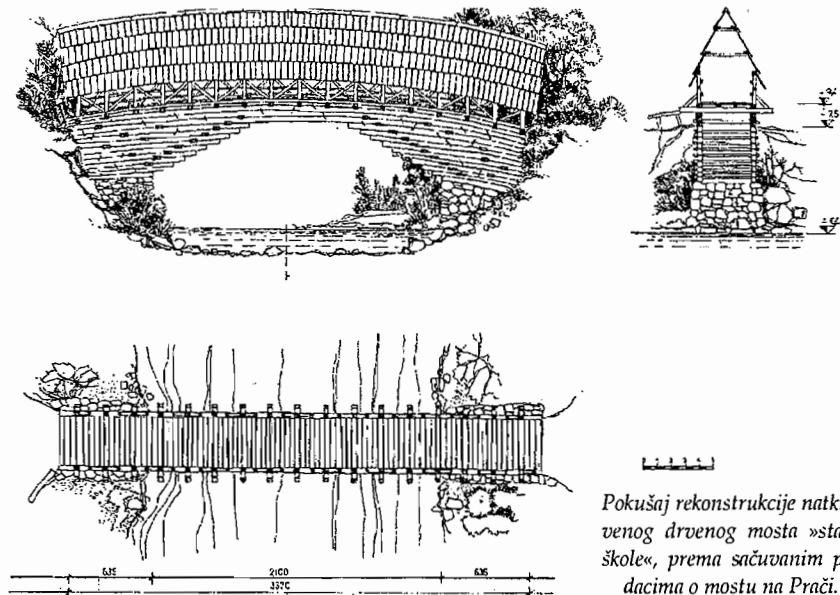
O pokretnim visećim mostovima sačuvani su, također, izvjesni podaci. Na otoku Plive kod Jajca sagrađili su Turci novi grad »Göl-Hisar«. S kopna na otok prelazilo se visećim mostom na lance, koji su stražari noću dizali koluturom i prislanjali uz vrata.²⁶ U Kulen-Vakufu pored velikog drvenog mosta na Uni postojao je i jedan manji pokretni most pred ulazom u tvrđavu.²⁷ Evlija Čelebija, opisujući tvrđavu u Bosanskom Novom, konstatuje da je pred vratima postojao viseći most. I

²⁵ Isti, str. 370.

²⁶ Isti, str. 208–209.

²⁷ Isti, str. 219.

²⁴ Evlija Čelebija, str. 369.



Pokušaj rekonstrukcije natkriivenog drvenog mosta »stare škole«, prema sačuvanim podacima o mostu na Prači.

pred Trebinjskim kaštelom nekada je stajao viseći most.

Na široko razlivenim rijekama vjerovatno su najčešće građeni mostovi na šipovima. Ali nad dubokim kanjonima, čak i kad se radilo o većem rasponu, stari graditelji su umjeli da stvore konstrukcije koje su ih i u ovom materijalu premošćivale u jednom potezu. Čini nam se da su neki mostovi na Vrbasu u Banjoj Luci mogli biti tako riješeni, a bez sumnje, najveće tehničko dostignuće te vrste bio je stari drveni most na Drini kod Foče, čiji nam je opis opet sačuvao ranije citirani veliki putopisac Evlija Čelebija. Prvi spomen tom mostu nalazimo godine 1574, kada je Pjer Leskalopje pri izlazu iz Foče prešao Drinu drvenim mostom,²⁸ a nestao je, vjerovatno, do polovine osamnaestog stoljeća, jer je tada tu, u Foči na Drini, Mehmed-paša Kukavica podigao svoj most. Među drvenim mostovima most na Drini u Foči bio je

pandan remek-djelu među kamenim mostovima – Starom mostu u Mostaru. Oba nastala približno u isto vrijeme, oba građena u ime istog cara, Sulejmana Veličanstvenog, oba vrhunska dostignuća u dva specifično različita materijala.

Evo kako Evlija opisuje »Fočanski most – ogledalo čuda«.

»...na velikoj rijeci Drini nalazi se drveni most na jedno okno, koji se diže do nebeskog vrha. To je strašan, opasan i vrlo nesiguran prelaz, koji već propada, jer nije tvrdo građen. Ovaj veliki most, koji treba pogledati, napravio je majstor stare škole, tako da je na jake temelje, koji se nalaze na obje strane rijeke, vješto nanizao jednu na drugu velike i duge grede, (tako) da jedna nad drugom izmiče kao pera u krilima lastavice. (Tako) su grede koje se nižu s obje strane približene, pa je onda na sredini mosta povezao jedan za drugi pet direka lađe (?) i tako sagrađio ovaj veliki most, kome nema ravna ni u jednom vilajetu. Preko njega prelaze ljudi, konji, mazge i ostala stoka. Most

²⁸ I'n francuska putopisca XVI vijeka o našim zemljama, str. 113.

se jako ljulja, pa se čovjek ne usuđuje ni da pogleda dolje. Čovjeku se smrači pred očima, srce mu zalupa. U ovim krajevima uopšte nema kola, a i da ih ima, ne bi mogla prelaziti preko ovog mosta...»²⁹

Može se reći da je opis Evlije Čelebije, uglavnom, vrlo precizan, što zaključujemo na osnovu grafičke dokumentacije koja nam se sačuvala o jednom drugom, po konstruktivnom rješenju veoma sličnom objektu. Radi se o jednom starom drvenom mostu na Prači, na putu između Rogatice i Gozađa, koji je bio van upotrebe još od 1886., a porušen je desetak godina kasnije. Njegov profil, prema jednoj tehničkoj skici objavljenoj u Glasniku Zemaljskog muzeja³⁰ 1925. godine, potpuno odgovara konstrukciji koju opisuje Evlija: sa oporaca, čiji je razmak veći od 21 metar, grede složene jedna na drugu postepenim prepustima se približavaju, da bi zadnja tri reda išla po cijeloj dužini. Preko posljednjeg reda greda gusto su poredane poprečne gredice, a po vrhu dodata ograda. Ukupna dužina iznosi 33,7 metara.

Jedan stari, sačuvani akvarel prikazuje nam most iste konstrukcije; možda se radi i o istom objektu, iako se objekat na akvarelu i na tehničkoj skici nešto razlikuju. Međutim, za samo sagledavanje konstruktivnog sistema akvarel čak daje više podataka. Gredama su, na već opisani način, formirani kao neki čeon i zidovi na uzvodnoj i nizvodnoj strani, a ta dva vertikalna elementa povezana su međusobno većim brojem poprečnih greda. Cijeli sistem složen je tako da zadnje tri grede, koje

idu po cijeloj dužini, ne leže horizontalno, već se u blagom luku izdižu prema sredini; one su, dakle, u izvjesnom smislu prednapregnute, s obzirom na progib koji se očekivao na ovakvom objektu i ovolikog raspona. Grede su bile vrlo masivne, tesane, prema tehničkoj skici prosječne visine cca 40 cm (strelica pseudo-luka iznosila je 4 m).

Na akvarelu je, uz ostalo, prikazan i jedan veoma važan detalj, za kakav ne znamo ni iz Evlijinih opisa, niti nam se bilo gdje nešto slično sačuvalo – radi se o jednom vrlo impresivnom podužnom krovu iznad mosta, koji osnovnu konstrukciju štiti po cijeloj njegovoj dužini. Krov je podignut na visoku ogradu od gredica, dvovodan je, ima pad koji odgovara šindri, pokriven je s jedne i druge strane sa četiri reda šindre, a blagom krivinom, koja od centra pada prema krajevima, krov prati krivinu završnih greda i staze na samom mostu. Atraktivnost mosta sa ovakvom nadgradnjom morala je biti izvanredna.

Možemo se pitati šta je graditelj navelo da postavi krov na mostu. Odgovor treba tražiti, prvenstveno, u njegovoj želji da drvenu konstrukciju što bolje zaštiti od atmosferskih padavina i na taj način joj produži vijek, budući da je zaštićena i od kontakta s vodom tekućicom dizanjem na kamene podzide. Lako je shvatljivo da je lakše i daleko jeftinije s vremena na vrijeme promijeniti dotrajalu šindru nego masivnu grednu konstrukciju samog mosta.

Odvodjenje površinske vode sa kamenih mostova bilo je, uglavnom, riješeno solidnom kaldromom i padom od sredine mosta prema obalama; izvjesna manja količina te površinske vode, koja bi, eventualno, prodrla u

jezgro, nije mogla naročito štetiti konstrukciji. Ali odvođenje površinske vode s drvenog mosta moglo se efikasno riješiti samo ovako, inače je njeno prisustvo ugrožavalo gornje dijelove konstrukcije, kao što je i tekućica ugrožavala stubove.

Pretpostavljamo da su, ipak, krovovi na drvenim mostovima bili relativno rijetka pojava, budući da o njima inače nema riječi ni kod putopisaca, ni u arhivskim materijalima. Na kraju, ukoliko se akvarel i tehnička skica mosta na Prači odnose na isti objekt, pitamo se zašto nema krova na tehničkoj snimci. Odgovor, vjerovatno leži u mogućnosti da krov ranije propadne, da bude skinut, da most poslije toga i dalje služi

saobraćaju i da u toj fazi bude tehnički skiciran. Možda je usljed dotrajavanja građe u međuvremenu i sam progib greda postao toliki da se povijenost greda nagore izgubila, te se dobio dojam kao da je građen sa horizontalnim završetkom.

Na kraju da napomenemo da se u Makedoniji, kod sela Lukova, preko Crnog Drima sve do 1955. godine nalazio most čiji su priobalni dijelovi bili izgrađeni na način postepenog ispuštanja greda, kao i most na Prači.³¹ Bila su to djela jedne tradicije koju već u sedamnaestom stoljeću Evlija naziva »starom školom«.

³¹ Gojković-Katanić, Građa za proučavanje starih mostova, str. 116.

²⁹ Evlija Čelebija, str. 405–406.

³⁰ Đ. Stratimirović, Stari most na Prači, GZM 1925, str. 91.

Graditelji mostova

Legenda kaže da je Fatih prilikom pohoda na Bosnu vodio sa sobom dvanjesto hiljada taščija (klesara), koji su imali dužnost da klešu nišane za šehite. Iako specifičnost forme ovih nadgrobnih spomenika – šehitskih nišana – opovrgava legendu, jedno ipak ostaje tačno: srednjovjekovna Bosna oskudijevala je u graditeljima i za svaki iole važniji zadatak pozivani su dubrovački majstori. Klesari koji su klesali stečke nisu bili graditelji od zanata, koji bi mogli prihvatiti i neki ozbiljniji arhitektonski zadatak.

Nakon turske okupacije, u novim društveno-ekonomskim uslovima kad su se arhitektonski zadaci naglo i veoma namnožili i kada su se pojavile forme i sadržaji do tada nepoznati ne samo domaćim već i dubrovačkim graditeljima, razumljivo je da su se morali tražiti arhitekti sa druge strane, iz Carigrada ili drugih centara golemog osmanlijskog carstva. Ali i domaći graditelji, naročito oni hercegovački kamenari koji su u kontaktu s Mediteranom dosta vješto sarađivali na najrazličitijim zadacima, pokušavaju se prilagoditi novim uslovima. Jedno pismo vodećeg arhitekta na mostarskom Starom mostu, upućeno u Carigrad³² (vjerodostojnost akta je svojevremeno dovedena u pitanje), daje

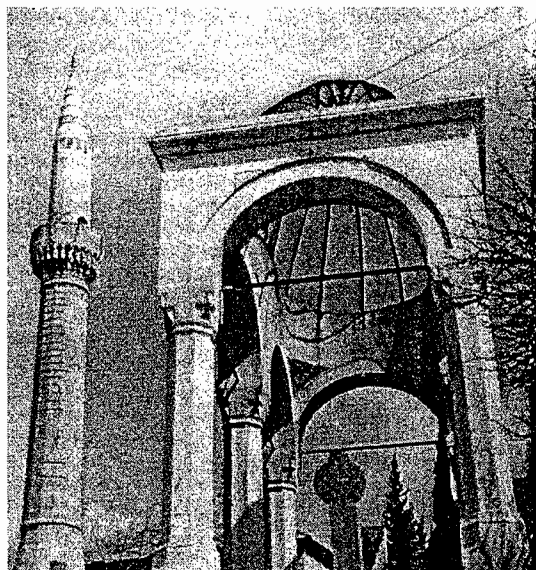
³² Stari most u Mostaru u ogledalu jednog izvještaja iz XVI vijeka.

izvjesne podatke o poteškoćama u radu sa domaćim ljudima koji su na ovoj građevini bili angažovani.

Izvjestan oblik dualizma u našoj arhitekturi turskog perioda rezultat je upravo tog različitog odgoja majstora

Dva sakralna objekta iz bogatog izbora sličnih primjera po Hercegovini svjedoče o dva suprotna pola naše stare arhitekture: jedan je istočnjački, školovan, formalno visokih kvaliteta – drugi je domaći, arhaičan, čije romanične retardacije još u osamnaestom stoljeću odišu naivnom neposrednošću.

Munara Šarića-džamije sa turbetom Šeh-Fujinim u Mostaru.



Seoska džamija na Flani kod Bileće

koji su tu arhitekturu realizirali. Tako npr., u Mostaru u vremenskom razmaku od svega četiri-pet godina nastaju Čejvan-čehajina i Karadoz-begova džamija, dva sadržajno istovjetna objekta, ali koji potvrđuju upravo ovo o čemu je riječ. Prva je rezultat mučnog prilagođavanja, tako da je čak i munara bila u obliku romanične kampanile (a takvih je po Hercegovini bilo barem desetak), dok druga može biti primjer čistoće klasičnog turskog arhitektonskog izraza iz polovine šesnaestog stoljeća.

Ukoliko se više radilo o profanoj arhitekturi, utoliko je prije bio angažiran domaći graditelj. Kad je brat Karadoz-begov, veliki vezir Hrvat Rustem-paša,³³ za prodaju svile iz svojih manufakture u Brusi dao sagraditi sarajevski Brusa-bezistan, forma i sadržaj bili su za domaće graditelje nepoznati i do tada neviđeni, pa je nastao objekt tipično tursko-islamskog stila; taj isti vezir i, vjerovatno, istovremeno diže

³³ H. Kreševljaković, *Naši bezistani, Naše starine II*, str. 239.

na rijeci Željeznici kod Ilidže jedan most – koliko smo mogli utvrditi (vidi posebno poglavlje), na tom mostu nema nekih specifičnih stilskih karakteristika, što upućuje na vjerovatnost da su ga gradili domaći majstori.

Svega nekoliko objekata među mostovima u potpunosti odaju karakteristike čiste turskoislamske arhitekture. Samo za dva među njima, doduše za dva najveća i najznačajnija, tj. za višegradski i mostarski, nepobitno znamo da su djela turskih arhitekata, i to onih najboljih među najboljima. To, svakako, ne znači da i na tim objektima nisu djelovali, kao klesari, tesari, zidari itd., i domaći majstori, kao što su upravo na takav način sudjelovali i u realizaciji Gazi Husrev-begovih zadužbina po Sarajevu, za koje se nikako ne bi moglo pretpostaviti da ih je koncipirao neko drugi nego školovani turski arhitekt. Može se općenito tvrditi da su većinu velikih mostova, prvenstveno onih sa izrazitim stilskim karakteristikama, koncipirali i vodili školovani turski graditelji, a da su domaći ljudi pretežno radili kao saradnici na realizaciji. Za one mostove koji se stilski ne vežu za tursku arhitektonsku školu, već su bliži starijoj domaćoj i dubrovačkoj tradiciji, možemo pretpostaviti da su djela naših ljudi, odnosno nekog angažiranog dubrovačkog graditelja. (Ako je, npr., Osman-paša Resulbegović, čak i kad je trebalo graditi džamiju, pisao Dubrovčanima »i zato na dan od sv. Đurđa započeti potrebno«, zašto da ne pretpostavimo da su mu i viseći most pred »kaštelom« sagradili graditelji Republike).

Mi imamo relativno dosta podataka o tome koji je car, vezir, sandžak-beg ili bogatiji građanin dao sagraditi neku od čuprija. Na nekim mostovima su čak sačuvani i natpisi koji, pored datuma podizanja objekta, hvale csnivača, a

uzgred bilježe i ime pjesnika koji je ispevao taj natpis. I dvije žene, Šemsekadunu, sestru Mehmed-paše Sokolovića, odnosno suprugu Gazi Sinan-bega Boljanića i Esme-sultaniju, suprugu Muhsin-zade Mehmed-paše, nalazimo među osnivačima mostova. Naprotiv, neposrednim stvaraocima, arhitektima i majstorima, nigdje na mostu nije zabilježeno ime, a jedva da se šta našlo i po arhivskim zapisima. Pa ipak, ono malo što znamo potvrdiće gore iznesene uopštene postavke.

Višegradski most, kako smo već u prethodnim poglavljima rekli, gradio je najveći turski graditelj svih vremena Kodža Mimar Sinan,³⁴ čiji opus pred-

³⁴ Pod imenom *Mimar Sinan* u turskoj arhitekturi imamo najmanje pet arhitekata u XV i XVI vijeku. Najstariji je bio Ustad Sinan b. Ahmed b. Ebu Bekr, koji je 1427. god. podigao Imaret-džamiju u Ankari, nešto mlađi je Sinan-ad-din Jusuf b. Abdulah, poznat kao Sinan-aga i Javuz Sinan, graditelj prvobitne sultan Mehmed el-Fatihove džamije u Carigradu 1462–71. Treći po redu bio bi sarajevski Mimar Sinan. U našem slučaju se radi o Kodža Mimar-Sinanu, sinu Abdul Menan-aginu, vodećem turskom arhitekti od 1539. do smrti 1588. godine.

O Mimar Sinanu i njegovim djelima vidi: Kugler, *Geschichte der Baukunst*, 1856; Wegner, *Mosche Selims II*, *Deutsche Bauzeitung*, 1891; Delić, Čuprija na mostu, *Glasnik Zemaljskog muzeja III*, 1891; Mehmed Sureyya, *Sicil III*, 1893/4; Barth, *Constantinople*, 1901; Celal Esad, *Constantinople*, 1909; Babinger, *Ein Osmanischer Michelangelo*, *Frankfurter Zeitung*, September 1915; Isti, *Sinans Todesjahr*, *Der Islam*, 1919; Ahmed Refik, *Yeni mecmua*, 1917; Höver, *Kultbauten*, 1922; Babinger, *Quellen Jahrbuch d. Asiat. Kunst*, 1924; Ahmed Refik, *Alimler ve sanatkarlar*, 1924; Briggs, *Muhammedan Architecture*, 1924; Gabriel, *Les Mosques de Constantinople*, Syria, 1926; Ago-Oglu, *Herkunft und Tod Sinans*, 1926; Babinger, *Zum Sinan Problem*, 1927; Kühnel, *Islam Kunst*, 1929; Derviş Korkut, *Obnova natpisa na Sokolovića mostu u Višegradu*, *Glasnik Zemaljskog muzeja XLI*, 1929; Babinger, *Moschee und Grabmal des Osman-Schah zu Trikkala. Ein Werk des Bauemeisters Sinan, Praktika tes Akademias Athenon*, 1929; Charles, *Hagia Sophia*,

Art Bulletin, 1930; Ahmed Refik, *Mimar Sinan*, 1931; Ahmed Refik, *Iznik cinileri, Darülfunun Edebiyat Fakültesi Mecmuası*, Yuli 1932; Dalman-Witte, *Valens-Aqädukt*, 1933; Burhan Arif, *Sinan iktifalleri minasebetile*, *Mimar*, 1934; Isti, *Sinanin en son eseri*, 1934; Kemal Altan, *Mimar Sinanin plan esasları*, *Mimar*, 1934; Türk sanatı ve Sinan Mimar, 1934; Isti, *Selim camii*, *Mimar*, 1934; Kemal Altan, *Siyaves Pasa kasrı*, *Arhitekt*, 1935; Gabriel, *En Turquie*, 1935; Gabriel, *Le maitre architecte Sinan, Turquie Kemaliste*, 1936; İzzet Kumbaracılar, *Türk mimarları*, *Arhitekt*, 1937; Dorn, *Sinan*, *Thieme Becker*, 1937; Kemal Altan, *Seli-miye*, *Arhitekt*, 1937; Giovanni di Giura, *Il maestri dell architettura turca: Sinan*, *Rassegna Italiana*, July 1937; Gabriel, *Sinan, hayati, eseri*, 1937; Salles, *Arts musulmans*, 1939; Ahmed Bülend Kocu, *Mimar Sinan*, 1940; Zariî Orgun, *Sinana ait yeni bir vesika*, *Arhitekt*, 1940; İbrahim Hakki Konyalı, *İstanbul Abidelerinden*, 1934; Ekrem Akurgal, *Sanat tarihi bakımından Sinan*, *Ankara Üniversitesi, Dil ve tarih Coğrafia Fakültesi Dergisi*, 1944; Mortas, *Klasik Türk mimarisi*, *Arhitekt*, 1944; Cetintas, *Türk mimari anıtları*, 1946; Talat Ozisik, *Mimar Koca Sinan*, *Arhitekt*, 1946; Kamil Su, *Mimar Sinanin eserlerinden Muradiye Camii*, bez godine; İbrahim Hakki Konyalı, *Mimar Koca Sinan*, 1948; İbrahim Hakki Konyalı, *Mimar Koca Sinanin eserleri*, 1950; Muzaffer Batur, *Topkapıda Ahmet-pasa Camii cinileri*, *Arhitekt*, 1952; Diez, *Der Baumeister Sinan und Sein Werk*, *Atlantis*, April 1953; Babinger, *Mehmed der Eroberer*, 1953; İbrahim Hakki Konyalı, *Azadlı Sinan*, 1953; Džemal Čelić, *Obnova Sokolovića mosta*, *Naše starine I*, 1953; Mehmed Mujezinović, *Obnova natpisa na Sokoloviću mostu*, *Naše starine I*, 1953; Osman Rifat, *Mimar Qoca Sinan ibn Abdulmenan*, *Milli Majmua*, 1335–1346; Minetti, *Osman prov. Baukunst*, 1923; Mamboury *Constantinople*, 1929; Gabriel, *Monuments*, 1931; Cumberacılar, *Istanbul sebilieri*, 1938; Erdogan, *Silivrikapi da Camii*, *Vakıflar Dergisi*, 1938; Alija Bejić, *Sokolovićev most na Drini u Višegradu*, *Kalendar »Narodna uzdanica« XIII*, 1945; Diez, *Türk Sanatı*, 1946; İsmail, *Hami Danismend*, *Osmanlı tarihi kronolojisi*, II, 1948; Aslanapa, *Edirne abideleri*, 1949; Isti *Macaristan da Türk abideleri*, *Tarih Dergisi*, 1950; Ayverdi, *Fatih Devri mimarisi*, 1953. Z. Bogdanović, *Višegradska čuprija*, *Bosanska vila*, 1888; K. Hörman, *Čuprija u Višegradu*, *Glasnik Zemaljskog muzeja I*, 1889; Kadizade Muhamed Enveri, *Veziir azam Bosnali Sokollu Mehmed pasa*, *Kalendar Gajret II*, 1325.

Detaljniji pregled literature o Mimar Sinanu i njegovim djelima dao je Leon A. Mayer u djelu *Islamic Architects and their works*, Geneve, 1956, str. 121–124.

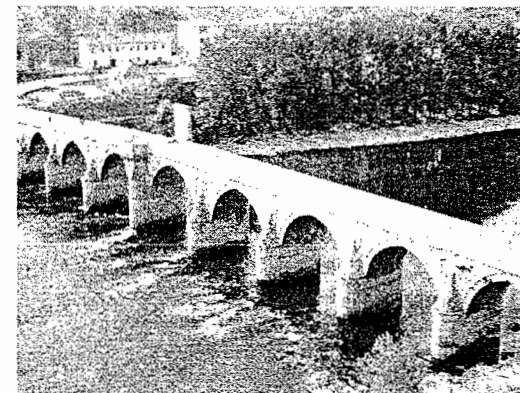
stavlja sve ono što je najbolje i najznačajnije u turskoj arhitekturi u momentu njene kulminacije. Djela koja je izveo stavljaju ga u red najvećih arhitekata u historiji arhitekture uopšte.

Ne zna se tačno da li je bio Arnaut, Grk, Slaven ili Turčin, tek bio je dijete kršćanskih roditelja, dovedeno u janjičarsku vojsku. Rođen oko 1490. godine, 1512. stupio je u »Adžami-oglanu« školu u Carigradu, a 1516. već ga vidimo kao građevinskog radnika u vojnom pohodu na Egipat. Više od dvadeset godina stalno ga vidimo s turskom vojskom u raznim pohodima, pa tako 1538. godine nalazimo u vezi s njim za nas značajan podatak o gradnji mosta preko rijeke Pruta (Rumunija); ovaj zadatak Sinan je izvršio za deset dana. Mimar Sinan 1539. godine dobiva titulu glavnog arhitekta turskog carstva i na toj dužnosti je skoro pola stoljeća, tj. sve do svoje smrti 1588. godine. Među više od tri stotine monumentalnih objekata koje je ovaj arhitekt realizirao u svojoj karijeri nalazi se i osam velikih mostova po raznim krajevima tadašnje turske carevine, a među njima je i Most Mehmed-paše Sokolovića u Višegradu.³⁵

Treba imati u vidu da je u momentu početka gradnje ovog mosta velikom majstoru bilo osamdeset godina, te da je do tog momenta već preko trideset godina bio glavni arhitekt u državi. Postavlja se pitanje kako je jedan starac

³⁵ Poznato je veoma malo graditelja mostova u islamskom svijetu. Mayer u djelu *Islamic Architects and their Works* obradio je oko 320 graditelja, od kojih su izuzev Mimara Sinana i Hajrudina svega osmorica označeni kao graditelji mostova i dvojica spomenuta u vezi sa izgradnjom akvadukata.

Popis Sinanovih mostova vidi kasnije u poglavlju o višegradskom mostu, str. 152.



Djelo Kodža Mimar-Sinanova

u tim godinama i na takvim relacijama na kakvim su posijani njegovi objekti, u komunikacionim uslovima svog vremena, fizički mogao sve to savladati. Samo jedan odgovor na ovo pitanje je moguć: na Sinanovom opusu radio je, u stvari, veliki broj njegovih učenika i saradnika, koji su osnovne koncepcije svog učitelja razrađivali i realizirali, dok je sam Sinan snagom svoje stvaralačke ličnosti svemu davao svoj lični pečat. Možda on višegradski most nije ni vidio realiziran; bitno je da mu je na datoj situaciji našao rješenje, stvorio koncepciju, našao među svojim učenicima saradnika koji će je sprovesti u djelo, koji će od 1571. do 1577. svakodnevno rješavati sve ono što bude trebalo riješiti da bi se realizirala jedna velika zamisao. Danas znamo ko je bio taj saradnik, njegovo prisustvo samo garantira doprinos velikog majstora, a nipošto ne umanjuje vrijednost djela. Naprotiv, zrelost velikog stvaraoca u momentu kad je koncipirao ovaj most jedan je elemenat više za ocjenu samog djela, jer je poznata činjenica da su svi veliki stvaraoci u domeni arhitekture svoja

najbolja ostvarenja davali upravo u kasnim godinama svog života.

Originalna naredba Porte, izdata Mimar-Sinanu u svrhu odašiljanja jednog vještog graditelja na podizanje tvrđave u Makarskoj, donekle nam objašnjava način tadašnjeg građevinskog poslovanja u osmanlijskom carstvu, ujedno nepobitno potvrđuje da je remek-djelo mostogradnje u Hercegovini, Stari most u Mostaru, sazidao saradnik Sinanov mimar Hajrudin. Evo prevoda tog dokumenta:

»Mimar-Sinan-paši naredba je ova: Hercegovački beg Husein, neka mu je slava trajna, poslao je pismo na moju sretnu Portu i izvijestio da je za gradnju tvrđave, koja je naređena da se podigne u luci Makarskoj, potreban graditelj. A kako je u graditeljstvu sposoban Hajrudin, koji je prije izvjesnog vremena sagrađio mostarski most, predložio je da se on postavi i na gradnju spomenute tvrđave pošalje. Stoga se naređuje, kad stigne ova naredba, da postavi Hajrudina za graditelja spomenute gradnje i hitno ga otpremi. Kad stigne, neka započne sa gradnjom tvrđave na način kako on nađe za zgodno i neka dovrši posao. Predato 7. aprila 1568. godine Davudu, kapuće-haji hercegovačkog bega Husein-paše. Napisane su potrebne naredbe dubrovačkom begu i hercegovačkim kadijama radi pomoći.«³⁶

Mimar Hajrudin spada među najistaknutije saradnike Mimar-Sinanove, a mostarski čudesni svod najbolje opravdava povjerenje koje je uživao. Može se postaviti, eventualno, pitanje: da li je, u izvjesnoj mjeri, i sam Sinan imao udjela u ovoj gradnji. Evlija Čelebija bilježi da je »i ovaj most, po nalogu sultana Sulejmana, sagrađio Kodža Mi-

mar Sinan, sin Abul Menan-agin«. Očito da ni ovu tvrdnju ne možemo jednostavno odbaciti – u duhu gore citirane naredbe – da je, po nalogu sultanovu, glavni arhitekt carstva Mimar Sinan potražio i poslao sposobnog saradnika, u konkretnom slučaju Hajrudina. Vjerovatno mu je i tada rečeno da gradnju izvede »na način kako on nađe za zgodno«, tj. prepuštena mu je koncepcija i realizacija.

Samo je po sebi razumljivo da su se turski arhitekti, poslani ovamo da koncipiraju i vode gradnju, morali koristiti, uglavnom, domaćom radnom snagom, postepeno je osposobljavajući. Dokumentat koji je našao književnik Hivzija Bjelavac u Bajazidovoj biblioteci u Carigradu³⁷ – navodni izvještaj mimara Hajrudina sa gradnje mostarskog mosta – govori upravo o tomu: »Radnici iz Imotskog, koji su radili na tamošnjim utvrđenjima, ostali su ovdje. Teško ih je naučiti da zidaju na luk i tako tešu kamen«.

Svakako je stanje u pogledu domaćih graditelja moralo biti veoma loše još prije dolaska Turaka, što potvrđuje niz dokumenata iz Dubrovačkog arhiva, između ostalog:

– 1413. godine Božitko Bogdanović (graditelj kapitula dominikanskog samostana u Dubrovniku) i Ivan Petrović sklopili su ugovor sa Stjepkom Pavlovićem da će dovršiti crkvu u Srebrenici (vjerovatno današnja Bijela džamija).³⁸

– U maju 1430. godine Marko Vehojić, Vlahota Marojević, sin mu Lukša, a malo zatim i Mihoć Klapotić obavezali

³⁷ Stari most u Mostaru u ogledalu jednog izvještaja iz XVI vijeka.

³⁸ Dr C. Fisković, Stari dubrovački graditelji, str. 101.

su se da zidaju u Srebrenici za bana Matka Talovca.³⁹

– U maju 1453. otišli su u Srebrenicu da zidaju samostansku crkvu Vitko Radosalić, te Ivo i Radovan Krvaničić.⁴⁰

– 19. januara 1466. Paskoje Milićević, pola stoljeća vodeći arhitekt Republike, upućen je da gradi most u Počitelju.⁴¹

– 1488. Petar Bogdanović iz Brgata i Matko Ljubanović zidali su za don Blaža Gabrielisa crkvicu u Trebinju itd.⁴²

Razumljivo, praksa predturskog perioda nastavlja se i kasnije, pa čak i kad je vodeći arhitekt dobavljan sa istoka, traže se klesari i kamenari iz Dubrovnika. Takvu praksu vidimo u početku šesnaestog stoljeća na objektima Firuz-begovim i Gazi Husrev-begovim u Sarajevu.

U takvoj situaciji razumljivo je da se i domaći ljudi osposobljavaju za graditelje, a među prvima je neki mimar Sinan,⁴³ koji (premda nosi isto ime kao i najveći turski arhitekt, nema s njim nikakve veze) živi i radi u Sarajevu, vjerovatno na prelazu petnaestog u šesnaesto stoljeće; iz vlastitih sredstava podigao je u ovom gradu jednu džamiju prije 1528. godine, dakle u vrijeme kad se njegov slavni imenjak još nije bio afirmirao.⁴⁴

Drugi sarajevski graditelj, mimar Piriya, spominje se 1557. godine, kada je nakon jedne poplave napravio pred-

³⁹ Isti, str. 101.

⁴⁰ Isti, str. 101.

⁴¹ Isti, str. 102.

⁴² Isti, str. 102.

⁴³ H. Kreševljaković, Esnafi i obrti u starom Sarajevu, str. 179.

⁴⁴ H. Šabanović, Postanak i razvoj Sarajeva, Radovi N. D., str. 109.

račun za opravku porušenog nasipa uz rijeku.⁴⁵

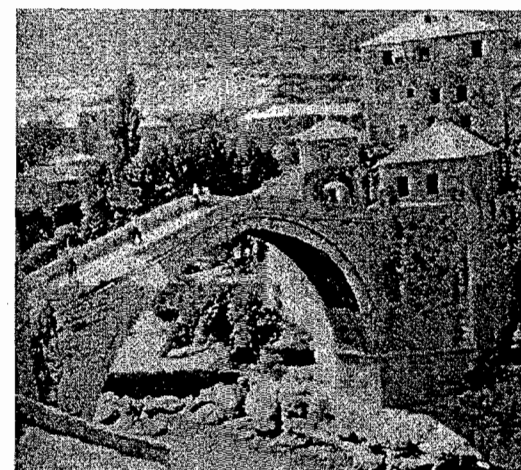
Postepeno se u Sarajevu, Mostaru i drugim centrima stvaraju cehovske organizacije, koje okupljaju ne samo mimore kao vodeće graditelje već i čitav niz specijalnosti koje su bliske ovim poslovima. Jedan esnaf sačinjavali su taščije (klesari), dogramadžije (tesari), nedžari ili dundžeri (majstori koji su, istovremeno, i zidari, i klesari, i drvodjelci, a čiji je domet bio dućan, magaza, stambena kuća, manja džamija i sl.), zatim sujoldžije (majstori koji su izvodili vodovode) i čerestedžije (trgovci građevinskim materijalom). Unutar esnafa ovakve specijalizovane grupe su, u neku ruku uživale autonomiju.⁴⁶

Pored navedena dva sarajevska mimara spomenućemo još i dva dundera iz ovog grada, za koje se može pretpostaviti da su bili vrsni graditelji, te da su svojim radom zaradili prilične

⁴⁵ H. Kreševljaković, Esnafi u Sarajevu, str. 180.

⁴⁶ Isti, str. 59.

Djelo Mimara Hajrudina



imetke: stariji od njih je nedžar hadži-Ibrahim, koji je iz vlastitih sredstava poslije 1515, a prije 1528. god. sagradio u Sarajevu jednu džamiju,⁴⁷ drugi je graditelj Hadži-Beširova hana Mula Omer Čajo, koji je kao vrlo bogat čovjek umro u Sarajevu 1777. godin.e.⁴⁸

I po drugim gradovima Bosne i Hercegovine srećemo se tu i tamo sa po nekim mimarom, češće sa dunderom, ili pak klesarom. U Banjoj Luci se prvi pomen o dvojici dundera očuvao u Ferhad-pašinoj vakufnami iz 1587. god. U istom gradu u jednom obračunu Uzun-Mustafina vakufa iz 1651./2. godine spominju se dunderi Ramadan, Mustafa i Uzeir, te irgati (nekvalifikovani radnici) Osman i Mustafa. Očito Banja Luka nije imala dovoljno graditelja, jer je 1716. poslano ovamo iz Sarajeva četrdeset dundera da dograde grad, a 1799. opet je u istu svrhu pozvano 25 zidara. U Travniku i okolini također je bilo dundera i klesara, ali su pozivani i

sa strane. Bujrujdijom od 22. februara 1755. naređeno je tešanjskom kadiji da pošalje iz Tešnja u Travnik dvadeset dundera za popravak vezirskog konaka. Među Fočanskim dunderima spominje se 1605. god. neki Memija iz Mumin-begove mahale, a 1610. Ibrahim iz sela Trošnja, te iste godine taščija (klesar) Mustafa iz sela Biokova.⁴⁹ U ovom gradu je, ako je vjerovati Evliji, u drugoj polovini šesnaestog vijeka mimar Ramadan-aga, učenik Kodža Mimar-Sinanov, gradio Aladža-džamiju.⁵⁰ U Rogatici je polovinom šesnaestog stoljeća živio i radio neki mimar Jusuf. Srebrenica je bila poznata po dunderima iz Osata i Ludmera, koji su svojim tipom drvene kuće bili preplavili izvjesne dijelove Srbije. Livno i njegova okolica su područje izvrsnih klesara.⁵¹

Ipak, za sve vrijeme turske vladavine u Bosni Hercegovina, a naročito po-

⁴⁹ H. Kreševljaković, *Esnafi u Bosni i Hercegovini*, str. 70.

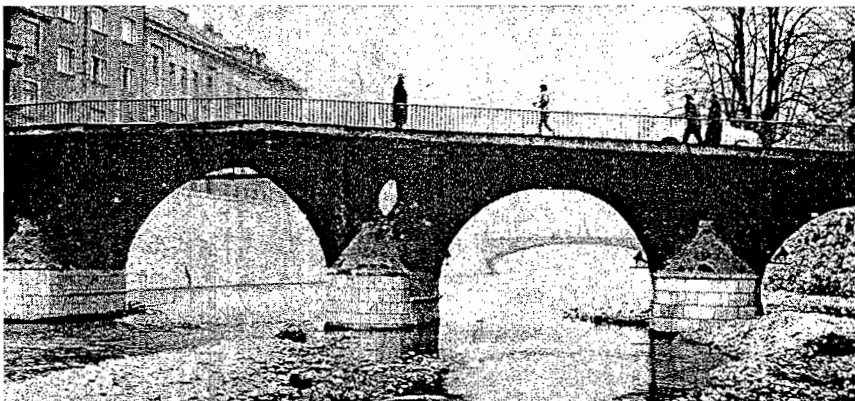
⁵⁰ Evlija Čelebija, *Putopis*, str. 401.

⁵¹ H. Kreševljaković, *Esnafi u Bosni i Hercegovini*, str. 94.

⁴⁷ Isti, str. 181.

⁴⁸ Bašeskija, *Ljetopis*, str. 282.

Latinska čuprija u Sarajevu; rekonstrukcija koju su u osamnaestom stoljeću izveli domaći graditelji: majstor Jovan neimar, klesar Ahmed, Grga i Trifko, kovač Maksim.



druže Popova polja, bila je onaj dio zemlje koji je najviše podmirivao potrebe pokrajine u graditeljima. Godine 1875. bilo je u mostarskom esnafu sedamdeset zidarskih majstora i oko dvije stotine kalfi i šegrti. »Od davnih vremena išlo je iz Popova polja svake godine s proljeća do tri hiljade zidara i drugih majstora, kalfi, šegrti i irgata u Bosnu... Oni su išli u manjim skupinama, kojima su na čelu bili neimari (graditelji i poduzetnici ujedno). Njima su davali svi učesnici iz njihove skupine neki procenat od zarade«. Tako je »glasom fermana od 17. X 1170 (8/III 1767) otpremljeno iz Mostara stotinu duvardžija (zidara) u Gradišku za popravak grada«. Mostar je imao i svog mimar-agu.⁵²

Iako ni za jednog od spomenutih mimalara i dundera nemamo podatak da je radio na nekom mostu (kolikogod da ta mogućnost nije isključena), smatrali smo zanimljivim da iznesemo ovakav sažet pregled naših domaćih graditelja, da bismo potkrijepili postavku kako su postepeno domaći ljudi sve više ovladavali građevinskim umijećem i preuzimali ovu djelatnost u svoje ruke.

Interesantna je pojava zvanja »neimar«, koje predstavlja projektanta (mada je projekat najčešće ostajao u glavi), izvođača i poduzetnika. Riječ je izvedena od arapske riječi neimar, pa se u dokumentima neimari najčešće i bilježe kao mimari. Oni su veoma često predvodnici većih grupa zidara i njihovih pomoćnika, koji organizovano zajednički preuzimaju ponekad i zamašne poslove.

Nakon Mimar-Sinana i mimalara Hajrudina prve podatke o graditeljima u vezi sa mostovima nalazimo upravo

vezane za ovakve grupe. Tako je godine 1791, poslije jedne poplave koja je porušila Latinsku čupriju u Sarajevu, odlučeno da se iz Ljubinja (Hercegovina) dobavi mimar Risto i njegovih dvadeset klesara i da im se povjeri obnova mosta.⁵³ Ne znamo zašto se mimar Risto nije odazvao ovom pozivu, jer na samim radovima koji su poslije ove poplave poduzeti na mostu nalazimo majstora Jovana-neimara, te klesare Ahmeta, Grgu i Trifka i kovača Maksima.⁵⁴ Budući da je Latinska čuprija do danas sačuvala izgled koji je tom prilikom dobila, to nam ovaj most može biti mjerilo dometa tih domaćih, kroz praksu izraslih neimara u području mostogradnje.

Koliko je domaći graditelj do osamnaestog stoljeća bio potisnuo turskog graditelja, koliko je stvari u vezi s građenjem držao u svojim rukama, govore nam dokumenti o opravci mosta u Plandištu kod Blažuja iz 1762. godine. U komisiji koja u vezi s ovom opravkom sastavlja predračun sudjeluju graditelji koji su domaći ljudi, služe se narodnim jezikom, pa čak u dokumentu, koji je inače pisan turskim jezikom, upotrebljavaju čisto domaće nazive za pojedine elemente građevine, kao što su sljeme i poklopica, odnosno riječi koje su iz turskog preuzete u domaći govor, kao balvan i baskija.

Upravo radovi na tri mosta na području Sarajeva, na mostu u Plandištu, na Latinskoj čupriji i na Ali-pašinu mostu, o kojima se sačuvala relativno obimna dokumentacija iz druge polovine osamnaestog vijeka, neosporno potvrđuju isključivu angažiranost do-

⁵³ S. Kemura, *Sarajevske džamije*, str. 165. i H. Kreševljaković, *Vodovodi*, str. 201.

⁵⁴ H. Kreševljaković, *Vodovodi*, str. 201.

⁵² Isti, *Esnafi u Bosni i Hercegovini*, str. 110.

maćih graditelja, kao što nam otkrivaju i kompletnu administrativnu proceduru na ovakvim javnim građevinskim poslovima.

Na kraju da spomenemo dva mimara u vezi s radovima na Ali-pašinu mostu. Ovaj most je bujica potpuno srušila 1739. godine, pa je prije 5. marta te godine kadija poslao mimara Radu⁵⁵ i vješte ljude da sastave predračun i ubrzo iza toga most je iz temelja sagrađen. No most, izgleda, nije dugo izdržao, pa u toku dvadesetak godina imamo na njemu nekoliko intervencija, među ostalim je na lice mjesta 25. augusta 1761. izlazio i glavni mimar Mehmed-aga s drugim mimarima, pa je o njihovu nalazu poslan izvještaj, pa je o njihovu nalazu poslan izvještaj veziru u Travnik. Smatramo da smo se u

⁵⁵ Isti, str. 212.

ličnosti mimara Rade sreli s legendarnim Radom neimarom, toliko popularnom ličnosti naše narodne poezije. Gotovo da nema gradnje kojom se narodna pjesma pozabavila, a da je nije pripisala Radi neimaru, pa bilo da se radi o Skadru na Bojani, o višegradskoj »na Drini ćupriji« ili o mostarskom Starom mostu. Legendarni graditelj je, dakle, stvarna ličnost, koja živi i radi u Sarajevu u prvoj polovini osamnaestog stoljeća, tj. u vrijeme kad se u narodnoj književnosti formira i afirmiše narodna pjesma u desetercu. Rade neimar se borio s velikim poteškoćama, jer bez izuzetka i svaki put:

... Što bi oni obdan sagradili,
To bi vila obnoć porušila...

A nisu li zlosretni zahvati na Ali-pašinu mostu upravo potvrdila zlosretnu vilinsku čudi.

Mostovi u narodnim umotvorinama

Narod i arhitektura su korelativi: ljudi, doduše, grade arhitektonske objekte, ali i arhitektura gradi čovjeka djelujući svojim permanentnim prisustvom na formiranje njegove svijesti, u prvom redu na formiranje estetskog stava i poimanja. Stvarajući svoju usmenu, s generacije na generaciju predavanu narodnu književnost, najznačajnije arhitektonske objekte narod je obavio svojim umotvorinama, legendama u obliku priče ili pjesme, poslovice, pa i praznovjerica. Pri tomu, objekti koji su najviše zadivljavali posmatrača najjače su djelovali i na njegovu maštu, pa je oko takvih objekata i stvoreno najviše umotvorina. Među mostogradnjama u Bosni i Hercegovini najveće divljenje su uvijek izazivali višegradski i mostarski most, pa je i narod najviše svojih priča i pjesama, svojih sentenci i praznovjerica vezao za ove dvije građevine.

Vrijedno predanje o višegradskom mostu zabilježio je Zaharije Bogdanović i objavio u »Bosanskoj vili« 1888. god.⁵⁶ Po tom predanju, kad je Mehmed-paša Sokolović došao u Višegrad da gradi ćupriju, najprije je dao sagraditi veliku kuću za majstore i radnike, tu su se hranili svi radnici bez ikakva plaćanja, pa i poslije završetka građevine. Tu kuću

narod prozva Kameniti han. Kad je kuća bila gotova, onda je vezir započeo graditi ćupriju i gradio je sedam godina, a kad ju je završio, onda je još o svom trošku načinio u rodnom selu džamiju i crkvu. Poslije njegove smrti Turci crkvu razvališe, te se i danas ona njiva na kojoj stajale crkva zove Vlahinja. Može se reći da se ovo predanje, uglavnom, drži historijskih fakata, jer govori o objektima koje je Sokolović stvarno podigao u Višegradu i Sokolovićima: o imaretu (besplatnoj kuhinji), hanu, džamiji i crkvi – dapače, tačan je podatak da je han sagrađen prije džamije.

Ipak, mnogo su češće legende, priče i pjesme u kojima se kao objašnjenje upotrebljavaju iracionalni i fantastični motivi. Tako su za isti most vezane dvije narodne pjesme – obadvije obrađuju potpuno isti motiv kao i poznata pjesma Zidanje Skadra na Bojani: vila graditelju ne da da sagradi most sve dotle dok ne nađe Stojicu i Ostojicu, brata i sestru, i dok ih ne uzida u temelje građevine. Jednu od ovih pjesama zabilježio je u svojoj zbirci Bogoljub Petranović,⁵⁷ njegov graditelj mosta je Rade neimar; drugu je zabilježio Kosta Hörmann,⁵⁸ kod kojega most gradi ma-

⁵⁶ Z. Bogdanović, Višegradska ćuprija, Bosanska vila 1888, str. 174-5.

⁵⁷ A. Bejtić, Sokolovićev most na Drini u Višegradu, Kalendar Narodna uzdanica 1945. str. 168.

⁵⁸ K. Hörmann, Narodne pjesme Muhamedovaca, 1888, str. 78.

jstor Mitar. Druga narodna predaja kaže da je Stoja bila trudna, pa kad su je uzidali u ćupriju, poteklo je mlijeko iz dojki (motiv »Zidanja Skadra na Bojani«), koje i danas teče i kameni se pod oknima mosta (šige koje nastaju usljed otapanja i ponovnog taloženja krečnjaka). Nalazeći ovakvo iracionalno objašnjenje za nastajanje siga, narod je u njima vidio lijek i pomoć, pa bi ih odbijao ljeti kad voda oplića i stavljao u vodu ženi koja ne može dobiti dijete da bi joj dječja hrana nadošla.

Sokolovićev most ušao je i u narodnu poslovicu. Alija Bejtić je u svom radu o ovom mostu zabilježio četiri primjera, i to:

– Tvrd k'o na Drini ćuprija;
– Tvrd vjera k'o na Drini ćuprija;

– »Hajr« je na Drini ćuprija (zabilježio Vuk Stefanović Karadžić u svojoj zbirci narodnih poslovice);

– Ost' o k'o na Drini ćuprija (ovu je poslovicu zabilježio Mehmed-beg Kapetanović Ljubušak u svom »Narodnom blagu«, a pretpostavlja se da je nastala prilikom neke velike poplave, poput one iz 1896. god., u kojoj je most odolio vodenoj stihiji).⁵⁹

Mostarski Stari most nije manje zainteresirao maštu stvaralaca narodnih umotvorina, pa je o njegovu nastanku, također, zabilježen veliki broj legendi i pjesama. Kao osnovni problem, u većini tih umotvorina obrađene su poteškoće oko građenja objekta, dok se u nekima govori o društvenim uslovima njegova nastanka.

M. Michel u svom djelu Mostar prenosi jednu bilješku turskog geografa i historičara Mustafe ben Abdullaha

Hadži-Kalfe (umro 1658), koji je zapisao, između ostalog, sljedeću legendu: Stanovnici Mostara zamoliše sultana Sulejmana da im se sagradi kameni most preko Neretve. Sultan poslao Mimara Sinana, ali ovaj, nakon što je vidio kako stoje stvari, izjavi da je nemoguće ovdje sagraditi most. Kasnije se nađe jedan oštrouman drvodjelja iz mjesta koji se prihvati da podigne skelu i tako se sagradi most.

Ovu Hadži-Kalfinu bilješku preporučili su još neki autori. Budući da je Hadži-Kalfa ovo zapisao jedva jedan ljudski vijek nakon što je most sagrađen, možemo pretpostaviti da je priča o drvodjelji nastala na osnovu nekih stvarnih zbivanja.

Mustafa Hilmi Muhibić je zabilježio ovo: »Na staroj mostarskoj džadi koja vodi u Konjic, imade kraj puta u selu Podporimu isklesano jedno kameno korito, a tuda nema niti traga od kakve česme ili vode, pa ljudi pričaju da je neimar koji je (mostarsku) ćupriju gradio, obavezao se da će onaku ćupriju načiniti, i ako mu posao ne ispadne za rukom, da će svoju glavu dati. Kad je on sastavio čemer (svod), pobjegao je iz Mostara u selo Podporim, čekajući glasa: da li se svod srušio kad su skele izvađene; u očajanju udarajući čekićem po stijeni isklesao je to korito. Narod upotrebljava i dandanas vodu, koja se od kiše nahlata u tom koritu za lijek«.⁶⁰

Po drugoj jednoj legendi graditelj je najprije sagradio sličan manji most u neposrednoj blizini, na ušću Radobolje (današnja Kriva ćuprija), da bi; kao na nekom modelu, provjerio svoju zamisao. Po trećoj priči, u momentu kad

se skidala skela stao je pod most, ako ne izdrži i sruši se, da njega ubije.⁶¹

Navedena četiri primjera drže se racionalnih objašnjenja. No, tražeći objašnjenja u svijetu iracionalnog, i ovdje se narodni umjetnik uhvatio za priču o Stoji i Stojanu, za motiv »Zidanja Skadra na Bojani«, »Zidanja ćuprije na Drini«, za prastari motiv žrtve demon-skim silama. Pojedini stihovi u navedenim pjesmama su gotovo identični. I u ovom slučaju graditelj je Rade neimar, koji most podići ne može, jer što on danju sagradi, to mu voda noću sruši. U očajanju on moli svoju posestrimu vilu iz Velež-planine da mu pomogne. Vila ga posavjetova da prođe kroz Mostar, pa ako nađe Stojana i Staju, da ih skupa uzida u temelje mosta, jer će samo tako moći da ostvari svoju zamisao. Neimar Rade posluša vilu, nađe Stojana i Staju i tako podigne most.⁶²

U narodnoj pjesmi Rade neimar je turski sužanj. Motiv je zabilježen dva puta, sa nekim neznatnim razlikama; donosimo ga kako ga je zapisao M. Ajkić:

Mila braćo, čuda golemoga
Kad se gradi kamena ćuprija
U Mostaru na vodi Neretvi
U cara je ni u kralja nejma;
MAJSTOR JOJ JE NEIMARE RADE
Gradio je za nuždu golemu,
A da svoju on otkupi glavu,
Jer ga Turčin bješe osuđnio,
Pa je gradi četiri godine.
On načini kamenu ćupriju.⁶³

Čini se da bi i ova pjesma mogla uni-
jeti malo svjetla u ličnost legendarnog

neimara. Mi smo ga sreli u Sarajevu kao konkretnu historijsku ličnost 1739. god. i konstatirali da njegovi radovi na Ali-pašinu mostu nisu zadovoljili. Nije isk-ljučeno da je poslije svog neuspjeha dospio u tamnicu, a upravo u to vrijeme kao jedna od najzloglasnijih tamnica važi mostarska Čelovina, tamnica Mus-tafa-paše Čelića, u kuli Halebinovski kraj Starog mosta. Ako se već našao u Čelovini, lako je moguće da su ga zaposlili na nekim opravkama na Starom mostu. Kasnije je narodni pjevač nakitio svoje.

Legendom ispjevanom u podužoj narodnoj pjesmi, tako da okosnicu čini fantastika, narod je povezao sudbinu mostarskog i višegradskog mosta. Po pričanju jednog starog muslimana iz Mostara, M. Ajkić je ovu podužu pjesmu prepričao, a sadržaj joj je, uk-ratko, sljedeći. Kad je car Sulejman saznao za ljepotu Mare Lehovkinje, zarekao se da će je živu ili mrtvu polju-biti. Tako dolazi do dugog opsjedanja grada Promina, u kome je živjela Mara sa svojim mužem kraljem. Kralj videći da će Sulejmanova vojska pobijediti i osvojiti grad posiječe Maru i njenu glavu i tijelo baci u rijeku da ne bi pala Turcima u šake i da car Sulejman ne bi mogao izvršiti svoju zakletvu. Car Sule-jman, sa svoje strane, obeća veliku na-gradu onome ko pronađe Maru, živu ili mrtvu. Neki »iz Mostara Huso« izvadi iz rijeke Marinu glavu, a »iz Višegrada Ahmo« izvadi njeno tijelo. Car pozove ovu dvojicu da ih nagradi, a na pitanje: šta žele, oni zamole cara Sulejmana da im kao nagradu sagradi mostove na Neretvi u Mostaru i na Drini u Višegradu. Car im ispuni želju. O grad-nji mostarskog mosta pjesma kaže da je

⁵⁹ A. Bejtić, Sokolovićev most na Drini u Višegradu, str. 168–9.

⁶⁰ M. H. Muhibić, Stara ćuprija u Mostaru, GZM 1889, str. 10.

⁶¹ Isti, str. 10.

⁶² D. Franić, S dacima kroz Bosnu i Herce-govinu, str. 108.

⁶³ M. Ajkić, Mostarski stari most, str. 5.

car Sulejman pozvao svoga muhar-sahibiju i naredio mu:

»Lalo moja, muhur-sahibijo,
Uzmi blaga, koliko ti drago,
A ja ću ti ferman napraviti,
Hajde meni do Mostara sići
Na Neretvi napravi ćupriju.
A vid' dere carskog muhurlije,
Na Neretvi on gradi ćupriju,
Manje nije već dvi godinice.
Na Neretvi namisti ćupriju,
Pokloni je od Mostara Husi.«⁶⁴

Stari most u Mostaru uvijek je raspljivao maštu pjesnika. I jedna lirska pjesma nastala u ovom gradu počinje stihom:

»Zaljulja se mostarska ćuprija«...⁶⁵

Daleko bi nas odvelo kad bismo prema narodnim umotvorinama tragali za svim mostovima na terenu Bosne i Hercegovine. Čak i o onim najmanjim, koji nikada i ni kod koga nisu izazvali neko naročito divljenje, narod zna da ispriča po neku legendu, u kojoj može, ali ne mora da bude i po neko zrnice istine.

Napomenimo na kraju da narodna predaja zna, iako o tome nema nikakvih pisanih podataka, da je Gazi Husrev-

beg u Sarajevu na Miljacki, na mjestu Isa-begova drvenog mosta, sagradio kameni most. Štaviše, u jednoj pjesmi o svrgnuću Husrev-begovu, gdje se nabraja šta je on sve učinio za glavni grad Bosne, kaže se:

»Ja načinih tri ćuprije
Posred Saraj'va «...⁶⁶

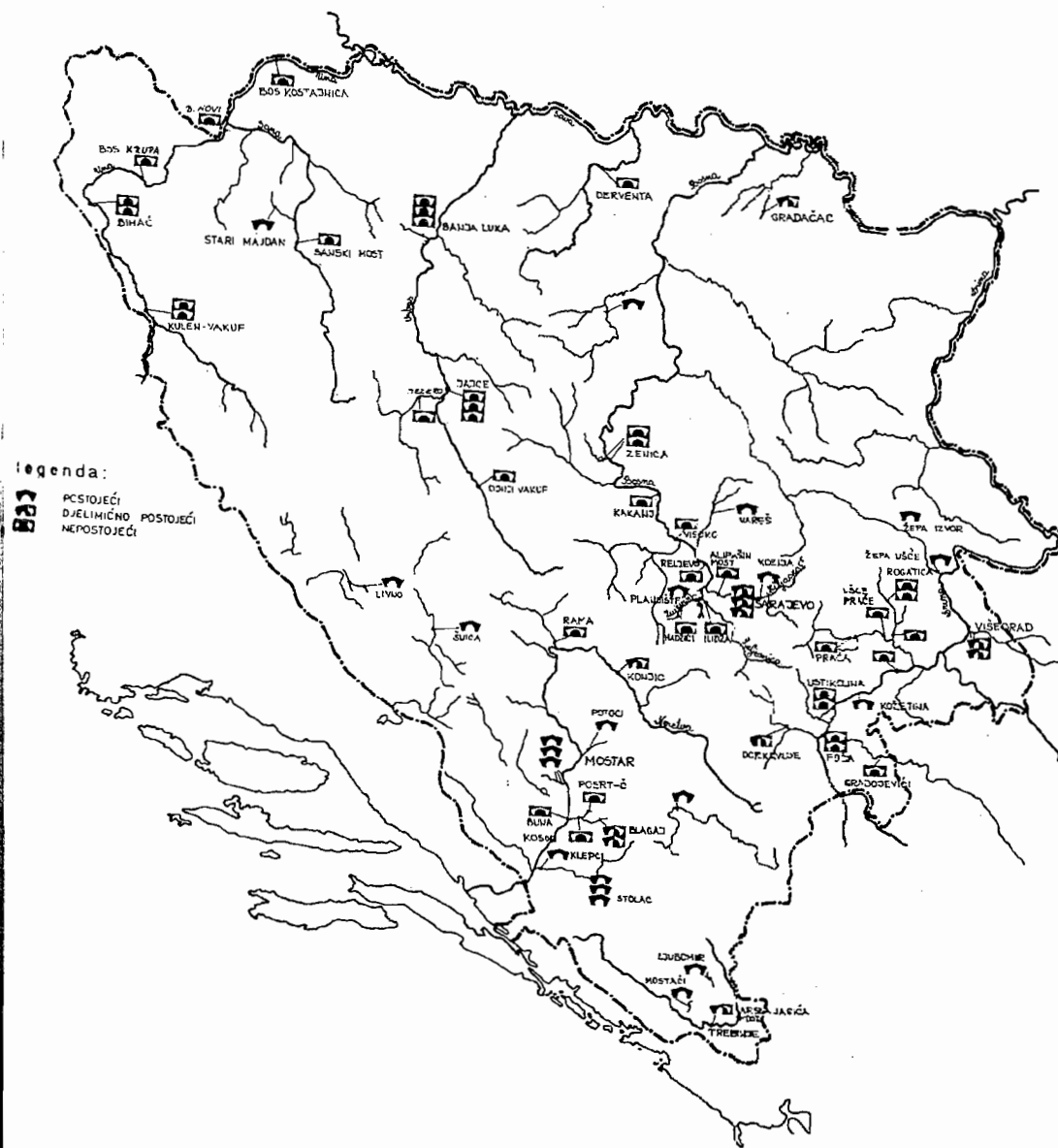
Sirova magija simpatije, koja svoje korijene vuče iz prethistorijskih vremena, a koja nam se sačuvala u pjesmama i legendama, održala se gotovo do najnovijeg vremena. Vjerovalo se da se značajnija građevina, a takva građevina je i most, ne može saizdati dok se u nju ne uzida živo čeljade. Kad je 25. augusta 1873. postavljen kamen temeljac za neki most kod Trebinja, okolno stanovništvo je posakrivalo i pozatvaralo svoju djecu u uvjerenju da se ćuprija neće moći podići ako se u njen temelj neće uzidati dijete.⁶⁷ Motiv je vrlo rasprostranjen, nalazi se u pričama mnogih naroda, a korijene mu treba tražiti u staroj sumerskoj kulturi. Slaveni su svoje žrtve upravili vilama, pa je narod smatrao obligatnim prinošenje tih žrtava, makar da više, zapravo, nije znao zašto u svaku veliku građevinu treba uzidati čovjeka.

⁶⁴ Isti, str. 5-7.

⁶⁵ H. Kreševljaković, Esnaf u Bosni i Hercegovini, str. 126.

⁶⁶ H. Kreševljaković, Vodovodi, str. 198.

⁶⁷ Bosna od 27. IX 1873.



SHEMATSKI PRIKAZ POLOŽAJA VAŽNIJIH STARIH MOSTOVA NA TERITRIJI BOSNE I HERCEGOVINE

II. POSEBNI DIO

Tražeci pogodan sistem i red kojim bismo prikazali pojedine mostove, odlučili smo se na sistematizaciju prema slivovima rijeka. U predgovoru smo već naglasili kako su se društveni tokovi, po pravilu, prilagođavali prirodnim vodenim tokovima; slivovi pojedinih rijeka uvijek su predstavljali stanovitu regionalnu formu, u koju su se uklapali društveno-ekonomski uslovi odgovarajućeg područja.

Jadransko-crnomska vododijelnica dijeli našu Republiku na dvije pokrajine: Bosnu, koja je i sam naziv dobila po slivu dominantne rijeke, čije sve vode teku prema Savi i, dalje, u Dunav i Crno more, te Hercegovinu, gdje sve vode teku prema Jadranu.

Sava je rijeka toliko bogata vodom, toliko široka i duboka da je njeno prelaženje i savladavanje mostom u ranijim vremenima predstavljalo izuzetan napor. Kao takva, Sava je, prirodno, razdvajala ljude na svojoj desnoj i lijevoj obali, ona je, dakle, bila prirodna granica Bosne prema sjeveru. U momentu austrougarske okupacije, 1787. godine, na cijelom toku Save duž bosanske granice nije bilo nijednog mosta, a nužni prelazi između slavonske i bosanske strane obavljali su se skelama i čamcima. Nešto ranije Fra Jukić spominje da je niže Bardara na Trnavi prešao Savu preko novog mosta.

U Savu se ulijeva pet većih rijeka sa bosanskog teritorija, i to idući niz Savu: Una, Vrbas, Ukrina, Bosna i Drina, te neke manje rječice i potoci.

Okosnicu pokrajine čini sliv rijeke Bosne sa svojim pritokama. Na dužini

od oko tri stotine kilometara od izvora do ušća Bosna je rijeka pitoma i dosta mirna, dobrim dijelom plovna za čamce, manje lađice i splavove. Na Bosni i njenim pritokama razvio se veći broj naselja, među kojima i glavni grad Sarajevo, pa je u vezi sa tim naseljima i komunikacijama između naselja došlo do izgradnje većeg broja mostova na području ovog sliva.

U području zapadno od sliva Bosne u Savu se ulijevaju Una, Vrbas i Ukrina.

Una izvire ispod Čemernice, teče, djelomično, hrvatsko-bosanskom granicom i kod Jasenovca se ulijeva u Savu. Od značajnijih pritoka spomenućemo Unac i Sanu. U slivu Une leži nekoliko gradova Bosanske krajine, pa je i ovo područje bilo bogato mostogradnjom. Na žalost, specifičnost regionalnih uslova dovela je do toga da su ti mostovi, po pravilu, rađeni od drveta – kao takvi se nisu sačuvali i za njih znamo samo iz dokumenata i literature.

Vrbas nastaje od više potoka pod planinama Zecom i Radušom i ulijeva se u Savu kod Svinjara. Vrbas je plahovita i jaka rijeka. Preko Vrbasa nalazio se kameni most u Donjem Vakufu, a bilo je i više drvenih mostova u Jajcu i Banjoj Luci.

Pliva je lijeva pritoka Vrbasa. Izvire ispod Vitoroga planine, a ulijeva se u Vrbas ispod zidina Jajca. Na pritokama Vrbasa: Plivi, Crnoj rijeci i Crkvini, nalazilo se nekoliko mostova.

Ukrina izvire na planini Borju, teče kraj Dervente, a u Savu se ulijeva uzvodno od Broda. Znamo da je na Ukrini

u XVIII stoljeću postojao most u Derventi.

Drina je najveća i vodom najbogatija pritoka Save sa južne strane. Korito Drine pada strmo, rijeka sa velikom količinom vode struji veoma brzo i plahovito. Znatna dubina i širina otežavaju njeno prelaženje, pa je tako i ova rijeka razdvajala ljude, predstavljala prirodnu granicu dvaju regiona.

Drina nastaje spajanjem Tare i Pive jugozapadno od Foče, a u Savu se ulijeva kod Rače. Sa bosanske strane na Drinu su gradovi: Foča, Goražde, Višegrad i Zvornik. Na rijeci je bilo više prevoza, i to kod Huma, Broda (više Foče), Goražda, Ustikoline, Ljubovije, kod Loznice i na Rači. Mostova je bilo više, ali sačuvan je samo jedan, i to u Višegradu.

Pritoke Drine na lijevoj strani su: Sutjeska, Bistrica, Prača. Kod utoka Prače u Drinu niže Goražda stajaše 1878. god. »kukavan drveni most«. Znatnija pritoka Prače je Rakitnica, koja teče kroz Rogaticu. Nizvodno od ušća Prače utiču u Drinu Žepa, Drinjača i Janja. Na ovim pritokama je bilo veoma interesantnih mostova.

Pritoke na desnoj strani su: Čehotina, koja se ulijeva kod Foče, Janina, Lim i Rzav.

Dok pokrajina Bosna, u cijelosti ili djelomično, obuhvata slivove četiri veće rijeke, dotle Hercegovina ima samo jednu vodenu okosnicu, i to sliv rijeke Neretve, te nekoliko ponornica.

Neretva izvire na visinama Čemerna i Jabuke, a ulijeva se u Jadransko more u Pelješčanskom zalivu, duga je oko stotinu i osamdeset kilometara. Na ovoj rijeci leže, od većih naselja, Konjici i Mostar. Neretva je do ušća Bune brzica, silovita, korito joj je puno stijena i gudura, obale visoke i krševite. Imala je 1878. god. drveni most kod Glavatičeva i dva kamena: u Konjici i Mostaru.

Od pritoka Neretve sa lijeve strane značajne su Buna i Bregava. Na Buni leži srednjovjekovni grad Blagaj, te se na ovoj rijeci sačuvalo više kamenih mostova, od doba Rimljana pa do kraja perioda koji nas interesuje. Na Bregavi, koja izvire sjeveroistočno od Stoca, leži srednjovjekovni grad Stolac sa više manjih i većih mostova. Prije ušća Bregave, u mjestu Klepci, poznatom još od antičkih vremena, sačuvan je lijep kameni most.

Od desnih pritoka Neretve pomenućemo Ramu, Grabovicu, Drežnicu, Lišticu ili Jasenicu i Trebižat. Na ovim rijekama nisu se razvila veća naselja, ali se sačuvalo nešto tragova kamenih mostova.

Pored sliva Neretve Hercegovinu, kao kraško područje, karakteriše veći broj ponornica. Može se reći da nema nijednog kraškog polja bez barem jedne rijeke ponornice, a na nekima od njih razvila su se i naselja, odnosno nastali su mostovi tamo gdje su to komunikacije zahtijevale. Od velikog broja ponornica pomenućemo najvažnije.

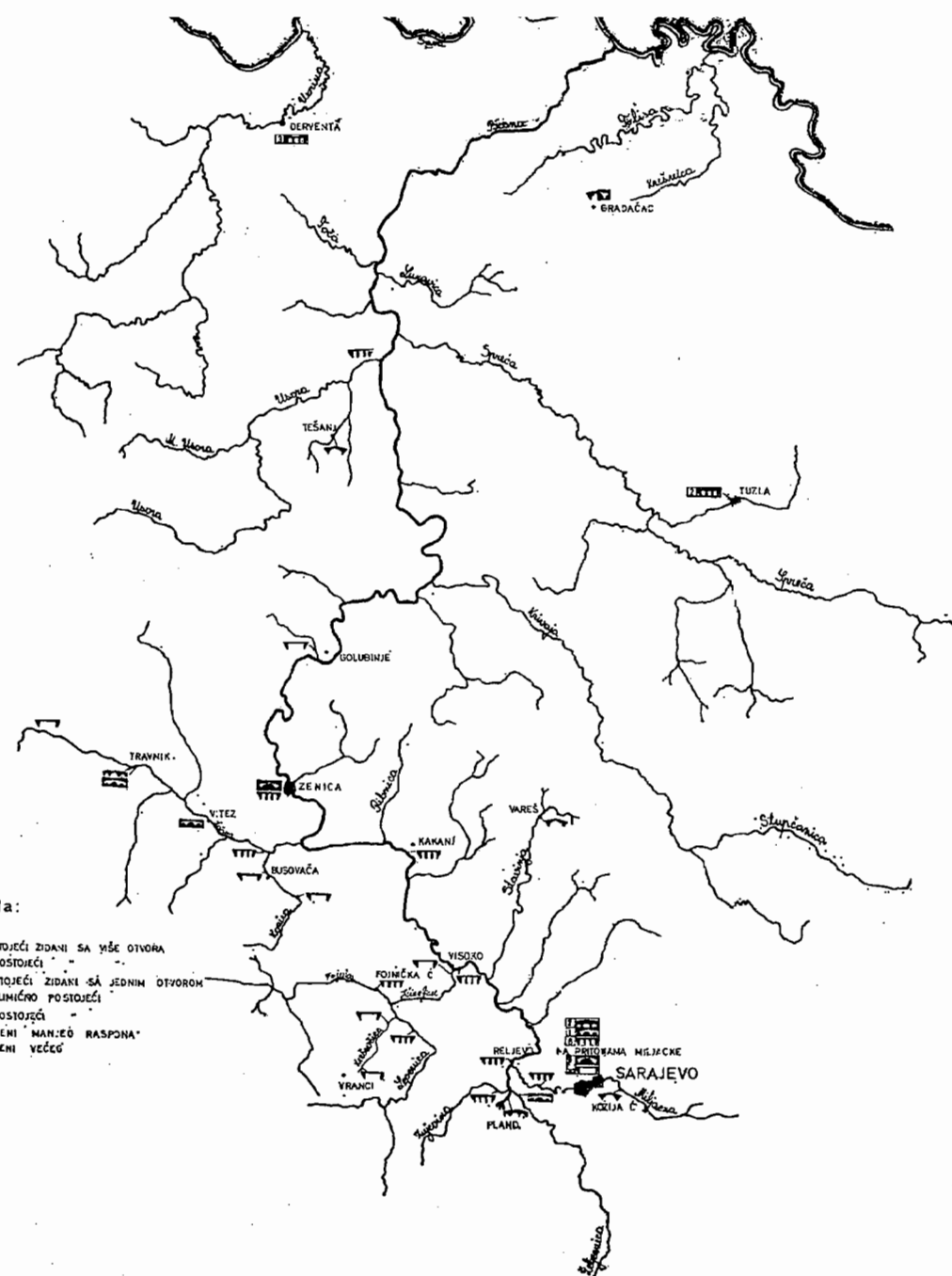
Trebišnjica izvire ispod Bileće, ponire u Popovu polju. Na Trebišnjici leži grad Trebinje, a uzvodno od Trebinja nalazio se poznati Arslanagića most (danas demontiran zbog izgradnje HE-Trebišnjica).

Bistrica (Duman) izvire iz pećine kod Livna, gubi se u ponoru ispod planine Prologa. Uz Bistricu leži Livno, a na samoj rijeci je bilo više mostova.

Suica protječe kroz Kupreško i Duvanjsko polje, blizu Županjca nalazimo kameni most.

Zalomka protiče Nevesinjskim poljem i na njoj je sačuvan kameni most nazvan Ovčiji Brod.⁶⁸

⁶⁸ V. Klaić, Bosna, Podatci o zemljopisu i povijesti Bosne i Hercegovine, str. 40-53.



NA RIJECI BOSNI I NJENIM PRITOKAMA BILO JE MNOGO, PRETEŽNO DRVENIH MOSTOVA. SAČUVAN JE MALI BROJ, I TO ISKLJUČIVO KAMENIH, GRADNJI

Mostovi na Bosni i njenim pritokama

Rijeka Bosna, po kojoj je pokrajina dobila ime, nastaje od brojnih vrela ispod planine Igmana (Vrelo Bosne kod Sarajeva), na nadmorskoj visini od cca 500 m i ulijeva se u Savu kod Bosanskog Šamca. Teče kroz klisure i kotline, od kojih je najveća Sarajevsko-zenička kotlina. Dalje prema sjeveru prolazi kroz Vrandučko-nemilsku klisuru, gdje se rijeka najviše sužava, te maglajsko-dobojsku dolinu, gdje rijeka poprima pretežno dolinski karakter.

Od najstarijih vremena oko Bosne i njenih pritoka formirali su ljudi svoja naselja, koja su međusobno komunicirala preko rijeke, stvarajući jedinstvenu regionalnu društveno-ekonomsku cjelinu. Ta cjelina je mijenjala svoj status od rodovske zajednice do države, ali je uvijek imala karakter cjelovite etničke i političke grupacije. I ne samo to: ona je imala od najstarijih vremena karakter jezgra oko kojeg se okuplja veća ili manja okolna teritorija, već prema širim ekonomsko-političkim uslovima.

Danas poznati najstariji arheološki ostaci na ovom području nađeni su na ušću Usore u Bosnu, u Makljenovcu kod Doboja, i cijeni se da su stari oko četrdeset hiljada godina.⁶⁹ Također, u mlađem kamenom dobu javljaju se kulture u slivu Bosne oko Maglaja (Novi Šeher)⁷⁰ i oko Travnika (Nebo, u dolini rječice Bile).⁷¹

Na pozornicu historije sliv Bosne stupa kao cjelovito etničko područje ilirskog plemena Desitijata, koji će u šestom stoljeću prije naše ere dići ustanak protiv Rimljana. Ovom plemenu pripadalo je i područje oko današnjeg Sarajeva.

U neposrednoj blizini Vrela Bosne razvilo se i veliko rimsko naselje na mjestu današnje Ilidže.⁷²

Poslije dolaska Slavena Bosna je, prema podacima Konstantina Porfirogenita, samostalna političko-teritorijalna formacija (X stoljeće). U sljedećim stoljećima Bosna se postepeno proširuje i kao pokrajina sve više osamostaljuje, da bi se u prvoj polovini XIV stoljeća razvila u snažnu državu – od mora do Save i od Cetine do Drine.⁷³ Vidimo, dakle, da je upravo sliv Bosne predstavljao nukleus stvaranja i snažnijih društveno-političkih formacija na ovom dijelu Balkana.

U XIV i XV stoljeću relativno velika država dijelila se na nekoliko oblasti, ali je jezgro države predstavljalo područje oko gornjeg toka Bosne i Lašve, kojima je neposredno upravljao kralj.

Turci su veoma dobro ocijenili strateški značaj područja oko izvora i gornjeg toka rijeke, jer ko je držao to područje, taj je – kako to i ranije historija pokazuje – mogao da pretenduje i na

⁶⁹ Kulturna istorija Bosne, str. 14.

⁷⁰ Isto, str. 23.

⁷¹ Isto, str. 26.

⁷² Isto, str. 238.

⁷³ Klaić, Poviest Bosne do propasti kraljevstva.

širi teritorij. Upravo ovamo, na područje župe Vrhbosne, usmjereni su njihovi najraniji prodori, pa i formiranje sandžaka sa sjedištem u Sarajevu, odakle se postepeno širi turska vlast prema sjeveru, zapadu i jugu.

Do kraja XVI stoljeća Bosna je prerasla u pašaluk sa osam sandžaka. U tom velikom sklopu našle su se zemlje od Slavonije i Šapca do mora, ali je područje oko rijeke Bosne i opet predstavljalo centralnu oblast, neku vrstu matice, čiji je geopolitički značaj bio presudan za tadašnja zbivanja.

Sliv Bosne je kao društveno-ekonomska jedinica u toku turske okupacije posebno uza se vezao u jedinstvenu regionalnu cjelinu područja slivova Vrbasa i Une, područja do Drine na istok (srednjovjekovna granica) i područje sliva Neretve. Ova regionalna formacija, čije smo korijene mogli pratiti od početka historije, održala je svoje značajke i nakon Turaka, tokom austrougarske okupacije do danas.

Na rijeci Bosni i njenim pritokama, posebno u doba Turaka, razvio se veći broj gradova. Pošavši od izvora prema ušću, od značajnijih naselja valja spomenuti: Visoko, Vranduk, Žepče, Maglaj, Doboj i Bosanski Šamac. Na njenim pritokama razvili su se najznačajniji gradovi historijske i današnje Bosne: Sarajevo na Miljacki i Travnik na Lašvi.

Godine 1878. Klaić je zabilježio na Bosni kameni most u Blažuju kod Ilidže, te drvene mostove kod Reljeva, Visokog i kod Zenice. Ima podataka da je na ovoj rijeci ranije bio i veći broj mostova.

U Bosnu se ulijevaju mnoge pritoke sa desne i lijeve strane. Pomenućemo od njih samo važnije, stavljajući naglasak

posebno na one na kojima je bilo mostogradnji.

Sa desne strane u Bosnu se ulijevaju:

a) Željeznica. Na ovoj rijeci je polovinom XVI stoljeća sagrađen Most Rustem-paše Hrvata.

b) Miljacka. Na obalama Miljacke formirao se najveći grad Bosne i Hercegovine, pa je u naselju i izvan njega nastao veći broj mostova. (O mostovima na Miljacki govori posebno poglavlje).

c) Stavnja. Rječica na kojoj se još u srednjem vijeku formirao Vareš i gdje je sačuvan jedan stari kameni mostić.

d) Krivaja. Rječica uz koju leže od većih naselja Olovo i Zavidovići.

e) Spreča. Rječica na kojoj su 1878. god. postojala dva drvena mosta: jedan više utoka Gostilje i drugi nizvodno od Gračanice.

Sa lijeve strane u Bosnu se ulijevaju:

a) Zujevina, koja se ulijeva u Bosnu kod Osijeka (Blažuj).

b) Lepenica, koja utječe u Bosnu kod Visokog, bila je 1878. premošćena kod Ban-Brda, Kiseljaka i Visokog. Ona prima Kreševku i Fojnicu; na Fojnici je postojao most preko koga je vodila cesta iz Kiseljaka u Busovaču.

c) Lašva izvire u Karauli, zapadno od Travnika, utječe u Bosnu između Kakanja i Zenice. U Travniku su, po Klaiću, postojala dva mosta: jedan kameni, očuvan do danas, i jedan drveni.

d) Lješnica nastaje blizu Novog Šehera, utječe blizu Maglaja. Nedaleko od utoka 1878. god. bio je most.

e) Usora izvire u Borju, utječe iznad Doboja. A. Evans je 1875. god. prešao drveni most na ovoj rijeci.

O mostovima na Bosni i njenim pritokama govori se detaljno u poglavljima koja slijede.

MOST U PLANDIŠTU KOD BLAŽUJA

Idući cestom iz Sarajeva prema zapadu u mjestu Plandištu kod Blažuja, na široko razlivenoj rijeci, lijevo od sadašnjeg puta, vidi se stari kameni most. Vrlo je nizak, utonuo u pejzaž, na sedam lukova, sa blagim usponom prema sredini. Oko mosta nema naselja, a može se reći da ga ni u ranijim periodima u neposrednoj blizini nije bilo, što znači da je most građen, prvenstveno, na međugradskoj komunikaciji. Za period turske vladavine to je komunikacija od Carigrada preko Sarajeva za sjeverozapadnu Bosnu i Hercegovinu (put se nešto dalje i razdvaja na ova dva osnovna kraka).

Danas ovaj most nema svog određenog imena i o njemu se obično govori kao o mostu u Plandištu, mostu kod Blažuja, mostu u Polju... U starim dokumentima, također, ne nosi poseban naziv, a označava se kao »Bosna baši kuprisi« (tj. most kod izvora Bosne).⁷⁴

Ne zna se kada je ovaj most sagrađen, ali je sigurno da je postojao približno u današnjem obliku, 1550. godine, jer je te godine ovuda prošao Katarin Zeno, prenoćio u »Blazuda« (Blažuj), pa sutradan krenuo prema Sarajevu. Na tom putu je prešao preko rijeke Bosne, pa konstatuje da je i zemlja po njoj prozvana. Rijeka je u podnožju gore kojoj on ne zna imena, »pa je odmah velika, preko nje vodi kameni most sa sedam lukova, s kojega se vidi kako iz gore ključa«. Mandić ovaj most datira u srednji vijek, dopuštajući mogućnost da bude i stariji, konstatuje sličnost po konstrukciji sa mostićem na Tilavi, s tim što je znatno duži, jer je i rijeka Bosna šira. »Oba pak mosta pokazuju jasno

pravac srednjovjekovnog puta, kojim su dolazili putnici sa zapada u Vrhbosnu da odatle produže putovanje prema istoku«.⁷⁵

Ako uzmemo u obzir Mandićevu pretpostavku, moramo je dopuniti utoliko što ćemo se podsjetiti da se još u antičko vrijeme trasa puta nalazila na približno istom mjestu, te da je, s obzirom na značaj naselja Aquae S..., na mjestu današnje Ilidže i tu negdje preko rijeke Bosne morao biti prelaz, vjerovatno most. Do danas se sačuvao kod pojedinih autora za ovaj most naziv rimski most, što je, prvenstveno, bazirano na uzidanim detaljima sa rimskih građevina koji su nađeni na mostu.⁷⁶ Svakako da je rimskih građevina u okolini bilo dosta, ali su njihovi elementi mogli biti uzidani u most tek u periodu kad su te građevine prestale služiti svo-

⁷⁵ Dr M. Mandić, Postanak Sarajeva, Narodna starina XIV, str. 12.

⁷⁶ U Zemaljskom muzeju u Sarajevu čuva se reljef.

Most u Plandištu – horizontalno razvijena građevina koja se harmonično uklapa u nizinski pejzaž Sarajevskog polja. Pogled sa nizvodne strane.

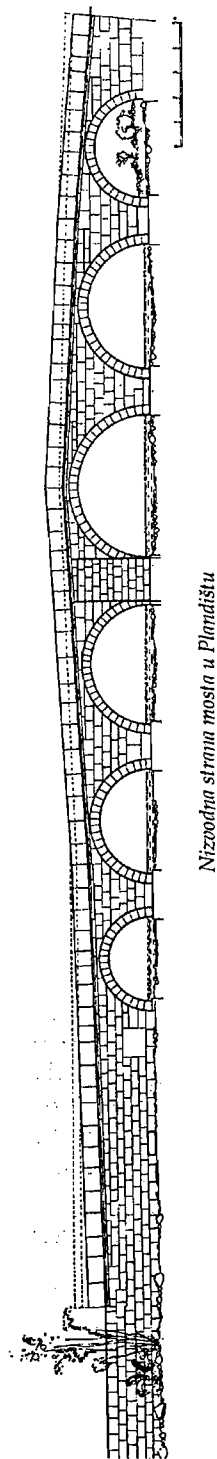


joj svrši, moguće u srednjem vijeku, ili još mnogo kasnije. Ovakav most, razumljivo, morao je više puta biti popravljan, pa ako čak usvojimo i pretpostavku da se nalazi na temeljima rimskog ili pak srednjovjekovnog mosta, ipak je on svojim najvećim dijelom građevina turskog perioda.

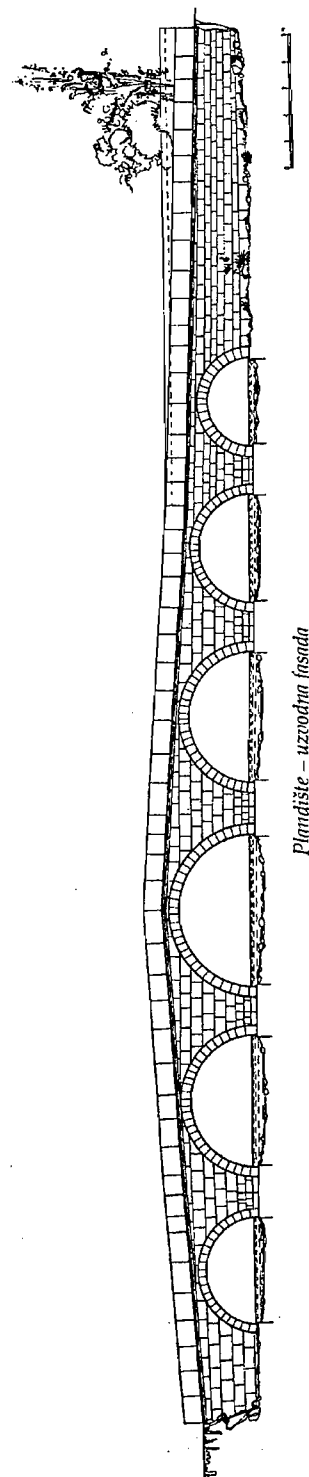
Pretpostavljamo da je on već u prvoj polovini XVI vijeka temeljito obnovljen, ukoliko nije tada iz temelja i sagrađen. Razlog ovakvoj pretpostavci leži u činjenici da Kuripešić u svom iscrpnom putopisu iz 1530. godine ne spominje ovaj most (dapače, može se zaključiti da ga faktično nije bilo), dok ga, kao što smo vidjeli, K. Zeno čak dosta detaljno opisuje.⁷⁷ Ko je bio taj obnovitelj, ako ne i utemeljitelj mosta, ne zna se. Nešto bliže Sarajevu na rijeci Željeznici sagrađio je most, u približno isto vrijeme, veliki vezir Rustem-paša Hrvat, pa nije isključeno da se on pobrinuo i o ovom mostu. Također se može pretpostaviti da su obnovitelji mosta Semiz Ali-paša ili Gazi Ali-paša, o kome će još biti govora.

Most je, uglavnom, do danas sačuvao svoj oblik, koji je dobio u XVI vijeku. Karakteriše ga stilska arhaičnost, koja govori o dobrim majstorima kamenarima, ali ne toliko o poznavanju stilskih oblika onovremene turske arhitektonske škole. To nam daje povoda da zaključujemo da je on djelo dobrih domaćih majstora, možda školovanih na mediteransko-hercegovačkoj tradiciji i donekle upoznatih, i to prilično površno, sa turskim arhitektonskim stilom i detaljima. Most je sazidan u klesanom kamenu i krečnom malteru na sedam polukružnih lukova. Lukovi su od površine čeonog zida diskretno

⁷⁷ Dr M. Mandić, Postanak Sarajeva, str. 12.



Nizodna strmina mosta u Plandištu



Plandište - uzvodna fosada

uvučeni, te tako nastaje plitka plastika. Čeonci zidovi su od dosta dobro obrađenih kvadera krečnjaka. Ritam lukova od krajeva prema sredini raste, kako po rasponu, tako i po visini, stvarajući na taj način karakterističnu, prema sredini uzdignutu i prelomljenu niveletu mosta. Na visini kolovoza, koji je ranije bio od kaldrme, a u posljednje vrijeme od granitne kocke, čeonci zidovi završavaju jednostavno profiliranim vijencem, na koji se nastavlja korkaluk od dosta grubo obrađenih kamenih ploča. Stubovi koji nose lukove i svodove gotovo su potpuno utonuli u vodu i u arhitektonskoj formi ne dolaze do izražaja – na ovom mjestu rijeka Bosna je široko razlivena, a obale niske i ravne, pa je trebalo savladati rijeku sasvim niskom mostovskom konstrukcijom.

Dužina mosta iznosi oko 40 m, širina sa korkalukom 4,55 m, širina lukova kreće se od 3–5 m, a visina na najvišem mjestu oko 4,5 m.

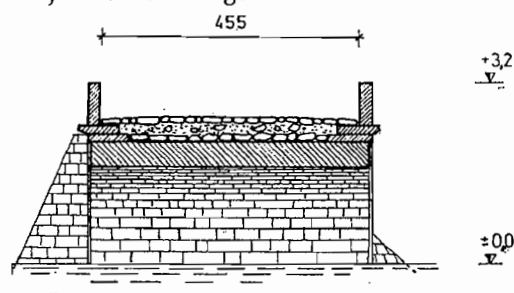
Danas je ovaj most izvan upotrebe. Godine 1952. pri rekonstrukciji puta konstatovano je da most svojom širinom ni približno ne zadovoljava, pa je u želji da se očuva njegovo autentično stanje, stavljen van upotrebe, a nešto nizvodno sagrađen je novi, betonski most koji udovoljava savremenim prometnim zahtjevima.

O opravkama ovog mosta sačuvano je relativno dosta podataka. Najinteresantniji podaci potječu iz 1762. godine, kada su zainteresirani građani Sarajeva zatražili od bosanskog vezira da se most opravi, jer je oštećen i slabo upotrebljiv. Kadić donosi, prije svega, arzuhal od 28. V 1762. godine sljedećeg sadržaja:

»Ovom sudu pristupili su ulema, age i esnafske čehaje i izjavili da je most na glavnom putu za Mostar i Travnik kod

Blažuja na rijeci Bosni oštećen, pa predstavlja za prolaznike veliku poteškoću, a osobito za one siromašnije koji u grad nose poljoprivredne proizvode i druge stvari. Stanovnici okolnih sela obavezuju se da će dati pomoć u radnoj snazi i most dovesti u prvobitno stanje. Ovaj arzuhal podnosi se vašoj preuzvišenosti (bosanskom veziru) da bi izvoljeli odobriti potrebne radove i sredstva za opravku. 5. zilkade 1175. (28. V 1762). Sarajevski kadija Muhamed.

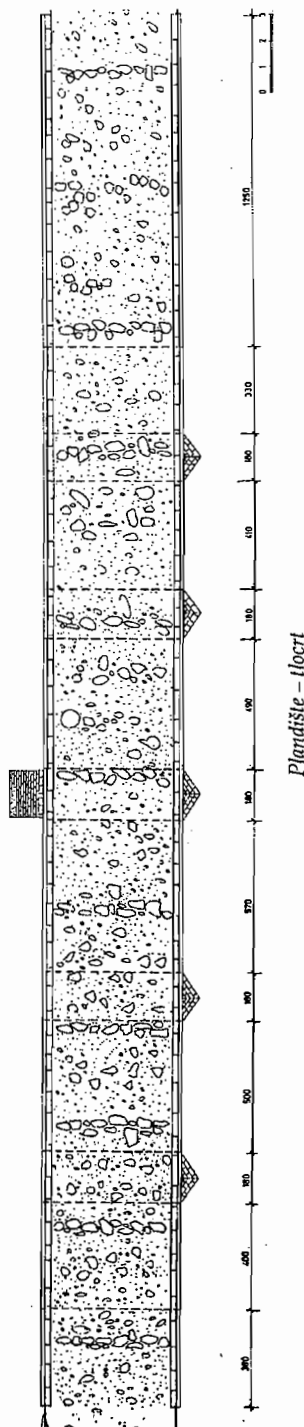
Na ovaj arzuhal, svega tri dana kasnije, uslijedila je bujrukdija bosanskog valije od 31. V 1762. godine:



Most u Plandištu – presjek

»Sarajevskom munli (vrhovnom kadiji) i muteselimu (gradonačelniku): Potrebno je da vi sa predstavnicima okolnih džemata i sela izađete u vezi s podnesenim arzuhalom na lice mjesta i pregledate most kod Blažuja, kojem je potrebna opravka i vraćanje u ranije stanje, jer predstavlja veliku poteškoću i opasnost za prolaznike. Datirano 8. zilkade 1175.« (31. V 1762).

Tim povodom je na lice mjesta izašla komisija u sastavu: sarajevski kadija Muhamed, sarajevski kajmekam Smailbeg i mimari sa još nekim uglednijim ličnostima, te su sastavili predračun za



opravku mosta, datiran sa 21. zilhidže 1175 (12. VII 1762) godine.

U predračunu je najprije nabrojen sljedeći materijal za izgradnju jednog drvenog mosta, koji će se podići zapadno od kamenog, a čija dužina će iznositi 260 i širina 5 aršina:

za kolovoz hrastovih greda 1300 komada po 5 aršina;

hrastovih greda za poklopnicu, dužine 10 aršina $\times 60 = 3300$;

velikih balvana za sljeme 85 komada = 19440;

hrastovih greda 84 dužine 5 aršina za tzv. babu;

za kolovoz klinaca 3900 kom., ili 487 oka $\times 20 = 9750$;

glavnih nosača 4 komada $\times 60 = 240$;

klinaca za baskije 165 kom. = 410;

urgan (?) 4×30 ;

Majstorima za obradu drvene građe 300 nadnica sa jelom = 12000 akči.

Zatim se navodi da je potrebno na kamenom mostu opraviti korkaluk (ogradu) u dužini od 31 aršina i na dva mjesta kaldrmu sa ivicama mosta, te izvaditi iz vode kamenje korkaluka koje se porušilo.

Ukupni iznos predračuna za gradnju i rad: 117.330 (akči) ili 977 groša i 1 zlota.

Prednji obračun je upućen bosanskom valiji, na što je 26. zilhidže 1175 (17. VII 1762) god. uslijedila bujrukdija da se sa radovima otpočne što prije, da se razapnu čadori na mjestu gradnje i vodi strogi nadzor nad radovima i materijalom.⁷⁸

S obzirom da se u gornjem predračunu upotrebljavaju za neke građevine dijelove i konstrukcije izrazi iz našeg jezika, kao sljeme, poklopnica i dr., to nas upućuje na siguran zaključak da su predračun sastavili i posao izvodili domaći majstori.

Za opravku ovog mosta utrošeno je 830 groša iz ostavine nekog hadži-Mustafe u godini 1190 (1776/77).⁷⁹

Godine 1785. Božić bilježi o ovom mostu da je građen od kamenih klesanaca, da je dobro zidan, dug 45 koraka i 5–6 koraka širok. Dolazeći u Blažuj iz Rakovice, prešao je prije Omarića-hana, koji je stajao blizu mosta u Plandištu, jedan drveni most dugačak 25 koraka. Gdje se nalazio taj most, nismo mogli utvrditi.

MOSTOVI U RELJEVU I KAKNJU

Na Bosni u Reljevu godine 1878. postojao je drveni most (Klajić). Ne zna se ko ga je i kada gradio, niti kako je izgledao. Svakako je, s obzirom na materijal, velike vode i slabe mogućnosti temeljenja, most više puta popravljan, pa su o tim opravkama sačuvani i izvjesni arhivski podaci, na osnovu kojih možemo sa sigurnošću tvrditi da je na ovom mjestu postojao već u XVII stoljeću, ako ne i ranije.

Najstarije podatke o njegovoj opravci imamo iz 1705. godine. Oporukom

Ušćuplije hadži-Mehmeda, sina hadži-Mahmutova iz Kasum-Katib-mahale u Sarajevu ostavljen je u dobrotvorne svrhe 200.000 akči, od čega 70.000 da se utroši za opravku mosta na Reljevu na rijeci Bosni. Dokumentat je datiran sa 25. džumadel-ahira 1117 (15. X 1705).⁸⁰

Drugi dokumentat od 3. zilkade 1176 (16. V 1763) govori nam, također, o

⁷⁸ M. Kadić, Zbornik VII, str. 255–257.

⁷⁹ Sidžil 18, str. 50.

⁸⁰ M. Kadić, Zbornik II, str. 129.

oporučnom ostavljanju novca za opravak mosta u Reljevu (stariji oblik Hreljevo). Ovaj dokumenat posebno potvrđuje da je most bio drveni. Hadži-Mahmut, sin Ali-bega iz Halać-Davud-mahale u Sarajevu, koji je umro vraćajući se s hadža iz Meke, ostavio je oporukom 1.000 groša za navedenu opravku. Nema podataka o izvršenju oporuke.⁸¹

Nejasno je koji su razlozi uvjetovali nastanak mosta upravo na ovom mjestu, no to, vjerovatno, nije bio most od strateškog značaja, jer, kako vidimo, njegovo održavanje nije briga države već pojedinaca. Moglo bi se pretpostaviti da su ovdje prvenstveno, bili u pitanju posjedi građana Sarajeva, koji su svoje vlasnike upućivali na nužnost održavanja komunikacije preko rijeke.

Most u Reljevu spominje Božić 1785. godine.

MOSTOVI U VISOKOM

Gradić Visoko leži na ušću rijeke Fojnice u Bosni. Na kupastom uzvišenju nalazila se srednjovjekovna gradina, a sadašnje naselje razvilo se iz suburbiuma Podvisoki. U srednjem vijeku i ovo je jedno od središta države, centar trgovine, sa dubrovačkom kolonijom i carinom. Spominje se prvi put 1355. godine.

U tursko doba to je mjesto trgovine i zanata, a njegov pazar je poznat po intenzivnoj razmjeni poljoprivrednih proizvoda. Takvi ekonomski uslovi, koji su tražili komunikaciono povezivanje trgovišta sa bližom i daljom okolinom, kao i položaj na ušću manje rijeke u

Na glavnom drumu koji je vodio niz rijeku Bosnu prema Posavini, nešto prije Zenice, uz desnu obalu rijeke leži Kakanj. Ovo mjesto danas je poznato po rudniku, a kao naselje je veoma staro. U samom mjestu nađeni su ostaci iz najranijeg neolita, kao i ostaci rimskih građevina. Svoj značaj dobilo je posebno u srednjem vijeku, kada je upravo ovo područje, koje je ležalo u centru tadašnje Bosanske Države, bilo stanište bosanskih kraljeva. Pominje se prvi put u jednoj povelji kralja Dabiše iz 1392. godine. U tursko doba Kakanj se razvija u trgovački centar sa dućanima i hanovima. Iznad Kaknja nalazio se kameni most preko Bosne, koji se vidi na crtežu iz 1697. godine. Kada je nastao, ko ga je gradio i usljed čega je nestao, ne govore arhivski podaci, niti su na približnoj lokaciji dosada utvrđeni neki građevinski ostaci.⁸²

veću, uslovili su izgradnju i održavanje mostova, koji se do danas nisu očuvali, ali nam o njima govore dokumenti i narodna predaja. Zabilježeno je krajem prošlog stoljeća da se kraj srednjovjekovne nekropole u Zgošći naziru tragovi kamenog mosta u rijeci Bosni.

a) Ajas-begov most

Bosanski sandžak Ajas-beg (1470–1475. i 1476–1477) podigao je u Sarajevu džamiju i mekteb (na mjestu današnjeg hotela Centrala) i jedan hamam, a osim toga i hamam u Visokom i most na rijeci Bosni. U njegovoj vakufnami, datiranoj između 23. VI–2. VII 1477. godine

zapisano je da će se iz prihoda ovog vakufa trošiti, između ostalog, i »... tri aspre dnevno za potrebe opravke spomenute džamije, škole, kao i mosta koji je podigao na rijeci Bosni«. Nije poznato gdje je stajao ovaj most, ali uzimajući u obzir položaj Ajas-begova hamama u Visokom, te činjenicu da je most na Bosni, izgleda logična pretpostavka da je njegov most bio ovdje. S obzirom na urbanu organizaciju samog naselja, moramo pretpostaviti da se nalazio na istom mjestu gdje i današnji, ili u neposrednoj blizini.⁸³

b) Most Čekrekčije hadži-Mustafe

Kao i za Ajas-begov, za most hadži-Mustafe, sina Ishakova, znamo, također, jedino na osnovu njegove vakufname, datirane mjeseca zilkade 932 (augusta 1526) godine. U vakufnami se kaže:

»... Uvakufio je 8.000 srebrenih dirhema sultan-Sulejmanovih, koji su u prometu, s tim da se daju na rad prema šerijatskim propisima, te da se dobitak troši na popravak mosta koji je vakif sagradio kod Visokog preko rijeke Bosne«.

Prema tome, nije rečeno gdje se tačno ovaj most nalazio, kao ni to da li je bio drveni ili kameni. Jedino sa sigurnošću možemo zaključiti da je 1526. godine bio već sagrađen.

Osnivač ovog mosta je poznat i pod imenom Muslimudin Čekrekčija, a u Sarajevu je na Baš-čaršiji pod Kovačima podigao jednu džamiju pod kupolom, drugu po starini kupolastu džamiju u

⁸³ S. Kemura, Sarajevske džamije, str. 248–255; H. Šabanović, Dvije najstarije vakufname u Bosni, Prilozi II, str. 35–36 i H. Kreševljaković, Banje u BiH, str. 87.

ovom gradu, odnosno danas najstariju ove vrste u Sarajevu.⁸⁴

Nije isključeno da se most ovog vakifa nalazio na istom mjestu gdje je pola stoljeća ranije sagradio svoj most Ajas-beg. Lako je moguće da je, u međuvremenu, bujica uništila raniju gradnju, a ovaj bogati sarajevski trgovac, koji je inače imao svojih posjeda oko Visokog, našao se ponukanim da na istom mjestu postavi svoju zadužbinu.

c) Most Mehmed-paše Kukavice

I opet jedna vakufnama, ovaj puta vakufnama Mehmed-paše Kukavice od 21. jula 1758. govori nam o izgradnji mosta preko rijeke Bosne u Visokom. Svakako da jednom naselju kao što je ovaj gradić nije trebalo više od jednog mosta preko Bosne, pa je već to očit razlog za pretpostavku da se u svim slučajevima radi, u stvari, o rekonstrukcijama ili ranijeg Ajas-pašina, odnosno Čekrekčijina mosta.

Bosanski vezir Mehmed-paša Kukavica inače je poznat po velikom broju zadužbina, posebno mostova. Spomenuta vakufnama govori o mostu na Drini u Foči, mostu na Čehotini u Foči, mostu na Limu u kadiluku Prijepolje, mostu na Drini u Goraždu, kao i o ovom mostu na Bosni. Vakufnamom je, ujedno, odredio sredstva za održavanje ovih mostova, i to za svaki od njih po deset groša godišnje.

Mehmed-paša biće da je rodom iz Foče ili njene okoline, a upravljao je Bosnom u dva maha, i to od 1752–1756. i od 1757–1760. godine. Podigao je veliki broj objekata, među kojima džamije u

⁸⁴ H. Kreševljaković, Visoko, str. 22; Isti, Džamija i vakufnama Muslimudina Čekrekčije, str. 26.

⁸¹ Sidžil 10, str. 26.

⁸² H. Kreševljaković, Hanovi, str. 125.

Foči, Sarajevu i Travniku, u istim mjestima po jedan mekteb, zatim medresu, hamam i karavan-saraj u Foči, dva karavan-saraja u prijelopolju, bezistan u Travniku, kao i niz drugih manje značajnih objekata.⁸⁵

Nepunih pola stoljeća kasnije vjerovatno isti most već je bio u teškom stanju, što vidimo iz jednog dokumenta sačuvanog u sarajevskom sidžilu. U bujruhdiji hadži-Ibrahima, čehaje bosanskog valije od 17. zilhidže 1207 (27. VII 1793. godine), upućenoj sarajevskom kadiji, muteselimu i čehaji dunderškog esnafa, kaže se da je velikom mostu preko Bosne kod Visokog potrebna hitna opravka. Prema uviđaju jednog sarajevskog mimara potrebno je uputiti na objekat dvadeset vještih dundera. Insistira se da se odmah po primitku bujruhdije nađu majstori (neđari) i zajedno sa mimarom, koji je izvršio uviđaj, upute na objekat, te da se pazi na tačno izvršenje zadatka.⁸⁶

d) Most vezira Davud-paše

I pored popravke iz 1793. godine drveni most Mehmed-pašin bio je dotrajaao ili, eventualno od poplave, stradao prije 1834. godine, jer je tada sagrađen na Bosni u Visokom novi most, koji je predat saobraćaju 7. oktobra spomenute godine u vrijeme vezirovanja Davud-paše. O ovoj gradnji sačuvao se natpis na kamenju ploči, koji se danas nalazi u Zavičajnom muzeju u Visokom. Natpis je spjevao sarajevski muftija Šakir ef. Muidović i bio je postavljen negdje na mostu ili pored

⁸⁵ A. Bejtić, Bosanski namjesnik Mehmed-paša Kukavica i njegove zadužbine u Bosni, Prilozi VI-VII, str. 75-114.

⁸⁶ Sidžil 33, str. 219.

mosta. Nema elemenata na osnovu kojih bi se moglo pretpostaviti da je most iz Davud-pašina vremena bio od kamena, iako je neobično da se u kamenu klesani natpisi postavljaju na drvene mostove. Isto tako je neobično da se drveni objekat upoređuje sa Aleksandrovim zidom i Erdeširovim mostom, pa je to, svakako, plod pjesnikove mašte.

Tekst natpisa je djelomično oštećen, jer je ploča na kojoj je on isklesan od sitnozrnastog kamena pješčara, neotpornog na atmosferilije, te su tako dva prva distihona potpuno uništena, a nestali su i dijelovi još četiri distihona koji se nalaze na desnoj polovini natpisne ploče.

Sačuvani dio teksta natpisa glasi:

حرفت داود پاشا بحریتا
جوته کلدی چود خیراته سعی بی نظیر

چوق زماندن قلب ماشق کبی ...
قبره تعیرینه دیده کشا پرنا و پیر

سد ذالقرنینه بکزر قلدی انشا ...
چون متانت بولدی ... جسر اود شیر

عین اعیان جهانک کورممش بوچه
... واحسانده جمله خلق عالم اولدی سیر

مجمع النهریندر عالم لدی ظاهر
بحرا و قیانوسیدر عرفانیه روشن منیر

چقدی دوشق قلیدن شاکر تاریخ
چود و جهت حسری مبنی قلدی داود الوزیر

فی ماه ج ۳ ۱۴۵۰

Prevod:

»Gospodin Davud-paša, mōre...
U kojem se probudila darežljivost za
besprimjerna dobra djela
Već odavno njegovo srce poput srca
zaljubljenih... (teži) da opravi...
I sagrađi građevinu tvrdu kao
Aleksandrov zid
Tako čvrst most kao Erdeširov...
Ni najbolji nisu vidjeli ovako nešto...
Pa su ljudi pohrlili da vide to djelo.
Gdje se voda razlijeva veselo kao u
Okjanu.
Šakire,⁸⁷ natpis izade iz dva poteza
pera:
Zalaganjem i darežljivošću sagrađi
most vezir Davud.

3. džumadel-ahira 1250.⁸⁸

U drugoj polovini 1868. godine most je ponovo rekonstruiran, a stajao je 62.881 groš i 20 para. Stanovnici su dali građu u vrijednosti od 47.012 groša i 1.500 groša u gotovom. Građa starog

mosta prodana je za 1.218 groša i 20 para, a ostatak od 13.151 groša namirila je državna blagajna.⁸⁹

e) Kara-Šudžaov most na rijeci Fojnici kod Visokog

Govoreći o Visokom, spomenuli smo da se naselje nalazi na ušću rijeke Fojnice u Bosnu. Na Fojnici, koja se ranije zvala Željeznica, još u XVI stoljeću, odnosno prije 1558. godine, sagrađen je most o kome nam govori dokumenat od početka redžeba 964 (30. IV - 8. V 1558). U dokumentu se kaže da su sudu pristupili Aladžuz, sin Abdulahov, i Murad, sin Alijin, i izjavili da se kod mutevelije hadži-Hamze, sina Huseinova, nalazi 112 zlatnika za most koji je sagrađio pokojni Kara-Šudža na rijeci Željeznici.⁹⁰

O drugim mostovima na Fojnici biće govora kasnije.

MOSTOVI U ZENICI

Zenica je danas tipično industrijski grad. Zbog rudnog bogatstva još u rimsko doba je na ovom terenu postojalo naselje, koje je propalo u VI vijeku usljed provale barbara. U srednjem vijeku tu je bilo neznatno naselje, u čijoj se blizini na Bilinom polju godine 1203.

⁸⁷ Šakir je pseudonim sarajevskog pjesnika i muftije Muidovića, koji je bio ugledna ličnost svoga vremena. Stanovao je u mahali Vekil Harč na Alifakovcu. Umro je 10. zilhidže 1275 (11. VII 1859) i sahranjen u groblju džamije Vekil Harč, gdje mu se i danas nalazi nadgrobni spomenik s natpisom u pjesmi. Vidi S. Kemura, Sarajevske džamije, str. 109.

⁸⁸ U natpisu je, kako vidimo, datum označen brojkama, a pored toga je sadržan i u brojčanoj vrijednosti slova zadnjeg stiha, kako nam to pokazuje sljedeći zbir:

ban Kulin odrekao bogumilstva. Pod turskom vladavinom Zenica nije stekla veći značaj i njen intenzivniji razvoj počinje tek od sredine prošlog vijeka.

d = 3+ d = 3+ k = 100+ a = 1+
v = 6 s = 60 l = 30 l = 30
d = 4 r = 200 d = 4 v = 6
v = 6 j = 10 j = 10 z = 7
h = 5 m = 40 d = 4 j = 10
m = 40 b = 2 a = 1 r = 200
t = 400 n = 50 v = 6
j = 10 d = 4
= 464 + 375 + 159 + 254 = 1252.

Međutim, da bismo dobili gočinu 1250, treba od 1252 oduzeti dva, kako nas na to upućuje i autor u predzadnjem stihi. Prema tome, rekapitulacija je 1252-2 = 1250.

⁸⁹ H. Kreševljaković, Visoko, str. 49. i 52.

⁹⁰ M. Kadić, Zbornik II, str. 22, 71. i 86.

Kadić prenosi iz nekog dokumenta, datiranog između 28. VI i 7. VII 1577. godine, ča je »pokojni hadži-Memija, koji je sagradio u Zenici u broskom kadiluku mesdžid i mekteb, za života zavještao 10.000 akči za opravak i održavanje mostova«. ⁹¹ Svakako nas ovaj podatak upućuje na to da je u Zenici već u XVI vijeku postojalo više mostova od toga, vjerovatno, jedan na Bosni, a ostali na Kočevi i drugim potocima.

Prolazeći kroz Zenicu, Božić je zabilježio da se na nekom potoku (Kočevi) nalazi zidani most, a na Bosni drveni most u slabom stanju, dužine 200 koraka, širine 6 koraka, na drvenim upornjacima ispunjenim kamenom. ⁹²

U Franićevom putopisu može se pročitati: »Kcd Zenice, blizu utoka potoka Babine u Bosnu, vidi se preko Bosne stari drveni most, što ga je sagradio princ Eugen Savojski u vojničke svrhe«. Otкуда Franiću podatak da je most u Zenici gradio Eugen Savojski, ne znamo.

U jednom nedatiranom arzuhalu (iz 1792 g.) stanovnika zeničke nahije kaže se da je prije tri mjeseca nadošla rijeka Bosna i potpuno porušila most, koji je sada potrebno obnoviti. Na ovaj arzuhal je bosanski valija hadži Salih-paša izdao bujruldiiju, datirana sa 17. džumada II 1206 (11. II 1792) godine, kojom se naređuje da stanovnici imaju usjeći drvo i pribaviti druge potrebstine, i to sve prevući na mjesto gradnje. ⁹³

Pedesetak godina kasnije (a to je, po prilici, vijek trajanja drvene građe na mostu), tačnije 5. džumada I 1260 (23. V 1844) godine, podnijelo je stanovništvo Zenice molbu za opravku velikog mosta preko rijeke Bosne u Zenici, koji se nalazi na glavnom putu, a koji je sasvim

dotrajao. Stanovnici obećavaju da će usjeći i na mjesto gradnje prevući građu, pa mole da se iz blagajne bosanskog divana plate majstori i nabavi potrebna količina klinaca. Na ovaj arzuhal, potpisan od strane naiba derviš-Sulejmana, izdao je bosanski valija Mehmed-paša 7. džumada I 1260 (25. V 1844) bujruldiiju kojom udovoljava traženju stanovništva Zenice, s tim da poslije izvršene opravke mosta treba da podnesu obračun troškova. U bujruldiiji se naređuje da se odmah pristupi opravci. Iza toga nalazimo sljedeći troškovnik o izdacima za ovu opravku:

1.723 dnevnicе majstora	6.458 groša, 20 para
za neobrađeno željezo i klince	1.382 groša, 32 pare
76 oka olova	334 groša, 10 para
gerek (?)	128 groša, 8 para
svega:	8.393 groša i 30 para

Ovaj obračun je naib Zenice Mehmed Džudi Čohadžić uputio bosanskom divanu 23. zilkade 1260 (5. XII 1844) godine. ⁹⁴

Prilazeći Zenici lijevom obalom Bosne sa sjeverne strane Božić je 1785 g. zabilježio da je na potoku kod hana Golubinja prešao jedan drveni most dug dvadeset koraka i nešto kasnije drugi kod hana Orahovice dug osamnaest koraka. Prvi se, prema tome, vjerovatno nalazio na Bistričaku ili na Starinskom potoku, a drugi na Orahovačkoj rijeci. Drugih podataka o ovim mostovima nema.

⁹⁴ Isti naib Mehmed Džudi Čohadžić, rodom iz Sarajeva, ostavio je više pjesama i kronograma. Umro je 1815. godine i sahranjen u Travniku, u dvorištu Teskeredžića džamije, gdje mu se i danas nalazi nadgrobni spomenik s natpisom. Osim u Zenici služio je još u nekim mjestima u Bosni kao kadija. Prepis i prevod natpisa sa nišana Džudije vidi: M. Mujezinović, Turski natpisi u Travniku i njegovoj okolini. Prilozi (u štampi).

Mostovi na Miljacki

Dolina rijeke Miljacke po svom geografskom položaju i prirodnim uslovima predstavlja od najstarijih vremena težišnicu komunikacionih kretanja većeg regiona. Činjenica je da je upravo vodotokom ove rijeke i u nastavku vodotokom Prače, koja već pripada slivu Drine, bilo najlakše ostvariti komunikaciju koja povezuje istok i zapad kroz srce Balkana; to su, vjerovatno, već bili uočili i Iliri, čije je moćno pleme Desidijata pred kraj brončanog doba zaposjelo ova područja, a svakako Rimljani, pošto ovim terenima prolaze magistrale koje vežu Naronu s Podrinjem i Podunavljem. Kasnije, u srednjem vijeku, ovuda prolazi trasa historijskog »bosanskog drumca«, koji je iz Srednje Evrope i sa Jadrana išao kroz Hrvatsku, Bosnu i Srbiju do Carigrada, uvjetujući da tadašnja Vrhbosna postane centrom domaće i strane (prvenstveno dubrovačke) trgovine.

Ekonomski i strateški razlozi po pravilu su u određenoj ovisnosti. Od polovine petnaestog stoljeća, kada se nakon prodora Turaka naglo razvija grad na Miljacki, kad carigradski drum postaje okosnica čitavog Balkana, a Sarajevo najvažniji grad sjeverozapadnog područja turskog imperija, dolina Miljacke je toliko frekventirana prome-

tom da se uređenju komunikacija mora posvetiti velika pažnja. Građe se mostovi na rijeci u velikom broju: nigdje na kraćem potezu nije nastalo više presječnica društvenih i vodenih tokova nego na Miljacki između Kozje ćuprije više Sarajeva i Ali-pašina mosta nizvodno od grada. Uključivši ta dva krajnja mosta, na Miljacki smo nabrojali u tursko doba ništa manje nego trinaest mostova, od kojih su pet kamene građevine.

Mi smo pretpostavili da je još u doba Rimljana na ovoj rijeci postojao jedan ili dva mosta. Da li se u srednjem vijeku održavao koji most na Miljacki, ne znamo; po nazivu lokaliteta Brodac, koji se polovinom petnaestog stoljeća spominje na području današnje Bendbaše, očito da je mostova bilo nedovoljno, pa se rijekom brodilo na pogodnom mjestu.

Turci su udarivši temelje grada na Miljacki sagradili ovdje i prvi most, čije se postojanje može dokazati historijskim dokumentima. Ubrzo zatim, uporedo s razvojem grada, niču jedan za drugim brojni mostovi preko Miljacke. Isto tako, uređujući komunikacije na regionalnom planu, nastaju, svakako već u šesnaestom stoljeću, i

⁹¹ Isti, str. 33.

⁹² H. Kreševljaković – H. Kapidžić, Vojno-geografski opis Bosne.

⁹³ Zenički sidžil.

mostovi izvan grada na presjecištima rijeke i drumu, više naselja i niže naselja.

Mi smo svakom mostu na ovoj rijeci, za koji smo našli nešto podataka, namijenili duže ili kraće poglavlje, pa ih ovdje nećemo posebno i poimenice redati. Napominjemo, međutim, da su, svakako, najljepši sarajevski mostovi, koji nam se, na žalost, u izvornoj formi nisu sačuvali, nastali do kraja šesnaestog stoljeća, pa će tako putopisci, koji počev od sedamnaestog stoljeća češće izvještavaju o ovom gradu, imati mogućnosti da govore i o ovoj vrsti objekata. Navešćemo osnovne podatke samo nekih očevidaca.

Athanasio Georgiceo 1628. godine kaže da Sarajevo ima prekrasan prirodni smještaj, a ima i vrlo lijepe kamene mostove, građene posve po savremenom ukusu.⁹⁵

Francuz Kikle je boravio u Sarajevu 1658. godine, pa govori da u gradu ima vrlo lijepih šetališta, te kamenih i drvenih, dosta lijepih i dobro načinjenih mostova.⁹⁶

Evlija Čelebija prvi operiše brojem objekata. On kaže da na Miljacki ima sedam tvrdih mostova, a između njih da se ističe Careva ćuprija, za koju kaže da je niska i vrlo dugačka.⁹⁷

Bonetti navodi da od istoka prema zapadu kroz Sarajevo protječe Miljacka, preko koje vodi devet mostova.⁹⁸

Božić 1785. god. konstatuje da je Sarajevo Miljackom, Moščanicom i

Koševom razdijeljeno na četiri dijela, koji su međusobno povezani djelomično dobro zidanim, a djelomično drvenim mostovima.

Artur Evans 1875. godine veli da je Sarajevo »... grad razdijeljen rijekom Miljackom, preko koje vode tri kamena i četiri drvena mosta«. Njega su se sarajevski mostovi posebno dojmili, jer na drugom mjestu, govoreći o Konjičkoj ćupriji, kaže da je to najljepši most od svih »dosad ovdje viđenih, osim onih u zidinama glavnoga grada«.⁹⁹

Franić, koji je bio ovdje nakon što su drveni mostovi bili već zamijenjeni željeznim konstrukcijama, kaže da »Miljacka luči grad na dva dijela, koji su spojeni sa sedam ćuprija (tri stare kamene i četiri nove gvozdene)«.¹⁰⁰

Sačuvani stari mostovi na Miljacki, Kozja, Šeher-čehajina i Latinska ćuprija, u svojoj izvornoj formi sigurno su predstavljali vrijedne primjere tursko-orijentalne arhitekture mostova, čiju realizaciju moramo pripisati turskim školovanim graditeljima, iako im ne znamo imena. Činjenica je, međutim, da su svi ovi objekti u osamnaestom stoljeću rekonstruirani; pretpostavljamo da su sa nešto manje vještine građeni na sačuvanim ostacima u prvobitnim oblicima. Znamo da su te rekonstrukcije izvodili domaći majstori. Oni su, dakle, stvaralaštvo istoka u domaćoj bosansko-hercegovačkoj interpretaciji, i to im, između ostalog, daje posebnu vrijednost.

⁹⁹ A. Dž. Evans, Kroz Bosnu i Hercegovinu u vrijeme pobune 1875, str. 215.

¹⁰⁰ Franić, S đacima kroz Bosnu i Hercegovinu, str. 51.

KOZJA ĆUPRIJA

Na putu koji vodi iz Sarajeva dolinom Miljacke na Praču i Drinu, cca 3 km istočno od grada, nalazi se jedan od veoma interesantnih i slikovitih starih kamenih mostova, poznat općenito pod nazivom Kozja ćuprija. Put koji je vodio preko Kozje ćuprije u Sarajevu je počinjao na lijevoj obali Miljacke, išao preko Alifakovca i ovdje prelazio na desnu stranu, a bio je, u stvari, dio poznatog carigradskog drumu, ili tzv. stambolske džade. On je, dakle, preko Sarajeva, Prače i Goražda vezao čitavu Bosnu sa Sandžakom, Srbijom, Makedonijom, Carigradom i cijelim Istokom. Bila je to, kako smo i ranije rekli, u doba Turaka osnovna saobraćajna arterija u rasponu od XV do XIX stoljeća. Prema tome, Kozja ćuprija ima, prvenstveno, značaj objekta na saobraćajnoj okosnici carstva, kao što ga je imao i višegradski most i mnogi drugi, dok je njen lokalni značaj sasvim sporedan. Vidjećemo da se, doduše, uz ovaj most razvijaju izvjesna izletišta, vežu običaji sa praćenjem i dočecima i slično, ali se uza nj nikad nije razvilo ni minimalno naselje, budući da za bilo kakvu urbanu ili ruralnu aglomeraciju na ovom mjestu nije bilo odgovarajućih društveno-ekonomskih uslova. Možda baš u samoj činjenici da su ljudi, dolazeći u Sarajevo, kod Kozje ćuprije bili već toliko umorni od puta i hitali da se što prije smjeste i odmire leži razlog što je ovaj most u priličnoj mjeri ostao nezapažen, kako od putopisaca i pjesnika, tako i od slikara, iako bi po svojoj arhitektonici zasluživao daleko veću pažnju nego neki drugi objekti iste vrste.¹⁰¹ Još prije kojih osamdeset godina, zbog izgradnje

današnjeg puta od Sarajeva prema Mokrom, postao je stari put koji lijevom obalom Miljacke vodi na Kozju ćupriju suvišan, sasvim sporednog i lokalnog značenja, a u vezi s tim i Kozja ćuprija ostaje izvan prometa i postaje pretežno cilj izletnika. Od tada se na ovom mostu, uglavnom, odvijao samo pješački i lokalni kolski promet, pa se usljed toga nije ni posvećivala potrebna pažnja održavanju ovog objekta.

Mali je broj historijskih podataka koji se odnose na Kozju ćupriju, pa je tako dosta teško rekonstruisati njen historijat, a posebno konkretnije govoriti o njenu nastanku, o utemeljitelju i graditelju.

Kao i mnoge druge mostove, i za ovaj se tvrdi da je djelo Rimljana, iako za to nema nikakvih opipljivih argumenata. Tako Stanojević bilježi: »Na Miljacki, na vodi studenoj, ima nekoliko mostova, od kojih je najstariji onaj što se zove Kozja ćuprija, za koji pričaju da su ga Rimljani zidali, a koze prelazile«.¹⁰² Međutim, kao odgovor na ovu Stanojevićevu tvrdnju podsjetićemo na Roberta Michela, koji pak, uopšteno kaže: »To da su skoro svi stari mostovi u zemlji označeni kao rimski, nije bazirano na legendama, već na površnim ocjenama putnika koji takve građevine nisu htjeli (podvukli autori) da pripisu Turcima«.¹⁰³

Donekle indirektan podatak imamo iz 1550. godine u putopisu Katarina Zena, koji je iz Sarajeva išao dalje na istok uz Miljacku i preko brda na njenoj obali izašao na Pale. Zeno tom prilikom

¹⁰² M. Stanojević, Kroz Bosnu i Hercegovinu, str. 106.

¹⁰³ R. Michel, Fharten – Alte Brücken, str. 11.

⁹⁵ Dr M. Mandić, Postanak Sarajeva, narodna starina XIV, str. 97.

⁹⁶ V. Klaić, Francuska izvješća o Bosni, str. 428.

⁹⁷ Evlija Čelebija, str. 114.

⁹⁸ P. Matković, Putovanja po Balkanskom Poluotoku, str. 95.

uopšteno spominje mostove na Miljacki¹⁰⁴ preko kojih je morao da pređe, a konkretno tvrđavu Hodidjed, koju je uz put vidio. Iako nam ne daje direktne podatke o Kozjoj ćupriji, iz njegove bilješke možemo nepobitno zaključiti da su na ovom putu bili već podignuti mostovi za obezbjeđenje saobraćaja, mada ne znamo kakvi su bili i da li su među njima i oni koji su se do danas sačuvali.

Zabilježena je legenda koja gradnju ovog mosta pripisuje nekom siromašnom pastiru Mehi, kome su roditelji rano umrli od kuge, a komšije ga uzeli pod svoje. Kao dječak išao je seoskom hodži u mekteb i tu ponešto čuo o sjaju Stambola, sultanu i carskoj sviti; kasnije je, čuvajući koze oko Lapišnice, čitao knjige koje bi mu njegov bivši učitelj posudio i sanjario o dalekom gradu na Zlatnom rogu.

¹⁰⁴ P. Matković, Dva talijanska putopisca po Balkanskom poluostrvu, str. 95–96.

Jedan stari crtež Kozje ćuprije



Jednog dana primijeti da jedna koza nešto uporno kopka, kad tamo – nađe više ćupova blaga. Ostvario se njegov san, otišao je u Carigrad, gdje je učio na najvišim školama, stupio u carsku službu i postao paša. Koliba njegova poočima prometnu se u bogatu kuću, a u sjećanje na koze i nađeno blago na Miljacki Meho podiže most koji naziva Kozja ćuprija.¹⁰⁵

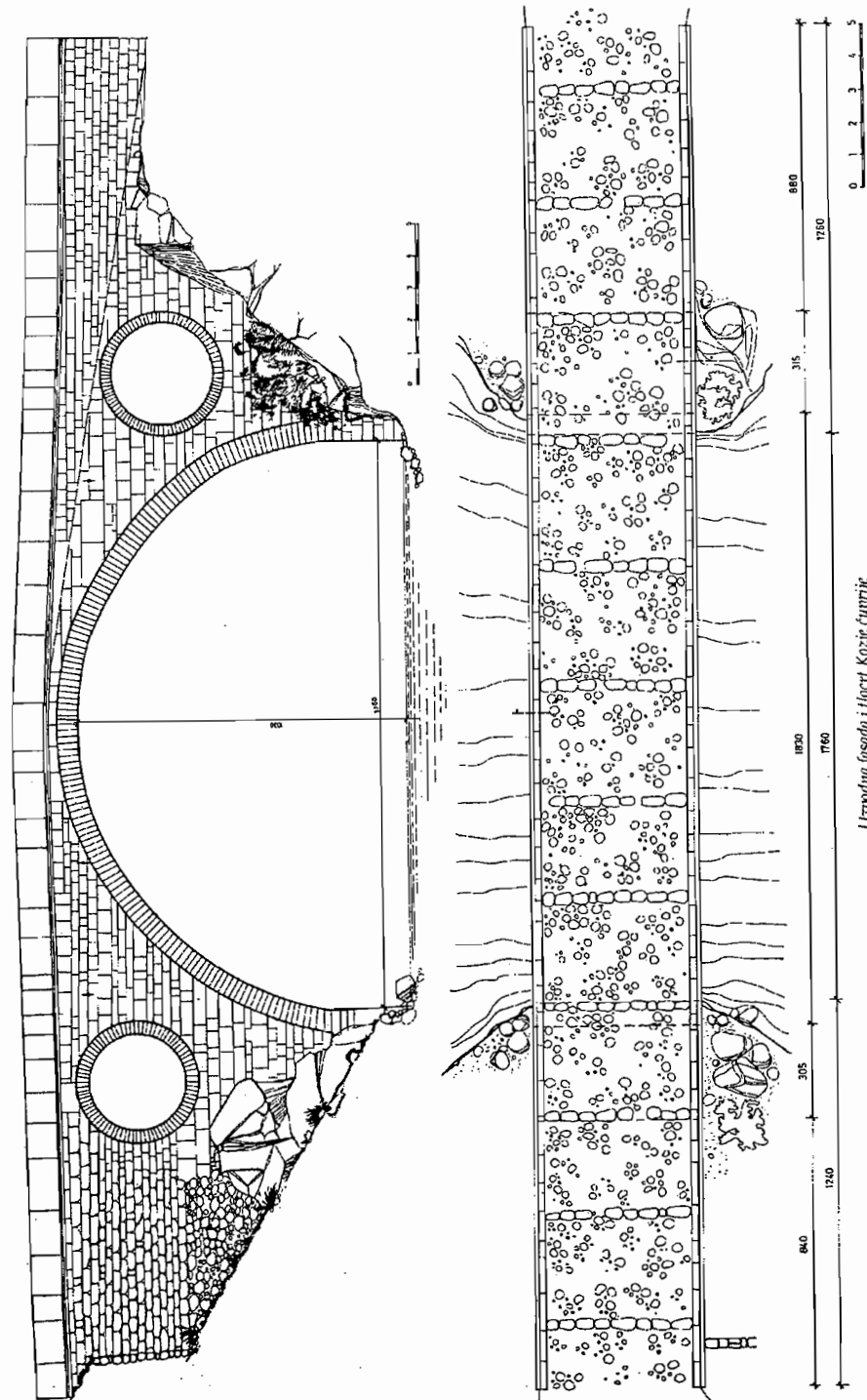
U jednoj drugoj varijanti legenda govori o dva brata Sinanu i Mehmedu, koji su čuvajući koze po Jarčedolu jednog dana našli sakriveno blago u jednoj pećini. Od toga blaga Mehmed je podigao most na Miljacki, a brat mu Sinan podiže džamiju, koja i danas postoji u ulici Dragice Pravice na Bistricu pod nazivom Kečedži Sinanova džamija.¹⁰⁶

Prema tumačenju Sejfudina Kemure, Kečedži Sinanova džamija podignuta je 1544. godine. Nadimak »Kečedži« on izvodi od nekih kozara (keci – koza), a činjenica da se Kozja ćuprija (Keci kupru) nalazi, također, u blizini Sarajeva i potječe iz približno istog vremena osnov je za legendu o dva brata kozara. Prema novijim istraživanjima nastanak spomenute džamije treba prebaciti pedesetak godina ranije: 1515. god. spominje se mahala mesdžida Kekeki Jusufa, a 1541. mahala mesdžida Kekeki Sinana. Kako se ni u tom, a ni u kasnijim izvorima više ne javlja ime Kekeki Jusufa i kako imena Jusuf i Sinan nose često ista lica, H. Šabanović smatra da se radi o istom čovjeku, o istom objektu i istoj mahali. Kekeki kao nadimak izveden je od imenice keke (što znači kuka za trganje i savijanje grana voćki, a u narodu je transformiran i nadimak kečedži).¹⁰⁷

¹⁰⁵ R. Michel, Fharten – Alte Brücken, str. 17–19.

¹⁰⁶ S. Kemura, Sarajevske džamije, str. 73. i H. Šabanović, Postanak Sarajeva, str. 107.

¹⁰⁷ H. Šabanović, Postanak Sarajeva, str. 107.



Prema jednom podatku iz 1682. god., koji objavljuje A. Bejtić,¹⁰⁸ kaže se da selo Jarčedol nosi svoje ime svakako već u XVII vijeku, dakle radi se o staroj naseobini, čiji je oblik imena izveden od jarca ili jarčeva, koje su stanovnici toga sela sigurno gajili, jer su ovdje imali izvanredno povoljnu ispašu. Ispod ovoga sela na Miljacki nalazi se naša Kozja ćuprija, pa je zanimljivo da je po istoj životinji nastalo ime kako sela tako i mosta. Imamo razloga za pretpostavku da se uz carigradski drum u blizini Kozje ćuprije nalazio trg na kome se prodavala stoka; takav seoski trg u turskim dokumentima se obično naziva »Köy pazari«. Ako se pored takvog trga nalazio most, dosta je logično da se most nazove Köy kuprû, a ako su kozari iz Jarčedola preko tog mosta na pazar dovozili svoje koze, to je lako moguće da Köy pazari kuprû postane u narodnom jeziku Kozja ćuprija, da bi se to »Kozja« kasnije počelo prevoditi sa Keci küprû. U tom momentu mogla je nastati legenda, koja je pomiješala osnivača mosta, legendarnog Mehu, sa Kekeki Sinanom, odnosno Jusufom.

Teško je vjerovati na osnovu arhitektonskih karakteristika ovog objekta da je on nastao u vrijeme kada i Kekeki Sinanova džamija, odnosno prije druge polovine XVI stoljeća. Ako Katarino Zeno i spominje mostove na Miljacki, ne znači da to nisu mogli biti, eventualno, i prvobitne gradnje od drveta, koje su kasnije zamijenjene kamenim, kao što je to bio slučaj i u Višegradu, gdje je Kuripešić u svom crtežu prikazao drveni most, a gdje je u drugoj polovini

XVI vijeka sagrađen poznati Most Mehmed-paše Sokolovića Visokog. Ranije pomenuti Robert Michel prilično samouvjereno, iako bez dokumentacije, povezuje ova dva objekta i veli da legendarni Meho, koji je sagrađio Kozju ćupriju, nije očitio niko drugi do Mehmed-paša Sokolović.¹⁰⁹

Svakako da ova tvrdnja ne bi bila naročito uvjerljiva da jedan drugi indirektni dokaz ne upućuje i na tu mogućnost. To je sačuvani tekst natpisa sa kioska koji se nalazio kraj samoga mosta, a koji je na osnovu zapisa bio vrlo lijep objekat, sagrađen, vjerovatno, u vrijeme dovršavanja samog mosta, kao nadomjestak sofi koja se normalno pojavljuje na središnjem stubu mostova sa više lukova (višegradski most). Sačuvani tekst natpisa daje nam godinu postavljanja 1577–78, tj. isto vrijeme kada je postavljen i mladi natpis na višegradskoj ćupriji.¹¹⁰

Mi smo, općenito, stali na stanovište da su turski mostovi, prvenstveno, objekti strateško-ekonomskog značaja, koje gradi država osiguravajući transport na značajnim magistralama carstva. Upravo Sokolovićevo doba bilo je doba realizacije magistralnih putova na najširem planu i skloni smo da tom planu pripisemo ne samo gradnju mosta u Višegradu već i ovog, kao sljedećeg objekta na uređenju magistrale, jednako kao i mosta na Žepi, kao objekta na odvojku od carigradskog drumu niz Drinu. S obzirom na tako široko zasnovanu koncepciju, a posebno zato što imamo dokaze da je i Arslanagića most

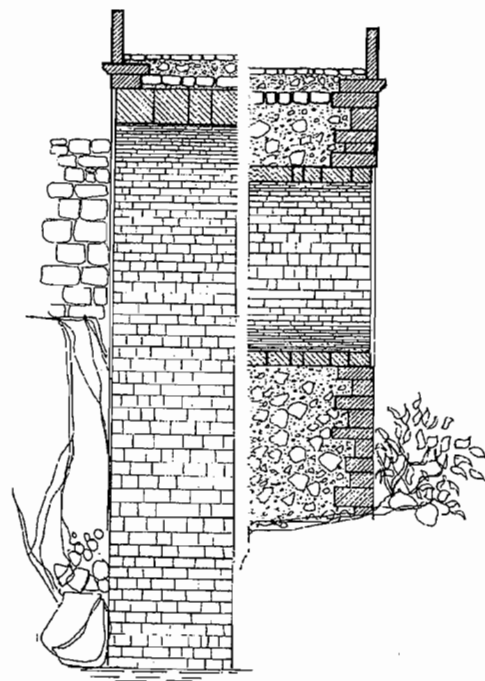
Sokolovićevo djelo, skloni smo da i taj objekat na Trebišnjici smatramo sastavnim dijelom jedne druge magistrale, te da na njoj još jedan divan objekat ove vrste – Vezirov most u Podgorici – također pripisemo ovom osnivaču.

Gornja hipoteza o Sokoloviću kao inicijatoru izgradnje ne samo višegradske već i Kozje ćuprije, kao i mosta na Žepi, daje nam razlog da i graditelje objekta vezemo za graditelja višegradskog mosta. Legenda govori da je jedan učenik graditelja višegradskog mosta sagrađio most na Žepi. Bilo bi sasvim vjerovatno da je drugi učenik sagrađio ovaj most, a arhitektonske kvalitete govore da se radilo o majstoru velikih kvaliteta i o dobrom poznavaoocu mostogradnje i stila. Tako bi, dakle, i ovaj objekat pripadao carigradskoj Darul-hendese pored naših najvažnijih mostova, mostarskog i višegradskog.

Sigurni historijski podaci koji govore o Kozjoj ćupriji potječu, uglavnom, iz XVIII i XIX stoljeća i pretežno se odnose na opravke izvedene na mostu ili na uređenja u okolini mosta.

Prigodom opravaka mosta koje je izvodio Zemaljski zavod za zaštitu spomenika kulture Bosne i Hercegovine u toku 1956. i 1957. godine stručnjaci ovog Zavoda prikupili su, uglavnom, svu dostupnu građu, koja je objavljena u godišnjaku »Naše starine« V/1958. u članku Ljiljane Kraljević: »Kozja ćuprija na Miljacki«. Želimo da damo kompletne materijale o mostovima, pa ćemo se navedenom građom ovdje iscrpnije koristiti, uz eventualne dopune novim momentima do kojih se došlo.

Mula Mustafa Bašeskija godine 1771. bilježi da je iz zadužbine hadži-Osmana Hadžibektaševića sagrađen kameni zid



Karakteristični presjek kroz Kozju ćupriju: lijevo u tjemenu svoda, desno – kroz olakšavajući otvor.

od Kozje ćuprije do Alifakovca. Ovo je, koliko je dosada poznato, najstariji pisani spomen o Kozjoj ćupriji, iako se na sam most direktno ne odnosi, budući da se gradnjom tog zida osiguravao put do mosta.¹¹¹

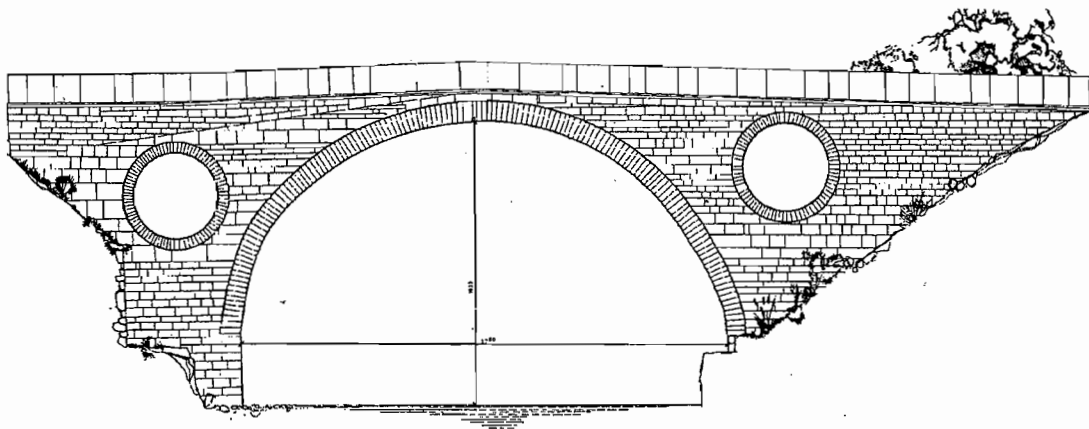
Prvi podatak o opravci mosta nalazi se u taksitu (razrez poreza za vezirski dvor) koji je raspisan na sela sarajevskog kadiluka za vrijeme bosanskog vezira Husamudin-paše od 1. rebiul-ahira 1209 (26. X 1794) godine. Među ostalim izdacima nalaze se sljedeći za opravak Kozje ćuprije:

¹¹¹ Bašeskija za dobrovtvora Hadžibektaševića kaže da je umro hidž. 1184 (= 1770/71) godine i da je zavještao dvanaest kesa imetka za Čekrekčijinu džamiju i druge dobrotvorne svrhe. Iz drugog izvora pak saznajemo da je imovina ovog dobrovtvora iznosila 5,779.893 akče, od koje sume je jedna trećina, odnosno 1,925.631 akču, zavještao u dobrotvorne svrhe. Bašeskija, Ljetopis, str. 148. i sidžil 11, str. 61–63.

¹⁰⁸ A. Bejtić, Jarčedoli, »Oslobođenje« od 30. maja 1966.

¹⁰⁹ R. Michel, Fharten – Alte Brücken, str. 20.

¹¹⁰ Tekst i prevod natpisa sa kioska kod Kozje ćuprije vidi: M. Mujezinović, Turski natpisi XVI vijeka u Sarajevu, Prilozi II, str. 110–111.



Kozja ćuprija sa nizvodne strane

- | | |
|--|-------------------------|
| 1. za klesani kamen za
opravak Kozje
ćuprije klesaru
Ahmed-baši | 87,5 groša |
| 2. dunderima | 290 groša i 36 para |
| 3. radnicima | 117 groša i 14 para |
| 4. za drvenu građu i
željezo | 115 groša |
| 5. za prenos građe na
ruke muteselim-agi | 15 groša |
| 6. poslovođi Hasan-agi
za radove na mostu | 40 groša |
| 7. za nadzor na spo-
menutom mostu | 40 groša ¹¹² |

Kao što vidimo iz gornjih podataka, radovi na mostu bili su prilično ozbiljni. Šta je prouzrokovalo te radove, teško se može reći. No iz činjenice da se prilično velika svota troši za drvenu građu i željezo može se naslutiti da je kod tih popravaka bila potrebna skela, a to znači da se radilo o oštećenjima ozbiljnog karaktera, vjerovatno na samom svodu mosta. Tražeći mogući uzrok ovom oštećenju, čini nam se da bi on, prvenstveno, morao ležati u nabujaloj rijeci Miljacki, kojoj konstrukcija nije mogla da odoli. Istina, most je vertikalno razvijen, njegova uporišta i početak svoda uzdignuti su cca 4 m iznad normalnog vodostaja, a tjeme

¹¹² Sidžil 35, str. 40.

svoda preko 10 m, pa bi se moralo očekivati da takvoj konstrukciji bujica neće naškoditi. No ako pogledamo šta se u to vrijeme događalo u ovom gradu, konstatiraćemo da je tri godine ranije, tačnije 18. rebiulevela 1206 (15. XI 1791), Sarajevo doživjelo jednu od najvećih poplava koje su zabilježene. Prema Bašeskijinu zapisu »porušile se svi mostovi osim Šeher-ćehajina, koji ostade... Svijet izvan Sarajeva je pričao kako su i u okolini Sarajeva porušene mnoge ćuprije, vodenice i kuće«. Kolika je bujica bila, svjedoči podatak da je i Mahala Kračule, relativno uzdignuta u odnosu na obalu Miljacke, također bila poplavljena. Ako zamislimo tu silnu bujicu slivenu u tjesnac kod Kozje ćuprije, čini nam se da je to bila dovoljno velika voda da ovome mostu naškodi. Iako Bašeskija ne navodi konkretno Kozju ćupriju, gornji citati dozvoljavaju da se nasluti da je i ona mogla stradati.¹¹³

Može se postaviti pitanje zašto ovaj most nije popravljen odmah. Odgovor za ovo leži, sigurno, u materijalnim problemima, i to ne samo u pogledu sredstava nego i u pogledu graditelja, u kojima se oskudijevalo, dok je, na protiv, poslova bilo veoma mnogo. Či-

¹¹³ Bašeskija, Ljetopis, str. 387.



Kozja ćuprija, današnji izgled

njenica je da nam Bašeskija daje podatke da se pojedini objekti, porušeni pri provali Eugena Savojskog 1697. godine, oporavljaju još i kroz cijelu prvu polovinu XVIII stoljeća, pa nije čudo da se i jedan most popravlja tri godine nakon oštećenja, utoliko prije što nije isključeno da je na tom mjestu u međuvremenu postojala i neka drvena konstrukcija za prelaz. Interesantna je činjenica da se svega četiri godine kasnije kraj Kozje ćuprije podiže privremeni drveni most. Gdje je taj most tačno stajao, to se ne može reći, jer o tome nema preciznih podataka, niti nekih tragova na terenu. No podatke o gradnji ovog drvenog mosta nalazimo u sidžilu, gdje je 6. zilkade 1213 (11. IV 1799) upisano da je potrebna sljedeća građa za drveni most kod Kozje ćuprije, budući da je kamena ćuprija oštećena:

- | | |
|----------------------------------|---------|
| 40 kom. velikih dasaka patosnica | 40 para |
| 20 kom. jednostrukih jarmova | 20 " |
| 10 kom. dvostrukih jarmova | 20 " |
| 30 kom. baskija (tesane letve) | 4 " |
| i 50 savkova od hrastovine | 2 " |

Ova je građa raspisana na općinu Pale. Nije poznato kada je nestalo pomenutog mosta, ali je jasno da je on nastao usljed potrebe da se promet normalno odvija i u vrijeme dok su

izvođeni zamašni radovi na jako oštećenoj Kozjoj ćupriji. Radovi na kamenom mostu su tekli paralelno. Godine 1214 (1799) bio je svod na Kozjoj ćupriji obnovljen. No dogodilo se da je taj obnovljeni svod, vjerovatno pri skidanju skele izgleda popustio. I opet nam pomenuti kroničar o tome daje podatke: »18. muharema 1214 (22. VI 1799. god.) sruši se svod Kozje ćuprije u blizini grada Sarajeva na pet-šest majstora koji su je gradili, pa od njih jedan zaglavi, a ostali se ozlijediše«.¹¹⁴ (Evo historijske osnove za legendu o majstoru koji je stajao pod mostom dok se skidala skela, sa željom da pogine ako se svod po uklanjanju skele ne održi).

Kad je most definitivno doveden u ispravno stanje, ne možemo na osnovu raspoloživih podataka kazati. Ovdje je, međutim, zanimljivo da upravo u XVIII vijeku u okolini Sarajeva na dva objekta mostogradnje (na ovom i na Ali-pašinu mostu) dolazi do više uzastopnih opravaka, što očito govori o nesolidnosti izvedbe radova u to vrijeme. Razlog tomu sigurno treba tražiti u pomanjkanju dobrih graditelja, jer to više nisu mimari iz carigradske škole, već domaći neimari, koje najčešće pozivaju sa njihovim grupama iz Hercegovine, a čiji je domet ograničen i skroman. Ukoliko je i bilo obrazovanih graditelja, oni su u nemirnom XVIII st. sigurno najvećim dijelom bili angažirani kao vojni inženjeri u konstantnim ratovima koje Turska u to vrijeme vodi na svojim sjevernim granicama. Ne treba gubiti iz vida da je upravo ovo doba vrijeme formiranja narodne pjesme u onom obliku u kome je u XIX vijeku zapisivana, pa su ovi

¹¹⁴ Isti, str. 456.

mukotrpnosti trenuci nevještih graditelja opjevani u pjesmi i sačuvani u legendi.

Jedan dokumenat od 1. redžeba 1254 (20. IX 1838) govori o opravci puta za Kozju ćupriju i razrušenog zida groblja na Alifakovcu. To je spisak izdataka koji su isplaćeni iz trećine imetka umrlog hadži-Mustafa-age Begića iz Kučuk-Katibove mahale (Mlini), što ga je on oporukom odredio za tu svrhu.¹¹⁵

Posljednji podatak o opravci mosta za vrijeme turske uprave imamo iz 1866. godine. Izvještaj o tome donio je tadašnji sarajevski list »Bosna« ovako: »Na tzv. Kozjoj ćupriji, pola sata hoda od Sarajeva, preko rijeke Miljacke vodećoj, bilo se nešto pokvarilo, čega radi je bila potrebna opravka. Ta opravka svršena je...«¹¹⁶

Za vrijeme austrougarske okupacije, prilikom izvedbe novog puta od Sarajeva prema Palama, na mostu je izvršena prepravka. Na desnoj obali dodat je nadozid na čeonu zidove i tako je niveleta podignuta da bi se uskladili prilazi mosta sa novoprosječenim drumom. Radovi su izvođeni od 1880. do 1888.¹¹⁷

U naše doba Kozja ćuprija opravljena je, kako smo već naprijed naveli, u toku 1956–1957. godine.¹¹⁸

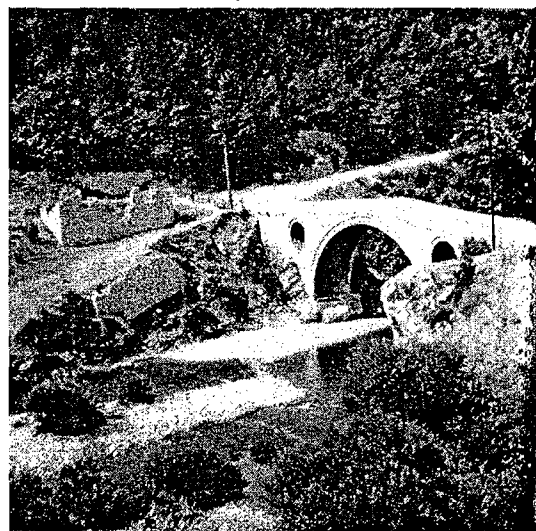
Arhitektonska koncepcija Kozje ćuprije uvjetovana je konfiguracijom terena na ovom dijelu riječnog korita. Miljacka ovdje nije široko razlivena, niti su obale niske, već duboko usječena u stijene između kojih se probija.

Izabrano je najpogodnije mjesto za premošćavanje u čitavoj okolini. Dva

stjenovita masiva, približno iste visine, približuju obale na oko 17,5 metara. Nevelik raspon i znatne visine, koje je teren predodređivao trasi carigradskog drumu na ovom dijelu, uvjetovali su presvodavanje rijeke u jednom jedinom luku, analogno mostu na ušću Žepe, ili na koritu Neretve u Mostaru.

Veliki, približno polukružni, nešto pritisnut svod nad koritom rijeke i dva džinovska oka na njegovim čeonim zidovima, bjelina dobro obrađenog sarajevskog krečnjaka sa efektno potcrtanim krivuljama otvora u materijalu koji kontrastira bojom; ostvarenje koje je isto toliko igra koliko i kompozicija apstraktnih geometrijskih oblika u dinamičnoj negeometrijskoj razigranosti okolne prirode – to su prve impresije koje svaki posmatrač doživi kad neočekivano ugleda pred sobom ovo ostvarenje – smiono i ljupko u isto vrijeme.

Kozja ćuprija, najbolje sačuvan stari most u okolini Sarajeva



Kozja ćuprija

Raspon svoda iznosi 17,60 metara, što znači da se širina otvora približno podudara sa većim otvorima višegradskog i Arslanagića mosta. Oblikovano, međutim, Kozja ćuprija se približava mostarskom i livanjskom mostu, te mostu u Klepcima kod Čapljine. Svod počinje oko dva metra iznad normalnog vodostaja Miljacke, tako da visina od vode do intradosa iznosi oko deset metara. U odnosu raspona i visina nalazi se nekako između mostarskog mosta i mosta u Klepcima i za tu proporciju vezana je i osnovna posmatračeva impresija.

Ležaji svoda nisu posebno naglašeni vijencem, kako se to najčešće sreta na mostovima; konstrukcija počinje sa žive stijene, koja je na lijevoj obali vidljiva, a na desnoj pod vodom, pa nekoliko slojeva vertikalno zidanih kamenih kvadera predstavljaju zidano uporište za gornji dio. Iako lijevo uporište leži na nekompaktnom terenu, ovdje nema priobalnih krilnih zidova, kao što ćemo ih naći u Mostaru i Klepcima. Na lijevoj

obali konstrukcija se u cjelini oslanja na čvrstu stijenu.

Svod je u donjem dijelu zidan od krečnjaka, a u gornjem od sedre (što je karakteristično za sve mostove u Sarajevu). Čeonu lukovi su uvučeni od površine čeonih zidova, pa tako nastaje plastično potcrtavanje ovog konstruktivnog elementa. Dva polukružna olakšavajuća otvora, koji predstavljaju oblikovanu specifičnost i konstruktivno neophodno rasterećenje, raspoređeni su u masi čeonih zidova s obje strane svoda i imaju raspon od 3,01 i 3,15 m. Ovi elementi smješteni su na fasadama mosta u nešto asimetričnim odnosima prema glavnom otvoru i završnom vijencu. Okviri ovih otvora, kao i sam svod, izvedeni su od sedre po čitavoj dubini i od čeonih zidova mosta plastično se uvlače za 3–4 cm, čime nastaje plastično potcrtavanje otvora, analogno efektu na glavnom svodu.

Čeonu zidovi na ovom mostu izvedeni su u cjelini od pravilno obrađenog sarajevskog krečnjaka. Na taj način došlo je do efektnog djelovanja dekorativno primijenjenog materijala, jer bjelina zidne površine još jače potcrtava kontrast lučnih okvira od okeraste sedre. Samo još na jednom mostu u Republici nalazimo sličnu dekorativnu igru materijalima: na Podgradskoj ćupriji u Stocu, o kojoj će kasnije biti govora.

Niveleta mosta ocrta se vijencem i korkalukom od bijelog krečnjaka, što je ovdje sačuvano, dok je na svim drugim sarajevskim mostovima već davno uništeno. Uz lijevu obalu niveleta staze na mostu bila je u novije vrijeme, u doba austrougarske okupacije, ublažena jednim jako uočljivim nadozidom, no taj nadozid je pri konzervaciji mosta 1956.

¹¹⁵ Sidžil 76, str. 244.

¹¹⁶ Bosna od 15. augusta 1866, str. 1.

¹¹⁷ Državni arhiv u Sarajevu, Dokumenti Zemaljske vlade iz 1803. godine.

¹¹⁸ Lj. Kraljević, Kozja ćuprija na Miljacki, Naše starine V, str. 13–30.

godine uklonjen, a vijenac i ograda vraćeni u svoj prvobitni položaj.

Prosječna širina mosta je oko 4,75 m, iako ima znatnih odstupanja, naročito na dijelu bližem lijevoj obali. Staza na mostu je bila kaldrmisana, pa je kaldrma obnovljena pri posljednjim radovima na mostu. Širina mosta i staze, za čitav aršin veća od mostarskog mosta, govori o intenzitetu prometa na pojedinim komunikacijama kao faktoru pri dimenzioniranju širine mostova, a to će se odraziti kao znatna širina i kod nekih manjih mostova, odnosno kao

manja širina nekih koji inače po dužini spadaju u najveće.

Efektivna arhitektonska razrađenost, koja je našla svoj izraz u oblikovnoj igri i kolorističkim kontrastima materijala, izdvaja Kózu ćupriju iz relativno znatnog broja sačuvanih spomenika ove vrste među desetak najinteresantnijih u Republici, a ako imamo u vidu da su ostali sarajevski mostovi nagršeni proširenjima za pješačke staze i željeznim ogradama, onda je ovo jedini u cijelosti sačuvani stari most na vodu toku rijeke Miljacke.

Sarajevo – grad na Miljacki

Sarajevo je planski osnovan grad, koji nastaje ovdje poslije učvršćenja turske dominacije na mjestu precizno odmjerenom onovremenim političkim, ekonomskim i strateškim uslovima.

Korijeni planske koncepcije Sarajeva duboko su istočnjački, a dokazi te koncepcije evidentni su i danas u njegovoj urbanoj strukturi. Postaviti, međutim, ovakvu kategoričnu tvrdnju samo na osnovu urbane analize bilo je suviše hipotetično, sve dok smo u turskom Sarajevu gledali nekakav nastavak na nedokazane supstrukture srednjovjekovnog naselja, tako da smo s dosta neodređenosti nagađali o transformacijama itd. Danas nam upravo historijska nauka daje podlogu za hrabrost – za kategoričan stav.

Za samo shvatanje odnosa onovremenog društva i društvene jedinice prema problemu urbanizacije potrebno je uočiti i objasniti neka fakta koja su igrala presudnu ulogu u arhitektonsko-urbanističkom kreiranju na područjima utjecaja islamske kulture, a koja, mada je u konačnom obliku rezultanta raznorodnih kultura Mediterana i Bliskog istoka, nosi u velikoj mjeri i karakteristike kulture nomada.

Zamislamo nomadsko pleme u pokretu po bezvodnim pustarama. Ljudi, žene, djeca i stoka lutaju od oaze do oaze, od izvora do izvora, trbuhom za kruhom. U čitavom tom lutanju na-

jvažnija je voda – tamo gdje ina vode ima i raslinja, naći će se i hrane za stoku i ljude – dakle, voda je osnov života.

Našavši oazu u kojoj će ostati dulje ili kraće vrijeme, nomadi se zaustavljaju i sređuju. Tražili su vodu, zaustavili su svoja stada kraj vode – logično je da će voda ostati u centru pažnje i da će u centru biti i sve ono što je zajedničko, što predstavlja interes svih. I logično je da privatna porodična zbivanja dolaze u drugi, periferni plan. Sve to skupa trebalo je, na izvjestan način, osigurati i braniti. Eto, na tim principima nomad formira svoje logorište, organizira se u urbanom smislu.

Stijeg zaboden u zemlju označavao je mjesto gdje se starješine plemena skupljaju, vijećaju, odakle potječe idejna povezanost zajednice.

Kasnije, na višem stepenu razvoja proizvodnih odnosa, voda ta nezamjenljiva baza materijalne kulture pustinskih nomada, postaje presudna za organizaciju i suštinske urbane karakteristike jednog naselja, uz zadržavanje podsvjesne atavističke težnje nomada za jasnim središnjem logorišta u oazi.

Ovoj komponenti treba dodati urbana iskustva velikih starih civilizacija, čiji su nasljednici islamizirani narodi Bliskog istoka. Tu se, prije svega, velika urbana dostignuća na području Asirobabilonije, gdje su u historiji čovječanstva

stva nastajali prvi kosmopolitski gradovi s ogromnom koncentracijom ljudstva: Borsipa, na primjer, situirana uz rijeku, diferencirana na jednoj obali četvrt privilegiranih klasa i povezuje taj dio mostom preko rijeke s jezgrom grada, u kome su svetišta i masovna izgradnja, a sam gradski prostor je pravilnim saobraćajnicama podijeljen u više četvrti. Hipodamovska shema pravilnog gradskog rastera, koju će stvoriti klasična Grčka i, dalje, preko Deinokrata razviti i proširiti helenizam, ima, svakako, svoje korijene i na obalama Nila, a posebno u Mezopotamiji. Kružno-koncentrične urbane osnove Hetita, kojima će se koristiti i Parti, a dijelom i Perzijanci, dalja su komponenta osnovnog fonda za shvatanje urbane problematike i za koncepcije na kojima će nastati i veliki bizantijski gradovi, a kasnije i turski.

Vratimo se problemu planske koncepcije Sarajeva.

Kod nas je bilo općenito prihvaćeno shvatanje da je u srednjovjekovnoj župi Vrhbosni postojao istoimeni grad i da je taj grad imao svoj suburbijum, varoš Vrhbosnu, iz koje se razvilo današnje Sarajevo.

Naučnici su se razilazili u pitanju topografskog smještaja grada i varoši Vrhbosne. Dr H. Šabanović je, međutim, preciznom analizom historijskih dokumenata prvi osporio pretpostavku o postojanju grada Vrhbosne, postavljajući tvrdnju da je Hodidjed grad ove župe. Već 1448. ili, najkasnije, 1451. godine Hodidjed i župa Vrhbosna pali su definitivno pod tursku vlast. Ranija mišljenja da se grad Vrhbosna nalazio na mjestu kasnije Bijele tabije opovrgava činjenica da na Vratniku nema arheoloških tragova srednjeg vijeka, kao i to da sve do sredine šes-

naestog stoljeća nema spomena gradu, posadi i dizdaru u Sarajevu.

Prve pouzdane vijesti o naseljima na teritoriju današnjeg Sarajeva pruža vakufnama Isa-bega Ishakovića, napisana 1462. godine. Upravo činjenice koje proizlaze iz ovog dokumenta, ili se na njega nadovezuju, daju osnova da Sarajevo smatramo planski zasnovanim naseljem.

Istina, još u srednjovjekovnoj župi postoji naselje, varoš ili trag (a ne grad) po imenu Vrhbosna ili Vrhbosanje. O tom naselju imamo prve vijesti iz četrdesetih godina petnaestog stoljeća. Ovo naselje se u Isa-begovoj vakufnami spominje pod imenom Atik-Varoš (Stara Varoš) i očito je već tada u propadanju. U najstarijem popisu bosanskog sandžaka nalazimo Staru Varoš upisanu kao staro trgovište, dok je u istom dokumentu Sarajevo upisano kao trgovište. Dakle, naselje Vrhbosna je staro trgovište za razliku od Sarajeva koje je (novo) trgovište.

Prema analizama H. Šabanovića, ovo staro naselje se nalazilo negdje oko Koševskog potoka.

Godine 1462. na padini od Bendbaše prema današnjoj čaršiji nalazilo se selo Brodac. U ovom selu je Isa-beg podigao svoju tekiju sa musafirhanom i imaretom (tekija na Bendbaši, porušena prije desetak godina), te nešto niže svoje mlinove (spomen je očuvan u nazivu ulice Nadmlini). Sav ostali prostor po padinama s desne strane Miljacke i u njenoj dolini na toj strani bile su obradive zemlje stanovnika tog sela.

Isa-beg je za svoj saraj, za prvu džamiju i prvi hamam, oko kojih će se formirati administrativno-politički i vojnički centar novoosnovanog sandžaka, izabrao položaj između Broca i naselja

Vrhbosne, i to na suprotnoj obali rijeke. Stvorivši dvor, na rijeci ispred njega podiže most – prvi za koji znamo na Miljacki, a na suprotnoj obali udara temelje privrednom centru podigavši karavan-saraj Kolobaru i nizove dućana. Tu, dakle, nastaje (novo) trgovište.

Da su na području na kome Isa-beg zasniva grad Sarajevo bile obradive površine stanovnika susjednog sela, doslovce govori zapis u popisu iz 1489. godine, koji glasi: »Teritorija Sarajeva bila je, de facto, zemlja nevjernika iz sela po imenu Brodac, pa je pokojni Isa-beg tu teritoriju oduzeo od spomenutih nevjernika, zbog toga što ju je smatrao prikladnom da na njoj izgradi šehar, a nevjernicima je dao u zamjenu zemlju po imenu Vrančić«.

Jasno je, dakle, da se pri osnivanju Sarajeva radilo o polaganju osnove sasvim novom naselju, a da je taj osnutak, dirigovan od strane jednog jedinog čovjeka, morao biti planski, o tome ne može biti sumnje.

Nukleus novog grada postavljen je, kao što vidimo, uz rijeku, uz jasnu dif-

erencijaciju dviju osnovnih funkcija: administrativno-političke i privredne. Stanovanje se od samog početka organizira periferno, što se može dobro pratiti po pojavama pojedinih mahala na teritoriji ovog grada.

Dvije osnovne funkcije grada, strogo diferencirane po namjeni, csovinski se vežu prvim i najstarijim sarajevskim mostom. Prvobitni položaj ovog objekta aksijalno je povezivao vrata prve džamije (na mjestu nešto niže današnje Careve), na lijevoj obali, i vrata Kolobara-hana (na mjestu današnjeg ljetnog kina), na desnoj obali. Voda i most preko vode bili su, dakle, osnovne direktrise planske kompozicije u formiranom naselju. Ne podsjećaju li pri tome izvjesni elementi na stara asirobabilonska saznanja o urbanizmu?!

Približno ortogonalan raster, koji će se razviti u sistemu starih sarajevskih komunikacija u dolinskom dijelu grada, a koji se do danas sačuvao naročito u čaršiji, toliko pravilan koliko se to, bez služenja pomagala, može očekivati, nije li izvjesni odjek onoga što je definirao Hipodam? Vodotok Miljacke prisu-



Crtež Sarajeva iz 1697. godine, na kome su shematski prikazana četiri mosta. Zbog opšte proizvoljnosti prikaza teško bi bilo nagađati o kojim se konkretnim objektima ovdje radi.

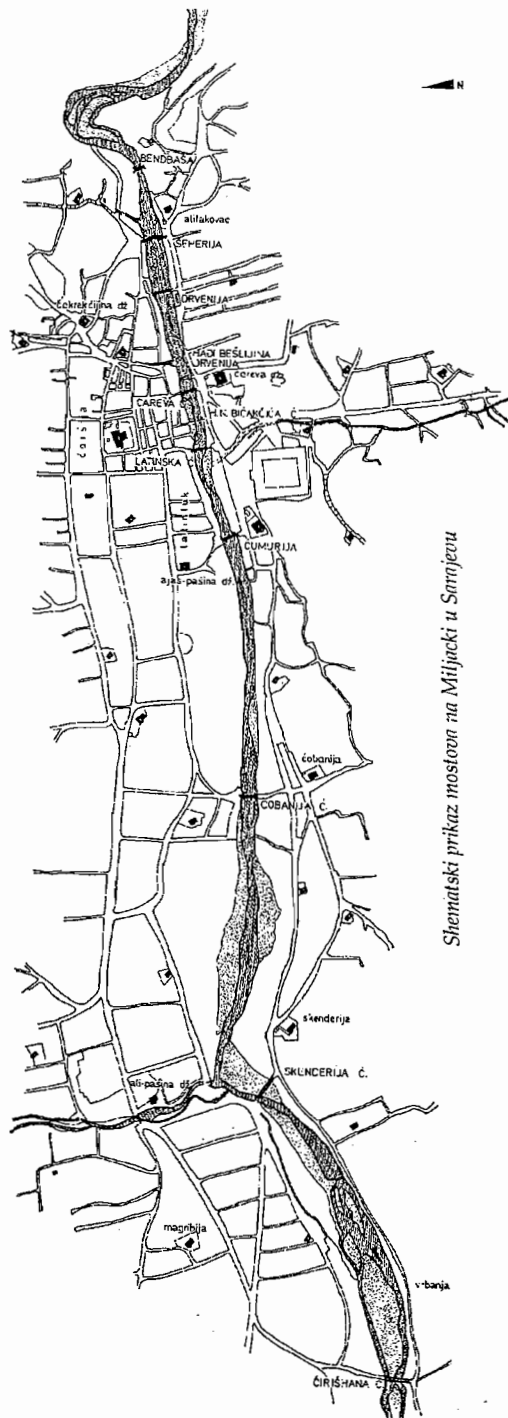
tan je u ovom rasteru; pravci su približno paralelni s vodotokom, ili okomiti na njega.

Radijalno slijevanje s padina prema centru odražava, u prvom redu, prirodne tokove ljudstva i bez daljega je, većim dijelom, na starim srednjovjekovnim, pa i rimskim putovima. Ipak, nije li tu prisutno nešto i od hetitsko-partske koncentrične sheme?

Osnovne prostorne koncepcije Isabega Ishakovića pri osnutku Sarajeva, Mustafa-paše Sokolovića kod osnivanja Rudog, Musa-paše kod osnivanja Nove Kasabe itd. pokazuju, kako se planski (uz inicijativu pojedinca državnog funkcionera) organizuju čitava naselja uz fenomen vode, pri čemu most, tranzit, trgovina, opsluživanje tog tranzita i te trgovine igraju, po pravilu, veoma značajnu, eventualno i presudnu ulogu.

Sarajevo se tokom druge polovine petnaestog i u šesnaestom stoljeću naglo razvija pružajući se dolinom Miljacke. Planska koncepcija izgradnje oko Careve džamije ponoviti se, u nešto drugačijoj varijanti, u ovom istom gradu jedva tri decenije kasnije, kad bosanski sandžak Skender-beg Miha-jlović nizvodno od današnje Skenderije diže drugi sarajevski most, kraj mosta na lijevoj obali tekiju i imaret, a na drugoj dvor i karavan-saraj. Budući da su karavan-saraji, po pravilu, privredna žarišta, uz ovaj će nastati čaršija na Hisetima, zapadni privredni centar starog Sarajeva. Biće da se staro trgovište utopilo u novi centar, tu kraj ušća Koševskog potoka.

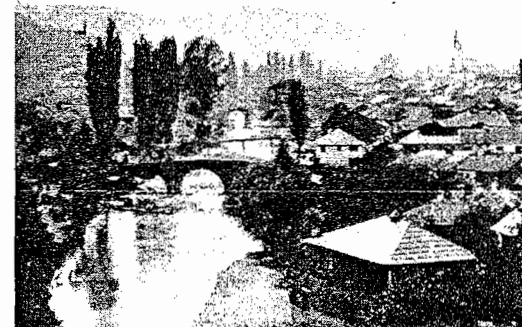
Grad se naglo širio i kasaba, osnovana u šestom deceniju petnaestog stoljeća, prerasta u prvoj polovini šes-



Shematski prikaz mostova na Miljacki u Sarajevu

naestog u veliki šehar. Namjesnici Mehmed-beg Minetović, Ajas-beg i Firuz-beg, a naročito Gazi Husrev-beg, kao i drugi sandžak-bezi, državnici ili, jednostavno, ekonomski dovoljno jaki građani ovog grada doprinose njegovu rastu podizanjem javnih objekata: džamija, mekteba, medresa, tekija, hanikaha, biblioteka, hamama, hanova i karavan-saraja, bezistana, magaza i dućana... Novi mostovi nicali su jedan za drugim. Nakon Careve čuprije i Skenderije nastaje u prvoj polovini šesnaestog stoljeća treći poznati sarajevski most na mjestu današnje Latinske čuprije. Nije isključeno da je već tada postojao i još neki prelaz preko rijeke, o kome ne znamo ništa iz historijskih podataka. Godine 1557. nastaje četvrti sarajevski most – Čobanija, a svega osam godina kasnije, 1565, peti – Čumurija. Krajem istog stoljeća, 1585. godine, nastaje most pod Alifakovcem – današnja Šehar-čehajina čuprija. Do ovog momenta svakako su već bila izgrađena i dva mosta na Miljacki izvan gradskog područja: prvi uzvodno – današnja Kozja čuprija, i drugi nizvodno – Ali-pašin most.

Svaki od gore nabrojanih objekata bio je precizno uvjetovan razvojem komunikacija i određenih javnih objekata na jednoj i drugoj obali rijeke, što je iziskivalo njihovo povezivanje. Danas je to na nekim mjestima više, a na drugima manje jasno. Svakako bi nas predaleko odvelo ako bismo detaljnom analizom razvoja grada i analizom prirodnih putova, koji se na ovom području upotrebljavaju možda još od prethistorijskih vremena, pokušali



Pogled iz starijeg vremena na dolinu Miljacke i na mostove

opravdati logiku izbora svakog pojedinog položaja i vremenskog nastanka ovih mostova.

Otkriti sve zakonitosti koje bi se odnosile na fenomen vode u gradskoj aglomeraciji u ovom momentu ne možemo ni pokušavati. Prirodni tok vode, ta dolina rijeke, bio je i normalan pravac razvoja naselja. No pored iskorištavanja u utilitarne svrhe, tamo gdje je bio nadohvat, on je predstavljao i neposredan oblik zadovoljenja određenih mentalnih težnji. U starom Sarajevu promet ne ide uz tekućicu; ona mnogo više i češće vijuga između zelenila i kuća, kroz vrtove, praćena jablanima. Ona postaje rekreacija nadohvat ruke; tamo gdje je to moguće ona postaje proširenje stambenog prostora, kuće se okreću prema njoj, nastaju gradnje slične sojenicama, a hladnjaci i kafanice izbacuju se direktno nad vodu. Tako je Miljacka bila osnovna žila kucavica šehera, a mostovi spone koje preko vodotoka povezuju grad, potcrtavajući vizuelno-plastični efekat vode u najsličnijim prostornim kombinacijama.

CAREVA ČUPRIJA

Od svih sarajevskih mostova svakako je najstariji po svom nastanku most koji je Isa-beg Ishaković, prvi bosanski sandžak-beg, sagradio preko Miljacke u osovini vrata Careve džamije na lijevoj obali i Kolobara-hana na desnoj. Ovaj most zapazili su mnogi putopisci koji su tokom vijekova prošli kroz grad na Miljacki i o njemu nam ostavili stanovite zabilješke. Na žalost, porušen je u ime progressa 1896. godine i na njega nas danas podsjeća samo njegovo ime, preneseno na prvi betonski most u Sarajevu, sagrađen nakon rušenja stare Careve čuprije, dvadesetak metara uzvodno od ranijeg mosta.

Dokazi o nastanku ovog mosta su neosporni i bazirani na vakufnami Isa-begovoj, gdje doslovce stoji: »(Dobrotvor) je, također, podigao most na rijeci Miljacki i (odredio) da za njegovo uzdržavanje služi petnaest aršina (zemljišta) s oba kraja mosta, s gornje i donje strane njegove, i zavještao ga onima koji će preko njega prelaziti«. Budući da je vakufnama datirana između 1. II i 3. III 1462. godine, a Isa-beg postao bosanski namjesnik (krajšnik) 1439, to znači da je

most nastao između 1439. i 1462. godine.¹¹⁹

Kako su bili s jedne strane Careve čuprije Isa-begov dvor, njegova džamija i hamam, a s druge njegov han Kolobara i glavni trg, to nema sumnje da je riječ o mostu baš na ovom mjestu.

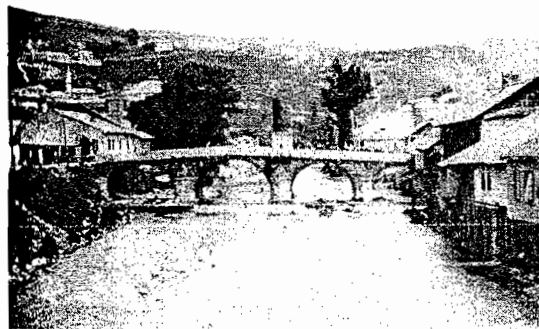


Dio Careve čuprije sa sofom i Carevom džamijom u pozadini (crtež s kraja prošlog stoljeća)

Most je, osim toga, povezivao tadašnju glavnu transversalu grada u pravcu od sjevera prema jugu, tj. od Širokače i Bistrika preko glavnog trga na Vratnik i dalje prema Bioskom (Bioski put). Ima dovoljno razloga da pretpostavimo da je Isa-begov most bio od drveta. Pod imenom Isa-begova čuprija spominje se još oko stotinu godina nakon nastanka u ispravi napisanoj u augustu 1557. godine (početak zilhidge 964).¹²⁰

¹¹⁹ H. Šabanović, Dvije najstarije vakufname u Bosni, Prilozi II, str. 18.

¹²⁰ H. Kreševljaković, Vodovodi, str. 198.



Autentična fotografija prvobitnog stanja

Prema tradiciji koju prenosi Kemura, Isa-begovu drvenu čupriju, koja je već bila dotrajala, Gazi Husrev-beg je ponovno sagradio, i to od granita.¹²¹ Ovo Kemura stavlja u godinu 916 (1510), što ne može odgovarati stvarnosti, jer Gazi Husrev-bega tada još nema u Bosni; osim toga, kako smo već naprijed vidjeli, još nakon Husrev-begove smrti ovaj most se nazivao Isa-begovim. Pjesma prema kojoj je Gazi Husrev-beg sagradio »tri čuprije posred Sarajeva«, čak ako bi i imala nekog realnog osnova, ne mora se odnositi na ovaj most.

Rekli smo da ovaj most narod pozna kao Carevu čupriju. Evlija Čelebija također ga tako naziva. Legenda, koju opet prenosi Kemura, kaže da je Isa-beg dao da se u čast sultana Mehmeda II el-Fatiha, prilikom njegova dolaska u ove krajeve, njegova džamija i most nazovu Carevom džamijom i Carevom čuprijom. Svakako, vidjeli smo da se čuprija spominje kao Isa-begova i sto godina kasnije; tada, međutim, pada temeljita obnova Careve džamije za vlade Sulejmana Veličanstvenog, 1556. godine, pa se, vjerovatno, poslije te

godine definitivno ustalio naziv Careva džamija, a i Careva čuprija.

Konac 1619. bio je katastrofalan zbog velikih šteta od poplave, jer je tom prilikom Miljacka porušila šest sarajevskih mostova i odnijela tabhane i oko hiljadu koža. O ovome govori i jedan dokumenat iz Zadarskog arhiva, datiran 4. I 1620. godine.

Ta bujica iz 1619. godine, o kojoj govori gornji podatak, sigurno je među ostalim mostovima uništila i ovaj.¹²² Već sljedeće, 1620. godine dolazi do obnove ovog mosta. Prvi autor koji daje podatke, doduše nejasne i dvosmislene, jeste Evlija Čelebija, koji govori o ovom mostu: »To je nizak, ali vrlo dugačak most. Dužina mu je 250 koraka«, a potom nastavlja: »Natpis na hadži-Huseinovu mostu glasi: Kada Hatif ugleda most, reče mu kronostih: Hadži Husein dovrši ovaj most (1029–1619/20)«. ¹²³

Zbog ovakva njegova teksta došlo je do tumačenja da se ovaj natpis odnosi na Šeheriju.

Kemura u svom radu o sarajevskim mostovima pretpostavlja da je ovu čupriju popravio sarajevski aga hadži Husein-aga Haračić. No ova je pretpostavka kasnije dovođena u pitanje.¹²⁴

U Kadićevoj Kronici nalazimo napisano doslovce: »U Sarajevu na rijeci Miljacki prema Carevoj džamiji sagradio je most od kamena hadži Husein, a tim povodom sarajevski pjesnik Nerkesi-zade Mehmed efendija pjeva sljedeći kronogram:

¹²² Arhivio di stato Venezia, Provveditori, Disacci dei Rettori in Dalmatia. Dokumentat datiran 4. I 1620. god. govori o tome da je nadošla Miljacka porušila šest mostova u Sarajevu i odnijela tabhane i oko hiljadu bala kože. Za ovaj podatak dugujemo zahvalnost prof. Seidu Traljiću.

¹²³ Evlija Čelebija, Putopis, str. 114.

¹²⁴ H. Kreševljaković, Vodovodi, str. 204.



زائر یثرب و بلحا و حرم حاجی حسین
صاحب الخیر تجسسته اثر و نیک شیم

اولدی هم پیکر قوس قزح کنبد جرخ
بو مکتف اثر و معبر کردون توأم

حق قبول اید و پاینده قیبه همواره
ناکه باقی اوله بوقیه نیل طارم

ساله اتقای بیان ایتمک اولدی هان
خاطر کسی زاده بویوزدن ملهم

آبدن قطع نظر لطف بنایه تاریخ
بارک الله زهی جسر رصین حکم

۱۰۲۹هـ

Sarajevu, koje je poput raja, dađe
novi sjaj
Sa gradnjom koju izvrši odlučni
čovjek, ser-čefter
Taj posjetilac Jesriba, doline Batha i
Harema, Hadži Husein
Dobrotvor lijepih odlika i moralnih
osobina
Neka Bog primi ovc njegovo trajno
djelo
I neka bude vječan ovaj svod
Godinu dovršetka gradnje dobićemo
Ako odvratimo pogled od vode, čiji
kronogram je nadahnut Nerkesiji:
Neka Bog blagoslovi ovaj lijepi i
čvrsti most

1029.¹²⁵

¹²⁵ M. Kad.ć, Zbornik III, str. 252. U ovom
kronogramu je Nerkesija vrlo vješto i uspjelo
izrazio godinu gradnje mosta naglašavajući u
predzadnjem stihu da od vode treba okrenuti po-
gled. To znači da kod preračunavanja brojčane
vrijednosti slova u: kronostihu moramo odbiti riječ
»ab« (= voda), pa prema tome zbir slova u
kronostihu izgleda ovako: $b = 2 + 2a = 2 + 3r =$
 $600 + 2kj = 40 + 2l = 60 + s = 90 + n = 50 + 2$
 $m = 80 + h = 8$. Rekapitulacija: $1032 - 3 = 1029$.
(Počinje 8. XII 1619 – 25. XI 1620).

Pored Nerkesijina natpisa Kadić do-
nosi prepis još jednog kronograma iz
iste godine cd pjesnika Hušuija iz No-
vog Pazara, koji je živio u Sarajevu.
Tekst ovog kronograma glasi:

صاحب الخیر دهر حاجی حسین
استناد ايله لطف رب علامه

ایتدی بوجسردلکشایحباد
تاهمراوله خاص ايله عامه

صرف ایدوب صوپرینه مال لطف
سی ايله محض نفی عوامه

برق لامی کبی صرامی کچه
حق اف مظهر ایدوب حیرتامة

دیدى تاریخى برکسیکای
جسردلجوى ایدوى اقامه

۱۰۲۹هـ

»Dobrotvor svoga doba hadži
Husein,
Potpomognut dobrotom Sveznaj-
u-ćeg gospodara,
Podigao je ovaj privlačni most
Da bi poslužio za prolaz odličnima i
puku.

Nerkesi Muhamed, sin kadije Ahmed-efen-
dije, rođen je u Sarajevu oko 1592. godine. Poslije
svršetak nauka služio je kao profesor, a potom kao
kadija u više mjesta u Bosni i Hercegovini. Godine
1632. krenuo je, po želji sultana Murata IV, kao
historiograf u Revan i te godine na putu padnuvši
s konja umro kod mjesta Kekkbuze. Nerkesi je
pjevao na sva tri istočna jezika i ocijenjen je kao
odličan pjesnik i stilista. Bašagić nalazi u Nerkesi-
jinim pjesmama i uticaj naše sevdalinke. Poznata
je i njegova pjesma u kojoj tuguje zbog rastanka
sa rodnim gradom. O Nerkesiji vidi: Dr Safvet
Bašagić, Bošnjaci i Hercegovci u islamskoj knji-
ževnosti, str. 59–71, M. Handžić, Književni rad
bosanskohercegovačkih muslimana, str. 44, Isti,
Sarajevo u turskoj pjesmi, str. 54.

Utrošio je imetak i na vodi
Uz zalaganje dao opšte korisno djelo.
Neka mu Bog omogući da preko
Sirata preleti poput svjetlice,
Neka mu to Istiniti dodijeli za nje-
govo savršeno djelo.
Izrečen mu je kronogram odbijajući
jedan:
Dovršen je ovaj željno očekivani
most

1029.¹²⁶

Nije poznato otkuda je Kadić prepi-
sao ova dva natpisa: da li su stajali na
spomenutom mostu, ili su prepisani iz
neke rukopisne zbirke. Nijedan od ova
dva natpisa nije do sada objavljen.
Kadić uz prepis drugog natpisa
spominje da ga je spjevao Hušui
efendija iz Novog Pazara.¹²⁷

Kod natpisa koji je donio Evlija Čele-
bija nije brojčama označena godina
gradnje mosta, a iz našeg preračuna-
vanja brojčane vrijednosti slova u
kronostihu, kako ga je prepisao Evlija,
proizlazi da je most dovršen 1033.
Međutim, ima više argumenata na bazi
kojih možemo dokazivati da je hadži-
Huseinov most dovršen 1029. Prije
svoga, iz dva natpisa o gradnji ovoga
mosta, koja smo prenijeli od Kadića,
jasno se vidi da je most dovršen 1029.
Osim toga, i sarajevski ljetopisac mula
Mustafa Bašeskija u svom ljetopisu
donosi prepis ovog istog kronostiha i iza

¹²⁶ M. Kadić, Zbornik II, str. 252. Ispod teksta
kronograma ispisana je brojčama hidžretska 1029.
godina, a tu istu godinu trebalo bi da dobijemo i
preračunavanjem slova u kronostihu. Međutim,
našim preračunavanjem dobivamo godinu 1028,
što znači da bi zbiru trebalo dodati jedan, dok
pjesnik u predzadnjem stihu izričito kaže da od
ukupnog zbira treba odbiti jedan. Vjerovatno je
do greške došlo kod prepisivanja natpisa.

¹²⁷ S. Bašagić, Znameniti Hrvati, str. 30 i M.
Handžić, Književni rad, str. 54.

njegova teksta stavlja brojčama godinu
1029.

Da bismo dobili godinu 1029. trebalo
bi u ovom kronostihu riječ »Kupriji«,
pisati »kuprui« a prema pravilima arap-
skog pravopisa može se pisati na oba
načina.

کوبرى حاجى حسين قلدی تمام

Kad smo riješili pitanje datuma u
kronostihu na hadži-Huseinovu mostu,
potrebno je da se definitivno osvrnemo
na još jedno važno pitanje u vezi sa
ovim natpisom, tj. da li se on odnosi na
Carevu ili na Šeher-čehajinu čupriju.
Naime, H. Kreševljaković, za kojim se
poveo i H. Šabanović, ustvrdio je,
obrađujući sarajevske mostove, da
Carevu čupriju nije sagradio hadži-
Husein i da je »Kemura, koji navodi
hadži-Huseina kao dobrotvora Careva
mosta pobrkao podatke što se nalaze u
Evlije Čelebije o ovom (Carevu) i Šeher-
čehajinu mostu«.¹²⁸

Kreševljakovića je na ovakvo zak-
ljučivanje navelo to što se oslonio na
Muderizovića, koji je u svom prevodu
Bašeskijine Kronike pogrešno preveo
tekst koji se odnosi na Šeher-čehajinu i
Carevu čupriju. Tako u Muderizoviće-
vu prevodu stoji doslovce ovo: »Devetu
noć po Mitrovu (1206) bilo je cijelu dugu
noć sijevanja, grmljavine, kiše i južnjaka
usljed čega se sutrašnji dan u utorak
porušiše sve čuprije izim Šeher-čehajine
koju je sagradio hadži Husein 1029.
godine.«¹²⁹ Međutim, u originalu
Bašeskijine Kronike ovaj tekst glasi
drugačije: »Devetu noć po Kasumu
(Mitrovu) bilo je preko cijele noći oluje,

¹²⁸ H. Kreševljaković, Vodovodi, str. 198 i Evlija
Čelebija, str. 114.

¹²⁹ R. Muderizović, Kronika Mula Mustafe
Bašeskije, str. 88–89.

grmljavine, kiše i jušnjaka, a sutradan u utorak, najednom se porušiše (svi) mostovi, osim Šeher-čehajina, koji ostade (usprav). (To se dogodilo) 4. studenoga ili 18. rebiul-evela 1206. Kronogram na hadži-Huseinovu mostu glasi: »Hadži Husein dovrši svoj most 1029. godine.«¹³⁰

Dakle, Bašeskija ne kaže da je Šeher-čehajin most sagradio hadži Husein, iako ostaje na isti način nejasan kao i Evlija Čelebija.

Bašeskija, međutim, na drugom mjestu u svojoj Kronici bilježi da se porušila polovina hadži-Huseinova mosta. Tom je prilikom, vjerovatno, stradala i kamena ploča s ovim natpisom, pa ga zato Bašeskija donosi u svojoj Kronici da bi mu sačuvao spomen. Svakako da je hadži-Huseinov most identičan sa Šeherijom ne bi Bašeskija mogao reći da je Šeherija ostala čitava, a pola hadži-Huseinova mosta srušeno.

U istoj Kronici nalazimo još jednu potvrdu da je hadži-Huseinov most upravo Careva, a ne Šeher-čehajina ćuprija. Bašeskija je, bilježeći opravku Careve ćuprije 1207. godine (1792/93), spjevao i dva kronograma o ovoj opravci iz kojih se jasno vidi da se Careva ćuprija naziva hadži-Huseinovom. Bašeskija je spomenuta dva kronograma uvrstio u svoju Kroniku, ali taj dio, odnosno tekst, Muderizović uopšte nije preveo, nego je na tom mjestu pogrešno stavio da slijedi nekoliko stihova o opravci Careve džamije.¹³¹

Konačno, moramo još napomenuti i to da ako Šeher-čehajina ćuprija prili-

kom poplave 1206 (1791) nije stradala, onda joj tada nije bila potrebna ni veća opravka.

Obnove Careve ćuprije tokom XVIII stoljeća

Iz prethodnog teksta da se zaključiti da je most obnovljen 1620. godine. Da li je od 1620. do 1739. god. bilo na ovom objektu kakvih radova, nismo mogli utvrditi.

U martu 1739. izvjestio je sarajevski kadija Ahmed Hasib bosanskog valiju da je (između ostalog) potrebno obnoviti jedno okno Careve ćuprije uz desnu obalu. 9. muharema 1152. god. (18. III 1739) odobren je ovaj popravak.

Slijedećih pola stoljeća opet o mostu nemamo vijesti.

U velikoj poplavi dana 18. rebiul-evela 1206 (15. XI 1791) stradaše, kako je to Bašeskija zabilježio, svi sarajevski mostovi osim Šeher-čehajina; stradala je, dakle i Careva, odnosno hadži-Huseinova ćuprija. No ubrzo poslije toga ovaj most obnavlja iz vlastitih sredstava bogati sarajevski trgovac Mustafa hadži Bešlija. Za gradnju mosta on je u Sarajevo dobivao majstore, vjerovatno iz Hercegovine.

15. maja 1792. god. počelo je vađenje kamena u okolini Sarajeva, a 25. istog mjeseca otpočeli su radovi na samom podizanju mosta (ljetopisac bilježi početak gradnje 3. ševala 1206 tj. 5. V 1792). Tim povodom Bašeskija kaže da se jednoj osobi koja je posmatrala vađenje kamena (lagumanje) okliznula noga sa stijene, pa pogibe. Dajući ove podatke, ljetopisac Bašeskija pjeva dva kronograma o dovršavanju gradnje mosta.

جسر الحاج حسين هدم ايديوب طغيان ماء
حاجي بشلي مصطفى آغا قلدي ابياد رعب

حقك انطاميله شوق ديد يك تاريخي
ای مکارم جد لقا کوبری اتمام اولدی هت

۱۷۰۷

Prevod:

Hadži-Huseinov most, koji poruši
bujica,

Odmah je obnovio hadži Bešlija
Mustafa-aga

Božjom pomoći Ševkija mu izreče
kronogram:

Hvala plemenitom Bogu, čijom se
voljom dovrši most.
1207.

Drugi Bašeskijin kronogram glasi:

جسر خماریه هدم ایدی ماء
در عقب الحاج بشلی پکر متین

یابدوب شوق دیدی تاریخی
آفتندن صغلیه رؤف آمین

۱۷۰۷

»Carevu ćupriju porušila je voda,
Kuju odmah hadži Bešlija vrlo čvrstu
Sagradi, a Ševkija joj izreče kronogram:
Od nesreća neka je sačuva Pouzdani
i Milostivi.

Godina 1207«.

Bašeskijini stihovi ostali su zabilježeni u njegovu Ljetopisu.¹³²

Na samom mostu, na kamenom portalu, stajao je, međutim, natpis jednog drugog sarajevskog pjesnika, Mehmed Džudi ef. Čohadžića. Natpisna ploča se i danas čuva u Zemaljskom muzeju u Sarajevu, a tekst natpisa glasi:

¹³² Bašeskija, Ljetopis, str. 397.



Ploča s natpisom sa Careve ćuprije, sačuvana u Zemaljskom muzeju u Sarajevu.

»Dobrotvor, prvak vojske darežljivih
Hadži Bešli-aga, za kojeg se upućuju
najbolje molitve,
Kada je vidio da je sudbina
poplavom porušila most,
U ime boga obnovi ga i ponovo sazida.
Kada je božjem dobrotom dovršen
most,

Džudi mu u čva pčlustiha izreče dva
kronograma:

"Hadži-Bešlijin most je čvrst poput
Aleksandrova zida",

"Divan li je most građevina Bešlije
hadži-Mustafe".

Godina 1207.«¹³³

Ovaj natpis je zapravo skraćena verzija Džudijine odluke pjesme, odnosno kronograma, kojeg je on spjevao o obnovi ovog mosta.

¹³³ Faksimil i prevod natpisa objavili su S. Kemura, Sarajevske džamije, s.r. 163; H. Kreševljaković, Vodovodi, str. 95.

Hadži Bešlija Mustafa, sin Abdula, iz Vekil Harč mahale u Sarajevu, trgovac, poznat je kao dobrotvor, jer je pored Careve ćuprije podigao ili pak obnovio više objekata u Sarajevu i okolini. Umro je hidž. 1211 (= 1796/97) god. i sahranjen u groblju na Alifakovcu, gdje mu se i danas nalazi nadgrobni spomenik i na njemu ratpis u pjesmi na turskom jeziku. C Bešliji vidi: S. Kemura, Sarajevske džamije, str. 163; S. M. Tralić Hadži Bešlija Mustafa, Novi Behar VII (1933/34), str. 352-353. i Bašeskija, Ljetopis str. 436.

O autoru natpisa Džudiji vidi bilješku 94.

¹³⁰ Bašeskija, Ljetopis, str. 387.

¹³¹ R. Muderizović, Kronika Mula Mustafe Bašeskije, str. 90.

Natpis sa mosta, kao i pjesmu, iz koje je natpis izvučen, zabilježio je Kadić u svojoj Kronici sa još dva pjesnička pokušaja o istoj temi. Jedan od njih je napisao pjesnik Namii, a drugi Hulki.¹³⁴

Činjenica da istovremeno četiri pjesnika koji žive u Sarajevu pjevaju u kićenim stihovima o istoj gradnji ukazuje nam na važnost obnove ove ćuprije u momentu kad je grad bio saobraćajno paraliziran usljed rušenja gotovo svih mostova. Ujedno nam nezvanični pjesnički natječaj govori da je tadašnji intelektualni svijet Sarajeva, također, veoma aktivno i angažovano pratio zbivanja u svakodnevnom životu svoga grada, njegove patnje i njegov progres, sudjelovao na svoj način u rješavanju problematike njegova unapređenja, radovao se njegovu progresu. Ovo je važno uočiti kao činjenicu nasuprot često isticanom tobožnjem zatvaranju intelektualaca ranijih vijekova u teološko-dogmatske rasprave bez veze sa životom, odnosno otuđenje te inteligencije od lokalne sredine i problematike.

¹³⁴ Kadić, XIII, str. 295.

Porušeni su objekti oko mosta zbog regulacije obala.



Započeto je rušenje stare Careve ćuprije.

Hadži Bešlija, koji je, kako smo vidjeli, iz temelja obnovio ovaj most, u svojoj vakufnami od 10. safera 1193 (27. II 1779) godine Carevu ćupriju naziva Džisri-atik, tj. Stara ćuprija,¹³⁵ što pokazuje da nije imao tendencija da mostu nametne svoje ime. Uistinu, most se i dalje nazivao Carevom ćuprijom, sve do dana današnjega. Drugom vakufnamom istog dobrotvora od 15. šabana 1208 (18. III 1794) zavještana su tri dućana za opravku podova ispod spomenutog mosta, i to jedna pekara i jedna aščinica, s desne strane Miljacke, i jedan bakalski dućan, s lijeve strane. Za muteveliju ovog svog zavještanja imenovao je svog vjernog slugu Fejzulah-bajraktara.¹³⁶

Godine 1897. tadašnja gradska opština je porušila staru ćupriju i umjesto nje sagradila prvi betonski most u Sarajevu, današnju Carevu ćupriju, koja je pomaknuta uzvodno od starog mosta za dvadeset metara, to jest od osovine vrata džamije pomaknuta u osovinu ulice koja vodi konaku.

¹³⁵ Sidžil 20, str. 38–39.

¹³⁶ S. Kemura, Sarajevske džamije, str. 164.

Arhitektura mosta

Most je, koliko se zna i koliko se na osnovu sačuvane dokumentacije moglo utvrditi, imao 4 otvora koja su se oslanjala na tri stuba u rijeci i dva priobalna podzida. Njegova dužina može se procijeniti na oko 50 m, iako nam Evlija Čelebija u svom opisu daje daleko veću dimenziju. Careva ćuprija bila je sagrađena gotovo na isti način kao i sačuvana Šeheriya i Latinska: imala je stubove od bijelog kamena krečnjaka iz okoline Sarajeva, a svodove i čeoone zidove od sedre. Završne vijence i korkaluk i neke arhitektonske detalje imala je, opet, od bijelog krečnjaka, pa su se tako u horizontalnim pojasovima koloristički smjenjivali krečnjak i sedra. Karakteristični uspon i prelom kolovoza bio je dosta blag, a nije se prelamao, kao što je uobičajeno, na sredini, već iznad drugog luka od desne obale. Taj luk je bio najviši i nešto širi od ostalih, pa je cijela građevina djelovala asimetrično. Lukovi su kod ovoga mosta bili polukružni, što je, uostalom, slučaj i na druga dva objekta, a oslanjali su se na stubove mosta približno u polovini visine stubova. Prema dokumentaciji može se zaključiti da polukrug nije bio

potpun, nego više segmentan. Stubovi su sa nizvodne strane bili poligonalni, sa uzvodne šiljati da bi djelovali na bujicu kao ledolomci, vertikalni dio stubova završavao je horizontalnim istakom, na koji su se nastavljali piramidalni završeci. Most je imao karakterističnu kamenu ogradu (korkaluk), čiji su elementi po duljini, visini i debljini, kao i po načinu postavljanja, bili izvedeni, uglavnom, kao i kod drugih mostova kod kojih su se korkaluci sačuvali. Iznad srednjeg stuba stajala su sa uzvodne i nizvodne strane dva arhitektonska elementa koji su, inače, bili karakteristični za bolje i veće mostovske gradnje: sa uzvodne strane stajao je nadozid u obliku slijepog portala, na kome je bio ugrađen u mramoru isklesan Džudijev natpis, a sa nizvodne strane je bila na pet konzolica izbačena mala sofa za odmaranje. Analogne elemente nalazimo i danas u višegradskoj ćupriji.

Careva ćuprija je u svom originalnom stanju sačuvala sve ove elemente do momenta rušenja, tako da na ovom objektu nije nikad bilo preinaka ni proširenja, kao na drugim sačuvanim mostovima u gradu Sarajevu.

ŠEHER-ĆEHAJINA ĆUPRIJA

Uzvodno od Careve ćuprije, pred današnjom zgradom Narodne biblioteke (bivša vijećnica), nalazi se sačuvan stari most poznat pod nazivom Šeher-ćehajina ćuprija.

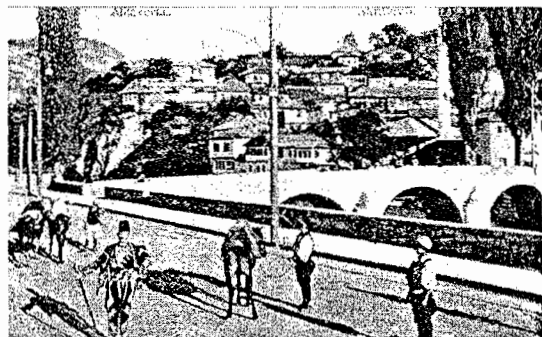
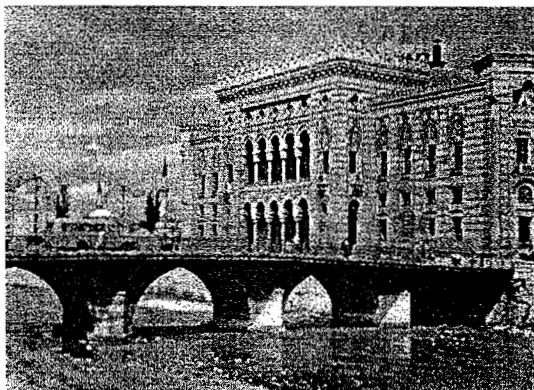
Ovo je mjesto u blizini srednjovjekovnog naselja Brodac, što nas već po samom imenu lokaliteta upućuje na pretpostavku da je ovdje od starine bio pogodan i logičan prelaz preko rijeke.

Most na ovom mjestu spaja dvije suprotne padine grada: Nadmlina na lijevoj obali, naselje čije korijene možemo tražiti ako ne ranije, a ono polovinom XV stoljeća (Esebegovi mlini), i Alifakovac na desnoj obali, u čijem se podnožju nalazi Vekil-Harčova džamija iz sredine XVI stoljeća, dok je mahala oko nje, vjerovatno, starija. Naziv Šeher-ćehajina ćuprija ili kraće

Šeheriya je jedino ime za ovaj most poznato u narodu, pa pretežno i u dokumentima; on navodi na tumačenje da ga je podigao neki šehar-čehaja (šehri kethuda – načelnik grada). Kako je ime tom šehar-čehaji, kada je živio, ili bilo koji bliži podatak o njemu nije nam poznat. Međutim, nije isključeno da je neki šehar-čehaja naknadno popravljao postojeći most, što bi išlo normalno u njegovu službenu dužnost, poslije čega je starog imena nestalo, a ostao spomen na opravljaja. Slični slučajevi zamjene imena osnivača imenom obnovitelja nisu rijetki ni kod drugih objekata (tako, na primjer, današnja Sulejmanija džamija u Travniku tri puta mijenja ime prema opravljajima). Nadgrobni spomenik na groblju na Alifakovcu, koji tradicija pripisuje tom šehar-čehaji, po svojoj formi ne bi mogao biti stariji od početka XVII stoljeća, dok ima razloga da se pretpostavi da je most stariji.

Osnovni razlog za takvu pretpostavku leži u naglom urbanom razvoju Sarajeva u XVII stoljeću, kada drveni most pred Carevom džamijom nije mogao zadovoljavati prometne potrebe ovog dijela grada. Novi mostovi su nicali

Današnji izgled Šehar-čehajine čuprije



Starija fotografija Alifakovca. Pri dnu se vidi dio Šehar-čehajine čuprije.

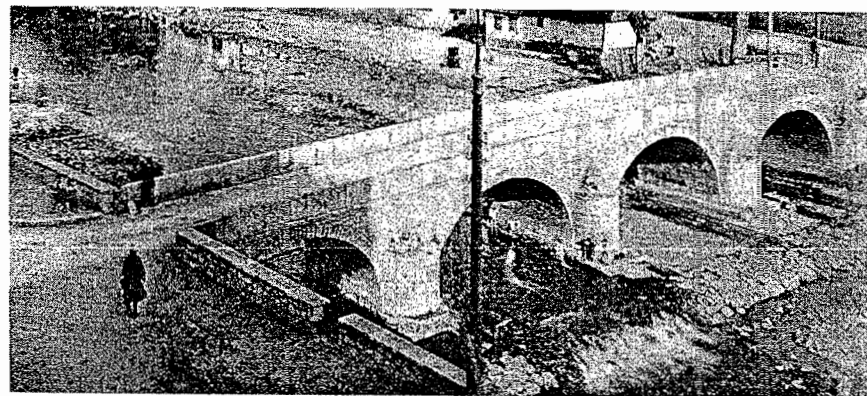
paralelno sa širenjem grada nizvodno i uzvodno od njegovih početaka oko Careve čuprije, a opšti ekonomski prosperitet u to doba pogodio je izgradnji svake vrste, pa i izgradnji tako nužnih utilitarnih objekata kao što su mostovi.

Da se upravo na ovom mjestu diže most koji je, po svemu sudeći, postojao već u XVI vijeku, govori topografija Sarajeva, odnosno potreba da se spoje dvije suprotne obale pri samom dolasku u grad sa carigradskog drumu, da se promet već sa te tačke razdjeli na desnu i lijevu obalu, a ne da se sav vodi na Carevu čupriju i onda vraća uzvodno.

Tradicija pripisuje tri mosta Gazi Husrev-begu, što se, doduše, ne da ni prema jednom dokumentu čak ni naslutiti, ali što, nesumnjivo, govori da upravo paralelno sa urbanim razvojem grada u Husrev-begovo doba kao nužni komunalni objekti nastaju i novi mostovi.¹³⁷

Jedna bilješka iz sidžila govori da je koncem mjeseca rebiul-evela 964 (21-30. II 1557) godine nadošla Miljacka, usljed čega je u Sarajevu porušeno nek-

¹³⁷ H. Kreševljaković, Vodovodi, str. 198.



Izgled mosta sa nizvodne strane nakon regulacije Miljacke. Peti otvor je zatrpan, vijenac i proboitni korkaluk još su nedirnuli.

oliko mostova, mlinica i brana. Ovo potvrđuje da je već tada bilo u Sarajevu više čuprija, a upućuje i na opravke koje su uskoro zatim uslijedile.¹³⁸

Na tvrdnju da je kameni most na ovom mjestu sagrađen već u drugoj polovini XVI vijeka navodi nas jedan u prepisu sačuvan natpis; koji je pronađen u Mostarskom gradskom arhivu, a koji glasi:

سرای ده بکد باش کوپر یستک

تاریخیدر

علی کیم آقا حافظ زاده دیویر

دعاء الله ایدوب بو مسری

بواسلوب اوزره جبری کورمیش

گزنلر نیجه نیجه برتو بحری

ایدوب هانتف اوضع و لرح پیدا

دیدى تاریخى قدرت مسری

¹³⁸ Isti, str. 198.

»Alija koga nazivaju Hafizadićem
U ime Boga podiže ovo dobro djelo,
Na ovaj način sagrađen most
Nisu vidjeli ni oni koji su mnogo
svijeta prošli
Kad je most postavljen Hadi mu reče
kronogram
"Ovo je čudesan prelaz".¹³⁹

Godina nije izražena u brojkama, već u riječima zadnjeg stiha »kudret merri« što preračunato iznosi 994, tj. 1585/86. godinu. Sačuvan natpis nosi bilješku »Kronogram sa mosta na Bendbaši u Sarajevu«, što ne treba da dovodi u zabunu, jer je položaj Šehar-čehajine čuprije kraj same Bendbaše, a izvjesno je da uzvodno nije moglo biti takvog mosta koji bi kao građevina nosio tarih, niti je mogao tako impozantno djelovati kako to Hadi pjeva. Koliko znamo, uzvodno su podizani lagani drveni mostovi i brane za hvatanje drveta i građe spuštane niz rijeku. U prilog našoj tvrdnji da se radi upravo o ovom mostu govori i činjenica da je po-

¹³⁹ Natpis je pronašao H. Hasandedić, arhivista u Mostaru.

jam Bendbaše zahvatao šire područje, upravo oć Šeher-ćehajine ćuprije uzvodno.

Pjesnik Hadi spominje se ovdje kao autor natpisa; prepisivači višegradskog natpisa pišu koji put ime pjesnika Nihadi, a koji put Hadi;¹⁴⁰ nije isključeno da se radi o istom pjesniku, jer su vremenski bliski – razlika je svega desetak godina.

Alija Hafizadić bi mogao imati veze sa legendarnim Ali-Ufakom, ili Ali-Fakihom, iz čijeg se imena izvodi naziv lokaliteta Alifakovac. Grob legendarnog Ali-Ufaka na Alifakovcu oblikovno pripada korcu XVI ili početku XVII stoljeća,¹⁴¹ što bi vremenski odgovaralo citiranom natpisu o mostu.

U oskudnoj literaturi o ovom mostu provlači se tvrdnja da je most sagrađio godine 1027 (1619/20) sarajevski ćehaja hadži Husein¹⁴², a koju smo tvrdnju pokušali opovrgnuti u poglavlju o Carevoj ćupriji. Spomenutu tvrdnju da je Šeher-ja sagrađena hid. 1027. g. prvi je postavio Kemura, a koju su dalje preuzeli H. Kreševljaković i dr. H. Šabanović¹⁴³. Zabunu je prije svega unio Evlija Čelebija čiji smo tekst o ovome¹⁴⁴ citirali u poglavlju o Carevoj ćupriji. (Vidi str. 87). Nema sumnje da je koncem 1619. godine među šest nasrtradalih mostova, o kojima govori

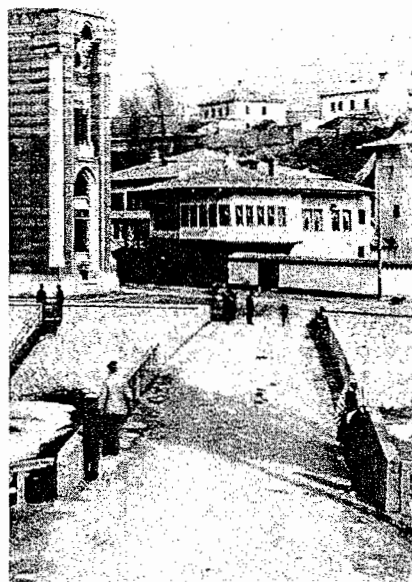
¹⁴⁰ Prepisi natpisa sa Višegradskog mosta nalaze se u više rukopisnih zbirki u Orijentalnom institutu i na drugim mjestima. O pjesniku Nihadiji vidi kasnije ovdje u poglavlju o Višegradskom mostu.

¹⁴¹ M. Mujezinović, Stari Alifakovac u Sarajevu, Naše starine VIII, str. 130.

¹⁴² S. Kemura, Kuprular, Kalendar »Gajret« II, str. 57.

¹⁴³ Evlija Čelebija, Putopis, str. 114 i H. Kreševljaković, Vodovodi, str. 204.

¹⁴⁴ Evlija Čelebija, Putopis, str. 115.



Prvobitni izgled staze na mostu. U Pozadini konaci Mustaj-beg: Babića, miralaja bosanskog.

Zadarski dokument,¹⁴⁵ bila je Šeherija i biće da je tom prilikom nestao Hadijev natpis koji smo naprijed citirali. Međutim, nemamo sigurnih podataka o njenom postanku, kao ni bilo kakvih vijesti o obnovi.

Osim spomenutog arhivskog podatka o poplavi iz 1619, koji nam indirektno govori o Šeheriji, o ovom mostu nema spomena sve do 1791, kada Bašeskija u svojoj Kronici konstatuje da je most te godine odolio poplavi. Ipak je most povremeno zahtijevao opravke. Iz kasnijeg vremena o tome svjedoči podatak kako je iz ostavštine Atije hanume Hadžimusić opravljen ovaj most prema obračunu od 21. safera 1250 (8. VII 1834). Trošak je iznosio 2.252 groša i 9 para.¹⁴⁶

Pored ovoga poznata je i jedna opravka ovog mosta u godini 1257 (1841), kada je opet jedna žena, Amina, kći Ahmeda iz Kalih-hadži-Alijine ma-

¹⁴⁵ Arhivio di stato Venezia, Proveditori, Dispacei dei Rettori in Dalmatia.

¹⁴⁶ M. Kadić, Arhiv br. 317.

hale, utrošila 420 groša za opravku istog mosta.¹⁴⁷

Godine 1259 (1843) nadošla je Miljacka i porušila dva potporna stuba, što je, vjerovatno, dovelo do oštećenja tri svoda uz desnu obalu rijeke. Ovo je opravio Mustafa-paša Babić, miralaj bosanski, o čemu govori natpis na prvom potpornom stubu sa desne strane, od strane sjevera. Natpis glasi:

ز يادہ طعنيان مادن بو اثارك
هدم اولوب بو محلى جسر ك
اولوب بانيسى بابيك بوخيرك
مطعنى پاشا اوله زياده عمر ك

»Ovaj dio mosta porušen je usljed
velike bujice,
Obnovitelj njegov je Mustafa-paša,
neka mu je život dug«.¹⁴⁸

Nakon ove opravke most se koji put naziva i Mustafa-pašinim. Tako »Sarajevski list« povodom poplave iz 1881. godine donosi doslovce sljedeću vijest: »1. XI 1881. usljed provale oblaka nabujala Miljacka je oštetila nekoliko mostova, a na kamenitom Mustafa-pašinom mostu, preko puta od engleskog konzulata, tu je bijesno jureći vodurina žestoko udarila u most, da je u srijedu pukao u širini od četiri palca. Most je usljed te pukotine zatvoren saobraćaju.« Oštećenja od ove poplave popravila je sarajevska gradska opština iste godine.¹⁴⁹

Godine 1904. prilikom regulacionog zahvata na obalama jedan luk sa lijeve strane je zatrpan, skinut je korkaluk i

¹⁴⁷ M. Mujezinović, Stari Alifakovac u Sarajevu, Naše starine VIII, str. 130.

¹⁴⁸ Prepis i prevod natpisa vidi i kod H. Kreševljakovića, Vodovodi, str. 205.

¹⁴⁹ Isti, str. 205.

dodati su konzolni pješački prelazi sa željeznom ogradom. Od tada značajnijih opravaka na mostu nije bilo, izuzev popravke kolovoza, prepusta i izmjene željezne ograde.

Arhitektura mosta

Šeher-ćehajina ćuprija podignuta je na mjestu gdje je korito rijeke relativno dosta široko i nisko, tako da je jedino moguće rješenje bilo rješenje sa više lukova i stubova. U staro doba približno kod ovoga mosta prestajala je zona čaršije, a počinjalo područje stambene izgradnje na padinama. Uprkos nedovoljnoj brizi za očuvanje ambijentalnih grupacija našeg starog urbanizma okvir ove ćuprije, s izgradnjom na padinama Alifakovca i Nadmlina, do danas je, uglavnom, sačuvao mjerilo i, akcentiran vertikalama minareta, skladno se dopunjuje s arhitekturom mosta. Posebno uspio i neposredan urbani kontakt ostvaren je između ovog mosta i Vekil-Harčove džamije, s grobljem na podnožju Alifakovca.

Most je samo u donjim dijelovima sačuvao svoj autentičan prvobitni izgled, dok je njegov kolovoz u doba austrougarske okupacije adaptiran prema uslovima savremenijeg saobraćaja. Danas je most pokockan granitnim kockama, na mjesto bivšeg korkaluka ubačeni su ivičnjaci, kao kod trotoara, a trotoari su dodani na željeznim konzolama; gazišta trotoara bila su ranije od debelih dasaka, dok su danas asfaltirana. Ograda je zadnjih sedam decenija od željeza; prvobitna, postavljena oko 1900. godine, zamijenjena je novom iza drugog svjetskog rata.

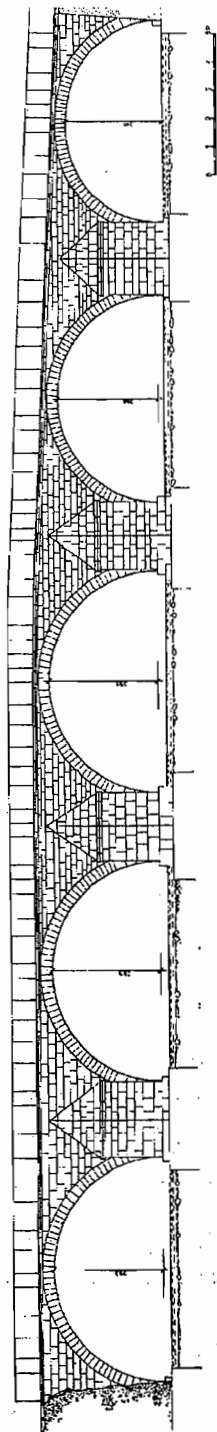
Korito Miljacke premošćeno je masivnom kamenom mostovskom konstrukcijom sa četiri svoda i tri riječna stuba. U ranijoj fazi most je, zapravo, imao pet otvora i četiri stuba, ali je pri-

likom regulacije obala jedan luk i jedan stub na lijevoj obali zatrpan. Niveleta mosta penje se od desne obale, pa do trećeg svoda, odavde dalje prema lijevoj obali skoro je horizontalna; pri tome je, vjerovatno, i ranije bila horizontalna između trećeg i četvrtog svoda (idući s desne obale na lijevu), dok postoje razlozi da pretpostavimo da je peti svod bio znatno niži, te da je niveleta od četvrtog svoda preko petog do na lijevu obalu znatno padala. Današnja niveleta, osakaćena zatrpavanjem petog svoda, djeluje pomalo neodređeno u izgledu mosta.

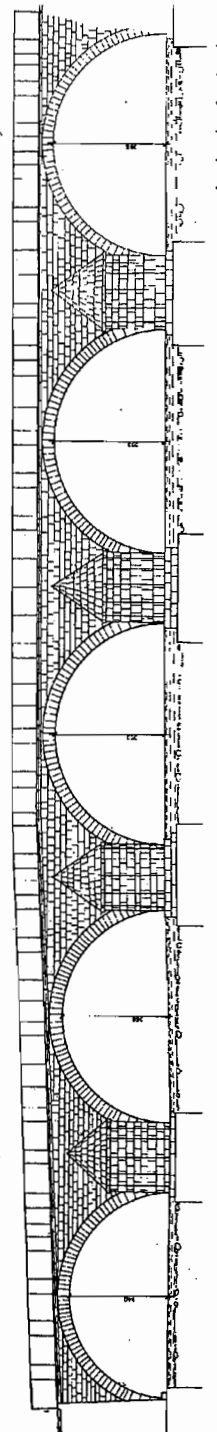
U opštem dojmu most ima izvjesne sličnosti sa Latinskom ćuprijom; ta se sličnost ogleda u izboru konstruktivnog sistema i u izboru i načinu ugradnje materijala, no u detaljima su vidljive znatne razlike. Može se reći da rješenje Šeherije predstavlja originalnu koncepciju, posebno na mjestu izdvajanja svodova iz stubova.

Od ukupno četiri otvora najmanji je uz desnu obalu, sa rasponom od 7,20 m, drugi otvor ima raspon 7,35 m, dok su treći i četvrti istog raspona, tj. po 7,85 m. Možemo pretpostaviti da je peti luk imao raspon od oko 7,20–7,35 m. Svodovi se oslanjaju na stubove približno istih širina, tj. 2,40–2,50 m. Prilazi mostu svedeni su na minimum, s obzirom na činjenicu da su obalni podzidi bar danas skoro vertikalni. Prema tome, ukupna dužina mosta iznosi:

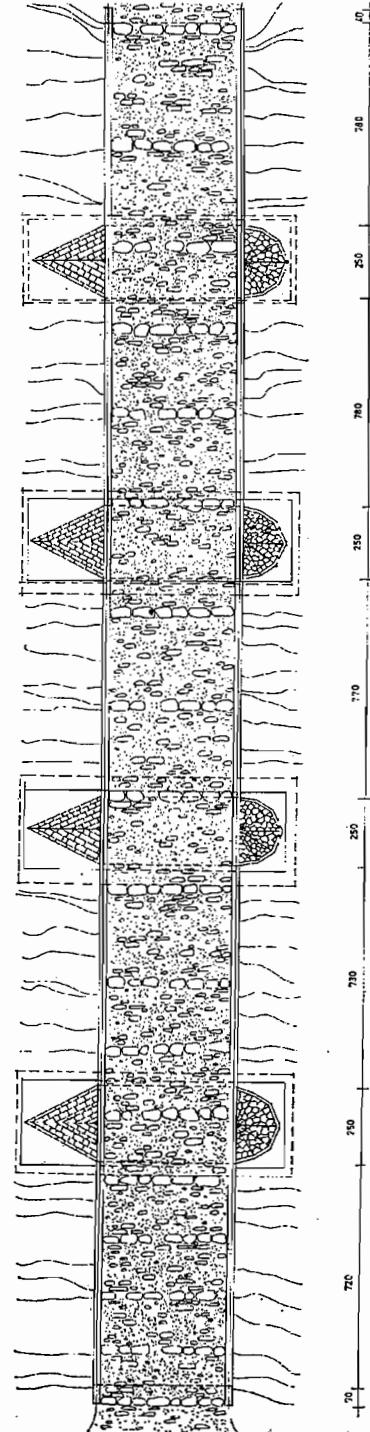
prvi otvor	7,20 m
prvi stub	2,50 "
drugi otvor	7,35 "
drugi stub	2,40 "
treći otvor	7,85 "
treći stub	2,40 "
četvrti otvor	7,85 "
priobalni stubovi	2,00 "
svega	39,55 "



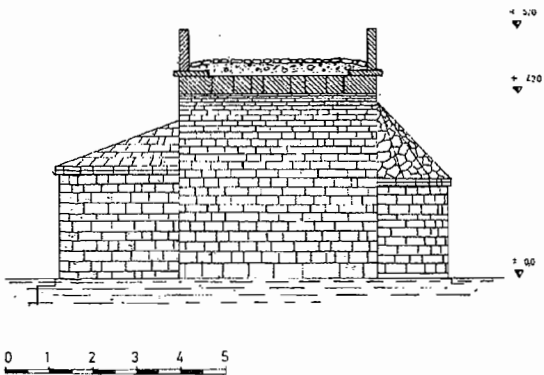
Uzvodna fasada Šeher-Čehajinog mosta; pokušaj rekonstrukcije zatrpanog luka, vijenca i ograde



Nizvodna fasada — pokušaj rekonstrukcije



Tlocrt — pokušaj rekonstrukcije



Presjek – pokušaj rekonstrukcije

Dodamo li gornjoj mjeri pretpostavljeni raspon petog luka od cca 7,30 m, te dva prilaza na nereguliranim obalama po cca 2 m, izlazi da je ukupna prvobitna dužina Šeherie iznosila oko 51 metar.

Budući da je tlo Miljacke muljevito, podložno promjenama od nanosa usljed bujica, vjerovatno iz želje da koliko je moguće zaštite temelje od erozije, stari su graditelji postavljali masivan drveni pod u korito rijeke ispod mostova. To se i danas vidi, kako ispod Šeherie, tako i ispod Latinske ćuprije, a iz arhivalija smo vidjeli da se vodila konstantna briga i o podu ispod Careve ćuprije. Inače, pretpostavljamo da su stubovi mosta temeljeni na roštiljima; sami stubovi izvedeni su na klasičan način, uobičajen na turskim mostovima od 16. do 19. stoljeća.

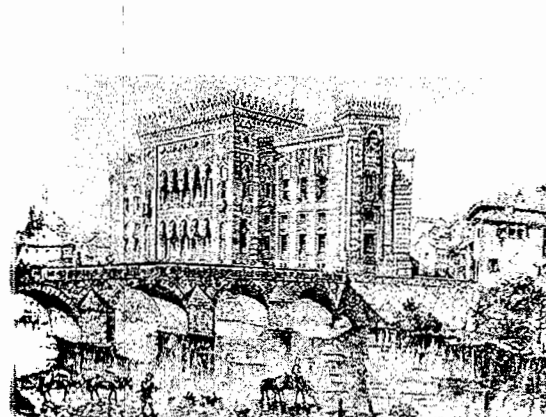
Sva tri stuba imaju na uzvodnoj strani oštre kljunove ledolomce, u vidu istokračnog trokuta s bazom prislonjenom na fasadu mosta, na nizvodnoj strani stub se završava polygonalnim istakom. Na taj način, stub je znatno duži od širine mosta, pa kod pritiska bujice djeluje i kao kontrafor. Pri dnu stubovi imaju proširenja u vidu jedne ili dvije stepenice, no u rješenju ovih baza vlada stanovita neujednačenost. Visina baze prvog stuba je 20, a ostalih 50 cm, prvi stub završava se vijencem na visini 2,40

iznad terena, a drugi i treći na visini od 2,75 m. Iznad vijenaca stubovi završavaju piramidalnim završecima, koji su na uzvodnoj strani trostrani, a na nizvodnoj polygonalni i čija se visina kreće od 1,40–1,75 m.

Oblik svodnih linija, kako donjih, tako i gornjih, koje koncentrično prate donje, polukrušan je na svim lukovima, osim na prvom sa desne obale; ovaj luk je nešto prignječen i približava se ovalu ili elipsi – dvojbeno je, međutim, da li je ovaj luk jedini tako izgrađen, ili je današnja forma rezultat deformacija u konstrukciji. Visina otvora, mjerena od proširene baze stubova, iznosi polovinu raspona (uz minimalna odstupanja koja su logična posljedica deformacija); izuzetak opet čini prvi otvor, čija je visina za više od 20 cm manja od poluprečnika. Debljina svodova je konstantna i iznosi 45 cm.

Završni vijenac tangirao je svodove i na fasadama mosta ocrtavao niveletu puta. Nosio je korkaluk od velikih kamenih ploča, visine oko 1 m. Širina staze na mostu iznosila je oko četiri i po metra, odnosno, uključujući korkaluk, 4,80, tj. 6 aršina. (Kod ovog, kao i drugih mostova, preračunavajući metarske mjere u aršine dolazimo do približno cijelih brojeva, pomoću kojih koncepcija postaje razumljivija i daje izvjesne modularne odnose. Poteškoća je, međutim, u tome što dužina dunder-skog aršina nije uvijek ista).

Most je sazidan od dvije vrste pravilno obrađenog kamena. Donji dijelovi stubova i lukova, izloženi konstantnom vlaženju, izvedeni su od bijelog sarajevskog krečnjaka; iz istog materijala su i vijenci i ključni kamenovi u svodovima, od krečnjaka su bile i ploče korkaluka. Dijelovi svodova koje voda stalno ne kvasi, gornji dijelovi stubova,



Crtež uzvodne strane iz vremena prije uklanjanja stare ograde od kamenih ploča

kao i čeonj zidovi, od sedre su. Uprkos patini spojnice su dosta izrazite – izvedba nije bila precizna kao na nekim drugim starim mostovima, a nije došlo ni do površinske kalcifikacije, ispod koje bi se mreža spojnice gubila. Krupnoća upotrijebljenih tesanika je, uglavnom, ujednačena, a slojevi su horizontalni i približno iste visine. Broj klesanaca u lukovima kreće se 56–61 komad, što odgovara broju horizontalnih slojeva u svodovima.

Današnji izgled mosta sa uzvodne strane



Specifičnost mosta posebno se ogleda u načinu izvođenja plastičnog odvajanja lukova i svodova od stubova. Dok, u pravilu, luk počinje sa završnog vijenca stuba, a zbog prilagođavanja visine mosta obalama može početi i sa jednog niže ubačenog vijenca na stubu, u ovom slučaju plastika počinje od iste baze sa koje polazi i sami stub. Tako se baza stuba plastično rascvjetava na svoj pravolinijski, vertikalni elemenat – stub, i na krivolinijski lučni elemenat svoda. Detalj je vrijedno zapaziti, jer govori da naši stari majstori nisu koncipirali po uhodanoj šablono, već su se ograničeno prilagođavali, od slučaja do slučaja, ostavljajući punu slobodu kreativnoj snazi imaginacije.

Može se pretpostaviti da je ovakav most mogao negdje na srednjem stubu imati slijepi portal za natpis, ali traga tom dijelu građevine nema ni na objektu ni u pisanim dokumentima. Gdje je stajao natpis Alije Hafizadića? Vjerovatno na takvom portalu. Međutim, natpis Mustaj-bega Babića jednostavno je ugrađen u samu konstrukciju stuba mosta.

LATINSKA ČUPRIJA

Kako se Sarajevo u drugoj polovini XV i prvoj polovini XVI vijeka naglo razvijalo od Careve čuprije uzvodno i nizvodno, to se ubrzo osjetila potreba i za drugim prelazima preko rijeke pored postojeće Isa-begove čuprije. Vrlo intenzivna izgradnja na području Latin-luka (današnja Ulica JNA), kao i podno Bistrika, uslovlila je već u početku XVI vijeka nastanak novog mosta koji je spajao ova dva dijela grada.

Prvu vijest o mostu na ovom mjestu nalazimo u jednom potpisu bosanskog sandžaka iz 1541. godine. Tu se kaže da je neki sarač Husein, sin Širmerdov, podigao u mahali Mehmed-bega Mine-tovića u Sarajevu jedan most, kao i jedan mekteb. Budući da je džamija Mehmed-bega Minetovića ležala na mjestu današnje Vakufske direkcije, to se na osnovu gornjeg podatka može pretpostaviti da se sarač-Huseinov most, vjerovatno, nalazio na mjestu današnje Latinske čuprije. U navedenom popisu ništa se ne kaže da li je to bio kameni ili drveni most. Prema jednom kasnijem podatku može se zaključiti da se radilo o drvenoj mostogradnji, koja je ubrzo porušena, budući da u jednom zapisu u sidžilu iz 973 (1565) godine vidimo da se ovdje nalazi kamena čuprija koju je podigao sara-jevski ajan Ali Ajni-beg. U tom dokumentu spominje se neki hadži Alija Turalić, koji je za gradnju čuprije dao 410 akči. Možemo pretpostaviti da se ovdje radi o istoj ličnosti.¹⁵⁰

Sudbina ovog mosta slična je sudbini Careve čuprije: bujice koje su plavile Sarajevo nisu ga pošteđjele. Godine 1739, jednako kao i na Carevu mostu, porušen je jedan priobalni svod i istom

predstavkom sarajevskog kadije za-tražena je njegova obnova, a i istim rješenjem bosanskog valije odobrena su sredstva za njegovu obnovu.

Jedan svod na ovom mostu srušio se i 50 godina kasnije, to jest 15. I 1789. god., kojom prilikom je stradao konj koji se zadesio na mostu. Svod je ubrzo poslije toga popravljen.

Strašna poplava koja je zadesila Sara-jevo 15. XI 1791. godine, i o kojoj smo već govorili u vezi sa rušenjem i obno-vom Careve čuprije, nije pošteđjela ni Latinsku čupriju. Da li je Latinska čup-rija tom prilikom srušena do temelja, ne može se pouzdano reći, ali je, sigurno, bila ne samo onesposobljena za saobraćaj već i veoma teško oštećena, budući da čitavih šest godina nije došlo do njene obnove. Ovo je, inače, doba teških društveno-ekonomskih kriza i ra-tova (Banja Luka, Dubica i dr.), pa je, vjerovatno, jedan od razloga bio po-manjkanje kako materijalnih sredstava, tako i stručnog kadra. Obnova je usli-jedila iz sredstava umrlog sarajevskog trgovca hadži-Abdulahah Brige. Dok smo u XVI vijeku kao investitore za mostogradnje sretali, prvenstveno, predstavnike države, koncem XVIII,

Latinska čuprija



kada je država u krizi, njenu ulogu preuzimaju bogati pojedinci, kao što je bio slučaj i kod Careve čuprije. Pri tome ovdje igra ulogu i činjenica da se ne radi o mostu na magistralnom putu, već o objektu koji za saobraćaj ima, uglavnom, lokalni značaj.

Spomenuti hadži Abdulah-aga Briga oporučio je svojim zavještajnim pismom trećinu svoje cjelokupne imovine, u izno-su od 29.768 groša, u dobrotvorne svrhe, pa je 23. džumadel-ahira 1212 (13. XII 1797) god. nekoliko uglednih građana Sarajeva zatražilo od kadije da se iz gor-njih sredstava između ostalog podigne i porušena Latinska čuprija. U vezi s tim zatraženo je da se iz Ljubinja dobavi neki mimar Risto i njegovih dvadeset vještih klesara, na što je bosanski valija bujrukdijom od 1. redžeba 1212 (20. XII 1797) zatražio od ljubinskog kadije da se imenovani pošalju u Sarajevo. Izgleda, međutim, da majstori iz Ljubinja nisu došli, jer se kasnije u obračunu izdataka za most spominje majstor Jovan.

Obnova mosta dovršena je 1798. go-dine i uz njega su sagrađene dvije kuće s dućanima, čijim će se prihodima kor-istiti za buduće opravke na objektu.¹⁵¹

¹⁵¹ O obavljenim radovima sastavljen je slje-deći obračun troškova:

za čišćenje Baščaršije . . .	36 groša		
za trošak za vađenje iz vode materijala porušenog mosta . . .	137 "	i 29 para	
za zidarske nadnice . . .	2.459 "	20 "	
za hljeb za 111 dana . . .	165 "		
za putni trošak zidarima . . .	42 "		
12 komora po 5 groša . . .	60 "		
knjigonoši (?) dva puta plaćeno . . .	18 "		
za nadnice zidarima za 1081 dan . . .	924 "	22 "	
za 1460 nadnica . . .	608 "		
zidraskom čehaji za 99 dana za kreč, irgate i drugi mate-rijal . . .	99 "		
za crni barut . . .	63 "		
zidarskom neimaru za duge dvije haljine . . .	43 "	15 "	
	50 "		

zidarima i nadničarima po-kloni . . .	20 groša		
za zidarski teferić . . .	50 "		
za prenočište zidara . . .	20 "		
za prenočište opet izdato . . .	30 "		
Jovanu neimaru za 76 dana Maksimu, kovaču . . .	114 "	20 para	
za 12 zidarskih tesara . . .	189 "	21 "	
za 42 i 1/2 oke gvožđa . . .	13 "	25 "	
za 2.004 velika koca . . .	8 "		
za 324 komada velikih hrastovih kolaca . . .	121 "		
za 140 velikih smrčevih di-reka . . .	224 "		
za 14 i 1/2 tovara hrastovih drva, po 21 paru . . .	142 "	15 "	
250 srednjih smrčevih drva	8 "		
206 komada hrastovih gre-da . . .	218 "		
za baskije . . .	96 "	34 "	
za 312 velikih podnica . . .	34 "		
300 komada trenica (velikih dasaka) . . .	391 "		
za zemlju i pijesak, 1769 to-vara . . .	75 "	20 "	
taščiji Ahmedu i njegovim drugovima . . .	263 "	21 "	
Grgi taščiji . . .	368 "		
za 2.047 komada sedre . . .	46 "		
za 263 oke olova . . .	1.896 "		
za 489 tovara kreča . . .	204 "		
za 390 tovara kamena za kaldrmu i zidove . . .	532 "		
za kreč . . .	62 "		
za klince i željezo . . .	24 "		
za 83 tezgere . . .	449 "		
za šest pletenih kola . . .	16 "	36 "	
za konopce . . .	18 "		
za lopate, čuskije i tmokope pokloni čaušima i radnicima	20 "		
za 2.179 komada šindre . . .	60 "		
za tavanke daske . . .	80 "		
za 169 oka lana . . .	89 "	32 "	
Hasan-agi za nadziranje kreča . . .	32 "		
pisaru koji je na čupriji na-pisao natpis . . .	9 "		
klesaru za natpis . . .	50 "	20 "	
za zemljište s desne strane mosta . . .	8 "		
za zemljište s lijeve strane . . .	2 "		
trošak zvaničnog izvida . . .	280 "		
Hasanu bajraktaru za 130 dana nadzora . . .	354 "		
za vanredni trošak . . .	435 "		
za dovršenje dviju kuća i čeremit . . .	130 "		
	300 "		
	562 "		
ukupno	13.435 groša		

Vidi Sidžil 38, str. 144.

¹⁵⁰ H. Šabanović, Postanak Sarajeva, str. 94.

O ovoj obnovi mosta sačuvana su i dva kronograma u pjesmi na turskom jeziku.

Jedan od tih kronograma sastavio je sarajevski kadija Mehmed Emin Isević i taj kronogram je bio isklesan na kamenoj ploči koja je stajala na mostu sve do 1886. godine, kada je skinuta i pohranjena u Zemaljskom muzeju u Sarajevu, gdje se i sada nalazi.

Tekst natpisa glasi:

صاحب الخيرات سردينجهدي بريغه الحاج عبد الله
ومبته قلدي بوجتري بنا حسبة لله
قيل تلتوا اغنياء الله ذنهار دخليله
زيرا آتار بعد موت آكدر لور حنيريله
اشبوجس حراي ياپين ايكن صدكدا
بروميت ايتمكه ياپدي آف ماله
يلا مين ايتمكه نهان عرفاف سويله تارنك
كچ اوغو الحاج عبد الله رحمته مدقيه
١٢١٣

Prevod:

»Dobrotvor, serdengeždija, hadži
Abdulah Briga,
Svojom oporukom sagradio je, u
ime boga, ovaj most,
Zato promisli i ne ogovaraj bogate,
Jer se i nakon smrti po dobru
spominju.
Ovaj porušeni most nije moglo
sagraditi ni stotinu siromaha,
A on ga je oporukom iz svog imetka
sagradio.
Emine,¹⁵² dodi i ne sakrivaj znanje,
izreci mu kronogram:

¹⁵² Emin je pjesnički pseudonim Mehmed ef. Isevića, sarajevskog kadije, od kojeg nam se sačuvalo više kronograma. Umro je u Sarajevu 1816. godine i sahranjen u groblju na Alifakovcu, gdje mu se i sada nalazi nadgrobni spomenik s natpisom. Vidi M. Mujezinović, Stari Alifakovac, Naše starine VIII, str. 132.

"Prelazeći (preko mosta) pomoli se iskreno za hadži-Abdulahu"

Godina 1213¹⁵³
(od 15. VI 1798–4. VI 1799).

Drugi natpis nije nikada stajao na mostu, a sačuvan nam je u Kadićevoj zbirci.¹⁵⁴ Spjevao ga je Sarajlija Abdulah Burek, čiji je pjesnički pseudonim Nazari.¹⁵⁵ Natpis glasi:

مغفر تجار صاحب الخير الحاج عبد الله
ايمش بوجس موزوف بروصيت احيا
مالى خيراته صرف ايجون ايلدى هم
اجرق ويره محشرده جناب مولا
ديد يار تحسين برله تاريخى نظريا
جسر عنا همت بنا الحاج عبد يا
١٢١٣

¹⁵³ I preračunavanjem brojčane vrijednosti slova zadnjeg pčlustiha dobivamo hidž. 1213. godinu, koja je i brojčama označena ispod teksta natpisa. Evo toga zbira: $kj = 20 + 2d = 6 + 4a = 4 + 2v = 12 + 2k = 200 + 4l = 120 + 2h = 16 + ajn = 70 + b = 2 + 2d = 8 + 3h = 15 + r = 200 + m = 40 + t = 400 + d = 90 + j = 10$. Ukupno 1213.

Hadži Abdulah-aga Briga, trgovac iz Sarajeva, umro je 1797. god. i sahranjen je u groblju na Ravnim bakijama. Nad njegovim grobom su nišani sa turbanom janičarskog age (serdengečdi-age) i jednostavrim natpisom u prozi na turskom jeziku.

¹⁵⁴ M. Kadić, Zbornik 11, str. 146.

¹⁵⁵ Od sarajevskog pjesnika Nazarije sačuvalo nam se izvjestan broj pjesama i kronograma na raznim objektima, ili pak zabilježenih u rukopisnim zbirkama. Nazarija je umro 1817. godine i sahranjen je u groblju na Ravnim bakijama u Sarajevu. Nad njegovim grobom je spomenik sa ulemanskim nišanima i natpisom u pjesmi. Iza sebe je ostavio sina Ahmeda, također pjesnika, sa pseudonimom »Muhtari«.

Prevod:

»Ponos trgovaca, dobrotvor hadži
Abdulah,
Svojom oporukom obnovio je ovaj
most,
Svoj imetak utrošio je u dobrotvorne
svrhe,
Pa neka ga uzvišeni gospodar
nagradi na dan proživljenja.
Nazarijo, izrekoše mu lijep
kronogram dodajući jedan.
Ovo je jedinstveni most, djelo
hadži-Abdije,
Godina 1213.«

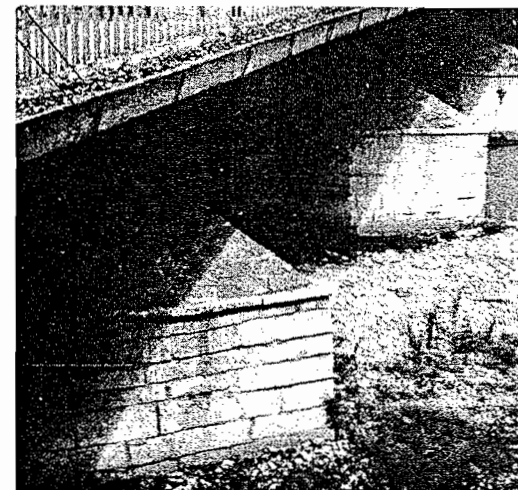
Ovaj natpis do danas nije objavljen.

Kao što smo vidjeli, i kod Careve čuprije i u ovom slučaju više pjesnika se natječe da u stihovima opjeva dovršetak jednog opštekorisnog građevinskog poduhvata. Nije isključeno da se i na ovom mjestu pored Emina i Nazarije okušao i još koji pjesnik, na kojeg se do danas nije naišlo u sačuvanim arhivalijama.

Pored spomenutih dvaju natpisa Muhamed Enveri Kadić nam je zabilježio da je neki od učenih ljudi onog vremena izračunao da se hidžretska godina opravke Latinske čuprije dobije po ebdžed-sistemu i iz dobrotvornog prezimena, tj. iz same riječi »Briga«.¹⁵⁶

O ovoj obnovi mosta govori i Mula Mustafa Bašeskija u svom Ljetopisu, pa kaže da je opravka mosta počela 27. safera 1212 (19. VIII 1797), a da je most dovršen koncem mjeseca rebiul-ahira 1213 (oktobra 1798). Tom prilikom kroničar konstatuje da je opravka mosta

¹⁵⁶ Brojčana vrijednost slova riječi »Briga« iznosi 1213, kako nam to pokazuje i sljedeći zbir: $b = 2 + r = 200 + j = 10 + g = 100 + a = 1$. Ukupno 1213. Vidi M. Kadić, Zbornik 11, str. 146.



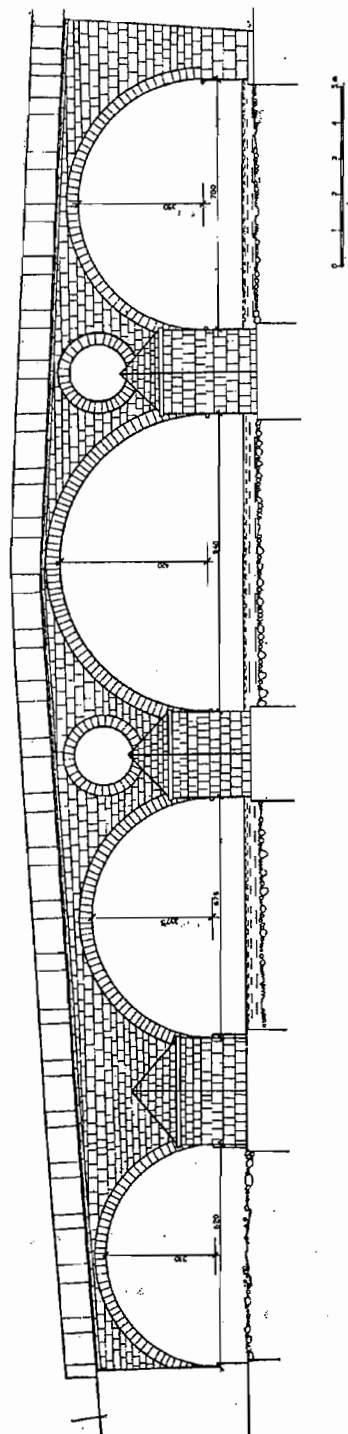
Jedan detalj sa Latinske čuprije

trajala ukupno tri mjeseca, što, kako se vidi iz njegovih prethodnih podataka, nije tačno jer je trajala godinu i tri mjeseca. Moguće da je Bašeskija pišući ovo ispustio jednu riječ, ili je opravka radena u etapama, pa je podrazumijeva samo završna faza.¹⁵⁷

U turskim izvorima ovaj most se naziva Frenklin-küprü, a u narodu je poznat kao Latinska čuprija. Ovakav naziv most je dobio po Latinluku, mahali koja se nalazila u tom dijelu grada na desnoj obali Miljacke, gdje su stanovali stanovnici katoličke vjeroispovijesti, pa je u tom kraju od 1781. god. postojala i katolička crkva.

Godine 1914. na desnoj obali neposredno ispod ovog mosta Gavrilo Princip izvršio je atentat na austro-ugarskog prestolonasljednika Franju Ferdinanda, pa je iza toga uz njegov prilaz sa desne obale, na uglu sa uzvodne strane, postavljen spomenik Ferdinandu i Mariji, a na uglu sa nizvodne strane betonska klupa za odmaralište. Spo-

¹⁵⁷ Bašeskija, Ljetopis, str. 447.



Uzvodna fasada Latinske ćuprije – pokušaj rekonstrukcije

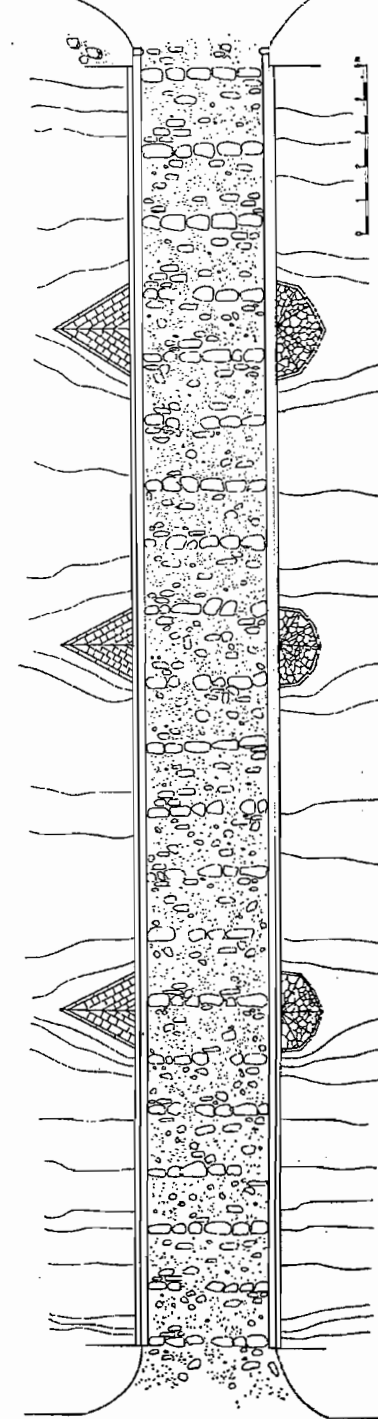
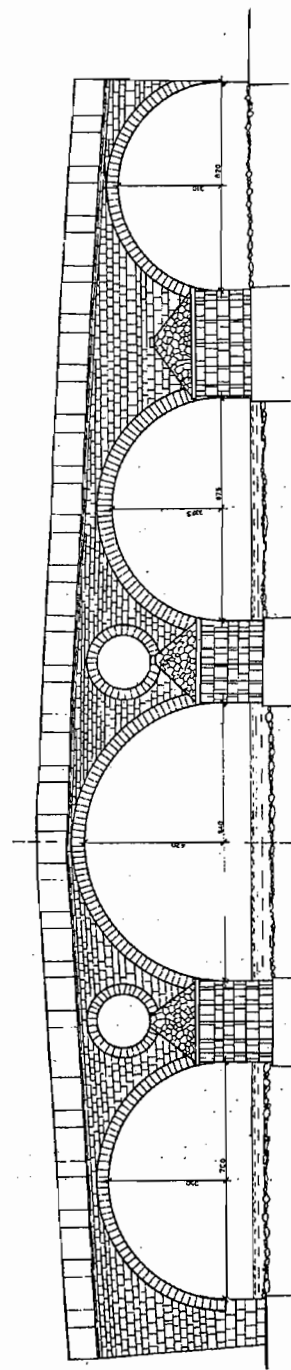
menik je uklonjen 1918., kada je most dobio službeno ime po atentatoru Gavrilu Principu.¹⁵⁸

Arhitektura mosta

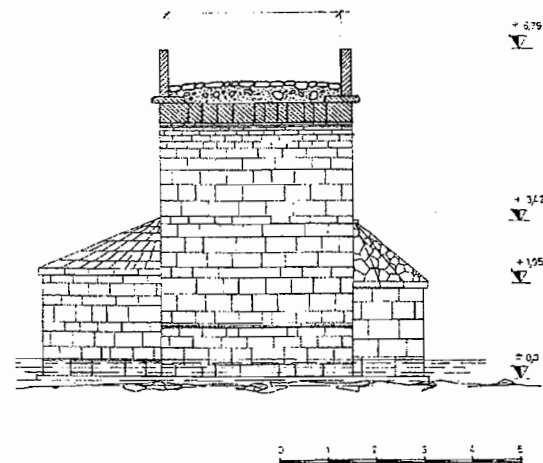
Svojom arhitekturom, izborom i načinom upotrebe materijala, kao i načinom uklapanja u ambijent i pejzaž, Latinska ćuprija slična je Carevoj u njenoj posljednjoj fazi, odnosno, u nešto manjoj mjeri, sačuvanoj Šehiriji. Ovaj most nalazi se na spoju Bistrika, na čijem se donjem dijelu uz Miljacku nalazio vojno-administrativni centar turskog Sarajeva sa At-mejdanom i Lat-inluka sa jakom privrednom bazom koju su činile kolonije dubrovačkih trgovaca na desnoj strani. Vertikale dviju džamija, Mehmed-bega Mine-tovića na desnoj obali i Čokadži hadži-Sulejmana na lijevoj, akcentirale su na širem urbanističkom planu položaj Latinske ćuprije. I ovdje, kao i kod Šehirije, imamo slučaj da je regulacija Miljacke krajem XIX stoljeća promijenila i pokvarila izgled mosta, usljed adaptacija za potrebe savremenijeg saobraćaja. Pretpostavljamo da je prvobitna simetrična koncepcija sa pet lukova, koji ritmički rastu prema sredini, poremećena zatrpavanjem jednog svoda na desnoj obali. Osim toga, zbog saobraćajnih razloga i ovaj je most dobio konzolna proširenja za pješake i željeznu ogradu. Takvi radovi bili su uzrok da se uništi stari korkaluk od kamenih ploča i da se skine tarih, koji je prenesen u Zemaljski muzej 1880. godine.¹⁵⁹ O adaptaciji, koja je završena 1894, bio je postavljen drugi natpis, ali je i taj nestao.

¹⁵⁸ H. Kreševljaković, *Vodovodi*, str. 203.

¹⁵⁹ Isti, str. 203.



Nizvodna fasada i tlocrt Latinske ćuprije – pokušaj rekonstrukcije



Presjek – pokušaj rekonstrukcije

Latinska ćuprija danas ima četiri zasvođena otvora, čiji se svodovi oslanjaju na tri snažna potporna stuba u koritu rijeke i dva priobalna oslonca. Noviji radovi na priobalnim podzidima uništili su elemente za preciznije pretpostavke o prvobitnom izgledu ovih dijelova građevine, naročito na desnoj strani, gdje je podzid gotovo vertikalni i gdje se – na uglovima mosta i ograde keja – i danas vide ostaci spomenika nadvojvodi Franji Ferdinandu.

Stubovi u koritu rijeke imaju uobičajene gabarite sa oštrim uzvodnim istakom i zaobljenim nizvodnim kontraforom. Ispod tlocrtne projekcije staze i ograde mosta, što je prije dodavanja konzolnih pješačkih staza iznosilo prosječno 4,3 m, uzvodni istaci iznose oko 2,25 m, a nizvodni oko 1,35 m. Tako ukupna dužina konstrukcije stuba iznosi 7,90 m, odnosno na krajnjem lijevom stubu 8,10 m. Širina stuba u tlocrtnoj projekciji također nije ujednačena: srednji i onaj do desne obale široki su po 2,40 m (tri aršina), dok je krajnji lijevi dostigao širinu od preko 3 metra.

Stubovi počinju sa nešto proširenih temeljnih stopa, koje visinski nisu ujednačene: najniža je stopa krajnjeg

desnog stuba, i ako njenu gornju plohu uzmemo za polaznu visinsku tačku ($\pm 0,00$), onda srednji stub počinje na koti +0,27, a krajnji lijevi na koti +0,49. Vertikalni dijelovi stubova, idući slijeva nadesno, dižu se do visine od +2,43, +2,61 i +2,76 m. Sa nizvodne strane vertikalni dijelovi stubova svršavaju znatno niže.

Piramidalni završeci istaka stubova na uzvodnoj strani su izvedeni od pravilnih klesanaca, dok su na nizvodnoj strani od sitnijih, poligonalno obrađenih komada. Nizvodni završeci imaju horizontalno zatupljen vrh. Prelazi od vertikalnih dijelova stubova u kose završetke naglašeni su sa uzvodne i nizvodne strane jednostavno profiliranim vijencem od kamena.

Svodovi mosta imaju polukružne lukove i nejednakih su raspona. Ritam raspona i stubova je slijedeći, mjereno od lijeve prema desnoj obali:

prvi otvor	6,20 m
prvi stub	3,00 "
drugi otvor	6,80 "
drugi stub	2,40 "
treći otvor	8,40 "
treći stub	2,40 "
četvrti otvor	7,00 "
sačuvani obalni prilazi	3,00 "
ukupno cca	39,20 "

Kao što vidimo, ukupna dužina mosta iznosi danas nešto preko 39 metara. Ako pretpostavimo četvrti stub, peti otvor i navoze sa obala, koji su ranije morali biti znatno duži jer nije bilo današnjih skoro vertikalnih podzida, biće da je dužina iznosila preko 50 metara.

Ležaji svodova formirani su, približno, na polovini visine vertikalnih dijelova stubova ubacivanjem istaka u

obliku vijenca, analogno nekim drugim mostovima turske škole. Razlika nastaje jedino na krajnjem lijevom stubu, gdje je početak svoda naglašen izvjesnim zadržavanjem stuba u donjem dijelu.

Donji dijelovi stubova i svodova izvedeni su od bijelog sarajevskog krečnjaka, a oni dijelovi koji, uglavnom, nisu u vodi, tj. završeci stubova, veći dio svodova i čeonii zidovi, izgrađeni su u sedri. Izuzetak čine zaključni kamenovi u svodovima, koji su od krečnjaka, a vjerovatno su od krečnjaka bili i završni vijenci i korkaluk, no od tih elemenata danas nema sačuvanog traga.

Čeonii zidovi su od pravilno obrađene sedre u horizontalnim slojevima. Iznad srednjeg i desnog stuba

izvedena su dva kružna olakšavajuća otvora, slična onima na Kozjoj ćupriji, ali gotovo upola manjeg promjera. Prečnik otvora iznosi 1,60 m, a okviri su od radijalno obrađenih klesanaca sedre u cijeloj dubini. Ovi otvori, čini nam se, nemaju utjecaja na konstrukciju i stabilitet mosta i možemo ih smatrati dekorativnim elementima, iako, možda, sam graditelj nije mislio tako. Svakako, oni daju mostu neku specifičnu notu, koja je, sigurno, daleko više dolazila do izražaja ranije kad te elemente nisu zaklanjale konzolne pješačke staze, već kad su u igri materijala i oblika, u smjeni punog i praznog, imali svoje efektno mjesto.

ALI-PAŠIN MOST

Analizirajući moguće položaje rimskih mostova, utvrdili smo da je put koji je od mjesta Aquae S... prema istoku morao sjeći rijeku Željeznicu približno na mjestu današnjeg mosta kod Ilidže, te rijeku Miljacku negdje na današnjem Ali-pašinu Mostu. Očito je da je trasa rimskih putova zadržana i u srednjem vijeku, ali srednji vijek mostovima nije posvećivao pažnju. Nadovezujući se na postojeće trase Turci su ovaj dio rimskog i srednjovjekovnog puta uključili u stambolsku džadu, koja je iz istočne Bosne preko Kozje ćuprije kroz Sarajevo i Sarajevsko polje opet neminovno sjekla ove dvije rijeke.

Na Željeznici je veliki vezir Hrvat Rustem-paša, moguće upravo na temeljima rimskog mosta, podigao svoj kameni most na 15 lukova, dok je njegov savremenik i prijatelj, bosanski

sandžak-beg Gazi Ali-paša sagradio ili obnovio most preko Miljacke. Po tom mostu je i okolni lokalitet dobio naziv Ali-pašin Most. Gazi Ali-paša rodom je iz ovih krajeva, iz sela Drozgomette, a osnivač je poznate Ali-pašine džamije u Sarajevu, jednog od najsuptilnijih spomenika monumentalne turske arhitekture u našim krajevima. Da li je njegov most bio isto toliko vrijedan arhitektonski objekat svoje vrste, to ne možemo reći, jer je objekat iz XVI stoljeća davno nestao i jer je upravo za njegov lokalitet vezana jedna od najdramatičnijih historija mostova u sukobu sa elementarnom prirodom.¹⁶⁰

Most je, vjerovatno, bio od početka temeljen na nesigurnom terenu, na rijeci koja ovdje meandrirala, a meandriranje je općenito poznato kao vrlo

¹⁶⁰ Isti, str. 212.

nepovoljno za stabilizaciju obala. Budući da je teren mekan, da kamena uopšte nema, već se radi isključivo o nanosu šljunka i zemlje, mostogradnja je morala biti temeljena na šipovima, a na krajevima oslonjena na nesigurne obale, eventualno djelomično zaštićena priobalnim podzidima.

Kad je nestalo Ali-pašina objekta, ne može se reći, jer prve podatke o opravkama imamo iz 1739. godine. No arhivski materijali, koji nam od te godine, pa do konca XIX stoljeća neprekidno osvjetljavaju ovaj objekat kao stalan građevinski problem, govore da je opstanak mosta na ovom mjestu bio konstantno problematičan.

Godine 1739. bujica je potpuno srušila Ali-pašin most, pa je prije 5. marta sarajevski kadija opremio svog pisara Omera, mimara Radu i vješte ljude do ovog mosta da sastave predračun za opravku; ubrzo iza toga došlo je do temeljite obnove.¹⁶¹ Ali 1761. most je trebalo opet popravljati. 25. augusta te godine ustanovio je na licu mjesta glavni mimar Mehmed-aga s drugim mimarima da je potrebno 287 groša za opravku i o tome je poslan izvještaj veziru u Travnik. Već 10. septembra datirana je bujruclija kojom se šalje tražena svota muselimu Smail-begu Dženetiću da se most popravi, a 24. novembra sastavljen je obračun o opravci, prema kome je potrošeno 291 groš i 20 para.¹⁶²

Da i ova opravka nije bila dugog vijeka, govori sidžil iz 1775. godine, koji spominje bujrucliju u vezi s opravkom ovog mosta i mosta na Bosni kod Blažuja.¹⁶³

¹⁶¹ M. Kadić, Arhiv, br. 1045.

¹⁶² H. Kreševljaković, Vodovodi, str. 212.

¹⁶³ Sidžil 17, str. 62.

U jednoj medžmui (bilježnici) od nepoznatog autora, koja se nalazi u Orijentalnom institutu u Sarajevu, zabilježena je odulja pjesma na turskom jeziku, posvećena obnovi Ali-pašina mosta, iz čijeg zadnjeg polustihia proizlazi, po ebdžedu, hidžretska 1191 (1777) godine. U ovo doba bosanski namjesnik je Ali-paša Dagistanlija, koji je, vjerovatno, obnovio Ali-pašin most, pa se može razumjeti da pjesnik na početku kronograma govoreći o Ali-paši misli na Ali-pašu obnovitelja, a ne na Ali-pašu osnivača.¹⁶⁴

Spomenutu bujrucliju iz 1775. izdao je ovaj vezir za njegova prvog namjesnikovanja u Bosni, dok završetak radova 1777. godine, opjevan u gornjim stihovima, pada na početak njegova drugog namjesnikovanja.

Obnovljena Ali-pašina čuprija vjerovatno je svega godinu dana bila u upotrebi. Godine 1778. u VII mjesecu nadošla je velika bujica, koja je po Sarajevu pričinila veliku štetu. Bašeskija bilježi da je spomenuta bujica iz temelja srušila kamenu visoku čupriju. Na žalost, Bašeskija ne kaže na koju čupriju misli; dok na drugim mjestima on konstantno govori o Šeheriji, Carevoj, Latinskoj i drugim čuprijama, to ovdje ne čini. Nema, međutim, nikakvih podataka o obnovi spomenutih čuprija ubrzo poslije 1778, pa bi se ovaj podatak mogao odnositi i na Ali-pašin most.

Na ovakvu pretpostavku upućuje bilješka u sidžilu od 17. ševala 1194 (16. VIII 1780) godine. Radi se o uviđaju i o obavezi stanovnika butmirskog džemata da za obnovu Ali-pašina mosta obezbijede potreban materijal, i to:

¹⁶⁴ Orijentalni institut, rukopis.

4 velika hrastova direkta, dužine po 18 aršina, kraćih hrastovih direkta u dužini od 18 aršina, ili svaki direk po 6 aršina, glavnu gredu (šahmerd?) od crnog drveta ili brijesta.¹⁶⁵

Devet godina kasnije, prilikom dolaska Arslan Mehmed-paše u Sarajevo 1789. godine, također je trebalo popraviti Ali-pašin most, u koju svrhu je tom prilikom utrošeno 10.292 pare.¹⁶⁶

Sitniji opravci na mostu vršeni su 1795. godine, u iznosu od 15 groša, a 1796. god. u iznosu od 56 groša.¹⁶⁷

Veća opravka ovog mosta planirana je i 1796. godine, tada je 20. XI podnesen predračun radova.¹⁶⁸ Nije nam poznato da li su ovi radovi izvedeni.

¹⁶⁵ Sidžil 39, str. 158.

¹⁶⁶ Sidžil 31, str. 29.

¹⁶⁷ Sidžil 36, str. 23. i 80.

¹⁶⁸ Spomenuti predračun glasi:

120 podnica, dugačkih po 5 aršina	60	groša
11 velikih giriša (?) 6x1	66	"
8 šiševe (šipova?) za pobijanje	32	"
9 uk agaci (?)	99	"
2 šiša	22	"
4 tokmaka (malja) po 30 para	3	"
300 savaka (?) dužine po 3 aršina	22,50	"
36 savaka dužine 5 aršina	4,50	"
100 tovara čapuka (?) po 10 para	25	"
dnevnice dunderima	123	"
ostala grada	21	"
ostala radna snaga	33	" i 6 para
željezo za veliki savak i prenos	14	" 10 "
klinci	47	" 32 "
plaća nadzorniku	20	"
troškovi usluga (harc defter)	50	"
čehaji	10	"
usluge	5	"
pisaru	10	"
čokadaru	10	"
muzuru	5	"
ukupno	683	groša 10 para

Sidžil 36, str. 168.

Neka sitna opravka izvršena je 5. ševala 1211. godine (3. IV 1797), u koju svrhu je utrošeno svega 15 groša. U istoj bilješci govori se i o opravci kuhinje i štala u konaku, a sve skupa je izvršeno iz taksita za vezirski dvor, što znači da se radilo o pripremama za vezirov doček.¹⁶⁹

U sidžilu od 13. ševala 1218 (18. XI 1803) opet nalazimo podatke o opravci istog mosta. Za obnovu mosta u kamenu iz ostavštine hadži-Mehmeda Grbe predračunom se predviđa utrošak svote od 11.871 groša.¹⁷⁰ Ako svotu gornje obnove u drvetu iz 1790. godine uporedimo sa svotom utrošenom za obnovu Čirišana-čuprije, vidimo da se tu radi o dva približno jednaka i, očito, ne naročito masivna mosta. Ako pak obratimo pažnju na svotu iz ostavštine hadži-Mehmeda Grbe, onda vidimo da se ona približava svoti utrošenoj za obnovu Latinske čuprije.

Dokumat od 15. safera 1219 (26. V 1804) daje nam preciznije podatke o obnovi Ali-pašina mosta u kamenu, sa stavkama iz kojih vidimo ne samo utrošak pojedinih vrsta materijala i slično već i majstore koji su gradili, i trgovce koji su materijale isporučivali, a donekle i način organizacije odnosa na samom gradilištu. U samom uvodu obračuna, koji je sastavio i datirao gornjim datumom sarajevski kadija hadži Abdul-Fetah, kaže se da se u Sarajevskom polju preko rijeke Miljacke nalazi velika drvena čuprija, koja je usljed vremena dotrajala i sklona je padu. Okolni džemati i nahije povremeno su je popravljali i mnogo ulagali u njeno održavanje, pa da bi se siromašni narod zaštitio od nepotrebnih izdataka,

¹⁶⁹ Sidžil 37, str. 14.

¹⁷⁰ Sidžil 42, str. 132.

predstavnici grada Sarajeva su odlučili da na mjestu spomenute drvene ćuprije sagrađe kameni most. Sa ovim se saglasio i izvršilac oporuke hadži-Mehmeda Grbe, koji je odredio trećinu svoga imetka u dobrotvorne svrhe.¹⁷¹

Solidnost ove kamene gradnje izdržala je nešto više od šezdeset godina.

¹⁷¹ Obračun po pojedinim stavkama izgleda ovako:

777 kom. malih dasaka po 7 para i 108 kom. velikih daski po 13 para	176 groša 35 p
za klince kupljene od hadži-Ibrahima	79 " 15 "
za klince od gvoždara hadži-Alije	116 " 28 "
za željezo od Ahmed-age Hasečića	338 " 29 "
za željezo i necbrađeni čelik od hadži-Beće	72 " 13 "
	784 groša
za uvozni (frangi) čelik, 32,5 oke po 29 para	28 groša 19 p
za 540 oka olova	391 " 20 "
izdato za alat	43 " 16 "
majstoru kovaču (klesaru) Maksimu za rad u kamenolomu	33 " 15 "
majstoru kovaču (klesaru) Risti za rad na mostu	441 " 7 "
	1.721 groša 37 p
587 tovara kreča po 25 para za svaku krečanu po pola šinika žita	366 groša 35 p
izdato krečaru Sredoju	16 "
izdato krečaru Jovanu	78 " 5 "
za prenos 572 tovara obrađenog kamena	60 "
za prenos 94 tovara obrađenog kamena	572 "
za hranu na kamenolomima	58 " 30 "
konj za potrebe gradilišta	48 " 33 "
	71 "
	2.993 groša 20 p

Kadić nas u svojoj Kronici (sv. XVI, str. 78) izvještava da je god. 1287 (tj. 1870) bujica porušila jedan od tri svoda, i da je taj zamijenjen drvenom konstrukcijom.

Nije nam poznata godina definitivnog nestanka ovog objekta, a vjerovatno je to bilo pri rekonstrukciji puta u doba Austro-ugarske okupacije.

dunderima 6.014 dnevnic po 44 pare	6.615 groša 16 p
pomoćna radna snaga, 1.331 dnevnic po 30 para	998 " 20 p
pomoćna radna snaga, 22 dnevnic po 15 para	13 " 30 "
razni izdaci prema knjiženju	413 " 16 "
	11.034 groša 22 p
obroci kruha za pet i po mjeseci	86 groša 9 p
za pirinač (rižu) po 22 pare na oku za 161 dan	88 " 22 "
za meso, svaki dan 1 oka, po 8 para	32 " 8 "
maslo, svaki dan 100 drama po 15 para	60 " 15 "
	11.301 groša 36 p
plaća slugi Huseinu za 6 mjeseci	90 groša
plaća slugi Šaćir-Orreru za 5 mjeseci	75 "
slugi Ibrahimu za 1 mjesec	15 "
povjereniku za računske poslove za pet i po mjeseci, dnevno 2 groša	330 "
	11.811 groša 36 p
trošak za pečat i potpis (odobrenje)	50 groša
usluge	5 "
pisaru	5 "
Ukupno:	11.871 groša
Slijedi potpis kadije.	
Vidi sidžil 43, str. 148.	

Sarajevo se nalazi na području koje je bogato drvetom. Zato je drvo, kao građevinski materijal pogodan za jeftinu i brzu izgradnju, u ovome gradu veoma često potisnulo kamen u drugi plan, svodeći njegovu primjenu samo na najmonumentalnije objekte. Tako su i prvi mostovi koji su nastali u ovom gradu građeni od drveta, dok su samo tri, i to u doba najvećeg ekonomskog prosperiteta, izvedena u kamenu.

Drvenih mostova u ovom gradu bilo je više i oni su se razlikovali kako po svom funkcionalnom značenju u sklopu grada, tako i po svojoj namjeni. Dok, na primjer, Skenderija most predstavlja veoma važan saobraćajni objekat, koji stoljećima povezuje dijelove grada prilično udaljene od glavnih kamenih mostova, dotle se neki drugi mostovi podižu samo kao provizoriji, dok se masivni kameni most ne opravi, ili pak na periferijskim područjima, kao mostovi specifične privredne namjene.

Raspoloživi podaci govore nam o više takvih drvenih gradnji. Bez obzira na njihovu starost, njihovu urbanu vrijednost ili namjenu ovdje ih postavljamo onim redom kojim su bili locirani niz rijeku Miljacku, počev od Bendbaše, pa do njena izlaza iz gradskog područja kod današnje Vrbanje.

Drveni mostovi u Sarajevu

DRVENI MOST NA BENDBAŠI

Na Bendbaši je postojao drveni most koji je služio za hvatanje doplavljenog drveta i građe u Sarajevo. Na tom mjestu je postojala i posebna brana, koja je služila za istu svrhu.

O ovom mostu sarajevski ljetopisac Mula Mustafa Bašeskija bilježi sljedeće:

»4. džumadel-evela 1196 (17. IV 1782) godine puhnuo je jak vjetar i nanio mnogo štete, a i kiša je pala, usljed čega je nabujala Miljacka doplavila mnogo drva. Srušio se i drveni most, s kojeg je nekoliko ljudi hvatalo drva. Ovi padoše u vodu, dvojica se udave, a ostali se spasiše na obalu«.

Iste godine ljetopisac o ovome mostu kaže i sljedeće:

»Na Jurjevdan (16. V 1782) počela se praviti ćuprija na Bendbaši iz zadužbine hadži-Mehmed-age Džine. Ovaj most je sagrađen da bi se lakše mogla plaviti i dovoziti drva u Sarajevo«.¹⁷²

DRVENA ĆUPRIJA PREMA DUGOM SOKAKU

Nešto niže Šehrije prema Dugom sokaku, kod Đumišića medrese, stajao je drveni most poznat u narodu pod nazivom Drvenija. Štaviše po ovom mostu je i Đumišića medresa nazivana Drvenijom. Most je sagrađen prije 1659.

¹⁷² Bašeskija, Ljetopis, str. 275.

godine, više puta je stradao od poplava, a nestalo ga je definitivno pri regulaciji Miljacke 1896. godine. Na nekim najstarijim fotografijama može se zapaziti ovaj most, koji je bio dosta dugačak i uzak, na drvenim stubovima i sa laganim drvenom ogradom. Očito je služio samo za pješački promet, a da bi se koliko-toliko osigurao od rušenja zbog velike vode, bio je izdignut iznad nivoa obala, pa se na njega stupalo preko nekoliko stepenica.¹⁷³

HADŽI-BEŠLIJINA DRVENIJA

Kada je, već ranije pominjana, velika poplava 15. XI 1791. godine porušila sve sarajevske mostove osim Šeherijske, hadži Mustafa-aga Bešlija, poznat, inače, u narodu kao hadži Bešlija, odlučio je da obnovi Carevu ćupriju. No kako je obnova kamenog mosta iziskivala dosta vremena, da bi se promet na ovom mjestu kako-tako privremeno odvijao, hadži Bešlija dade sagraditi drveni most, koji se nalazio nešto poviše Careve ćuprije. Bašeskija bilježi da je most sagrađen na brzinu i da je svijet preko njega počeo prelaziti mjesec dana po Kasumu. Budući da je 15. XI 1791. bila deveta noć po Kasumu, to znači da je most nakon tri nedjelje bio osposobljen za saobraćaj.¹⁷⁴

Skarić bilježi da je ovaj most kasnije prozvan Drvenija ćuprija i da je stajao niže Šehar-čehajina mosta pred Drvenijom medresom. Međutim, on je ove podatke preuzeo od Kemure, koji je hadži-Bešlijin privremeni most poistovetio s gore opisanom Drvenijom. Može se pretpostaviti da je ovaj most uklonjen

nakon obnove kamene Careve ćuprije, jer o njemu više nema pomena.¹⁷⁵

Donekle se hadži-Bešlija briga oko obnove prometa upravo na ovom mjestu može objasniti i činjenicom da se na desnoj obali kraj ovog mosta, na mjestu gdje je današnja kafana Visoko, nalazila daira od 12 magaza, koja je bila vlasništvo ovog trgovca.¹⁷⁶

MOST HADŽI-NUHANA BIČAKČIĆA

Istovremeno kad je hadži Bešlija dizao provizorni most uzvodno od Careve ćuprije i počeo se brinuti o obnovi kamenog mosta jedan drugi privrednik tadašnjeg Sarajeva podiže, također, drveni most nizvodno od Careve ćuprije, i to približno na sredokračić između Latinske i Careve ćuprije. Evo šta o tome kaže kroničar Bašeskija: »Do jednu sedmicu iza poplave vrijeme se proljepša, a prestade i potreba prelaska preko Šehar-čehajine ćuprije, jer je bičakčija Nuhan na brzinu, kao »pazariju«, dao sagraditi drveni mostić kod Tahmisa, između Careve i Latinske ćuprije, preko kojeg svijet počeo prelaziti, a tome se i svako obradovao«.

Hadži Nuhan Bičakčić bio je zakupnik Tahmisa, što objašnjava njegov izbor lokacije mosta na ovom mjestu.

Ovaj most je bio kratkog vijeka, jer ga je 15. V 1793. godine porušila nadošla Miljacka, kako to opet bilježi Bašeskija:

»16. marta 1207 (5. IV 1793) nadošla je Miljacka i porušila Hadži-Nuhanovu ćupriju kao i Fazlagića branu, a počinila je i još dosta štete«.¹⁷⁷

¹⁷⁵ V. Skarić, Postanak Sarajeva, GZM 1929, str. 128.

¹⁷⁶ H. Kreševljaković, Daire, Naše starine I, str. 164.

¹⁷⁷ Bašeskija, Ljetopis, str. 398.

Ko je i kada obnovio ovu ćupriju pred Tahmisom, ne znamo, ali Kemura konstatuje 1910. godine da je do prije kojih četrdesetak godina stajala uzgor.

ĆUMURIJA ĆUPRIJA

Dok su drveni mostovi hadži-Bešlije i Nuhana Bičakčića imali čisto provizorni karakter, tek da se uspostavi promet preko rijeke do obnove kamenih mostova, dotle su mostovi nizvodno od Latinske ćuprije imali karakter stalnih komunalnih objekata, koji su povezivali pojedine dijelove grada u jedinstven urbanistički sklop.

Ćumurija ćuprija nalazila se na mjestu današnjeg željeznog mostića prema Ulici Zrinjskog i povezivala je dio grada oko Ajas-pašine džamije na desnoj obali, sa mahalom oko Bakrbabine džamije i At-mejdana na drugoj strani. Prva od ove dvije džamije nastala je u XV, a druga u XVI vijeku, pa je i potreba povezivanja grada mostom na ovom mjestu postala akutnom već polovinom XVI vijeka.

Prvu poznatu mostogradnju na ovom mjestu sagradio je neki hadži Hasan prije 1565. godine. To vidimo iz zapisnika sarajevskog kadije od 25. rebiul-evela 973 (20. X 1565), a koji u prevodu glasi:

»Nadzornik noćne straže u gradu Sarajevu Ahmed, sin Oručev, doveo je pred šerijatski sud Ivana Kudraga, Mihajla Pradića, Petra Dragića i Šimuna, sina Martinova, i druge i izjavio sljedeće: Franci iz Franačke mahale obećali su ranije da će noću čuvati ćupriju hadži-Hasanovu, te sada tražim da im se naredi da i spomenutu svoju mahalu čuvaju.«¹⁷⁸

¹⁷⁸ Sidžil 2.

Ćumurija je, koliko nam je poznato, opravljana u dva navrata iz sredstava vakufa hadži-Saliha Rustemagića. On je oporučio zavještajnim pismom jednu trećinu svog imetka u dobrotvorne svrhe, pa se pored ostalih objekata u Sarajevu iz ovih sredstava dva puta opravljala navedeni most, i to 1247 (1831/32) i 1250 (1834/35) godine.¹⁷⁹

I Mustafa Hadžirustemagić je u svojoj zakladnici, napisanoj 1850. godine, između ostalog predvidio i popravak Ćumurijske ćuprije.¹⁸⁰

Kemura šejh Sejfudin pokušava objasniti naziv ovoga mosta. On kaže da je slušao od starih ljudi da su kod ovog mosta bakali istresali u Miljacku prašinu od drvenog uglja (ćumura), pa je po tome i dobila ime Ćumurija. Međutim, Kreševljaković kaže da bi to prije mogli činiti sabljari, jer je u blizini ovog mosta, kod današnjeg hotela Central (Ajas-pašin dvor na mjestu Ajas-pašine džamije), bila sabljarska čaršija, koja se spominje još u XV stoljeću.

Drvenog mosta Ćumurijske nestalo je 1886. godine i tada je zamijenjen današnjim željeznim mostom.¹⁸¹

ČOBANIJA ĆUPRIJA

Na mjestu današnjeg željeznog mosta u osovini Masarikove ulice nalazila se stara drvena ćuprija zvana Čobanija ili Šejhanija. Ovaj drveni most mogao je nastati u XVI vijeku, kada su već bile formirane mahale na njegovoj desnoj i lijevoj obali; i to na desnoj obali Kalin hadži Ali, a na lijevoj Čoban Hasan mahala. Pretpostavlja se da je most sagra-

¹⁷⁹ Sidžil 70, str. 20. i 40.

¹⁸⁰ S. Kemura, Kuprular, Kalendar »Gajret«, str. 60.

¹⁸¹ Isti, Sarajevske džamije, str. 168–169.

¹⁷³ S. Kemura, Kuprular, Kalendar »Gajret« II, str. 57. i H. Kreševljaković, Vodovodi, str. 211.

¹⁷⁴ Bašeskija, Ljetopis, str. 388.

dio osnivač džamije na lijevoj obali Čoban Hasan Vojvoda, koji je živio polovinom XVI vijeka i prije 1557. godine sagradio spomenutu džamiju, kao centar već formirane mahale. Iz njegova imena može se naslućivati njegovo porijeklo, kao i njegov društveni položaj u turskoj administraciji. Prvobitno ime mosta Čobanija zadržalo se i nakon zamjene drvene konstrukcije željeznom, sve do danas, bez obzira na činjenicu da je u novije vrijeme dobio i neka druga imena.¹⁸²

Godine 1064 (1653/54) ovaj most je, prema Kemurininim navodima, opravljao šejh Hasan Kaimija, poznati sarajevski pjesnik, koji je pjevao i na našem jeziku i bio šejh tekije u današnjoj ulici Zrinjskoga čikma, pa je, navodno, po njemu most bio prozvan Šejhanija ćuprija. Nije nam poznato na osnovu kojih podataka je Kemura postavio ovu tvrdnju, ali je činjenica da se ime Šejhanija izvjesno vrijeme vezivalo za ovaj most.

Postojao je i treći, malo neobičan naziv ovog mosta – Šejtanija ćuprija (šejtan = đavo: Đavolji most). Očito da je taj naziv parodija na ime Šejhanije.¹⁸³

Pri regulaciji Miljacke 1887. ranija drvena konstrukcija zamijenjena je željeznom, koja je ubrzo zatim usljed popuštanja priobalnih podzida pala, pa je iduće godine postavljena nova, koja se i danas nalazi na tom mostu.¹⁸⁴

SKENDERIJA ĆUPRIJA

Sarajevo se u drugoj polovini XV vijeka naglo razvijalo. Ni pedeset godina

nakon što je Isa-beg drvenim mostom, na mjestu kasnije Careve ćuprije, uspostavio vezu između džamije i saraja, na lijevoj obali, i hana s dućanima, na desnoj obali, bosanski namjesnik Skender-beg Mihajlović, vjerovatno za svog drugog namjesnikovanja u ovim krajevima (1485–1490), uspostavlja novi gradski centar: on podiže nešto nizvodno od današnje Skenderije ćuprije most koji je u svojoj urbanističkoj postavci imao izvjesne sličnosti sa postavkom Isa-begove ćuprije. Na lijevoj obali Miljacke uz ovaj most Skender-beg je podigao jednu tekiju (zaviju) za dervise nakšibendijskog reda i uz zaviju imaret. Na drugoj strani rijeke, nasuprot tekiji, podigao je sebi dvor i karavan-saraj. Analogija Isa-begove ćuprije sa Carevom džamijom i Kolo-barom očito se vidi na Skender-pašinoj ćupriji sa tekijom i njegovim karavan-sarajom. Uz njegove objekte na desnoj obali formirala se čaršija na Hisetima, čiji su se ostaci održali sve do II svjetskog rata kao privredni centar naselja u ovom dijelu grada. Skender-pašin most je išao preko Miljacke nešto koso, a potok Koševo uticao je u Miljacku iznad njega.¹⁸⁵

Oko Skenderije ćuprije u XVI vijeku nastaju značajni arhitektonski objekti, među njima na jednoj i drugoj strani po jedna kupolasta džamija, i to na lijevoj obali iznad tekije džamija Skender-pašina sina Mustaj-bega Skenderpašića (1515. godine), prva džamija pod kupolom u Sarajevu, koja je u narodu, također, bila poznata pod nazivom Skenderija. (Njena munara je uklonjena prije desetak godina). Na suprotnoj obali uz Koševski potok nastaje Gazi-

Ali-pašina džamija (1560). Sa ova dva monumentalna objekta uz Skender-pašin most formiran je i ovaj dio starog Sarajeva.

Skenderija ćuprija je više puta stradala od poplava. Od kraja XVIII vijeka tri puta je iz temelja građena. Godine 1797/98. utrošeno je za popravak 7.200 akči, godine 1833. ponovo je iz temelja sagrađena za 1.437 groša i 30 para, a 1836. za opravku je potrošeno 1.897 groša i 30 para.¹⁸⁶

Dalji poznati opravak Skenderije pada u 1278 (1861/62). O ovoj opravci sačuvao nam se kronogram u pjesmi na turskom jeziku, iz Divana koji je spjevao Fadil-paša Šerifović, a čiji tekst glasi:

تاریخ برای جس اسکندر پاشا در سرای بوسنه

بوسنه والی شریف عثمان پاشا دال غیر
اولدی اجرک فاعلی با عون رب العالمین

صرف هبت ایلوپ انواع بره روز شب
و شهرده انشته احیا قیلدی بش غیرنورین

جمله دن بری بوجس بینظیر اولدی بنا
اوله ذاتی دو جهانده دولت ایله کامبین

صاحب الخیرا تیدر پاشای اسکندر بونک
اولدی و قنقدن ینه انشا بو غیرنورین

چیندی فاضل مصرع تاریخ معماره دیدی
جس بالاسد اسکندر کی اولدی متین

۱۲۷۸

Prevod:

»Bosanski valija Šerif Osman-paša,
koji upućuje na dobro,

¹⁸⁶ H. Kreševljaković, Vodovodi, str. 210.

Za to neka ga za njegova djela
nagradi stvoritelj,
On nastoji da uvijek čini dobro,
Pa evo i u ovom gradu je obnovio pet
objekata,

Jedno od tih djela je i ova ćuprija,
kojoj nema slične.

Neka je sretan na oba svijeta.

Dobrotvor ovog mosta je

Skender-paša,

Pa je iz sredstava njegova vakufa
opravio ovaj objekat.

Fadil je rekao mimaru kronostih:

Visoka ćuprija tvrda je poput

Skenderova zida.

Godina 1278.¹⁸⁷

I godine 1881. Skenderiju je obnavljala iz temelja sarajevska opština da bi je 1883. zamijenila današnjim željeznim mostom, koji je podignut uzvodno od ranijeg drvenog.

ĆIRIŠHANA ĆUPRIJA

U području današnje Vrbanje naselja su, sigurno, veoma stara. Ima razloga za pretpostavku da je ovo područje bilo nastanjeno u doba Rimljana, a sigurno već u srednjem vijeku i u momentu dolaska Turaka. Nadovezujući se na čaršiju na Hisetima, koja je nastala uz spomenute objekte Skender-pašina vakufa s kraja XV stoljeća, na desnoj obali Miljacke između Skenderije ćuprije i Vrbanje smješta se i jedan dio stare kožarske industrije, koja nam je poznata pod nazivom Donji tabaci (za

¹⁸⁷ Original Divana danas se nalazi u Orijentalnom institutu. Autor Divana Fadil Muhamed-paša Šerifović sin je Mustafa Nurudi-efendije, nekibul-ešrafa. Godine 1833. postao je sarajevskim mulom, a kasnije muteselimom. Umro je 1882. god. u Turskoj. Bio je pjesnik. Vidi opširnije M. Handžić, Književni rad, str. 45.

¹⁸² A. Bejtović, Čobanija ćuprija, »Oslobođenje« od 12. VI 1966.

¹⁸³ Isti.

¹⁸⁴ Isti.

¹⁸⁵ H. Kreševljaković, Vodovodi, str. 210. i H. Šabanović, Postanak Sarajeva, str. 31.

razliku od Tabačke čaršije više Careve čuprije). Dapače, i jedna džamija u ovom području – Tavl hadži-Mustafina – služila je kao tabačka džamija, analogno Tabačkom mesdžidu više Careve čuprije, Tabačici džamiji u Mostaru, Tabačkoj džamiji u Visokom itd., budući da je ovaj esnaf, s obzirom na specifičnost poslova, gdje god je bio razvijen, imao i svoju bogomolju. Uz Donje tabake javlja se i manja tvornica ljepila (čiriša), poznata pod nazivom Čirišhana.

Kada je nastao drveni most, približno na mjestu današnjeg betonskog mosta na Vrbanji, nije nam poznato, ali se već koncem XVIII vijeka spominje kao Čirišhana-čuprija. Sarajevski kroni-

čar Mula Mustafa Bašeskija zabilježio je da je u mjesecu muharemu 1208 (9. VIII – 7. IX 1793) godine, a to znači poslije ranije pominjane velike poplave, jedan trgovac Jevrejin sagradio drvenu Čirišhana-čupriju. Ovaj posao je pogođen i urađen za 600 groša.¹⁸⁸

Ovo je, koliko znamo iz dokumenata, jedini slučaj da se u toku turske vladavine nemusliman pojavljuje kao investitor objekta javnog karaktera. Može se pretpostaviti da je zadužbina nastala iz želje da se olakša pristup Jevrejima na njihovo groblje, koje se i danas nalazi u blizini Vrbanje.

¹⁸⁸ H. Kreševljaković, *Vodovodi*, str. 211; Bašeskija, *Ljetopis*, str. 407, i A. Bejtić, *Vrbanja, »Oslobođenje«* od 7. juna 1966.

U rijeku Miljacku se u samom gradu, kao i izvan grada, ulijeva veći broj potoka. Komuniciranje preko ovih potoka zahtijevalo je, također, već od osnutka Sarajeva, mostove za potrebe saobraćaja. Kreševljaković je utvrdio da je Sarajevo imalo 12 kamenih mostova, od toga tri na Miljacki (Careva, Šeheriya i Latinska čuprija), a devet na Miljackinim pritokama, i to četiri na Bistričkom potoku, te po jedan na Koševi, u Gornjim kasapima na Mošćanici, u Novoj mahali, u Karpuzovoj ulici i u Megari. Svi ovi kameni mostići bili su na jedno okno. Pored ovih, u Sarajevu je bilo do pedesetak manjih drvenih mostića preko Mošćanice, Bistrika i ostalih potoka. Nijedan od njih do danas nije sačuvan, a u najvećem broju slučajeva o njima nema nikakvih podataka ni u arhivskim dokumentima.

Bistrik. Preko Bistričkog potoka bila su 4 kamena mostića, i to jedan na Atmejdanu blizu Latinske čuprije, drugi, po prilici, prema ulazu u zgradu Komande JNA, treći iza Čokadži-Sulejmanove džamije i četvrti u Balibegovici. Ovaj četvrti, poznat i pod nazivom Delalića čuprija, sagradio je bosanski namjesnik Bali-beg Malkočević 1475–76, ili možda kasnije, a pored mosta podigao je mesdžid i u njegovoj blizini ženski hamam. Objekat se spominje u izvorima tek u drugoj polovini XVI vijeka. Po porodici De-

Mostovi na pritokama Miljacke

lalića, zakupnika Bali-begova hamama, prozvao se ovaj most u XVIII vijeku Delalića čuprijom.¹⁸⁹

Pretpostavlja se da bi od svih mostova na Bistričkom potoku mogao biti najstariji onaj pred kasarnom, jer se zna da je ovdje bio Begluk, u kojem su rezidirali bosanski namjesnici. Preko potoka u Megari, u jugoistočnom dijelu grada, bio je sagrađen mostić u drugoj polovini XVIII vijeka. Nestalo ga je pri regulaciji ulice oko 1935. godine.

Koševo. Kraj Gazi Ali-pašine džamije, približno u osovini današnje Kranjčevića ulice, stajao je kameni mostić na jedan luk sa strmom niveletom. Najvjerojatnije da je sagrađen 1561, kada i džamija, a porušen je 1884. pri izgradnji tramvajske pruge.

Mošćanica. U ulici Kasapi, koja se nalazila prema ulazu u Čekrekčijinu džamiju, bio je kameni most, čiji se spomen očuvao u jednoj muraseli sarajevskog kadije iz 1196 (1781) godine. Tu se nalaze muslimu da popravi kameni most u Kasapskoj čaršiji i da se sve ostale čuprije poprave i pregledaju da bi se preko njih mogli prevesti topovi koji dolaze u sarajevsku tvrđavu.¹⁹⁰

O istom mostu nalazimo pomena i u zavještajnom pismu Hatidže, kćeri

¹⁸⁹ H. Kreševljaković, *Banje u Bosni i Hercegovini*, str. 80–81.

¹⁹⁰ M. Kadić, *Arhiv*, br. 522.

Mehmed Emin-efendije iz Careve mahale, koja je 25. šabana 1258 (2. X 1842) godine oporučila 3.000 groša u dobrotvorne svrhe, od čega i za most u Čekrekčijinoj mahali.¹⁹¹

Nova mahala. Na potoku koji se zove Ramića banja bio je jedan lijepo sagrađeni kameni mostić sa korkaukom. Tradicija zna da ga je sagrađila neka žena, a porušen je 1928. pri provođenju vodovoda.

Hadže. Na mjestu gdje se danas sijeku ulice Hajduk-Veljkova i Bregalnička nalazio se most čije vrijeme izgradnje nije poznato, a za čiji se popravak pobrinuo Mehaga Kabudaja i u tu svrhu odredio dio prihoda svoga vakufa, zakladnicom napisanom 1812. godine. Prije 1890. provalio se svod ovoga mosta, a regulacijom ulice nestao mu je i posljednji trag.

¹⁹¹ Sidžill 79, str. 173.

Mostovi na pritokama Miljacke izvan Sarajeva

Na putu Sarajevo – Hreša kod Vasina hana nalazio se mostić poznat pod nazivom *Čuprijica*. Bio je visok 6–7 m. Srušio se prije I svjetskog rata i zamijenjen je sadašnjim mostom. U izvorima mu nema spomena.

U Bašeskijinoj Kronici sačuvao se spomen mostu na Ophodži. Tu stoji da je bujica srušila iz temelja kameni most na Ophodži u junu 1778. godine.

U bilješki iz sidžila od 8. zilhidže 1195 (24. XI 1781) spominje se most u *Rakovo* Nogi. U dokumentu se govori o vakufu Hasan-čelebije iz Šejh-Ferahove (Abdesthana) mahale, koji, između ostalog, određuje sredstva za opravku džamije i česama u spomenutoj mahali, kao i popravak mostova i česama u Rakovo Nogi i na drugim mjestima.

Mostovi na ostalim pritokama Bosne

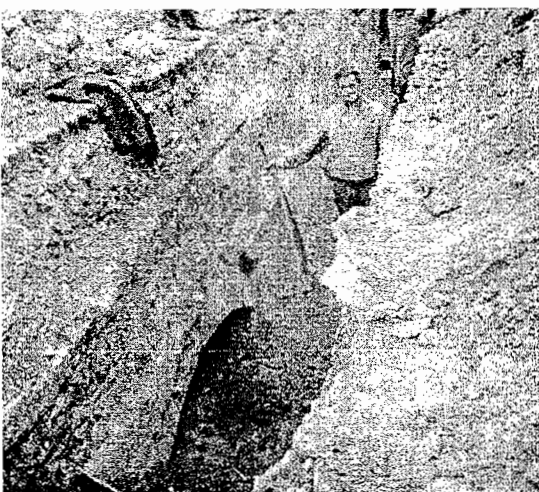
MOST RUSTEM-PAŠE HRVATA NA ŽELJEZNICI KOD ILIDŽE

Idući carigradskim drumom od Sarajeva prema sjeverozapadnoj Bosni i Hercegovini, nailazimo blizu Ilidže na rijeku Željeznicu kao prirodnu prepreku. Na toj rijeci polovinom XVI vijeka podignut je veliki kameni most, pa je tako preko njega i mosta u Plandištu na Bosni uspostavljena kvalitetna saobraćajnica u ovom dijelu Bosne.

Kao što smo pretpostavili mogućnost da je most u Plandištu nastao na ostacima starijeg rimskog mosta, tako isto možemo i za ovo mjesto pretpostaviti da je od ranije bilo na neki način premošćeno. Između Željeznice i Bosne leži Ilidža, područje nastanjeno od neolita (Butmir), koje je doživjelo naročiti prosperitet u periodu rimske uprave s ovim krajevima od I–V vijeka. Aquae S... postaje administrativni i kulturni centar ovog područja, sa većim brojem vila, kupališta, hramova itd., sa hipokaustima, mozaicima, fresko-slikarskim dekoracijama, sa vodovodnim i kanalizacionim uređajima. Razumljivo je da je ovakvo naselje već u doba Rimljana moralo biti dobro povezano odgovarajućim putovima sa svojom okolinom, što podrazumijeva i mostove na potrebnim mjestima. Svakako je značaj Ilidže u doba Turaka opao da ponovo

poraste sa austrougarskom okupacijom. U vezi s tim, ni gradnja pomenutih mostova u doba Turaka nije nastala zbog povezivanja Ilidže, već isključivo zbog međugradskog tranzita, ali je pod inercijom ranije trase došlo do lociranja mosta na prvobitnom mjestu.

O mostu na Željeznici znalo se samo iz arhivskih podataka, sve do proljeća 1962. godine. Te godine radnici koji su radili na postavljanju cjevovoda za novi vodovod na Ilidži djelomično su otkrili prije nastupa na sadašnji most, sa njegove desne strane pod cestom zatrpane lukove i svodove starog mosta. Prema položaju zatrpanih lukova može se zaključiti da je korito Željeznice bilo nešto više udesno, a da je osovina mosta bila tačno ispod sadašnjeg puta. Otkopana su ukupno tri luka, i to, svakako, ne u potpunosti. Lukovi su polukružni, rađeni iz grubo obrađenog kamena, sa dva reda svodnjaka, jedan iznad drugog, s tim što su svodnjaci donjeg reda znatno niži od svodnjaka gornjeg reda. Koliko se na temelju ovog slučajnog otkrića moglo sagledati, radi se o mostu čije su forme bile vrlo arhaične i jednostavne i ne pokazuju neke stilske karakteristike arhitekture XVI stoljeća. Nije isključeno da su otkrivena tri luka neki sporedni dio, sam nastup na most



Sačuvani svodovi mosta Rustem-paše Hrvata na Željeznici kod Ilidže, slučajno otkriveni prilikom komunalnih radova

ili slično, eventualno, dio koji je bio oštećen i sa manje vještine opravljan. Međutim, najvjerovatnije je da su detalji na ovom mostu arhitektonski bili slični detaljima mosta na Plandištu, pa nije nemoguće da su ga čak i izgradili isti graditelji, jer su obje gradnje nastale u malom vremenskom rasponu. Most je morao biti zatrpan oko 1888. godine, jer je pod jednim od svodova nađen komad starih novina, datiran sa 25. decembrom 1887. godine.

Iako je bilo sugestija da se ovo slučajno otkriće na neki način sačuva i prezentira, predlog nije naišao na razumijevanje, pa je došlo do potpunog zatrpavanja nakon postavljanja vodonoda.¹⁹²

Rustem-pašin most je imao 15 lukova, i prema tome je spadao među najdulje mostove u Bosni. O njemu govori podatak iz Kadićeve Kronike, gdje se kaže da je 17. rebiul-evela 1121 (27. V 1709) godine kraj Rustem-pašina mosta na rijeci Željeznici, koji je sagrađen od

¹⁹² S. Tihić, Kameni most na Ilidži, »Oslobođenje« od 28. jula 1962.

kamena na 15 lukova, nenadano umro mevlvijski šejh Abdulfetah efendija.¹⁹³

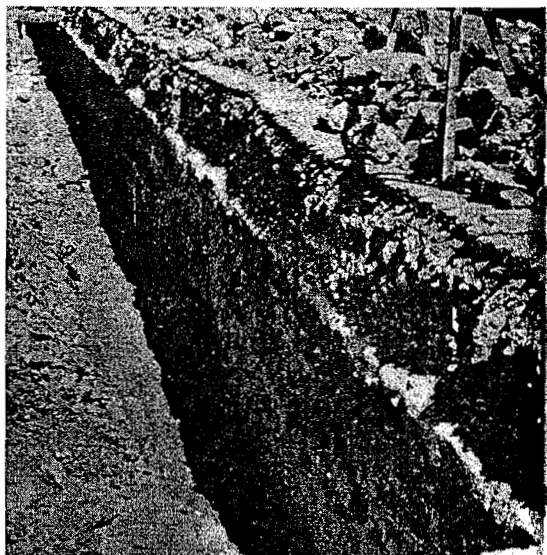
Godine 1876. nadošla je Željeznica i porušila jedan dio mosta, pa je na tom mjestu preko oštećenih kamenih stubova postavljena drvena konstrukcija. Ovo je vidio i Robert Michel, te zapisao u svojoj radnji o bosanskohercegovačkim mostovima.¹⁹⁴

Osnivač mosta je Hrvat Rustem-paša, veliki vezir u doba sultana Sulejmana Veličanstvenog, i to u dva navrata (prvi put 1544–1553. i drugi put 1555–1561). Za Rustem-pašu se pretpostavlja da je rodom iz naših krajeva i da je kao mladić dospio u Carigrad, gdje se obrazovao na dvoru i napredujući brzo dospio do najviših položaja. (Neka novija istraživanja ukazuju na njegovo porijeklo iz Hercegovine).

¹⁹³ M. Kadić, Zbornik V, str. 181.

¹⁹⁴ R. Michel, Fharten – Alte Brücken, str. 13.

Drugi pogled na ostatke mosta na Željeznici kod Ilidže



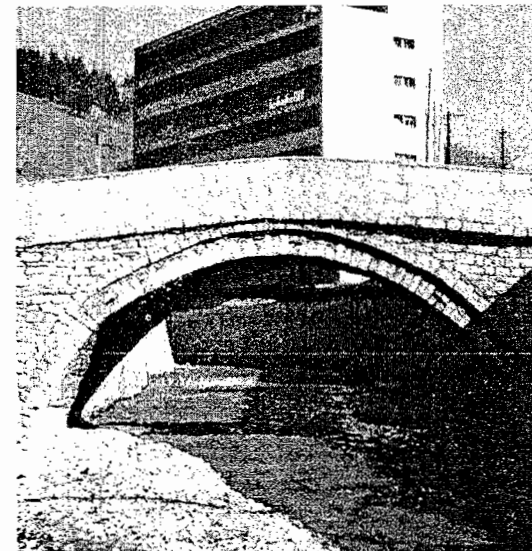
Za vladavine Sulejmana Veličanstvenog, a prije Mehmed-paše Sokolovića, Hrvat Rustem-paša je najistaknutija ličnost, koja sudbinu carevine drži u svojim rukama. Godine 1539. oženio se jedinicom sultana Sulejmana sultanijom Mihrimah i tako postao carski zet. Rustem-paša je podigao veliki broj građevina u Sarajevu i drugim mjestima, a sam Mimar Sinan sagrađio mu je 19 objekata, od kojih je najznačajnija njegova džamija u Carigradu, koja spada u remek-djela osmanlijske arhitekture iz polovine XVI stoljeća.

Pored ostalog, Rustem-paša je i u Bosni, posebno u okolini Sarajeva, gdje je imao i velike posjede, podigao veći broj objekata, među kojima ovaj most, prema mostu, na lijevoj obali Željeznice, veliki han (približno na mjestu gdje se danas nalazi hotel Igman), a u samom Sarajevu poznati Brusa-bezistan i jedan hamam. Prihode od bezistana i spomenutog hana odredio je za izdržavanje velikog mosta. Ovi objekti građeni su oko 1550. godine.

Rustem-paša je umro 11. VII 1561. i sahranjen je u dvorištu Šahzade (Jeni sultan-Mehmedove) džamije u Carigradu.¹⁹⁵

Potvrdu o Rustem-pašinu zavještanju nalazimo u sidžilu iz 1184 (1770/71) godine, a to je, ujedno, i prvi pomen o opravci mosta. Mutevelija Rustem-pašina vakufa hadži Abdulkerim Čakalović (?) izjavljuje pred kadijom da je njegov predak, umrli Rustem-paša, u Sarajevu sagrađio hamam, bezistan i

¹⁹⁵ O Rustem-paši vidi: H. Kreševljaković, Veliki vezir Rustem-paša, Kalendar Narodne uzdanice VII (1939), str. 77–94; isti, Rustem-paša, Nastavni vjesnik 36 (1928), str. 272–287; isti, Banje u Bosni i Hercegovini, str. 84.



Stari most u Varešu – pogled sa nizvodne strane

dućane i odredio da se prihodi od ovih objekata troše na opravku velikog mosta, sagrađenog od kamena, a koji je udaljen od Sarajeva oko sat i po hoda, te da je ovom mostu potrebna opravka.¹⁹⁶

Bašeskija bilježi da je 1189 (1775/76) godine stigao ferman kojim se traži da se ispita da li je Čohadžić pravilno utrošio novac Džumišića vakufa i da se, isto tako, ispitaju troškovi i proračuni oko opravke mosta na Željeznici.¹⁹⁷

Pet godina kasnije, tj. 1194 (1780/81), mutevelija Fejzulah efendija, podnoseći šerijatskom sudu obračun Rustem-pašina vakufa, govori i o potrebi opravke mosta na Željeznici, čime precizira njegovu lokaciju, koja nije posve jasna u dokumentu iz 1770/71 god.

Bilješka od 11. redžeba 1196 (21. VI 1782) godine govori da je rijeka Željeznica pokvarila put u Sarajevskom polju skrenuvši iz svoga korita, pa je u tu svrhu potrebno očistiti i urediti 1806

¹⁹⁶ Sidžil 11, str. 127.

¹⁹⁷ Bašeskija, Ljetopis, str. 186.

aršina puta. No već prije toga, jedan ilam sarajevskog kadije Numana od 26. džumadel-ahira 1196 (5. VI 1782) traži da se opravi veliki most na rijeci Željeznici, čiji su svodovi zatrpani pijeskom usljed obilnih zimskih kiša, što onemogućuje saobraćaj, pa se s tim ne smije dočekati druga zima. Most treba da očisti raja. Na to je četiri dana kasnije

izdata bujrukdija Abdulah-paše. Očito da se radovima nije odmah pristupilo, pa je nova bujica skrenula iz korita rijeke i pokvarila put.¹⁹⁸

Izuzev gornjih podataka o potrebama opravke mosta u drugoj polovini XVIII vijeka, o ovom mostu nema vijesti. Biće da solidnoj kamenoj čupriji nisu bile potrebne češće intervencije.

STARI MOST NA STAVNJI U VAREŠU

U uskoj dolini rijeke Stavnje još u srednjem vijeku razvilo se rudarsko naselje, čija je glavna privredna orijentacija bila kopanje i prerada željezne rudače. S obzirom na konfiguraciju terena ono se nužno razvijalo duž rječice, uz njenu desnu i lijevu obalu. Vareš se prvi put spominje krajem XIV vijeka i od tada je frekventno trgovačko-obrtničko naselje, u kome je 1460. godine djelovalo oko četrdeset majdara kovačnica na vodeni pogon. Od 1891. god. ovdje se razvija industrijska prcizvodnja željeza.

Preko rječice Stavnje bilo je više mostova građenih od drveta, o kojima nam se iz starijih vremena nije sačuvalo nikakvih podataka. Sačuvan je samo jedan most sagrađen od kamena, nastao, vjerovatno, već u prvim decenijama turske uprave u ovim krajevima, a situiran u centru naselja, na glavnoj cesti koja vodi iz Podlugova preko Vareša u Tribiju.

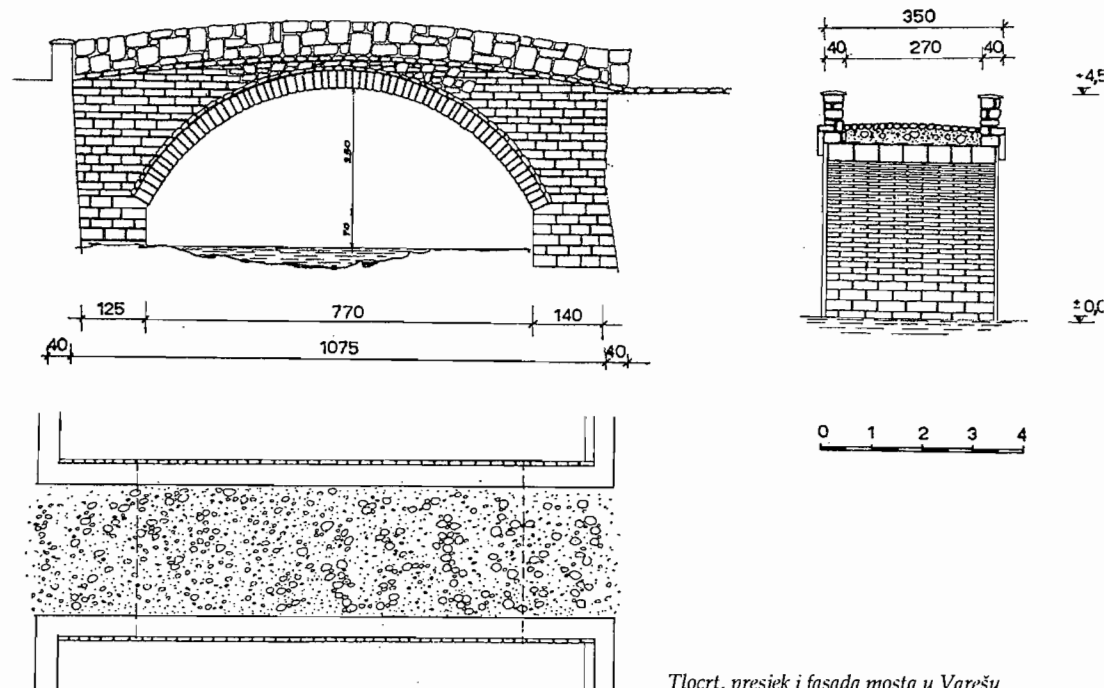
O gradnji ovog mosta nemamo nikakvih podataka i jedino po njegovu izgledu i načinu zidanja pretpostavljamo vrijeme njegova nastanka. Navodno je, prema narodnoj tradiciji, djelo neke žene. Odolio je svim poplavama i predstavlja najstariji i jedini traj-

niji arhitektonski spomenik turskog perioda u Varešu.¹⁹⁹

Most je zidan na jedan luk koji se opire o kamene podzide pri obalama i nije polukružan već segmentan. Raspon luka iznosi 7,70 m, dok njegova strelica iznosi 2,50 m. Oslonac svoda na obalnim uporcima je 70 cm iznad normalnog vodostaja. Obalni uporci sa jedne i druge strane zadiru u korito rijeke za 1,25, odnosno 1,40 m. Segmentni luk pretrpio je tokom vremena izvjesnu deformaciju na svojoj desnoj polovini, koja je naročito vidljiva s nizvodne strane. Luk i svod zidani su od pravilnih klesanaca, čiji slojevi idu po dubini svoda i mjestimično su povezani željeznim sponama, što je, vjerovatno, urađeno prilikom neke opravke. Čela svoda su za kojih 5 cm uvučena od čeonih zidova, što daje plastičan izraz lučnoj konstrukciji. Iznad svoda je još jedan red kamena, postavljen paralelno sa svodnjacima, i sa linijom svoda čini koncentričnu krivulju, a tek sa ovog reda kamena počinju približno horizontalni slojevi čeonih zidova. Niveleta puta, koja se prema sredini diže, odnosno prema krajevima spušta, na

¹⁹⁸ Sidžil 21, str. 100.

¹⁹⁹ H. Kreševljaković, Vareš, str. 415–416.



Tlocrt, presjek i fasada mosta u Varešu

fasadama mosta naglašena je jednostavnim vijencem od istaknutog reda klesanaca. Sa ovog vijenca dizao se kameni korkaluk, koji je u nama nepoznato vrijeme propao, pa je 1890. godine definitivno uklonjen i zamijenjen niskom, također kamenom, ogradom od tri reda klesanaca.

Pri zidanju ovoga mosta upotrijebljen je kamen krečnjak, dosta grubo obrađen, i sa više pažnje ugrađen jedino u svodu, dok je zidanje čeonih zidova izvedeno s dosta nepravilnosti, kako u obradi, tako i u ugrađivanju. Nova ograda od tri reda klesanaca djeluje dosta teško, budući da je izvedena od masivnih kvadera znatno većeg formata nego što je kamenje ugrađeno u čeonu zidove. Ova ograda je i svojom debljinom prilično suzila kolovoz mosta: od ukupne širine mosta, koja iznosi 3,60 m, korkaluk je sa obje strane oduzimao po cca 15 cm, pa je kolovoz iznosio oko 3,30. Danas, međutim, s obzirom na debljinu ogradnih zidova širina kolo-

voza je svega 2,70. Ukupna dužina mosta iznosi 10,75 m, mjereno od jednog do drugog obalnog podzida, dok mu visina od normalnog vodostaja do tjemena iznosi oko 3,70 m, a visina same ograde 70 cm.

Arhitektura mosta u cjelini govori da je djelo domaćih graditelja i, osim već davno propalog korkaluka, nema posebno karakterističnih elemenata koji bi ga vezivali za stilske osobine turskih mostogradnji. Očito da zbog njegova položaja na nevažnoj komunikaciji, u naselju koje nije bilo ni u jednom momentu značajnije kulturno središte, na rijeci čiji raspon nije bilo teško savladati, nije ni moglo doći do podizanja monumentalnijeg objekta, niti do dovođenja školovanog turskog graditelja.

Izvan Vareša u Karlešinom polju Božić je 1785 g. prešao preko rijeke Stavnje drvenim mostom dugačkim 25 koraka. Ni o ovom mostu drugih podataka nema niti nam je poznata njegova uža lokacija.

MOST NA ZUJEVINI

Na riječi Zujevini, koja protiče kroz Hadžiće, prema naprijed spomenutom neprovjerenom podatku sagradili su Rimljani most još u II st. n.e. Kasnije mu, međutim, nema spomena sve do XVIII stoljeća. Mula Mustafa Bašeskija bilježi godine 1189 (1775) da je u mjesecu augustu otišla kršćanska raja iz Sarajeva na most na rijeci Zujevini, te da su 3–4 dana kopali zemlju i od vraćali vodu. Iza njih otišli su na isti posao Jevreji.²⁰⁰

MOST NA ORLJI KOD SELA KLINČIĆI

Na rijeci Krivaji leže dva značajnija naselja: Olovo i Zavidovići. Pretpostavljamo da je i u ovim naseljima morao biti bar po jedan mostić, ali im traga nema, a pošto je vjerovatno da su bili od drveta, to je razumljivo da su već davno morali propasti.

Na jednoj maloj rječici koja se ulijeva u Krivaju između sela Klinčići i zaseoka Zaljani, nedaleko od Olova, a na putu Klinčići–Ravne, sačuvan je jedini stari most u ovom kraju.

Rječica se zove Orlja. Most je zidan od grubo obrađenog kamena, dug je oko 8 m, a visok do 3 m. Nije poznato vrijeme nastanka ovog mosta, a prema predaji star je preko 200 godina.

Most je i danas u upotrebi, a djelo je domaćih majstora.²⁰¹

HADŽI-BEŠLIJINA ČUPRIJA KOD KISELJAKA

Na putu od Kiseljaka prema Busovači, na rijeci Fojnici (koja je ranije

nosila ime Željeznica) i danas se nalazi most koji narod naziva Hadži-Bešlijinom čuprijom. Uži lokalitet naziva se Gromiljak. Ne zna se tačno kad je na ovom mjestu nastao most, iako se može pretpostaviti da je od najstarijih vremena na ovoj trasi (koja je, ujedno, dio carigradske džade na relaciji Sarajevo–Travnik) morao postojati potreban broj mostova preko svih rijeka koje su je presijecale. Vjerovatno je most postojao na ovom mjestu oduvijek ali pošto je bio građen od drvenog materijala, više puta je propadao i bio obnavljan, što je dovelo i do njegove obnove u XVIII vijeku, kada je most dobio svoje popularno ime Hadži-Bešlijina čuprija, po tadašnjem obnovitelju.

Hadži Mustafa Bešlija je poznati sarajevski trgovac iz druge polovine XVIII stoljeća, s kojim smo se sreli i na sarajevskoj Carevoj čupriji. Iako nijedan dokument direktno ne govori o tome da je ovaj sarajevski trgovac podigao ili obnovio most na Fojnici, biografski podaci koje nam je o njemu dao Bašeskija u svom Ljetopisu govore da je obnavljao i podizao više objekata, kako u Sarajevu, tako i po okolini, pa pošto znamo da je obnovio džamiju u Varešu, vjerovatno se pod pojmom okoline Sarajeva može razumjeti i ovo mjesto.

Kod ovoga se mosta svake godine u prva tri petka po Alidunu (Ilindan – 2. augusta) sastaje mnoštvo svijeta, i to u prvi petak građani Sarajeva i Visokog, a u druga dva petka seljaci iz okoline Sarajeva, Visokog, Fojnice i Kiseljaka, pa se u tim danima održavaju tradicionalni teferići. Vezanje ovih slavlja za dan kršćanskog svetitelja, koji je ušao i u domaću islamsku tradiciju, upućuje na

moćnost da se radi o relativno vrlo staroj tradiciji.²⁰²

MOST U VRANCIMA KOD KREŠEVA

Dolina rijeke Kreševčice sa varošicom Kreševo je područje tradicionalnog željeznog obrta i rudarstva, stjecište bosanskih kovača. Prvi put se mjesto spominje 1435. godine i već tada ima ugled rudarskog centra Bosne, a takav karakter mu se produžava i u tursko doba. U samom mjestu bilo je više mostića, no uglavnom su bili drveni, pa nam se tek tu i tamo sačuvao po neki pomen, koji nam nije dovoljan ni za njihovu precizniju lokaciju. Da ih je bilo više, govori pobliža oznaka za jedan han, koji se naziva han među mostovima u Kreševu. Na prilazu Kreševu, dolazeći od hana Ploče, trebalo je preći

²⁰² S. Traljić, Hadži Bešlija, Novi Behar VII, str. 352–353.

Stari Most u Vrancima kod Kreševa. Rustikalna forma sačuvana je u nenarušenom historijskom ambijentu



Most u Vrancima je iskonska kamena forma, na kojoj nije sačuvano ništa od sekundarne plastike.

Homoljsku čupriju. Jedan most u ovoj grupi naziva se Kaunička čuprija.

Kada fra Jukić opisuje svoje putovanje po Bosni na ovom području, on, također, spominje više mostova, među kojima Ragalski most, most na rijeci Dragači, most preko koga vodi put u selo Pukos. Svi ovi usputni podaci pokazuju da su na maloj rječici postojali brojni mostovi bez veće arhitektonske vrijednosti i, sigurno, od drvenog materijala, budući da su se davno izgubili.²⁰³

Sačuvao nam se samo jedan objekat u ovom kraju, a to je stari kameni mostić u Vrancima kod Kreševa. Mostić se nalazi u ambijentu sa sačuvanom bosanskom arhitekturom i svojom jednostavnom rustikalnom formom djeluje tako da je srastao s okolnim terenom. Izveden je na jedan polukružni luk, koji se oslanja direktno na obale bez bilo kakvih posebnih upornjaka. Građen je od grubo pritesanog kamena, u krupnim komadima različite veličine, koji su dosta pravilno složeni jedino na intradosu svoda. Na čeonim zidovima luk nije uopšte posebno zacrtan, već se krupno kamenje iz svodne konstrukcije direktno uklapa u strukturu čeonog

²⁰³ F. Jukić, Putopisi, str. 54. i 98.

zida. Most ne pokazuje nikakve sekundarne plastike, nema istaka, vijenaca, niti pak ograde, a moguće da nije nikada ni postojala. Niveleta mosta, koja se od obala prema sredini uzdiže s jedne i druge strane, ukazuje nam na njegov nastanak u turskom periodu, iako nema nikakvih izrazitih stilskih karakteristika i po svemu je djelo domaćih majstora, koji nisu bili vični profinjenoj gradnji školovanih turskih arhitekata. Most je dug 9,50 m, širok 2,60 m, a visok oko 2 m. Raspon luka iznosi cca 5 m. U gruboj kamenoj gradnji malter iz fuga danas je

potpuno nestao, a površina je obrasla raslinjem, tako da se teško može sa sigurnošću reći da li je ovaj most u cijelosti građen u suho, ili je, pak, vrijeme učinilo svoje.²⁰⁴

Jedna bilješka iz sidžila sarajevskog kadije govori, također, u prilog činjenici da je u okolici Kreševa bilo ranije više mostova. 28. ševala 1181 (18. III 1768) Mustafa halifa, sin Ahmedov, iz Derzi-bašine mahale u Sarajevu, svojom zakladnicom je odredio između ostalog, i sredstva za opravku mosta na rijeci Biočkoj kod Kreševa²⁰⁵

MOSTOVI NA LAŠVI U TRAVNIKU

Dolina rijeke Lašve bila je nastanjena još u doba Rimljana. U srednjem vijeku ovdje je podignut utvrđeni grad, čije se nastajanje vezuje za ime kralja Tvrtka II Tvrtkovića, a prvi spomen mu je sačuvan iz 1463, kada je ovdje kratko vrijeme boravio sultan Mehmed el-Fatih.

Pod turskom upravom Travnik je osjetno napredovao u ekonomskom i kulturnom pogledu, pa je krajem XVII vijeka postao i rezidencija bosanskih vezira, koji su se u njemu zadržali sve

Današnji izgled čaršijskog mosta u Travniku. Asimetričan izgled posljedica je zatrpavanja trećeg svoda.



do 1850. godine. U tom rasponu u gradu su nastali brojni javni objekti sakralnog i profanog karaktera, a pošto se naselje razvijalo na obje obale rijeke, to je bilo neminovno da se pojave i mostovske gradnje.

U Travniku su do pred II svjetski rat postojala tri kamena mosta i više drvenih. Razumljivo je da su drveni mostovi provizornog karaktera više puta obnavljani, pa se nijedan nije sačuvao u originalnom stanju iz vremena prije austrougarske okupacije, niti o njima imamo nekih historijskih podataka. Od tri kamena mosta dva su vodila preko Lašve, a treći preko Hendeka pred tvrđavom.²⁰⁶

Božić je 1785. g. zabilježio da u Travniku na Lašvi postoje dva zidana mosta po 50 koraka duga i 5–6 koraka široka.

²⁰⁴ Podaci u evidenciji Zavoda za zaštitu spomenika kulture Bosne i Hercegovine.

²⁰⁵ Sidžil 8, str. 58.

²⁰⁶ H. Kreševljaković – D. Korkut, Travnik, str. 98.

Čaršijski most se spominje pod tim imenom u Elči Ibrahim-pašinoj vakuf-nami, datiranoj 13. zilhidže 1117 (28. III 1706) godine, a nalazi se na Lašvi preko puta poznate travničke Sulejmanije džamije. Most je, prema natpisu sačuvanom u bilježnici koja se čuva u Orijentalnom institutu, sagrađen 999 (1590/91) godine, a legator mu je bio neki Muhamed. Sama knjiga potječe iz 1037 (1627/28) godine. Tekst natpisa na arapskom jeziku glasi:

مدينة تراونيك چهارشومی نهراشو
کوبریسنه اولان تادیخدر

بنا محمد مع لطف الله جسر شريف
قد صار للناس ممرًا لطيفًا

٩٩٩

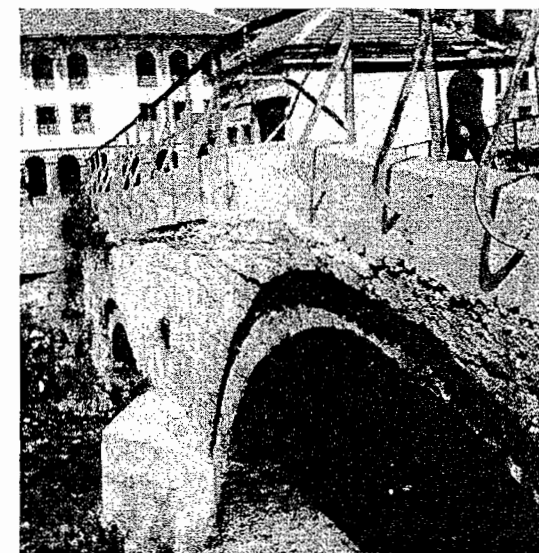
Prevod:

»Božjom dobrotom sagrađio je
Muhamed lijep most,
Koji postade ugodan prelaz za ljude.
Godina 999«²⁰⁷

Ne možemo sa sigurnošću tvrditi da je ovaj natpis stajao na mostu, a danas mu, svakako, nema traga. Most je u toku rata pri bombardovanju Travnika 1944. godine bio jače oštećen, no, sigurno, natpis nije propao ovom prilikom, već se to moralo dogoditi mnogo ranije, budući da ga nijedan autor nije zabilježio poslije 1627/28. godine.

Most je bio sagrađen na tri luka, od kojih je srednji bio najveći i imao je raspon od oko 6,7 m, dok su dva bočna luka imala raspon od 3,80 do 4 m. Među-stubovi su imali širinu od oko 2,50 m.

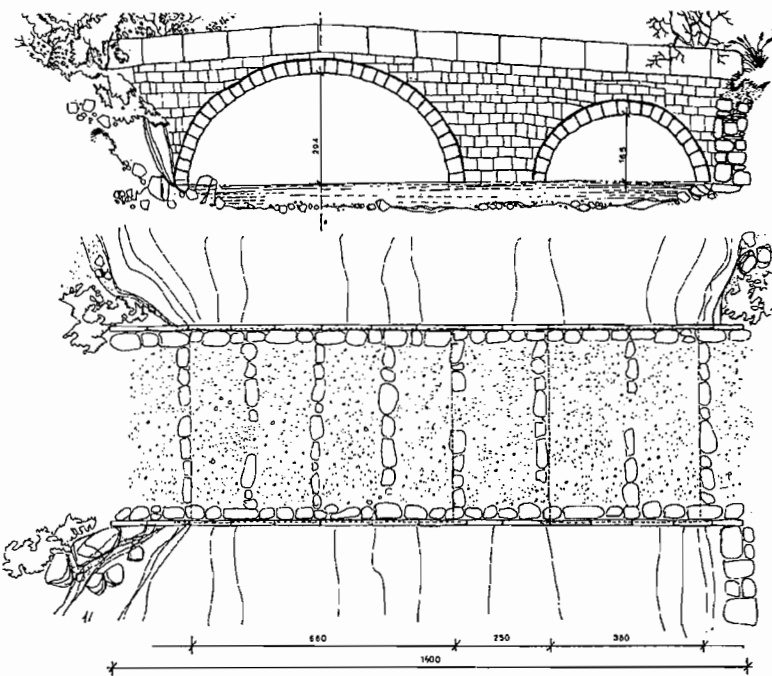
²⁰⁷ Rukopis u Orijentalnom institutu inv. br. 748 L. 163.



Isti most sa Sulejmanijom džamijom u pozadini. Grube intervencije betonom i željezna ograda nagrdile su i upropastile prvobitni izgled objekta

Most je djelovao dosta nisko i sami lukovi počinjali su u vodi, pa je visina srednjeg luka iznosila oko 3 m iznad normalnog vodostaja, a bočnih 1,70 m. Ukupna visina mosta na njegovoj najvišoj tački nad srednjim lukom bila je 3,50 m kod normalnog vodostaja i padala je prema desnoj i lijevoj obali, dok mu je širina iznosila 5 m. Ukupna dužina mosta iznosila je nešto preko 20 m.

Kako je već rečeno, 1944. porušena su dva luka, dok je ostao čitav samo jedan manji luk uz lijevu obalu. Kasnije je obnovljen srednji luk, dok je krajnji desni zatrpan, a korito rijeke suženo. Pri tome je most tretiran isključivo kao objekat potreban za odvijanje saobraćaja, bez imalo želje i težnje da se vodi računa o njegovoj estetskoj i kulturno historijskoj vrijednosti, pa je završen grubim



Osnova, pogled i presjek Čaršijskog mosta u Travniku

betonskim nadozidom i željeznom ogradom. Također je pred stubom između lukova u betonu izrađen trokutasti odbojnik, koji je, djelomično, na ovom mjestu zaklonio raniju fasadu mosta. Ako pokušamo sagledati ovaj most u njegovoj prvobitnoj formi, vidimo da se radilo o simetričnoj mostovskoj građevini, koja, doduše, nije rađena sa profinjenim formama najljepših turskih mostova kod nas, ali koja je ipak imala karakteristični ritam u otvorima od krajeva prema sredini, plastiku svojih polukružnih lukova, vjerovatno završni vijenac i korkaluk od kamenih ploča i čija je struktura odavala solidan, iako ne naročito invenciozan rad naših starih majstora.

Kada je kraj ovoga mosta početkom XVIII stoljeća Elči Ibrahim-paša sagradio klaonicu (kanaru), most je dobio i drugo ime: Kanarska ćuprija. Godine

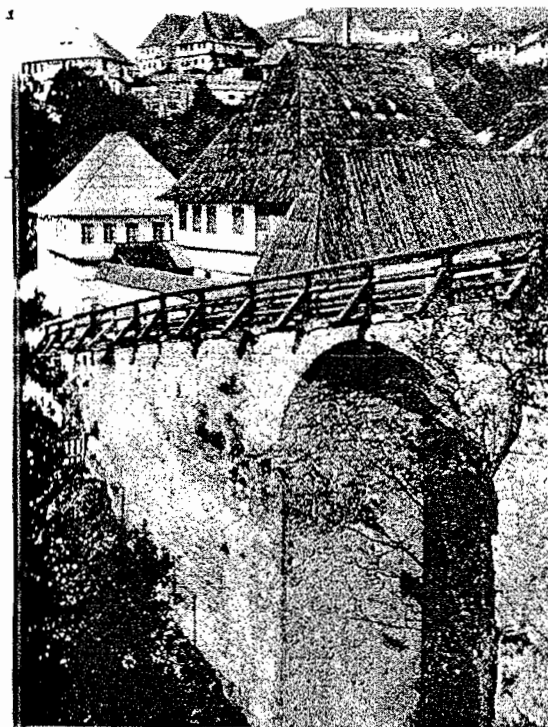
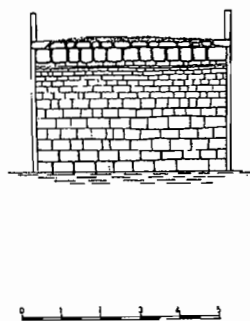
1827. država je vršila neke popravke na ovom mostu.²⁰⁸

Konatarska ćuprija je drugi kameni travnički most, i bio je, prema predaji, sagrađen prije kojih 200 godina, a sagrađila ga je tabačka porodica Zuberi. Bio je zidan od sedre i izveden dosta nesolidno, na osnovu čega bi se moglo zaključiti da je djelo onih vremena kada građevinsko umijeće u našim krajevima uveliko opada, o čemu smo posebno govorili u vezi sa sarajevskim mostovima. Zbog nemara travničke opštine ovaj most je porušen 1940. godine.²⁰⁹

Most na Hendeku postoji i danas i preko njega se prilazi travničkoj tvrđavi. Pretpostavlja se da je današnji most iz novijeg vremena, ali je, svakako,

²⁰⁸ H. Kreševljaković – D. Korkut, Travnik, str. 98.

²⁰⁹ Isti, str. 98.



Starija fotografija mosta na Hendeku pred travničkom tvrđavom. Autentična arhitektura ambijenta, koji se ovdje vidi, danas je jako narušena

na ovom mjestu morao postojati nekakav sličan objekat, moguće još iz onih dana kad je podignuta tvrđava.²¹⁰ Nije isključeno da je na istom mjestu bio i pomični most. Današnji most je podignut na veoma masivnim kamenim upornjacima i presvođen polukružnim svodom, širokim 3,20 m, čiji je raspon luka 6 m, a tjeme luka oko 11 m nad koritom Hendeka. Trasa puta preko mosta ide u konstantnom usponu preko kamenih podzida i preko lukom presvođenog otvora, a ograda mosta izvedena je od drveta i nema tragova da je ranije bila od kamenih ploča. Ova masivna rustikalna gradnja po svom karakteru djelo je snažno i više se približava duhu utvrđenja nego uobičajenoj turskoj mostogradnji. Nkakva, pa ni najmanja plastika sekundarnog karaktera nije primijenjena na ovom objektu.

MOSTOVI NA LAŠVI NIZVODNO OD TRAVNIKA

Pažljivo bilježeći sve interesantne podatke o komunikacijama, Božić je nizvodno od Travnika, kod Viteza, zapazio zidani most na Lašvi 25 koraka dug i 4 koraka širok. Pretpostavljamo da se u ocjeni dužine ovog mosta prilično prevario, budući da je oba mosta u Travniku ocijenio sa 50 koraka dužine i ne može biti da je ista rijeka ovdje bila upola uža.

Isti autor nešto dalje nailazi na Lašvi na poznatu Kauničku ćupriju (na raskršću puteva za Travnik, Zenicu i Busovaču), te konstatuje da je to drevna konstrukcija na kamenim stubovima, 45 koraka duga i 5 koraka široka.

Evans je na istom mjestu zabilježio: »Prelaz preko mosta bio je donekle sličan vožnji preko niza položenih trupina, uz neprijatnu neizvjesnost neće li sve popustiti i s nama se survati dole u rijeku. Svuda preko manjih potoka prelazi su porušeni«.

MOST NA USORI

Putujući uz Bosnu od sjevera prema jugu, Božić je u Dobojskom polju prešao

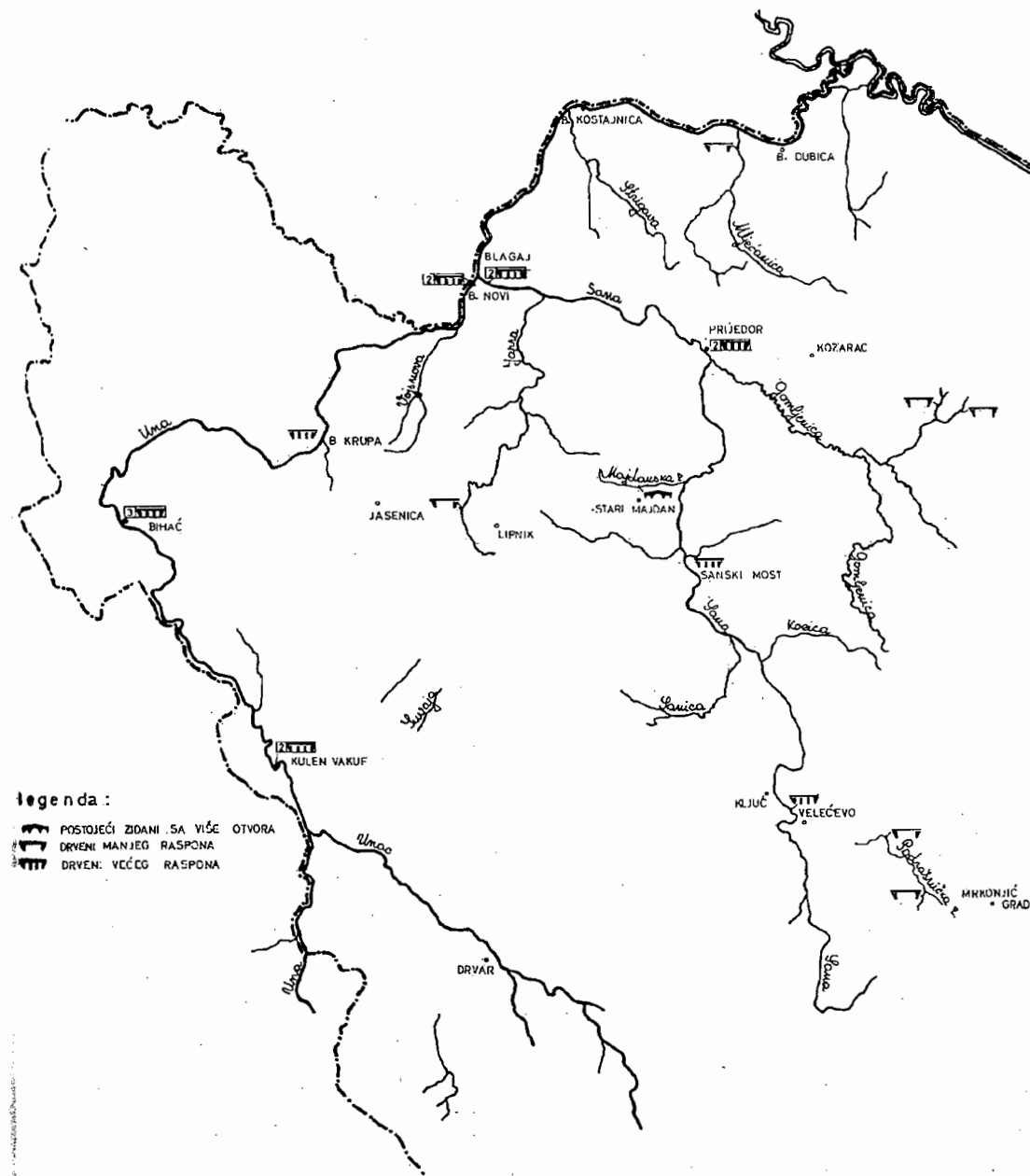
²¹⁰ H. Kreševljaković, Bosanski gradovi, Naše starine I, str. 19.

preko lošeg mosta dugačkog 20 koraka na potoku Rudešnici. Usoru je prešao skelom.

Evans je, međutim naišao na most koji mu se učinio posebno interesant, pa je zabilježio: »drveni mostovi, kao onaj preko kojeg smo prešli Usoru i kao drugi na kojeg smo kasnije naišli, sa sjajnim svodovima, stubovima i ogradama sličnim rešetkama, čudno, ali sigurno podsjećaju na Trajanov rad.«

MOSTIĆ NA KRNDIJI, PRITOCI USORE

U Tešnju na Krndiji, potočiću preko koga vodi stari karavanski put nalazi se jedan mali most. Izveden je u kamenu, na jedan polukružni luk raspona cca 3 m, dok je širina mosta svega 1,80. O njegovu nastanku nema nikakvih podataka, a lokalna tradicija kaže da je stariji od 500 godina. Most je u relativno dobrom stanju.



legenda :

- POSTOJEĆI ZIDANI SA VIŠE OTVORA
- - - - - DREVNI MANJE RASPONA
- ~ ~ ~ DREVNI VEĆE RASPONA

HEMATSKI PRIKAZ HISTORIJSKIH MOSTOVA U PODRUČJU SLIVA RIJEKE UNE SA SANOM

Mostovi na Uni

Una je najveća rijeka u sjeverozapadnom dijelu Bosne, izvire u Lici i utječe u Savu kod Jasenovca. Dužina njena toka iznosi 213 km. Svojim mnogobrojnim slapovima, bogatstvom pejzaža i boja spada među najinteresantnije rijeke u zemlji. Ona prolazi kroz doline kao što su Drvarska i Bihaćka, kroz dugačke i duboke kanjone, te stvara mnoge brzace i slapove. Od njenih pritoka najvažnije su Sana i Unac.

Na rijeci Uni razvio se niz značajnih naselja, od kojih neka potječu još iz vremena Ilira i Rimljana, druga pak iz Srednjeg vijeka. Najznačajnija među njima su Kulen-Vakuf, Bihać, Bosanska Krupa, Bosanski Novi, Bosanska Dubica, Bosanska Kostajnica, a na Sani, kao njenoj glavnoj pritoci, Sanski Most i Prijedor.

Ovo je područje koje obiluje šumom i drvenom građom, dok naprotiv prilično oskudijeva u kamenu. Zato, iako pretpostavljamo da je još u doba Rimljana na ovim dvjema rijekama bilo više mostova, a svakako u Kulen-Vakufu, Bihaću i Sanskom Mostu, oni su morali biti drveni, kao što su bili i kasnije u srednjem vijeku i u doba Turaka, pa su zbog neotpornosti materijala brzo propadali.

Koliko smo mogli iz arhivskih podataka, putopisa i sličnih svjedočanstava ustanoviti, Una je bila premošćena u Kulen-Vakufu, u Bihaću, Bosanskoj

Krupi, Bosanskom Novom i u Bosanskoj Kostajnici. Prema ovim oskudnim podacima teško je rekonstruirati pravo stanje, pa ih donosimo više kao argumentaciju za tvrdnju da su objekti postojali.

MOSTOVI U KULEN-VAKUFU

Prelaz preko Une kod Kulen-Vakufa bio je od vanrednog strateškog značaja, pa je i sam gradić na ovom mjestu nastao prvenstveno zbog zaštite toga prelaza i zbog usluživanja vojske i putnika koji su se njime koristili. Njegov zvanični naziv u tursko vrijeme upravo to potvrđuje, jer se Kulen-Vakuf naziva Džisri-Kebir, tj. Veliki Most. Utvrđenje u ovom mjestu sagrađeno je početkom 18. vijeka, između 1703. i 1730. godine.

Ovdje su, zapravo, postojala dva mosta, i to jedan veliki drveni most preko rijeke i drugi manji pokretni most pred ulazom u grad.

Veliki most se nalazio približno na istom mjestu na kojem je kasnije 1885. god. sagrađen željezni most. O njegovu izgledu ništa ne znamo.

Mali most nalazio se pred ulazom u tvrđavu i mogao se dignuti, dok je nad samim ulazom postojala manja džamija, koja je kasnije porušena. Čitavo naselje nalazilo se u tursko doba na otoku, opasano bedemima, koji su poslije austrougarske okupacije poru-

šeni. Po svoj prilici, rukav Une s južne strane prokopala je ljudska ruka iz strateških razloga.²¹¹

MOSTOVI U BIHAĆU

Bihać je najveći i najstariji grad na Uni, a spominje se prvi put u povelji ugarsko-hrvatskog kralja iz 1260. godine kao grad sagrađen na ostrvu sv. Vladislava, pod vlašću opatije Topusko. Ispod tvrđave postojala je varoš, važna kao prometna trgovačka stanica na putu iz Dalmacije u Slavoniju. Iako nema direktnog pomena mosta kod Bihaća u srednjem vijeku, njegov prometni značaj i njegov položaj na otoku očito govore u prilog pretpostavci da je takav objekat ovdje već tada morao postojati. Godine 1592. Bihać osvaja Gazi Hasan-paša Predojević. Uskoro potom on postaje jedno od najvažnijih obrambenih uporišta turske vojske, pa je ovamo preneseno sjedište krajiškog sandžaka. Gradom je zapovijedao dizdar, a kasnije kapetan, pod čiju je vlast spadalo u posljednje vrijeme još sedam susjednih gradova. Austrougarske vlasti su 1890. uglavnom porušile tvrđavu u Bihaću, jednu od najvažnijih u ovom dijelu Bosne.

U toku narodnooslobodilačke borbe u novembru 1942. Bihać je sjedište Vrhovnog štaba i drugih rukovodećih foruma NOB-a, pa je tu održano i prvo zasjedanje AVNOJ-a, 26. i 27. novembra 1942. godine.

Božić u svom izvještaju 1785. g. posebno opisuje bihačku tvrđavu, pa između ostalog konstatira da u grad

vode tri kapije: istočna, južna i zapadna. Zapadnoj kapiji vodi most preko Hendeka dug 17 koraka i 3 koraka širok, građen od drveta i u lošem stanju. Sličan most vodi i preko Une na južnu kapiju. On je dug 200 koraka i pet koraka širok. Treći most vodi i preko Une sa Otoke, dug 70 koraka, a širok 6 koraka.

U novije vrijeme između grada i Prekounja jedina veza je išla na Unsku ili Bosanska vrata starim drvenim mostom, koji je 1896. godine porušen. Te godine sagrađen je na južnoj strani grada novi drveni most, koji je olakšao savremeniji saobraćaj Bihaća sa njegovom okolinom.

Robert Michel, koji u već ranije citiranom djelu posebno žali što nije imao prilike da nađe nijedan jedini drveni most stariji od sto godina, smatra da je od starih drvenih mostova onaj preko Une kod Bihaća morao valjda, biti najljepši. Konstatuje da o njemu pričaju sa živim žaljenjem svi oni koji su imali prilike da ga vide, ali je ipak porušen, a da se ni u slici nije sačuvao. Bio je sa jednim međustubom, sagrađen na sličan način kao mali most preko jednog potoka u istočnoj Bosni, čiji je crtež autor vidio u Zemaljskom muzeju u Sarajevu. Ovaj crtež očito se odnosio na nama poznati most na Prači, ili na neki sličan objekat, jer pisac nastavlja dalje sa opisom: »Gradnja ovog mosta je prepuštanjem nosivih greda izvedena do visokog svoda, pa se voda u doba visokog vodostaja morala dalje razlijevati bez štete za konstrukciju«. Po Michelovu mišljenju ovakva konstrukcija morala je kod drvenih mostova u Bosni biti vrlo uobičajena.²¹²

²¹² I. Lopašić, Bihać, str. 43. i Michel, str. 13.

MOST U BOSANSKOJ KRUPI

Stari krupski grad na strmoj litici na desnoj obali Une bio je još u XVI vijeku drvenim mostom vezan sa lijevom obalom rijeke.

Zabilježeno je da su Turci 1509. g. spalili naselje ispod grada kao i most, ali tvrđavu nisu zauzeli. No uskoro je most bio obnovljen što pokazuje gravira iz Kuripešićeva Itinerarija iz 1530. godine. Mustafa-paša Sokolović 1565. g. opsjeda grad kojom prilikom je most ponovo porušen i tvrđava osvojena.

O mostu na Uni u Bosanskoj Krupi u periodu turske vladavine nemamo podataka.

MOST U BOSANSKOM NOVOM

Bosanski Novi spominje se prvi put 1280. godine pod imenom Castrum Novum kao vlasništvo Babonjića Blagajskih, a docnije u vlasti Šubića Zrinjskih.

Turci su prvi put zauzeli Novi 1556/57. godine, pa su se njime poslužili kao polaznom tačkom za dalja osvajanja. Upravo iz strateških razloga ovdje već 1577. godine nastaje prvi turski most preko Une, koji je sagradio Ferhad-beg Sokolović da prevede svoju vojsku u Hrvatsku.²¹³ Moglo bi se pretpostaviti da se ovdje radi o pontonskom mostu.

Početkom XVII vijeka Novi je postao sjedište kapetanije. U tom vijeku Evlija Čelebija opisuje Novi, pa kaže da je tvrđava kraj Une, na mjestu obraslom u zelenilo, sazidana u obliku četverougla »tako tvrdo kao da ga je gradio šedad«,

²¹³ H. Kreševljaković, Bosanski gradovi, str. 36.

s jedne mu strane teče rijeka Una, a sa ostale tri strane ima opkop. Pred gradskom kapijom nalazi se viseći most.²¹⁴

Potvrdu Evlijinom bilješki i nešto više podataka daje Božić koji bilježi da grad ima kapije prema istoku i zapadu i da na obje imadu dosta jaki 4 koraka široki mostovi. Na stotinjak koraka od zapadne kapije preko jedne vododerine koju je napravila Una nalazi se još jedan most 70 koraka dug u lošem stanju.

Na jednoj austrijskoj graviri s kraja osamnaestog stoljeća, koja se čuva u dokumentaciji Zavoda za zaštitu spomenika kulture BiH u Sarajevu, vide se tri mosta oko ove tvrđave.

MOST U BOSANSKOJ KOSTAJNICI

Bosanska Kostajnica spominje se prvi put 1258. godine. Svoje je gospodare često mijenjala, pa je početkom XVI vijeka došla u posjed Zrinjskih i postala glavna i najjača tvrđava na Uni.

Turci su zauzeli Kostajnicu 1556. godine. Kostajnica je već u XVII vijeku bila veliki grad sagrađen u obliku petougla na obali Une. Kada se kraj Bosanske Kostajnice pojavio most, ko ga je sagradio i kako je izgledao, ne znamo, no spomen ovom mostu nalazimo 1839. godine. Most je služio u to vrijeme kao prelaz iz Hrvatske u Bosnu, pa nam Matija Mažuranić piše: »Mislim, ako me u Kostajnici ne puste preko mosta, a ja ću se kradom prebaciti preko Une«.²¹⁵

²¹⁴ Evlija Čelebija, Putopis, str. 219.

²¹⁵ M. Mažuranić, Pogled u Bosnu, str. 4.

²¹¹ Isti, Kulen-Vakuf, str. 127-128, Isti, Bosanski gradovi, str. 29.

Mostovi na Sani

Analiza rimskih komunikacija pokazuje da je morao postojati barem jedan rimski most na Sani, vjerovatno u blizini današnjeg Sanskog Mosta. Krajem XVIII vijeka kada je Božić prolazio ovim krajevima duž Sane od izvora ka ušću nalazilo se barem pet mostova o kojima on daje izvjesne podatke.²¹⁶

MOST NA SANI KOD KLJUČA

Na putu iz Ključa u Veličevo Božić je prešao Sanu, koja na ovom mjestu veoma brzo teče, po lošem drvenom mostu 70 koraka dugačkom i 45 koraka širokom. Ovaj most je prikazan i na jednoj graviri Ključa koja potiče vjerovatno iz XVII vijeka.

SANSKI MOST

Most na Sani nalazio se kod sela Tomine i bio je od velikog strateškog značaja. U turskim aktima spominje se kao Džisri Sana. Pored mosta nalazila se kamena kula, uz koju je bio utvrđen odžak, rezidencija kapetana koji je čuvao most s nešto vojnika.²¹⁷

Božić je prešao ovaj most i zabilježio da je dugačak 140 koraka i 4–5 koraka širok.

²¹⁶ F. Jukić, Putopis, str. 70.

²¹⁷ H. Kreševljaković, Bosanski gradovi, str. 28.

Kada je mosta nestalo, ne možemo reći, no u doba kada je fra Jukić prolazio ovim krajevima, tj. 1842. godine, izgleda da ga više nije bilo. U svom putopisu on je zabilježio: »U toliko dodemo u Sanski Most, gdje je trebalo Sanu preći, no na našu nesreću isti dan skela se je potopila«.

Iduće, tj. 1843. godine Jukić se prevezao »u kerepu« kod Sanskog Mosta.

Fra Jukić, međutim, spominje da je 1842. godine pošavši iz Sanskog Mosta za jedan sat prispio u Trn, gdje je: »prošaste godine kapetan Staromajdanski most napraviti dao«. Za dva sata je odatle stigao u Sase.²¹⁸

MOSTOVI U PRIJEDORU

Opisujući Prijedor Božić spominje ovdje dva mosta, jedan na sjevernoj strani drven, dotrajao, 160 koraka dug i 3,5 koraka širok i drugi na istočnoj strani dosta dobar, 90 koraka dug i 4 koraka širok.

MOST NA UŠĆU SANE

Idući od Bos. Novog prema Blagaju na Sani Božić je prešao Sanu nedaleko njenog ušća i zabilježio da se tu nalazi most dug 160 koraka i 4–5 koraka širok. Građen je na drvenim koševima ispunjenim kamenom.

²¹⁸ F. Jukić, Putopis, str. 71.

MOSTOVI NA PRITOKAMA SANE

U Sanu se ulijeva veći broj manjih rijeka i potoka koji su presijecali putevi iz raznih pravaca, a mostovi na tim presjecima u pravilu su bili drveni. O većini tih mostova nema uopšte pomena iz: izimajući već više puta citiranog austrijskog uhođe Božića koji marljivo bilježi podatke o njima s obzirom na stratešku važnost komunikacija. Tako on spominje mostić na Podrašničkoj rijeci, desnoj pritoki Sane, zatim na putu od Blagaja prema Prijedoru na desnoj obali prelazi dva mostića. Od Prijedora prema Kozarcu na tri mjesta prelazi mostiće itd. O svim ovim objektima nešto više govoriti očito nije potrebno. Zadržaćemo se zato samo na jednom, jedino sačuvanom mostu ovog sliva.

KAMENI MOST U LJUBIJI

Jedini sačuvani stari most u slivu rijeke Sane nalazi se u Ljubiji, preko rječice koja se naziva Majdanska rijeka u mjestu Stari Majdan. Most je ozidan od sedre, na dva segmentna vrlo plitka svoda. Kamen je obrađen u obliku kvadera različite veličine, djelomično dosta pravilno zidan, a djelomično, pak, pokazuje i nepravilnosti u polaganju. Most završava masivnim jednostavno



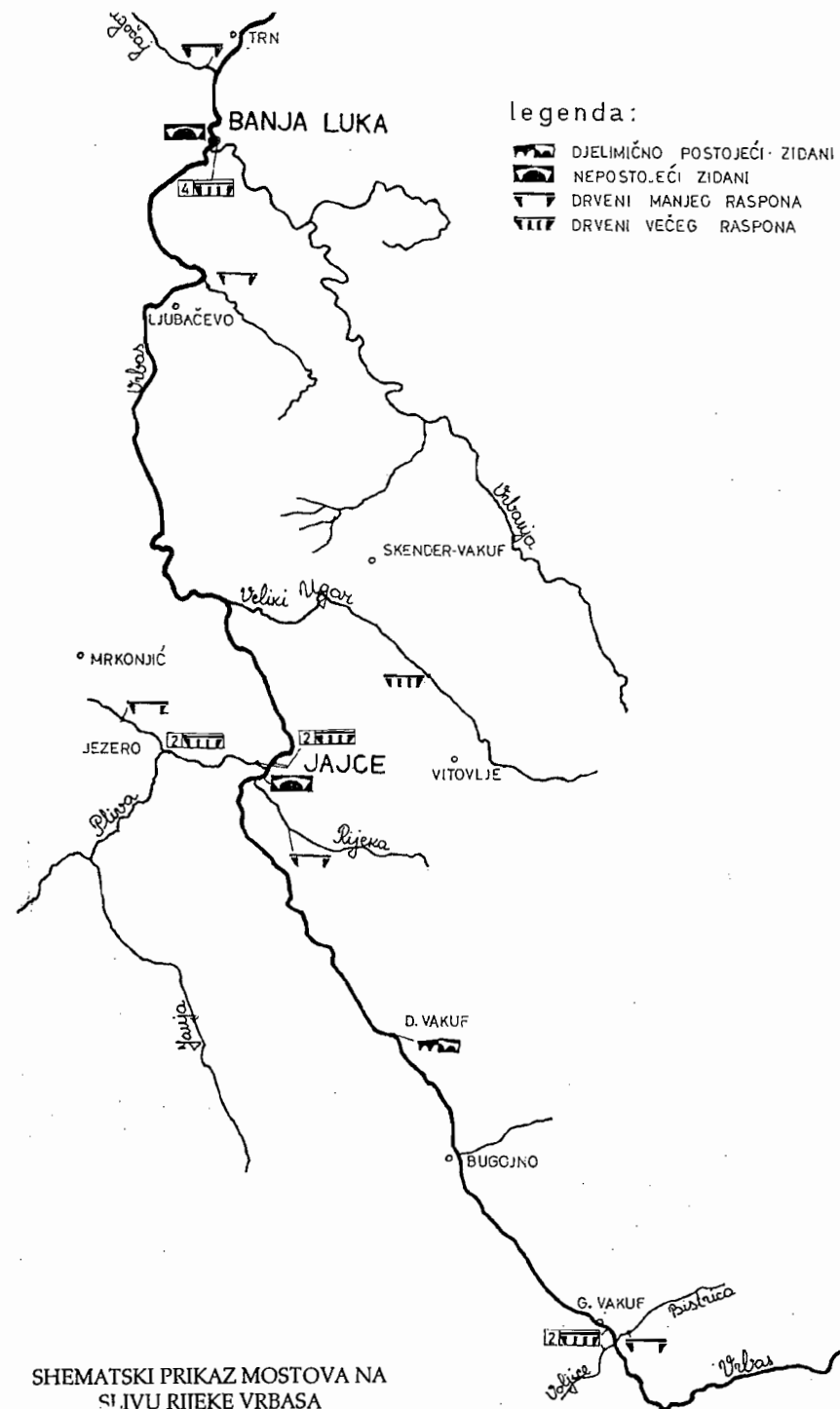
Most na Majdanskoj rijeci u mjestu Stari Majdan

profiliranim vijencem, na kome danas nema korkaluka, iako bi se moglo pretpostaviti da je ranije postojao.

Da se naslutiti da su svodovi mosta ranije bili znatno viši, ali je tokom vremena usljed rječnog nanosa korito zatrpavano, pa je tako došlo do današnjeg izgleda mosta sa vrlo plitkim lukovima.

O mostu nema pisanih izvora, bar što se tiče njegova nastanka, a neki autori pretpostavljaju da je mogao nastati još u srednjem vijeku. Popravljan je prije kojih 180 godina, a i 1928. su vršeni neki manji opravci.²¹⁹

²¹⁹ Dokumentacija u Zavodu za zaštitu spomenika kulture Bosne i Hercegovine.



Most na Vrbasu i njegovim pritokama

Vrbas protječe kroz kanjone i dvije veće kotline: Skopljansku i Banjolučku. Glavna pritoka mu je Pliva, koja se kod Jajca preko vodopada ruši u Vrbas. Na ovoj rijeci su tri veća grada, i to: Donji Vakuf (Donje Skoplje), Jajce (na ušću Plive) i Banja Luka, najveći grad jugozapadnog dijela Bosne.

Sliv Vrbasa, kao i sliv Une, bogat je drvenom građom, a relativno oskudijeva u kamenu, pa je tako i arhitektura koja je u ovim krajevima nastajala najvećim dijelom drvena. Od mostova, kojih je bilo u većem broju, posebno u Banjoj Luci i Jajcu, samo je u Donjem Vakufu djelomično sačuvan kameni most.

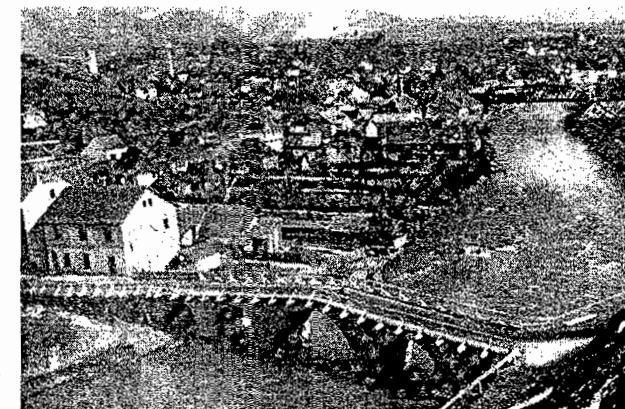
MOST NA VRBASU NEDALEKO GORNJEG VAKUFA

Putujući iz Travnika preko Orašja i Voljica na Ramu Božić prelazi Vrbas u

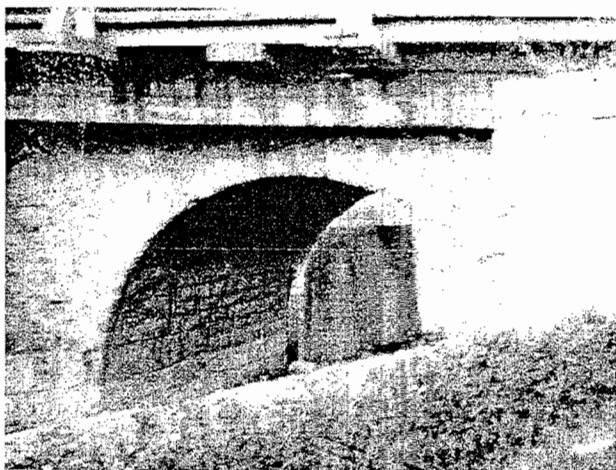
njegovu gornjem toku. Tu je on prešao tri mosta, od toga dva na potocima (vjerovatno Voljica i Bistrica) i jedan na Vrbasu. Prvi od ova tri mosta je 50 koraka dug, drugi svega 16, dok je onaj na Vrbasu »nešto bolji«, oko 40 koraka dug. Od njega kako je Božić zabilježio put vodi za Gornji Vakuf.

MOST NA VRBASU U DONJEM VAKUFU

Katarin Zeno (1530) putuje iz Splita na Sinj, Solin i Klis. Prešavši Cetinu lađom, uzlažahu mučnom i vrletnom gorom Prolog, zatim sidoše u Polje, te u Livno, odakle udare gorom i dodoše u Kupres. Polazeći od Kupresa, išli su gorom Soluz (vjerovatno današnja Šu-ljaga), koju treba prevaliti na putu od



*Panorama Donjeg Vakufa
sa starim kamenim mostom*



Sačuvani svod starog mosta u Donjem Vakufu

Kupresa u Donje Skoplje. Ovaj putopisac ne spominje mosta.²²⁰

Jedan drugi putopisac koji je, također u XVI vijeku, ali poslije Katarina Zena, prošao uvuda – Pouqueville – opisujući put od Prusca preko Vrbasa u Travnik, navodi da se Vrbas prelazi preko kamenog mosta od pet lukova, i to prije nego što se prispije u Donje Skoplje. Ta tačka bi bila Zenov Fermelich, gdje je prije toga postojao drveni most preko Vrbasa. Ime toga mjesta Pouqueville ne spominje, a zabilježeno je na jednoj austrijskoj karti pod imenom Emalic, što bi moglo odgovarati Zenovom Fermelichu.²²¹

Očito da je u vremenu između putovanja ova dva putopisca nastao kameni most sultana Sulejmana u današnjem Donjem Vakufu, gradiću koji je osnovan u doba Turaka u drugoj polovini XVI vijeka. Može se, zapravo, pretpostaviti da je most bio uzrok za formiranje naselja na ovom mjestu. U XVII vijeku Donji Vakuf je značajno mjesto, pa nam Evlija Čelebija, između

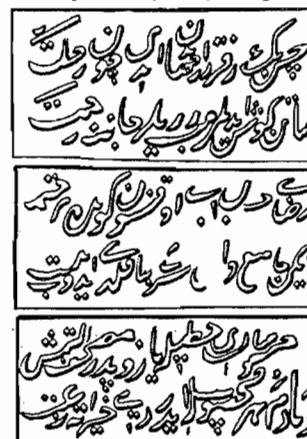
ostalog, kaže da u bosanskom sandžaku nema veće kasabe od ove. No, u međuvremenu kameni most sultana Sulejmana iz polovine XVI vijeka iz nepoznatih razloga očito je bio jače oštećen i neupotrebljiv, pa nam ga putopisac ne opisuje, već, naprotiv, kaže: »Sa zapadne strane ovog šehera prešli smo sa sto muka i nevolja rijeku Vrbas...«.²²²

Ne znamo uzroke oštećenja, ne znamo ni vrijeme obnove njegove, niti obnovitelja. Ali lijepi kameni most na pet lukova postojao je u ovom gradu sve do II svjetskog rata. Podatak, koji može biti baza za jednu hipotezu o ovoj obnovi, nalazimo u samom Donjem Vakufu pred glavnom čaršijskom džamijom. Jedan nišan bez oznake godine, ali po obliku s kraja XVII stoljeća, koji se tamo nalazi, označuje grob nekog Hasan-bega defterdara, za kojeg se u natpisu kaže da je podigao dvije džamije i mostove (ovdje je oštećen tekst natpisa, pa se ne može reći o koliko se mostova radi). Njegovo prisustvo u Donjem Vakufu, njegovo zvanje, vrijeme na koje nas upućuje

nišan i vrijeme Evlijina boravka u ovom mjestu navode nas na misao da je upravo taj Hasan-beg obnovitelj oštećenog sultan Sulejmanova mosta. Drugih podataka o mostu nema.²²³

Most je imao pet polukružnih kamenih lukova, sa usponom prema sredini i naglašenim prelomom. Izgleda da je bio izveden iz dvije vrste kamena, slično sarajevskim mostovima, to jest donji dio od krečnjaka, a svodovi i čioni zidovi od sedre. Već prije rata korkaluk je bio uklonjen i most porušen konzolama sa drvenom ogradom za pješački sa-

²²³ Među nišanima na groblju uz Baš-džamiju ističe se svojom formom, dimenzijama, kao i preciznim klesarskim radom upravo nišan Hasan-bega Defterdara. Uzglavni nišan ima turban, izveden slično turbanima kakve susrećemo na nišanima paša i drugih visokih funkcionera. Natpis je isklesan veoma sitnim pismom u šest redaka. Tekst natpisa čitak je sa sljedećeg faksimila:



PREVOD:

»Kad je umro Hasan-beg Defterdar Svi koji su to čuli zamoliše milost njegovoj duši. Za dušu njegovu se prouči svaki dan cijeli mushaf, Jer je on sagradio dvije džamije i ... mosta. Svojom rukom je prepisao mushaf šezdeset puta I stalno je težio i činio dobra djela.«
Godina natpisa nije označena brojkama, a nije izražena ni u brojčanim vrijednostima zadnjeg polustih.

braćaj. Nakon rušenja mosta u toku rata sačuvan je samo jedan priobalni luk, koji je uklopljen u noviju betonsku konstrukciju.

MOSTOVI U JAJCU

Oko ušća Plive u Jajcu arheološki nalazi pokazuju da je teren nastanjen još od prahistorije, a brojni ostaci iz doba Rimljana svjedoče o značaju ovog područja već u to doba. Iako tragova mostova iz vremena Rimljana nemamo, položaji rimskih naselja na suprotnim obalama rijeke navode nas na pretpostavku da je već u to doba morao postojati poneki most.

U srednjem vijeku Jajce je jedno od glavnih gradova bosanske države, sa živim trgovačkim vezama sa Splitom i drugim gradovima. U njemu je krunisan, a dvije godine kasnije poginuo posljednji bosanski kralj Stjepan Tomašević. Njegov značaj u srednjovjekovnoj bosanskoj državi također bi nas mogao navesti na pretpostavku da je i u to doba u blizini moralo biti mostova.

Kada je ugarsko-hrvatski kralj Matija Korvin poslije 1463. god. od Turaka preoteo Jajce i ovdje stvorio jajačku banovinu, kao centralnu čvornu tačku svog obrambenog sistema, razumljivo je da je tu strategijsku tačku morao povezati dobrim komunikacijama, što uključuje i mostove, analogno poduhvatu istog kralja da podigne most ispod Počitelja.

Od 1527. god. Jajce je definitivno pod turskom vlašću, pod kojom u početku gubi vojno-strateški značaj, da bi od XVII vijeka ponovo postao interesantan kao obrambeno središte, sjedište kape-tanije i kadiluka. Pa i u našoj najnovijoj historiji Jajce je centar društveno-političkih zbivanja, u njemu je 29. novembra 1943. godine održano prvo zasjedanje

²²⁰ P. Matković, Putovanja po Balkanskom poluotoku, str. 93.

²²¹ Isti, str. 95.

²²² Evlija Čelebija, Putopis, str. 130.

AVNOJ-a i proglašena Demokratska Federativna Republika Jugoslavija.

O mostovima u Jajcu do XVII vijeka ne znamo ništa, iako sa sigurnošću pretpostavljamo da ih je bilo, kako na Plivi, tako i na Vrbasu.

Prve vijesti o mostu u Jajcu, i to na rijeci Plivi, nalazimo kod turskog putopisca Evlije Čelebije, koji spominje »veliki drveni most, a oko njega deset vitlova vodenica«. Ovaj most se, vjerovatno, nalazio nešto iznad današnjeg mosta na Plivi, a po Evliji njegovo je mjesto »ispod praga spomenute (Jajačke) gradske kapije«. ²²⁴ O ovom mostu govori jedan bujruđija valijina čehaje Murat-age iz 1692, u kojoj se doslovce kaže da se čuprija nalazi u Jajcu na Plivi s južne strane ispod grada. Iz te bujruđije saznajemo da je tada čuprija bila pokvarena, pa se tražilo od naroda iz sela Milasina i Bareva da je poprave. ²²⁵

U XVIII vijeku, odnosno 1875 god. kraj Jajca su postojala dva mosta na Vrbasu i jedan na Plivi, o čemu nas podrobnije izvještava uhoda Božić. Nešto iznad ušća Plive nalazio se zidani most preko Vrbasa, 55 koraka dug i 7 koraka širok. Moramo pretpostaviti da je kameni most na ovom mjestu s obzirom na snagu vodene stihije i konfiguraciju terena morao biti snažna i impozantna građevina.

Drugi most na Vrbasu nalazio se nizvodno od Jajca, vjerovatno na mjestu današnjeg drvenog mosta. Bilo je također od drveta, u lošem stanju, oko 60 koraka dug i 4 koraka širok.

Treći most kojeg Božić u ovom gradu nalazi bio je na jugozapadnoj strani uzvodno od vodopada; sa obje obale Plive vodio je most po 15 koraka dužine i 3

koraka širine, u sredini se nalazio nanos širine do 70 koraka.

Pred kapijom na ulazu u grad nalazio se 8 koraka dug viseći mostić.

Ko je i kada podizao ove mostove na Vrbasu, pouzdano se ne zna. Narodna tradicija zna da je Esme-sultanija, supruga bosanskog valije Mehmed-paše Muhsinovića (1760–64. i 1770–72), bila bolesna, pa su joj astrolozi prorekli da će ozdraviti ako napravi tri zadužbine. Ona je zato podigla džamiju u Jajcu, koja je i danas najvredniji objekat ove vrste u gradu, te dva mosta na Vrbasu kod Jajca. Ovim mostovima nema traga na terenu. Ukoliko ima istine u ovoj tradiciji, Esme-sultanijine mostve vrijeme je već davno uništilo. ²²⁶

Fra Jukić opisujući Jajce 1843. godine spominje i jedan most čiji položaj pobliže ne određuje. On doslovce kaže: »...džamije koje se vide (a jesu od kamena) samo su imenom džamije, a građom upravo crkve izvedene po ukusu gotičkom kao i most kameni«. ²²⁷

MOSTOVI U JEZERU KOD JAJCA

Na otoku Plive sagradili su Turci novi grad Gölhisar, u koji se sa kopna dolazilo preko visećeg mosta. Most na lance stražari su noću dizali kolotutom i prislanjali uz vrata. Evlija Čelebija dalje kaže da na mostu ima lijep drveni čardak; očito da taj čardak nije bio na pokretnom dijelu mosta, već vjerovatno, na njegovom prilazu, ili na dijelu koji se nije podizao. ²²⁸

Prema Božiću gradu na Otoku vodili su sa lijeve i desne strane obale dotrajali drveni mostovi kojih 30 koraka dugi i 3 koraka široki.

²²⁶ Isti, str. 159.

²²⁷ F. Jukić, Putopisi, str. 93.

²²⁸ Evlija Čelebija, Putopis, str. 209.

Mostovi u Banjoj Luci

Najveći grad na Vrbasu, i to u njegovu donjem toku, jeste Banja Luka, u tursko doba, pa i danas glavni grad sjeverozapadnog dijela Bosne. Najstariji dijelovi ovog naselja nastali su još u doba Rimljana, a prvi spomeni utvrđenog grada na ovom mjestu spominju se koncem XIII stoljeća. Kada je 1558. god. došla u turske ruke, Banja Luka je priključena bosanskom sandžaku, a kako je ubrzo uočen njen izvanredni strateški značaj u odnosu na sjeverozapadne dijelove naše zemlje, to su Turci već 1553. ovamo prenijeli sjedište bosanskog sandžaka. Sve do 1639. ovaj grad je sjedište bosanskih namjesnika, a Ferhad-paša Sokolović, koji je podigao glavnu džamiju, tvrđavu i druge glavne objekte u ovom gradu, posljednji je bosanski sandžak-beg i prvi beglerbeg.

Grad se razvijao paralelno sa rijekom, na njenoj desnoj i lijevoj obali, što je izazvalo potrebu povezivanja suprotnih obala na više mjesta.

Most Sofi Mehmed-paše

Prvi most u tursko doba nastaje u Gornjem šeheru (južni dio grada), gdje je Sofi Mehmed-paše u blizini svoje džamije sagradio prelaz preko rijeke, približno na mjestu gdje se i danas nalazi jedan drveni most. Budući da se na njegovoj lijevoj obali nalazi Careva

džamija, u narodu je bio poznat pod nazivom Careve čuprije, iako ga, faktično, nije sagradio car. Gradnja mosta pada u 1544. godinu, a osnivač mu je Sofi Mehmed-paša, sin Abdul-Muinov, bosanski sandžak-beg. On je u Banjoj Luci na desnoj obali kraj mosta sagradio i jednu džamiju, za koju ima osnove da se pretpostavi da je djelo Mimar-Sinanove škole, ali nam, sigurno, nije sačuvana u svom prvobitnom obliku. Prije džamije i mosta on je u Banjoj Luci podigao i jedan hamam, veliki han, veći broj dućana i mlinova.

Most je više puta popravljan, a postojao je sve do 1878. Budući da je vakuf Sofi Mehmed-paše propao još krajem XVII vijeka, to se o njegovom mostu brinula država. Kada ga je 1730. god. odnijela bujica, vojne vlasti su za njegovu obnovu dale 120, a civili 100 groša, pa je tim sredstvima popravljen 1733. godine. Pretpostavljamo da je i ovaj most bio drveni, kao i ostali mostovi u ovim krajevima. ²²⁹

Most Ferhad-paše Sokolovića

Ferhad-paša Sokolović, prvi beglerbeg bosanski, čije je sjedište bio ovaj grad, posebno je zaslužan za njegov razvoj. On gradi i novu tvrđavu u Banjoj

²²⁹ A. Bejtić, Banja Luka, Naše starine I, str. 97.

²²⁴ Evlija Čelebija, Putopis, str. 208.

²²⁵ Č. Truhelka, Pabirci iz jednog sidžila, str. 158.

Luci (Kastel) i čitav niz drugih objekata oko Kastela, čime udara temelje novom dijelu naselja nizvodno od starijeg Gornjeg šehera. Na Vrbasu, ispred svoje tvrđave, nizvodno od današnjeg betonskog mosta, on gradi novi most, čij: su priobalni zidovi djelomično sačuvani, a temelji se još i danas razabiru u ljetnom periodu, kad je voda niska.

Ovaj most je podignut nešto prije 1587. godine. Sve do 1878. o njegovom održavanju su se brinuli potomci Ferhad-pašini, odnosno upravitelji njegova vakufa.

Godine 1614. Ferhad-pašin sin Husein-beg obnovi most, što znači da je prvobitna građevina sticajem okolnosti bila porušena ili dotrajala. U Ferhad-pašinoj vakufnami je određeno da se stubovi pod mostom naprave od kamena, ali, kako navodi Kreševljaković, ta odredba nije bila izvršena. Međutim, u vezi sa spomenutom gradnjom mosta iz 1614. god. sačuvao nam se natpis u kome se upravo spominju i kameni stubovi, po čemu se da zaključiti da je ipak realizirana Ferhad-pašina odredba, iako nije jasno da li su tada stubovi po prvi put napravljeni ili su samo obnovljeni. Stavljanje naglasaka na to da su stubovi od kamena navodi na zaključak da je gornji dio mosta morao biti od drveta.²³⁰

Natpis nam je sačuvan u Kadićevoj Kronici, a spjevao ga je pjesnik Deruni.²³¹

²³⁰ A. Muftić, Mosche und Stiftung Ferhad-paša in Banjaluka.

²³¹ M. Kadić, Zbornik II, str. 164. O pjesniku Deruniji, autoru natpisa, nemamo bližih podataka.

Tekst natpisa glasi:

بنالو ته شهر نه غازي فرهاد پاشا زاده
حسين بكه انشا ابد يكي كوي بنك
تاريخي

جناب حضرت فرهاد پاشا زاده غازي بكه
امام ثالثه هنام اودر قدريله بي هتا

د هتاي حقيچون قبيلدي بنا بر حيرعالي بكه
نظيرين يا پمددي صاحب ملكه فرزند مستن

ايحي طاشو كه كهاري مقرر نسق رنج اولوب
ملكه في المثل قوس قزح شكل ايدرايما

نه خوش لميح بليغي ايتدي بونباد صناعته
مكافات دونه دوز جزاده حضرت موله

روادري دروني بودينسه احسن تاريخ
معلا جيري هتاي جزاء الله با نيهيما

١٠٢٣هـ

Prevod:

»Njegova ekselencija Ferhadpašić,
gaziya,
Imenjaka trećeg imama (Huseina, sina
halife Alije), čiji je ugled bez premca,
Za božje zadovoljstvo sagradio je
veliki most,
Koji je po svojoj gradnji jedinstven i
ne može mu se naći sličan.
Kao podloga su mu dva kamena
stuba...

On tako u svemiru ima oblik »Kavsi
kuzeha« (dugina luka)
Neka ga Uzvišeni gospodar nagradi
na sudnjem danu.

Ej Deruni, vrijedno je da o tom
izrečeš lijep kronogram:

Za ovaj visoki most bez primjera
neka dobrotvora nagradi Alah
Godina 1023.« (1614)

Pretpostavljamo da je most koji je imao dva kamena stuba u gornjem dijelu bio riješen na način postepenog istupanja greda, kao što je to bio slučaj i sa mostom u Bihaću, ili kao što nam je sačuvano na crtežu mostića na Prači.

Poznato je da je ovaj most kasnije stradao još dva puta, i to prvi put od poplave 1730. godine, a drugi put 1737, prilikom prodora Austrijanaca do Banja Luke. Oba puta ga je obnovio Ferhad-pašin vakuf.²³²

U ovim obnovama preko kamenih stubova sagrađena su tri polukružna kamena svoda, što se lijepo vidi na dvjema sačuvanim gravirama s kraja osamnaestog ili početka devetnaestog stoljeća. Nismo mogli utvrditi kada je ovaj most porušen.

Šemse-kadunina čuprija

Približno u isto vrijeme kada je Ferhad-paša Sokolović sagradio svoj most u Banjoj Luci na Vrbasu, i jedna žena iz porodice Sokolovića gradi na istoj rijeci u istom gradu svoju čupriju. Šemse-kaduna je bila sestra velikog vezira Mehmed-paše Sokolovića, a supruga hercegovačkog sandžak-bega i čajničkog legatora Sinan-bega Boljanića. Nije nam poznato iz kakvih pobuda je ona u ovom gradu gradila most, niti gdje se nalazio, a možemo pretpostaviti da je bio u Gornjem šeheru i da je, svakako, bio drveni. Sagrađen je nešto prije 1582, jer o njemu govori Sinan-begova vakuf-nama iz te godine. Kreševljaković je bio mišljenja da je most postojao do 1626, a da je nestao prije 1659. god., što zaključuje na osnovu indirektnih podataka dvaju putopisaca: Georgiceo 1626.

²³² A. Bejtović Banjaluka, Naše starine I, str. 98.



Banja Luka prije okupacije

spominje u Banjoj Luci četiri mosta, a Evlija Čelebija 1659. kaže da tu postoje samo tri mosta.²³³

Za uzdržavanje svoga mosta Šemse-kaduna je ostavila jedno zemljište u Banjoj Luci, koje je kupio njezin muž Sinan-beg od nekog Behrama i njoj ga poklonio. O ovom zavještanju Kadić donosi jednu bilješku.²³⁴

Hadži-Mustafa-pašin (Mustaj-pašin) most u Novoseliji

Hadži Mustafa-paša, banjalučki kapetan, zatim namjesnik u Tripolisu i na kraju u Bosni od 1706–1708. god., sagradio je u Novoseliji, perifernom naselju na južnoj strani Banje Luke, džamiju i nešto niže na Vrbasu čupriju. Dokumentata o njegovu vakufu nema, a podaci su se sačuvali u narodnoj predaji. A. Bejtović je ukazao da se i danas na lijevoj obali Vrbasa poznaju uporišta ovoga mosta.

Most je stradao u velikoj poplavi 1730. godine i ne zna se da li je ikada više

²³³ H. Kreševljaković, Esnafi u Bosni i Hercegovini, str. 29.

²³⁴ M. Kadić, Zbornik II, str. 331.

bio obnovljen. I ovaj most bio je sagrađen od drveta.²³⁵

Most Ferhad-paše Sokolovića preko Crkvine

Potok Crkvina ulijeva se u Vrbas nedaleko bivšeg Ferhad-pašina mosta. Budući da su obale ovog potoka bile gusto naseljene, na njemu je bilo više mostića, među kojima i jedan kameni nedaleko ušća, a koji je sagrađio Ferhad-paša.

Kroz Banju Luku prolaze u toku XVII, XVIII i XIX stoljeća brojni putopisci, koji su nam ostavili izvjesne podatke i o mostovima u ovom gradu. Možda je upravo strateški značaj Banje Luke i prelaza preko Vrbasa privlačio pažnju nekih od ovih izjavitelja.

Među prvima koji nam ostavljaju podatke o ovoj materiji je Splitsanin Georgiceo (Đorđić), koji 1626. godine kaže da u Banjoj Luci na Vrbasu ima četiri mosta.²³⁶ Uzimajući ovaj podatak kao tačan, moramo pretpostaviti da je na mjestu Hadži-Mustaj-pašina mosta u Novoseliji već u XVII vijeku postojao stariji most na Vrbasu, ili pak da je bio još neki most na Vrbasu, o kome nema nikakvih podataka.

Trideset i tri godine kasnije Evlija Čelebija je zabilježio da se u Banjoj Luci s jedne strane šehera na drugu prelazi na tri mjesta preko drvenih mostova na Vrbasu. U međuvremenu je jedan most morao propasti, pa je Kreševljaković pretpostavio da je u tom vremenu nestala Šemse-kadunina ćuprija. Moguće je, međutim, da je u tom međuvre-

menu nestao most u Novoseliji, na čijem je mjestu kasnije hadži Mustaj-paša gradio svoj most, ili možda Evlija nije ni uračunao novoselijski most u ova tri.²³⁷

Božić u Banjoj Luci spominje tri mosta. Posebno se zadržava na mostovima oko kaštela pa kaže da utvrđenju vodi jedan mostić 16 koraka dug, 4 koraka širok (očito na potoku Crkvini), dok se na jugoistočnoj strani prema gradskim vratima nalazi most na Vrbasu, 65 koraka dug i 5 koraka širok, u prilično dobrom stanju.

U jednom francuskom izvještaju o Bosni iz 1810. godine govori se, također, o Banjoj Luci, pa doslovce stoji: »Šezdeset metara široki Vrbas nije plovao. Preko njega se prelazi mostom; nose ga stubovi koji počivaju na kamenoj podlozi, te bi ga, dakle, trebalo porušiti«. Budući da se govori o stubovima na kamenoj podlozi, vjerovatno se radi o Ferhad-pašinu mostu. Zašto izvještaj ne spominje ostale mostove, te da li je Banja Luka u to vrijeme bila ograničena samo na ovaj most, nije nam poznato.²³⁸

Ivan Kukuljević-Sakcinski u opisu svog putovanja po Bosni 1858. godine bilježi da »banjalučki grad ili tvrđava stoji nekako u sredini varoši i ima dosta iskvarene ograde i dvojka vrata ka kojima vode dva drvena mosta«. Ovdje se, vjerovatno radi o mostovima na opkopu oko grada, a ne o mostovima na Vrbasu.²³⁹

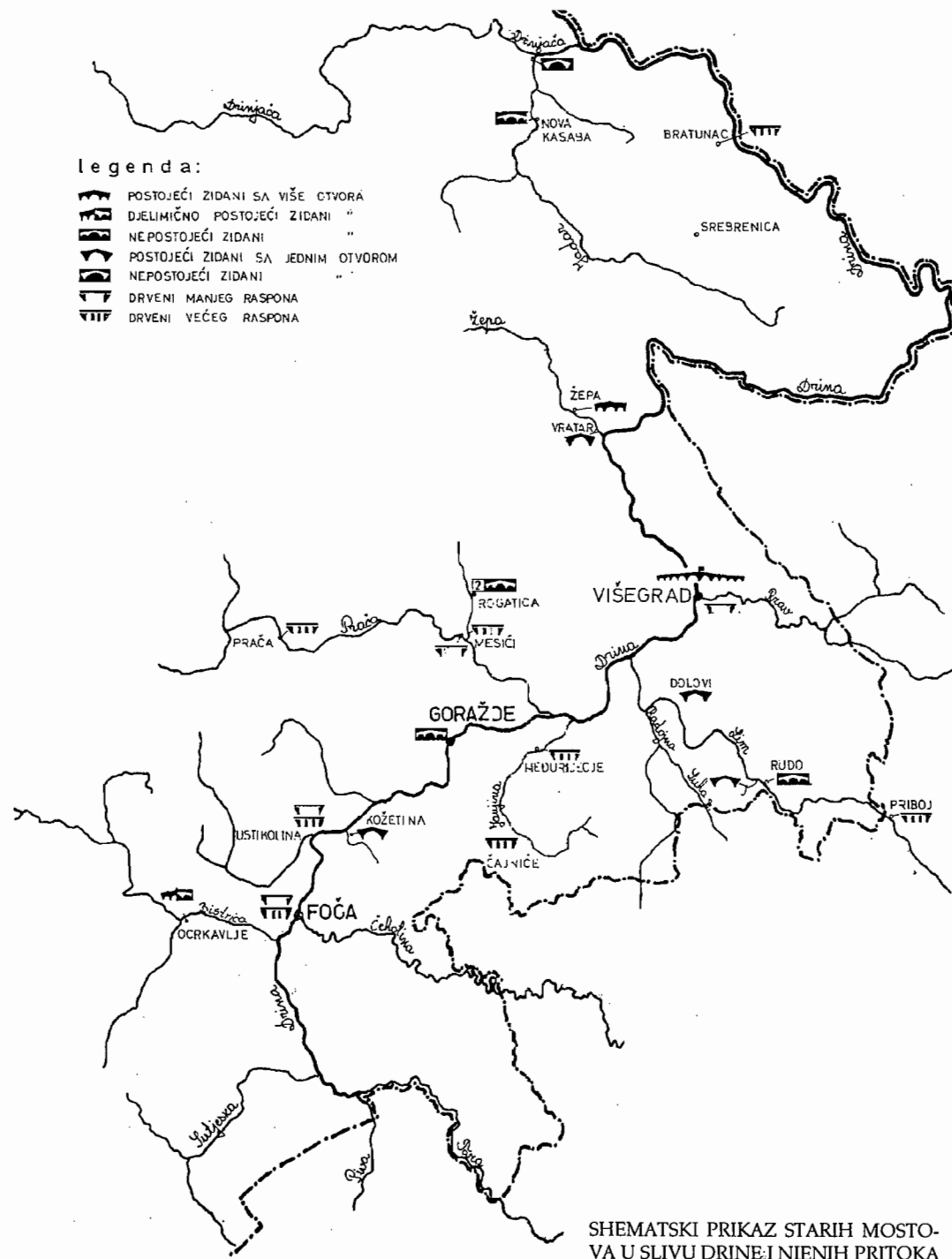
²³⁸ H. Kapidžić, Jedan francuski izvještaj o Bosni 1810. g., Godišnjak Istarskog društva, 1952, str. 260.

²³⁹ I. Kukuljević-Sakcinski, Putovanje po Bosni, str. 23.

²³⁵ A. Bejtović, Banjaluka, Naše starine I, str. 114.

²³⁶ Isti, str. 115.

²³⁷ Evlija Čelebija, Putopis, str. 211.



HEMATSKI PRIKAZ STARIH MOSTOVA U SLIVU DRINE I NJENIH PRITOKA

Mostovi na Drini i njenim pritokama

Drina je najveća, vodom najbogatija pritoka Save sa njene južne strane. Korito Drine pada strmo, rijeka sa velikom količinom vode struji veoma brzo i plahovito. Znatna dubina i širina ove rijeke otežavaju njeno prelaženje, pa je tako, predstavljajući prirodnu granicu dvaju regiona, ljude više razdvajala nego spajala.

Drina nastaje spajanjem Tare i Pive jugozapadno od Foče, a u Savu se ulijeva kod Rače. Sa bosanske strane na Drini su gradovi: Foča, Goražde, Višegrad, Zvornik. Zbog pomanjkanja odgovarajućih mostova na Drini je bilo više prelaza skelama i drugim pomoćnim sredstvima, i to kod Huma, Broda (više Foče), kod Ustikoline, Ljubovije, Loznice itd. Također je Drina iskorištavana i za nizvodnu plovidbu na splavovima, naročito od Goražda preko Višegrada do Slapa. Ukupna dužina ove rijeke je blizu 340 km.

U doba austrougarske okupacije na Drini je bio samo jedan solidan most, i to u Višegradu. Drvenih mostova bilo je u Foči i Goraždu.

Pritoke Drine na lijevoj strani jesu: Sutjeska, Bistrica i Prača, na kojoj je blizu njena ušća u Drinu, nešto niže od Goražda, Klaić zabilježio »kukavan drven most«.²⁴⁰ Značajan pritok Prače je Rakitnica, koja teče kroz Rogaticu i na

kojoj su bila dva kamena mosta sve do II svjetskog rata. Nizvodno, također sa lijeve strane, u Drinu se ulijeva Žepa na kojoj su sačuvana dva stara mosta, Drinača sa svojom pritokom Jadrom i Janja.

Pritoke sa desne strane su Čehotina, koja se ulijeva kod Foče, Janina i Lim. Sliv Lima povezuje sa slivom Drine Bijelo Polje, Prijepolje i Priboj, a sam Lim ulijeva se u Drinu nešto iznad Višegrada. Pritok Lima sa desne strane je Uvac, koji se ulijeva kraj Priboja. Nizvodno od ušća Lima u Drinu se još ulijeva Rzav (kod Višegrada). Na svim ovim pritokama bilo je mostova, o kojima će biti riječi u ovom poglavlju.

Drina, naročito u svom gornjem toku, teče kroz slikovite kanjone, a na dijelu od Goražda pa gotovo do Višegrada formira kanjonski usjek sa stranama visokim i do blizu 900 m. Trasa rijeke Drine u prošlosti je igrala važnu ulogu u saobraćaju, jer leži približno centralno u ovom dijelu Balkana, te zgodno vezuje njegove južne dijelove sa dolinom Save i Panonskim bazenom. Drina je bila privlačna za turizam i na njoj je bilo razvijeno splavarstvo i kajakštvo. Međutim, ona je, istodobno, i najveći izvor hidroenergije u Jugoslaviji, pa je na njoj 1966. završena velika hidroelektrana Bajina Bašta, koja je, posebno, ugrozila najljepše mostove u ovom dijelu svijeta.

²⁴⁰ Klaić, Bosna, str. 49.

MOSTOVI U FOČI

Foča se prvi put spominje 1368. godine i tada je bila poznata pod imenom Hoča, pa je to ime zadržala sve do u XVI stoljeće. Jedan fočanski zlatar s kraja XVI stoljeća pojavljuje se kao ktitor crkve manastira sv. Trojice kod Plevaja i na freski koja ga prikazuje kao ktitora označen je sa Ivan, zlatar Hočanin. Ima razloga za pretpostavku da je već u rimskom periodu ovdje postojalo naselje, dok je u srednjem vijeku ovaj grad važna karavanska postaja na trgovačkom putu od Dubrovnika prema Carigradu.²⁴¹

Upravo ovakav položaj Foče bio je od značaja za njen razvoj u doba Turaka. Ona postaje jedan od veoma važnih vojno-administrativnih centara, pa je od 1500. do polovine XVI vijeka sjedište sandžak-bega za Hercegovinu. U ovom periodu razvija se tu visoka kultura, koja rezultira značajnim građevinskim objektima i intenziviranjem privrede, naročito zanata i trgovine. Iz ovog vremena potječe i danas čuvena Aladža džamija, djelo vrhunskih turskih graditelja, prema bilješci Evlija Čelebije, ostvarenje Ramadan-age, učenika Kodža Mimar-Sinanova.²⁴²

Položaj grada na ušću Čehotine u Drinu i njegov prvenstveno privredni karakter, koji podrazumijeva stalno komuniciranje sa Bosnom, istokom i jugom, uvjetovao je nastanak mostova preko obje rijeke, ako ne ranije, a ono bar u polovini XVI vijeka.

²⁴¹ Bejtić, Povijest i umjetnost Foče, Naše starine, str. 48.

²⁴² Evlija Čelebija, str. 401.

Most na Drini u Foči

Prvi spomeni mostu preko Drine u Foči datiraju iz polovine osmog decenija XVI stoljeća, što ne znači da on nije nastao i znatno ranije. Kanej Diferen idući 1572. iz Dubrovnika preko Bileće došao je u Foču i tu je prvi put vidio džamiju. U Foči je ostao jedan dan »u smrdljivom i lošem karavan-seraju«. On napominje da je grad sjedište sandžaka za Hercegovinu, ne govori kako je prešao Drinu, no, očito bez poteškoća, jer je u to vrijeme most morao već postojati.²⁴³

Svega dvije godine kasnije Pjer Leskalopje (1574. godine) ostavlja nešto više podataka, pa kaže za Foču da je neutvrđeni grad, građen na turski način, da ima više džamija, u koje se ulazi sa sjevera, a moli se prema jugu. Pri izlazu iz grada »prelazi se Drina po drvenom mostu, preko koga ne izlazi iz Turske nijedan konj skuplji od 20 dukata bez sultanova pasoša; ako neko dovede takvog konja, mora ga prodati za bagatelu, ili potrošiti više nego što vrijedi za poklone mjesnom sandžaku i njegovim ljudima da bi ga propustili.«²⁴⁴

Most o kome govori Leskalopje morao je nastati prije 1566, tj. prije smrti Sulejmana Veličanstvenog, jer iz putopisa Evlije Čelebije znamo da je most na Drini u Foči bio podignut u njegovo ime. Ovaj most bio je sagrađen od drveta, ali na način koji je već u XVII vijeku predstavljao »staru školu«. Evlija na ovom mjestu stavlja naslov »Fočanski most – ogledalo čuda«, pa nakon kra-

²⁴³ Tri francuska putopisca 16 vijeka u našim zemljama, str. 98.

²⁴⁴ Isti, str. 113.

ćeg uvoda kaže: »Na zapadnoj strani, pola sata daleko od ovoga grada, na Karaburnu, na velikoj rijeci Drini, nalazi se drveni most na jedno okno, koji se diže do nebeskog vrha. To je vrlo strašan, opasan i nesiguran prelaz, koji već propada, jer nije tvrdo građen. Ovaj veliki most, koji treba pogledati, napravio je majstor stare škole, tako da je na jake temelje, koji se nalaze na obje strane rijeke, vješto nanizao jednu na drugu velike i duge grede, da jedna nad drugom izmiču kao pera u krilima lastavice. Grede, koje se nižu s obje strane na taj način su približene, pa je onda na sredini mosta povezao jedan za drugi pet direkta lađe i tako sagrađio ovaj veliki most, kome nema ravna ni u jednom vilajetu. Preko njega prelaze ljudi, konji, mazge i ostala stoka. Most se jako ljulja, pa se čovjek ne usuđuje ni da pogleda dolje. Čovjeku se smrači pred očima, srce mu zalupa. U ovim krajevima nema uopšte kola, a da ih i ima, ne bi mogla prelaziti preko ovog mosta. To je most pokojnog Sulejman-hana. On je za njegovo održavanje uvakufio jedanaest sela.«²⁴⁵

Ovaj most je morao uskoro propasti, jer je u istom gradu kasnije bosanski namjesnik Mehmed-paša Kukavica podigao svoj most. Most Mehmed-paše Kukavice na Drini u Foči podignut je prije jula 1758. godine, kada je napisana njegova vakufnama. Kao ni za Sultan-Sulejmanov most, ne zna se tačno gdje je stajao, a A. Bejtić, koji je inače obradio zadužbine Mehmed-pašine, ostavlja dvije mogućnosti: most se mogao nalaziti ili u sjevernom dijelu grada, u današnjem Donjem Polju, upravo gdje

²⁴⁵ Evlija Čelebija, str. 405–6.

je danas željezni most, ili pak na Brodu, oko 5 km južno od grada.²⁴⁶ Prema doslovnom tekstu vakufname, mogao bi biti u Donjem polju gdje se još u početku XVII stoljeća prelazilo lađom. Naprotiv, iz teksta Evlije Čelebije jasno je da se most nalazio izvan grada, a lokacija Karaburna mogao bi biti, po svoj prilici, Brod (doslovno znači Crni rt). U vezi s gornjim iznosimo naše mišljenje: Sultan-Sulejmanov most morao je postojati do kraja XVII stoljeća, ali on nikako nije mogao biti u Donjem polju, gdje su se već početkom XVII st. koristili i skelom; prema tome, Kukavičin most podignut je ili na mjestu skele u Donjem polju, ili pak na mjestu Sultan-Sulejmanova mosta na Brodu.

Za uzdržavanje svoje ćuprije na Drini u Foči Mehmed-paša je odredio 10 groša godišnje.²⁴⁷

Mostovi na Čehotini

Preko Čehotine bila su dva mosta, oba drvena. Čini se da je donji most nastao nekako pred austrougarsku okupaciju, ili čak i poslije nje, dok je gornji postojao već u prvoj polovini XVI stoljeća. Most na Čehotini spominje prvi put Kornelij Duplicij Šeper godine 1533,²⁴⁸ a njegov tačan položaj u gradu dao nam je Evlija Čelebija, koji kaže: »Kad crvenim mostom predemo na suprotnu stranu, onda na vrhu mosta imamo Hasan-pašinu džamiju, koja je

²⁴⁶ Bejtić, Povijest i umjetnost Foče, str. 49 (Bejtić spominje imena više putopisaca, kao i šta kažu o mostu).

²⁴⁷ Isti, Bosanski namjesnik Mehmed-paša Kukavica, Prilozi VI–VII, str. 94.

²⁴⁸ Isti, Povijest i umjetnost Foče, str. 49.

²⁴⁹ Evlija Čelebija, str. 401.

po cijelom svijetu poznata pod imenom Aladža džamija»,²⁴⁹ što znači da je most stajao na izlazu iz Donje čaršije na Čehotinu prema Aladži. Kako su crveni mostovi relativno brzo propadali, to je razumljivo bilo više obnova mosta na Čehotini, o kojima nemamo podataka. Znamo, međutim, da je novi most na

tom mjestu sagradio isti vezir koji je sagradio i most na Drini, to jest Mehmed-paša Kukavica, godine 1758. ili nešto ranije, i svojom zakladnicom ostavio nekoliko objekata za njegovo uzdržavanje. U tu svrhu zakladnica je predviđala 10 groša godišnje, kao i za most na Drini.²⁵⁰

MOSTOVI U USTIKOLINI I GORAŽDU

Ustikolina je jedna od prvih kasaba koje se u istočnoj Bosni formiraju pri dolasku Turaka, gdje je, prema nesigurnim podacima, nastala i najstarija džamija u Bosni – Turhan Emin-begova. Evlija Čelebija pominje da je *ovdje na rijeci Drini ranije postojao drveni most*.²⁵¹ Budući da se Foča pod Turcima razvila u značajan grad, a Ustikolina ostala kasabica, vjerovatno je nakon podizanja Sultan-Sulejmanova mosta u Foči ovaj u Ustikolini bio zapušten i kad je jednom propao, niko ga više nije obnavljao.

Goražde je srednjovjekovno naselje i prvi mu pomen pada u drugu polovinu XIV vijeka. I ovo je bio grad od značaja za trgovinu, jer se nalazio na poznatom glavnom putu od istoka za Bosnu i Dubrovnik, pa su jedno vrijeme dubrovački trgovci imali ovdje svoju faktoriju. Svoj privredni značaj Goražde zadržava i pod Turcima. Trgovački značaj mjesta i njegov položaj uz Drinu očito je bio povod da se već u XVI stoljeću ovdje pojavi potreba za izgradnjom jednog mosta.

²⁵⁰ Bejtić, Bosanski namjesnik Mehmed-paša Kukavica, str. 97.

²⁵¹ Evlija Čelebija, str. 406.

Prema jednom podatku iz Dubrovačkog arhiva, u tome je mjestu još 1568. godine sagradio most budimski vezir Mustafa-paša Sokolović.²⁵² Kakav je bio Sokolovićev most, ne znamo, ali je, vjerovatno, do početka XVIII vijeka bio dotrajaao, a možda i srušen, jer je 1730/31, odmah iza jedne velike poplave Drine, došlo ovdje do podizanja novog mosta. Ovaj put utemeljitelj je bosanski namjesnik Kabakulak Ibrahim-paša. No, izgleda da je njegov objekt bio nesolidna građevina, pa je brzo postao žrtva neke nove poplave, jer već prije 1758. dolazi do ponovne izgradnje mosta preko Drine u ovom gradu. Sada se kao utemeljitelj pojavljuje Mehmed-paša Kukavica, čovjek za čije je ime vezano najviše mostova u Bosni i Hercegovini.²⁵³

Pretpostavlja se da su svi ovi mostovi stajali na istom mjestu, približno gdje se i danas nalazi most preko Drine. Kako se do novijeg vremena nisu sačuvali neki tragovi po kojima bi se moglo pretpostaviti da je most u Goraždu bio od kamena, to se logično zaključivalo da se ovdje uvijek radilo o drvenom mostu. Više puta citirani Robert Michel ostavio

²⁵² Bejtić, Bosanski namjesnik Mehmed-paša Kukavica, str. 97.

²⁵³ Isti, str. 98.

nam je podatak koji pobija takvu pretpostavku. On nam govori o tome da su mnogi stari, oštećeni kameni mostovi pomoću drvene građe dovođeni u upotrebljivo stanje, pa među primjerima takve provizorne obnove navodi i most u Goraždu preko Drine.²⁵⁴ Smatra da je ovaj most bio sličan višegradskom, a vidio je sačuvana još četiri stuba. Iako je ovaj podatak iz novijeg vremena i dosta oskudan, navodi nas na pomisao da je, vjerovatno, tako moćan i bogat investitor kao što je bio Mustafa-paša

GRČKI MOST U KOŽETINI

U mjestu Kožetini kod Ustikoline, pri ulazu Gabeoskog potoka u Drinu, na starom drumu koji je vodio od Foče niz obalu Drine, nalazi se kameni most na jedan luk, koji narod naziva Grčkim mostom. Može se, prema narodnoj tradiciji i rustikalnosti izvedbe, zaključivati da je nastao prije dolaska Turaka, vjerovatno u kasnijim stoljećima srednjeg vijeka, iako je, u nedostatku arhivskih podataka, po samom izgledu teško odrediti vrijeme njegova nastanka.

Most je dug preko 10 metara, sagrađen od kamena lomljenjaka na jedno okno, s gornje strane skoro potpuno ravan, odnosno sa sasvim blagim usponom prema sredini. Temeljen je direktno na priobalnim stijenama iznad vode, a svod je izveden od grubo obrađenih, ali pravilnih komada kamena. Dok se u svodu primjećuju tragovi krečnog maltera, izgleda da su čeonni zidovi zidani u suho, ili je, pak, malter bio slab, pa je tokom vremena

Sokolović u ekonomskim uslovima XVI stoljeća mogao ovdje podići kvalitetnu kamenu ćupriju, koja je do početka XVIII vijeka dotrajala i popustila, pa je u ekonomski lošijim uslovima, preko njenih kamenih stubova najprije Kabakulak Ibrahim-paša, potom Mehmed-paša Kukavica postavljao drvenu konstrukciju, ukoliko od početka nije bio drveni na kamenim stupovima, analogno Ferhad-pašinom u Banjoj Luci.

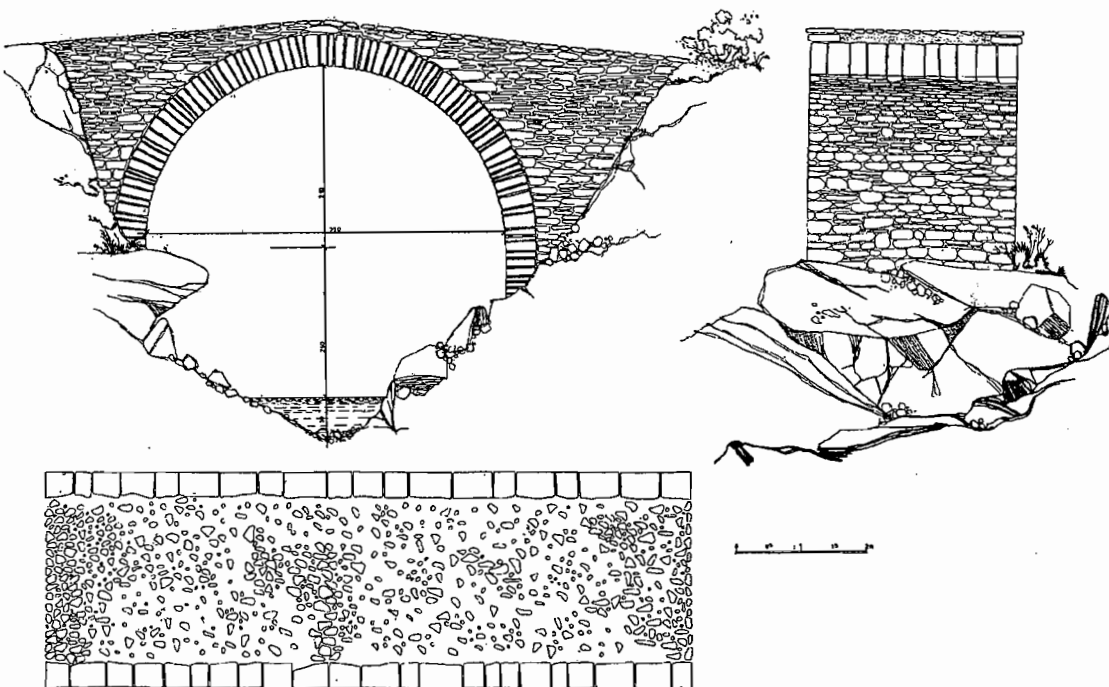
potpuno ispran. U gruboj građevinskoj tehnici vidljiva je sekundarna plastika, koja se izražava isticanjem čeonih zidova preko svoda, kao i isticanjem završnog reda ploča preko čeonog zida. Danas na mostu nema ograde, niti ima elemenata na osnovu kojih bi se dala rekonstruisati.

Širina mosta je 3,30 m, raspon luka 5,5 m, visina iznad korita potoka oko 5,8 m, a visina same konstrukcije oko 4 m,

Grčki most u Kožetini. Objekat, vjerovatno, potječe iz kasnog srednjeg vijeka, no o njegovu nastanku ne može se reći ništa pouzdano.



²⁵⁴ R. Michel, Fharten – Alte Brücken, str. 12.



Trocrt, presjek i izgled mosta u Kožetini

debljina svoda je 50 cm. Most je očuvan u svom izvornom prvobitnom obliku, ali je prilično trošan, pa se njime koriste samo pješaci. Godine 1957. izvršeni su na mostu izvjesni konzervatorski radovi, obnovljen je gornji stroj puta

preko mosta, ugrađen zaštitni sloj betona da bi se unutrašnjost konstrukcije zaštitila od prodiranja vode, zatim obnovljen je dio potpornog zida uz sjeverni prilaz mostu, a izvedena su i stanovitja dersovanja.

Most Mehmed-paše Sokolovića u Višegradu

Logična geografska veza između doline rijeke Bosne i doline Drine jeste dolina Miljacke, koja pripada slivu Bosne i u nastavku rijeka Prača, koja se ulijeva u Drinu. Dalje, dolinom Lima, ovaj geografski put vodi prema istoku, Kosovsko-metohijskoj oblasti, slivu Morave i slivu Vardara. Takva geografska situacija je, normalno, u svim histo-

rijskim razdobljima predodređivala saobraćajne veze, koje su se uvijek uklapale u date prirodne uslove regiona.

Presjecište puta i vode uvijek je predstavljalo saobraćajnu komplikaciju. Na takvoj presječnici traži se gaz, postavlja skela, ili, u središnjim saobraćajnim uslovima, podiže most. Na rijeci Drini na najpodesnijem i najpotrebnijem mjestu još u srednjem vijeku morao je biti prelaz, a taj prelaz je kao strateški i ekonomski važna tačka uvijek privlačio organizovano društvo.

Nema sumnje da je upravo Višegrad ta najpogodnija tačka na presjecištu puta koji veže Bosnu sa istokom i rijeke Drine. Zato ovdje već u srednjem vijeku nastaje naselje i utvrđenje, koje je kontrolisalo kretanje trgovačkih karavana i služilo im kao usputna stanica i svratšće. Tada je ovaj grad pripadao moćnoj srednjovjekovnoj porodici Pavlovića.

Da li je ovdje bio kakav most kad su došli Turci, ne znamo. Međutim, već u prvoj polovini XVI vijeka preko Drine se prelazilo drvenim mostom i taj most nam je ostao sačuvan u Kuripešićevu crtežu na kome je prikazan višegradski grad.²⁵⁵

Izgradnja Sokolovićeva mosta nije, dakle, uslijedila na proizvoljnoj lokaciji,



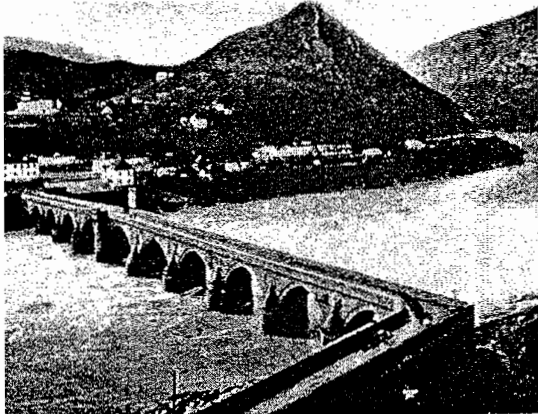
Višegrad, prema Kuripešićevoj gravuri. Vidi se drveni most preko rijeke Drine (Trena)

²⁵⁵ A. Schneider, Najstarije slike hrvatskih utvrđenih gradova, str. 123.

uvjetovanoj sentimentalnim razlozima, budući da je moćni državnik bio rodom iz okoline Višegrada. Naprotiv, most je nastao na mjestu gdje su potrebe i nužda prelaženja preko Drine bile od vitalnog interesa za državnu ekonomiku i strategiju i gdje su te potrebe bile jasne znatno prije Sokolovića. Sokolović svojom zadužbinom realizira na tehnički za ono vrijeme najvišem stepenu rješenje problema, koji je, približno na ovom mjestu, bio prisutan od Rimljana kroz cio srednji vijek, a postao naročito akutan od momenta uključivanja Bosne i Srbije u sklop osmanlijskog carstva.

Put na približnoj trasi carigradske džade, uključivši ovaj most kao objekat na tom putu, nije do danas izgubio na svom značaju, a sam most je bio naročito važan strateški objekat u svim neuralgičnim momentima historije naših naroda. U vrijeme prvog srpskog ustanka, zatim u vrijeme I, a potom II svjetskog rata višegradski most je izvanredno važna strateška tačka, na kojoj se sukobljavaju interesi suprotnih snaga, zbog čega njegove

Most Mehmed-paše Sokolovića u Višegradu – izgled prije ratnog razaranja



kulturno-historijske i arhitektonske vrijednosti stradaju pod pritiskom društvenih previranja. Međutim, vitalnost i više nego regionalna vrijednost ovoga presjecišta društvenih i prirodnih tokova rezultirali su poslije svakog smirenja tih previranja rekonstrukcijom njegovih oštećenih i porušenih dijelova.

Kao što smo iz prethodnog izlaganja vidjeli, položaj prelaza preko rijeke u ovom slučaju je još u srednjem vijeku predodredio položaj srednjovjekovnog grada. Izgradnja mosta pomogla je razvoju naselja oko mosta, današnjeg Višegrada, koji, međutim, nikad nije prerastao u grad šireg značaja. Ovdje imamo tipičan primjer naselja koje nastaje u svrhu opsluživanja putnika, vojske i trgovine na mostu regionalnog značaja, za razliku od onih slučajeva gdje su drugi uslovi bili uzrok za nastajanje i formiranje naselja i gdje most nastaje prvenstveno zbog lokalnih potreba.

Historijat mosta

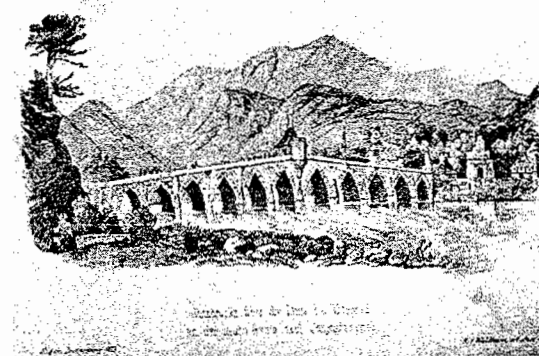
»Mehmed-paša Sokolović spada u svjetskoj historiji u red prvih državnika i diplomata, dok mu u povijesti turskoj nema premca« – kaže dr S. Bašagić.²⁵⁶ Rođen je početkom XVI stoljeća u selu Sokolovići, nedaleko od Višegrada, u skromnoj seoskoj porodici, sa petnaest godina odveden je u adžami-oglane, najprije u Edirnu, a nešto kasnije dolazi na carski dvor u Carigradu. Zahvaljujući svojim sposobnostima i darovitosti, naglo se penje s položaja na položaj, dok ne dospije do stolice velikog vezira, odakle je za vrijeme tri cara: Sulejmana Veličanstvenog, Selima

²⁵⁶ Bašagić, Znameniti Hrvati Bošnjaci i Hercegovci, str. 49.

II i Murata III, punih petnaest godina upravljao Turskom carevinom, u trenutku kad je bila na svojoj kulminaciji. Sokolović je pao kao žrtva atentata 1579. god. i pokopan je u Carigradu u Turbetu kraj svoje džamije.

Zajedno s njegovim usponom rasla je i moć njegove porodice i čitav niz njegovih bližih i daljih rođaka zauzima u to vrijeme najodgovornije položaje u zemlji. Tako je Kara Mustafa-paša Sokolović budimski vezir, Ferhad-paša Sokolović prvi bosanski beglerbeg, njihov zet Gazi Sinan-beg Boljanić sandžak-beg hercegovački, njihov rođak Makarije Sokolović patrijarh srpski itd. Nijedna od bosansko-hercegovačkih porodica ni u jednom historijskom periodu nije bila toliko moćna na svjetskom planu, vojnom i političkom, koliko Sokolovići u drugoj polovini XVI vijeka. Pri tome, upravo preko njih veliki broj i drugih Bosanaca i Hercegovaca u ovom periodu dostiže vrlo visoke položaje, tako da se gotovo može reći da su preuzeli rukovođenje čitavom osmanlijskom carevinom tog vremena. Ekonomska snaga ove porodice ogleda se i u velikom broju javnih objekata prvorazrednog kvaliteta, koji kao njihove zadužbine niču posvuda, tako da i među mostovima u Bosni, koje obrađujemo, desetak građevina podiгоše Sokolovići.

Mehmed-paša Sokolović, diplomata i državnik, djeluje aktivno na kulturnom polju, angažujući sredstva za podizanje javnih objekata razne vrste širom carevine. Do danas niko nije pokušao da napravi spisak svih njegovih zadužbina, koje su bile razasute po Carigradu, Edirni, Halepu, Medini, Bečkereku, Sofiji, Beogradu, Bosni... U svom rodnom mjestu podigao je džamiju, mek-

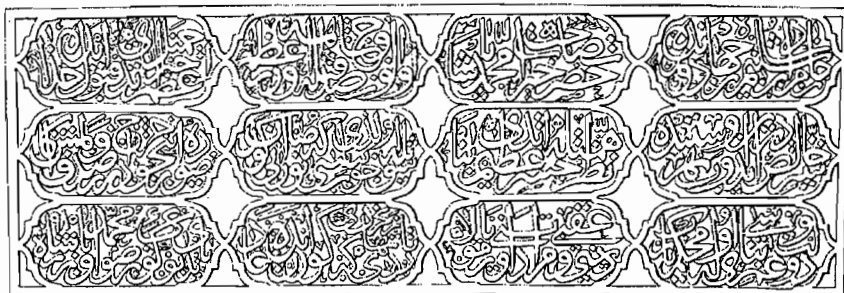


Najstariji poznati crtež višegradskog mosta, objavljen u »Allgemeine Bauzeitung« 1873. godine. Na sredini mosta vidi se objekat stražarnice.

teb, musafirhanu, vodovod.²⁵⁷ Smatramo da je time želio da ostavi spomen o sebi u svom rodnom kraju. Istovremeno, u Višegradu, koji je dotada neznatno naselje, ali je zbog naprijed analiziranih razloga za državu bio osobito važan, on diže ne samo most već i niz drugih objekata od značaja za razvoj jednog mjesta. Prije svega, ovdje nastaje karavan-saraj i imaret na desnoj obali Drine u blizini mosta, koji je sigurno bio veoma prostran, jer nam o njemu Evlija Čelebija daje upravo fantastične podatke: ističe da je velik kao kakva tvrđava i da u njega može stati 10.000 deva, konja i mazgi.²⁵⁸ Bez obzira na činjenicu da je Evlija u ciframa pretjerivao, sama njegova zadivljenost pred ovim objektom dokaz je da se radilo zaista o kvalitetnoj i velikoj građevini, građenoj od kamena. Narod ga je nazivao »kamenitim hanom«; bio je sagrađen prije 1566, a porušen 1914. Nešto niže od karavan-saraja, s donje strane

²⁵⁷ O Sokoloviću vidi literaturu u Naše starine I, str. 183.

²⁵⁸ Evlija Čelebija, str. 260.



Stariji natpis s višegradskog mosta

mosta podigao je hamam, izgrađivši za njega i posebni vodovod. Pretpostavlja se da je hamam propao 1806. godine. Za isti vodovod bilo je vezano i više javnih česmi u Višegradu. Da bi osigurao održavanje svojih objekata, podigao je u višegradskoj čaršiji i veći broj dućana, koji su odavno propali, a najvećim dijelom u požaru 1806. godine.²⁵⁹

Sokolovićeva ćuprija na Drini sigurno je njegova najznačajnija zadužbina u Bosni, jedina koja je još preostala u svom prvobitnom obliku, iako je u dva navrata bila rušena i rekonstruirana.

Mišljenja smo da je Sokolović u našim krajevima sagradio tri, eventualno četiri, ili čak pet mostova: na Drini u Višegradu, Arslanagića most u Trebinju, Vezirov most u Podgorici (Tito-grad), most na ušću Žepe, a možda i Kozju ćupriju u Sarajevu. Za prva tri smatramo da su dokazi prilično jasni, dok za posljednja dva postoji dovoljno indicija da su barem jedan ako ne i oba, također, njegove zadužbine.

Višegradski most gradio je najveći turski graditelj Kodža Mimar Sinan, o čijim mnogobrojnim objektima postoje dva popisa sa izvjesnim razlikama, no u

oba popisa je ovaj objekat naveden. Isti mu je graditelj bio podigao i saraj u Višegradu ili Sokolovićima i skloni smo da pretpostavimo da se tu radi, zapravo, o njegovu ranije spomenutom karavan-saraju. Inače je Mimar Sinan, kao dvorski arhitekt i vrhovni graditelj u Turskoj, bio angažovan i na drugim njegovim zadužbinama, posebno u Carigradu.

Činjenica da je ovaj most, s jedne strane, zadužbina jednog od najvećih državnika svoga vremena a, s druge strane, djelo jednog od najvećih arhitekata svjetske historije arhitekture daje ovom objektu izvanrednu kulturno-historijsku vrijednost, koja do danas kod nas nije dovoljno naglašena, ali koja, objektivno, ovaj most stavlja u svjetskim razmjerama daleko iznad sličnih objekata kod nas i u svijetu; njegov značaj ravan je značaju objekata najvećih renesansnih majstora Italije – jednog Bramantea ili Mikelandela.

Most je nastao u periodu od 1571. do 1577. godine. O ovome govore dva natpisa na portalu mosta, koji su, koliko se zna, dva puta propadali i bili ponovo obnovljeni.

Gornji, tzv. stariji natpis, sastoji se iz devet stihova na turskom jeziku, napisan pismom talik i isklesan na kamenoj

ploči veličine 70 x 96 cm. Njegov tekst glasi:

آصف دوروزمان حضرت محمد پاشا
که جهان بولدی آنک زان شریفه شرف
صرف ایدوب مالی خیراته رضاء الله
خیرایچون ویریلان امواله دیرکسه سوف
صاغ ایکن سیم وزدین صرف خیران ایتدی
بیلدی آثاریدر هرکسه خیر خلف
بوسنه ده نهر درین اوزره بابوب جسرکبو
بیلدی اول صویکه اوستنده کورون صف
بویره بر نهر عمیق وجریانی محکم
صویکه اوستنده بناسنی ایدو بیلماند سف
عون حقوله ولی حضرت پاشا ایستدی
کندینک نامنی اکدر مغه خیریه نفق
یایدی برکوبری که عالمده نظیری بوقدر
بویره خیره ویریلان ماله مقین دیمه تلف
اوهرین حضرت صفدن آتی باقی اولان
کوفی خیریه که کوردمیه عمرنده اسف
کودوب اتمان نهادی دیدی آخاتاریخ
بارکه الله عجب جسرکبیر الطف
۹۷۹

Prevod:

»Gospodin Mehmed-paša, Asaf
svoga vremena,

Čijom uzvišenom osobom svijet je
našao slavu,

Potrošio je svoj imetak u zadužbine
radi božjeg zadovoljstva,

Niko neće reći za imetak koji se troši
u zadužbine da je rasipanje.

Za života je utrošio zlato i srebro za
podizanje opštekorisnih objekata,

Bio je svjestan da su svakome nje-
gova djela najbolje potomstvo.

U Bosni, na rijeci Drini sagradi veliki
most,

I od svodova na toj rijeci napravi
redosljed.

Na takvoj dubokoj i snažnoj rijeci
Preći ne moguše ništa sagraditi.

Božjom pomoći, osnivač, gospodin
Mehmed-paša učinio je

Da se njegovo ime spominje s
poštovanjem i blagodarnošću.

Podigao je most, kojem na svijetu
nema ravnog.

Nemoj reći da je propao imetak koji
se troši u ovako dobro djelo.

Nadam se u Svevišnjeg Boga da će
njegovom osnivaču

Dani sretno prolaziti i da u životu
nikad tugu neće osjetiti,

Nihadi, videći dovršetak (mosta),
reče mu kronogram:

"Neka Allah blagoslovi divni, veliki i
najljepši most!"

Godina 979.«

Ispod teksta natpisa je, kako vidimo, brojka označena godina kronograma, a pored toga je izražena i u ebczadu, što proizlazi iz zbira brojčane vrijednosti slova zadnjeg polustih: $3b = 6 - 3a = 3 + 3r = 600 + 2kj = 40 + 3l = 90 + h = 5 + a$ (ajn) $= 70 + 2d = 6 - s = 60 + j = 10 + t = 9 + f = 80$. Ukupno: 979 (Počinje 26. V 1571 – 13. V 1572).

Mlađi natpis sa višegradskog mosta



²⁵⁹ H. Kreševljaković, Banje u Bosni i Hercegovini, str. 70.

Donji, tzv. mladi natpis, ima 12 polustihova na turskom jeziku i isписan je vrlo kompliciranim arapskim dželi-sulus pismom na kamenoj ploči veličine 79 X 206 cm. Tekst ovog natpisa glasi:

خان مراد بن سليم شاه جهان دورنده
حضرت صاحب خيرات محمد پاشا

اولوب اوچ شاهه صداقتله وزير اعظم
اعظم خير جميل ابدى قبول ايدى خدا

نيتن خالص ايدوب نيز درين اوستنده
نظرهتله جبرى عظيم اسدى بنا

شويله خوب اولدى بناسى كه كورن آيى مانور
موده براينچو در اولمش صدى چرخ آغا

دولت دمري بناسى اوله محكم يارب
دنى ربعى مرادنى وىر يا مولاه

ددى تاريخى نهادى كه كورن ايدى دعا
يا پدى بوكوپرى صواوزره محمد پاشا

۹۸۵

Prevod:

»Za vladavine vladara svijeta Murad-hana, sina Selimova,

Dobrotvor, gospodin Muhamed-paša,

Koji je trojici vladara s očanošću služio kao veliki vezir,

Napravi najveću zadužbinu, nek mu je Bog primi.

U iskrenoj namjeri sagradi svojim poduzetnim duhom veliki most na rijeci Drini.

Građevina mu ispade tako lijepa da onome ko je vidi

Čini mu se kao da na vodi stoji zrno bisera, a nebeski svod da mu je školjka.

Bože daj da zgrada njegove sreće i života bude čvrsta!

Ispuni mu, bože, sve želje na ovom i onom svijetu!

Nihadi mu reče kronostih, neka ga blagosilja ko ga vidi:

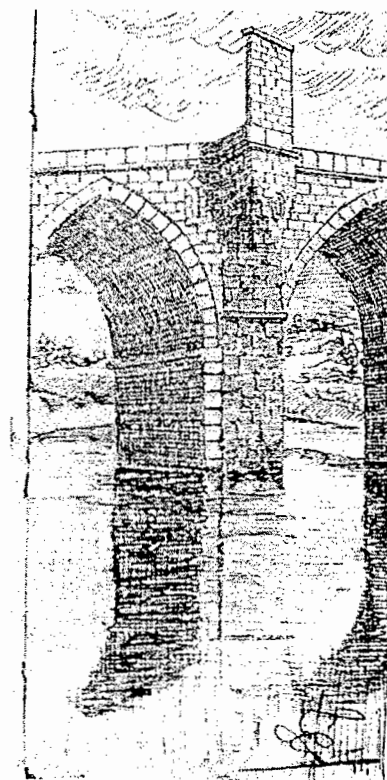
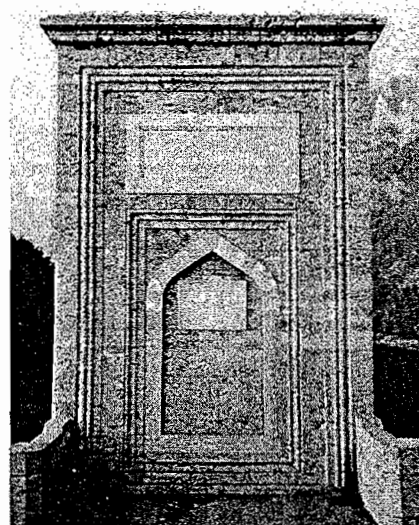
"Muhamed-paša sagradi ovaj most preko vode!"

Godina 985.«

I kod ovoga kronograma je godina ispisana brojkama ispod teksta natpisa, a sadržana je, također, i u brojčanoj vrijednosti slova zadnjeg polustihova, kako nam to pokazuje ovaj zbir: $3j = 30 + 5$
 $a \text{ (elif)} = 5 + 4b = 8 + 2d = 8 + 4v = 24 + kj = 20 + 2r = 400 + s = 90 + z = 7 + h = 5 + 2m = 80 + h = 8 + \text{š} = 300$.
Ukupno: 985 (Počinje 21. III 1577 – 9. III 1578).

Kod ovih natpisa opaža se čudan kronološki, sadržajni i logički anahronizam. Naime, kod tzv. starijeg natpisa, koji bi trebalo da označava dovršenje mosta, stavljena je godina početka grad-

Portal višegradskog mosta sa starijim natpisom gore i mlađim dole. Stanje danas.



Portal na mostu gledan sa uzvodne strane – crtež iz 1889. g.

nje, odnosno 979 hidž. godina, dok kod tzv. mlađeg natpisa, odnosno natpisa koji treba da označava početak gradnje, nalazimo hidžretsku 985. godinu.

Međutim, kada pažljivo razmotrimo stilizaciju oba natpisa, dolazimo do uvjerenja da se ovdje radi o zamjeni zadnjih stihova, odnosno samo polustihova (misra), koji treba da nam daju datume početka i dovršetka gradnje mosta. Ovi anahronizmi se mogu otkloniti na taj način da se polja na kojima su bili isklesani zadnji stihovi oba natpisa zamijene, tako da se predzadnje polje tzv. starijeg natpisa stavi na mjesto predzadnjeg polja tzv. mlađeg kronograma, i obrnuto. Na ovakvo rješenje upućuje nas i smisao koji dobivamo

ovakvom zamjenom. U tom slučaju bi zadnji stih tzv. starijeg natpisa glasio:

»Nihadi mu reče kronostih, da ga blagosilja ko ga vidi:

»Neka Allah blagoslovi divni, veliki i najljepši most!»

Godina 1571/72.«

Zadnji stih tzv. mlađeg natpisa glasio bi:

»Nihadi, videći dovršetak (mosta), reče mu kronogram:

»Muhamed-paša sagradi ovaj most preko vode.«

Godina 1577/78.«

Oba natpisa na Sokolovića mostu mogla su nastati u vrijeme kada je most bio dovršen, te prvi natpis označuje datum udaranja temelja mostu, a drugi datum njegova dovršenja. Kako je moglo doći do zamjene kronostihova, opširnije je objašnjeno u posebnoj radu M. Mujezinovića. »Obnova natpisa na Sokolovićevu mostu u Višegradu.«²⁶⁰

Natpise na višegradskom mostu spjevao je pjesnik Nihadi iz Sarajeva.

Ne znamo kada je nastala zamjena polustihova u natpisima, možda već pri prvoj izradi natpisa poslije završetka gradnje, a svakako prije 1660, kada je kroz Višegrad prošao Evlija Čelebija, koji je natpise prepisao onako kako smo ih naprijed donijeli i kako su na objektu i u novije vrijeme rekonstruirani.

Kao pripremu za gradnju objekta, Sokolović je podigao svoj imaret u Višegradu, u kome su se radnici hranili u toku rada, a i poslije završetka mosta.

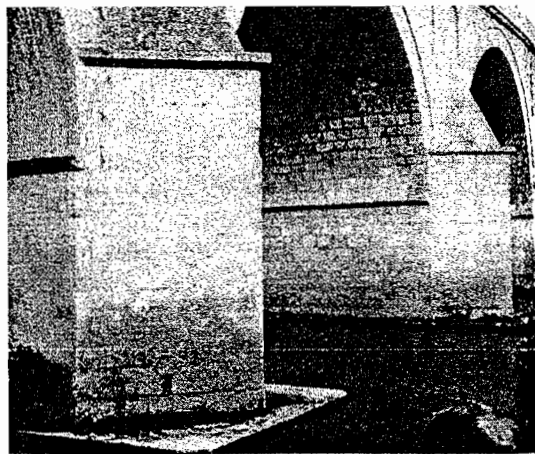
Prvi akt koji govori o organizaciji posla u vezi sa gradnjom mosta, i to u vezi sa pravno-kupoprodajnim od-

²⁶⁰ M. Mujezinović, Obnova natpisa na Sokolovićevu mostu u Višegradu, Naše starine I, str. 183–188.

nosima, potječe iz 983 (1575) godine, dakle iz vremena kad je objekat bio već u gradnji, a u novije vrijeme našao ga je i obradio Osman Sokolović. Akt je upisan u sidžilu višegradskog kadiluka iz te godine i predstavlja zanimljiv dokumenat o prilikama u vrijeme nastanka ovoga mosta.

Akt registrira ugovor o prodaji zemljišta potrebnog za dovršetak mosta, a prodaju vrše privatne stranke čiji se posljed nalazio na mjestu koje je bilo potrebno za realizaciju objekta. Prevod akta glasi:

»Povod pisanju u sudski protokol je ovaj: Pristupivši pred uzvišeni šerijatski sud i pred ahmedijski divan – neka je božji blagoslov na njemu – stanovnici varoši Višegrada, i to Svjedana, kći Nikolina, i Manda, nemoćna starica, u prisutnosti visokog carskog čauša Mustafe, neka mu se moć poveća, koji je određen i postavljen za povjerenika za izgradnju mosta u Višegradu, iznesoše svoju namjeru, i to dragovoljno i bez prisiljavanja, te izjaviše i očitovaše sljedeće: Unutar spomenute varoši naše mulkovno kućište (zemljište pod zgradom), omeđeno je i poznato, te s jedne strane graniči gradilištem Cvjetka, sina Markova, s druge strane, suhim dijelom mosta i putem kojim se ide kući Mustafinoj, a s treće javnim putem; zatim naše omeđeno mulkovno zemljište »Bostan«, u susjedstvu poznato, a koje graniči kućištem sina Radoslava, s druge strane rijekom Drinom, a sa treće javnim putem...(ovdje malo oštećeno i nečitko) prodadosmo uglednom među svojim vršnjacima Mustafa-čaušu, neka mu se poveća moć, za sedam stotina sada kolajućih akči i primismo spomenuti iznos. Rekavši tako jakom i jasnom šerijatsko-pravnom izjavom, spomenuti



Detalj uzvodnog izgleda sa bazama i trokutastim završecima stuba, te naglašenim početkom lučne konstrukcije

prisutni Mustafa-čauš prihvati i potvrdi sve njihove izjave, kako su ih navele, pa se sudski presudi o valjanosti kupoprodajnog ugovora i izdade ova isprava, u kojoj je utvrđen tok pravovaljanog sudskog postupka, onako kako se zbilo.«

Datuma i potpisa nema, a godina je utvrđena na osnovu ostalih podataka i zabilješki u istom protokolu.

O samoj gradnji mosta, izuzev ovog dokumenta, dvaju natpisa i činjenice da je uvršten u oba popisa radova Mimara Sinana, nema drugih podataka. Međutim, blizu 400 godina postojanja ovog objekta puni su intenzivnih zbivanja, vezanih kako za samo njegovo održavanje i opravke tako i za društvene prilike u ovom kraju, u kome je most bio jedan od najvažnijih komunalnih objekata.

Prvi spomen o opravkama na ovom mostu nalazimo u putopisu Evlije Čelebije, koji navodi da je nekom prilikom, usljed velike poplave, rijeka Drina srušila jedno okno mosta, pa je vakuf za njegov popravak utrošio 77.000 groša.²⁶¹ Koliko je ova cifra tačna, teško je ispitivati. Što se pak tiče vremena ove

²⁶¹ Evlija Čelebija, str. 260.

prve opravke, iznijecemo jednu pretpostavku O. Sokolovića. On je našao na koricama neke knjige bilješku koja govori da je godine 1035 (1625) rijeka Drina u Foči bila toliko nadošla i razlila se da je Čehotinu natrag suzbila i da su stvari iz pojedinih kuća spasavane lađama. Autor misli da je ova ista poplava, s obzirom na jačinu i snagu stihije i s obzirom na godinu u kojoj se događa, mogla izazvati i oštećenja na višegradskom mostu o kome govori Evlija Čelebija.²⁶² Dodajemo ovome mogućnost da je i portal bio tada oštećen i da je tom prilikom napravljena zamjena završnih stihova natpisa.

Da li je bilo kakvih radova na ovom mostu, izuzev pomenutog, do početka XIX vijeka, nije nam poznato. Razumljivo je, međutim, da su sitniji zahvati radi održavanja morali da se obavljaju, a u tu svrhu su postojala i obezbijedena sredstva Sokolovićeve vakufa.

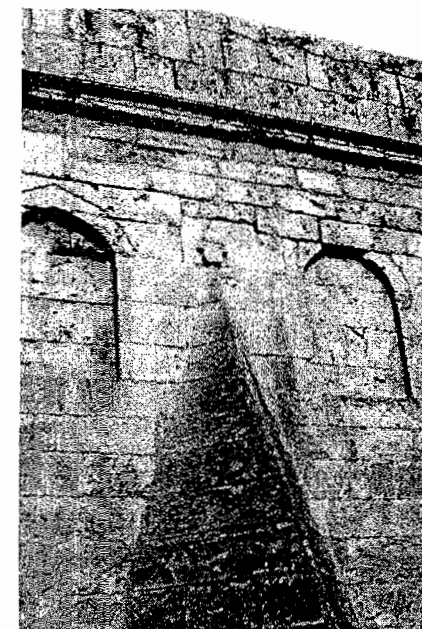
U burnom periodu I srpskog ustanka, kada je most imao izvanredno veliki strateški značaj, približno na njegovoj sredini, upravo nad stubom na kome se nalaze njegovi dekorativni arhitektonski elementi – portal sa natpisima i sofa – podignuta je neka vrsta kapije sa kulom, kućicom od hrastova drveta, koja je služila kao stražarnica na mostu. Kapiju su sa obadvije strane zatvarala teška vrata, i tako sprečavala nekontrolisani prelaz preko mosta. Tu je stajala vojnička straža i carinici, odatle se vodio nadzor nad putnicima i robom. Tek 1886. god. ova kula, tada već sasvim trošna, skinuta je. »Dobro učiniše što ukloniše tu kućicu, koja nimalo nije ukrašavala ovu lijepu staru građevinu« – pisao je Kosta Herman.²⁶³

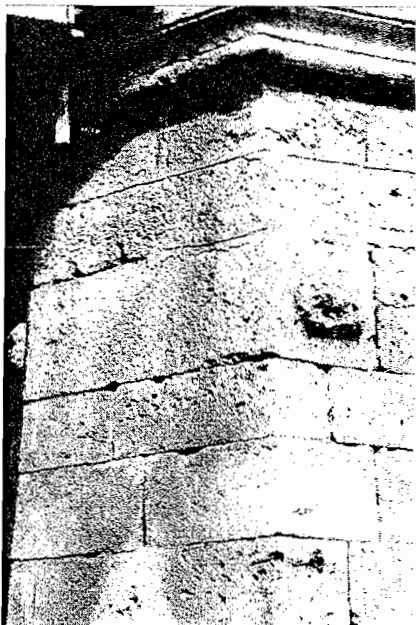
²⁶² O. Sokolović, Jedan dokumenat o gradnji čuprije na Drini, str. 5.

²⁶³ K. Herman, Čuprija u Višegradu, GZM I, str. 79.

U međuvremenu desila se i jedna značajnija opravka stubova mosta, kao i same kule na mostu. Bilo je to godine 1873, a za opravku radnu snagu je dao narod, dok je ostale troškove snosila državna blagajna. Za opravku je odobreno 193.748 groša. Pripreme za ove radove počele su još 1867. godine, kada jednim dopisom, upućenim na bosanski vilajet, tadašnji višegradski kaimakan: Ismail Hakija saopćava da su u Višegrad stigli vilajetski tehnički stručnjak Linardić i službenik Murat-efendija, pa traži da se za opravku sve pripremi i pruži potrebna pomoć od vlade. Posebno napominje da su spomenuta dvojica dovršili »santrače«

Između dva »slijepa prozora« istaci stubova završavaju plastičnom dekoracijom u obliku stiliziranog ljljana





Lijevi uzvodni ugao mosta sa plastičnim dekoracijama

(skele?) za opravku ćuprije i otišli put Sarajeva.²⁶⁴

Vrlo kritična situacija za opstanak Sokolovićeva mosta, a ujedno dokaz solidnosti ovog objekta, bila je poplava Drine u jesen 1896. godine, kada sva mjesta uz Drinu i Lim, od Foče i Priboja do Bijeljine u Posavini, doživješe katastrofu. Dana 9. i 10. novembra poplava je dostigla svoj vrhunac izdigavši se u Višegradu za punih 15,40 m iznad normale. Sokolovićev most bio je potpuno u vodi, koja se prelijevala za čitavih 1,60 m iznad kolovoza na najvišoj tački mosta. No idućeg dana, tj. 11. novembra ujutro, voda je počela opadati i na iznenađenje građana most se pojavio

²⁶⁴ Bejtović, Sokolovićev most na Drini u Višegradu, Kalendar Narodna uzdanica XIII, str. 163.

čitav iz vode. Bujica mu je odnijela jedino korkaluk, i to po cijeloj dužini, s obje strane, pa je poslije toga nadomješten zidićem od nepravilnih komada kamena, debljine cca 40 cm i visine oko 1 m.²⁶⁵

Tokom vremena, a posebno, možda, zahvaljujući ovoj poplavi, temelji mosta bili su okrnjeni i potkopani, pa je godine 1911. došlo do njihova renoviranja i dovođenja u ispravno stanje zajedno sa još nekim opravkama na stubovima mosta. Ovom prilikom izvršena su detaljnija ispitivanja temeljenja i načina njihove rekonstrukcije, pa su nam ti tehnički elaborati djelomično do danas sačuvani.

Sokolovićev most, koji je odolio najsnažnijim vodenim stihijama, bio je žrtva rušilačkih akcija u oba svjetska rata. Austrougarska vlast računala je sa strateškim značajem ovoga mosta u eventualnom sukobu sa Srbijom, pa je već negdje oko 1911 izvela u mostu minske komore, o čemu nam govori Robert Michel. U septembru 1914. godine Austrijanci se povlače iz Višegrada u pravcu Rogatice i tom prilikom dižu u zrak jedan stub Sokolovićeva mosta da bi onemogućili napredak srpske vojske. U jesen iduće godine srpska vojska, prisiljena da se pred austrijskom navalom povlači natrag u Srbiju, iz istih je razloga eksplozivom porušila još jedan stub mosta. Ovom prilikom bili su upropašteni treći i četvrti stub, računajući od lijeve strane, i tri luka koja su se na njih oslanjala. Ubrzo su Austrijanci dobavili materijal i postavili željeznu konstrukciju, koja je omogućila da se obavlja saobraćaj preko oštećenog dijela. Privremena željezna konstrukcija stajala je na porušenom dijelu sve do

²⁶⁵ Isti, str. 163.

pred II svjetski rat. U vremenu 1939.–40. godine izvršena je obnova tog dijela mosta. Projekat rekonstrukcije izrađen je kod bivše Banske uprave u Sarajevu, a izvedba je povjerena preduzeću Adam Till iz Sarajeva. Za obnovu je upotrijebljen kamen iz istog kamenoloma iz kojeg je korišten kamen i za gradnju objekta, tako da je most dobio u potpunosti prvobitni izgled. Ovom prilikom su rekonstruisana i oba uništena natpisa na osnovu dijelova sačuvanih u Zemaljskom muzeju u Sarajevu. Ukupni trošak iznosio je 2,082.929 dinara.

U II svjetskom ratu 1943. godine most je ponovo razoren iz strateških razloga, i to na istom mjestu gdje i prvi put, ali ovaj put u znatno većoj mjeri. Porušeni su treći, četvrti, peti i šesti stub, sa pet lukova. I opet je postavljena provizorna željezna konstrukcija da bi se saobraćaj mogao nekako odvijati.

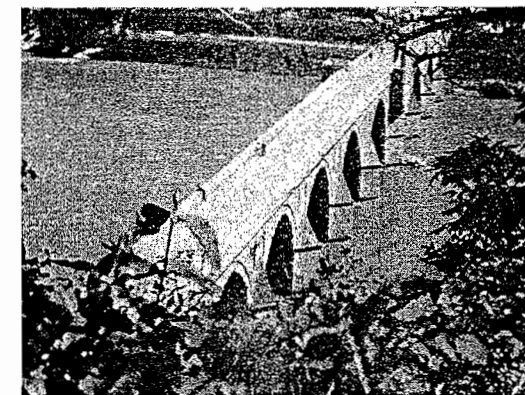
Godine 1949. započinje obnova ovog mosta. Projekat je izradio inž. Veber u Zemaljskom projektantskom zavodu BiH. Kao podloga za izradu projekta služio mu je grafički snimak inž. Milivoja Frkovića iz godine 1922/23. Osnovna koncepcija pri izradi projekta težila je rekonstrukciji objekta koja bi u arhitektonskim detaljima i u materijalu bila što je moguće vjernija i što bolje usklađena sa ostacima iz ranijih vremena. Pri tome je jezgra obnovljenih stubova predviđena i izvedena od betona, dok su svodovi i obloga stubova i čeonih zidova rađeni sedrom iz majdana Banje, odakle je i u doba gradnje uziman materijal. Na gornjim površinama svodova i stubova date su savremene izolacije, izvedene cementnim malterom i asfaltom, a sam kolovoz izveden je od granitne kocke. Izvedba je

povjerena Građevinskom preduzeću »Trasa« iz Sarajeva, pa su radovi započeli još iste godine. Do maja 1951. bili su završeni prvi, treći, četvrti i peti stub, te tri svoda. Kasnije radove preuzima Građevinsko preduzeće »Put« iz Sarajeva, koje je ovu rekonstrukciju privelo kraju. Radovima na gradilištu rukovodili su inž. Sorokin, kao šef gradilišta, i Marko Zrinušić, poslovođa. Ovaj poslovođa bio je zaposlen na istom objektu i pri njegovoj prethodnoj restauraciji 1939/40. godine.

Jedan dio materijala izvučen je iz vode za vrijeme niskog vodostaja da bi se ponovo ugradio u most, dok je drugi pripreman u kamenolomu Banja, odnosno na samom gradilištu.

Arhitektonskim detaljima, kao što su portal, sofa i ograda, posvetilo se dosta pažnje, naročito od strane arhitekata konzervatora, koji su saradivali na ovoj rekonstrukciji. Pri tome je naročiti problem predstavljala ograda mosta, koja je u prvobitnom stanju bila izvedena od vertikalno nasadenih kamenih ploča (korkaluk), a poslije velike poplave zamijenjena zidićem od lomljenog

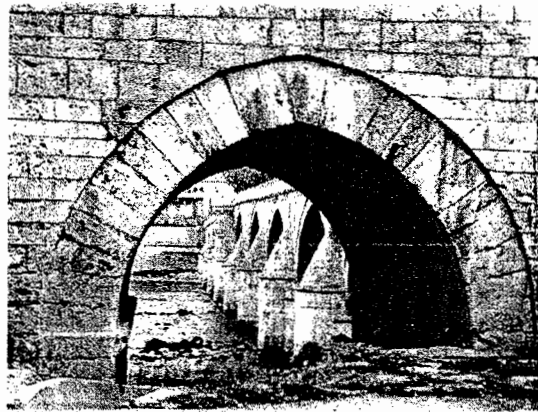
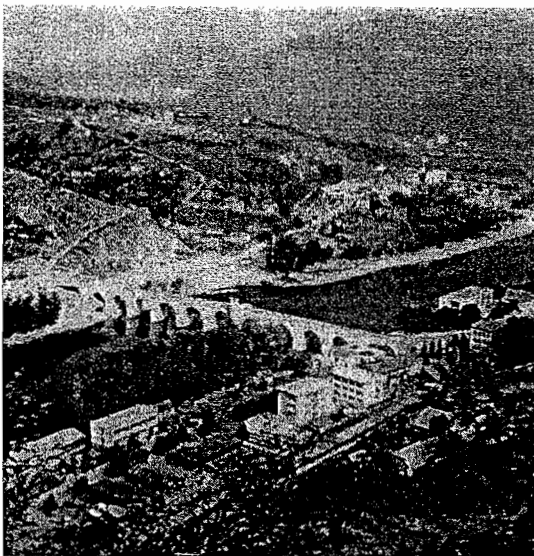
Na Drini ćuprija – danas



kamena. Projekat rekonstrukcije predviđao je ponovno ogradu od lomljenog kamena, kakvu su bili postavili Austrijanci, dok su se konzervatori zalagali za stari turski način izvedbe ograde. Konstatiralo se, međutim, da je korkaluk nepovoljan i preslab za moderna vozila, pa je kao kompromisno rješenje prihvaćena oграда od tri sloja pravilno priklesanih sedrenih kvadera, dakle od istog materijala od kojeg je izgrađen cijeli most i približno u istim formatima kamenih blokova. Ovakva oграда izvedena je po cijeloj dužini mosta, a ostaci austrijske ograde potpuno su uklonjeni. Ujedno su uklonjeni i ostaci jednostavnog vijenca iz austrijskog vremena i nadomješteni vijencem s profilacijom kakvu imaju originalni sačuvani dijelovi.

Prije postavljanja novog kolovoza od granitnih kocaka ispod kolovoza pro-

Most Mehmed-paše Sokolovića sa širom okolinom



Ritam nizvodnih poligonalnih završetaka stubova, gledan kroz otvor svoda prilazne rampe

vedeni su telefonski i električni vodovi, koji su ranije išli preko mosta.

Krajem 1952. radovi na mostu su privođeni kraju. U septembru je već demontirana čelična konstrukcija. U završnoj fazi dizao se portal, čiji su dekorativni elementi iz mramora izvedeni u Sarajevu u klesarskoj radionici Ivana Vrleca, a na osnovu rekonstrukcionih nacрта za natpise i okvire koji su pripremljeni u Zemaljskom zavodu za zaštitu spomenika kulture Bosne i Hercegovine.

Ukupni troškovi na ovoj rekonstrukciji iznosili su oko 60 miliona dinara.

Već u toku rekonstrukcije mosta postavljalo se pitanje savremenog osvjjetljenja objekta i predlagana neka rješenja. Tek nekoliko godina kasnije došlo je do realizacije rasvjete, i to na taj način da su se u ogradu, sa jedne i druge strane, ugradile male zastakljene niše sa rasvjetnim tijelima. Na taj način je kolovoz nisko osvijetljen, bez bilo kakvih stršćih rasvjetnih elemenata.

Pri rekonstrukciji puta koji vodi preko mosta godine 1960. došlo je do jednog važnijeg ustupka. Lom na prelazu sa mosta na rampu na lijevoj obali postao je za savremena vozila veoma nepogodan, pa je na lijevoj obali, u produžetku osovine mosta, otvorena oграда i u nastavku postavljena lagana betonska ploča, preko koje je most povezan sa pristupnim putom.

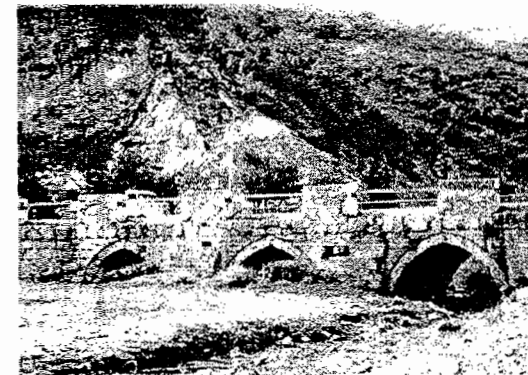
Ovom rekonstrukcijom prvenstveno je zadovoljena saobraćajna potreba u našoj međugradskoj prometnoj mreži, no njena kulturna vrijednost leži u sinhronom nastojanju da se temeljito i pedantno restaurira jedan od najznačajnijih spomenika kulture turskog perioda. Možemo žaliti što nam centralni dio mosta nije original već kopija, ali je ovo svakako ispravan restauratorski pristup za razliku od zahvata na nekim drugim mjestima, gdje je praktičistički momenat prevagnuo i odveo ka totalnom zanemarivanju kulturno-historijskih vrijednosti (npr. Konjička ćuprija).²⁶⁶

Impresije starih autora

Most Mehmed-paše Sokolovića bio je, bez sumnje, najvrednija građevina svoje vrste na najvažnijem putu osmanlijskog carstva prema Evropi. Zato su preko njega prolazili bezbrojni putnici, među kojima je i velik broj onih koji su znali ne samo da dožive njegove estetske vrijednosti nego i da svojim bilješkama izraze svoje divljenje i zanos.

Poetične vizije pjesnika Nihadija uklesane su na samom mostu, i, bez sumnje, izraz su oduševljenja pred tek dovršenim djelom, a naročito kad ga upoređuje sa zrnom bisera u vodi, ko-

²⁶⁶ O mostu u Konjicu vidi posebno poglavlje.



Svodovi pod pristupnom rampom na lijevoj obali Drine

jemu je nebeski svod školjka. Za Nihadija ovo je »divni, veliki i najljepši most«.²⁶⁷

Ne želeći da citiramo svaku bilješku, što bi nas predaleko odvelo, zadržaćemo se samo na nekim najkarakterističnijim. Evlija konstatujući da u Višegradu, na rijeci Drini, postoji veliki most na jedanaest okana, svoju impresiju izražava uporedbom da mu je svaki pojedini svod kao zvijezde Kumova Slama. »Čovjek koji se razumije u arhitekturu i građevinarstvo ostaje zapanjen i zadivljen gledajući taj most«.²⁶⁸

Fra Jukić, kome ništa tursko nije valjalo, opisujući ovaj dio puta, spominje »plahoviti Drin, rijeku, i na njoj glasovitu ćupriju«, pa je toliko impresioriran da je vidi »na 24 svoda« i kaže da je to djelo »ne samo tvrdoće već i poradi umjetnosti glasovito...«.²⁶⁹

Edmond Stix je prvi evropski građevinski stručnjak koji je dao ocjenu ovoga objekta: »Veličanstvenoj ćupriji u Višegradu moramo se diviti kad po-

²⁶⁷ Vidi str. 147.

²⁶⁸ Evlija Čelebija, str. 261.

²⁶⁹ F. Jukić, Putopisi, str. 121-2.

mislimo da tadašnji graditelji ne poznavahu ona tehnička pomagala koja nam danas olakšavaju izvođenje najtežih gradnji. Starija je, doduše, ćuprija mostarska, sagrađena 1566. godine, ali je daleko ljepša i veličanstvenija ona u Višegradu.²⁷⁰

Otto Blau, austrijski diplomata, koji je proputovao Bosnu i Hercegovinu nešto prije okupacije, konstatuje da je most preko Drine vanredno lijep monument, na jedanaest svodova, i da ga je sagradio Mehmed-paša Sokolović, prema jednom natpisu na stražarnici.²⁷¹

Kosta Herman piše o ovom mostu na našem i na njemačkom jeziku u domaćim novinama i časopisima, u naučnim publikacijama koje izlaze u Beču, donosi crteže, prepise i prevode natpisa, bilježi narodne predaje o Mitru i Radi neimaru.²⁷² Hermanova istraživanja u vezi sa ovim mostom očito su kasnije poslužila Robertu Michelu, koji je u svom ranije spomenutom radu donio prevod jednog od natpisa na njemačkom, kao i prevod pjesme o Mitru neimaru, dobro prepjevanu u desetercu.²⁷³ O mostu govore i Philipp Ballif u djelu *Das Strassenwesen in Bosnien und der Herzegovina* (Wien, 1903), H. Renner u djelu *Durch Bosnien und Herzegovina kreuz und quer* i Joh. Kellmer u članku *Baukunst*, u djelu *Bosnien und Herzegovina im Wort und Bild*, kao i čitava plejada domaćih autora, počev od kraja prošlog vijeka pa do danas.

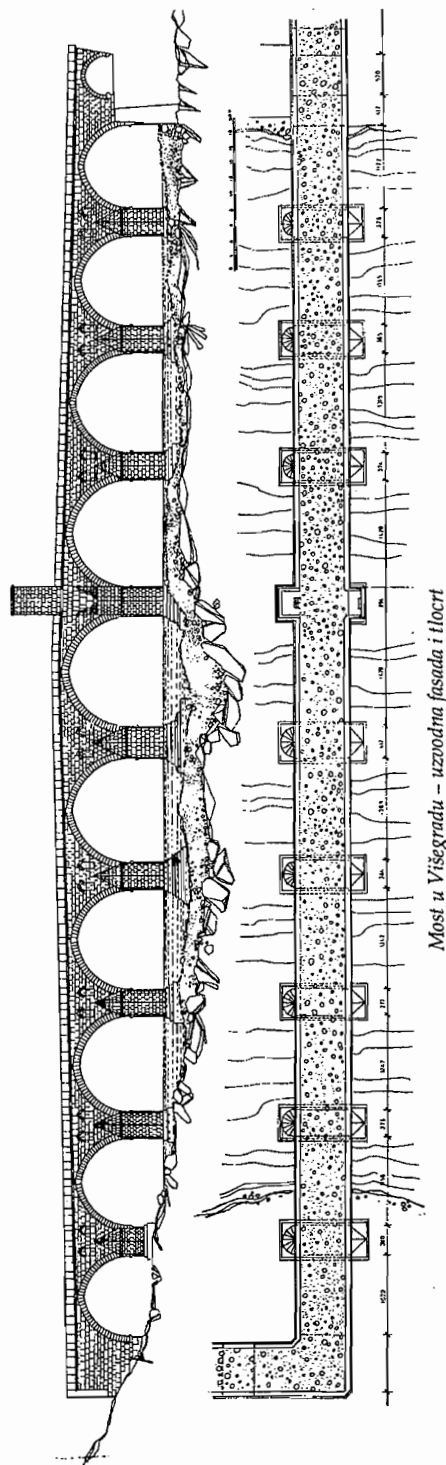
Autori novijeg vremena često su donosili i ilustrativni materijal, a prvi dobar crtež ovog mosta pojavio se 1873.

²⁷⁰ E. Stix.

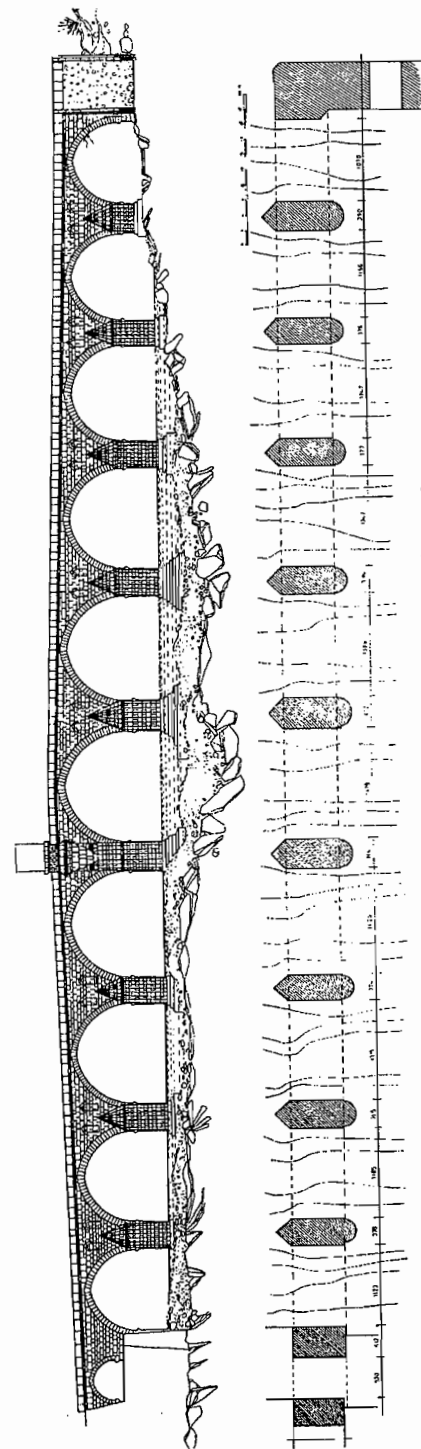
²⁷¹ O. Blau, *Reisen in Bosnien und der Herzegovina*.

²⁷² K. Herman, *Ćuprija u Višegradu*, str. 79–83.

²⁷³ R. Michel, *Fharten Alte Brücken*, str. 20–29.



Most u Višegradu – uzvodna fasada i tlocrt



Most u Višegradu – nizvodna fasada i horizontalni presjek kroz stubove

god. u bečkom časopisu *Allgemeine Bauzeitung*, u radnji Geigera i Lebreta: *Studien über Bosnien, Die Herzegowina und die Bosnische Bahnen*.²⁷⁴

Arhitektura višegradskog mosta

Rifki Melül Meric²⁷⁵ nabrajajući objekte koje je sagradio Mimar Sinan, na osnovu dva sačuvana popisa sa izvjesnim razlikama, među mostovima na zadnjem mjestu spominje most velikog vezira Mehmed-paše u bosanskoj kasabi Višegradu, kao i Mehmed-pašin karavan-saraj u Bosni. Prema ovom popisu Mimar Sinan je sagradio sljedeće mostove:

- most u Büyük Çekmece,
- most u Silivri,
- Mustafa-pašinu ćupriju na Marici,
- Mehmed-pašinu ćupriju u Marmari,
- Odošašinu ćupriju u Halkalı-Pinarda,
- Kapu-aginu ćupriju u Harami-Deri,
- sultan-Sulejmanove mostove na putu za Gegbüze,
- Mehmed-pašinu ćupriju u Sinanlı i
- u kasabi Višegradu u Bosni most pokojnog velikog vezira Mehmed-paše.²⁷⁶

Očito su objekti u spisku poredani onim redom kojim su nastajali. Ako je ova pretpostavka tačna, onda je višegradski most posljednje Sinanovo djelo

²⁷⁴ Ova ilustracija objavljena je i u »Našim starinama« I, str. 177.

²⁷⁵ R. M. Meric, *Mimar Sinan Hayati*, str. 43.

²⁷⁶ Popisi Mimar-Sinanovih djela mogu se naći u sljedećoj literaturi: *Tezkiretul-ebniye*, Istanbul, bez godine; Mustafa Sai, *Tezkiretul-bunyan Qoca Mimar Sinan*, 1315; Hafiz Husein Aiwansarayi, *Hadiqatul-cevami* 1281; Montani, *Architekture ottomane*, 1873; Djelal Essad, *Constantinople*, 1909; Babinger, *Die Türkische Renaissance*, Beitr. z. Kenntnis d. Orients, 1914; Erseven, *L'art turc*, 1939.

ove vrste, u kome je sabrao sva svoja iskustva. Pošto je imao preko osamdeset godina kada je gradio ovaj objekat, u njemu je sumirao maksimum, pročišćen iz svih bogatih saznanja kojima je vladao. Koliko je on sam u toj realizaciji učestvovao, o tome je teško govoriti, a vidjeli smo iz sačuvanih dokumenata da se kao nadzornik poslova spominje jedan od čauša carskog dvora, a da se vidi koliko je postigao na njegovoj kvaliteti, citiraćemo riječi jednog bezimenog turskog historičara, za koga je most »vrlo tvrd i bolji i tvrdi od svih mostova u carstvu«. ²⁷⁷

Za osnovnu koncepciju mosta karakteristična su njegova dva dijela: jedan koji okomito na smjer rijeke premošćuje Drinu i drugi koji se pod pravim kutom spušta od kolovoza mosta niz lijevu obalu do terena. Ovakva koncepcija mosta neuobičajena je i ne znamo joj sličnog primjera, a mogla je nastati iz više razloga. Jedan od razloga leži, sigurno, u činjenici da je graditelj na lijevoj obali rijeke za svoju gradnju imao mnogo slabiji oslonac nego na desnoj obali, pa je zato našao rješenje u tome da dugačkom masivnom rampom stvori neku vrstu kontrafora protiv pritiska vodene stihije sa uzvodne strane. Drugi razlog, moguće, leži u činjenici da je graditelj, računajući na visoke vodostaje i poplave, želio da na lijevoj obali, gdje nije bilo naselja, ostavi oduška stihiji da se razlije mimo most, zaklanjajući njegov osnovni oslonac u rampi od neposrednog udara stihije. Glavnu konstrukciju mosta preko rijeke nosi devet velikih kamenih stubova, utemeljenih u relativno plitkom koritu rijeke i oblikovanih tako da su svojom

izduženom formom postavljeni u pravcu vodotoka, s tim da prema uzvodnoj strani imaju oštar završetak koji siječe valove i smanjuje pritisak stihije, dok su na nizvodnoj strani riješeni poligonalno. Širina ovih stubova kreće se oko 3,50 do 4 m, a njihova dužina oko 11,50 m. Upravo takva velika dužina stubova, koja se suprotstavljala pritisku sa uzvodne strane, osnovni je element stabilizacije građevine. Stubovi sa polovine visine građevine dobivaju piramidalne završetke, koji se oslanjaju na čeonu zidove približno u tri četvrtine visine objekta iznad normalnog vodostaja. Prelaz od vertikalnog dijela stuba u piramidalni naglašen je profiliranim vijencem, a završetak piramide jednim dekorativno stiliziranim kamenim cvijetom.

Na svojim krajevima kao oslonac mostu na desnoj obali služe dva podzida, koji obalu niveliraju u dva različita nivoa, da bi tu razliku savladali jednim manjim lukom, dok je na lijevoj strani oslonac riješen veoma masivnim uglovnim dijelom mosta, kojim prelazi u spomenutu rampu. Na opisanim stubovima počiva deset snažnih lukova nejednake širine, koji se kreću od 10,70 do 14,80 m raspona. Uz desnu obalu nalazi se jedanaesti luk, ispod koga kod normalnog vodostaja ne protiče voda i čiji je raspon manji od polovice najmanjeg raspona nad vodom.

Pod kamenom rampom napravljena su, također, četiri kamena okna, od kojih je najveće raspona 4,50 m, blizu samog ugla mosta, a ostala tri manja skoro pri kraju silaza. Od ovih su posljednja dva još krajem prošlog vijeka zatrpata pijeskom, dok kroz treće protiče potocić koji se ovdje ulijeva u Drinu. Lukovi mosta počinju približno

na dvije trećine visine vertikalnog stuba i oslanjaju se na profilirani istak. Ovo su, po obliku, klasični prelomljeni turski lukovi, a ekscentricitet centara zakrivljenosti je relativno mali (cca 1 m), pa se tako dosta približuju polukrugu. Ovakvi lukovi karakteristični su za klasičnu arhitekturu turskih mostova, čiji šiljati luk djeluje mnogo položitiije i vedrije nego, na primjer, gotički šiljati svodovi.

Ukupna dužina mosta iznosi 179,44 m, a sastoji se od sljedećih konstruktivnih veličina, počev od lijeve prema desnoj obali:

širina podzida rampe	8,00 m
prvi otvor	10,70 "
prvi stub	3,90 "
drugi otvor	11,56 "
drugi stub	3,76 "
treći otvor	12,74 "
treći stub	3,77 "
četvrti otvor	13,42 "
četvrti stub	3,84 "
peti otvor	13,88 "
peti stub	4,12 "
šesti otvor	14,80 "
šesti stub	3,94 "
sedmi otvor	14,20 "
sedmi stub	3,74 "
osmi otvor	13,19 "
osmi stub	3,65 "
deveti otvor	11,95 "
deveti stub	3,76 "
deseti otvor	11,23 "
donji podzid uz desnu obalu	4,12 "
jedanaesti otvor	5,20 "
ukupna dužina mosta	179,44 m

Silaz rampom dugačak je oko 120 m, a najveći otvor na ovom silazu ima raspon 4,50 m. Visina mosta na njegovoj najvišoj tački iznad normalnog vodo-

staja nad sredinom šestog otvora iznosi 15,40 m, a odatle se niveleta spušta u laganom padu prema desnoj i lijevoj obali i taj pad iznosi 25,6%. Širina mosta iznosi ukupno 7,20 m (9 aršina), od čega na ogradne zidove otpada po 60 cm, dok širina kolovoza ostaje 6 m. Ukupna širina rampe, uključivši ograde, iznosi 6,60 m. Debljina svodnih konstrukcija na najvećim rasponima iznosi 85 cm.

Čeonu zidovi mosta su minimalnom plastikom istaknuti ispred čeonih ploča svodova. Ove plohe čeonih zidova rađene su od precizno obrađenih horizontalnih slojeva sedrenih klesanaca, arhitektonski dopunjene sa po dvije plitke niše u obliku slijepih prozora iznad svakog stuba, izuzev šestog stuba, koji se produžava uz cijelu fasadu da bi nosio dva dekorativna elementa: sof u i portal. Prozori imaju proporcije i konture gornjeg reda džamijskih prozora, a diskretno naglašavaju ona mjesta na kojima, kod nekih mostova, dolaze olakšavajući otvori i nije isključeno da su u prvobitnoj konstrukciji ove čuprije naglašavali izvjesne kaverne, poput onih na mostarskom mostu.

Niveleta mosta na fasadama je ocrтана fino profiliranim vijencem, visine 30 cm, koji je na sebi nosio korkaluk, odnosno nosi današnju masivnu ogradu.

Šesti stub mosta, računajući od lijeve obale prema desnoj, posebno je interesantan po svojoj plastičnoj razrađenosti i završnim detaljima, i to kako na uzvodnoj, tako i na nizvodnoj strani. Na uzvodnoj strani sa trokutne osnove istaka stuba preko stepenasto izvedenih prelaza i istaka dolazi se do pravougaonog proširenja, koje je uokvireno vijencem u visini nivelete puta i sa koga se diže visoki slijepi portal za natpise o

²⁷⁷ Bejtlić, Sokolovićev most na Drini u Višegradu, Kalendar Narodna uzdanica XIII, str. 166.

gradnji, o kojima je naprijed bilo govora. Nizvodna strana stuba, s obzirom na svoju poligonalnu osnovu, riješena je nešto drugačijim stepenastim prelazima, ali, također, dovedena do pravougaonog osnova, koji je ispod glavnog vijenca dekorativno razrađen i dopunjen konzolicama, dok iznad vijenca nosi malu sofuzu za odmaranje, podignutu od kolovoza za dva stepena i uokvirenu kamenom klupom.

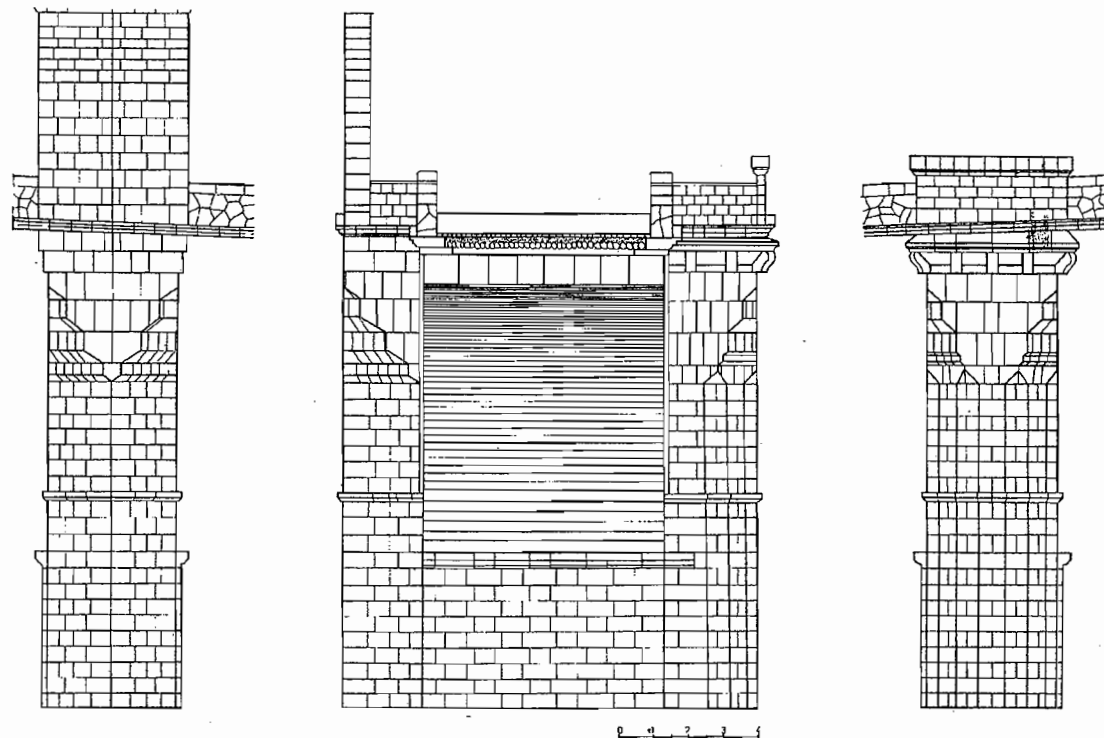
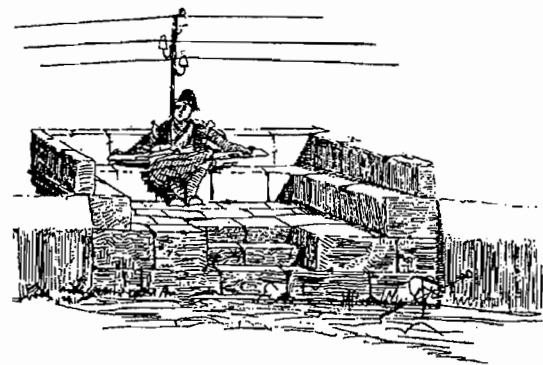
Kao što je naprijed pomenuto, u doba austrougarske okupacije vršena je konzervacija temelja koji nose stubove višegradskog mosta. Ovi radovi izvedeni su pedantno i solidno, te su osigurali stabilitet tada već ugroženog objekta za dalji duži period. Ispitivanja provedena ovom prilikom pokazala su da je za temeljenje mosta korišten sistem drvenih roštilja, koji su po svom spoljašnjem rubu kratkim šipovima fiksirani u koritu rijeke. Preko ovih roštilja izvedene su temeljne ploče, koje se preko jednog, dva ili tri stepena proširuju od stuba do svog osnovnog ležišta. Pri tome se od osnovnog tlocrta stuba, prema uzvodnoj strani zašiljenoj, a prema nizvodnoj zaobljenoj, prelazi u pravougaonu formu, s tim da su



Sofa na mostu

proširenja u pravcu vodenog toka znatno veća od proširenja okomito na tok. Na taj način je širina i duljina temelja ispod stuba znatno veća nego što je širina i dužina konstruktivnog elementa koji na njemu počiva. Mi smo već ranije vidjeli da stubovi nemaju jednake dimenzije, a kod temelja se te razlike još više uočavaju, budući da je samo temeljenje izvedeno na raznim nivoima u koritu rijeke, pa je usljed stepenastih proširenja nastajala veća ili manja razlika. Prema nacrtima kojima raspolažemo, najširi temelj ima stub broj 5 i taj je prije austrijske rekonstrukcije iznosio 5,72, a poslije rekonstrukcije punih 8,16 m. Dužina ovog temelja prije rekonstrukcije iznosila je 14,6, a poslije rekonstrukcije 17,63 m. Pojedini stubovi, međutim, sanirani su ovom prilikom u prvobitnim dimenzijama, pa su, na

Stariji crtež sofe nad Drinom



Presjek kroz sedmi otvor mosta (računato od lijeve obale) sa detaljima uzvodnog, nizvodnog i bočnog izgleda stuba na kome se nalaze portal i sofa

primjer, kod stuba 8 osnovne dimenzije ostale nepromijenjene i iznose 5,40 m širine i 14,11 dužine.

Iako nam prostor ne dozvoljava da dajemo podatke o radovima na svakom temelju pojedinačno, mi vidimo umješnost prilagođavanja graditelja razlikama u temeljenju svakog pojedinog stuba, koje su se na odgovarajući način održavale i u rekonstrukciji sa finim osjećajem za dinamične udare bujica i za konstruktivno suprotstavljanje građevine stihiji, što je i dokazano stabilnošću i otpornošću mosta čak i kod najgorih katastrofa.

Kula stražara na mostu arhitektonski nije bila sastavni dio građevine i premda ne znamo tačno vrijeme njenog nastanka, s prilično sigurnosti pretpostavljamo da je to početak XIX vijeka i da odgovara Prvom srpskom ustanku.

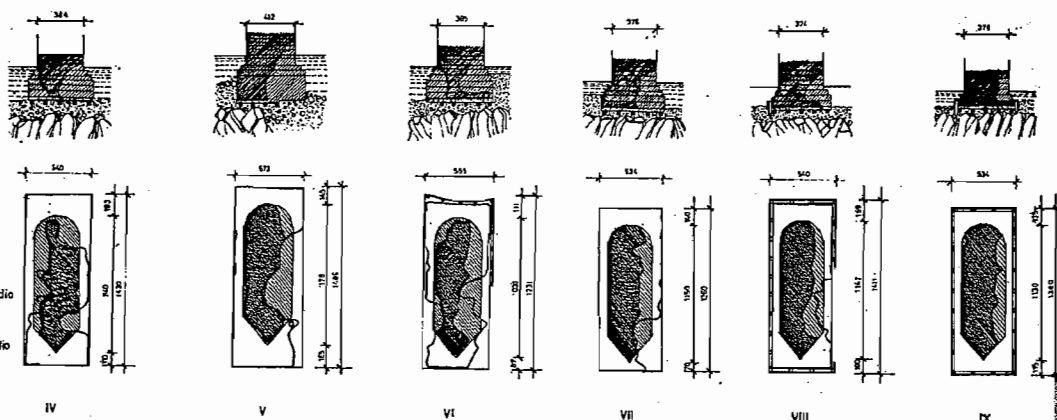
Značaj ovoga mosta se ispoljio u doba Karađorđeva ustanka, pa su ustanici nekoliko puta jurišali na Višegrad, upravo zbog mosta, kako bi preko njega dobili izravnu i dobru vezu sa svojim simpatizerima u Bosni, odnosno, zaustavili transport vojske, municije i hrane na carigradskom drumu. Sokolovićev most bio je, dakle, za obje strane strateški izuzetno važan, pa ga je zato za sve vrijeme ustanka čuvala jaka posada bosanske vojske. Tako je početkom 1806. ovaj most i Višegrad čuvao zbornički mutesarif Mehmed-paša s bezima i spahijama sarajevskog okruga, a kad je on krenuo na Užice, čehaja bosanskog vezira Ibrahim Rešid bujurldijom od 10. IV 1806. određuje da pedeset vojnika iz prozorskog područja, pod vodstvom tamošnjeg prvaka Daut-bega, čim prije dođe u Višegrad

da čuvaju most na Drini. I iduće godine 23. III 1807, prema zaključku pokrajinskog bosanskog vijeća, vezir Mehmed Husrev-paša otprema 110 ljudi za čuvanje ćuprije u Višegradu. U drugoj polovici augusta iste godine naređeno je vezirskom bujrukdijom Alijagi Šariću iz Stoca da sa svojih šezdeset vojnika čuva ovaj most. Kad je u augustu 1809. zapovjednik turske vojske u Srbiji Huršid Ahmed-paša potisnuo ustanike iz Deligrada, na višegradskom mostu bio je veliki okršaj. Sve nam ovo govori o tome da je stražara na mostu bila rezultat nužde i da je naoružanje smješteno u njoj bila prijetnja potreba određenog vremena. Kako od I srpskog ustanka više nikada nije bilo sigurnosti na granici između Srbije i Bosne, sve do austrougarske okupacije, to su se most i kula na njemu i dalje dobro čuvali i zajedno sa sličnom kulom na mostu na Ržavu činili neku vrstu utvrđenja Višegrada.²⁷⁸

Kula na mostu služila je i kao carinarnica, gdje se carinila roba. Sačuvan

²⁷⁸ Isti, str. 166.

U devetnaestom stoljeću stubovi mosta bili su jako oštećeni i podlokani. Austrougarske vlasti izvele su potrebnu sanaciju. Prikaz sanacije prema sačuvanim originalnim planovima zahvata.



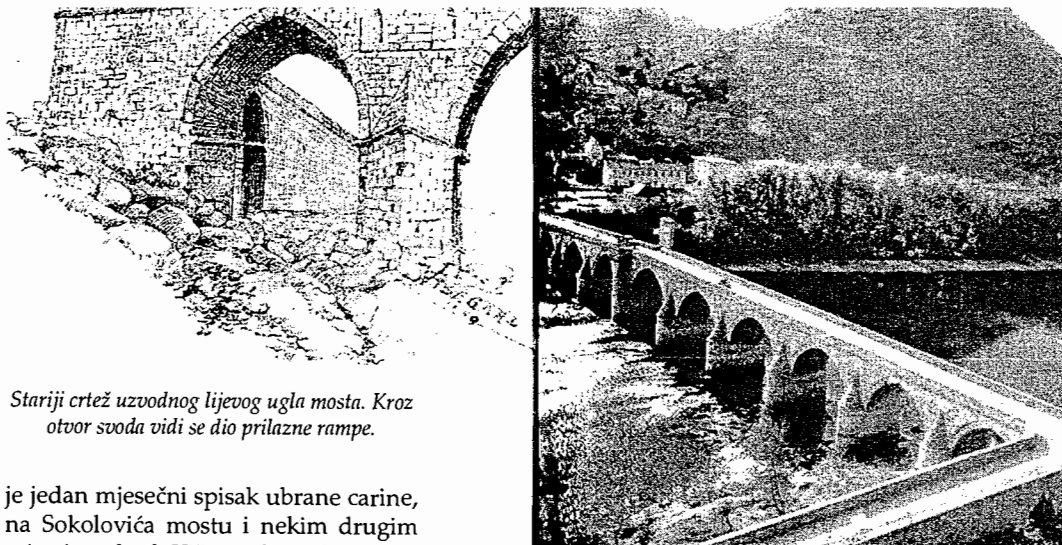
Stariji crtež uzvodnog lijevog ugla mosta. Kroz otvor svoda vidi se dio prilazne rampe.

je jedan mjesečni spisak ubrane carine, na Sokolovića mostu i nekim drugim mjestima kod Višegrada, od 11. VII 1845.²⁷⁹

Ova kula vidi se na već spomenutom crtežu iz 1873. godine, a o njoj su ponešto zabilježili i brojni autori osvrćući se na višegradski most. Među njima nam je i fra Jukić zabilježio da je most »na srijedi pregrađen, gdje je čardak u kome je straža; obnoć se zatvori. Stražari pitaju jolteskere (putne isprave) od putnika tamo i amo prelazećih«.²⁸⁰

²⁷⁹ Isti, str. 167.

²⁸⁰ F. Jukić, str. 121–2.



Višegradski ćuprija – spona istoka i zapada, najveći historijski most u našim krajevima, zadužbina najvećeg turskog državnika naše krvi i kreacija najvećeg turskog arhitekta svih vremena

Izgradnja akumulacionog jezera Hidroelektrane Bajina bašta u izvjesnoj

je mjeri obezvrijedila ovaj most. Uspor vode novog jezera ide do iznad mosta, tako da se danas objekat nalazi na mirnoj vodi jezera, umjesto na prirodnom vodotoku Drine. Pri tome, visina vodostaja će, kroz najveći dio dana u godini biti znatno iznad prirodnog vodostaja, što znači da će stubovi mosta dobrim dijelom nestati u jezeru, a umjesto visokih i elegantnih konstrukcija moraćemo da gledamo jednu sasvim novu sliku niskog, utonulog, vizuelno potkraćenog Sokolovića mosta. Očito, konstrukcija mosta u mirnoj vodi neće biti ugrožena, ali je sigurno da će taloženje nanosa dosta brzo zatrpavati njene donje dijelove. Osim toga, likovno-estetski doživljaj autentičnog ostvarenja Mimar-Sinanova biće za sve nas realno izgubljen, mada niko most materijalno nije ni oštetio, ni ugrozio.

MOST NA DRINI KOD SREBRENICE

Kao što se iz prethodnih poglavlja vidi, u gornjem toku Drine postojalo je već u XVI vijeku nekoliko mostova preko ove rijeke, koji su Bosnu vezali sa istokom. Interesantno je, međutim, da nizvodno od Višegrada na Drini ne nailazimo na mostove, iako je, kako sa bosanske, tako i sa druge strane, uz rijeku ležalo nekoliko značajnih naselja.

Međutim, jedna bujrukdija iz 1815. godine sačuvala nam je ipak spomen o postojanju mosta preko Drine u blizini Srebrenice. Tom bujrukdijom, koju je izdao bosanski valija Huršid Ahmed-paša dana 16. ramazana 1230 (22. VIII 1815), naređuje se srebreničkom kadiji i prvacima Srebrenice da čim prije poprave ćupriju na Drini, po imenu »Ko-

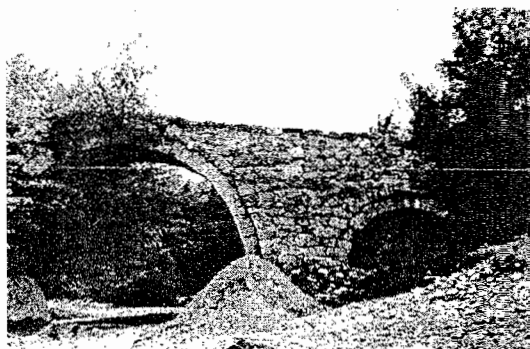
starova«, u srebreničkoj nahiji, preko koje treba da pređe vojska u Srbiju.²⁸¹

Ne možemo preciznije odrediti položaj, vrstu niti vrijeme nastanka ovoga mosta. Svakako ga u drugoj polovini XVII vijeka nije bilo, jer je Evlija Čelebija zabilježio da je idući iz Valjeva u Srebrenicu prešao rijeku lađom,²⁸² a očito je da se on kretao putovima i da je most ako je već postojao, morao stajati na glavnom putu. Čini nam se da se ovdje radilo o drvenom mostu, moguće podignutom i u danima srpskog ustanka, pa ga je vrijeme relativno brzo i uništilo.

²⁸¹ Original je u Orijentalnom institutu u Sarajevu, inv. br. 807.

²⁸² Evlija Čelebija, str. 98.

KAMENI MOST PREKO RIJEKE BISTRICE U OCRKAVLJU



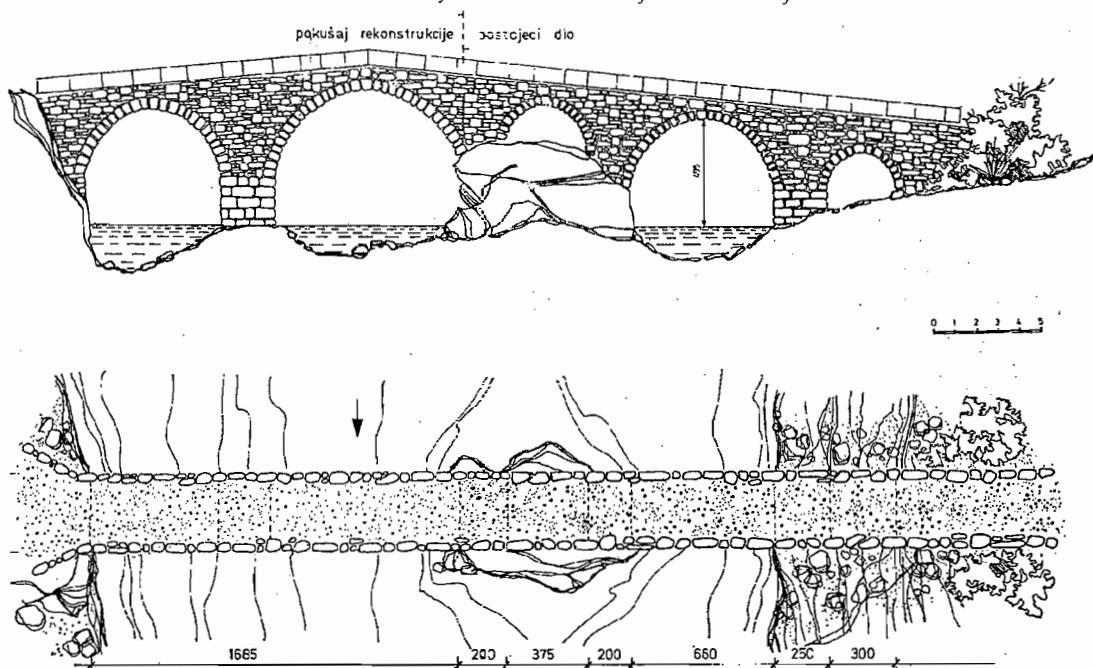
Sačuvani dio mosta u Ocrkavlju

U selu Ocrkavlju (bivša opština Miljevina) preko rijeke Bistrice djelomično je sačuvan stari kameni most.

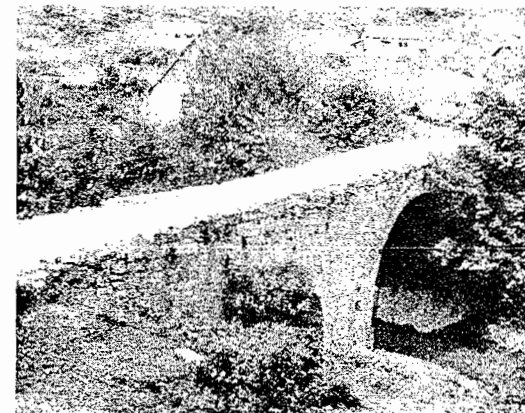
O ovom mostu nemamo nikakvih historijskih podataka, ali možemo pretpostaviti da je, također, nastao u tursko doba, kao i većina drugih sačuvanih mostova u ovim krajevima. Koliko se zna, most je nekada bio na pet okana, pa je za vrijeme austrougarske okupacije srušen jedan njegov dio, koji je usljed dotrajalosti bio sklon padu, i napravljena mjesto kamene drvena konstrukcija.

Na osnovu sačuvanog dijela, koji se sastoji od jednog manjeg i jednog većeg luka, može se konstatovati da se radi o mostu neodređene starosti, bez izrazitih stilskih karakteristika, koji je, očito, djelo domaćih graditelja. Dva sačuvana svoda izvedena su od nešto preciznije

Tlocrt i uzvodna fasada mosta u Ocrkavlju – rekonstrukcija



obrađenog kamena, ali, svakako, ne pokazuju da su djelo kvalitetnog majstora. Ovo se očituje kako u nepreciznom polukrugu lukova tako i u spojnica između kamenih kvadera, koje nisu dosljedno radijalno svedene prema centru, već pokazuju manja ili veća odstupanja. Da bi olakšao temeljenje mosta, graditelj je umješno iskoristio veliku stijenu u rijeci i sa nje podigao središnji stub, na koji su se naslanjali po jedan luk sa svake strane. Drugi sačuvani oslonac mosta, koji se nalazi između dva postojeća luka, oslonjen je na stijene izvan normalnog vodostaja rijeke, a izveden je u istoj ravnini sa plohami svoda i čeonih zidova. Čeonim zidovima građeni su od poluobrađenog kamena, koji je slagan sa izvjesnom tendencijom horizontalnog ređanja, ali bez preciznosti i dosljednosti. Pri tome je kamenje koje je slagan uz same svodove postavljano tako da približno prati lučnu konstrukciju, formirajući neku vrstu nedovoljno izrazitog drugog luka. Jedina plastika ovoga mosta data je na samim čeonim lukovima, koji su u odnosu na plohe čeonih zidova uvučeni za cca 5 cm, kako sa uzvodne, tako i sa nizvodne strane. Niveleta mosta je u konstantnom usponu preko cijelog sačuvanog dijela i



Most u Ocrkavlju sa uzvodne strane

može se pretpostaviti da se lomila nad srednjim oknom i odatle spuštala na drugu stranu. Nema tragova nikakvog završnog vijenca nad čeonim zidovima, niti pak neke ograde.

Postoji izvjesna građevinska sličnost ovog objekta sa mostom u Kožetini, o kome smo ranije govorili. Nije isključeno da su oba mosta izgrađena u nevelikom vremenskom rasponu, a njihova geografska blizina i način izgradnje potvrđuju da su, kako jedan tako i drugi, djela domaćih majstora koji su gradili na ovom terenu.

MOSTOVI NA RIJECI PRAČI

Na rijeci Prači u prošlom vijeku nalazila su se dva važna prelaza: jedan je prelazio rijeku u mjestu Prači, a drugi kod Mesića. Nešto niže od mosta kod Mesića, u njegovoj neposrednoj blizini, zapaženi su tragovi jednog još starijeg mosta. Kojih 30–40 minuta uz Praču našao je prof. Đoko Mazalić temelje još

jednog mosta, pod Borčem, sjedištem moćnih bosanskih velikaša Pavlovića.

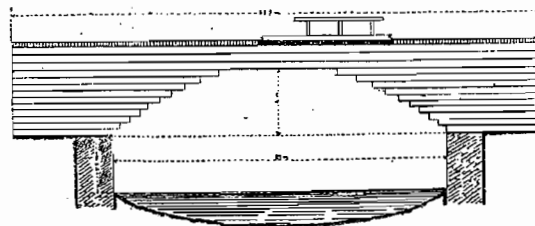
O mostu u mjestu Prači, kao i o starijem mostu kod Mesića i onom pod Borčem, nemamo nikakvih podataka. Mladi most kod Mesića, naprotiv, sačuvan nam je u relativno vrijednoj dokumentaciji, a nešto se može naslutiti

i o njegovu utemeljitelju. Most kod Mesića bio je drveni, a okolno stanovništvo nazivalo ga je »Čuprija na santrač«. Nalazio se na cesti između Rogatice i Goražda kod hana Prače. Već 1891. nije služio saobraćaju, iako je bio sasvim čitav.

Kreševljaković je pretpostavio da je ovaj most posljednja zadužbina Turalibegova vakufa i vakufu je zakladnicom bilo stavljeno u dužnost da ga popravlja. Istina, u zakladnici nije pobliže označeno mjesto gdje se nalazi ovaj most, ali na osnovu analize saobraćajnih uslova i potreba ovoga kraja u XVI stoljeću izgleda dosta logična pretpostavka da je Turali-beg upravo na ovoj sponi Rogatice i Goražda izgradio svoj objekat.²⁸³ Samo mjesto Prača bez sumnje je davno prije Turali-bega imalo most, jer je to veoma staro naselje, koje se prvi put spominje 1244. godine kao biskupija.

Most kod Mesića bio je po svojoj konstrukciji sličan onom na Drini kod Foče,

²⁸³ H. Kreševljaković, Turalibegov vakuf u Tuzli, Novi Behar VI.



Most u Prači, profil prema crtežu u GZM

što ga opisuje Evlija Čelebija, a stavljen je van upotrebe 1886. godine, kada je izgrađen novi most iznad ovog. Zadnji ostaci ovog mosta dignuti su 1896. godine, no sačuvana su nam dva grafička prikaza sa jednim opisom koji se odnose na ovaj objekat. Slikar Germ, koji je radio u Zemaljskom muzeju krajem prošlog vijeka, ostavio nam je sliku jednog mosta na Prači – po svoj prilici ovog – koja iznenađuje svojom originalnošću. Preko kamenih podzida, koji se dižu dosta visoko, vjerovatno do visine visokih voda, podignuta je drvena konstrukcija od greda, izvedena na taj način što se prepuštanjem viših slojeva dvije suprotne strane prema sredini približuju tvoreći neku vrstu visokog

svoda. Ako je Germ tačno izbrojao, sa jedne i druge strane prepušteno je konzolno po šest greda, jedna preko druge. Ove grede tvore neku vrstu čeonih zidova tog drvenog svoda, a međusobno su između uzvodne i nizvodne strane povezane poprečnim gredama, koje su na slici, također, vidljive. Zadnja tri reda greda povezuju konstrukciju sa jednog kraja na drugi u lagano povijenom luku. Staza preko mosta također je od drveta, vjerovatno od poprečno položenih gredica.

Most je ograđen providnom ogradom od vertikalnih, kosih i horizontalnih prečaga, koje ujedno služe i kao oslonac za dvovodnu krovnu konstrukciju, koja je po cijeloj dužini prekrivala most. Ovaj krov sa pokrovom od šindre očito je bio podignut da bi zaštitio od propadanja drvenu konstrukciju samog mosta, jer je, razumljivo, manji materijalni i tehnički napor izmijeniti šindru na pokrovu nego mijenjati grede u osnovnoj konstrukciji.

Pretpostavljamo da je i više puta citirani Robert Michel vidio ovu sliku; on, doduše, kaže da je u Zemaljskom muzeju vidio crtež jednog malog mosta u istočnoj Bosni, preko jednog potoka južno od Milića, ali se njegov kratak opis slaže sa ovom gradnjom. Vjerovatno je pogriješio bilježeći mjesto, pa je umjesto Mesića ubilježio Milići.

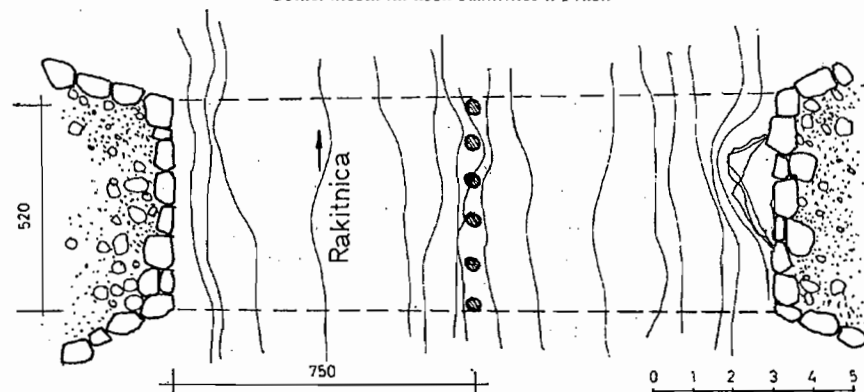
Tehničke podatke o ovome mostu i jedan tehnički crtež objavio je Đ. Stratimirović 1925.²⁸⁴ godine. Bilo je to punih 29 godina nakon uklanjanja njegovih zadnjih ostataka, pa možemo pretpostaviti da je taj crtež pokušaj re-

konstrukcije, a ne originalni tehnički snimak. Na ovom crtežu razmak podupora mosta iznosi 21 m, dok je ukupna dužina mosta data sa 33,70 m. Visina podupora iznad vodostaja iznosi 3,5 m, a visina drvenog »luka« 4 m. Prema ovom crtežu, bočne konzole od ispuštenih greda formira po 10 greda sa svake strane, a završne grede preko cijele dužine također su u tri sloja, kao i kod Germa. Na crtežu nisu označene poprečne grede za ukrućenje, koje vidimo kod Germa i koje su, sigurno, morale postojati, jer su konstruktivno bile nužne. Također se broj slojeva greda u konzolnim konstrukcijama ne podudara na jednom i drugom prikazu, no ne možemo reći ko je pogriješio. Niveleta mosta na crtežu iz 1925. je potpuno horizontalna, sa poprečnim gredicama koje formiraju stazu i jednom jednostavnom drvenom ogradom, koja je samo na kraćem dijelu naznačena. Kao što se vidi iz opisa jednog i drugog grafičkog prikaza, postoji stanovita nepodudarnost između Germova i Stratimirovićeva prikaza. Ona, očito, proizlazi iz činjenice da je Germ slikao ranije na osnovu konkretnog objekta na terenu, dok je još bio u upotrebi i pokriven, a da je Stratimirović napravio tehničku rekonstrukciju na osnovu ostataka i podataka do kojih je došao studirajući objekat.

Da napomenemo, na kraju, Michelovo zapažanje da je konstrukcija mosta izvedena u obliku visokog svoda zato da bi se potok u doba visokih voda mogao što dalje razlijevati, a da ne ošteti samu mostogradnju. Prema njegovu mišljenju, ovakve konstrukcije drvenih mostova morale su biti vrlo uobičajene u Bosni prije okupacije.

²⁸⁴ Đ. Stratimirović, Stari most na Prači, GZM 1925.

Ostaci mosta na ušću Rakitnice u Praču



MOSTOVI NA ŽEPI

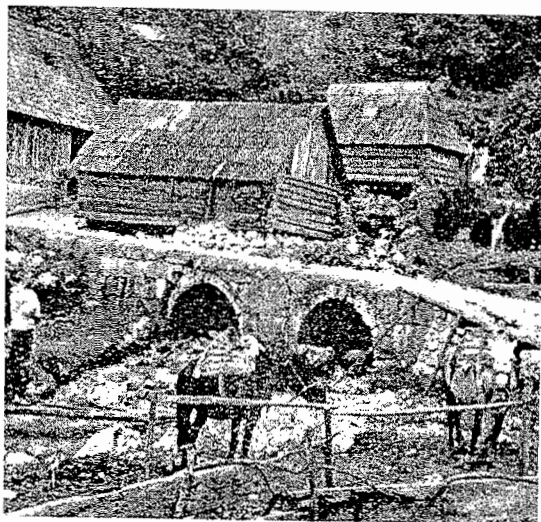
Na rijeci Žepi, lijevoj pritoci Drine, koja se u ovu ulijeva kod Vratara, postojala su dva kamena mosta iz turskog vremena, i to jedan blizu izvora rijeke, a drugi desetak metara iznad njenog ušća.

Most na izvoru Žepe

Blizu izvora Žepe, u selu koje se naziva Vrelo, nalazi se stari kameni most na tri okna. Preko njega vodi put koji obližnja naselja povezuje s Rogaticom.

U veoma pitomom pejzažu punom topografske plastike, zelenila i vode, među brvnarama i visokim drvenim krovovima od šindre, ovaj most ostaje gotovo nezapažen. No, ako već i obratimo pažnju na sam objekat, konstatiramo neku čudnu neodređenost, koja nam ne dozvoljava da o mostu stvorimo potpuno jasnu predstavu.

Most na izvoru Žepe – pogled na dva niža luka sa nizvodne strane



Od tri lučna otvora mosta najveći je onaj uz desnu obalu i od njega niveleta puta preko sljedeća dva svoda pada do suprotne obale. No upravo uz ovaj najveći otvor podignuta je jažva za navođenje vode na seoski mlin, tako da se vidi samo završetak polukružnog svoda. Naprotiv, ispod druga dva svoda korito Žepe ostalo je znatno niže i tu se lukovi na nizvodnoj strani mosta vide, uglavnom, kao potpuni polukrugovi.

Interesantno je pri tom da je najveći otvor jače odvojen od preostala dva svoda i punom zidnom masom stuba među svodovima, tako da gledano sa nizvodne strane, odakle je jedino moguće vidjeti ovaj most, cjelina od tri svoda ostaje potpuno nepovezana.

Most na izvoru Žepe sagrađen je od dosta dobro obrađenog kamena: obličasti svodovi su od klesanaca sa radikalnim fugama, dok su stubovi i čeonni zidovi (što je u ovom primjeru jedinstven elemenat) zidani, dapače, od velikih klesanih kvadera, uz primjesu manjih poluobrađenih komada. Spojnice između ugrađenog kamena često su široke i nepravilne, a vezivno sredstvo je potpuno isprano, tako da se dobiva dojam da je most građen u suhozidini. Nema traga nikakvoj sekundarnoj plastici oko stubova i lukova, niti se nalazi bilo koji elemenat koji bi nas navodio na zaključak da je most nekada imao završni vijenac i ogradu.

Ukupna dužina mosta iznosi oko 18,5 m od čega je:

prvi (desni) otvor (vidljivi segm.)	1,70 m
prvi stub	5,75 "
drugi otvor	2,15 "
drugi stub	1,20 "
treći otvor	2,60 "

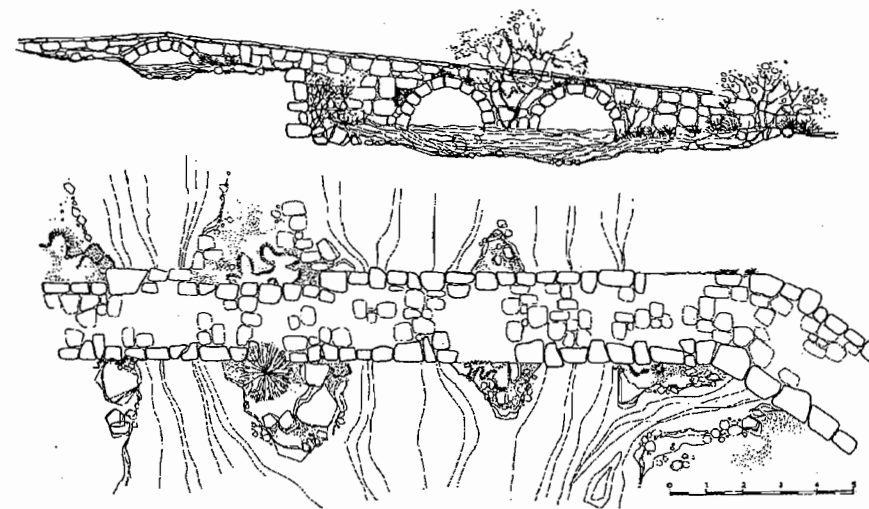


Most na izvoru Žepe – luk nad podignutom jažvom i staza koja se organski uklapa u ambijent

Ostatak od oko 5 m otpada na pristupe mostu s jedne i druge obale. Širina mosta je oko 2,5 m.

O ovom mostu ne samo da nema nikakvih pisanih podataka već, štaviše sam njegov izgled ne daje elemenata za neka komparativna razmatranja. Primitivna izvedba i kompoziciona nesređenost upućuju na domaćeg graditelja, koji se datim prirodnim uslovima

prilagođavao kako je najbolje umio, pa je premostio prvi, drugi i treći rukavac potoka oslonivši stubove na pogodne stijene između rukavaca, a niveletu podredio putu i tako dobio spontano rješenje bez čvrstih arhitektonskih odnosa detalja prema cjelini. Upada, međutim, u oči da su u most ugrađeni krupni, dobro klesani kvaderi, koji, gledani u detalju, odgovaraju prije nekom objektu s većim arhitektonskim pretenzijama. No ako ovo detaljnije razmotrimo, zapazimo da se mjestimice između kvadera, a naročito oko samih lukova, javljaju u većoj mjeri sitniji i nepravilniji komadi kamena. Upravo ovo govori o tome da krupno, pravilno obrađeno kamenje nije pripremano za ovu gradnju, već za neku mnogo bolje zidanu, a da je graditelj u neodređeno vrijeme dizao most primitivnim i skromnim sredstvima, pa je pri radu upotrijebio i ranije obrađivan kamen sa nekog drugog objekta. Svakako, ne treba isključiti mogućnost



Tlocrt, nizvodna fasada i presjek mosta na izvoru Žepe

da se radi o materijalu sa starijeg mosta na ovom mjestu, koji bi – sudeći prema kvaderima – bio građevina većeg stilskog dometa, ali koji je vremenom dotrajavao, srušio se i pri obnovi nije dostigao tehnički kvalitet prvobitne gradnje.

Napominjemo da nas ovo krupno obrađeno kamenje podsjeća na tehniku zidanja Redžeb-pašine kule, koja se nalazi nedaleko odavde i koja potječe iz XVI stoljeća. Nije isključeno da su isti ljudi realizirali kulu i prvobitni most na ovom mjestu.

Most na ušću Žepe

Na starom drumu koji se u Višegradu odvajao od stambolske džade i išao niz Drinu njenom lijevom obalom, a na mjestu gdje taj drum presijeca Žepu,

Most na ušću Žepe – uzvodna strana



gotovo kod samog njenog ušća, nalazio se do ljeta 1966. godine jedan izvanredan stari kameni most.

Most je bio sa jednim otvorom, sagrađen na ovom mjestu isključivo zbog regionalnih saobraćajnih potreba, usamljen, bez ijednog objekta u blizini, u izvanredno plastičnom planinskom pejzažu ovog dijela Bosne.

U starijim zapisima i putopisima nema mu spomena, a ne znamo pouzdano ni kada je nastao ni ko ga je gradio. Tek jedna legenda, zabilježena početkom ovog stoljeća, ako se dopuni arhitektonskom analizom objekta, daje nam podlogu za određene dosta čvrste pretpostavke. Legenda govori o tome kako je jedan od učenika graditelja koji je sagradio most preko Drine u Višegradu, slavloljubiv i vješt u svom zanatu, gorio od želje da prevaziđe djelo svoga učitelja. On krenu niz Drinu i na mjestu gdje se Žepa između brda probija i u Drinu ulijeva premosti ovu rijeku sa stijene na stijenu kamenim svodom. Kad je kasnije majstor ugledao ovo izvanredno djelo, spopade ga bijes pa učeniku odsiječe obje ruke.²⁸⁵

Apstrahirajući one elemente u legendi koji govore o učenikovoj pobudi i o kazni koja ga je stigla (a koja podsjeća na legendu o graditelju Tadž-Mehala, kome je, navodno, Šah Akbar dao iskupati oči da ne bi napravio nešto bolje), legenda bi ipak mogla sadržavati neke konkretne činjenice, i to:

- most na Žepi nastao je neposredno nakon izgradnje Mosta Mehmed-paše Sokolovića u Višegradu;
- most na Žepi gradio je učenik graditelja višegradskog mosta, to jest Mimara Sinana.

²⁸⁵ R. Michel, *Fahrten – zu einer alten Bosnischen Brücke*, str. 80.

Prvi od gornja dva podatka uklapa se u hipotezu koju smo ranije spomenuli, to jest da su mostovi mnogo manje zadužbine, a više objekti koje podiže država preko svojih najodgovornijih funkcionera u sklopu odgovarajućeg sistema komunikacija, nanovo uređenih ili rekonstruiranih. U takvom konceptu ćuprija u Višegradu bila je ključni objekat koji je Bosnu vezao s istokom; njegovom izgradnjom stvorila se potreba za drugim mostovima na saobraćajnim krakovima koji prilaze Višegradu. Ovakva koncepcija navela nas je da smatramo kao moguću i Michelovu pretpostavku da je Mehmed-paša Sokolović, legendarni Meho, utemeljitelj Kozje ćuprije više Sarajeva. Zar nije još realnije most na ušću Žepe gledati u sklopu tog velikog poduhvata sređivanja komunikacionog sistema? Bilo bi, dakle, sasvim moguće i vjerovatno da je utemeljitelj i ovog mosta Mehmed-paša Sokolović i sasvim je realno da mu je vrijeme nastanka zadnja četvrtina XVI stoljeća. Kao potvrdu za rečeno napominjemo da je sačuvana i predaja, koju nam bilježe Renner-Velikanović, po kojoj je i ovo Sokolovićev most.²⁸⁶

Što se tiče pretpostavke da ga je gradio jedan od učenika Kodža Mimar-Sinanovih i ona nam se čini sasvim realnom. Veliki graditelj je u ovo doba već u dubokoj starosti, ali zato opkoljen velikim brojem najkvalitetnijih saradnika, koji su prošli njegovu školu i koji realiziraju preko tri stotine objekata prema koncepcijama svog učitelja. Sigurno da Mimar Sinan nije sjedio u Višegradu u toku gradnje ćuprije na Drini, već ju je koncipirao i realizaciju

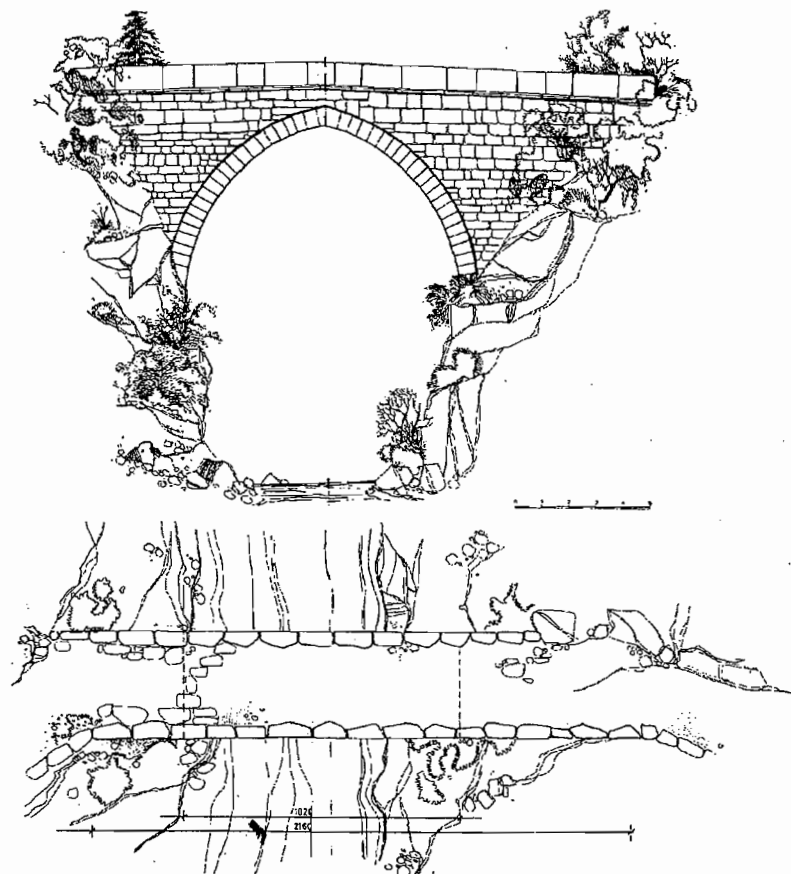
²⁸⁶ Renner-Velikanović, *Herceg Bosnom uzduž i poprijeko*, str. 205.



Most na ušću Žepe – ležaj svoda na stijeni

prepustio nekom od svojih saradnika u koga je imao povjerenje. Iz citiranih dokumenata znamo da je ta osoba povjerenja bio Mustafa-čauš. Zašto da ne pretpostavimo da je istom čovjeku povjereno da sam, prema svojim koncepcijama, realizira jedan relativno mali most, na sporednom saobraćajnom kraku koji je vodio niz Drinu.

Arhitektonske karakteristike i kvalitete ovog objekta govore da se, zaista, radi o graditelju velikih sposobnosti, i to ne o takvom koji je kao polupriučeni izrastao iz naroda, već o čovjeku koji je prošao najveće škole i savladao graditeljsko umijeće svoga vremena na najvišem nivou. Pojedini formalni elementi, kao što je linija luka i način zidanja, veoma su bliski detaljima sa višegradskog mosta, što govori u prilog pretpostavci da je isti čovjek radio prethodno na ćupriji na Drini, ili da je

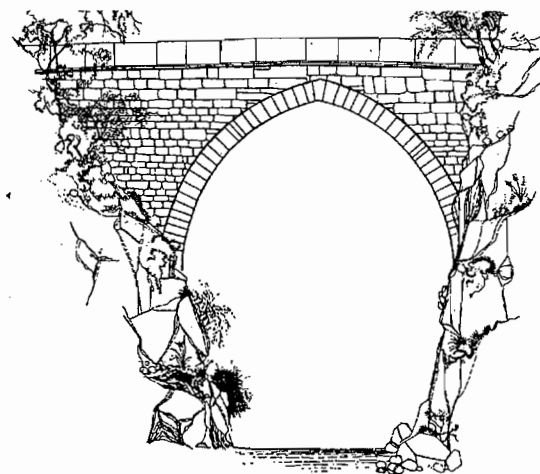


Most na ušću Žepe – tlocrt i uzvodna fasada sa rekonstrukcijom uništenog korkaluka

barem izašao iz iste škole. Ujedno, ta srodnost elemenata je i dokaz više za njegovo datiranje s koncem XVI stoljeća.

Jedna druga legenda o veziru Jusufu, rodnom iz ovog kraja, i o talijanskom graditelju komu je povjerena izgradnja mosta, u našoj novijoj literaturi umjetnički obrađena, izgleda da nema veze sa realnim činjenicama. Niti smo uspjeli identificirati vezira Jusufa, a niti smc na mostu zapazili bilo šta što bi moglo govoriti u prilog hipotezi o prisustvu talijanskog majstora. Legenda, očito, nema podloge u realnim činjenicama, pa se na njoj nećemo detaljnije zadržavati.

Ako u starijoj literaturi nije bilo pomena mostu na ušću Žepe, u novije doba on je češće bio zapažen, pobuđivao maštu i oduševljavao. Robert Michel je zabilježio svoje mišljenje da je most na ušću Žepe iz istog vremena i, vjerovatno, od istog graditelja kao i višegradski. A svoj dojam zabilježio je ovako: »Nekoliko koraka dalje stadosmo pred dubokim koritom Žepe i vidjesmo savim blizu pred nama krasan kameni svod, koji je vodio na drugu stranu provalije. U ovakvoj divljini jedno plemenito građevinsko djelo ostavlja dvostruko dubok utisak. Jedva je moguće razaznati na stjenovitom usjeku provalije gdje počinje građevina; iz brdskih



Nizvodna fasada sa doctranom ogradom od kamenih ploča

stijena izrasta gotički kameni luk tako harmonično da bi se moglo povjerovati da su stijene same od sebe premostile provaliju».²⁸⁷

Bez pretjerivanja se može reći da je most na ušću Žepe spadao među najljepša i najelegantnija ostvarenja svoje vrste u našim krajevima. Ako je legendarni učenik gorio od želje da prevaziđe učitelja, ne može se reći da to nije na svoj način i postigao. Most na Drini imponira svojom veličinom, svojom stilskom i tehničkom dotjeranošću, mostarski most nas zadivljuje svojim rasponom i elegancijom, no, ako se složimo da veličina nije bitan uslov za monumentalno djelovanje, složićemo se i u konstataciji da je ovo djelo do te mjere okamenjena poezija da samo po vrsti i namjeni spada u domen utilitarnosti gradnji, dok je snagom i ljepotom svog izraza apstraktna plastika najvišeg dometa.

Strme, gotovo vertikalne obale Žepe i uska klisura kroz koju se probija rijeka prema svome ušću uslovi su most sa jednim otvorom, zasvedenim prelomljenim lukom raspona 10,20 metara.

²⁸⁷ R. Michel, str. 90.

Čela svoda čine prelomljeni šiljati lukovi sa uzvodne i nizvodne strane, čija je visina 6,5 m, mjereno od baze zasvedene konstrukcije; radijus je 6,70 m, a ekscentricitet centara zakrivljenosti iznosi od vertikalne osi 1,60 m na obje strane. Debljina svoda iznosi 75 cm.

Za upoređenje i kao dokaz stilske istovetnosti mosta na ušću Žepe i višegradskog, možemo konstatirati da je rasponu ovog svoda najbliži prvi svod uz lijevu obalu mosta na Drini (10,70 m). Debljina svoda kod višegradskog mosta je 85 cm, naprama 75 kod ovoga, ekscentricitet centara zakrivljenosti na višegradskom mostu varira i iznosi maksimalno 106 cm, naprama 160 na mostu preko Žepe. Ovdje je viša strijela prelomljenog luka bila nužna zbog nivelete puta, koji je ležao visoko nad provalijom.

Najviša tačka intradosa uzdignuta je iznad normalnog vodostaja za oko 12 m, dok je kolovoz, uključivši debljinu svoda i gornjeg stroja za 1,55 m viši.

Organična kamena spona u divljem pejzažu



Korkaluk mosta, sačuvan samo djelomično, imao je visinu od 90 cm, pa je tako najviša kota mosta nad normalnim vodostajem iznosila oko 14,5 m, što je u proporciji s rasponom otvora davalo specifičan dojam građevine koja stremlje »nebu pod oblaku«. U apsolutnim mjerama (nadmorska visina) oslonci mosta nalazili su se na koti 273,8, kolovoz na koti 281,60, dno korita Žepe pod mostom 268,60 metara.

Švod i čeonlukovi konstruirani su od klesanaca, čije dimenzije nisu ujednačene, osim po visini. Spojnice između klesanaca su pravilne, radijalne, minimalne širine, izvedene u krečnom malteru i po površini najvećim dijelom kalcificirane, što doprinosi tome da švod djeluje monolitno.

Most izgleda kao razupora između dvije gotovo vertikalne stjenovite obale. Pri tome je desna obala veoma strma, dok lijeva u svom gornjem dijelu ima profil u kosini, po prilici, pod kutom od 46 stepeni. Nalazeći oporke direktno na strmim obalnim stijenama, i to na različitim visinama, most organski raste iz stijena da bi ključni kamen švoda ostavio dojam krhke kopče na sudaru dviju geometrijskih izraslina. Asimetričnost čeonih zidova, inače posljedica različitog pada obala, doprinosi ovom organskom djelovanju. Most je, naime, dug 21,60 m, od toga od simetrale švoda prema lijevoj obali 12,40 m, a prema desnoj 9,20 m.

Širina mosta iznosi ukupno 3,95 m, od čega na samu stazu otpada 3,40 m, na ogradu 2 puta po 20 cm, a ostatak na istake vijenaca ispod ograde. Vanjske površine čeonih zidova su u ravlini s vanjskim površinama ograde, a čeonlukovi švoda su za po 3 do 4 cm uvučeni

u odnosu na čeonlukove zidove. Tako širina švoda iznosi 3,74 cm.

Čeonlukovi zidovi mosta rađeni su, također, od pravilnih kvadara, ali njihove veličine nisu ujednačene i kreću se u dimenzijama od cca 15 x 20 cm do cca 50 x 140 cm, pa i više. Slojevi slaganja kvadara nisu idealno horizontalni, mada su odstupanja neznatna. Konstruktivno u slojevima se smjenjuju uzdužnjaci i vežnjaci, čime je graditelj želio postići jedinstvenije djelovanje obloga čeonih zidova s jezgrom od kamena lomljenaka i maltera. Kvaderi su prema jezgri samo priklesani, a po horizontalnim slojevima, većim dijelom, vezani klanfama od kovanog željeza zalivenog olovom; ovakve veze nisu uspostavljane između kvadara po vertikali.

Vijencom jednostavne profilacije završavali su čeonlukovi u visini staze; sama staza sa neznatnim usponom prema centru (cca 4%) bila je kaldrmisana turskom kaldrmom. Nije zapažen poseban sistem hidroizolacije. Na horizontalno položene široke ploče vijenca bio je pomoću željeznih trnova i olova pričvršćen korkaluk od kamenih ploča, koji je u momentu kada smo pristupili obradi objekta bio već najvećim dijelom propao. Ploče korkaluka bile su i sa gornje strane međusobno povezane željeznim pijavicama zalivenim olovom.

Most na ušću Žepe stajao je već decenijama izvan upotrebe. Daleko od naselja i današnjih putova, on je solidnošću gradnje dobro odolijevao zubu vremena i svoje vrste zadivljavao rijetkog namjernika svojom prisutnošću, svježinom i ljepotom.

Međutim, izgradnja hidroelektrane Bajina Bašta zapečatila je njegovu sud-



Most sa ušća Žepe u novom ambijentu

binu, kao što je, uostalom, ugrozila i sam višegradski most. Akumulaciono jezero koje nastaje na ovom mjestu podiže nivo vode za desetak metara iznad najviše kote mosta.

U nemogućnosti da zaštite objekat na licu mjesta nadležni faktori, u prvom redu Skupština opštine Rogatica i Republički zavod za zaštitu spomenika kulture, insistirali su na demontaži i prenošenju objekta na neku pogodniju lokaciju uzvodno. Nakon niza analiza i preispitivanja naden je sličan profil korita Žepe, cca 500 m ispod samog naselja Žepa, na mjestu koje se zove Spahin hrid. Na osnovu detaljnih snimanja objekta i profila na novoj lokaciji konstatovano je da se objekat može gotovo u potpunosti uklopiti na novom

mjestu, s tim da dosadašnja uzvodna fasada mosta postaje nizvodna i obratno (zaokret objekta u odnosu na pravac toka rijeke za 180 stepeni).

Tako je ljeta 1966. došlo do demontaže mosta, sa potrebnom pažnjom i predostrožnošću, i do izvlačenja materijala na kotu koja ostaje iznad najviše kote vode u budućoj akumulaciji. Tokom 1967. g. izvedeni su svi rekonstrukcioni zahvati na način koji se mora pohvaliti kao vrlo pedantan i seriozan, pri čemu je svaki kamen došao na svoje prvobitno mjesto. Početkom 1968. g. most je predan saobraćaju. Ne gubeći iz vida da zapravo više nemamo autentičan spomenik u autentičnom ambijentu, moramo biti vrlo zadovoljni činjenicom da se našlo snaga za potporu nastojanja da kulturni gubitak bude ipak što manji.

Na novoj lokaciji kota oslonca mosta je 405,00 m, kota intradosa u tjemenu švoda 411,50 m, a kota kolovoza iznad tjemena 413,00 m (nadmorske visine).

Ovom prilikom su izvršena statička preispitivanja mosta, pošto su uzete u račun postojeće dimenzije i materijal,

Detalj švoda i čeonog zida na kojima se vidi signiranje izvedeno pred početak demontaže



vlastito opterećenje i pokretno opterećenje od 1000 kg/m². Iako tlačne linije izlaze iz jezgra presjeka, isključenjem vlačne zone maksimalna naprezanja ostaju u dozvoljenim granicama.

Ponovno izgrađen most na novoj lokaciji povezan je sa lokalnim seoskim

kommunikacijama, pa će tako služiti svojoj osnovnoj namjeni, i to u većoj mjeri nego što je to bio slučaj posljednjih decenija na njegovoj staroj lokaciji. Nova lokacija je nedaleko od Redžeb-pašine kule u Žepi, objekta iz približno istog vremena iz kojeg je i most.

MOSTOVI NA RIJECI JADRU

Na Jadru, desnoj pritoci Drine, nalazimo tragove dvaju starih kamenih mostova, i to jednog u mjestu Nova Kasaba, a drugog nešto niže od Kušlata. Nijedan od mostova nije sačuvan, a izvjesni historijski podaci, do kojih smo uspjeli doći, daju nam nepotpunu sliku o ovim objektima.

Kameni most u Novoj Kasabi. Niže današnjeg željeznog mosta na rijeci Jadru u Novoj Kasabi nalazio se kameni most, a stajao je nasuprot Musa-pašinu hanu. Prvi spomen ovom mostu nalazimo u putopisu Francuza M. Quideta, koji je ovuda prošao 1658. godine na putu iz Venecije za Carigrad. On bilježi: »...a odatle prođosmo ravnicom Kraljevim poljem i prešav dva puta rijeku Jadar, koja se može svuda pregaziti, večerali smo i noćili da se malo odmorimo zbog našeg tereta i njegove cijene u nekom trgovištu zvanom Jadar, po imenu ove rijeke, koja po sredini ispod *lijepog kamenog mosta* (podvukli autori) protiče, u nekom hant zvanom Musapašin han...«.²⁸⁸

Više podataka o ovome mjestu pruža nam putopisac Evlija Čelebija, koji je prošao kroz Novu Kasabu osam godina kasnije, pa opisujući kasabu, kaže između ostalog i ovo: »Kroz tu kasabu,

upravo između dva velika hana, teče rijeka Jadar. Ta rijeka izvire čak u alban-skim gorama i podno ove kasabe utiče u rijeku Drinu. U proljeće, kada se po brdima počne topiti snijeg, ova rijeka nabuja kao more i razlijeva se. Da bi se moglo prići hanovima na desnoj i lijevoj obali, podigli su preko te rijeke veliki most, koji je prestran i širok kao most u Buyuk Çekmeci, ali ipak nizak...«.²⁸⁹

Nemamo pouzdanih podataka kada je podignut ovaj most. Iako u Musapašinoj zakladnici iz 1641. godine ne nalazimo pomena o mostu, ipak kroničar Muhamed Enveri Kadić donosi podatak, ne navodeći izvora, da je Musa-paša ostavio vakuf, pored ostalog i za ćupriju preko Jadra.²⁹⁰ Međutim, Matija Mažuranić, koji je u januaru 1840. godine prošao kroz Novu Kasabu na putu iz Sarajeva prema Beogradu, kaže da je preko rijeke Jadra u Novoj Kasabi bio kameni most »koji su negda, kako kažu, kauri zidali«.

U vrijeme Mažuranićeva prolaska jedna strana ovog mosta bila je porušena, pa Mažuranić kaže: »...nego mi se jedno lice porušilo, a ovo drugo lice je još ostalo, koliko može konj za konjem i čovjek za čovjekom prolaziti; ali

²⁸⁹ Evlija Čelebija, str. 473.

²⁹⁰ Bejtić, Nova kasaba na Jadru, Godišnjak Društva istoričara XI, str. 244–5.

strah me je da neće ni to kod Turakah dugo trajati«.²⁹¹

Godine 1885, prilikom izgradnje ceste Sarajevo–Zvornik, sagrađen je na ovom mjestu drveni most. Alija Bejtić navodi da mu je Sulejman Tajindžić kazivao kako je taj drveni most bio natkriven po čitavoj svojoj dužini (primjer analogan opisanom mostu na Prači).²⁹²

Kameni most na Jadru niže Kušlata. O mostu na Jadru niže Kušlata jedine podatke nalazimo kod Evlije Čelebije, koji ga ovako opisuje: »Niže ove varoši (Kušlata), na rijeci Jadru, podigao je Jahši Alajbeg²⁹⁴ što navodi Šabanović u Komentaru Evlijinom djelu.

Blizu toga mosta ulijeva se Jadar u rijeku Drinu (treba Drinjaču). Obalom rijeke Drine oklesane su stijene, otvoren put i s obje strane podignuta je ograda«.²⁹³

Osnivač ovoga mosta je, svakako, zvornički alajbeg iz početka XVII vijeka Jahši Alajbeg²⁹⁴ što navodi Šabanović u Komentaru Evlijinom djelu.

Napomena: Na jednom platnu slikara m. Olivera prikazan je pejzaž u okolini Splita, sa zelenim obalama tamošnjeg Jadra, s uspravnim jablanima i starim kosim mostom iz turskih vremena, kojemu je to jedini sačuvani izgled. Most je imao pet lukova i kameni korkaluk, po svemu dosta sličan mostu u Plandištu kod Blažuja.

MOSTOVI NA LIMU I JANJINI

Mostovi Sinan-bega Boljanića

Nešto prije 1582. godine tadašnji hercegovački sandžak-beg i zet Mehmed-paše Sokolovića, a inače veliki čajnički dobrotvor Gazi Sinan-beg Boljanić podigao je most preko Lima u Priboju.

Most se, po prilici, nalazio nešto iznad današnjeg drvenog mosta na Limu, i to na lokalitetu koji je sačuvao naziv Mostina.

Ovaj most sigurno je propao prije 1758, jer se tada preko Lima prelazilo skelom.²⁹⁵

Pored mosta na Limu u Priboju Sinan-beg je podigao i neke mostove na rijeci Janjini u selu Međurječje, koje je tada pripadalo nahiji Priboj, a kadiluku Čajniče, pa je svojom vakufnamom od 7. IV 1532. godine odredio i sredstva za održavanje i opravku tih mostova, kao i drugih svojih zadužbina.²⁹⁶

MOSTOVI U RUDOM

Na Limu u Rudom nalazio se veći most, kome Evlija u svom putopisu posvećuje posebno poglavlje. On za taj most kaže: »Ovaj veličanstveni most je velika zadužbina na rijeci Limu. Ima pet

okana i pet kamenih velikih stubova sazidanih u vodi. To je jak most, čiji

²⁹³ Evlija Čelebija, str. 473.

²⁹⁴ Evlija Čelebija, str. 476.

²⁹⁵ Sinan-begova vakufnama u Gazi Husrev-begovoj biblioteci u Sarajevu i A. Bejtić, Priboj na Limu, str. 20–21.

²⁹⁶ Sinanbegova vakufnama u GHb-biblioteci.



Banjska čuprija u Rudom – današnji izgled dijela sa sačuvanim svodom

gornji dio stoji na debelim stubovima lađa, a popođen je drvenom daskom. Jednom riječi, ova kasaba se razvila zahvaljujući važnosti ovog mosta. Onaj ko

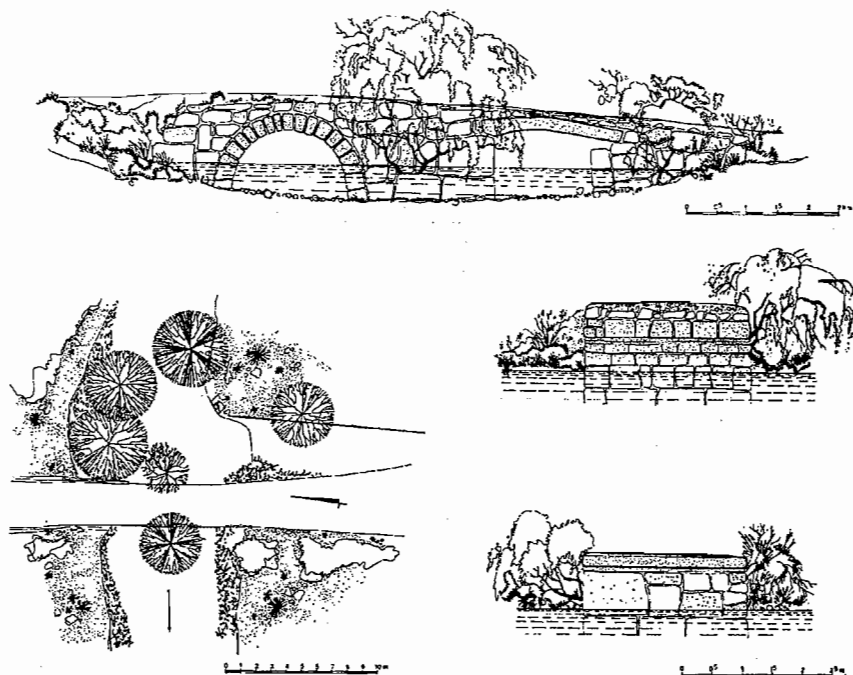
dolazi iz grada Užica u Rudo mora, svakako, preći preko toga mosta. Tako smo i mi učinili.²⁹⁷

Preko rječice Jezero u Starom Rudom postoji most poznat pod nazivom Banjska čuprija, sagrađena, po svoj prilici, u XVI stoljeću, a uz nju je bila banja Kara Mustafa-paše Sokolovića i tabhana. Ovaj most je na dva okna, od kojih je jedno sačuvano u prvobitnom obliku poluoblkastog svoda. Dužina mosta iznosi 16 m, a širina 3 m. Godine 1938. bilo je srušeno srednje okno i uskoro zatim obnovljeno. Most nema korkalka iz 1896. godine.

Nizvodno, na izlazu iz naselja, na potociću Bresnica, otkriveni su ostaci

²⁹⁷ Evlija Čelebija, str. 261.

Banjska čuprija – situacija, nizvodna fasada i presjeci



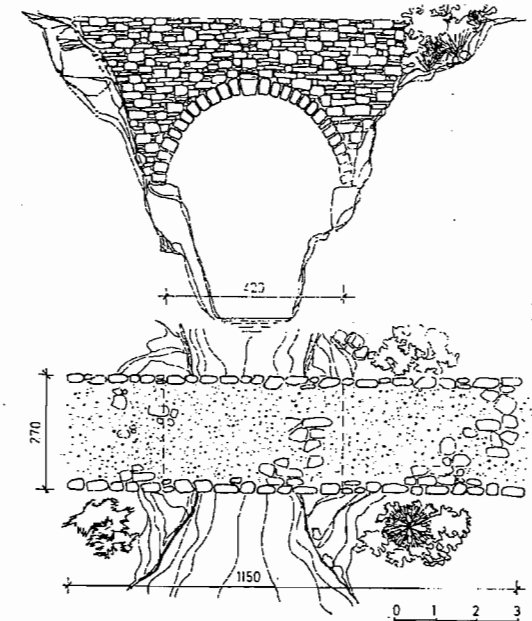
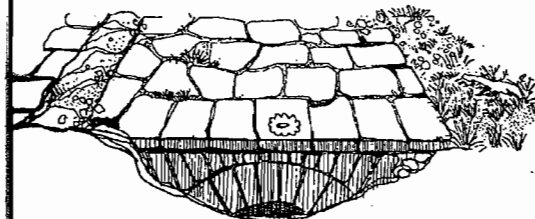
Ostaci zatrpanog mosta u Starom Rudom, nizvodno od naselja

nanosima zatrpanog mosta. Iako nalaz nije u potpunosti otkopan, dade se naslutiti da je bio na ječan luk, zidan od sedre, vjerovatno 3–4 m raspona. Sa gornje strane otkrivena je popločana staza širine 3,5 m i dužine do 5 m. Na jednoj rubnoj ploči sa nizvodne strane plastično je isklesana rozeta promjera 33 cm; legenda kaže da je nevjesti pala ogrlica na ovom mjestu i okamenila se.

O nastanku ovog mosta nema podataka. U neposrednoj blizini nalaze se dva stara nišana, pa pretpostavljamo da je objekat iz prvih godina prodiranja Turaka na ovo područje.

Na putu Potmuša–Dolovi, nedaleko od Rudog, nalazi se stari kameni most, koji je, prema legendi, sagradio Mehmed-

Skica djelomično otkopanog svoda sa označenim reljefnim ukrasom u obliku »ogrlice«



Skica tlocrta i uzvodnog pogleda mosta na putu Potmuša–Dolovi

paša Sokolović. Most je u vrlo lošem stanju, dug oko 11,5 m, visok na najvišem mjestu 7,5 m, širina staze 2,5 m. Luk raspona 4,20 m rađen je od lijepo obrađene sedre i upet između strmih stijena slično mostu na ušću Žepe.

Most Mehmed-paše Kukavice na Limu u Prijepolju. Na kraku carigradskog drumu u blizini Prijepolja, a na putu iz Prijepolja u Plevlja i danas stoji drveni most. Na tom istom mjestu, kao vrlo važnom prolazu, od davnina je postojao most, pa takav jedan objekat spominje još 1550. god. mletački poslanik Katarino Zeno, a kasnije i Evlija Čelebija. Most Mehmed-paše Kukavice na ovom mjestu, koji se spominje u njegovoj vakufnami, bio je, bez sumnje, obnovljen dotrajalog ranijeg drvenog mosta i sigurno je bio izgrađen od drveta.²⁹⁸

Most preko provalije u Čajniču. Ljudi su po potrebi pravili mostove i preko kan-

²⁹⁸ A. Bejtović, Bosanski namjesnik Mehmed-paše Kukavica, Prilozi VI–VII, str. 98.

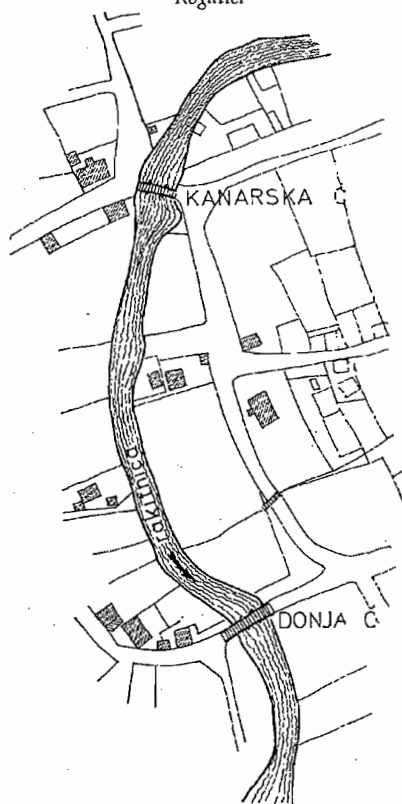
jona i provalija. Takav slučaj premošćavanja kanjona kod nas zabilježio je Evlija Čelebija opisujući Čajniče. On kaže da je u toj kasabi nad jednom provalijom neki hadži Bali podigao »s jedne strane stijene ovog paklenog ponora na drugu most poput sirat-čuprije.

Napraviti ovaj most zaista prevazilazi ljudsku moć. Onome ko pogleda odavde dolje prsne žuč, a tijelo mu zadršće kao jesenje lišće«. Dalje, Evlija kaže da na vrhu ovog mosta postoji hadži-Balin han, za koji veli da je sagrađen poput tvrđave.²⁹⁹

MOSTOVI U ROGATICI

Grad Rogatica razvio se kao naselje još u rimsko doba, o čemu govore brojni arheološki nalazi. U srednjem vijeku ora je u posjedu bosanskog velikaša

Skema položaja mostova na rijeci Rakitnici u Rogatici



Vlatka Vladenovića. Pod turskom upravom dobiva pretežno privredni značaj, pa se 1530. godine spominje kao Čelebi-pazar.

Naselje se razvilo na obje strane rijeke Rakitnice, pritoke Drine, a vezu suprotnih obala predstavljala su dva kamena mosta.³⁰⁰

Jedan od ovih mostova nalazio se na transverzalnoj trasi kroz naselje i zvao se Kanarska čuprija, dok je drugi stajao oko 200 m nizvodno, na današnjem izlaznom putu prema Višegradu, i zvao se Donja čuprija.

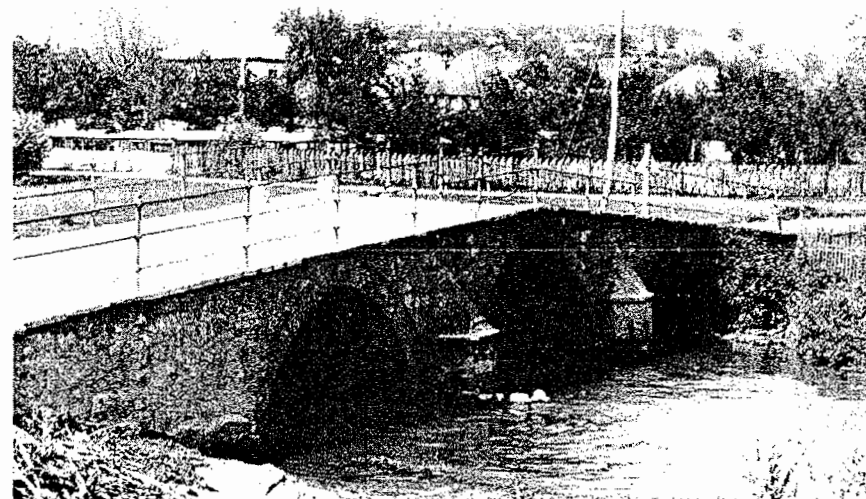
Kanarska čuprija

Historijskih podataka o ovom mostu za sada nema. Po svom arhitektonskom

²⁹⁹ Evlija Čelebija, str. 392.

³⁰⁰ Isti, str. 393.

Kanarska čuprija u Rogatici



Donja čuprija u Rogatici – pogled sa nizvodne strane

izgledu most je dosta skroman i neugledan, očito, djelo domaćih graditelja, koji nisu poznavali stilske karakteristike turske mostogradnje. Uporišta lukova počinjala su direktno iz temelja, bez izdiferenciranih stubova mosta, slično mnogo većoj građevini – mostu na Bosni u Plandištu. Dužina mosta iznosila je oko 16 m, širina 3 m, a visina kolovoza iznad normalne razine vode oko 2 m. Sami lukovi i svodovi bili su polukružni i iznad normalne razine vode djelovali su više kao segmenti. Raspon lukova kretao se od 2,70 m, na lijevoj strani, do 4,20 m, na desnoj strani i u sredini mosta. Niveleta mosta bila je u neznatnom usponu prema sredini.

Most je bio građen od sedre, neizdiferencirane plastike, a na sačuvanim fotografijama vidi se da je u posljednje vrijeme imao drvenu ogradu, iako pretpostavljamo da je ranije morao imati korkaluk od masivnih kamenih ploča. Most je porušen u toku rata 1944. godine i više nije obnavljan. Za održa-

vanje ove čuprije neki tabak (kožar) Alija uvakufio je jedno zemljište u blizini tog mosta.³⁰¹

Donja čuprija

Donja čuprija je po svojoj veličini, kao i po svojoj arhitekturi, bila znatno veći i reprezentativniji objekat od Kanarske čuprije. To je građevina koja je imala sve karakteristike stilskih mostova XVI do XVII stoljeća i vjerovatno joj i nastanak pada u to vrijeme. Ovdje su kameni stubovi mosta dobili klasičnu formu, sa šiljatom dijelom prema uzvodnoj i poligonalnim dijelom prema nizvodnoj strani, sa horizontalnim vijencem na prelazu u piramidalni završetak stuba, dok su lukovi koji počinju, također, dosta nisko bili prelomljeni, što odgovara klasičnoj turskoj formi XVI stoljeća. Niveleta je jasno ocrtana, sa usponom od jedne i druge obale prema sredini, pa i prelomom nad

³⁰¹ H. Kreševljaković, Rogatica, str. 118.

srednjim lukom. U posljednjim godinama most je imao željeznu ogradu, a ranije, sigurno, uobičajeni korkaluk od kamenih ploča. Inače je bio izveden od lijepo obrađene sedre.

Dužina ovog mosta iznosila je 33 m, širina 4,5 m, a visina s najviše tačke do

najviše razine vode oko 2,70 m. Raspon srednjeg luka iznosio je 4,80, a dva bočna po 3,80 m.

Most je stradao 1942. godine i nije obnovljen.³⁰²

³⁰² A. Bejtić, Rogatica, str. 59–60.

Mostovi na Ukrini i drugim manjim pritokama Save

Pored Bosne, Une, Vrbasa i Drine, u Savu se sa bosanske strane ulijeva još Ukrina, te niz manjih rijeka i potoka. Na svim ovim vodama – razumljivo – moralo je u stara vremena biti mostova. Pošto je područje uz Savu nizinsko i oskudijeva kamenom, mostovi na tim rijekama i potocima bili su, skoro bez izuzetka građeni od drveta, i gotovo da im nema traga, osim u ponekoj putnoj zabilješci. Izuzetak čini Božić, koji u svom krstarenju lijevom obalom granične rijeke, bilježi svaki mostić, često ne navodeći ime potoka ili rijeke preko koje je prešao.

Među ovim objektima nesumnjivo je bio najznačajniji *most na Ukrini kod Dervente*.

Božić je 1785. godine, opisujući Derventu zabilježio da utvrđeni grad ima kapije prema sjeveru i jugu, pred ovim

kapijama drvene mostove dugačke kojih šesnaest koraka i široke po tri koraka. Na rijeci Ukrini kraj Dervente u to vrijeme se nalazio 50 koraka dugačak *novosagrađeni most*.

Cvaj most je sigurno, kao i većina bosanskih mostova bio od drveta. Svega devedeset godina kasnije nema mu ni traga; Evans bilježi da su na putu iz Bosarskog Broda za Derventu pregazili Ukrinu, a nešto dalje da su ponovno prešli ovu rijeku »preko brane koja je povećavala vodenu snagu turbine«.

Ječina djelomično sačuvana starija gradnja ove vrste u slivovima manjih pritoka Save je *most u Gradačcu*.

Gradačački kapetani (Gradašćevići) pokazali su veliku zainteresiranost za izgradnju svoga grada i podigli ovdje značajnu utvrdu, dvor, džamiju, biblioteku, sahat-kulu, pa i mostić na potoku koji teče ispod grada. Most je bio izveden u kamenu, na jedan polukružni luk, i danas je pod kolovozom ceste koja ovu prolazi, pa se od njega može nazrijeti samo čelo svoda sa nizvodne strane. U muzejskoj zbirci u Gradačcu sačuvana je kamena ploča s natpisom, koja je nekada stajala na ovom mostu i čiji tekst glasi:

صاحب کوپری محمد قنودان
سنه
۱۱۶۷

tj. »Utemeljitelj mosta Mehmed-kapetan, godine 1167« (1753/54).

Svod mostića u Gradačcu



Mostovi na Neretvi i njenim pritokama

Dok pokrajina Bosna obuhvata, u cijelosti ili djelomično, slivove četiri velike rijeke, dotle Hercegovina ima samo jednu vodenu okosnicu, i to sliv rijeke Neretve, te nekoliko ponornica, koje tendiraju bilo prema Neretvi, bilo direktno prema Jadranskom moru.

Neretva izvire na visinama Čemerna i Jabuke, a ulijeva se u Jadransko more u Pelješčanskom zalivu i duga je oko 180 km. Od većih naselja na Neretvi leže Konjic i Mostar. Sve do ušća Bune Neretva je karakteristična kao brzica i silovita, a korito joj je puno stijena i gudura, dok su obale visoke i krševite. Takav karakter Neretve u novije vrijeme se djelomično izgubio izgradnjom hidroelektrane Jablanice i stvaranjem velikog akumulacionog jezera, koje počinje odmah ispod Konjica. Godine 1878. na Neretvi su postojala svega tri mosta, i to jedan drveni kod Glavatičeva i dva kamena: u Konjicu i Mostaru.

Lijeve pritoke:

a) *Vlah*. Formira Boračko jezero, ulijeva se ispod Glavatičeva. Ova rijeka prolazi divljim, uglavnom nenaseljenim predjelima i nije nam poznato da je u starije vrijeme bilo na njoj kakvih mostova.

b) *Buna*. Vjerovatno je podvodni odljev ponornica Nevesinjskog polja, izvire kod Blagaja, a utječe u Neretvu niže Bune. Uz rijeku Bunu postoje

naselja od najstarijih vremena i prvi mostovi postojali su, svakako, već u doba Rimljana. Iako je relativno kratka, na njoj je još u doba Turaka postojao veliki broj kvalitetnih kamenih mostova.

c) *Eregava*. Izvire sjeveroistočno od Stoca, a ulijeva se kod Čapljine. Također protječe područjem koje je još u doba Rimljana bilo gusto naseljeno, pa nam se na njoj sačuvalo nekoliko kamenih mostova, od kojih su barem dva na temeljima mostova iz vremena Rimljana.

Desne pritoke:

a) *Rama*. Izvire kraj Kopčića odžaka, a ulijeva se ispod Slatine. Važne komunikacije presijecale su Ramu još u srećnjem vijeku.

b) *Grabovica*. Na njenom ušću sačuvan je stari kameni most iz turskog doba.

c) *Lištica* ili *Jasenica*. Protječe urbaniziranim područjem, pa su se sačuvali ostaci nekih kamenih mostova.

č) *Trebižat*. Protječe kroz područja gusto naseljena još od vremena Rimljana. I na ovoj rijeci bilo je više mostova.

Ponornice:

a) *Trebišnjica*. Izvire ispod Bileće, ponire u Popovu polju. Na ovoj rijeci nalazio se poznati kameni Arslanagića most.

b) *Zalomka* ili *Polečka rijeka*. Teče Nevesinjskim poljem i na njoj se nalazi

kameni most poznat pod nazivom Ovčiji brod.

c) *Bistrica (Duman)*. Vjerovatno je nastavak Kupreških voda, izvire iz pećine kod Livna, teče Livanjskim poljem i gubi se u ponoru ispod planine Prologa. Preko Bistrice je bilo više starih mostova, a lijep primjer mosta sačuvan je u samom Livnu.

d) *Šujica*. Rijeka koja teče Kupreškim i Duvanjskim poljem. Preko ove rijeke vjerovatno su još Rimljani gradili most, jer su ovuda prolazile važne rimske komunikacije. Sačuvan je kameni turski most nedaleko od Županja.

Ovdje smo naveli samo one poronice na kojima su sačuvani za nas interesantni objekti, o kojima će biti posebno riječi. Svakako da ovim nije ni približno iscrpljen veliki spisak većih i manjih ponornica hercegovačkog kraškog područja, jer gotovo da nema nijednog kraškog polja (Gatačko, Crničko, Dabar-

sko itd.), a da njime ne protječe neka ponornica. I sasvim je razumljivo da je preko svih tih rijeka bilo nekakvih prelaza i u starije doba. No, budući da nam se ti prelazi nisu sačuvali, niti o njima imamo pisanih podataka, to je razumljivo da nismo u mogućnosti da o njima nešto kažemo u ovom djelu.

Može se općenito konstatovati da, izuzev tri-četiri najveća objekta u Hercegovini, o mostovima u ovoj pokrajini i ne postoji pisana arhivska i druga dokumentacija za razliku od mostova u nekim bosanskim područjima o kojima je naprijed bilo riječi. Moguće da objašnjenje ovoj pojavi leži u činjenici da je najveći dio tih objekata gradio narod za svoje potrebe mimo državu i mimo zaklade bogatih građana i visokih funkcionera, pa tako nije bilo potrebe da se podaci registruju u vakufnamama, sidžilima, bujrukdijama i drugim dokumentima.

MOSTOVI U GLAVATIČEVU I KONJICU

Još u srednjem vijeku, ako ne ranije, važne regionalne komunikacije presijecaju Neretvu u Glavatičevu. Ovdje je krajem XVI ili početkom XVII stoljeća podigao most mostarski vakif Hadži Balija, sin Mehmedov. O mostu ni o vakifu nema drugih podataka do spomena u vakufnami iz 1612. godine.

Kako, međutim, Klaić poslije austrougarske okupacije također spominje drveni most na Neretvi u Glavatičevu, zaključujemo da je zadužbina Hadži Balije tokom više od dva i po stoljeća morala biti više puta obnavljana.

* * *

Područje Konjica, koliko se moglo utvrditi, nastanjeno je još od neolita.

Već u doba Rimljana na ovom mjestu je značajna raskrsnica putova, što nas je navelo na pretpostavku da je i na rimskim komunikacijama negdje u Konjicu ili u njegovoj blizini morao postojati nekakav prelaz preko Neretve, vjerovatno most. U doba Turaka Konjic se nije razvio u veći administrativni ili privredni centar, ali je sve vrijeme zadržao karakter važnog saobraćajnog čvora i usputne stanice na putu od carigradskog drumu dolinom Neretve prema moru, pa i više putopisaca spominje ovaj grad, upravo kao usputnu stanicu na ovoj komunikaciji.

Upravo takvi razlozi nužno su uslovljavali izgradnju kvalitetnog prelaza

peko Neretve u ovom gradu, ili u njegovoj blizini. Ako je tačna naša pretpostavka da su već Rimljani negdje na ovom području sagradili most preko Neretve, onda je prilično vjerovatno da su taj prelaz koliko-toliko održavali i svi kasniji gospodari ovog područja, naročito u srednjem vijeku. Razumljivo je da o tim mogućim rimskim i srednjovjekovnim objektima nemamo podataka, izuzev nekih legendi zabilježanih u XIX stoljeću, koje su u mnogim slučajevima pobijali i oni autori koji su ih zabilježili. Jer, činjenica je da prve konkretne podatke o mostu imamo tek iz sedamdesetih godina XVI stoljeća, te da je na kamenoj Konjičkoj čupriji, koja još živi u sjećanju mnogih stanovnika ovoga grada, stajao natpis koji nije dozvoljavao da je datiramo ranije od 1682. godine.

Izuzimajući turske dokumente i autore, jedan od najstarijih putopisaca koji nam je ostavio crtež i bilješku o mostu bio je Artur Evans, koji je ovuda prošao 1875. godine i zabilježio: »Preko rijeke poznate pod imenom Neretva dugim i lijepim kamenim mostom, najljepšim od svih ovdje dosad viđenih, osim onih u zidinama glavnoga grada, povezano je nekoliko kuća na bosanskoj obali sa Konjicom na suprotnoj strani. Most je jedan od najstarijih historijskih spomenika u pokrajini i govori se da je djelo Hvalimira srpskoga kralja (vladao u prvoj polovini XI stoljeća i oženio se sestrom svog vazala bosanskog bana Nikole), ali su ga kasnije Turci nesumnjivo obnovili. Građevina je živi svjedok starodrevne veze između Bosne i Srbije«. Evans donosi i jedan crtež ovoga mosta.³⁰³

³⁰³ A. Dž. Evans, str. 252-3.

Kasnije neki austrijski i njemački putopisci također prihvataju legendu o kralju Hvalimiru, ali se, istovremeno, od nje i ograđuju. Tako, na primjer, Renner navodi da kršćani pripisuju izgradnju mosta kralju Hvalimiru krajem sedmog stoljeća, ali ocjenjuje kao pravilnije mišljenje Turaka, koji most pripisuju veziru Ahmed-paši Sokoloviću 1715. godine.³⁰⁴ Vjerovatno pod Rennerovim uticajem i Michel govori gotovo isto: »Ako bi se o nastanku mosta vjerovalo kršćanskom predanju, moralo bi se taj datum do u sedmo stoljeće povratiti. No turski izvori su ovdje vjerodostojniji, koji kao utemeljitelja označuju vezira Ahmed-pašu Sokolovića i kao vrijeme nastanka 1715. godine.«³⁰⁵

U kalendaru Bošnjak iz 1894. također ima jedna bilješka o ovom mostu, a u tekstu se, između ostalog, kaže da postoji mišljenje da je most djelo Rimljana, odnosno, prema drugom mišljenju, slovenskih kraljeva, ali se: »može smjelo reći da je barem sadašnja izgradnja istom građena u doba prvih turskih sultana, ovih velikih graditelja mostova...«³⁰⁶

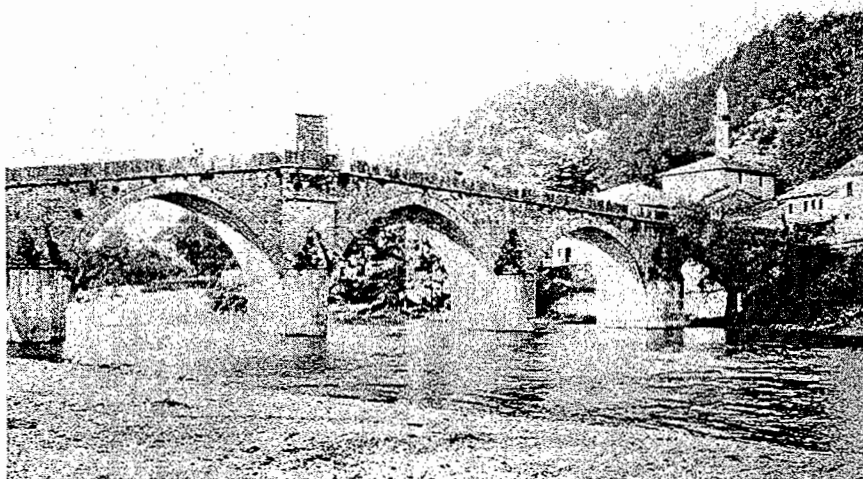
U vakufnami Zaima hadži-Mehmed-bega Karadoz-bega iz godine 1570. među ostalim njegovim zadužbinama spominje se most u Konjicu.³⁰⁷ Ovo je prvi konkretan arhivski podatak o Konjičkoj čupriji, koji nam, međutim, ne govori o samoj građevini ništa bliže. U dokumentu se, naime, ne govori da li je most kameni ili drveni, niti pak o tome da li je Karadoz-beg svoj most sagradio na mjestu nekog starijeg

³⁰⁴ Renner-Velikanović, Herceg Bosnom uzduž i poprijeko str. 279.

³⁰⁵ R. Michel, Fahrten, Alte Brücken, str. 36.

³⁰⁶ Kalendar Bošnjak za 1894. godinu.

³⁰⁷ Karadoz-begova vakufnama u Gazi Husrev-begovoj biblioteci u Sarajevu.



Konjički most sa uzvodne strane prije rušenja – pogled prema desnoj obali

objekta, koji je u međuvremenu bio propao, ili pak na sasvim novoj lokaciji. Određuju se, međutim, sredstva za održavanje objekta i govori o nadzorniku koji će o njegovu održavanju voditi brigu.

Po svojoj prilici, ta Karadoz-begova ćuprija u Konjicu bila je od drveta i stajala 15–20 m niže od kasnije kamene ćuprije, a izdržala je otprilike do kraja XVI ili početka XVII st. Naime, nešto prije 1612. mostarski vakif Hadži Bali, sin Mehmedov, prema podacima u sačuvanoj vakufnami govori i o ćupriji u Konjicu. Ova je ćuprija izdržala svega pola stoljeća tj. do 1660., kada je porušena. O tom rušenju govori turski natpis na Sulejman-pašinoj džamiji kraj stare ćuprije u Konjicu, koji u prevodu glasi: »Godine 1071 (1660), početkom mjeseca rebiul-evela (novembra), oborena je ćuprija, neka se ne zaboravi«.³⁰⁸

³⁰⁸ K. Gujić, *Najljepši turski mostovi u Bosni i Hercegovini*, str. 241.

Jasno je da su saobraćajne potrebe iziskivale hitnu opravku razrušene Karadoz-begove ćuprije. U svakom slučaju, krajem mjeseca juna 1665. godine most je bio ponovo u upotrebi, jer je tada turski putopisac Evlija Čelebija proputovao kroz Konjic i u svom putopisu zabilježio: »Preko vode (u Konjicu) prelazi se preko goleme drvene ćuprije«.³⁰⁹

Ova popravljena Karadoz-begova ćuprija bila je u upotrebi svega 17 godina, jer je 1682. godine napravljena nova kamena ćuprija na Neretvi nešto iznad stare drvene. Da je kamena Konjička ćuprija napravljena te godine, potvrđuje natpis koji je stajao na mostu sve do njegova rušenja u II svjetskom ratu, inače veoma oskudan: Sene 1093 (tj. 1682. godina).³¹⁰

Ovdje treba upozoriti na grešku koja se potkrala ranije citiranim autorima, a koja je ponovljena i u Stanojevićevoj En-

³⁰⁹ Evlija Čelebija, str. 250.

³¹⁰ K. Gujić, c. d., str. 241.

ciklopediji, tj. da 1093. odgovara 1682. godini n. e., a ne 1715. kako nalazimo u spomenutim djelima. Greška se odnosi na preračunavanje i bukvalno zbrajanje prethidžretnih i hidžretnih godina.

O osnivaču kamenog mosta nemamo nikakvih pouzdanih podataka, ni pisanih dokumenata. Općenito je prihvaćena predaja da je kamena Konjička ćuprija zadužbina vezira Ahmed-paše Sokolovića. Navodno je u Junus-čauševoj džamiji postojala bilješka u kojoj je naznačeno da je Konjičku ćupriju gradió neki vezir, ali je ta bilješka izgubljena.³¹¹

U pitanje tko je utemeljitelj mosta narodna predaja unosi dosta zabune. Tako je zabilježena priča kako je neki Hasečić Alaga, visoki dostojanstvenik u Carigradu, prolazio preko mosta u Konjicu, pa je tom prilikom kroz drveni pod propala noga njegova ata. To ga je rasrdilo i kad se vratio iz svog rodnog mjesta Stoca, ostavio je novac da se u Konjicu sagradi solidan most.³¹² Prema drugoj predaji, Ahmed-paša Sokolović

³¹¹ Isti, str. 242.

³¹² A. Nametak, *Karadoz-beg i njegovo doba*, str. 40–41.

Stari most u Konjicu prije rušenja – pogled prema desnoj obali



bio je pošao da upokori Stjepana Kosaču; Kosaćini ljudi su tom prilikom porušili most, koji je bio niže današnjeg, pa mu nije preostalo ništa drugo nego da sagradi most. Njegovi neimar: sagradili su ga od klesanog kamena: sam Ahmed-paša je prvi preko njega prešao.³¹³

Pored toga što predaja pripisuje objekat dvojici potpuno različitih ljudi, zabunu unosi i činjenica da nijedan od te dvojice nije historijski identifikovana ličnost. Prilično je teško povjerovati da je neki aga u prolazu ostavio toliki novac da se sagradi ovakav jedan most, jer ovako velike i raskošne građevine mogla je graditi jedino država, a to znači u ime sultana ili vezira. Takav objekat sigurno je građen i više godina.

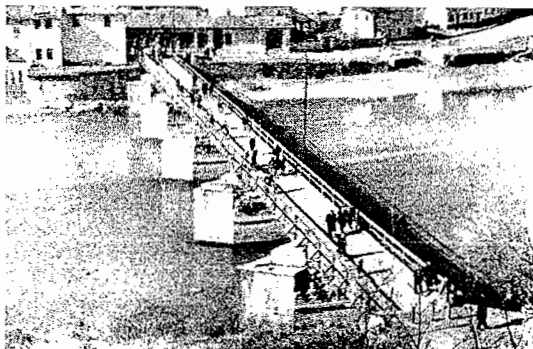
Kao potvrda tvrdnji da je most u Konjicu zadužbina vezira ili sultana stoji činjenica da je do njegove izgradnje, očito, došlo zbog važnih strateških razloga, koji u to vrijeme iskrsavaju u ovom dijelu carstva. Iza kandijskog rata pritisak Venecije na jugozapadne granice Hercegovine jako se pojačao, a prodor u unutrašnjost i otpadanje pojedinih strateških punktova na periferiji carstva bili su, tako reći, svakodnevna pojava. Osigurati dobar put za prebacivanje vojske iz centra ka periferiji morao je, u to vrijeme, biti važan zadatak za državnu organizaciju, a drveni most na Neretvi, kakav smo do toga vremena imali, nije bio garancija za bezbjednost takvog puta. Ne zaboravimo da i bilješka iz 1666. god. kaže da je most srušen, a ne da ga je voda odnijela, pa se možemo pitati nema li neko zrnice istine u legendi koja kaže da su Kosaćini ljudi porušili most koji je bio niže današnjeg. Prema tome, most kao

³¹³ Isti, str. 41.

strateški važan objekat možda je građen po nalogu tadašnjeg velikog vezira Ahmed-paše Čuprilića, koji je, doduše, umro prije završetka izgradnje mosta, ali je u njegovo vrijeme most mogao biti započet, ili po nalogu nekog drugog vezira, koji je u legendi dobio ime Ahmed-paša Sokolović, a pošto je sigurno da vezir nije lično dolazio na radilište, moguće da je njegov zastupnik bio ličnost za legendu o Alagi Hasečiću.

O graditelju opet nemamo ništa pouzdano, a predaja govori da je graditelj bio rodom iz Višegrada, dok drugi kazuju da ga je gradio Alaga Hasečić.³¹⁴ Neki arhitektonski detalji, o kojima će još biti govora, vezuju ovaj most jako za višegradski, mada je vremenska razlika veća od sto godina. Ovdje nam pada na pamet jedna mogućnost: Evlija je naveo kako je Drina prilikom jedne poplave srušila dio višegradskog mosta i kako je vakuf za opravku potrošio 77.000 groša – očito ne mnogo prije Evlijina prolaska, pošto se još znade i visina utrošenih sredstava. Obnovitelj višegradskog mosta nije mogao biti neko ko nije dobro vladao graditeljskim umijećem i nije isključeno da je isti čovjek kasnije poslat u Konjic da gradi ovaj most, a kako je obnavljajući višegradski most ovaj graditelj dobro upoznao njegove detalje, bilo je samo po sebi razumljivo da ih prenese i na novi objekat u Konjicu. Na drugom mjestu zabilježena legenda veli da je Konjičku ćupriju pravio učenik onog neimara koji je sagrađio ćupriju u Višegradu i da je tada (u Konjicu) čila najskuplja mahovina, kojom se odvrćala voda od kula na kojima most počiva. Još se priča da je most građen tri godine i da kroz sve to vrijeme Neretva nije nadolazila.

³¹⁴ K. Gujić, Najljepši turski mostovi u Bosni i Hercegovini, Kalendar »Gajret«, 1934, str. 53.



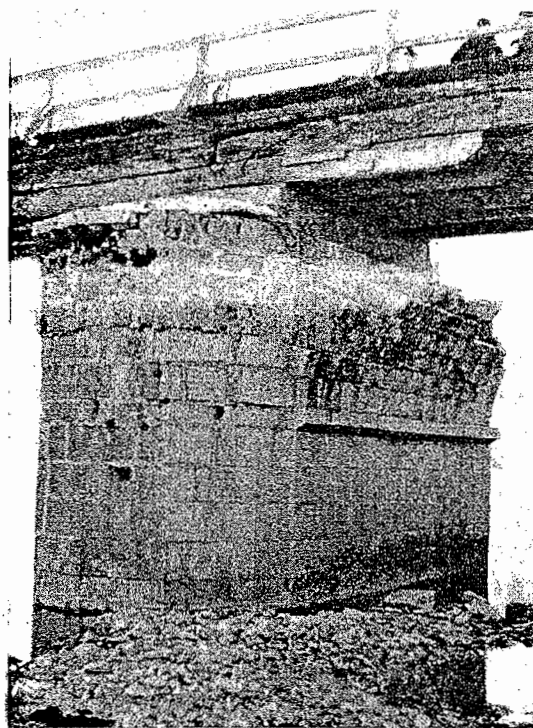
Stubovi porušenog konjičkog mosta sa provizornom drvenom konstrukcijom

U martu 1945. godine, prilikom povlačenja njemačke vojske, eksplozivom su razoreni svodovi mosta, a ostali su samo stubovi. Preko kamenih stubova starog kamenog mosta uskoro zatim postavljena je privremena drvena konstrukcija za potrebe pješačkog prometa. Godine 1946. napravljen je novi betonski most, nešto niže od kamenog, koji služi danas kao osnovni objekat za saobraćaj preko rijeke. Koncem 1961. godine postala je aktuelna restauracija Konjičke ćuprije, no, na žalost, umjesto takvog zahvata, koji bi ovom gradu vratio ono što je tri stotine godina predstavljalo njegov simbol, pobijedilo je primitivističko shvatanje; preko arhitektonskih ostataka stare ćuprije provizorna drvena konstrukcija zamijenjena je betonskom.

U momentu rušenja Konjička ćuprija je bila najsčuvaniji turski most u Bosni i Hercegovini, i uz to jedan od najljepših. Most je imao ukupno šest lukova, čiji se raspon kretao između 6,72 i 13,56 m. Visina okana kretala se između 4,30 i 8,70 m. Most je bio temeljen na pet kamenih stubova karakterističnog oblika klasične turske gradnje XVI vijeka. Prema uzvodnoj strani stubovi su

imali trouglaste branike, a prema nizvodnoj poligonalne kontrafore sa piramidalnim završecima, koji su svršavali na čeonim zidovima uzvodne i nizvodne strane. Svodovi mosta počinjali su približno na polovini visine vertikalnog dijela stuba, na blago naglašenom vijencu, i pratili liniju prelomljenog turskog luka, koji se ujednačenim ritmom povećava od otvora do otvora, sa jedne i druge obale prema sredini. Krajnji lukovi, najmanji po rasponu i visini, oslanjali su se na priobalne podzide. Fasade mosta činili su čeonni zidovi sa blagim istakom preko lukova svodova, čime je naglašavana plastična linija luka. Uspon mosta od obala prema sredini bio je sa obje strane ujednačen da bi nad

Detalj stuba sa nizvodne strane



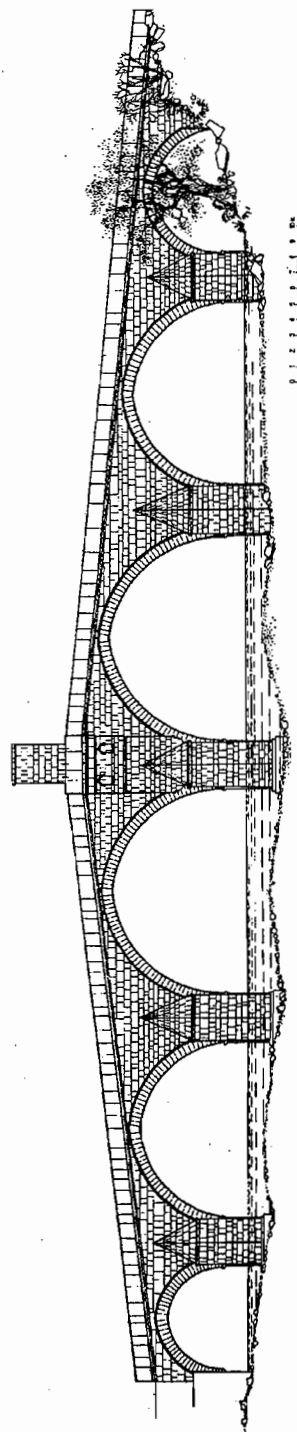
središnjim stubom tvorio karakterističan prelom nivelete. Linija staze na mostu ocrtavala se na fasadama istaknutim profiliranim vijencem, preko koga se dizao korkaluk od kamenih ploča. Srednji stub sa uzvodne strane bio je plastično razrađen na taj način što se iznad njega dio čeonog zida u dva stepena isticao iz osnovne mase, stvarao na taj način istak u obliku balkona, koji je uokvirivao vijenac i korkaluk, a na tom mjestu dizao se karakterističan slijepi portal, sa već naprijed citiranim oskudnim zapisom o gradnji.

Širine otvora i stubova Konjičke ćuprije iznosile su, mjereno od desne prema lijevoj obali:

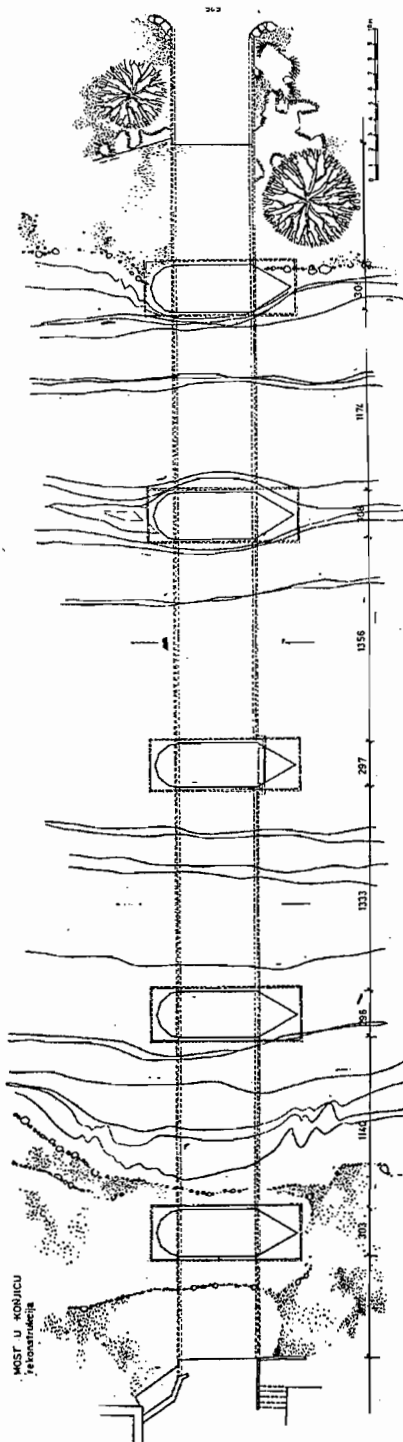
prvi otvor	8,05 m
drugi stub	3,04 m
drugi otvor	11,74 m
drugi stub	3,08 m
treći otvor	13,56 m
treći stub	2,97 m
četvrti otvor	13,33 m
četvrti stub	2,96 m
peti otvor	11,40 m
peti stub	3,03 m
šesti otvor	6,72 m

Prema tomu ukupna širina otvora iznosila je 64,80 m, a širina svih stubova 15,98 m, odnosno ukupno 80,78 m. Ovome treba dodati prilaze sa jedne i druge obale čije je mjere danas teško utvrditi.

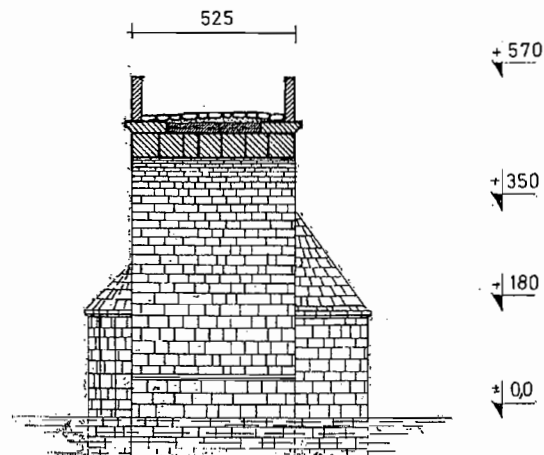
Konjička ćuprija bila je zidana od precizno obrađenih kamenih kvadera, koji su u donjem dijelu, približno do visine dokle može voda dopirati kod viših vodostaja, bili izvedeni od bijelog fino klesanog krečnjaka, dok je gornji dio bio izveden od isto tako lijepo obrađene sedre. Unutar sedrenih svodova, zaključni kamenovi bili su, također, izvedeni od bijelog krečnjaka.



Fasada mosta - pokušaj rekonstrukcije



Tlocrt mosta - pokušaj rekonstrukcije



Presjek mosta u Konjicu

Konjička ćuprija je imala arhitektonske elemente i detalje klasične turske arhitekture XVI stoljeća, koji su se održavali i primjenjivali na više akademski, a manje kreativni način i kroz čitav XVII vijek. Ta akademska nota ogleda se na Konjičkoj ćupriji, prije svega u strožijem ritmu i naglašenoj simetriji objekta od one koju smo sretali na najljepšim primjerima XVI stoljeća. Po izboru i načinu primjene građe ovaj most se vezuje za sarajevske primjere, koji su, također u donjem dijelu od krečnjaka, a u gornjem od sedre (s tim što treba imati u vidu da su sarajevski mostovi, u obliku u kome su sačuvani, mlađi nego što je bio ovaj u Konjicu). No, ako posmatramo oblike stubova, mjesto i način prelaska stuba u svod, zatim liniju luka, ekscentricitet radijusa zakrivljenosti kod lukova, konstatiraćemo da se po svojim detaljima najviše približava Sokolovićevu mostu u Višegradu. I položaj portala, mada u detalju nije razrađen kao višegradski, odgovara Sokolovićevu mostu. Jedan sitan detalj, koji se pojavljuje na piramidalnim završe-

cima stubova na čeonim zidovima, posebno je karakterističan kao veza ova dva mosta: mi smo na višegradskom konstatirali na tim mjestima plastično isklesane stilizirane ljiljane, a na Konjičkoj ćupriji je postojao, vjerovatno, isti takav detalj, za koji jedan pisac kaže da je »nalik na sjekire ili koplja«. Još jedan detalj upućuje na traženje veze: na čeonim zidovima višegradskog mosta iznad stubova javljala su se po dva slijepa prozora, na Konjičkoj ćupriji slična dva slijepa prozora javljaju se na srećnjem stubu ispod portala.

Prema jednom starijem radu o Konjičkom mostu širina puta preko mosta iznosila je oko 5 m, ograda od kamrenih ploča imala je visinu oko 1 m, a širinu cca 25 cm. Krila mosta na desnoj strani bila su duga 15,70 m, a na lijevoj strani oko 6 m. Ukupna dužina mosta iznosila je 102 m. Ukupna visina od površine vode do najviše tačke na mostu (izuzev portala) iznosila je oko 10 m. Izmjere koje smo mi uzeli na terenu uglavnom odgovaraju.

Prema jednoj fotografiji s kraja prošlog vijeka, sačuvanoj u Kadićevoj Kronici, može se konstatirati da je i Konjička ćuprija nad srednjim stubom imala izgrađenu kulu stražarnicu, o kojoj inače nemamo podataka, ni kada je nastala a ni kada je uklonjena.

Gubitak Konjičke ćuprije posebno je velik sa stanovišta naše kulturne historije, jer je ona predstavljala najkvalitetniji primjer ove vrste građevine iz druge polovine XVIII vijeka, koji stilski i arhitektonski predstavlja opadanje građevinskog umijeća jedne kulture, čije je najljepše primjere ostavilo XVI stoljeće, a čiju dekadentnu fazu u XVIII i XIX st. predstavljaju naši domaći graditelji, koji će potpuno potisnuti školovanog arhitektu.

Stari most u Mostaru

Područje oko Mostara bilo je već u doba Rimljana dosta gusto naseljeno. Naročito oko ušća Bune, gdje su nađeni brojni arheološki ostaci. Sve do II svjetskog rata u upotrebi je stari most u Kosoru, za koji se sa sigurnošću može tvrditi da je rimski. Također, prema tragovima rimskih putova, negdje oko Mostara, pa do ušća Bune morao je postojati i jedan prelaz preko Neretve, iako nema indicija na osnovu kojih bismo tvrdili da je taj prelaz bio u današnjem Mostaru, ili nešto uzvodno, odnosno nizvodno. U srednjem vijeku dominantno naselje je Blagaj, koji će u XV stoljeću postati prijestonica šire oblasti, koja donekle odgovara današnjoj Hercegovini.

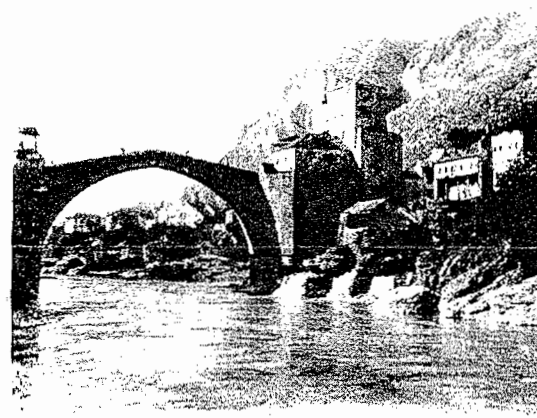
Najstariji pisani spomenici o Mostaru datirani su s prvom polovinom XV stoljeća, a podizanje srednjovjekovnog Mostara pripisuje se jednom velikašu Hercega Stjepana Radivoju Gostu. Godine 1452. prvi put se spominje most na Neretvi u jednom dubrovačkom izvještaju o pobuni hercegova sina protiv svog oca, kojemu je oteo neke gradove, a među njima »Duo Castelli al ponte de Neretua«.³¹⁵

Iako je jasno da je most na Neretvi nastao, prvenstveno, zbog regionalnih saobraćajnih potreba, sam njegov ras-

tanak uslovio je postepenu koncentraciju stanovništva, pa se naselje oko mosta brzo širilo otimajući primat Blagaju, da ga u cijelosti potisne već u prvim decenijama turske vlasti. Prvi izričiti spomen o Mostaru nalazimo tek 1474. godine, u vezi s jednim darivanjem mostarskog subaše Skendera.

Srednjovjekovni most bio je drven, slab i nesiguran; takav su zatekli Turci i takav su upotrebljavali za svoje vojne operacije na desnoj obali Neretve i, dalje, u zapadnoj Hercegovini. Da se zaključiti da je već u tom momentu, tj. u doba sultana Mehmed el-Fatiha, bilo nekih intervencija na mostarskom mostu, iako su podaci o tome sasvim oskudni.

»Čudesni svod« nad Neretvom



Jedna starija fotografija Mostarske čuprije

Zahvaljujući svom izvanrednom položaju na presječnici regionalnih komunikacija Hercegovine, Mostar se u tursko doba naglo razvijao u ekonomski, kulturni i politički centar Hercegovine. Upravo zato što je zatečeni most bio vrlo labilna konstrukcija, nesigurna za prelaz, razvoj grada zadržavao se gotovo, isključivo na lijevoj obali rijeke, sve do momenta kada je prvobitna građevina u XVI stoljeću zamijenjena solidnim i čvrstim kamenim objektom, današnjim mostarskim Starim mostom.

O tome kakav je bio srednjovjekovni mostarski most imamo neke podatke tek iz vremena kada je današnji most bio već sto godina u upotrebi.

Turski geograf XVII vijeka Katib Čelebija (Hadži Kalfa) bilježi o tom srednjovjekovnom mostu ovo: »...bio je drven, visio je na lancima i pošto nije bio utvrđen na stubovima, tako se tresao da se preko njega samo sa smrtnim strahom prelazilo«.³¹⁶

³¹⁶ K. Gujić, Najljepši turski mostovi u Bosni i Hercegovini, str. 54.

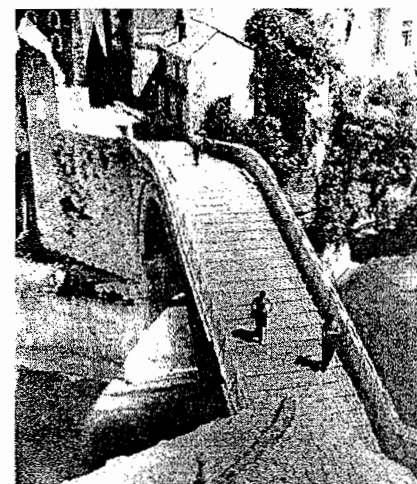
Evlija Čelebija, koji je, također, proputovao ovuda poslije nestajanja ovog srednjovjekovnog mosta, nakon opisa današnjeg Starog mosta nastavlja: »...prema pričanju latinskih historičara u ovome šeheru je u starinsko vrijeme bio most preko rijeke Neretve s jedne strane na drugu, i to na jakom gvozdenom lancu u debljini čovječijeg stegna i od toga doba mu je ostalo ime. (Mostaru)«.³¹⁷

Razumljivo je da nijedan od ove dvojice nije vidio srednjovjekovni most, ali njihovim podacima možemo vjerovati, jer su, sigurno, nastali na osnovu pričanja starijih kroničara toga doba, u prvom redu, »latinskih historika« (kako to kaže Evlija), to jest Dubrovčanina Mavra Orbinija (1601) i Petra Lukarića 1605.

Pored historijskih podataka, kao dokaz o postojanju ovog starijeg mosta, služe nam i njegovi ostaci: oko 20 m

³¹⁷ Evlija Čelebija, str. 464.

Stari most danas. Pogled s kule Halebinovke na kaldrmu i lijevi upornjak



³¹⁵ Dž. Čelić, Počitelj na Neretvi, Naše starine VII, str. 6.

nizvodno od današnjeg objekta, na lijevoj obali Neretve, ispod zgrade Zavičajnog muzeja, petnaestak metara iznad ljetnog vodostaja rijeke i danas se nalaze ostaci zidova iz predturskog perioda, među kojima i dio za koji se pretpostavlja da je služio kao uporište tom mostu. Na suprotnoj obali nikakvih tragova starije gradnje nema, pa se može pretpostaviti da su uništeni pri izvedbi današnjeg krilnog zida na desnoj nizvodnoj strani postojećeg mosta. Na osnovu naprijed citiranih bilježaka o tom mostu možemo zaključiti:

- da je taj most postojao, svakako, još u prvoj polovini XV stoljeća;

- da je konstrukcija mosta bila drvena, bez stubova;

- da su noseći elementi mosta bili kovani lanci znatnih dimenzija;

- da je konstrukcija imala znatnih pomjeranja, kako u vertikalnom, tako i u horizontalnom smislu, jer nije bilo potrebnih ukrućenja;

- da se taj most nalazio nešto niže od današnjeg;

- da je njegova visina nad rijekom, s obzirom na opisanu konstrukciju, morala biti mnogo niža od današnje.

Na osnovu ovih konkretnih historijskih činjenica inž. Milan Gojković pokušao je da postavi hipotezu o konstrukciji i izgledu tog srednjovjekovnog mostarskog mosta, u koju se ovdje nećemo upuštati.³¹⁸

UXVI stoljeću očito je drvena ćuprija bila sasvim dotrajala, a grad se naglo razvijao, pa je bilo nužno da se podigne novi i solidniji most.

Na zahtjev Mostaraca sultan Sulejman Veličanstveni naredi izgradnju

³¹⁸ M. Gojković, Jedna hipoteza o izgledu i konstrukciji mosta preko Neretve u Mostaru, str. 51-64.



Most uspoređivan s dugom

mosta u Mostaru. O tome nas opet izvještava Hadži Kalfa, koji veli da je Sulejmanov most na »jedan jedini svod djelo vještačko, koje će da zaprepasti sve majstore svijeta«; on nam daje i godinu završetka mosta 974 (1566), što je, uzgred budi rečeno, posljednja godina vladavine Sulejmana Veličanstvenog.³¹⁹

Evlija Čelebija donosi više podataka o mostu i govori o njemu sa puno ushićenja: »I ovaj je most sagradio stari neimar Kodža Mimar Sinan, sin Abdulmenan-agin, a po Sulejmanhanovoj naredbi. On izgleda kao luk duge, koji se uzdiže do Kumove Slame, i pruža s jedne litice na drugu... kako se sa obje strane toga mosta nalaze tvrđave, to nije moguće preći s jedne na

³¹⁹ K. Gujić, Najljepši turski mostovi u BiH, Kalendar »Gajret«, 1934, str. 55.

drugu stranu grada osim preko tog mosta. Eto, neka se zna da sam ja, bijedni i jadni rob božji Evlija, dosada prešao i vidio šesnaest carevina, ali tako visokog mosta nisam vidio. On je prebačen s jedne na drugu stijenu, koje se dižu do neba. Dužina toga mosta od jedne do druge kapije, koje se nalaze na unutrašnjoj strani dviju tvrđava što leže na oba kraja mosta, iznosi ravnih stotinu koraka, a širok je petnaest stopa«. Dalje Evlija govori o vodovodu Ibrahim-efendije Roznamedžije, provedenom preko mosta, pa kaže: »Ukratko, to je most preko koga i ispod koga voda teče«. Pošto donosi kronostih sa jednog natpisa na mostu, dok drugi natpis prepisuje u cjelini, Evlija daje u nastavku svoju ocjenu objekta: »Zaista je neimar uložio svu svoju snagu i jasno pokazao svoju veliku sposobnost. Kad se ovaj most pogleda iz daljine, izgleda okrugao kao luk, iz koga je istom izljetjela strijela, pa tako stao. Neimarski ukus, preciznost, eleganciju, koja je unesena u ovu divnu kamenu tvorevinu, nije pokazao nijedan stari neimar«.³²⁰

³²⁰ Evlija Čelebija, str. 464.

Stari most u nenarušenom ambijentu s kraja prošlog stoljeća



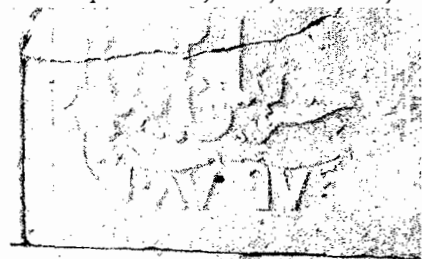
Evlija je pripisujući mostarski most Kodža Mimar-Sinanu napravio, u izvjesnom smislu, grešku, odnosno nije stvar dovoljno precizirao. Turski historičar Ahmed Refik pronašao je dokumenat po kome se vidi da je u luci Makarskoj trebalo graditi tvrđavu, pa je dvor izdao nalog Mimar Sinanu da na taj posao pošalje Hajrudina, »koji je prije nekog vremena sagradio mostarski most«. Upravo ovaj dokumenat govori nedvojbeno o tome da je most djelo mimara Hajrudina, učenika Sinanova, a ne Mimara Sinana lično. Ujedno, dokumenat nam određuje odnos Mimara Sinana prema mostu, jer je on, kao vrhovni graditelj turskog carstva u Sulejmanovo doba, odabrao Hajrudina za ovako delikatan zadatak.

Ako na osnovu tariha znamo godinu završetka mosta, to ipak ne znači da je u jednoj godini takav objekat mogao biti i započet i završen. Prema jednoj bilješci, koju je među rukopisima u arhivu Zemaljskog muzeja u Sarajevu pronašao prof. A. Nametak, gradnja mosta započeta je već u oktobru 1557.³²¹ godine pod nadzorom zaim hadži-Mehmed-bega Karadoz-bega, koji je u to vrijeme djelovao u Mostaru i upravo te godine dovršio gradnju poznate i najljepše mostarske džamije – Karadoz-begove džamije. Prema tome, Stari most je građen punih devet godina. (Ovdje da napomenemo da je zaim hadži Mehmed-beg bio brat Rustem-paše Hrvata, o kojem je bilo riječi u poglavlju o mostu na Željeznici; tim putem, je očito Karadoz-beg bio u tjesnim vezama s dvorom. Njegova džamija je stilski najčišći i najkvalitetniji primjer svoje vrste i svoga vremena u Hercegovini i očito je djelo školovanog turskog arhitekta velikih sposobnosti. Činjenica

³²² A. Nametak, Karadoz-beg i njegovo doba, str. 36.

da početak gradnje mosta pada u istu godinu kad i završetak gradnje njegove džamije daje osnova za hipotezu da je isti graditelj – mimar Hajrudin – još prije započinjanja gradnje mosta radio u ovome gradu).

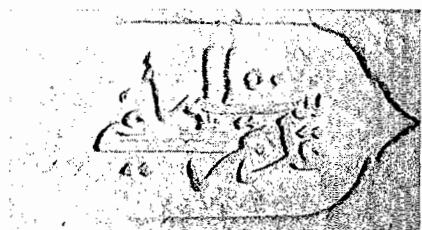
Na mostarskom mostu danas postoje dva natpisa, od kojih na jednom stoji:



جسر بنا قله بنا
سنة ۹۷۴
سنة ۱۰۸۷

Prevod: »Gradnja mosta 974 (1566), gradnja kule 1087« (1676)

Drugi natpis glasi:



Prevod: »Dovršeno u godini 1150.« (1737).

Kao što se vidi po datumima, oba postojeća natpisa odnose se na opravke objekta.

U starijim bilježnicama i kod putopisaca (Evlija Čelebija) sačuvana su nam, međutim, dva veća natpisa sa mostarskog mosta, prepisana negdje djelomično, a negdje u cjelini. Ovim natpisima na mostu danas nema traga i ne

zna se ni gdje su stajali ni kojom su prilikom nestali.

Oba natpisa je, u cjelini, zabilježio Enverija Kadić. Prvi od njih glasi:

روح سلطان محمدك اوله شاد
قالدى بوندك كبی خیر اثری
هم سلیمان زمان صاغ اولسون
دولتی بولدی بنایه ظفری
سینی نظر ایله اولدم تمام
یازدی تاریخی قدرت کبری
سنة ۹۷۴

Prevod:

»Duša sultana Muhameda nek je vesela što ostavi ovakvo humano djelo.

A i Sulejman neka je zdravo, Za čije vladavine je dovršena gradnja. Zalaganjem nazira most je dovršen I napisan kronogram: "Čudesni svod" Godina 974«³²²

Godina gradnje mosta sadržana je u riječima Kudret kemeri (Čudesni svod), čija vrijednost slova iznosi: $k = 100 + d = 4 + r = 200 + t = 400 + k = 20 + m = 40 + r = 200 + j = 10$. Ukupno 974.

Evlija Čelebija je od ovog natpisa zabilježio samo kronogram.

Drugi u prepisu sačuvani natpis glasi:

قوس قزحك عینی کوپری بنا ایتدی
واری بوجرهان ایچره ماندی هی اللهم
عبرتله باقوب ددی تاریخی برعارف
الچندی کوپریدن بزدہ کپوز شام
سنة ۹۷۴

³²² O. Mušić, Mostar u turskoj pjesmi sedamnaestog vijeka, prilozii (u štampi).

prevod:

»Ovaj je most sagrađen potpuno kao luk duge.

Ima l' mu sličan na ovom svijetu, moj Bože!

Jedan znalac pogleda ga s divljenjem I reče mu kronostih:

"I mi prelazimo preko ovoga mosta Preko koga je prošao moj sultan!" Godina 974.«³²³

Ovaj drugi natpis Enveri Kadić je prepisao iz bilježnice koja je pripadala Derviš-paši Bajezidagiću, državniku i mostarskom pjesniku, iz druge polovine XVI vijeka. Derviš-paša je jednom oduljom pjesmom, koju donosi Bašagić u prepjevu, opjevao svoj rodni grad, a posebno se zadržao na mostu sljedećim stihovima (u Bašagićevu prepjevu):

»S dvije kule velika ćuprija,
Pružila se preko rijeke čarne,
Pa sa svojim velebnijem lukom,
Pričinja se poput duge šarne...«³²⁴

Iste stihove ponovio je i D. Franić, ali je mjesto riječi »S dvije kule« stavio »sa dva tornja«. Ujedno je dao opis mosta, za koji kaže da je jedna od najvećih svjetskih znamenitosti.³²⁵

Bajezidagićeva pjesma ispijevana je 1592, tj. dvadeset i šest godina nakon završetka gradnje mosta. Ona nam, ujedno, potvrđuje da su kule uz most već tada postojale, pa, prema tome, otpada pretpostavka da je godina hidž. 1087 (1676) vrijeme nastanka tih objekata, nego se ta godina odnosi na neku opravku. Međutim, ako navedene stihove ove pjesme uporedimo sa natpisom s mosta koji je nađen u njegovoj bilježnici, konstatiraćemo izvjesnu slič-

³²³ Isti.

³²⁴ S. Bašagić, Bošnjaci i Hercegovci u islamskoj književnosti, str. 42.

nost u motivu kompariranja objekta s dugom. Ukoliko Bajezidagić nije ispjevao sam natpis za most, onda je natpis svojim sadržajem inspirisao njegovu pjesmu.

Pored Bajezidagića i drugi su pjesnici ovom objektu posvetili pažnju. Među njima su pjesnici poznati pod pseudonimima Tabi, Medžazi i Husami, odnosno Hulki; od ovog posljednjeg citiraćemo u prevodu sljedeće:

»Sredinom grada teče velika rijeka i na njoj je most, kojem u visini, kako se odavno govori, nema ravna.

Zato što postoji opasnost, na ovom mostu je ograda, no bez bojazni niko ne može proći osim lakog povjetarca.

S obje strane postoje dvije kule, tako visoke da bi njihovi čardaci mogli biti gnijezdo sokolova, o prijatelju...«

Ovi stihovi ispijevani su godine 1080 (1669). Pseudonim Husami označava mostarskog pjesnika XVII vijeka Hussein efendi-Čatrnju.³²⁶

Jedan anonimni istočnjački pjesnik po svom dolasku u Mostar pjeva sljedeće:

»Putovah dugo i zadivljen stadoh pred kapijama Mostara,

Jer ugledah vita minareta kao glaso-ve molitava i most na vodi kao mjesec na nebu.«

Razumljivo je da ni pjesnici novijeg vremena, a ni anonimna narodna poezija nisu mimoišli ovaj objekat, o čemu će kasnije biti još govora.

Mnogi putopisci, pored citiranih (Hadži Kalfa i Evlija Čelebija), pozabavili su se ovim objektom, dajući o

³²⁵ D. Franić, S dacima kroz Bosnu i Hercegovinu, str. 108.

³²⁶ O. Mušić, Dvije turske pjesme o Sarajevu, Glasnik vis., str. 12–14.

njemu određene podatke, ili pak svoje ocjene i mišljenja.³²⁷

Još prije Evlija Čelebije godine 1658. kroz Mostar je prošao Francuz A. Poullet i zabilježio: »Mi ostasmo pet dana u ovoj varoši, u kojoj ne opazismo ničega osobita osim jednog mosta preko rijeke Neretve, čija je gradnja, bez sumnje, smionija i impozantnija od mosta Rialta u Mlecima, premda je potonji na glasu kao pravo čudo«.³²⁸

U toku XIX i XX stoljeća više autora govori o ovom objektu. Među ovima spomenućemo samo neke koji su svojim zapažanjima posebno privukli pažnju ili, dapače, povukli za sobom i druge, bilo da se radi o ispravnim zapažanjima, ili o proizvoljnim pretpostavkama.

Među prvim pojavljuje se Englez Gardner Wilkinson, koji je oko 1845. god. posjetio Mostar i napravio prve tehničke snimke Starog mosta. Na ivicama potpornog zida Gardner je uočio dva turska natpisa i preveo ih, no ipak je postavio tvrdnju da se ne radi o turskom, već o rimskom mostu.³²⁹

Nešto kasnije ruski konzul u Sarajevu Aleksandar Hilferding u djelu Bosna, Hercegovina i Stara Srbija, također, postavlja tvrdnju da je mostarski Stari most rimska građevina. Upravo njegovo tumačenje bilo je podloga i mnogim kasnijim autorima da mostarski most pripišu Rimljanima.³³⁰

Poznati engleski arheolog A. Dž. Evans također je »zakazao« u ocjeni mostarskog Starog mosta. Budući da on

ponavlja ono što su dvojica gore navedenih autora bila već indicirala, citiramo ga opširnije.

»Ali najinteresantniji spomenik rane civilizacije ovog grada jeste veličanstveni most preko Neretve ... Prema tradiciji ovo je djelo cara Trojana, čiji su građevinski uspjesi u istočnoj Evropi izvršili jak utjecaj na jugoslavensku maštu. Drugi pripisuju podizanje mosta Hadrijanu, a Turci, ne želeći da ostave značaj takvog građevinskog remekdjela djaurskim imperatorima, sve su prisvojili za svoga sultana Sulejmana Veličanstvenog. Ovaj i drugi turski upravljači vjerovatno su popravili i izmijenili građevinu toliko da Gardner Wilkinskon izjavljuje da nijedna originalna oznaka rimskoga rada nije ostala na spoljašnjoj površini, ali, ipak, on nije ništa manje ubijeden da je most rimskog porijekla. Očevici će se složiti sa Gardnerom da, uz tradiciju, veličina rada i oblik svoda potvrđuju rimsko porijeklo. Na kapijama sa obje strane mosta nalaze se tornjevi i tu smo otkrili ponešto rimskog, a, također, i dolje na riječnoj obali

Kaldrma i korkaluk



Dinamika prostorno-plastičnih odnosa

pored mosta kod nekih drvenih svodova i građevina«.³³¹

Svega godinu dana poslije Evansa Francuz E. de Sainte-Marie piše o mostu i citira natpise, ne upuštajući se u dalja nagađanja, poput Wilkinsona, Hilferdinga i Evansa.³³²

Nepoznati autor u knjizi Das Bauwesen in Bosnien und Herzegovina ističe da nas stare mostogradnje sile da im se divimo »osobito kad pomislimo da tadani neimari, većim dijelom Dubrovčani, nisu raspolagali onim pomoćnim sredstvima tehnike kojima se danas mogu savladati i najteže tehničke poteškoće. Najstarija građevina ove vrste je neretvljanska ćuprija u Mostaru, sagrađena 1566. god. U jednom luku sa širinom od 29 m presvodila je ova ćuprija Neretvu, a od vrška tog svoda do vode ima 19,5 m«.³³³

I neki domaći pisci krajem prošlog i početkom ovoga vijeka govore s najljepšim riječima o ovom objektu, među njima D. Franić, koji Stari most u Mostaru naziva jednim od najvećih svjetskih znamenitosti i kaže da je to »najsmjelije i najelegantnije građevno djelo, ne samo u Bosni i Hercegovini nego daleko i široko izvan njihovih granica ... Taj silni luk ... tako je na vrhu tanko zaobljen da se čovjek mora čuditi kako se pod malo većim teretom nije prolomio ... Vrh mosta svršava sa šiljatim lukom koji nije pravo podoban ni rimskom ni gotskom luku...«³³⁴

Tvrdnja da je most rimski provlačila se kod mnogih autora. Dapače, i u Stanojevićevoj Enciklopediji rečeno je doslovce: »Kameni most u Mostaru smatra se kao rimska tvorevina, a to potvrđuje i način građenja«.³³⁵

³³¹ A. Evans, str. 278-9.

³³² Itinéraires en Herzegovine.

³³³ Das Bauwesen in Bosnien und Herzegovina.

³³⁴ D. Franić, S đacima kroz Bosnu i Hercegovinu.

³³⁵ S. Stanojević, Narodna enciklopedija srpsko-hrvatsko-slovenačka, str. 891.

³²⁷ Pezz, Mostar und sein Kulturkreis; R. Michel, Mostar; Renner, str. 302-307; F. Jukić, Putopisi, str. 51.

³²⁸ Glasnik zemaljskog muzeja XX, str. 49.

³²⁹ G. Wilkinson.

³³⁰ A. Hilferding, Bosna i Hercegovina i Stara Srbija, str. 43.

Robert Michel, koji je o Mostaru napisao posebnu monografiju i u njoj dao dosta mjesta Starom mostu, prvi je iskreno postavio opšti sud o tobožnjem rimskom porijeklu mnogih starih kamenih mostova u našim krajevima. U studiji *Alte Brücken in Bosnien und Herzegovina* u samom uvodu on kaže: »To da su skoro svi stari mostovi u zemlji označeni kao rimski nije bazirano na legendama, već na površnim ocjenama putnika koji takve građevine nisu htjeli da pripišu Turcima«. U monografiji ovog autora o Mostaru, poput Poulleta, on mostarski most upoređuje sa Rialtom u Veneciji; pobija tvrdnju da je to rimski most, govori o drvenom mostu koji je prethodio ovom kamenom, opširno citira Hadži-Kalfu, uključujući i reke legende, koje je Hadži-Kalfa pribilježio, zatim prepričava narodnu pjesmu o Radi neimaru i vili.³³⁶

Isti autor na drugom mjestu govori: »Kad bih morao kazati koji je najljepši most na svijetu, vjerovatno bi izbor pao na Stari most u Mostaru. Mogu reći da na mene još nijedno građevinsko djelo nije djelovalo tako snažno kao ovaj most«. On upoređuje građevinu s okamenjenim polumjesecom, odnosno sa »divovskim galebom« koji se okamenio u letu, u trenutku kad je vrhovima svojih krila dodirnuo stjenovite obale Neretve.³³⁷

Iako objekat prvenstveno regionalnog značaja, mostarski most je koncipiran i postavljen u već formiranoj urbanoj cjelini. Uz stari drveni most postojale su ne samo dvije kule (*Duo castelli*), koje sa izvjesnim adaptacijama

i preinakama postoje i danas, već i niz objekata koji su služili odbrani i opsluživanju srednjovjekovnog drvenog mosta. Ne samo ostaci zidova ispod Zavičajnog muzeja, za koje se pretpostavlja da bi mogli biti priobalni uporci prvobitne mostogradnje, već i temelji nekih objekata iz kasnijeg vremena govore da je kompleks uz most među kulama bio još prije dolaska Turaka gusto izgrađen.

Lokacija mosta bila je, dakle, unaprijed određena postojanjem prethodne mostogradnje i okolne izgradnje i graditelj Sulejmana Veličanstvenog mogao je, prema svom nahodenju, da izvrši samo neznatni pomak. Ne treba zaboraviti da su već prije izgradnje mosta u neposrednoj blizini bile nikle i neke značajne građevine turskog perioda, među kojima Čejvan-čehajina džamija i medresa (na mjestu današnjeg Zavičajnog muzeja), kao i njegov han (Kalhana). Očito je da se i većina dućana, koje su u mostarskoj čaršiji podigli pojedini vakifi, prvenstveno Čejvan-čehaja i Karadoz-beg, nalazila u blizini mosta već prije zamjene drvene konstrukcije kamenom.

Katib Čelebija zabilježio je kako je prema predaji, sultan poslao Mimara Sinana da gradi most, ali »kad ovaj vidje mjesto, izjavi da se tu most na svod nikako ne može načiniti. Stoga se to tada napusti. Poznije poduhvati se jedan stolar iz mjesta da može načiniti most i načini ga doista«. ³³⁸

Kolikogod da je ova legenda nerealna, jer je izvjesno da je upravo Sinanov učenik gradio taj most, očito je da je u doba Katib-Čelebije sjećanje na događaje koji su se dogodili svega nekoliko decenija ranije moralo biti svježije

i biće da se zrnice istine krije u ovoj priči. Čini se da je osnovni problem bio u podizanju skele za ovakvu gradnju na mjestu gdje se rijeku moglo premostiti isključivo jednim svodom, s obzirom na profil njena korita, jer je voda bila duboka i brza, a da bi se skela oslonila na pogodan i uobičajen način.

Mimar Hajrudin raspinje svoju konstrukciju mosta tako da je oslanja, prvenstveno, na bočne priobalne stijene, stvarajući na taj način napetost između dviju obala umjesto konstrukcije koju bi temeljio u koritu rijeke. Bila je to zamisao kakvu možemo naći na mnogim mostovima na jedan luk, ali nigdje sa toliko smionim i velikopoteznim rješenjem.

Umjesto temelja graditelj postavlja upornjake od krečnjaka, koje sa krilnim zidovima povezuje uz priobalne stijene. Mjereno od ljetnog vodostaja Neretve (nadm. visina 40,05), ove upornjake diže do visine od 6,53 m i sa te visine započinje svoj svod. Početak svoda naglašava jednostavnim, ali snažnim profilom visine 32 cm. Na tome mjestu je raspon od upornjaka do upornjaka 28,70 m. Počinjući ovaj svod, raden od oolitskog krečnjaka iz okoline Mostara, koji se u ovim krajevima mnogo upotrebljavao za građenje monumentalnih objekata, a poznat je pod imenom tenelija, graditelj diže svod čija je forma do tada nepoznata u našoj mostogradnji. To nije ni prelomljeni turski luk, kao na Žepi, u Višegradu, ili u Konjicu, a ni polukrug kao na nekim drugim objektima. Približuje se elipsi ili ovalu, kod kojega rasponu od 28,70 m odgovara strijela luka od 12,02 m. Ovdje napominjemo da je visinska razlika između početka luka na desnom i lijevom oporcu 13 cm. Na ovako velikom

rasponu graditelj je postavio izvanredno elegantnu i za ovu vrstu materijala tanku svodnu konstrukciju. Debljina svoda, mjerena na čeonim lukovima, iznosi svega 77 cm, a širina svoda 397 cm.

Svod je zidan od kvadera, sa radijalnim spojnicama, čija je visina ravna visini čeonog luka, ti kvaderi slagani su u horizontalnim slojevima, po pravilu 3-4 komada po dubini svoda, pa se tako mogu naći pojedini komadi dimenzije i preko 2 m, odnosno u upornjacima do 3,23 m.

Graditelju je bilo jasno da ovakvu krhku ljusku ne smije opteretiti sa gornje strane ni jednim suvišnim kamenom. Postavljajući zato čeonu zidove mosta u širini od oko 80 cm sa svake

Kaverna u unutrašnjosti mosta



³³⁶ R. Michel, *Mostar*, str. 13-18.

³³⁷ Isti, str. 31-36.

³³⁸ H. Kalfa, *Spomenik SAN*, XVIII. str. 91.



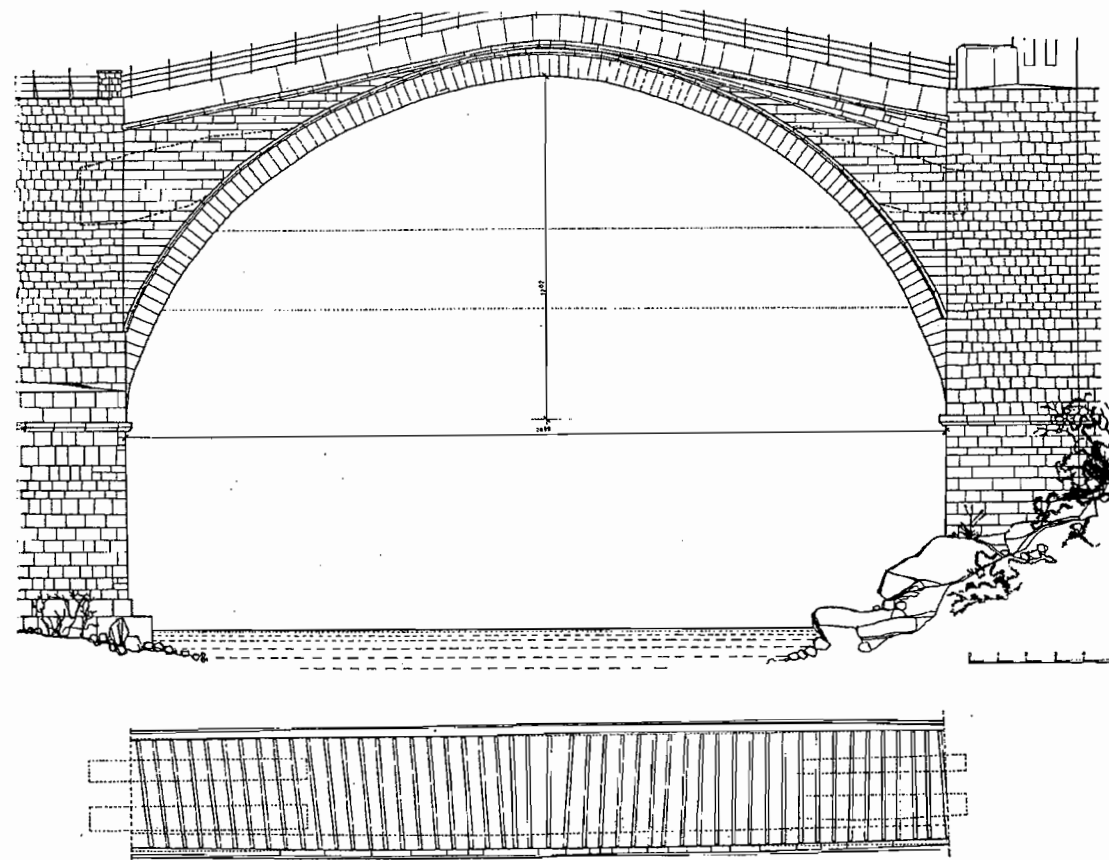
Plastične profilacije nad tjemnom svoda

strane, on izbjegava da ispuni jezgro mosta teškim lomljenim kamenom i zemljom, kako je to obično rađeno na drugim mostovima, na primjer na Žepi. Umjesto toga on uvodi jedno središnje rebro, tako da preko tri oslonca zasvođava sa svake strane po dvije kaverne (šupljine), koje djeluju kao olakšavajući otvori na Kozjoj čupriji, ali sa mnogo više profinjenog osjećaja za pravilan raspored opterećenja, odnosno rasterećenja nosive konstrukcije. Do koje mjere ide profinjenost konstruktorovog osjećaja u postavljanju ovih kaverni, go-

voru činjenica da u poprečni presjek ovih kaverni on unosi izvjesnu asimetriju, tako da je uzvodna kaverna šira za oko 20 cm od nizvodne. Pri tome, uz desnu obalu pojavljuje se iznad dviju paralelnih zasvođenih kaverni i jedna horizontalna, kakve na suprotnoj strani nema. Ove kaverne otkrivene su tek u toku konzervatorskih radova poslije II svjetskog rata; sve do ovog otkrića stabilitet mosta bio je statički neobjašnjen.

Prelaz na fasadama od luka na čeone zidove naglašen je dekorativnim vijencem, koji prati luk i čija visina iznosi 15 cm. Vijenac je profiliran i plastično izvučen preko čela svoda, također za 15 cm. U ravnini prednje linije vijenca postavljeni su čeonim zidovi, rađeni, također, od krupnih kvadera tenelije sa izrazito horizontalnim slojevima, koji se djelomično nastavljaju i u krilnim zidovima mosta. Zanimljivo je da je most na desnoj strani na čeonim zidovima djelomično nadozidan i da je njegova strma niveleta nešto ublažena. Na krajnjoj tački ovog nadozida vide se tri sloja klesanaca, koji se klinasto svode prema sredini, a njihove horizontalne spojnice zauzele su položaj paralelan sa prvobitnom niveletom mosta. Da li je ovaj nadozid iz nekih razloga došao kasnije, ili je korekcija koju je sam graditelj izveo na tom objektu, do danas nije utvrđeno, no skloni smo da pretpostavimo ovo posljednje, s obzirom da nema nikakvih tragova različitog postupka na dijelovima koji iznad ove dogradnje slijede, to jest na završnom vijencu i korkaluku.

Niveleta mosta ocrta se na fasadama završnim vijencem, koji je profiliran na isti način kao i vijenac iznad luka, ali je nešto deblji, to jest njegova debljina se kreće od 20 do 24 cm. I ovaj je



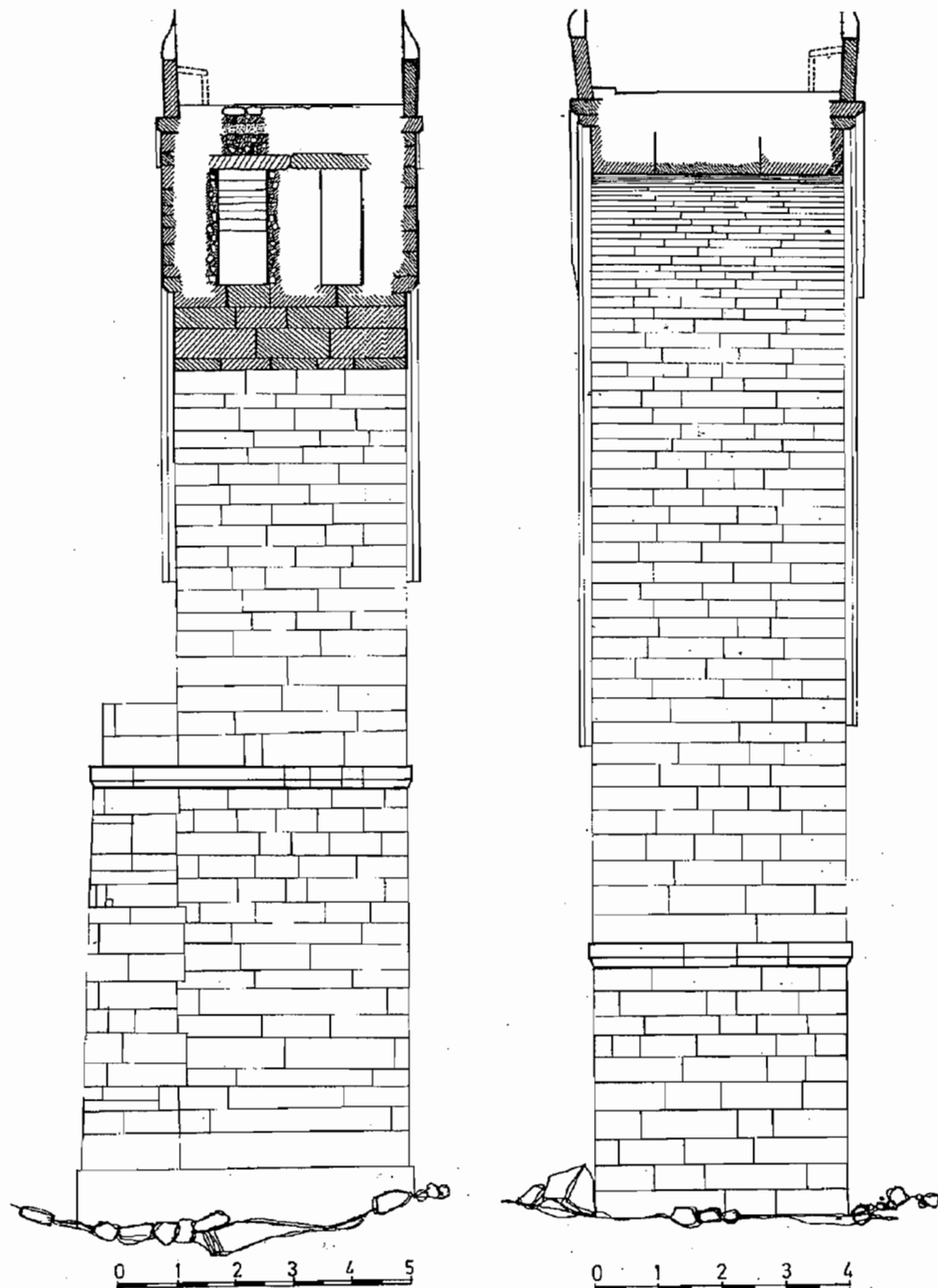
Uzvodna fasada i tlort Starog mosta. Isprekidanom crtom označene su kaverne u mostu.

vijenac plastično istaknut u odnosu na čeone zidove za 14 cm. Niveleta staze strmo pada od sredine prema desnoj i lijevoj obali. Njena najviša tačka je 60,39 nadmorske visine, a to znači 20,34 iznad ljetnog vodostaja. Na desnoj strani ona pada do 57,24, a na lijevoj do 57,05 m.

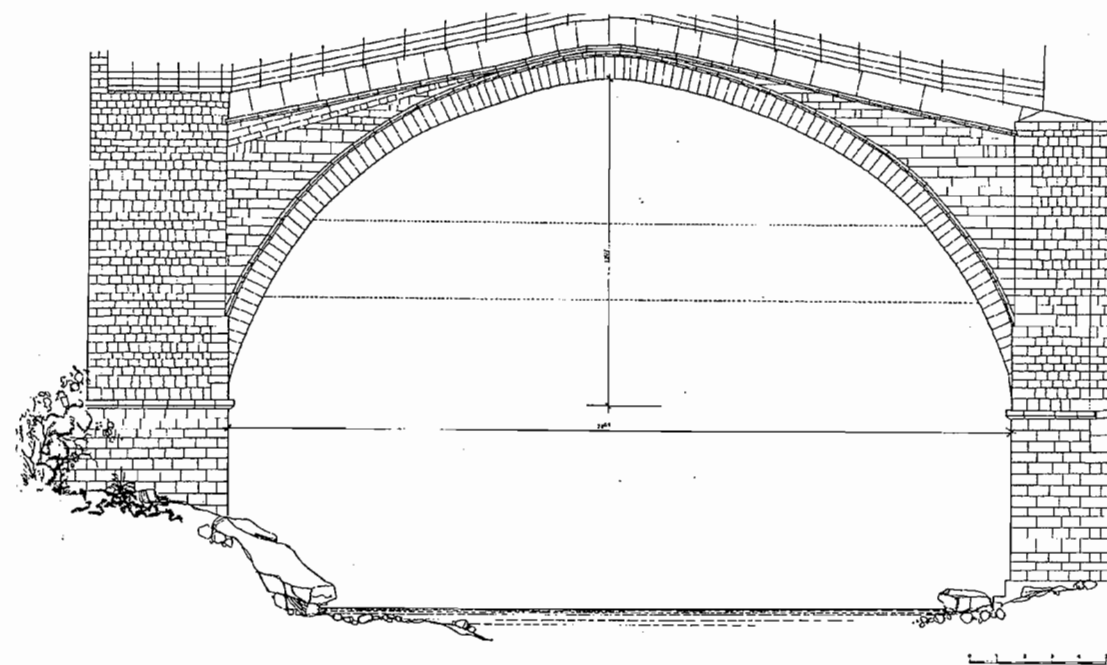
Sama staza preko mosta uokvirena je s obje strane korkalukom od kamenih ploča, debljine 23–25 cm i visine 94,50 cm. Korkaluk je učvršćen u završni vijenac u ravnini čeonih zidova, tako da završni vijenac ostaje plastično istaknut sa gornje i donje strane. Interesantno je da je ovdje korkaluk postavljen sa blagim nagibom gornje ivice prema vanjskim stranama; moglo bi se pretposta-

viti da je do toga nagiba došlo vremenom kad on ne bi bio primjetljiv po cijeloj dužini, kako sa uzvodne, tako i sa nizvodne strane. Zašto je majstor primijenio ovaj fini ekscentricitet vertikalno postavljenih kamenih ploča, danas je nemoguće kazati, ukoliko se ne radi o osjećaju za profinjene optičke efekte, koji idu u kategoriju entazisa jednog klasičnog stuba i slično.

Staza mosta popločana je pravilnim kamenim pločama većeg i manjeg formata od tvrdog bijelog krečnjaka, sa poprečnim pragovima, koji omogućuju lakše prelaženje strme nivelete, jer zadržavaju nogu, a naročito konjsko kopito, da ne kliže. Kamenje je gusto



Presjek bliže osloncu sa označenim
unutarnjim kavernama



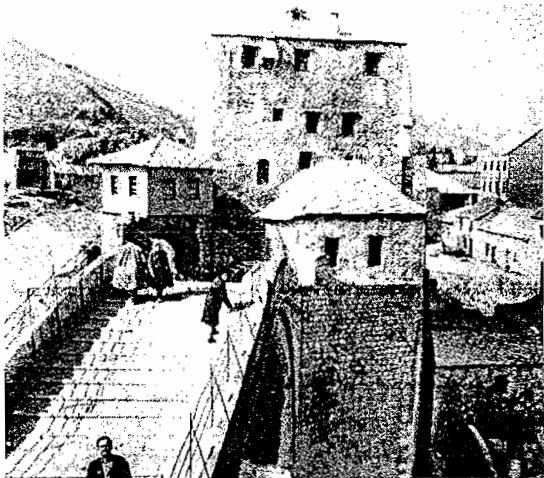
Nizvodna fasada Starog mosta

zbijeno i zaliveno malterom, tako da je veoma malo vode moglo prodrijeti u samu konstrukciju. Prema krajevima pragovi završavaju prije korkaluka, da bi se omogućilo na taj način brže odvođenje vode koja padne na most i koju bi, eventualno, pragovi zadržavali. Ispod ovakve kaldrme nalazi se sloj od cca 15 cm kamena tucanika u malteru od crvenice i kreča. Ovaj sloj počiva na 15–20 cm debelom nasipu preko sloja lomljenog tvrdog krečnjaka u malteru od kreča i pijeska. Taj najniži sloj oslanja se na krupno kamenje kojim su zasvođene naprijed opisane kaverne.

U nepoznato vrijeme, vjerovatno prilikom neke starije opravke, na korkaluk je s jedne i druge strane dodata ograda od kovanog željeza, vjerovatno zato što je niski korkaluk bio nedovoljna fizička i vizuelna garancija za sigurnost prelaza preko ovako visokog objekta i nad ovako plahovitom vodom.

Krilni zidovi mosta, koji se nadovezuju na upornjake sa uzvodne i nizvodne strane i pod izvjesnim kutom zaštićuju dijelove obale na koje se oslanja most od udara vode a izvedeni su, uglavnom, do iste visine dokle i čeonni zidovi samog mosta. Tehnika zidanja ovih krilnih zidova nije posvuda istovetna sa tehnikom zidanja samog mosta, što je dokaz da su oni, u za nas neutvrđeno vrijeme, morali biti preziđivani ili dograđivani. Ovo se naročito vidi na krilnim zidovima uz lijevu obalu. Upravo na krilnim zidovima uz lijevu obalu postavljeni su i naprijed citirani natpisi o opravkama kula i mosta.

Oko mostarskog Starog mosta formiran je, djelomično prije njegove izgradnje, a najvećim dijelom u toku XVI do XIX stoljeća, izvanredan urbanistički ansambl, koji sa mostom čini jedinstvenu aglomeraciju i kulturno-historijsku cjelinu; može se slobodno reći



Stari most sa kulom Halebinovkom i stražarnicom

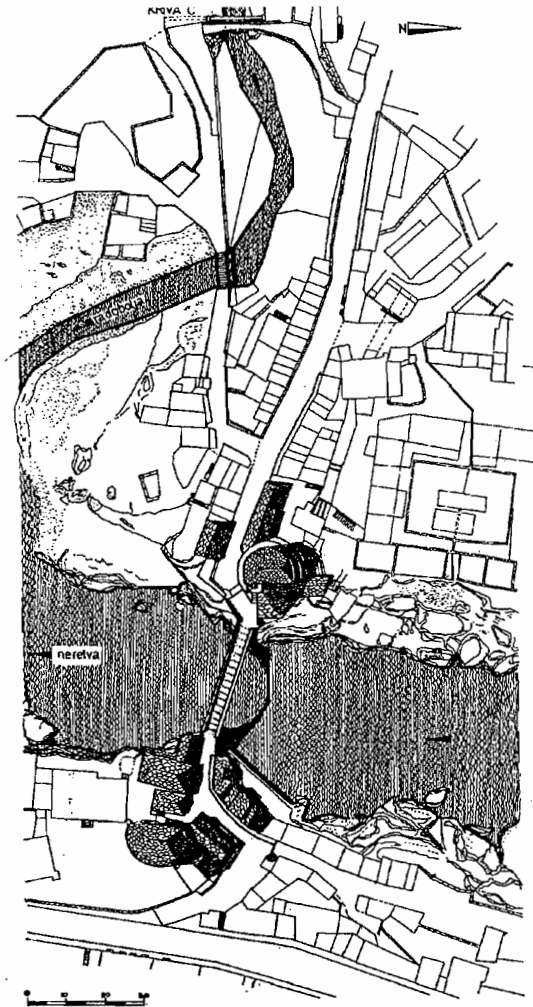
najvredniju u našoj zemlji. Pored prirodnog fenomena dubokog stjenovitog korita sa plavo-zelenom Neretvom, tajna dubokog utiska koji ova aglomeracija ostavlja na posmatrača leži u odnosima građevinskih masa međusobno. Počevši od malih mlinica, preko stepenastih krovova magaza, pa do visokih kula i samog mosta, vidimo da se tu radi o aglomeraciji raznih kubičnih, valjkastih i paraboličnih geometrijskih tijela, koja stepenasto i prirodno rastu s terenom, spuštajući se mjestimično naglo prema koritu rijeke. Sve je iz sivkastobijelog vapnenca, pokriveno kamenom pločom iste boje kao i zidovi, tek za nijansu svjetlije, jer ploče kiša jače pere i sunce jače peče. Impozantni luk mosta s okolnim gradnjama, koje su se ovako sivkaste na sivom načičkale okolo kao neke sige, čini u okviru divljeg pejzaža Neretve i krša tako harmoničnu cjelinu da apstrahirajući detalje liči na veliku stijenu na kojoj su izrasli kristali. Ovdje je čovjek, u teškoj i mučnoj borbi za samoodržanje, umio u te kamene grad-

nje unijeti samoga sebe, svoj temperament, svoju vedrinu.

Ono što iz ove aglomeracije pored mosta najviše iskače i posmatraču upada u oči jesu dvije obrambene kule, objekti toliko neodvojivi od bilo kojeg sjećanja na mostarski most da su ih čak neki autori smatrali sastavnim konstruktivnim dijelovima, čija je prisutnost nužna da bi garantovala stabilitet mosta. Ova pretpostavka svakako je pretjerana i neosnovana, što, međutim, ni u kom slučaju ne umanjuje vrijednost likovno-plastične komponente tih dviju građevina u sklopu harmonične cjeline. Sirom Evrope nalazimo objekte po sadržini slične mostarskim kulama. No mračni burgovi srednjovjekovnih vitezova djeluju zastrašujuće jezivo, dok mostarske kule nose u sebi nešto raspjevano, svojstveno Mediteranu, kojem, dobrim dijelom, pripada i Mostarac.

U pogledu kula postoji prilično razmimoilaženje s obzirom na datiranje njihove izgradnje. Na osnovu ranije citiranog natpisa s mosta, prema kome je most sagrađen 974 (1566), a kula 1087 (1676), neki historičari su tvrdili da je to godina gradnje lijeve kule, dok je desna morala nastati još kasnije. Svakako da sam način obrade kamena upućuje na razne vremenske periode nastanka; dok je most iz pomno klesanog kamena, kao i većina javnih objekata XVI vijeka, dotle su kule iz kamena lomljenjaka i poluobrađenog materijala.

Jasno je već iz historijskih dokumenata da su još u polovini XV vijeka (1452) ovdje postojala dva tvrđavska objekta. Derviš-paša Bajezidagić opjevao je mostarske kule 84 godine prije datuma označenog na citiranoj kamenoj ploči. Također, Evlija Čelebija ih je vidio dvanaest godina ranije, a trojica



Šira lokacija mostarskog Starog mosta

pehlivana kojima je pjesnik Husami posvetio po jednu pjesmu prešla su po konopcu razapetom između jedne i druge kule prije nego što je ovaj natpis nastao. Očito je, dakle, da je te godine izvršena neka značajnija opravka kula i mosta, pa je tom prilikom stavljen natpis koji je unio zabunu. Može se pretpostaviti da su tom prilikom uništeni jedan ili oba ranija natpisa, vezana za samu gradnju mosta, a zabilježena samo godina gradnje na novoj ploči.

Pretpostavku da su kule iz predturkog doba potvrdila su istraživanja u samim objektima. Pri obijanju maltera u kuli na desnoj obali primijećeno je da je na zadnjem katu imala zupčasti prsobran, te da je u naknadnoj adaptaciji nadozidana; u pojedine otvore prsobrana su stavljeni prozori, te je i prekrivena na višoj koti nego što je to bilo ranije. Slični tragovi, koji govore o većoj starosti i drugačijem ranijem izgledu, nađeni su i na kuli na lijevoj obali. Upravo ovo potvrđuje da se radi o objektima iz vremena srednjovjekovne Bosanske Države, koji su prihvaćeni i adaptirani za potrebe turske posade. Pretpostavljamo da prve adaptacije izvršene već u doba Mehmeda II el-Fatihi, koji je – kako se iz originalnog prvobitnog natisa na mostu vidi – dao izvesti neke radove i na samom srednjovjekovnom mostarskom mostu, a također, na osnovu dva rukopisa možemo tvrditi da je i u doba sultan Sulejmanovo, kada je sagrađen današnji most, bilo nekih zahvata i na ovim tvrđavskim objektima, jer je u njegovu doba grad opasan zidom i pretvoren u tvrđavu.

Kule uz mostarski Stari most imaju veoma specifičnu formu poluvaljaka, koji su svojom ravnom vertikalnom plohom okrenuti samom mostu, a oblinom brane pristup prelazu preko rijeke. Lijeve kule, poznata pod nazivom Tara i Hierceguša, služila je do okupacije 1878. kao barutana, dok je desna, zvana Halebinovka i Čelovina, služila u donjim etažama kao tamnica, a u gornjim katovima kao stražara. Opravka o kojoj govori natpis rezultat je posljedica kandijskog rata. Mlečani su dolazili do Mostara 1652, 1693. i 1694. godine. Poslije prvog prodora Mlečana bilo je

jasno da odbranu grada, a naročito prelaza preko Neretve, treba što bolje osigurati i rezultat tih radova fiksiran je navedenim natpisom. Vidjeli smo i u poglavlju o mostu u Konjicu da su iste prilike dovele do izgradnje kamene Konjičke ćuprije namjesto ranijeg crvenog mosta, nesigurnijeg od eventualnog rušenja u slučaju dublje provale neprijatelja dolinom Neretve.

O opravkama mosta znamo veoma malo. Izgleda da je solidnost Hajrudinova djela i visoko uzdignuti luk nad najvišim vodostajem Neretve odolijevao zubu vremena i poplavama. Možemo pretpostaviti da je neuralgično mjesto bio lijevi oporac i njegovi krilni zidovi, jer se upravo na njima vide tragovi dogradnji i pregradnji, a tu se, ujedno, nalaze i oba novija, do danas sačuvana natpisa.

Natpis iz 1676, iako direktno ne govori o radovima na mostu, već samim tim što je ugrađen u konstrukciju mosta, dokazuje da se te godine radilo i na njegovoj opravi. Drugi natpis nam konkretno kaže da je oprava završena u godini 1150 (1736/37).

Nešto detaljnije o ovoj opravi nije nigdje zabilježeno. Legende govore o Radi neimaru kao graditelju mosta:

»Majstor joj je neimare Rade,

Gradio je za nuždu veliku,

Da bi svoju glavu otkupio,

Jer ga Turčin bješe osuđnjio». ³³⁹

Bez obzira na dalji sadržaj ove pjesme, koja ponavlja poznatu legendu o ugrađivanju Stojke i Stojana, čini se da bi gornji citat mogao da se veže za neke konkretne historijske činjenice, kao i za određenu ličnost. U ovo vrijeme kula Halebinovka služila je kao zatvor (od 1716. godine) i nije isključeno da je neki

³³⁹ M. Ajkić, Stari most simbol Mostara, str. 14.

graditelj, inače zatvorenik u kuli, bio angažovan na opravi završenoj 1736/37. godine. Što se pak tiče imena toga graditelja, u ranijim poglavljima sreli smo mimara Radu u Sarajevu kod opravke Ali-pašine ćuprije 1739. godine, što bi značilo, ukoliko se radi o istoj ličnosti, da je nakon popravke lijevog oporca mostarskog mosta bio angažiran na opravi u Sarajevu.

U doba austrougarske okupacije na Starom mostu su izvršene stanovitne preinake. Da bi se zadovoljili tadašnji uslovi saobraćaja, izvršeno je nasipanje kolovoza sa prilaznih strana, pa je tako smanjen pad nivelete, a ujedno zatpana stara originalna kaldrma. Kaldrma se ispod nasipa nazirala samo na najvišem srednjem dijelu mosta, debljina nasipa na pristupu s lijeve strane dostizala je i 80 cm, dok je na desnoj strani bila znatno manja. Prilagođavajući se ovoj adaptaciji, komunikacije i sve magaze uz lijevi prilaz mostu, kao i Sultan-Selimov mesdžid kraj mosta, podigli su prilazna vrata i podove na približno istu visinu. U godinama intenzivnog rada na rekonstrukciji mosta i njegove okoline iza II svjetskog rata ovaj nasip je uklonjen, pa se kaldrma ponovno ukazala.

Također je u doba Austrije na mnogim oštećenim kvaderima na čeonim zidovima i svodu mosta došlo do krpljenja oštećenja cementnim malterom. Ove tamne fleke nagrđivale su objekat.

U II svjetskom ratu zauvijek su izgubljeni mnogi izvanredni mostovi u našim krajevima, između ostalih most u Kosoru, na Buni, u Konjicu, u Blagaju i mnogi drugi. I mostarski »Čudesni svod« trebalo je da doživi istu sudbinu; u tu svrhu s obje strane na, približno, četvrtini raspona iskopane su minske



Zahvat na sanaciji – temelji ispod desnog upornjaka

komore i opremljene eksplozivom. Stjecajem okolnosti most je ipak pošteđen od katastrofe. No nakon demontaže eksploziva prodori kroz površinsku izolaciju u konstrukciju mosta samo su provizorno zatvoreni nabačenim materijalom i malterom, pa je oborinska voda, prodirući u unutrašnjost, dosta brzo vršila dalja razaranja materijala.

Ovakvo stanje uočeno je već prvih godina iza rata, pa je 1955. započeto s pripremnim radovima za sanaciju objekta.

Nakon pripremnih radova i ispitivanja pristupilo se sanaciji i konzervaciji fundamenata objekta, za koje je konstatovano da su bili podlokani na obje obale, pa je izvršeno zatvaranje i ispunjavanje podlokanih prostora, s tendencijom očvršćavanja slabo vezanih šljunkova i stabilizovanja riječnog nasa oko oporca. Ovi radovi izvršeni su koncem 1956. godine.

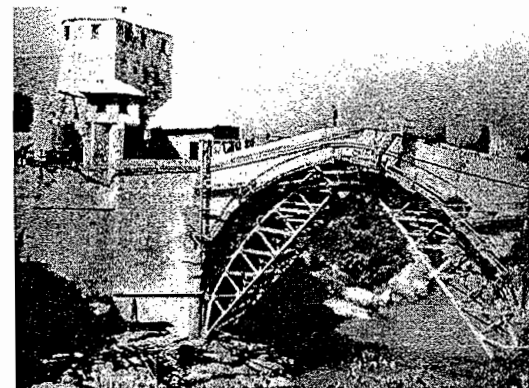
Drugu fazu radova predstavljala je sanacija svoda Starog mosta, za koju je usvojen i primijenjen princip injektiranja posebnom injekcionom smjesom sljedećeg sastava: 82,50% cement, 15% kameno brašno krečnjaka tenelije, 2,50% bentonita. Na osnovu količina

utrošenog materijala sračunata je zapremina ugrađene smjese od oko 7 m, što dokazuje da je u svodu mosta bilo mnogo pukotina i otvorenih spojnica i što nam daje osnova da pretpostavimo da je svod uspješno injektiran i da je postignuta monolitnost. U toku ovih radova zamijenjeni su pojedini oštećeni kameni blokovi na čeonim zidovima, površinama svoda; pored toga, skinute su ranije zakrpe od cementnog maltera, koje su kvarile izgled mosta, a sitnija krpljenja izvedena su posebnom smjesom, koja se po boji približava izgledu tenelije.

O ovim radovima, koji su s prekidima trajali skoro deset godina, napisano je više članaka i studija, a tehnički podaci opširno su izneseni u članku D. Krsmanovića, H. Dolarovića i Z. Langofa »Sanacija Starog mosta u Mostaru«, objavljenom u godišnjaku Naše starine, XI.

Mostarski most bio je tema većeg broja narodnih pjesama i legendi, koje govore o njegovu nastanku, razlozima za podizanje, o graditelju, o poteškoćama pri gradnji. Ovaj materijal obra-

Most u toku poslijeratnih rekonstrukcionih zahvata poduhvaćen čeličnom skelom



Korvin ponovo otima Jajce, organizira jajački i srebrenički banat i pokušava da protegne vlast ugarske krune do mora. Za realizaciju toga plana bilo je potrebno osigurati uporišta na jugu, u blizini mora i Dubrovnika, pa je kao najzgodnija tačka bio odabran Počitelj. Na saradnju podstiče i privoljeva Dubrovčane, Hercega Stjepana, pa i samoga papu.

U toku pregovora bi zaključeno da se u Počitelj smjesti ugarska posada i Dubrovčani obećase 12. decembra 1465. da će isplatiti dvije hiljade dukata čim ugarska vojska pređe Neretvu.³⁴² Već krajem decembra, a naročito u toku januara i februara sljedeće 1466. godine, Dubrovčani ubrzanim tempom grade most. Prema podacima o materijalu kojeg šalju čini se da je ovaj most građen od drveta. O ovoj gradnji dali smo niz interesantnih podataka naprijed na str. 18.

Mostu kod Počitelja, o kome dokumenti govore, na terenu nema traga, niti kasniji turski dokumenti o njemu govore. Truhelka je iznio hipotezu, koju je prihvatio i Kreševljaković, da je taj most identičan s lančanim mostom u Mostaru, koji je stajao nešto niže od današnjeg mostarskog Starog mosta. Pri tome se zaboravljalo da je mostarski most postojao već 1452, te da je u uslovima srednjovjekovnog prometa to bila suviše velika relacija da bi se objekat na tom mjestu strateški vezao za Počitelj. Međutim, bez obzira na njegovu preciznu lokaciju njegova strateška vrijednost bila je vanredno velika: preko tog mosta, pa uz Neretvu, zatim preko Rame, nešto iznad njena ušća, odatle uz Ramu preko planine Makljena u dolinu Vrbasa i niz ovu u

³⁴² Dž. Čelić, Počitelj na Neretvi, str. 7.

Jajce uspostavljena je strateška veza između Jajca i Počitelja.³⁴³

MOSTOVI NA RADOBOLJI U MOSTARU

a) Kriva ćuprija

Koju desetinu metara nizvodno od desnog oporca Starog mosta ulijeva se u Neretvu rječica Radobolja. Blizu njenog ušća, nad vrlo plastičnim i strmim kanjonom kroz koji protječe, nalazi se jedan manji most na jedan luk – slika i prilika Starog mosta.

Zbog upečatljive formalne sličnosti »na prvi pogled« očuvala se u narodu predaja da je ovaj mostić na Radbolji građen kao model za Stari most. Međutim, očito je ova predaja nastala mnogo kasnije, jer ni proporcije objekta, ni izbor materijala, ni način njegove obrade ne povezuju ova dva objekta, što

³⁴³ Č. Truhelka, Tursko slovenski spomenici, GZM XXIII, i M. Kujačić, Konzervacija starog mosta u Mostaru, str. 7.

Kriva ćuprija u Mostaru – nizvodna strana



Kriva ćuprija – ograda i staza prije restauracije

bi bilo neophodno da se radilo o modelu.³⁴⁴

Ne zna se tačno ni kada je nastao ovaj most, ni ko mu je utemeljitelj i graditelj. Ima, međutim, razloga za tvrdnju da je objekat nastao barem desetak godina prije Starog mosta na Neretvi, što indirektno potvrđuju dva pisana dokumenta iz polovine šesnaestog stoljeća. Isto tako, ima razloga da naslućujemo da mu je utemeljitelj država, ili neko od viših državnih funkcionera koji su djelovali u ovom kraju.

U vakufnami Ćevana Kethode od 4. oktobra 1558. godine spominje se jedan most na Radbolji i određuju sredstva za njegovu opravku. Iz dokumenta se ne vidi da li je Ćevan Kethoda i utemeljitelj objekta, ali je ovaj podatak ipak dao povoda nekim autorima da i podizanje mosta vežu za njegovo ime. Činjenica je, međutim, da je objekat morao nastati ranije, ako mu je već 1558. bila potrebna opravka.³⁴⁵

³⁴⁴ M. Mujić, Krivi most na Radbolji u Mostaru, Naše starine li, str. 213–5.

³⁴⁵ Isti.

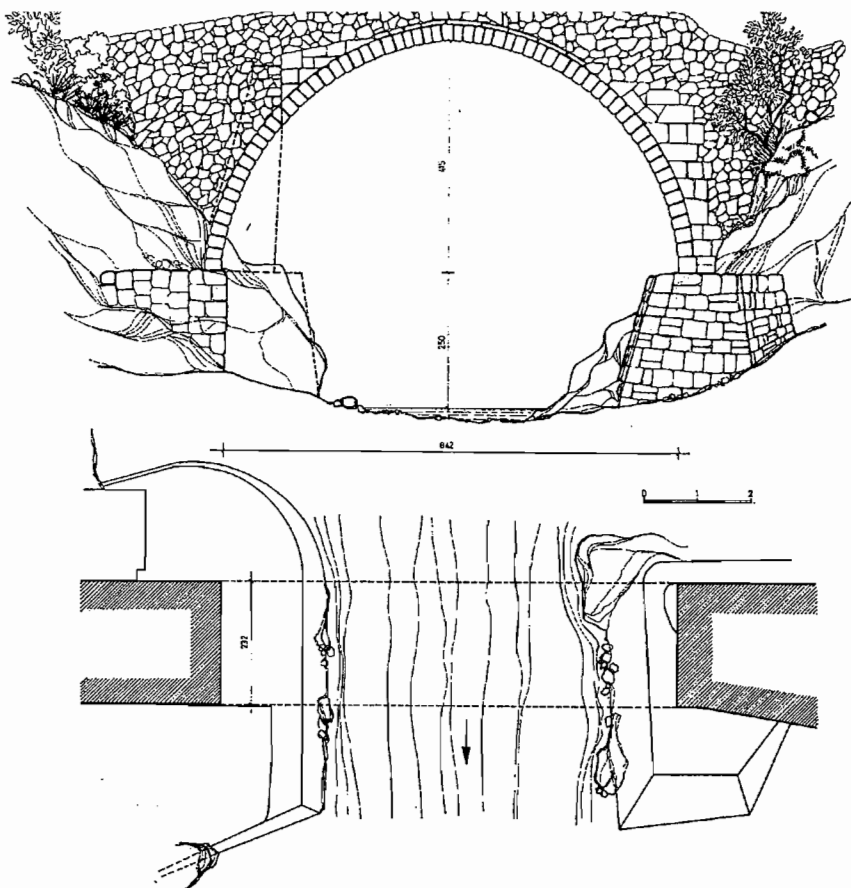
Drugi pomen mosta na Radbolji nalazi se u Vučijakovića vakufnami iz 1564. odine,³⁴⁶ i ovaj vakif određuje sredstva za njegovu opravku. Ovdje treba imati u vidu da se u narodu Kriva ćuprija naziva koji put i Vučijakovića ćuprija, no nije jasno da li je naziv dobila po vakufu iz čijih je sredstava opravljana, ili po Vučijakovića džamiji, koja se sve do 1951. nalazila na stijeni blizu mosta (tzv. džamija na Spilama), ili pak zato što se nalazila u dijelu grada u kome već četiri stoljeća živi ova nekad veoma moćna i ugledna porodica.

Postavlja se pitanje da li se oba dokumenta odnose na isti most i da li se odnose, uopšte, na Krivu ćupriju, ako imamo u vidu da je na Radbolji bilo još mostova. Indirektan odgovor na ova pitanja daje nam analiza razvoja grada Mostara, kao i analiza uloge Krive ćuprije u regionalnom saobraćaju.

Činjenica je da je sve do momenta kad je lančani most na Neretvi zamijenjen kamenim razvoj grada Mostara bio, uglavnom, vezan za lijevu obalu rijeke. Najstarije džamije i mahale na lijevoj su strani. Štaviše, i Hadži Kalfa govori da su građani Mostara imali na suprotnoj obali rijeke svoje vrtove. Razvoj dijela grada na desnoj obali počinje, uglavnom, od kraja šesnaestog i teče kroz sedamnaesto i osamnaesto stoljeće, što znači da sve do tog momenta nije bilo potrebno više mostova preko Neretvine pritoke. Polovinom šesnaestog stoljeća mogao je, dakle, postojati samo jedan most na Radbolji, a naziv Vučijakovića-ćuprija, makar i naknadno rečen, govori da treba da se opredijelimo upravo za objekat na ušću Radobolje.

U šesnaestom vijeku, ili, moguće, čak i ranije, mogao je most na ovom mjestu

³⁴⁶ Isti.



Tlocrt i nizvodna fasada Krive Ćuprije prije restauracije. Kontrafor na desnoj strani označen isprekidanom linijom.

imati prvenstveno regionalno-strateški značaj, jer je od lančanog mosta na Neretvi preko ovog mosta uspostavljana direktna saobraćajna veza u pravcu zapadne i jugozapadne Hercegovine, tj. prema granici carevine s Mletačkom Republikom, a o značaju te granice ovdje ne treba posebno govoriti. Tražiti bilo koji položaj prvog mosta na ovoj rijeci više uzvodno bilo bi potpuno neopravdano, jer je upravo na ovom mjestu veza najneposrednija i kontrola iz utvrđenih kula mosta na Neretvi neposredna i efikasna. Činjenica da se upravo funkcioneri lokalne uprave brinu o op-

ravci mosta samo potvrđuje njegov značaj za ekonomiku i strategiju carstva; da je ovaj most bio potreban samo radi bašta mostarskih građana, o njemu bi se, vjerovatno brinuli pojedinci iz drugih društvenih slojeva.³⁴⁷

U osnovnoj koncepciji Kriva Ćuprija je most sa jednim rasvođenim otvorom i sa obostranim uzlazom prema sredini. Luk je, ako apstrahiramo manje deformacije, potpuno pravilan polukrug; raspon mu je 8,42, a strijela 4,15 metara. Čeoni lukovi i svod izvedeni su od

³⁴⁷ Isti.



Kriva Ćuprija – naprsline na svodu

pravilno obrađenih kvadera tenelije, koji su postavljeni u horizontalne slojeve po cijeloj širini svoda. Visina slojeva kvadera u svodu prilično je ujednačena i kreće se uglavnom između 19 i 23 cm.

Čeoni zidovi, završni vijenac i korkaluk izvedeni su također u pravilno obrađenoj teneliji. Most je, međutim, današnji svoj izgled poprimio u najnovije vrijeme; temeljita restauracija objekta izvedena je tokom 1967. godine pri čemu se težilo potpunom vraćanju prvobitnog izgleda na osnovu sačuvanih, često neznatnih tragova. Budući da je građa za ovo poglavlje prikupljana prije restauracije, te kako most čak i svoje današnje ime duguje tom prvobitnom stanju, opisaćemo dalje kako je izgledalo prije zahvata 1967. godine.

Čeoni zidovi, plastično izvučeni preko čeonih lukova svoda za 5–10 cm, očito su od početka bili izvedeni iz krupnih, precizno obrađenih kvadera. U

neutvrđeno vrijeme vodena stihija je jako oštetila objekat, pa su tom prilikom na uzvodnoj i nizvodnoj strani preostali samo manji dijelovi prvotne klesane obloge; intervencija koja je uskoro morala uslijediti bila je izvedena na brzini, a dijelovi čeonih zidova naročito bliže obali i u gornjoj zoni, zajedno s ogradom, nastavljeni su vrlo grubim i nepravilno izvedenim zidom od kamena lomljenjaka neujednačene veličine.

Vijenac i korkaluk su ovom prilikom također bili nestali, a sama ograda izvedena je od lomljenjaka u vidu zidića visine oko 80 cm i debljine oko 35 cm, i to u istoj ravni sa čeonim zidovima. Dijelovi prvotnog, profiliranog vijenca nalazili su se ugrađeni u zidu i po temenosu svoda, što je poslužilo kao dokumentacija za izvedenu restauraciju.

Staza na mostu bila je uništena, na prilazima su se nalazili ostaci stepenasto postavljene grube kaldrme, dok se na najvišoj koti mosta direktno hodalo po ekstradosu svoda. Moglo se vidjeti da svodnjaci sa gornje strane nisu nikad ni bili precizno obrađeni kao sa donje, a pri

Kriva Ćuprija nakon završenog restauratorskog zahvata



tome su se usljed hodanja izlizali i potpuno zaoblili.

Sve ovo govorilo je očito o dugom trajanju i teškim stanjima kroz koja je objekat prolazio. Jaka pukotina uzduž svoda prijetila je da svaki čas dovede do katastrofe. No, upravo najniži dio građevine, od dna korita Radobolje do početka svoda, očito je usljed katastrofalnih voda, možda geoloških poremećaja i sl. bio najviše ugrožen, doveden u stanje da opstanak objekta postane kritičan.

U nama nepoznato, ali svakako novije vrijeme, priobalni zidovi mosta, sa kojih je počinjao svod, ojačani su većim prigradenim zidnim masama. U samom ležištu svoda ove prigradene zidne mase formiraju se proširenja i to je proširenje pod lijevom osloncem široko oko pola metra, a pod desnim čak 1,5 metar; dalje prema koritu pregrađena masa koso pada, pa se tako udaljenost potpornih masa smanjuje u dnu na svega 5,25 m, dok je raspon svoda, kao što je već rečeno, 8,42.

Ova ojačanja idu također uzvodno i nizvodno skoro po dva metra. Sa nizvodne strane ojačanja desnog ležaja podignut je jedan kontrafor do visine od oko četiri metra, podupirući na tom mjestu svod i dio čeonog zida.

Izgled objekta je opravdavao uobičajeni naziv »Kriva ćuprija«. Teška katastrofa koja je, u nepoznato vrijeme, ugrozila most, dovela je do većih oštećenja temeljnih priobalnih zidova, do popuštanja i raspucavanja svoda, do rušenja korkaluka i vijenca, kao i dijelova čeonih zidova, do deformacija neporušenih dijelova uzvodne i nizvodne fasade. No ono što nam je od prvobitnog stanja bilo ostalo sačuvanog

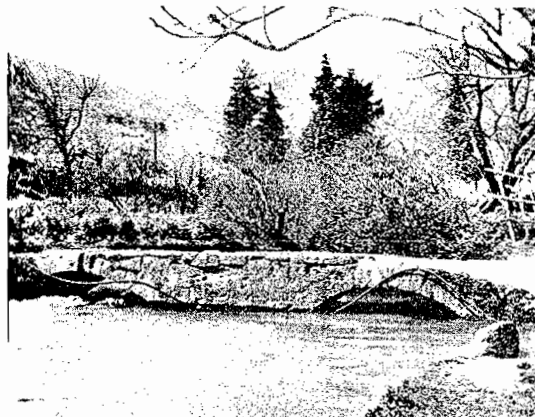
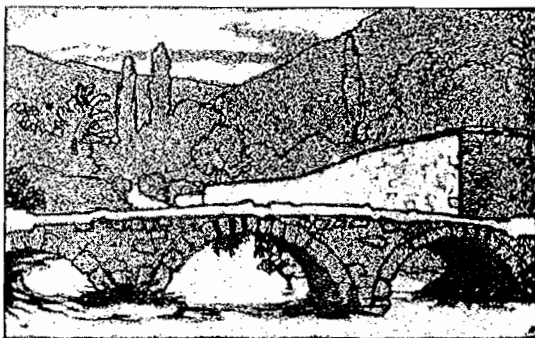
govorilo je da i ovaj most mora biti djelo dobrog graditelja, vjerovatno carigradske škole; nakon katastrofe posao je morao biti povjeren lošem domaćem dunderu, čije mogućnosti nisu bile dorasle zadatku. Uz deformacije izazvane katastrofom pridodao je svoje primitivno krpanje, ne ostvarivši ni jednu ravnu plohu, ni jedan pravac... Sve na ovom mostu postalo je krivo i nepravilno, dajući povoda za jedan popularan naziv.

Visina mosta iznosi 7,20 m od korita rijeke do intradosa svoda, debljina svoda 31 cm, širina svoda 2,32 m. Visina ograde iznosi 80-90 cm, a širina staze na mostu nešto preko 2 m.

b) Čatića-ćuprija i ostali mostići na Radobolji

Rječica Radobolja bila je u prošlosti, u neku ruku, simbol blagostanja Mostara. Navodnjavala je bujne voćnjake i vrtove od svoga izvora do ušća, pokretala je vodenice. Bila je razvedena većim brojem rukavaca kroz mahale na desnoj obali Neretve, koje su se postepeno raz-

Buchererov crtež jednog nestalog mostića na Radobolji, objavljen u Michelovoj knjizi



Čatića-ćuprija u Ilićima

vijale od kraja šesnaestog stoljeća naovamo.

Razumljivo je da je preko njena vodotoka morao biti izgrađen priličan broj mostića na svim onim mjestima gdje su ljudske komunikacije presijecale rijeku ili neki njen rukavac. Bile su to manje građevine, bezimene i nezapažene, vjerovatno sve djela domaćih graditelja, sve od grublje obrađenog kamena, na jedan, dva, eventualno, i tri svoda. Sve su nestale u doba regulacije saobraćajnica u ovom dijelu grada prije prvog svjetskog rata. Michel, koji je napisao do sada najopširniju monografiju Mostara, zabilježio je jedino da se dolinom Radobolje, osim mosta na ušću rijeke može naći još lijepih kamenih mostića. On je, međutim, donio Buchererov crtež mostića na Radobolji na tri luka, čiju pobližu lokaciju nismo uspjeli utvrditi: lukovi su polukružni, gradnja rustikalna, bez vijenca i ograde.³⁴⁸

Od ovih brojnih mostića do danas je sačuvan samo jedan, nalazi se izvan

³⁴⁸ R. Michel, Fahrten 36, Isti, Mostar, str. 18-21.

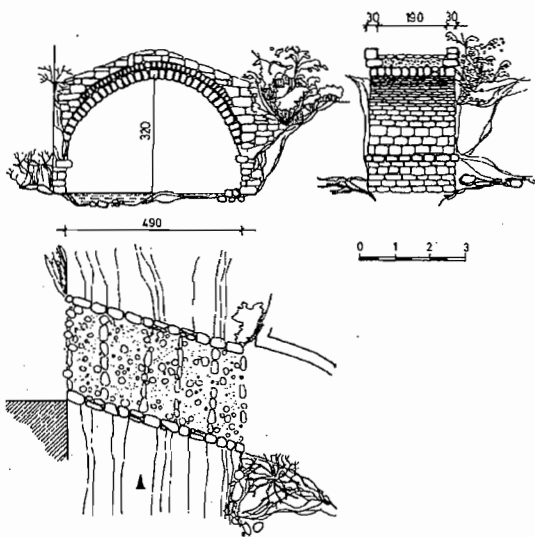
grada, blizu izvora rijeke. Naziva se Čatića-ćuprijom, a pošto se u njegovoj blizini diže Čatića-kula (danas vlasništvo Muftića), vjerovatno ga je i gradila ova porodica. To je mostić sa dva polukružna otvora, od kojih je desni nešto veći od lijevog. Dužina mosta iznosi 9,5 m, širina oko 2,65 m. Raspon većeg luka je 3,20, a visina luka iznad normalnog vodostaja oko 1 m. Most je građen od dosta dobro obrađenog kamena i u dobrom je stanju, bez ograde je i bilo kakve sekundarne plastike. Kaldrmisan je i služi isključivo za pješački promet.

MOST U POTOCIMA U BIJELOM POLJU

Blizu Karađoz-begove džamije u selu Potocima u Bijelom polju kod Mostara nalazi se kameni mostić na jedan svod. O ovom mostu nema bližih historijskih podataka, a može se pretposta-

Most u Potocima





Most u Potocima – tlocrt, pogled i presjek

viti da je građen u šesnaestom vijeku, vjerovatno od istog vakifa koji je ovdje podigao i džamiju.³⁴⁹

Mostić na prvi pogled ima izvjesne sličnosti sa Krivom ćuprijom u Mostaru. Na podzidu od klesanaca na visini od oko 1 m iznad vode plastičnim istakom je označen početak svoda. Svod je polukružan od pravilnih klesanaca u horizontalnim slojevima, raspona 4,85 i širine 3,05 m. Zanimljivo je da most ovdje nije postavljen okomito na korito potoka, već prilagođen putu na taj način da je uporac na lijevoj strani postavljen nešto nizvodnije od desnog uporca, no paralelno s vodotokom, pa čitava građevina leži koso, a svod po-prima neobično dinamičan oblik.

Čeoni zidovi su od lomljena kamena, diskretno istaknuti preko lukova svoda. Vijenca nema, a korkaluk je bio izveden u vidu ogradnog zidića debljine oko 35

³⁴⁹ Karadoz-begova vakufnama u Gazi Husrev-begovoj biblioteci u Sarajevu

cm i neznatne visine. Kaldrmisana staza na mostu penje se prema sredini sa jedne i druge strane i formira karakterističnu prelomljenu niveletu.

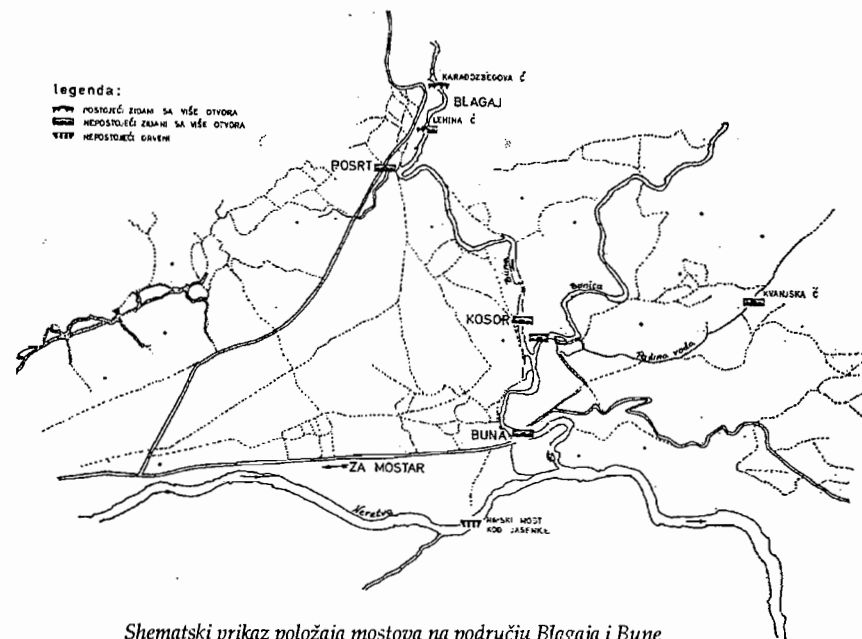
Ukupna dužina mosta sa prilazima iznosi oko 8 metara, dok je širina staze bez ograde 2,20 m. Najviša tačka na mostu diže se 4,10 m iznad površine vode. Objeekat je danas prilično zapušten.

MOSTOVI NA BUNI

Buna je rijeka bogata vodom, kratkog toka (oko 8 km), a protječe područjem koje je od najstarijih vremena bilo gusto naseljeno. Smjene pojedinih epoha ostavljale su svoje spomenike u njenoj dolini i na samoj rijeci. Pored objekata na njenim pritokama na Buni su sve do drugog svjetskog rata postojala četiri kamena mosta, svaki za sebe bio je velika kulturno-historijska vrijednost: jednog je uništilo vrijeme, tri je razorio eksploziv ratnih razaranja.

Iznad samog izvora Bune nalazi se Blagaj, nekad »glavni grad humske zemlje«, u kome su stolovali Sandalj Hranić i Herceg Stjepan Vukčić Kosača. Njegov suburbijum uz obalu rijeke bio je važno mjesto i u prvim decenijama turske okupacije, ali mu postepeno Mostar preotima vodstvo. Sultan Sulejman Veličanstveni, koji je u Mostaru podigao svoj most, u Blagaju je prije toga sagradio džamiju, dok je brat njegova velikog vezira Hrvata Rustem-paše – Karadoz-beg – postupio obrnuto: u Mostaru je podigao džamiju, a u Blagaju hamam i ćupriju.

Opisujući Blagaj, Evlija Čelebija je zabilježio da se na dva mjesta prelazi s jedne strane rijeke na drugu kamenim mostovima. Djelomično su oba mosta



Shematski prikaz položaja mostova na području Blagaja i Bune

očuvana do naših dana, pa ćemo se u nastavku na njima detaljnije zadržati.³⁵⁰

Karadoz-begova ćuprija u Blagaju

Blizu Sultan-Sulejmanove džamije i ostataka Karadoz-begova hamama nalazi se kameni most na pet lukova, preko kojeg je vodio stari put za Stolac. Nastao je, vjerovatno, na mjestu ranijeg srednjovjekovnog prelaza preko rijeke, a gradio ga je već spomenuti Zaim hadži Mehmed-beg. Prvi pomen mostu nalazimo u vakufnami ovog mostarskog dobrotvora iz 977 (1570) godine, pa je, prema tome, morao nastati nešto ranije.³⁵¹

O ovom mostu inače nemamo skoro nikakvih historijskih podataka. Polovi-

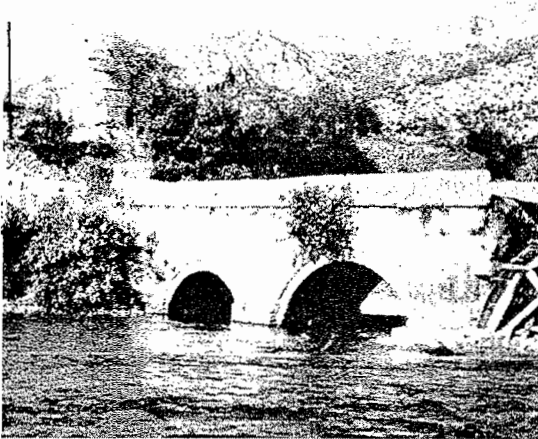
³⁵⁰ Evlija Čelebija, str. 452.

³⁵¹ Karadoz-begova vakufnama, u GHb biblioteci.

nom prošlog vijeka morao je biti jače oštećen ili ruševan, pa ga je popravila jedna žena, o čemu je svjedočio natpis, isklesan na kamenoj ploči i uzidan u most. Toliko nam je 1891. saopštio

Karadoz-begova ćuprija u Blagaju – Bucherov crtež

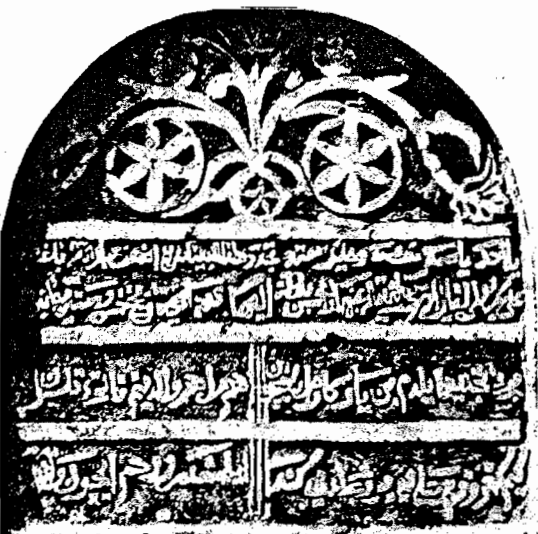




Nakon rušenja u II svjetskom ratu od Karadobegove čuprije ostala su samo dva otvora uz desnu obalu. – Pogled na ostatke sa nizvodne strane.

Radimski, koji je dao faksimil i prevod; danas se, međutim, ploča nalazi u dvorištu Sultan-Sulejmanove džamije, slova su joj izlizana i nečitljiva, veličina joj je 65:60 cm. Pretpostavljamo da je spasena prilikom rušenja mosta u toku posljednjeg rata.

Ploča s natpisom koja govori o popravci iz 1849. godine.



Usljed oštećenja natpis se danas teško čita i za dešifrovanje i prevođenje pomogli smo se starijim prevodom Radimskog.

Tekst natpisa je sljedeći:

يا احد يا صمد تجد هذا البنا
على يد دى آغا زاده واحسن اليها حتى وسين
وما شين والف تجد يد ايلدم يا دكادم
مهرام والددين كيم كه نوزند على
دعائى كند ايشدر دوم ايجون

Prevod glasi:

»Bože, jedini nisi postao, niti će te nestati, od tebe je svaka pomoć i u tebe uzdanje. Ovu građevinu obnovi Belfe-Kadira, kći Ali-bega Velagića. Da im Bog grijeha oprost i da ih svojom milošću obdari. Svršeno u 1265 (1849) godini. Ovo sam obnovila za spomen, da se učini dova (molitva) za mene i moje roditelje. Ko se za mog sina Aliju Bogu pomoli, taj se i za moju dušu zamolio«. ³⁵²

Na mostu su vršeni izvjesni radovi i kada je građena pivara u Blagaju. Da li tom prilikom, ili ranije, građevina je uz lijevu obalu dobila i izvjestan nadozid, koji je podigao niveletu na ovoj strani. Umjesto karakteristične prelomljene nivelete nastala je nova, koja u kontinuiranom padu ide od lijeve do desne obale.

U toku drugog svjetskog rata (1945. god.) most je jako oštećen. Od ukupno pet lukova tri su eksplozivom dignuta u zrak. Sačuvala su se tom prilikom samo dva svoda uz lijevu obalu, a da bi se saobraćaj mogao normalno odvijati, poslije oslobođenja postavljena je u produžetku provizorna drvena konstrukcija. Skoro dvadeset godina kasnije došlo je do rekonstrukcije objekta i njegova vraćanja u prvobitno stanje.

³⁵² Radimski, str. 186.



Most u toku rekonstrukcije. Na sačuvanom dijelu vidi se nadozid iz nepoznatog vremena kojim je promijenjena prvobitna niveleta.

Osnovna koncepcija ovog mosta slična je većini turskih kamenih mostova na više lukova, koji veličinom raspona i strijelom rastu prema sredini mosta i tako tvore karakterističnu usponsku liniju, koja se na sredini prelama. Taj osnovni oblik pokvaren je ranije, jer je sa blagajske strane došlo do podizanja nivelete ceste, a u vezi s tim i nivelete mosta, pa su nastali uz desnu obalu trokutasti nadozidi na fasadi, koji se mogu lako uočiti.

Arhitektonsku analizu mosta možemo, na žalost, načiniti samo na osnovu starih fotosa i izvedene rekonstrukcije; vjerujemo, međutim, da je rekonstrukcija izvedena bar u osnovnim potezima dovoljno tačno, tako da nas neće odvesti u veća zastranjenja.

Rijeka Buna premošćena je ovdje sa pet kamenih svodova polukružnih lukova, koji se oslanjaju na četiri kamena zidana stuba u koritu rijeke i na dva priobalna podzida. Pojedini elementi odstupaju od standardnih oblika turske škole šesnaestog stoljeća, pa možemo naslućivati da se radilo o domaćim gra-

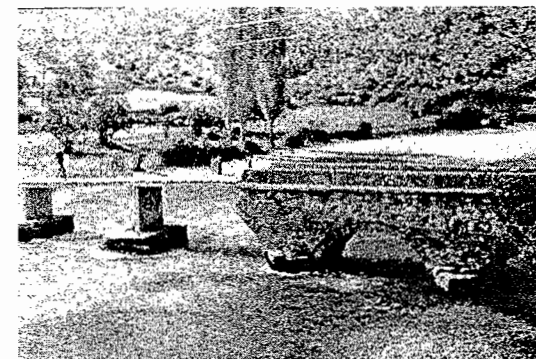
diteljima, a ne o iskusnom turskom majstoru.

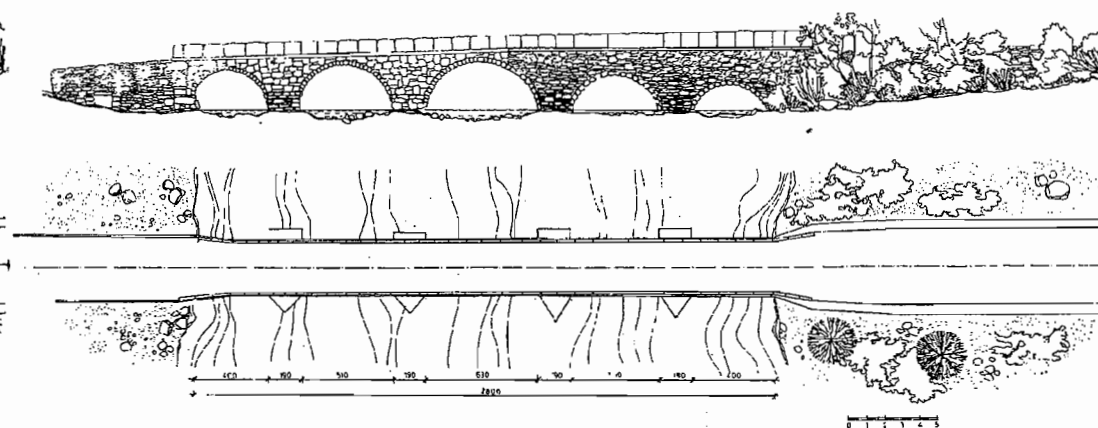
Stubovi mosta, sazidani od lijepo obrađenih kamenih kvadera, nikako nisu standardni. Prema uzvodnoj strani oni imaju uobičajenu trokutastu osnovu, koja, međutim, prilično diskretno izlazi ispod glavne mase građevine, a s gornje se strane horizontalno završava. Ispad trokutnog elementa, mjereno od čeonog zida, iznosi oko 1,20 m, a njegova visina na najvišem mjestu oko 1,40 m. Sa nizvodne strane uobičajeni poligonalni kontrafor zamjenjuje manji pilaster, istaka oko 35 cm i pravougaonog tlocrta, koji završava stepenastim prelazom uz čeonu zid na nizvodnoj strani.

Svodovi su zidani od pravilnih klesanaca u horizontalnim slojevima, čeon lukovi su polukružni i za cca 3 cm uvučeni od fasade čeonih zidova. Budući da je most u cjelini koncipiran kao sasvim niska građevina, lukovi ne rastu sa stubova mosta, već zajedno sa stubovima od temelja. Debljina svodova je 40 cm.

Otvori svodova su potpuno simetrično raspoređeni, rastući od obala prema sredini: krajnji imaju raspon 3,90 m, drugi od obale 4,90 m i srednji 6,0 m.

Uzvodna strana torza i poslijeratni provizorij





Karadžo-begova čuprija nakon rekonstrukcije – tlocrt i pogled (lijevo rekonstruirani dio, desno dolje – najstariji dio, desno gore – dogradnja iz nepoznatog vremena)

Na rekonstruiranom mostu svodovi su izvedeni od obrađenog kamena, a čeoní zidovi od nabijenog betona sa oblogom od kamena. Upotrijebljen je kamen poznat pod imenom tenelija, jer je i postojeći dio od istog materijala.

Rekonstrukcija je završena. Patina jasno razdvaja stariji, sačuvani, i noviji, rekonstruirani dio.

Lekina ćuprija u Blagaju

Nizvodno od Karađoz-begove čuprije, u predjelu zvanom Lehovina, nalazi se drugi stari blagajski most, poznat



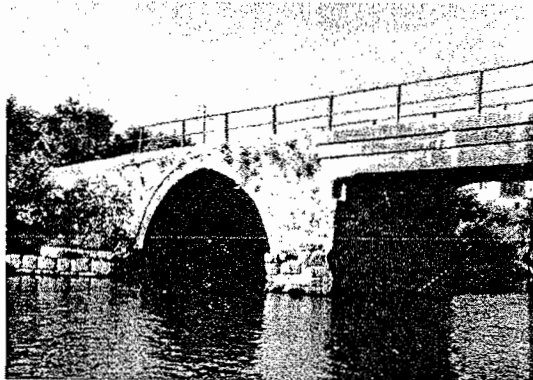
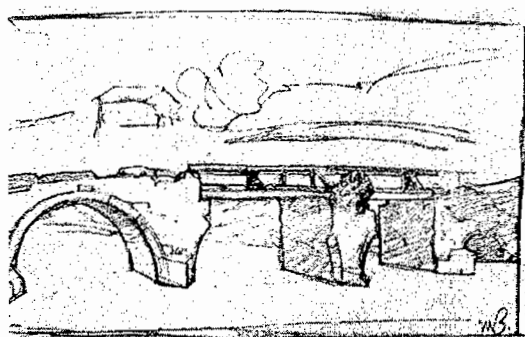
pod nazivom Lehina ćuprija. U njegovoj blizini na desnoj obali rijeke nalazi se i Lehin mesdžid (u kome je danas smještena zdravstvena stanica), a tu se ranije nalazio i jedan veliki han.

Po kome su mesdžid, most : cijeli predio dobili ime do danas nije historijski objašnjeno. Za ovaj most je, međutim, vezana identična legenda kao i za stari most u Konjicu, s tim da je tamo pominjani Hasečić Alaga jedan od članova porodice Kolakovića iz Blagaja. Legendu je zabilježio H. Đogo po pričanju Ahmed-age Hadžizukića, a Ahmed-agi je pričao stari Derviš-beg Kolaković iz Blagaja. Legenda kaže da je noga njegova ata propala kroz drvenu ćupriju konjičku, kad se jednom prilikom ic Carigrada vraćao majci na videnje u Blagaj, pa je kameni stari most u Konjicu, kameni most u Blagaju preko Bune i jedan han dao sagraditi iz vlastitih sredstava.³⁵⁴

Koliko u ovoj legendi može biti istine, teško je reći. Porodica Kolakovića porijeklom iz Nevesinja, a naselila se u

³⁵⁴ H. Đogo, Prilozi za povijest Konjica i Gornje Hercegovine, str. 177.

Lehina ćuprija u Blagaju. Bila je oštećena još početkom ovog stoljeća, kako to pokazuje Bucher-erova skica.

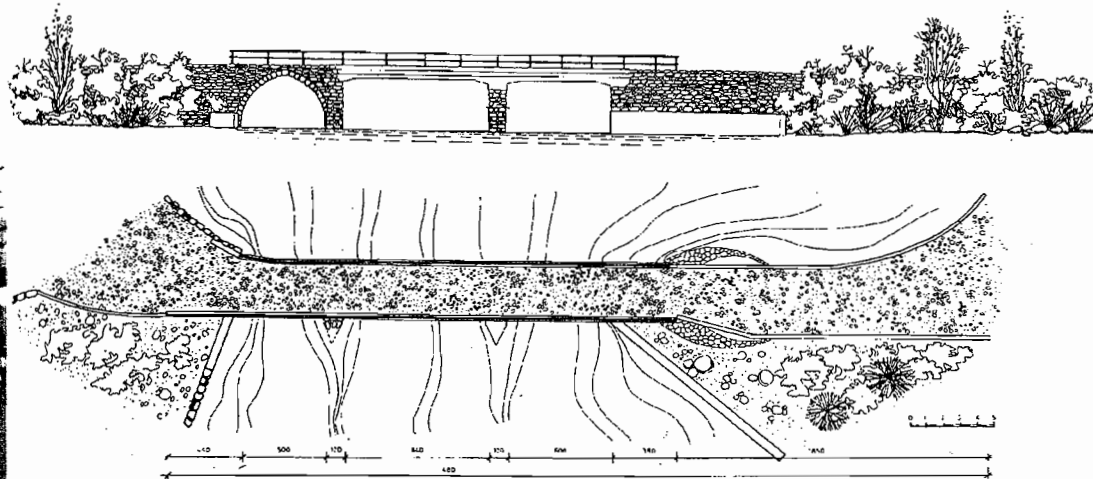


Ostatak Lehine ćuprije donekle nagovještava njen prvobitni izgled

Blagaju početkom osamnaestog stoljeća, kada je jedan član te kuće postao blagajski kadija. Na sačuvanom haremluku gospodskih konaka ove porodice vidi se godina 1151 (1736). No prema sačuvanim arhitektonskim ostacima mosta teško bi ga bilo datirati u osamnaesto stoljeće, već, vjerovatno, u šesnaesto ili sedamnaesto, ne isključujući mogućnost da je u izvjesnom momentu neko od Kolakovića opravio most.

Most u Lehovini stradao je još u prošlom vijeku i od njega su sačuvana samo dva luka, po jedan uz svaku obalu, dok su dva srednja bila porušena još 1890. godine. Radimski je zabilježio da od kamenog mosta preko Bune ispod Blagaja, kojeg on naziva prastarim, postoje još samo potpornji (stubovi), a presvođen je drvenom konstrukcijom.³⁵⁵ Dvadesetak godina kasnije Michel bilježi da kod posljednjih blagajskih kuća stoji poluporušeni stari kameni most, čiji oštećeni stubovi nose drvenu konstrukciju za prelaz. Pri tom

³⁵⁵ Radimski, str. 184.



Današnji izgled Lehine ćuprije (tlocrt i fasada)

konstatuje da ova adaptacija nije ljepoti torza ništa oduzela, jer na kamenim dijelovima građevine nije ništa preinačeno... Michel je, ujedno, prvi objavio skicu Lehine ćuprije.³⁵⁶

Između dva rata sačuvani svod uz desnu obalu je saniran, dva porušena nadomještena betonskom konstrukcijom, a manji zasvođeni otvor uz desnu obalu nestao u podzidu i nasipu. Pri ovoj adaptaciji stubovi mosta su preinačeni, niveleta postala ravna, ograda izvedena od željeznih cijevi. Most je osposobljen za saobraćaj za duže vrijeme, ali od njegove historijske vrijednosti sačuvano je veoma malo.

Na osnovu jedinog sačuvanog luka i Michelove skice može se reći da je ovaj most imao šire i više otvore od Karadobegova, da su svodovi bili izvedeni s blago prelomljenim lukom od pomno klesanih kamenih kvadera u horizontalnim slojevima, da su čeonni lukovi bili plastično uvučeni i da su u ravni čeonog zida praćeni redom radijalno sлагanog kamena. Donji dijelovi

³⁵⁶ R. Michel, Fahrten, Alte Brücken, str. 38.

stubova jako su oštećeni, tako da se ne bi moglo reći tačno kako su nekada izgledali, a svakako su prema uzvodnoj strani imali trokutaste istake. Manji dijelovi vijenca upućuju na nekadašnji karakteristični uspon od obala prema sredini.

Kosorska ćuprija

Približno na pola puta između Blagaja i mjesta Bune rijeka Buna bila je premošćena još od rimskih vremena. U neposrednoj blizini je seoce Kosor, po kome je i most u novije vrijeme nosio ime. Ovdje je rijeka znatno šira nego u Blagaju i tekla je ispod sedam svodova kamenog mosta, koji je prema dosadašnjim saznanjima historičara važio za najstariji u zemlji. Činjenica da se u malteru ovog mosta primjećivala primjesa tucane cigle, kao i elementi karakteristični za njegovu lokaciju, govorili su ubjedljivo da se radi o rimskom mostu. U stara vremena, naime, ovaj most je povezivao obale upravo na mjestu gdje je nailazio jedan važan rimski put.



Ostaci porušenog rimskog mosta u Kosoru

Most u Kosoru imao je sedam okana širine od 2,6 do 6,5 metara, a njegova ukupna dužina, zajedno sa stubovima i uzlascima, iznosila je 57 metara, dok mu je širina bila oko četiri metra. Preko polukružnih lukova prema sredini staza se sasvim blago uzdizala. Građevina je bila izvedena od kamena vapnenca i sedre.

U toku dugog postojanja most u Kosoru sigurno je više puta popravljan. Tragove tih zahvata predstavljale su, bez daljega, željezne sponne klamfe, kojima je kamenje mjestimično bilo povezano. Kako već u tursko doba ovuda nije vodila neka važnija komunikacija, to su opravke, uglavnom, bile izvođene primitivnim sredstvima i lokalnim snagama, pa je most u cjelini do novijeg vremena dospio kao impozantna, ali veoma rustikalna gradnja.

U toku rata, pri povlačenju Nijemaca 1945. godine, Kosorska čuprija dignuta je u zrak. Očuvao se samo jedan luk uz desnu obalu rijeke. Na ovom mjestu nije više postavljan nikakav most, pa se i danas, u većoj ili manjoj mjeri, vide svi stubovi koji su nosili prvobitnu konstrukciju. Dobar dio materijala sa porušene građevine razvučen je i upotrijebljen za izgradnju okolnih kuća i zgrada.

Na osnovu sačuvanih tragova Kosorske čuprije, te izvjesnih podataka nadenih u ostavštini pok. Radimskog,



Most u Kosoru početkom ovog stoljeća

pokušali smo napraviti grafičku rekonstrukciju objekta koju ovdje objavljujemo. Radimski je, naime, bio napravio jedan shematski tlocrt i presjek u veoma sitnom mjerilu, ali je unio tačne izmjere koje ovdje prenosimo, računajući od desne prema lijevoj obali:

Prvi otvor	2,6 m
Stub	2,0 m
Drugi otvor	6,0 m
Stub	2,0 m
Treći otvor	6,5 m
Stub	1,9 m
Četvrti otvor	5,9 m
Stub	2,2 m
Peti otvor	6,2 m
Stub	2,2 m
Šesti otvor	5,1 m
Stub	1,8 m
Sedmi otvor	5,3 m
Dužina među upornjacima	49,7 m
Pristupi 2x4 m	8,0 m
Ukupna dužina	57,7 m

Ako analiziramo odnose otvora i stubova konstatiraćemo da je propustna širina svih otvora 37,60 m, dok na stubove otpada 12,10 m, što će reći da stubovi zatvaraju nešto manje od 25% cjelokupnog korita rijeke pod mostom.

U shemi presjeka Radimski je ubilježio visinu svoda sa 2,55 m iznad vode, visinu staze 3,0 m, visinu kontrafora sa 1,40 m, a širinu mosta sa 4,10 m, od čega je na kaldrmisanu stazu otpadalo samo 2,30 m zbog velike debljine ogradnih zidova mosta.

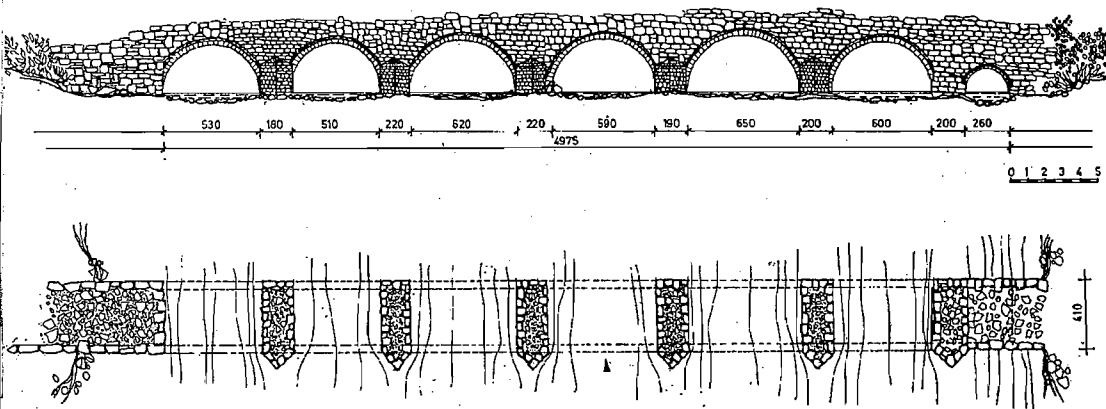
Kameni most preko Bune u selu Buni

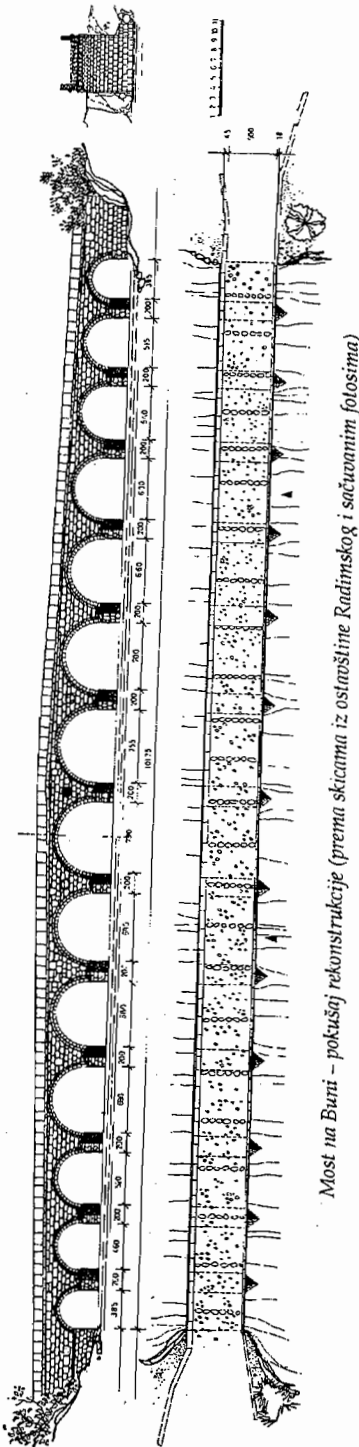
Na cca 1 km uzvodno od utoka Bune u Neretvu sve do 1945. godine stajao je jedan od najvećih kamenih mostova Hercegovine; te godine je, međutim, pri povlačenju Nijemaca dignut najvećim dijelom u zrak. Poslije oslobođenja u neposrednoj blizini sagrađen je novi armiranobetonski most, kojim je obezbijeđen prelaz Bune na relaciji Mostar-Stolac, a nešto ostataka starog mosta preko Bune u selu Buni definitivno je zbrisano.

Ko je i kada sagrađio ovaj most, teško je reći. Najstariji pomen o njemu nalazimo kod Evlije Čelebije, koji spominje kako Bunica i Buna »sjediniš se... prolaze ispod Danijal-pašina mosta, zatim prođu čitluk Ljubovića i tekući dalje slivaju se u rijeku Neretvu«. On dalje spominje i Danijal-pašin čitluk, koji je prošao na putu za Počitelj. Ko je taj Danijal-paša, da li je on gradio most, ili ga je samo obnovio, o svemu tome ne može se ništa reći na osnovu do danas poznatih materijala.

Fra Jukić je bio prvi koji je dao izvjestan opis ovog mosta. »Pred palačom (dvorom Ali-paše Rizvanbegovića na Buni) salijeva se Buna u Neretvu, a više nje je kameniti, od trinaest svodova most, sazidan od istesanog četverokut-

Pokušaj djelomične rekonstrukcije mosta u Kosoru





Most na Buni - pokušaj rekonstrukcije (prema skicama iz ostaoštine Radimskog i sačuvanim fotografijama)

nog kamena, po svoj prilici u stara vremena, kao što gradnja svjedoči.

Tu i tamo i ovaj most je pripisivan Rimljanima. Radimski, opisujući ga, kaže da je ovaj lijepi kameni most na četrnaest okana, bez sumnje, građen u tursko doba i uzgred primjećuje da u njemu nema primiješanih komadića opeke.

Michel, koji je očito imao uvida u djelo Radimskog, bilježi da je na ovom mostu ugrađena kamena ploča sa nekim rimskim natpisom, no uprkos tomu da sama građevina nije rimska, već istom iz vremena osmanlijske vladavine. Uz put, a u zaključku svojih zapažanja o dva mosta u Blagaju, onom o Kosoru i ovom na Buni, konstatuje da u ovom zanemarenom kutu svijeta stoje mostovi koji bi najljepšem gradu još mogli služiti kao ukras koji obogaćuje.

A. Nametak je pretpostavio da bi i ovaj most mogao biti Karadoz-begov, budući da je pored mosta bila njiva koja je pripadala Karadoz-begovu vakufu.³⁵⁷ Izgleda da ova pretpostavka ne može biti tačna, jer se u vakufnami pomenutog dobrotvora izričito kaže da je sagradio most u blizini Blagaja na rijeci Buni.³⁵⁸

Most je bio impozantnih dimenzija, dug preko stotinu metara (101,75 m), a po širini dvaput širi od Kosorske ćuprije (5,63 m), dok je put preko njega bio širok punih 5 m. Međutim, njegova okna bila su relativno mala: otvor im se kretao od 3,80 do 7,55 m. Velika dužina i usit-

³⁵⁷ A. Nametak, Karadoz-beg, Novi Behar VII.
³⁵⁸ Karadoz-begova vakufnama, u GHb biblioteci.



Danijal-pašin (?) most na Buni, porušen u toku II svjetskog rata

njenost otvora naglašavali su horizontalnu razvučenost građevine, optički je povećavajući malim dimenzijama detalja koji se ponavljao u neuobičajeno velikom broju. Sasvim blago uzdizanje od obala prema sredini, polukružni lukovi i sličan način zidanja sa mostom u Kosoru, kao i pomanjkanje karakterističnog završnog vijenca i korkaluka, davali su ovom objektu specifičnu notu, neuobičajenu za turske mostove.

I za ovaj most našli smo dragocjene podatke u ostavštini Radimskog, što nam je uz pomoć sačuvanih fotografija, omogućilo izradu grafičke rekonstrukcije. Na svojoj tlocrtnoj skici Radimski je upisao sljedeće širine otvora idući od desne ka lijevoj obali: 3,95 – 5,15 – 5,40 – 6,30 – 6,60 – 7,0 – 7,55 – 7,30 – 6,95 – 6,80 – 6,90 – 5,20 – 4,60 – 3,85 metara, što znači da je sveukupni propust mosta bio širok 83,55 metara. Širine svih stubova označio je jednako, po 2 metra, što bi iznosilo $13 \times 2 = 26$ m. Prema tome bi dužina mosta iznosila između priobalnih uporaca 109,55 metara, a sa prilazima sa jedne i druge strane barem 120

metara. Međutim, u jednoj zabilješci, koju je također Radimski napravio, on je zbir svih stubova označio sa 18,20 m, a ukupnu dužinu između priobalnih uporaca sa 100,75 m. Gdje leži greška nismo mogli ustanoviti.

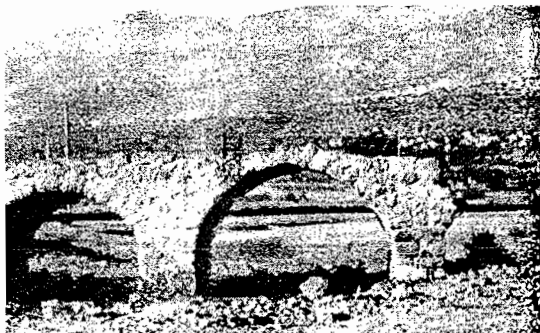
U skici presjeka Radimski je ubilježio visinu osmog svoda (računato od desne obale) sa 4,5 m od vode, a visinu staze na mostu sa 6,0 m. Širina staze označena je sa 5,0 m čemu treba dodati zidanu ogradu s jedne strane od 45 cm i korkaluk od kamenih ploča debljine 18 cm s druge strane što znači da je ukupna širina iznosila 5,63 metra. Također je u označavanju ograda Radimski ostavio jedan otvoren problem: na presjeku je deblju ogradu stavio sa nizvodne, a tanju sa uzvodne strane, dok je u tlocrtu uradio obrnuto. Pretpostavimo li da je most u prvotnom obliku imao, kao i Sokolovićev u Višegradu i Kriva ćuprija u Mostaru, ogradu od kamenih ploča izgleda logično da je nadošla bujica srušila prvenstveno uzvodnu stranu budući da je udarac stihije tu bio jači i neposredniji.

MOSTOVI NA PRITOKAMA BUNE

Na Posrt-potoku kod Blagaja, u koje, inače, ima vode samo za vrijeme kiša i preko zime, nalazila su se dva stara kamena mosta.

Posrt-čuprija se nalazila oko dva kilometra daleko od Blagaja, na starom putu koji je vodio iz Blagaja za Mostar i od koga se i danas vide kaldrmisani ostaci. Na ovom mjestu stari put je išao približno uporedo sa današnjim putom Mostar-Blagaj.

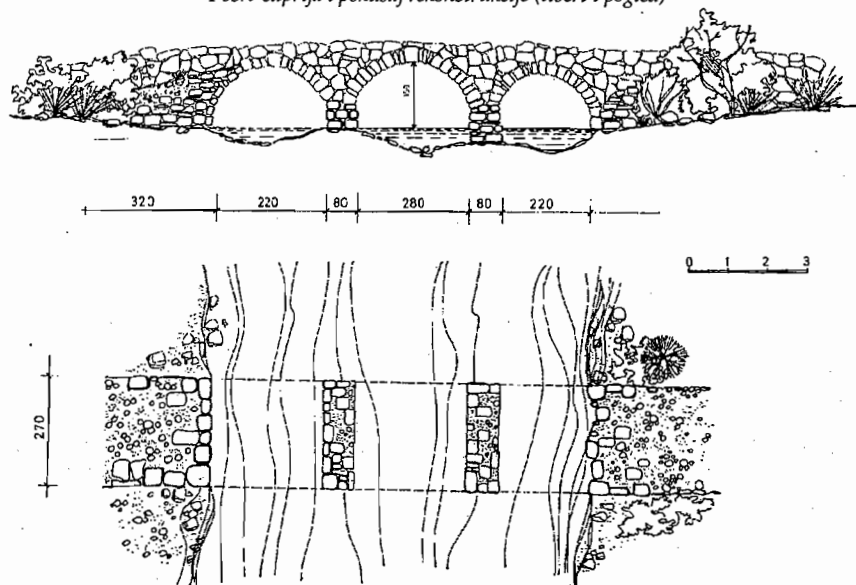
Most je potpuno razvaljen i njegov materijal, vjerovatno, razvučen za gradnju kuća, ali je nešto građe ostalo i na licu mjesta. Imao je tri luka, mogao je biti dug oko 10 m, a širok 3 m. Raspon luka s desne strane iznosio je 2,30 m, a srednjeg i krajnjeg lijevog po 2,80 m. Bio je sagrađen od grubo priklesanog kamena.



Dvadesetih godina ovog stoljeća Posrt-čuprija bila je već dobrim dijelom propala

U podnožju jednog stuba ovog mosta nalazio se uzidan srednjovjekovni nadgrobni spomenik visine 80 cm, dužine pri vrhu 65, a pri dnu 57 cm i širine 33 cm. Sa jedne šire strane na stečku su uklesane četiri arkade, a na jednoj užoj strani dvije arkade. Pronalazak ovog srednjovjekovnog spo-

Posrt-čuprija i pokušaj rekonstrukcije (tlocrt i pogled)



menika u stubu građevine govori o tome da se radi o objektu iz turskog doba. Inače, nikakvih historijskih podataka o ovom mostu nismo pronašli, dapače ni noviji autori nisu mu obraćali pažnju.

Nedaleko od ušća Posrt-potoka u Bunu nalazio se drugi most, danas potpuno razvaljen, tako da se od njega vide samo ostaci temelja pri desnoj i lijevoj obali potoka, kao i podnožje jednog stuba. Most je vjerovatno, imao dva luka. Raspon oba otvora zajedno sa stubom iznosio je na ovom mjestu 6 m, dok je širina mosta bila 3 m.

Kako je ovaj most izgledao, kada je građen i kada je porušen, ne može se reći. Na novom betonskom mostu u neposrednoj blizini ubilježena je 1903. godina, što bi mogla biti orijentacija pri nagađanju o vremenu rušenja starog mosta.

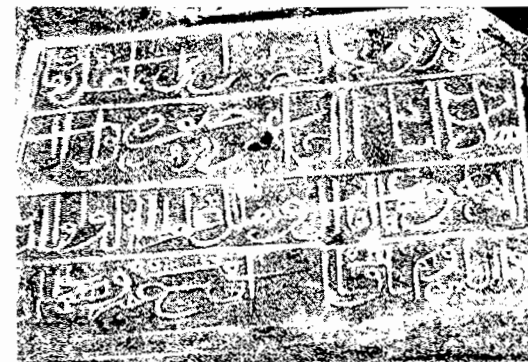
Kameni most na Bunici

U Suhopolju, blizu ušća Bunice u Bunu, na Marića-bari u Nogočinskoj ravni nalazio se jedan most na dva luka. U narodu je bio poznat pod nazivom Most na Oborenom viru.

Još krajem prošlog stoljeća bio je porušen. Od njega se sačuvao samo uzlazni dio nasipa, širok s obje strane po 3 m.

Radimski je našao na desnoj obali potoka kraj uzlaza ploču s turskim natpisom i njen faksimil objavio. Prevod natpisa na ploči glasi:

»Uistinu, sagrađio je ovaj most Hasan, sin Ismailov, u vrijeme sultana Selima iz koljena Osmanova, te je platu kojom će Bog naplatiti ovo dobro djelo namijenio svojim roditeljima, naime, jednu polovicu svome ocu Ismailu, a drugu svojoj majci. Oprosti, Bože, gri-



Natpis sa porušenog mosta na Bunici

jehe njemu, njegovim roditeljima i svima muslimanima. Most je dovršen krajem: šabana 919« (1511/12).³⁵⁹

Radimski je mišljenja da je na tome mjestu ranije morao postojati rimski most, jer je na kraju prostranog polja nogočinskih razvalina i jer se put na drugoj strani nastavlja pravo prema rimskom kosorskom mostu preko Bune i dalje prema kosorskim razvalinama rimskih građevina.

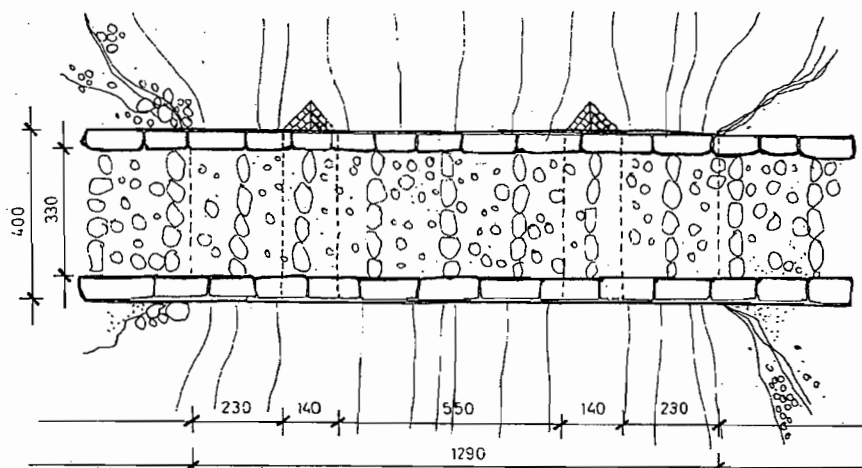
(Bunica se ulijeva u Bunu niže Kosorske čuprije).

Kvanjska čuprija

Na potoku zvanom Pašina voda, koj, također, ima vode samo preko zime i za vrijeme kiša, u Hodbini, nedaleko Hodbine hana nalazio se kameni most na tri luka, poznat pod nazivom Kvanjska čuprija. Preko ovog mosta put je vodio iz Rotimlje za Stolac.

I ovaj most je obradio Radimski i konstatao da bi mogao biti rimska građevina. Bio je sagrađen od lijepo klesanog kamena, a u malteru je bilo primiješanih komadića istucane opeke.

³⁵⁹ Radimski, str. 172-3.



Kvanjska čuprija – nacrt prema skici u ostavštini Radimskog

Na jednom dijelu je zapazio i opravku iz kasnijeg vremena, izvedenu nepravilnim kamenjem.³⁶⁰

Most je između uporaca bio dug 12,9 m, odnosno sa prilazima oko 18 metara, a širok 4 metra, staza na mostu bila je široka 3 metra. Sa obje strane prema sredini strmo se uspinjao, a počivao je na srednjem oknu od 6,5 metara promjera i na dva pobočna od 2,3 metra unutrašnje širine. Slika ovog mosta objavljena je u Glasniku Zemaljskog muzeja iz godine 1891. i u »Wissenschaftlichen Mitteilungen aus Bosnien und der Herzegovina« iz god. 1894. Već 1910/11. na licu mjesta Michel nije našao ništa od ovog mosta.³⁶¹

MOSTOVI NA BREGAVI U STOCU

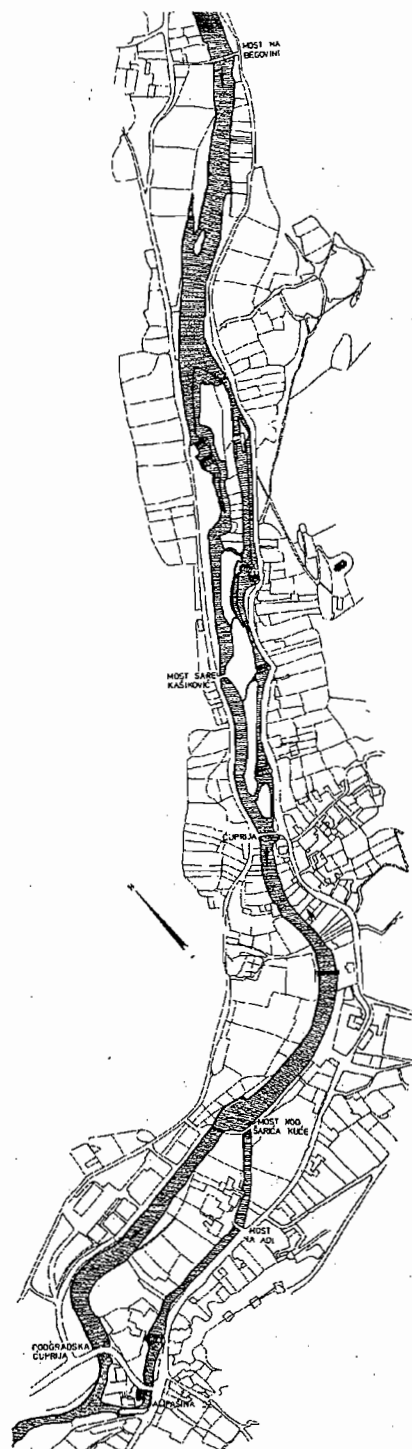
Uz rijeku Bregavu, koja izvire iznad Stoca, a ulijeva se u Neretvu kod Čapljine, nalazimo tragove ljudskih naselja

³⁶⁰ Isti, str. 169.

³⁶¹ R. Michel, Fahrten, Alte Brücken, str. 40.

iz svih epoha, od neolita, preko Ilira i Rimljana, do srednjeg vijeka, Turaka i najnovijeg doba.

Sam Stolac, gradić koji se razvio u gornjem toku ove rijeke, veoma je staro naselje. Još krajem prošlog vijeka u okolini današnje katoličke crkve pronađeni su značajni ostaci rimske antike. Naselje se razvilo naročito u srednjem vijeku na komunikaciji od Dubrovnika prema Srbiji. Nedaleko od današnjeg naselja, po prilici još u III stoljeću prije naše ere, nastalo je naselje na Ošanićima, a Vidoški Grad, čiji je suburbijum naselje Stolac, svakako je stariji od slavenskog perioda. Polovinom petnaestog stoljeća Stolac je u posjedu Kosača, da bi ga 1471. zauzeli Turci. Pod Turcima Stolac je sjedište kapetanije i kadiluk; »to je lijepa kasabica«, – kako kaže Evlija Čelebija – »ima džamiju, tri mesdžida, malo javno kupatilo, svratište, dvadeset dućana i oko dvije stotine osamdeset pločom pokrivenih kuća,



Shema položaja mostova na rijeci Bregavi u Stocu

koje imaju bašte, vinograde i svoje vode».³⁶²

Kako se grad razvijao duž Bregave uz obje obale, a pri tome je voda u priličnoj mjeri što prirodno, što vještački razvedena, razumljivo je da je od najstarijih vremena ovdje moralo biti i mostova. Interesantno je da ih Evlija ne spominje, mada druge objekte tačno nabroja. Također se ni kasnije ni arhivski podaci, ni putopisci, kao po dogovoru, uopšte ne osvrću na mostogradnju u Stocu, iako je sigurno još u doba Rimljana, a naročito u srednjem vijeku ovdje morao biti barem jedan solidan prelaz preko rijeke. Lokalitet »Mostine« vezan je valjda upravo za najstariji prelaz preko Bregave, a u prošlom vijeku Truhelka mu je ovdje našao i tragove – zidane temelje triju stubova od tesanog kamena koji su most nosili. Širina mosta je iznosila 3 m, razmak stubova 4 m, a širina stubova 0,96 m, (Vidi: Truhelka, Rimske razvaline kod Stoca, GZM 1892, str. 363).

Danas u Stocu postoje tri velika kamena mosta i četiri manja, svi su oni u upotrebi i u relativno dobrom stanju. Premda se razlikuju veličinom, koncepcijom, starošću, detaljem itd., povezuje ih jedna zajednička crta, tj. da su sve odreda ostvarenja domaćih majstora i da se prisustvo školovanog graditelja iz centra ovdje čak ni posredno ne osjeća. Čovjek koji s određenim interesovanjem prođe kroz Stolac moraće osjetiti najneposredniju vezu ovih mostova s objektima primitivne proizvodnje najčišće utilitarnosti, bez bilo kakvih stilskih pretenzija, kao što su stare mlinice na istoj rijeci. Upravo te mlinice,

³⁶² Evlija Čelebija, str. 414.



U dugim ritmičkim nizovima jednakih lučnih otvora Stolačke mlinice na rukavcima Bregave povezuju suprotne obale

kakvih je u Stocu nekada bilo veoma mnogo, a i do danas ih se sačuvao izvjestan broj, izražavaju strogoću svoje funkcionalne forme, tu ograničnu vezanost domaćeg graditelja za kamen i polukružne svodove, kao njegovu najlogičniju konstruktivnu formu. U dugim ritmičkim nizovima, koji put po desetak jednakih lučnih otvora premošćuje jazove i nosi na sebi goleme pogonske građevine. Graditelj koji je umio svojom primitivnom tehnikom i materijalom koji mu se najneposrednije našao pri ruci da sagrađi preko rijeke kuće koje spajaju dvije suprotne obale, razumljivo da nije imao naročitih problema kad je trebalo na istim konstruktivnim principima graditi most. Primijenio je isti materijal, isti konstruktivni sistem, isti način izvođenja. Istina, rasponi otvora na mostovima su postali veći. No treba shvatiti da on nije pravio male raspone svodova pod mlinicama zato što se bojao većih otvora, već zato što je upravo promjer mlinskog kamena, kao primarnog pogonskog elementa, diktirao raspon protočnog otvora.

a) Čuprija u Stocu

U centru grada postoji most koji nema imena – Stočani ga jednostavno nazivaju Čuprija. Štaviše, i okolni predio nazivaju Čuprijom, a za džamiju kažu džamija na Čupriji. Pored inače vrlo rustikalnog izgleda ovog mosta, mislimo da upravo ovo pomanjkanje svake pobliže oznake rječitosti govori da je svakako ovo najstariji most u Stocu (ostali se nazivaju Podgradska čuprija, Čuprija u Begovini itd., što znači da su nastajali kasnije, kad je već jedan most postojao, pa ih je trebalo pobliže označiti).

Kada je Čuprija nastala i ko ju je gradio, ne može se reći, no nije isključeno da se radi o srednjovjekovnom objektu, koji je uz izvjesne adaptacije i povremene manje i veće opravke izdržao kao vrlo solidan most do naših dana.

Njena rustikalnost i pomanjkanje svakog stilskog detalja, koji bi nas bar donekle orijentirao na neko određeno vrijeme, te činjenica da se radi o najstarijem mostu u veoma starom naselju dozvoljavaju nam ovakve pretpostavke;

Čuprija u Stocu, arhaična tvorevina narodnog graditelja najstariji je most u ovom gradiću i, možda, potječe iz srednjeg vijeka



dapače, dozvoljena je i dvojba ne počiva li ova građevina i na temeljima kakvog rimskog mosta, mada sačuvana nadgradnja ni po čemu nije rimska.

Most ima pet zasvođenih polukružnih otvora, koji po rasponu i visini rastu od obala prema sredini u pravilnom ritmu. Polukružni čeonni lukovi ocrtavaju se na uzvodnoj i nizvodnoj fasadi mosta jasnom profilacijom, naglašenom plastičnim uvlačenjem lukova u odnosu na čeonne zidove, te preciznije obrađenim materijalom lukova i svodova, u suprotnosti sa rustikalnijom obradom samih čeonih zidova.

Mjereno od lijeve obale prema desnoj širine svodova i stubova su sljedeće:

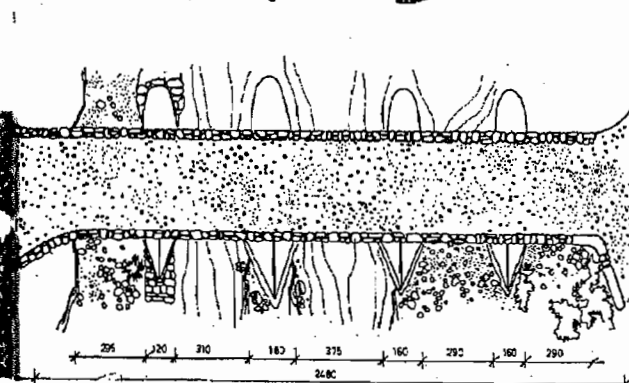
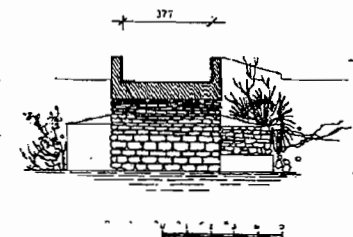
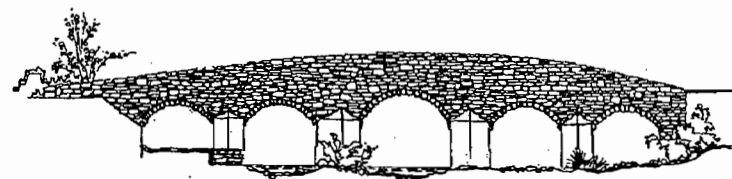
Prvi svod	2,95 m
Prvi stub	1,20 "
Drugi svod	3,10 "
Drugi stub	1,80 "
Treći svod	3,75 "
Treći stub	1,60 "
Četvrti svod	2,90 "



Kad nadođe Bregava, voda skoro u potpunosti ispunji pet plitkih okana Čuprije

Četvrti stub	1,50 "
Peti svod	2,90 "
Obalni prilazi	5,00 "
Svega	26,80 m.

Ukupni svijetli otvor svih svodova iznosi 15,60, dok širina svih stubova iznosi 6,20 metara, što znači da konstrukcija mosta smanjuje profil rijeke za oko 30%. Širina kolovoza na mostu iznosi prosječno 4 m, ogradni zidovi su debeli po 45 cm. Uzvodni istaci kreću se



Čuprija u Stocu – tlocrt, uzvodna fasada i presje



Uzvodni izgled najstarijeg stolačkog mosta

od 1,70–2,5 m, a nizvodni od 1,75–2,25 m. Po svojim dimenzijama najjači je drugi stub sa lijeve strane.

Postignuta stabilnost građevine oblikovno je naglašena relativno uskim i jako izčušanim stubovima mosta, čiji oštri završeci, prema uzvodnoj, i nepravilno otupljeni kontrafori, prema nizvodnoj strani, izbijaju ispod osnovne konture objekta jače nego u ma kom drugom primjeru koji smo na ovom terenu obradili. Novija krpljenja ovih stubova cementnim malterom, na žalost, potpuno su prekrila njihovu osnovnu kamenu strukturu, pa je nemoguće reći koliko su ove preinake, pored toga što su prekrile primarnu strukturu, djelovale i na promjenu prvobitne forme.

Niveleta staze i u ovom slučaju, kao i kod najvećeg broja starih mostova, raste od obala prema srećini. Međutim, ovdje je došlo do odstupanja od osnovnog principa preloma nivelete približno na sredini; umjesto toga vidimo formu laganog luka, prilično pravilnog, koji se u pogledu na most ocrta na završnoj liniji ograde.

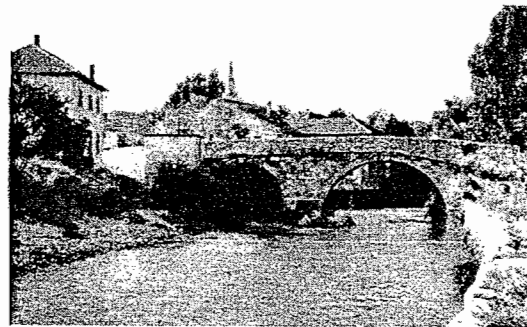
Na čeonim zidovima, koji su izvedeni od grubo priklesanog kamena, prilično utopljenog u malter i obraslog zelenilom, izuzev plastičnog ispada nad lukovima, nema nikakvih drugih plastičnih ili konstruktivnih detalja. Ovdje nema vijenca ni korkaluka, već sami čeonni zidovi nadvisuju stazu na mostu toliko da ujedno formiraju i ogradu.

Iako najstariji od svih stolačkih mostova, ovaj je i danas najstabilniji i najčvršći most u ovom gradu.

Stolačka Čuprija, horizontalno razvučena preko rijeke, do krajnosti jednostavna u konturama i detalju, srasla je s terenom i slikovitom okolinom, koji je sačuvala mnoge starije objekte i, prije svega, mjerilo. Ona impresionira posmatrača snagom svog likovnog izraza, u kome autoritet svrhe i stereotomska zatvorenost funkcionalno dosljedne forme jesu osnovni zakoni kompozicije.

Podgradska čuprija

Podgradska čuprija se nalazi nizvodno od Čuprije i prvi je stolački most na koji se naiđe kad se u ovaj grad dolazi od Mostara i Čapljine, preko Domanića. Ime je, očito, dobio kao poblizu oznaku svog položaja, jer se nalazi na mjestu iznad koga dominira Stolački ili, kako se u historijskim izvorima naziva, – Vidoški Grad. Da je ovaj most mlađi od Čuprije govori ne samo pridodata pobliza oznaka, već i sama urbana struktura, u kojoj je jasna osnovna orijentacija naselja i javnih objekata u naselju prema Čupriji, dok ovaj most ostaje neka vrsta ulaza u naselje. Za dokaz da je most znatno mlađi od Čuprije može poslužiti činjenica da se pokraj njega naselje razvilo, uglavnom, samo na lijevoj obali, što znači da nije



Podgradska čuprija – uzvodna strana

nastala ona nužna ograničena simbioza mosta s urbanim ambijentom.

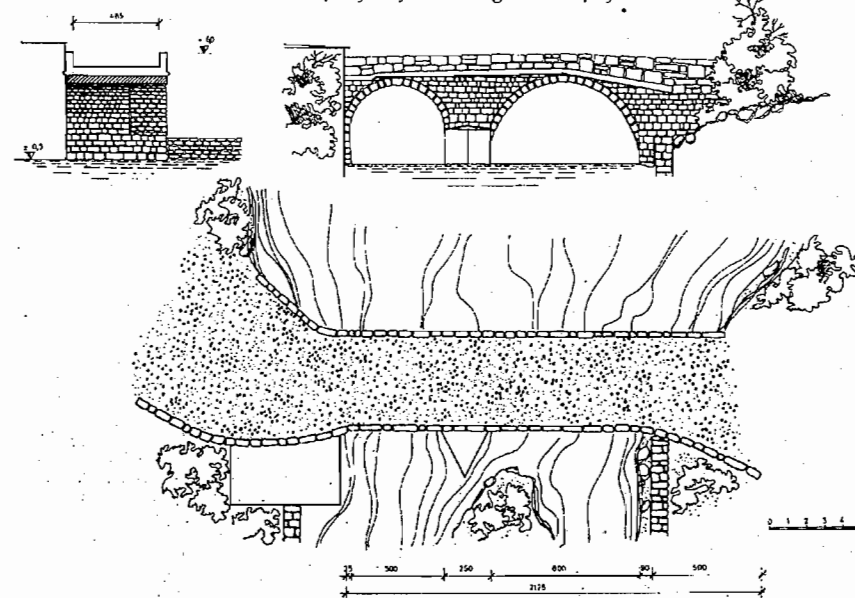
Ko i kada je gradio ovaj most, ne zna se, kao, uostalom, ni za ostale stolačke mostove, no prema nekim strukturalnim komparacijama, o kojima će još biti govora, skloni smo da pretpostavimo da nije stariji od početka osamnaestog

stoljeća. Na ključnom kamenu čela jednog svoda na nizvodnoj strani uklesana je godina 1898 (?), što je, očito, godina opravke mosta u doba austrougarske okupacije, a ne godina gradnje.

Te godine su zapravo okupacione vlasti, u cilju osavremenjavanja saobraćaja proširili most sa njegove nizvodne strane za nešto više od dva metra. Ako se zađe pod svodove Podgradske čuprije, linija ove dogradnje može se jedino uočiti. Upotrebljivost mosta ovim je svakako poboljšana, ali je nesumnjivo objekt mnogo izgubio na svojoj ljepoti i eleganciji.

Michel je za vrijeme svoje kratkotrajne posjete Stocu, zajedno sa slikarom Buchererom, naišao najprije na ovaj most, pa ga je slikar skicirao, dok je pisac u kraćoj šetnji došao do Čuprije. Podgradsku čupriju primijetili su na samom ulazu u naselje »kako je svojim teškim

Tlocrt, presjek i fasada Podgradske čuprije



svodovima plegla po Bregavi, poput pleća kakve moćne životinje».³⁶³

Podgradski most ima svega dva zasvođena lučna otvora, različite veličine, koji se oslanjaju na jedan stub u rijeci i dva priobalna podzida. Ovdje su obale više i korito rijeke dublje, pa je bila normalna koncepcija mosta sa nešto višim strijelama lukova, kako bi se normalno položenom niveletom mosta povezali putovi na suprotnim obalama.

Različit raspon i visina lučnih otvora daju mostu osnovni asimetrični dojam. Stub ima trokutasti uzvodni završetak, koji u ukupnoj slici nije naročito naglašen. Nejednaka širina i približno ista visina lukova djeluju kao improvizacija, ili nesmotren postupak; u svakom slučaju, manjka proporcionalna uskladenost kao preduslov za harmonično djelovanje. Manji svod uz lijevu obalu ima raspon 5, a veći uz desnu obalu 8 metara. Stub je širok 2,5 m, isto toliko iznosi njegov istak na uzvodnoj strani. Širina kolovoza je 4,80 m, debljina ogradnih zidova po 35 cm, a ukupna dužina objekta s prilazima oko 26,5 m.

Svodovi su izvedeni od sedre, sa zaključnim kamenom od krečnjaka na nizvodnoj strani. Svodnjaci su pravilni, klesani u radialnim formama. Čeoni zidovi su neznatno istaknuti plastičnim diferenciranjem površina, ali je zato naglašena razlika u materijalu jer, za razliku od čeonih lukova na svodovima, koji su od sedre, ove fasadne plohe su od bijelog krečnjaka, u relativno pravilnim kvaderima, sa naglašenim fugama. Nizvodna fasada ovo naročito jasno pokazuje, dok se na jače patiniranoj uzvodnoj strani ta koloristički naglašena razlika dvaju materijala gubi. Način upotrebe materijala, kao i kontura

³⁶³ R. Michel, Fahrten, Alte Brücken, str. 40.



Podgradska ćuprija – nizvodna strana. Na vijencu se odražava prelom nivelete nad oba svoda.

većeg svoda, prilično podsjećaju na sarajevsku Kozju ćupriju, čiji je svod u današnjem obliku nastao, kao što smo već vidjeli, početkom osamnaestog stoljeća. Premda je ovaj stolački most daleko od dometa spomenutog sarajevskog mosta, skloni smo da ih vremenski povežemo, te da tvrdimo da je i Podgradska ćuprija djelo domaćih majstora, pošto već znamo da su u osamnaestom stoljeću i sve sarajevske mostove radili i obnavljali domaći majstori, većim dijelom dobavljeni iz Hercegovine.

Niveleta mosta ovdje je naglašena profiliranim vijencem, koji ide približno horizontalno od sredine jednog do sredine drugog svoda, tu se lomi i koso pada prema obalama. Sličan tretman vijenca naći ćemo jedino još na Arslanagića-mostu kod Trebinja. Da li je iznad vijenca nekada bio korkaluk od kamenih ploča, kao na većini starih mostova, ne može se reći, tek danas je kao ograda izveden nadozid od dosta grubo obrađenog kamena i različite vis-

ine, na uzvodnoj strani, te od krupnih klesanaca, na nizvodnoj strani.

Podgradska ćuprija je u relativno dobrom građevinskom stanju i stalno služi za potrebe međugradskog saobraćaja, uključujući i najveća vozila, koja komuniciraju na putu od Mostara i Čapljine prema Ljubinju i Trebinju. U sklopu sa džamijom Ali-paše Rizvanbegovića, koja se nalazi na lijevoj obali Bregave blizu ovog mosta, stambenom izgradnjom i gradom on je vrijedan kulturno-historijski elemenat urbane aglomeracije.

Ćuprija u Begovini

Najmlađi od tri veća kamena mosta u Stocu bez sumnje je onaj u Begovini. Sagrađen je krajem osamnaestog ili početkom devetnaestog stoljeća, kada je jedna grana porodice stolačkih kapetana Rizvanbegovića iselila iz Vidoškog Grada i sebi sagradila odžak uzvodno uz Bregavu, na istočnoj periferiji naselja. Upravo po tom odžaku i cijeli je predio dobio naziv Begovina.

Veći dio Rizvanbegovića kuća u Begovini nalazio se na lijevoj obali; kako je porodica rasla, izvjesni njeni članovi grade sebi kuće i na desnoj strani. Tako je Ćuprija u Begovini prvenstveno bila važna za povezanost kuća ove moćne porodice, pa se begovi Rizvanbegovići i brinu za njeno održavanje i opravke sve do austrougarske okupacije.

I ovaj most ima pet lučnih otvora, kao i Ćuprija, ali se ni po načinu zidanja, ni po očuvanosti ne može mjeriti sa svojim starijim uzorom. Nesolidna gradnja dekadentne faze našeg bosansko-hercegovačkog stvaralaštva pod orijentalnim utjecajima nije dugo odolijevala ... Pošto je most bio napola porušen, došlo je do primitivne intervencije našeg

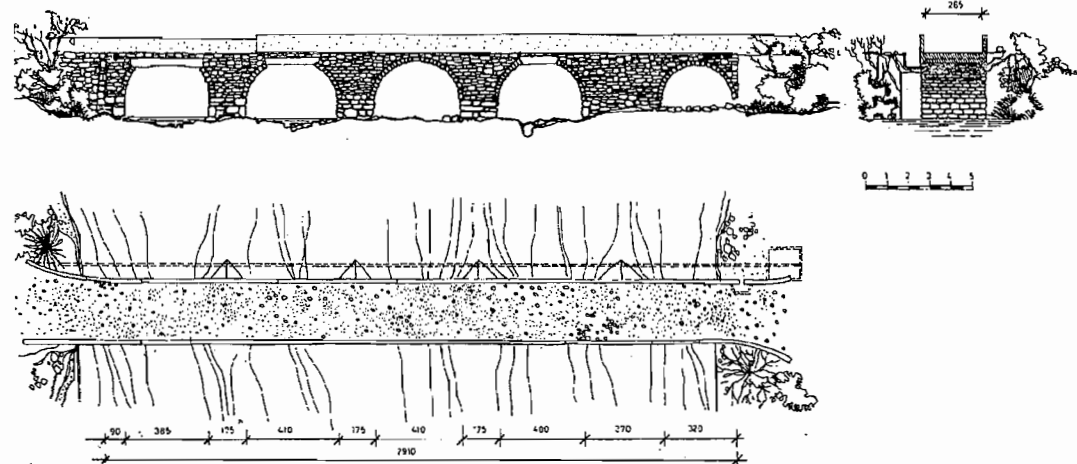


Ćuprija u Begovini – nizvodna strana. Vide se popravci betonom na dva luka uz desnu obalu i na ogradi. U pozadini Rizvanbegovića konaci u Begovini.

doba, sa puno betona i nimalo sluha za likovnu vrijednost objekta; ovaj beton danas nam ne dozvoljava ni da u grubljim potezima shvatimo kakav je bio prvobitni izgled Ćuprije u Begovini.

Lukovi mosta imali su nepravilan ovalan oblik; te nepravilnosti, moguće, u početku nisu bile tako jake, ali su vremenom usljed slijeganja i deformacija sve više dolazile do izražaja. Dva svoda uz desnu obalu bila su iza prvog svjetorskog rata porušena, pa je umjesto rekonstrukcije odgovarajućim materijalom došlo do krpanja urušenih dijelova betonom. Također su betonom pokrpani donji dijelovi stubova mosta i danas se ne može reći tačno kakav im je bio osnovni oblik. Karakteristično je da je prvi stub uz lijevu obalu znatno širi u svojoj osnovi od ostalih stubova, pa tako i prvi otvor uz lijevu obalu izgleda izdvojen iz ritma ostalih lukova.

Niveleta mosta je gotovo u potpunosti ravna. Nema nikakvog vijenca koji bi je naglašavao, niti korkaluka, već je objekat završen podužnom betonskom ogradom, koja se direktno nastavlja na čeone zidove, i to u istoj ravnini s njima.



Tlocrt, presjek i nizvodna fasada mosta u Begovini

Sa uzvodne strane preko mosta je proveden otvoreni betonski kanal za vodu, što je most još više suzilo i nagrdilo.

Vidljivi zidani dijelovi mosta izvedeni su od grubo priklesanog kamena, čije su spojnice na površini skoro potpuno isprane. Kamen u svodovima je nešto bolje obrađen.

Rasponi svodova na ovom mostu su ujednačeni, od 3,85 do 4,10 metara. Izuzetak čini svod uz lijevu obalu čiji je otvor svega 3,20 m. Stubovi su široki po 1,75 m izuzev onog uz lijevu obalu, čija

Čuprija u Begovini – pogled prema desnoj obali



je širina 3,70 m. Širina kolovoza je 2,65 m, debljina ograda po 15 cm, a ukupna dužina sa prilazima 35,5 metara.

Ovaj most danas služi isključivo za pješački saobraćaj, što je uvjetovano kako slabim građevinskim stanjem, tako i malom širinom.

Intervencija na mostu, pri kojoj je objekat na opisan način nagrdn betonskim krparijama, bila je sigurno neophodna za njegov opstanak. Ta je intervencija, međutim, od kulturnohistorijskog objekta, čija je vrijednost uz sačuvani ansambl Begovine bila neosporna, napravila nešto što se mora neugodno dojmiti svakog iole kulturnijeg posmatrača. Na žalost, kao što smo vidjeli, sličnih primjera imali smo dosta širom ove naše Republike, kao da savremeni čovjek nema prava da na tim objektima uz zadovoljenje prometnih potreba, nađe i estetski ugođaj u njihovoj autentičnoj formi.

Manji stolački mostovi

Bregava je u svom toku kroz Stolac jako razvedena, pravi slapove i vodopade, teče na raznim nivoima, pravi adu. Zato je logično da pored tri veća



Most Sare Kašiković na Bregavi u Stocu

mosta ima i više manjih mostića i prelaza. Od ovih manjih mostova spomenućemo četiri, koji se po svojem izgledu i veličini izdvajaju od ostalih.

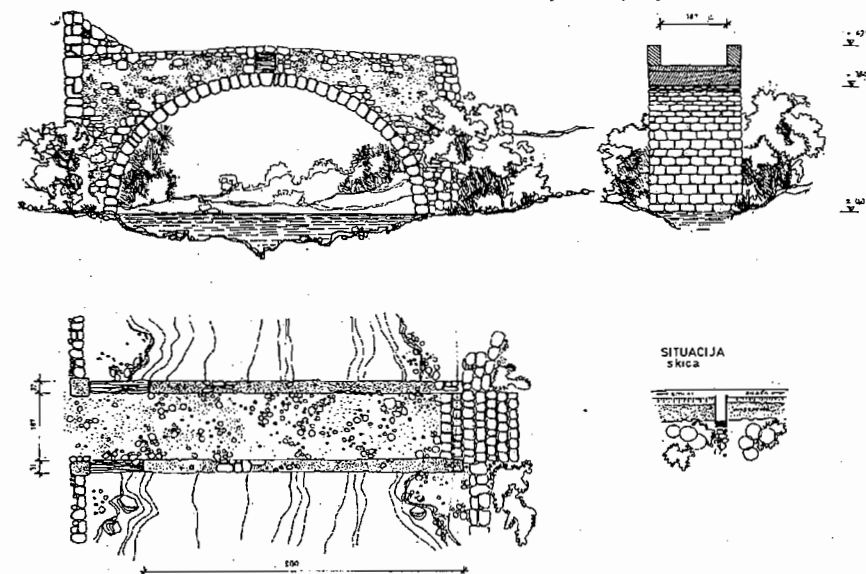
Most Sare Kašiković nalazi se na desnom kraku Bregave iznad Čuprije, idući prema Begovini. Most je na jedan svod, čiji je luk segmentan, blizak polukrugu. Građen je od poluobrađenog kamena, koji je u svodu nešto bolje dotjeran, a u

čeonim zidovima grublji i nepravilniji, te više utopljen u malter. Sa nizvodne strane, iznad naglašenog zaključnog kamena svoda nalazi se ugrađena ploča s ćirilskim natpisom, koji kaže da je to Most Sare Kašiković, kao i da je godina gradnje – 1896. Čeonci zidovi i ograda spojeni su u jednu masu sa blago naglašenim prelomom na sredini.³⁶⁴

Most spaja cestu paralelnu sa rijekom sa vrtovima na suprotnoj obali. Zbog razlike u nivoima dviju obala sa mosta se u vrtove na lijevoj obali silazi pomoću nekoliko stepenica, također izvedenih u kamenu. Budući da je most bio čisto privatnog karaktera, to su s desne strane uz ulicu u nastavku ograde mosta podignuta dva stuba zidana od klesanog kamena, u koja su nekada bila učvršćena vrata za zatvaranje prelaza.

³⁶⁴ O Sari Kašiković nismo našli bližih podataka.

Most Sare Kašiković – tlocrt, nizvodna fasada i presjek



Raspon luka iznosi 8,40 m, njegova visina iznad vode 3,60 m. Debljina svoda je 40 cm. Širina staze na mostu je 1,87 m, debljina ogradnih zidova po 37 cm, ukupna dužina mosta sa kapijom i stepenicama iznosi 12,5 m.

Iako građen krajem prošlog vijeka, u doba austrougarske okupacije, on je u cijelosti izveden u ustaljenim tradicionalnim formama domaćeg graditeljstva i svakako ga je gradio domaći majstor. Posebno je interesantno da je ovo, sigurno, najveći most, za koji znamo, građen isključivo za privatne potrebe.

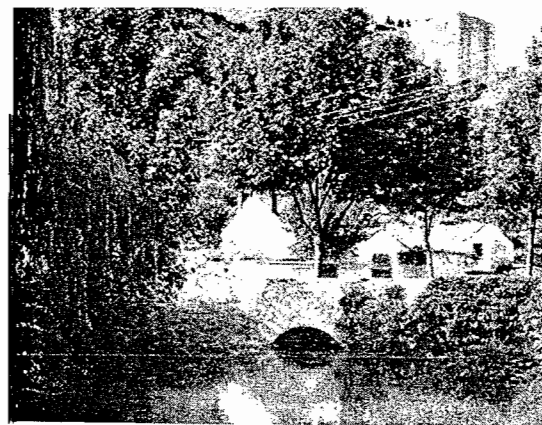
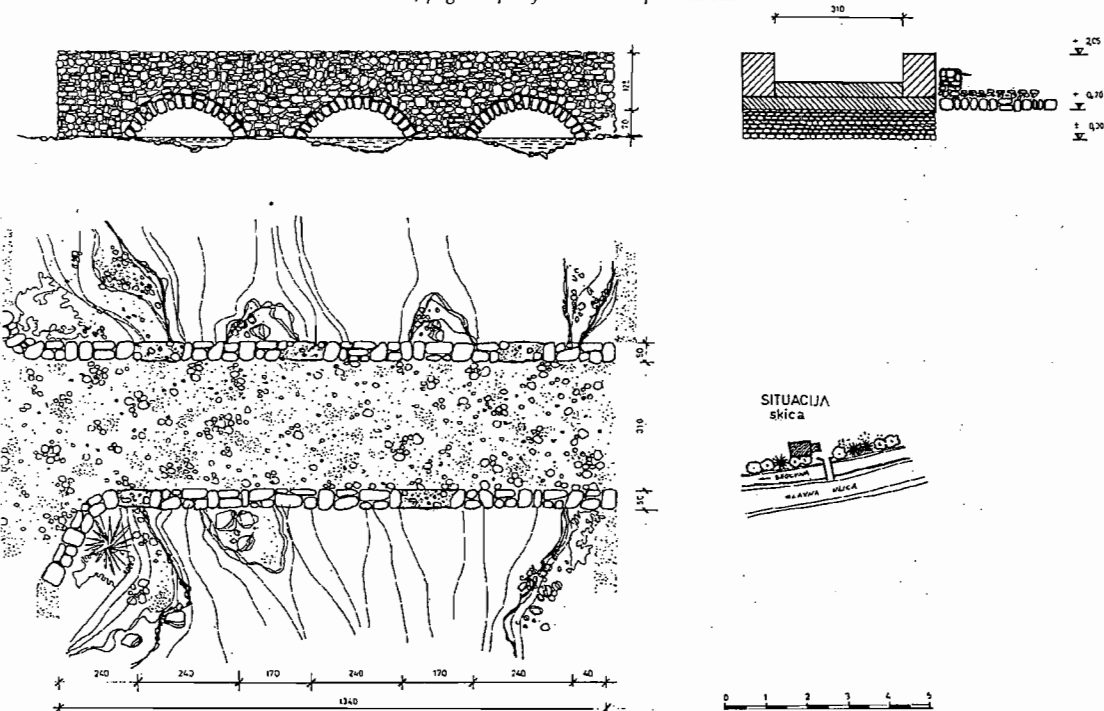
Most za prilaz Adi nalazi se na lijevom rukavcu Bregave, ispod Vidoškog Grada, a uzvodno od Podgradske čuprije. Povezuje adu, u kojoj su sačuvane

interesantne stare kuće Ljubovića i Jašarbegovića, sa glavnom ulicom u naselju.

To je mali most; ima tri svod-raspona 2,40 m i dva stuba širine 1,70 m; ukupna dužina mu je 13,70 m zajedno s pristupima, a širina 3,10 metara. Budući da se u ovom rukavcu Bregave vodostaj bitno ne mijenja u toku zime i poslije većih padavina, to su lučni otvori mali i nad vodom se ocrtavaju kao niski segmenti. Kao i ostali stolački mostovi, izveden je od grubo priklesanog kamena, nešto bolje obrađenog u svodovima, a slabije u čeonim zidovima, koji u jedin- stvenoj masi prelaze u ogradu mosta.

Mostić je potpuno ravan, a isto tako i njegova ograda.

Tlocrt, pogled i presjek mosta na prilazu Adi



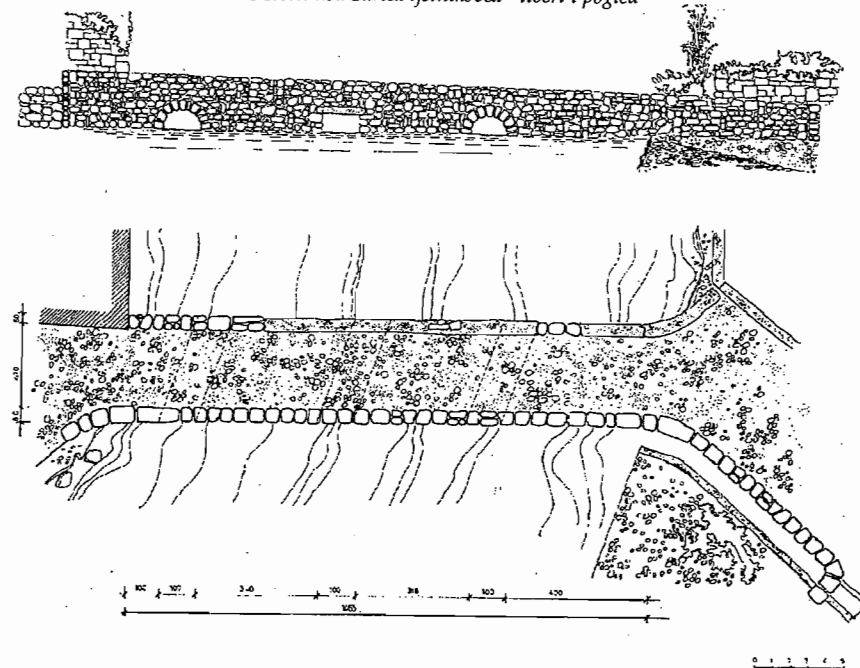
Most na prilazu Adi – u pozadini Vidoški (stolački) Grad

Kada je nastao ovaj mostić, ne može se pouzdano reći, niti njegovi formalni elementi daju osnova za bilo kakvo datiranje. Izgleda, međutim, da je Ada bila već dosta davno nastanjena, a arhitektonski detalji na nekim objektima,

naročito prozori, govore da su morali nastati najkasnije u sedamnaestom stoljeću. Nema razloga za pretpostavku da bi mostić bio mlađi, budući da je već prvim izgrađenim kućama na adi od momenta kad su nastali trebalo osigurati prilaz.

Mostić kod Šarića ljetnikovca spada u manje prelaze preko vode na rukavcu gdje je vodotok uglavnom konstantan i bezopasan, što se posebno odražava na ukupnoj propusnosti triju otvora od jedva nešto preko 3 metra, dok je dužina građevine u cjelini skoro 15 metara. Zanimljivo je da ovaj mostić ne premošćuje rukavac okomito na vodotok, već pod uglom; svodići pak prateći kretanje vode leže koso ispod gornje konstrukcije.

Mostić kod Šarića ljetnikovca - tlocrt i pogled



Mostić kod Ali-pašine džamije spada također među manje prelaze u Stocu. On se, međutim, nalazi pod glavnim putom, koji je krajem prošlog vijeka proširen na preko sedam metara, i time je skoro potpuno uništen prvotni dojam ovog mostića.

Kao što se iz prethodnih opisa moglo vidjeti, stolački mostovi imaju izvjesnu zajedničku karakteristiku. Mada su nastali u vremenskom rasponu od barem tri stotine godina, svi su izvedeni sa polukružnim, odnosno segmentnim lučnim otvorima; nema klasičnog turskog prelomljenog luka. Svi su građeni od grubo priklesanog poluobrađenog kamena. Nema karakteristične nivelete sa usponom od obala i prelomom: dva puta je niveleta, uglavnom, ravna, jedanput segmentna, jedanput s duplim prelomom – dakle, u svakom slučaju atipična za vrijeme nastanka objekata. Nema korkaluka od kamenih ploča, dapače ni vijenca, osim u jednom slučaju. Snažna domaća građevinska tradicija, koja, međutim, nikada nije ostvarila rješenja koja bi dostigla vrijednosti standarda, ovdje nam se prezentira u punoj životnosti, koja preoblikuje srednjovjekovne romaničeve i mlade turske forme u specifično svoj organski izraz.

MOST U KLEPCIMA

Čini se da na rijeci Bregavi nizvodno od Stoca u stara vremena nije bilo mostova. Fra Jukić navodi da je na svom putu iz Dubrovnika za Fonicu 1840. godine pregazio ovu rijeku niže Kruševa u Dubravama.³⁶⁵

Jedini poznat stari most na ovoj rijeci izvan Stoca nalazi se u Klepcima neda-

³⁶⁵ F. Jukić, Putopisi.

leko od Čapljine, a kojih stotinu metara od današnjeg betonskog mosta na putu Mostar–Metković.

Na ovom mjestu, ili u neposrednoj blizini, morao je postojati most preko Bregave još u doba Rimljana, o čemu govore sačuvani tragovi rimskih cesta u neposrednoj blizini. Svakako da danas nema tragova rimske mostogradnje.

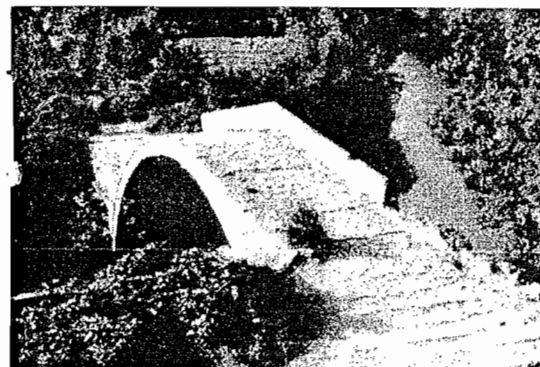
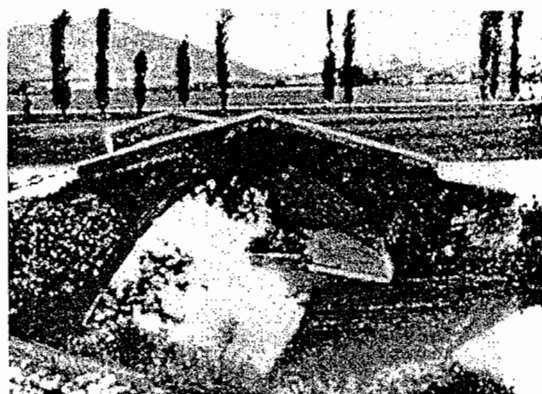
Hercegovački sandžak-beg Mustafabeg, sin Daut-pašin, sagradio je na ovom mjestu most 1517. godine. Bilo je to, dakle, u početku intenzivne obnove komunikacionog sistema i snažne izgradnje javnih objekata uopšte, koja će, kako nam je poznato, ispuniti cijelo šesnaesto stoljeće.³⁶⁶

Oko sto pedeset godina kasnije došlo je do obnove mosta u Klepcima. U kojoj mjeri je bio oštećen, da li je u obnovi promijenio bitnije svoj prvobitni izgled, pitanja su bez odgovora. Na mostu je, prema Truhelki,³⁶⁷ kao godina gradnje označena hidžretska 1079 (1668) god.

³⁶⁶ Č. Truhelka, Tursko-slovenski spomenici, GZM XXIII, str. 118.

³⁶⁷ Isti, str. 119

Most u Klepcima (starija fotografija)



Kaldrima i ostaci korkaluka na mostu u Klepcima

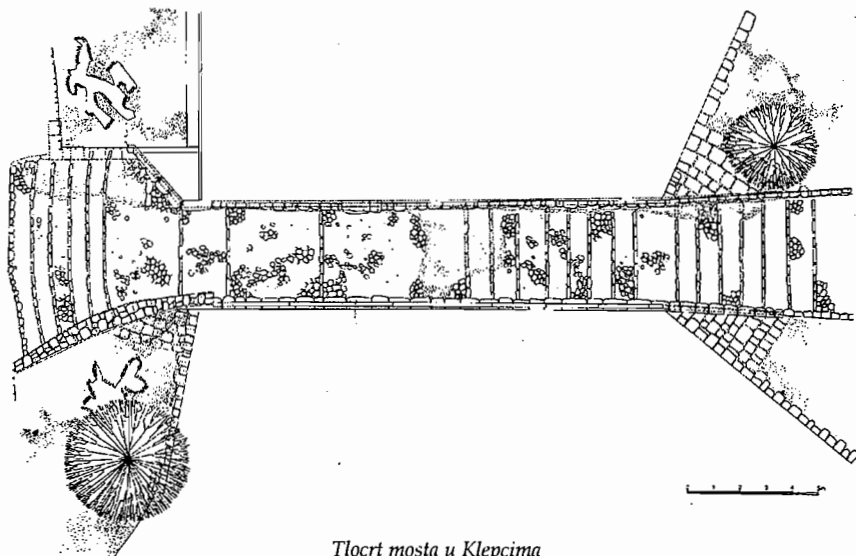
Ovaj natpis nismo mogli otkriti na samom objektu.

Za današnji most narodna tradicija kaže da ga je sagradio Počitelj Šišman Ibrahim-paša, novcem koji mu je pretekao od gradnje džamije u Počitelju. Valja imati u vidu da je počiteljsku džamiju gradio Hadži Alija, sin Musagagin, a ne Šišman Ibrahim-paša, koji je inače, podigao neke druge javne objekte u ovom mjestu. Moguće je, međutim, da je obnovio i poljepšao i počiteljsku džamiju i ovaj most, o čemu, međutim, nemamo historijskih podataka. Činjenica da godina na mostu u Klepcima odgovara godini smrti Šišman Ibrahim-paše sama po sebi ništa ne govori, osim što ostavlja realnu mogućnost za njegovu intervenciju.

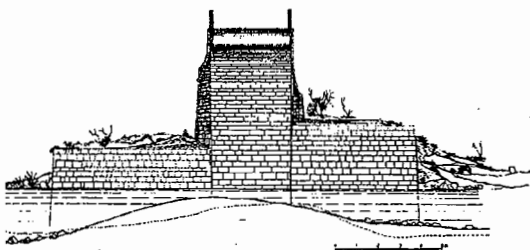
Ovaj most je sagrađen sa jednim zasvođenim otvorom segmentnog oblika. Raspon čeonog luka iznosi 17,52 metra, a njegova strijela iznad najnižeg ljetnog vodostaja 6,30 metara. Linija krivulje luka produžava se i ispod površine vode za cca jedan metar, no ipak omjer veličina raspona i strijele luka pokazuje da se radi o segmentnoj, a ne o polukružnoj formi. Vidimo,

zapravo, da se ovdje radi o lučnoj konstrukciji, koja je jako slična svodu mostarskog Starog mosta, s tim da je u Mostaru raspon znatno veći i da tamo počinje visoko na priobalnom podzidu, dok ovdje polazi, tako reći, sa dna korita rijeke. Ovakav različit visinski položaj proporcionalno sličnih lučnih konstrukcija rezultat je samog profila korita i visine obala: dok su obale Neretve u Mostaru zahtijevale visoko uzdignutu trasu puta i preko mosta, dotle su niske obale Bregave kraj mosta u Klepcima uvjetovale, dapače, stepenaste, dosta duge rampe prema mostu sa jedne i druge strane. Specifičnost mosta u Klepcima je upravo u tomu što je ovo najveći raspon mosta na jedan luk primijenjen u dolinskom pejzažu; po pravilu, na sličnom profilu rijeke i obala nastajali su mostovi na tri ili više lukova, sa strmim usponom prema sredini. Smatramo da je ovakav tretman mosta u Klepcima upravo rezultat genijalnog zapažanja starog graditelja, koji je spoznao da su velike oscilacije vodostaja Bregave opasne za bilo kakvu konstrukciju koja bi stubovima temeljenim u vodi i manjom propusnom moći svojih otvora u izvjesnim momentima ukočila normalan protok. Zapaženo je, naime, da vodostaj pod mostom varira po visini za oko tri metra, što znači da voda ispuni oko polovicu lučnog otvora iznad normalnog vodostaja.

Obale Bregave ovdje nisu stjenovite, uz to je korito rijeke znatno šire nego što bi odgovaralo odabranoj konstrukciji sa jednim otvorom. Graditelj je zato sa obje strane izveo masivne kamene podzide i dugačke prilazne rampe; na ovaj način suženo je korito ispod mosta na 17,5 m, obala je na tom mjestu osigurana od erozije, a horizontalne sile



Tlocrt mosta u Klepcima



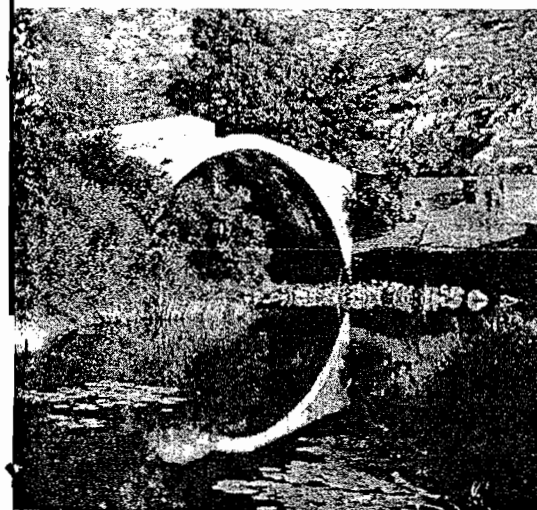
Poprečni presjek mosta u Klepcima

svoda dobile su odgovarajuće uporce. Naročito sa desne strane podzidani dio duljinom od oko 9,5 m koso, gotovo pod 45°, zadire u korito, ide paralelno s vodotokom za širinu svoda i sa nizvodne strane opet koso zatvara priobalni uporac na dužini od 8,2 m. Uz lijevi oslonac uzvodni krilni zid se više približava paraleli s vodotokom, dug je 7,3 m, a ispod svoda i, dalje, u nastavku gotovo je paralelan s protokom. Ovi krilni potporni zidovi bili su po površini izvedeni u lijepo obrađenim klesancima, kao i sama konstrukcija mosta, odnosno,

djelomično nešto grublje; danas je, međutim, na pojedinim dijelovima došlo čak i do betonskih krpjenja, dok je na drugim dijelovima originalni zid veoma oštećen.

Svod mosta izveden je precizno od obrađenih klesanaca sa radijalnim fugama, a u debljini od 55 cm, što se vidi na čeonim lukovima. Zidanje svoda izvedeno je u horizontalnim paralelnim slojevima. Čeon lukovi svoda uvučeni su sa obje strane u odnosu na čeon zidove za oko 4 cm, pa je ukupna širina svoda 3,69 cm.

Čeon zidovi mosta rađeni su od pravilnih klesanaca, sa precizno izvedenim sljubnicama, ali u formatu jako variraju. Ovdje je, međutim, u zidanju čeonih zidova primijenjen neuobičajeni način slaganja kamena. U donjem dijelu zida klesanci su slagani u horizontalnim slojevima, da bi u gornjem dijelu sistem horizontala bio napušten i zamijenjen kosim, odnosno radijalnim vođenjem slojeva. U nizvodnom pogledu (uz-



Most u Klepcima – Ravnoteža linije, profilacije i mjerila dokaz su prisustva snažne graditeljske ličnosti.

vodna fasada) vidi se jasno da su dva zadnja sloja klesanaca vođena paralelno sa vijencem, da bi treći sloj klesanaca odozgor dobio klinastu formu. U uzvodnom pogledu, naprotiv (nizvodna strana mosta), vidimo tendenciju radijalnog prelaza od horizontalnog sloja do linije nivelete mosta ocrtane vijencem; slojevi koji počinju u prilaznoj konstrukciji i radijalno rastu

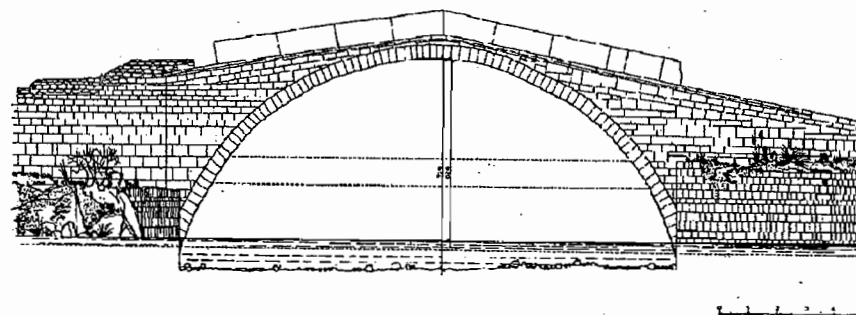
prema čeonom luku naročito su jasni u dijelu nizvodnog čeonog zida do desne obale. Završni vijenac i korkaluk sačuvan je većim dijelom na uzvodnoj strani, a tek djelomično na nizvodnoj. To su tipični elementi, kakve smo sreli i na mostarskom i još na nekim mostovima: visina jednostavno profiliranog vijenca iznosi 17 cm, a visina kamenih ploča ograde 83 cm. Istak vijenca, mjeren sa gornje strane, iznosi 10 cm, debljina korkaluka 15 cm, a širina staze na mostu 3,57 m.

Staza na mostu ima veoma strmu niveletu. Ako je visina kolovoza, mjerena od niskog vodostaja, na sredini mosta 7,20 m, a na početku svoda uz desnu obalu je 6,44 m, a na suprotnom kraju 5,71 metar. Od minimalnog vodostaja do najviše tačke na ogradi mosta visinska razlika iznosi skoro punih osam metara.

Površina staze obrađena je u kaldrmi od krupnijih nepravilnih oblutaka, sa poprečnim stepenasto naglašenim žlanjenjem u neujednačenim razmacima. Kaldrma je, približno, u istoj ravni sa gornjom površinom kamenih ploča završnog fasadnog vijenca.

Prilazne rampe mostu, iako izvedene kao njegov sastavni dio, pokazuju iz-

Uzvodna fasada mosta u Klepcima



vjesno razmicanje čeonih zidova i ograda. Na taj način strožije formiran sa desne, a nepravilnije i šire sa lijeve strane. Na lijevom prilazu sa uzvodne strane očuvan je ogradni zidić od grublje priklesanog kamena, vjerovatno nastao naknadno nakon neke više vode, koja je na tom dijelu uništila korkaluk.

Godine 1952. Republički zavod za zaštitu spomenika kulture izveo je na ovom mostu neke minimalne spasavalačke zahvate, uklonjeno je raslinje sa zidova, učvršćeni neki ruševni dijelovi, djelomično pokrpana razrovana kaldrima. Trebalo je da se radovi nastave, no do toga kasnije nije došlo.

Ovaj most je danas izvan upotrebe i zato u relativno teškom građevinskom stanju. Ukoliko za koju godinu na njemu ne budu izvedene očgovarajuće intervencije i zaštitne mjere, izgubićemo u nepovrat još jedan vanredno lijep spomenik ove vrste.

MOST NA KRUPI

Po Hercegovini je u starije doba bilo i drvenih mostova, koji nam se razumljivo nisu sačuvali. Takav jedan objekat nalazio se nizvodno od ušća Bregave, na lijevoj pritoci Neretve Krupi, preko koga je vodio glavni put prema jugu. Evans bilježi da je taj most »jedino sredstvo za prevoz artikala i svega drugog turskog snabdijevanja koje stiže na Klek... Pored svega most je toliko trošan da smo morali sjahati i konje pažljivo prevesti preko drvenog sklopa; čitava građevina je toliko povijena, da je jedva izdržala teret jednog čovjeka i konja«.

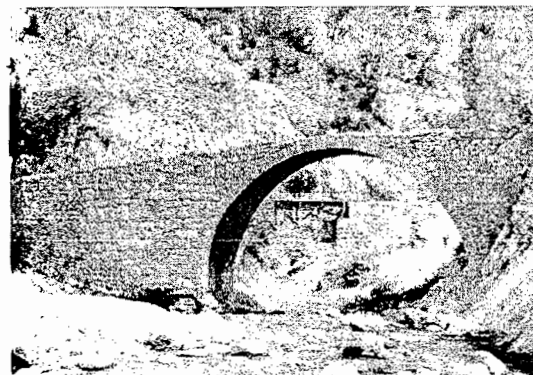
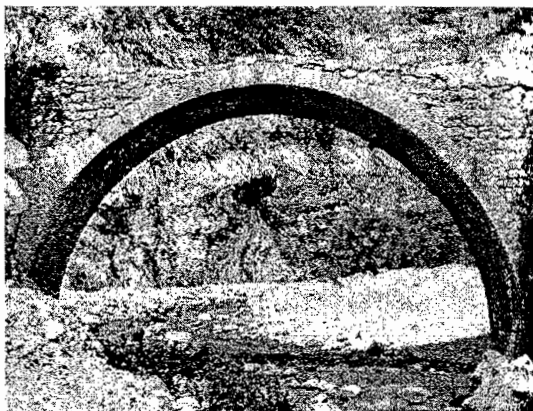
MOST NA GRABOVICI

Buna i Bregava, rijeke na kojima je bilo, kako smo vidjeli, veoma mnogo starih mostova, pritoke su Neretve sa lijeve strane. Od desnih pritoka, pored Radobolje, o kojoj smo govorili obrađujući mostove u Mostaru, jedino još na rijeci Grabovici imamo sačuvan stari kameni most, iako je sigurno i na drugim Neretvinim pritokama s ove strane bilo starih mostova.

Stari kameni most, po svoj prilici na jedno okno, postojao je na rijeci Rami, nastao je tamo sigurno, još u doba Rimljana, obnovljen je ili zamijenjen u doba Turaka, ali o njemu nemamo bližih podataka. Jedino je Božić ocijenio njegovu dužinu sa 30 koraka.

Također su na rječici Drežnici bila u prošlom vijeku dva kamena mosta, o kojima nas izvještava Jukić, kad kaže da je »jedva na konju pregazismo. Ova rijeka izvire više istoimenog sela, a kod Gaza sliva se u Neretvu, gdje je most kamenit vodom iskvaren, a više njega po sata drugi cio«.

Most na Grabovici – nizvodni izgled

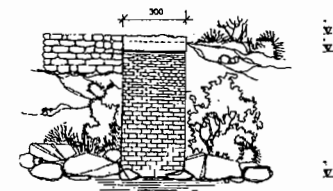
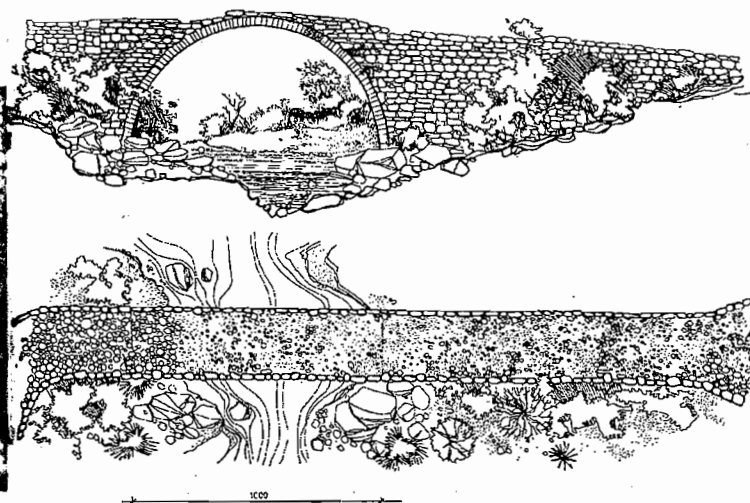


Uzvodna fasada mosta na Grabovici – Vidi se različita struktura prezidanog dijela podzida s lijeve strane.

Jukić spominje i kameni most na rijeci Grabovici, »a niže njega sliva se (Grabovica) u Neretvu. Grabovica je tuda međa nahije mostarske i neretvanske, Bosne i Hercegovine« (što, svakako, nije tačno).³⁶⁸

³⁶⁸ F. Jukić, Putopisi, str. 53.

Most na Grabovici – tlocrt, pogled i presjek



Ovaj most nad ušćem rijeke Grabovice nalazi se oko dva kilometra sjeverno od uskotračne željezničke stanice Grabovica, idući prema Jablanici. Kada je nastao ovaj most i ko ga je gradio, ne može se za sada reći, no očito je da je veoma star, s obzirom na činjenicu da je u narodu sačuvan za njega naziv Grčki most. Poznato je, naime, da u narodnoj tradiciji termin grčki, po pravilu, znači srednjovjekovni, odnosno nešto što se neposredno nadovezuje na srednjovjekovne tradicije (npr. stećci). Na komunikaciji desnom obalom Neretve od Konjica prema Mostaru prelaz preko Neretvinih pritoka vjerovatno je bio tehnički savladan i prije Turaka, iako nam se čini da je ovaj objekat u današnjem obliku mogao nastati tek u šesnaestom vijeku, ako ne i kasnije.

Most je u jednom luku savladao otvor od oko deset metara, što je za nešto rustikalniju gradnju, kao što je ova, prilično velik raspon. Luk je

polukružan i pravilan, te iako je objekt zapušten, na njemu se ne primjećuju deformacije. Izgradnja svoda počinje direktno sa stijena na obali rječice, i to sa desne strane na nešto nižoj koti, a sa lijeve na višoj. Svod je od pravilno kle-sanih kvadera, sa dosta uskim sljubni-cama i pravilnim horizontalnim slojevima. Dok je intrados svoda lijepo obrađena zakrivljena ploha, njegov ek-strados je nepravilan, a pojedini svod-njaci ponešto variraju u visini. To se vidi na oba čeonika luka svoda. U ove nepravilnosti gornje linije lukova uklapa se sitniji i grublje obrađeni kamen čeonih zidova, pa usljed takovog načina zid-danja nije došlo do plastičnog na-glašavanja debljine luka prepuštanjem čeonog zida, kako se to, inače, vidi na većem broju mostova.

Staza na mostu ide u konstantnom usponu od lijeve ka desnoj obali, a kako lijeva obala pada koso, dok se desna diže vrlo strmo, to je u prilazu mostu s lijeve strane nastala odulja podzidana rampa, dok se na suprotnoj strani udara u liticu uz koju se produžava uzak i danas teško prolazan puteljak. Kako je u ranija vremena ovdje prolazio javni put, nije baš jasno. Računajući podzide, dužina mosta iznosi oko 30 metara, a visina nad tjemnom luka oko 7,5 m, dok je raspon, kako smo naprijed kazali, 10 m, a širina staze 3 metra.

Podzid prilaza sa lijeve obale, sa uzvodne strane, bio je ranije nekom prilikom obrušen, pa je pokrpan znatno krupnijim, također grubo obrađenim kamenom, što se lijepo primjećuje u strukturi. Izgleda da je ovaj opravak nastao u doba austrougarske okupacije.

Nema traga da je most ranije imao korkaluk i vijenac, niti bilo kakvu

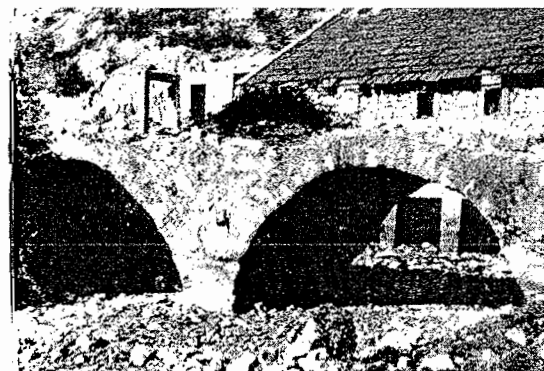
ogradu. Most koji je na ovom mjestu, daleko od bilo kakvog naselja, nastao isključivo radi zadovoljenja potreba regionalnog saobraćaja, u svom nosivom dijelu – svodu – seriozno izveden, nije imao arhitektonskih i likovnih pretenzija, te ostade u realizaciji ograničen isključivo na funkcionalni izraz.

MOSTOVI NA DUNAJCU KOD ŽITOMISLIĆA

Na potoku Dunajcu kod Žitomislića nalaze se dva kamena mostića.

Jedan od ova dva mosta nalazi se nedaleko izvora samog potoka zapadno od željezničke pruge, a ispod starih mlinica. Potok se ovdje razljeva dosta široko i teče u tri rukavca, pa su krajnji rukavci presvođeni sa po jednim kamenim svodom, dok su na srednjem rukavcu dva svoda. Tako je samo jedan od tri stuba mosta temeljen u vodi, dok su ostala dva toliko široki da se zapravo i ne mogu nazvati stubovima, a temeljeni su na tlu koje je izdignuto iznad nivoa rijeke. Most je očito djelo domaćih majstora, približno polukružni svodovi izvedeni su dosta nepravilno, upotrijebljeni kamen je samo grubo priklesan, a gornji dio mosta nedefiniran, bez ikakva vijenca, ograde ili bilo kakvog

Most na Dunajcu nedaleko izvora



Most na Dunajcu kod Žitomislića – zamazivanje spojnica cementnim malterom narušilo je originalnu strukturu kamenog zida.

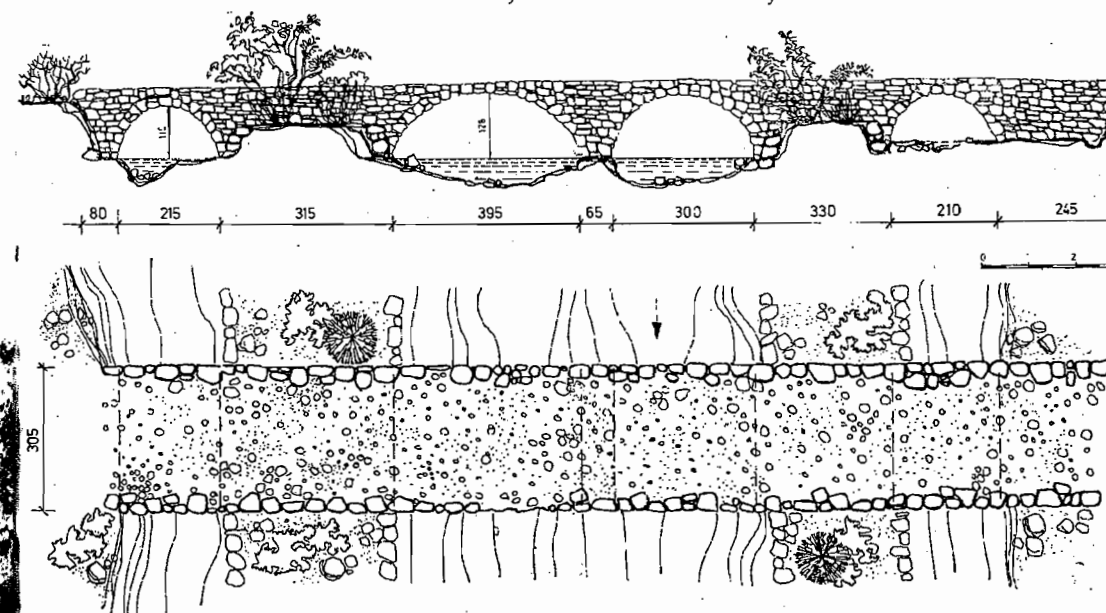
elementa koji bi na neki način završavali čeonu zidove. U novije vrijeme spojnice u kamenoj strukturi mosta dobro su zamazane cementnim malterom, što je

objektu sigurno produžilo vijek, ali mu time prilično nagrdilo izgled.

Ukupna dužina ovog mosta iznosi 22 metra od čega na četiri otvora otpada svega 11,20 metara, a 10,80 na stubove i prilaze. Širina mosta je 3 m, a visina otvora lukova iznad vode ne prelazi 1,30 m.

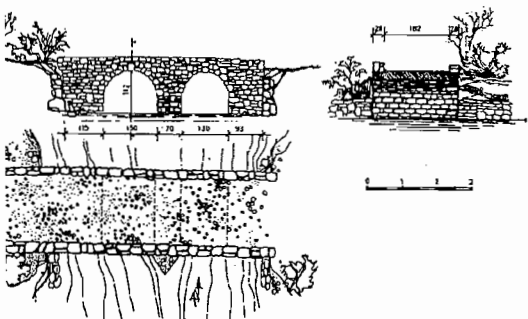
Drugi mostić na istom potoku nalazi se kojih 300–400 metara nizvodno na mjestu gdje je korito rijeke prilično usko i duboko, a mještani ga nazivaju »most ispod Buka«. Ovaj most ima dva polukružna svoda sa jednim temeljnim stubom u sredini. Stub sa uzvodne strane ima trokutasti odbojnik, lukovi su polukružni, zidani od priklesane sedre, ali bez plastičnog odvajanja od čeonih zidova. Niveleta mostića je ravna, staza kaldrmisana i sa obje strane ograđena sasvim niskim zidovima od lomljena

Tlocrt i nizvodna fasada mosta kod izvora Dunajca





Donji most na Dunajcu



Tlocrt, izgled i presjek »Mosta ispod Baka«

kamena. Ovaj most nije upropašten novijim intervencijama. Očito je djelo domaćih majstora a na njegovoj nizvodnoj strani iznad središnjeg stuba vidi se natpisna ploča na kojoj je sigurno bila uklesana godina gradnje, no, danas je tekst potpuno uništen. Za ovaj most se priča da je građen u doba Ali-paše Rizvanbegovića.

Dublje korito i strme obale potoka na ovom mjestu kao i potrebe prometa omogućili su da ovaj most bude mnogo manjih dimenzija. Njegova ukupna dužina ne prelazi 5,6 m, od čega na dva

otvora otpada 2,80 m. Širina mosta, uključujući ogradne zidice, iznosi 2,40 m.

Oba mosta i danas služe lokalnom pješačkom prometu.

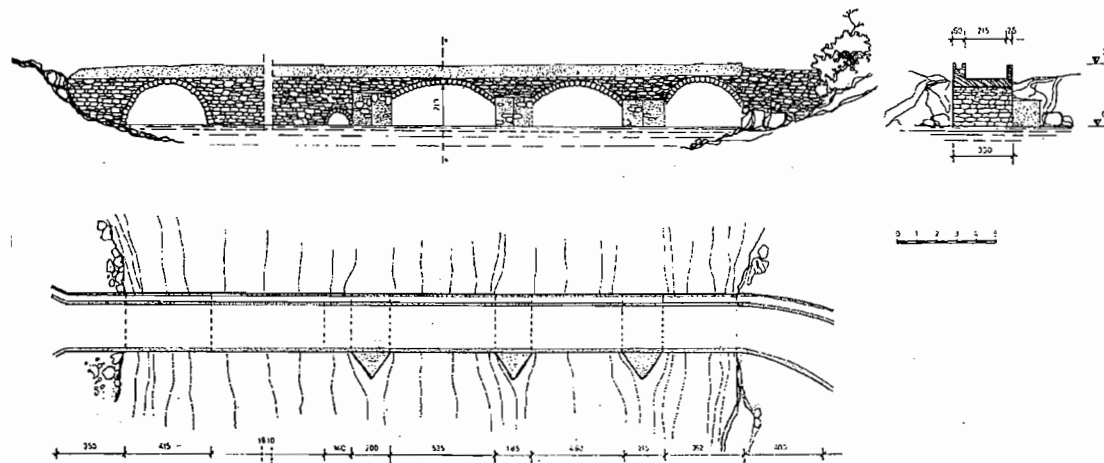
MOSTOVI NA LIŠTICI

Nametak je zabilježio da su na rijeci Lištici u Mostarskom Blatu postojala dva stara kamena mosta. Jedan od ova dva objekta nalazio se u Ovojcima u Donjem Polju, na putu koji bi svake zime poplavio, tako da nije moglo u to vrijeme biti nikakva prometa preko njega. Drugi se, prema istom autoru, nalazio nedaleko od Lištice na putu za Uzariće; ovaj most je po svoj prilici bio zadužbina Karadoz-begova iz polovine XVI vijeka.³⁶⁹

Naš pokušaj da ova dva objekta pronađemo na terenu ostao je bez uspjeha. Na Ovojcima smo naišli na mostić koji u jednom luku presvođava rječicu, no taj svod je izveden u betonu. Nije isključeno da je ovim betonskim svodom zamijenjen stariji kameni svod.

³⁶⁹ A. Nametak,

Most na Ugrovači kod Fratarske luke



Tlocrt, izgled i presjek mosta na Ugrovači

Ni drugi most na putu za Uzariće nismo pronašli. Na ovom putu nalazi se danas dosta masivan betonski most građen poslije drugog svjetskog rata, koji je nastao na mjestu ranijeg drvenog. Prema pričanjima stanovnika ovog kraja pri kopanju temelja za ovaj most naišlo se u vodi na krupno kamenje povezano krečnim malterom miješanim sa zemljom crvenicom. Ovaj podatak bi nas donekle upućivao na stariju solidniju gradnju.

U samom mjestu Lištici nalazio se kameni most na istoimenoj rijeci približno na mjestu današnjeg betonskog. O ovom mostu imamo prve podatke iz druge polovine XVIII stoljeća. Zabilježeno je da je pri polasku na vojnu na Crnu Goru opravljan u mjesecu rebiul-ahiru 1182 (1767/68) godine ovaj most kojom prilikom je trojici nedžara isplaćeno po pet groša.³⁷⁰

³⁷⁰ Sidžil V, str. 29.

O mostu u Lištici imamo još podataka. Među ostalim, njega spominje Božić 1785. godine. U Schematizmu Petra Bakule se konstatuje da na rijeci Lištici ispod mosta ima mnogo mlinica.

Ispod samostana na Širokom Brijegu na Ugrovači, pritoki Lištice kod tzv. Fratarske Luke nalazi se jedan veći most čija je izgradnja atipična i u većoj mjeri rustikalna. Prema obavještenjima koja smo dobili u samostanu ovaj most je pred kojih stotinu godina gradio neki kapucin koji je podigao i staru samostansku crkvu na Širokom Brijegu.

MOST NA BAČEVIĆIMA

U svom donjem toku Lištica, pod imenom Jasenica, protječe kroz selo Bačeviče južno od Mostara i ulijeva se u Neretvu. Krajem osamnaestog stoljeća, Božić je, krstareći zapadnom Hercegovinom, zabilježio da na potoku Jasenici ima 54 koraka dug zidani most. Ovaj most je 1892. vidio Radimski, te

zabilježio da je veoma star, širok 2,05 m, sa dva okna širine po 4,40 m. »Kada je od prilike postao taj most ne da se pobliže odrediti«, zabilježio je Radimski. Danas ovog mosta nema.

MOSTOVI NA TREBIŽATU

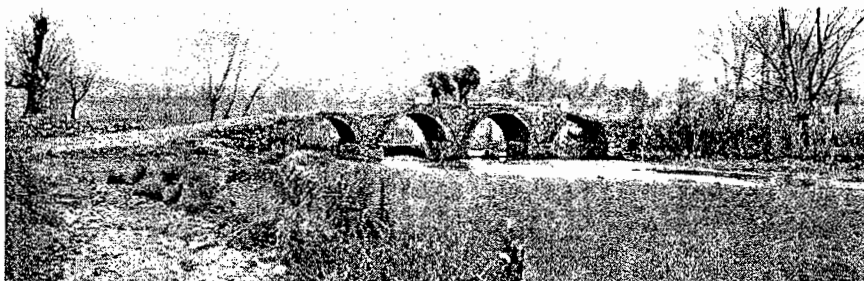
Govoreći o mostovima u doba Rimljana, spomenuli smo podatke koje nam je ostavio Patsch o mostu na Trebižatu na lokalitetu Mostine kod sela Vitaljine i o mostu u Humcu na istoj rijeci. Prema istom autoru donosimo tlocrt ostataka mosta kod Vitaljine, koji dovoljno jasno govori o osnovnim karakteristikama ove gradnje. Interesantno je da je tlo oko stubova i između njih popločano kamenom, analogno drvenim podovima ispod sarajevskih mostova. Inače, takva konstruktivna mjera nam je nepoznata na kamenim mostovima.

Pisani podaci o mostovima u ovim krajevima su inače vrlo rijetki. Nešto podataka imamo opet kod Božića. Tako on spominje zidani most 20 koraka dugačak, nedaleko Grudskog Vrila i jedan 40 koraka dug most preko potoka Tihaljine, čije su obale tako strme da se ne može preći osim preko tog mosta...

Dalje je Božić zabilježio na putu prema Ljubuškom 20 koraka dug most na jednom potoku koji se ulijeva u Trebižat, a potom drugi isto toliko dug most na potoku Proboj.

Od tih mnogobrojnih objekata do danas se sačuvao samo jedan; to je most u selu Proboj, na starom putu Vitina-Ljubuški, na potoku Vrioštici. Most je sa četiri okna, sasvim jednostavno građen, dužine 20, širine 3,5 m, sa polukružnim svodovima, bez sekundarne plastike, danas u dosta ruševnom stanju. Spada u one praiskonske kamene forme, neodredive u vremenu, koje mogu biti veoma stare ili pak sasvim mlade. U selu Radišićima nedaleko Ljubuškog, nalazio se također neki stari most, kojega je krajem prošlog vijeka vidio Fiala, i u Glasniku Zemaljskog muzeja za 1893. na str. 523. zabilježio: »Sasvim blizu mosta (na probojском potoku) stoje danas još stubovi rimskog jednostavno na lukove svedenog mosta. Nekoliko tesanih kamenova iz njega uzidano je u novi most«. Koji je od ova dva mosta, da li onaj u selu Proboj ili ovaj u Radišićima, vidio Božić, ne može se utvrditi.

Most na Vrioštici u selu Proboj



Praiskonske kamene forme

Hercegovački krš sa svim svojim geološko-morfološkim i hidrološkim karakteristikama, daleko od neposrednih kontakata, pa, prema tome, i direktnih utjecaja velikih civilizacija Istoka i Zapada, stvarao je na svom terenu - dokle god možemo pratiti prošlost - najjednostavnije, funkcionalno strogo opravdane geometrijske stereotomske forme, podređene veoma strogoj disciplini.

Gledamo li kubične forme stećaka, tih simbola specifičnog stvaralačkog poriva slavenskog srednjeg vijeka u ovim krajevima, ili, nasuprot tomu, najjednostavniju kolibu sazidanu od suhozidine, pa sve do gradske arhitekture Mostara, Stoca, Počitelja, osjetićemo, prije svega, prisustvo stvaraoca koji se rodio na kamenu i srodio s njim, čovjeka koji taj materijal najneposrednije osjeća, koji misli u tom materijalu i preko koga se - gotovo bi se moglo reći ne čovjek nego materijal - izražava s najvećom logikom u najjednostavnijoj formi.

Taj neposredni, na kamenu rođeni domaći graditelj izrastao je u okviru seoskog konzervativnog tradicionalizma, gdje se stilska strujanja: orijentalno-bizantijska i turska, ili mediteransko-dalmatinska, osjećaju (ako uopšte tamo dopru) kao daleka ponovljena

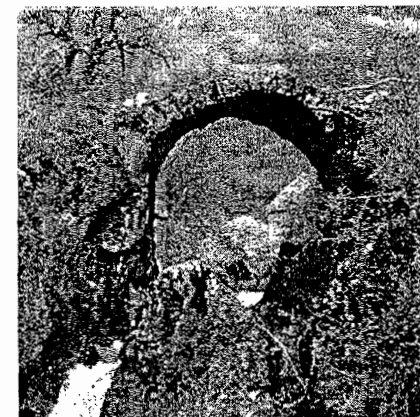
Mostovi na ponornicama

jeka bez posljedica. Njegov je, dakle, osjećaj za stereotomiju kamene forme organski i neposredan, prirodan i nenaučen, doživljen direktnim hvatanjem ukoštac s materijalom i zadatkom. Umjetnička vrijednost njegova ostvarenja je isključivo rezultat kreativnog, a nikako materijalnog napora ličnosti i sredine u kojoj takvo ostvarenje nastaje.

Što zalazimo dalje od centra i komunikacija, to je neposrednost praiskonske kamene forme snažnija i impresivnija.

U sklopu tog stvaralaštva, na manjim potočićima u divljini hercegovačkog krša, po malim kraškim zaseocima, ili na nužnim komunikacijama naći ćemo poneki kameni mostić, rustičan i toliko

Primitivna forma kamenog mostića s jednim otvorom u Bodežanima





Ljubomir – Ugarci. Most na dva svoda od kamena lomljenjaka, izveden u suhozidini. Nečovoljnc definirana forma tendira niskom pritisnutom luku..

neposredan u izražavanju domaćeg kamenara da nam se čini ubjeđljivim svjedočkom te praiskonske forme.

Starost takvih objekata je neodređiva i, moguće uopšte i nije od značaja. Nije isključeno da su neki od ovih objekata nastali još u srednjem vijeku, a drugi pred ciglih stotinjak godina, jer su građeni na tradicionalno konzervativan način seljaka kamenara, toliko konzervativan da pretpostavljamo da se barem pola milenija nije mijenjao.

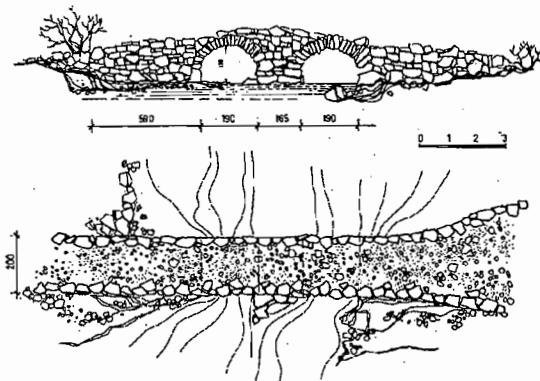
Sve ovakve objekte – male seoske kamene mostiće – nismo registrirali, a, vjerovatno, našao bi se impozantan broj. Za ilustraciju smo izabrali svega tri primjera, sva tri sa kraških područja: prvi iz istočne Hercegovine, druga dva iz trebinjskog kraja.

Mostić u Bodežanima je primitivna kamena forma sa jednim otvorom. Teren je veoma plastičan, voda se ruši u slapovima iznad i ispod mosta. Stari napušteni put nailazio je na vodenu prepreku – seoski graditelj, s jedinom pretenzijom da savlada otvor i napravi pristojan prelaz, presvodio je provaliju

u luku od oko 5 metara raspona. Da li je ovdje moguće geometrijskim normama definisati formu luka? Očito, nije! Vjerovatno mu je uzor bio polukružni svod, no primitivnost izvedbe i kasnije deformacije stvorili su oblik koji u nepravilnoj krivulji grubo priklesanog svodnog kamena djeluje više kao dio prirode nego kao ljudsko djelo; u svakom slučaju, kao ograničen nastavak na geološku formu. Svod – upet između dvije kamene litice, od materijala koji se našao pri ruci, bez čeonih zidova, vijenaca, ograde, krilnih zidova i drugih uobičajenih i neophodnih elemenata većeg mosta, tvorevine graditelja od zanata – ovdje je sve i gotovo ništa. On je, međutim, najinteligentniji i najjednostavniji stereotomski forma koju je uopšte moguće ostvariti u kamenu; on je vječna, vanvremenska forma u isto vrijeme.

Nahija Ljubomir u trebinjskom kraju spominje se prvi put u petnaestom vijeku. Most u selu Ugarcima u Ljubomiru mogao bi, eventualno, biti još srednjovjekovna gradnja. Njegova praiskonska rustikalnost također je vanvremenska. U sredini vode je stub; dva svoda oslan-

Tlocrt i fasada mostića u Ljubomiru

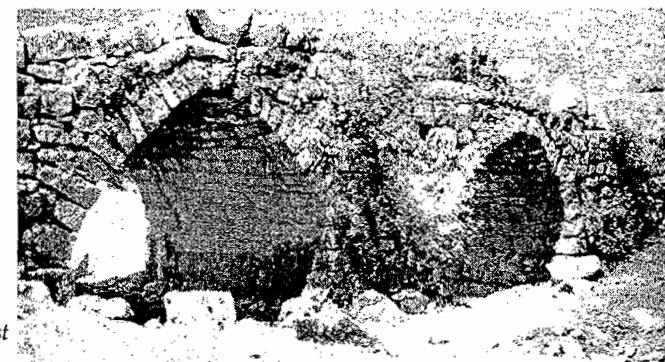


Mostači kod Trebinja – Seoska rustikalna forma mosta, čiji svodovi oblikovano tendiraju prelomljenju luku.

jaju se na ovaj stub i na priobalne konstrukcije. Sav je od grubog kamena lomljenjaka, zidan u suhozidini (ili je, pak, malter usljed dugogodišnjeg djelovanja vode potpuno ispran). Oblici svodova su potpuno nedefinirani i, dapače, u svojoj nedefiniranosti različiti. Karakteristična je tendencija ka niskom pritisnutom luku. Svakako, i ovdje su prisutne naknadne deformacije i te, sigurno, nisu male. No one, svakako, nisu mogle biti tolike da bi se dalo i pomisliti da forma od početka nije bila stereotomski-plastična, nego geometrijski definirana. Uz ovakvu rustikalnost

nije bilo mjesta ni mogućnosti za sekundarnu plastiku, za istake, vijence, ograde – radi se o najjednostavnijem i najprimarnijem konceptu za savladavanje presječne ljudskih i geofizičkih to-kova.

Stari most u Mostačima kod Trebinja, tzv. Most na Bari, najveći je od poznatih nam objekata ove vrste. Sam naziv naselja upućuje na pretpostavku da se radi o veoma starom objektu. I opet se radi o veoma rustikalnom mostu od kamena lomljenjaka na dva luka, koji donekle liči na raniji primjer iz mjesta Ljubomir – Ugarci. Svodovi i čeonizidovi izvedeni su u suhozidini samo grubo priklesanim kamenom sa najbližeg nalazišta, no sa izvjesnom tendencijom slaganja u horizontalne slojeve. Lukovi mosta u Mostačima pokazuju uza svu svoju nepravilnost nešto drugačiju tendenciju nego što je slučaj s mostom u Ugarcima: pritisnuta forma ovdje je zamijenjena oblikovnom tendencijom ka prelomljenom luku. Jasno, forma ni ovdje nije definirana, ona je, eventualno, negdje viđena, ali ne i savladana, zato je u vrhu prelom prešao u zaobljenje. Sličnu, mada geometrijski određeniju, formu svoda naći ćemo nad narteksom crkve manastira



Drugi pogled na most u Mostačima

Dobričeva – to je forma seoskog graditelja, koji se negdje sreo s gotikom ili turskim prelomljenim lukom i svodom i nešto od zapaženog upio u svoj urođeni poriv za oblikovanjem u kamenu.

Neretva je oduvijek bila okosnica kretanja civilizacije kroz Hercegovinu. Na toj vodenoj arteriji i njenim pritokama nastajala je arhitektura pod direktnim ili bližim utjecajima kulturnih centara. Kraška polja i rijeke ponornice, manji izvori i potoci, koji su iznenada izbijali da se, isto tako, naglo izgube na

nevelikom rastojanju od izvora, leže periferno od okosnice civilizacije i bili su konstantno prepušteni domaćem graditelju, njegovoj intuiciji i genijalnosti. Pri tome, dok su veći objekti zahtijevali i graditelje s većim znanjem, pa je do Arslanagića mosta dospio, vjerovatno, i školovani graditelj s Istoka, manji objekti su se mogli realizirati onim istim fondom umješnosti seoskog kamenara kojim je građena i seoska mlinica, za koju, sigurno, nije bilo uzora ni sa Istoka, ni sa Zapada.

OVČIJI BROD NA RIJECI ZALOMKI KOD NEVESINJA

Kameni most na rijeci Zalomki kod sela Trtina u Nevesinjskom polju je do danas, uglavnom, ostao nezapažen i o njemu nisu nigdje zabilježeni ni najosnovniji podaci, historijski ili tehnički. Rijeka koju premošćava je ponornica, koja ljeti gotovo presuši, dok zimi jako nadode. Valjda je upravo zato most u cjelini, a naročito u otvorima, poprimio znatne dimenzije, da bi propusni kapaciteti zadovoljili.

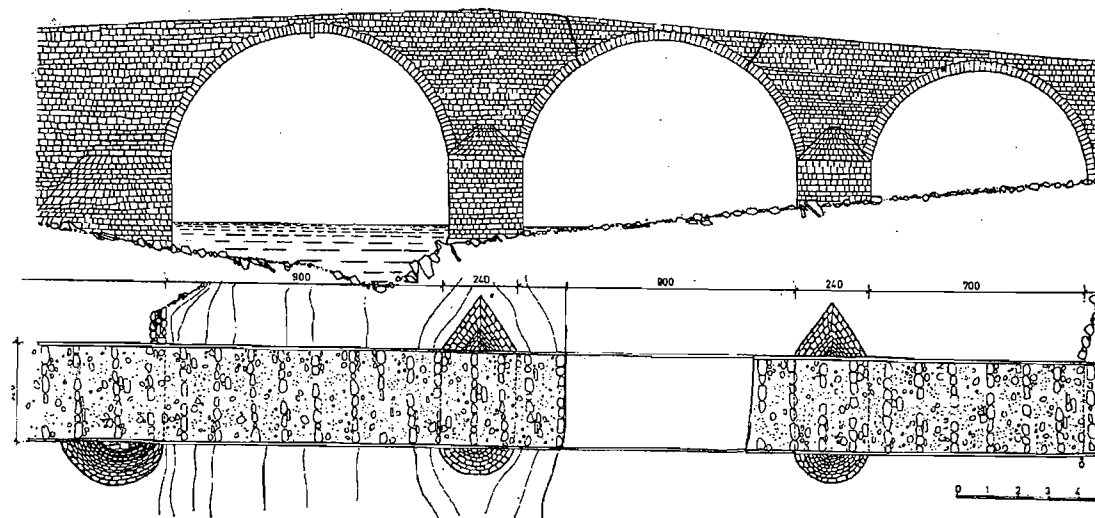
Naziv Ovčiji brod, vezan, očito, za osnovno zanimanje stanovništva ovog visinskog dijela Hercegovine, ne kaže

nam gotovo ništa; ipak, upravo takav naziv dokazuje da je gradnja veoma stara, pa se čak nisu sačuvala ni neka predanja, po kojima bi se dalo naslućivati nešto o vremenu postanka i utemeljitelju.

Preko Nevesinjskog polja ima tragova još rimskih, a zatim i srednjovjekovnih komunikacija i lokaliteta. Očito je da je i prije dolaska Turaka u ovom kraju moralo biti mostova. Iz polovine šesnaestog vijeka imamo u Čejvan-begovoj vakufnami pomen o nekom mostu, negdje na ovom području, koji ipak



Ovčiji brod na Zalomki kod Nevesinja – Impozantan objekat o kome nema nikakvih historijskih podataka.



Poprečni presjek mosta na Zalomki

nismo mogli pobliže odrediti. Određuje se da se ostatak izvjesnih prihoda potroši na opravak mosta na rijeci Pundi (?) u kadiluku nevesinjskom, a koji se nalazi u blizini kuće Sejdi-age, ukoliko bi takva opravka bila potrebna.³⁷¹

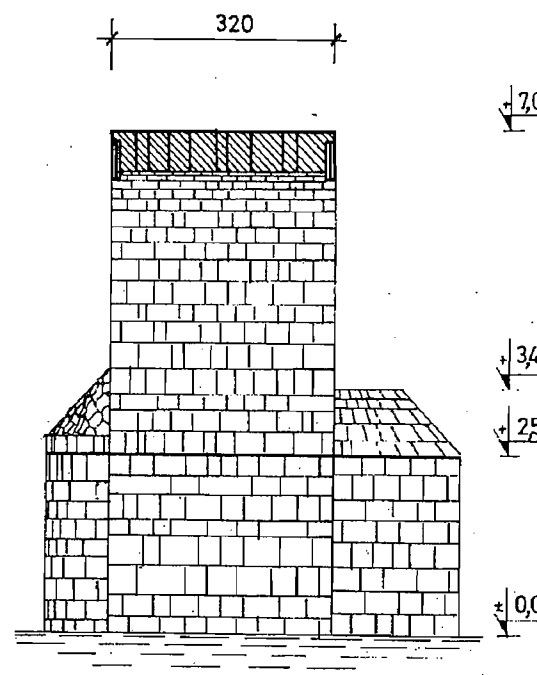
Evlija Čelebija, koji inače o Nevesinju daje prilično iscrpne podatke, ovaj most uopšte ne spominje, što ne mora značiti da nije postojao u vrijeme njegova prolaska.

Most ima tri polukružna otvora, od kojih je prvi svod uz lijevu obalu nešto manji, s rasponom od 7 metara, dok su srednji i desni jednaki, široki po 9 metara. Stubovi između otvora su široki po 2,4 m, dok je ukupna dužina mosta sa priobalnim navozima 35,5 metara.

Korito rijeke je najdublje pod svodom uz desnu obalu, gdje protiče ona minimalna ljetna voda kad ispod preostala dva svida potpuno presuši. Zbog

³⁷¹ Original vakufname u Gazi Husrev-begovoj biblioteci u Sarajevu.

Poprečni presjek i neki detalji mosta na Zalomki



velikih promjena u vodostaju konstrukcija mosta uzdiže se visoko, ostavljajući tako otvore s velikom propusnom moći.

Tako visinska razlika od dna korita do najviše tačke intradosa svoda uz desnu obalu iznosi preko 8,5 metara.

Ukupna širina mosta iznosi 3,2 m. Ova mjera odgovara s:azi na mostu, dubini svodova i razmaku čeonih zidova, jer na objektu nema nikakve plastike, kao što su vijenci, prepusti čeonih zidova preko lukova i slično.

Na mostu nema traga završnom vijencu i korkaluku, kao na tipičnim mostovima turskih graditelja ili na mostovima izvedenim u njihovu tradiciju, a vjerovatno da nije imao ni nadozidanu ogradu, kao neki stolački mostovi, te ako je uopšte ikada staza na ovom mostu bila ograđena, onda je ta ograda bila izvedena od drveta i već davno bez traga propala.

Niveleta mosta diže se od obala prema sredini, a prelom nivelete je nad stubom koji je bliži desnoj obali, pa su tako srednji i desni lučni otvor ne samo jednaki po rasponu luka već i po njegovoj visini.

Stubovi mosta ispadaju prema uzvodnoj strani u vidu uobičajenih trokutastih branika, čija je baza širina stuba (2,40 m), a visina 1,80 m. Osnova branika je, dakle, približno istostraničan trokut. Sa nizvodne strane stub završava ovalnom formom, čija je osnovica opet ravna širini stuba, a istak od ravnine čeonog zida 0,90 m. Vertikalni dio stuba, sa naprijed opisanim tlocrtnim gabaritom, diže se od proširene temeljne baze, koja djelomično viri iz nanosa u koritu kod stuba bližeg desnoj obali, do visine od oko 2,7 m da bi – bez uobičajenog naglašenog vijenca – prešao u neku vrstu piramidalnog

završetka; no to nije piramida sa ravnim plohama, kakvu obično sretamo, već piramida sastavljena od površina zakrivljenih po usponskoj liniji, tako da im presječna u krivulji produžuje vertikalnu presječnicu na vrhu trokutastog branika. Na nizvodnoj strani završetak ima oblik kupe koja se pri vrhu zaobljava.

U izgledu mosta vertikalni dijelovi stubova vidljivo se izdvajaju od ostale konstrukcije svojom bjelinom. Primjena otpornijeg bijelog krečnjaka za dijelove koji su veliki dio vremena u vodi povezuje ovaj zabačeni objekat sa načinom primjene materijala kod mnogih naših poznatih mostova (Konjic, sarajevski mostovi itd.).

Svodovi mosta zidani su od dosta dobro obrađenog kamena s radijalnim spojnica, u horizontalnim nizovima po dubini svoda. Budući da graditelj nije težio plastici lukova, svodno kamenje nije iste visine, već se uklapa s klesancima u čeonim zidovima. (Ovu tehniku sretamo na rustikalnijim objektima). Tako je debljina svodova neprecizirana, a iznosi oko 35 cm. Na većem sačuvanom svodu zaključni kamen čeonog luka posebno je plastično naglašen.

Čeoni zidovi su rađeni od horizontalnih slojeva grublje obrađenog kamena; visina čeonog zida iznad najviših tačaka na čeonim lukovima svodova iznosi 20–35 cm.

U toku drugog svjetskog rata most je pretrpio nasilno rušenje srednjeg svoda. Da bi se objekat osposobio za promet, preko porušenog dijela postavljena je provizorna drvena konstrukcija. U toku 1968 g. restauriran je porušeni dio svoda.

Arslanagića most na Trebišnjici

Koncem 1965. godine jedan od najljepših spomenika kulture u Hercegovini i jedan od najvrednijih naših starih mostova uopšte, Arslanagića most na Trebišnjici, dospio je pod vodu akumulacionog jezera hidroenergetskog sistema na ovoj rijeci.

Za nas koji smo ga gledali, preko njega prelazili, snimali ga i studirali gotovo je nemoguće shvatiti da ga više nema. Za mlađe i buduće generacije, međutim, ostaće samo pokoja fotografija i pokoji novinski članak – dokumenti optužbe naše generacije. Jer, ovdje se radilo o objektu izuzetne likovno-estetske i kulturnohistorijske vrijednosti, pa nije čudo da je njegovo potapanje uzбудilo čitavu našu javnost, a naši poznati kulturni i javni radnici tih dana su punili stranice jugoslavenskih listova člancima u odbranu spomenika. Dr Vojislav Đurić pisao je tih dana u Politici:

»U našoj zemlji malo je mostova koji se, ljepotom linija i maštovitošću oblika, mogu s njim uporediti. Višegradski ćuprija na Drini je mnogo veća i za ekonomsku istoriju znatno značajnija, čuveni most na Neretvi u Mostaru vidno je smjeliji u konstrukciji i kao duga vitak, ali je trebinjski skladniji, bogatiji po oblicima, slikovitiji. U istoriji našeg graditeljstva on ima vrlo ugledno

mjesto, a poseban značaj u balkanskoj arhitekturi XVI vijeka».³⁷²

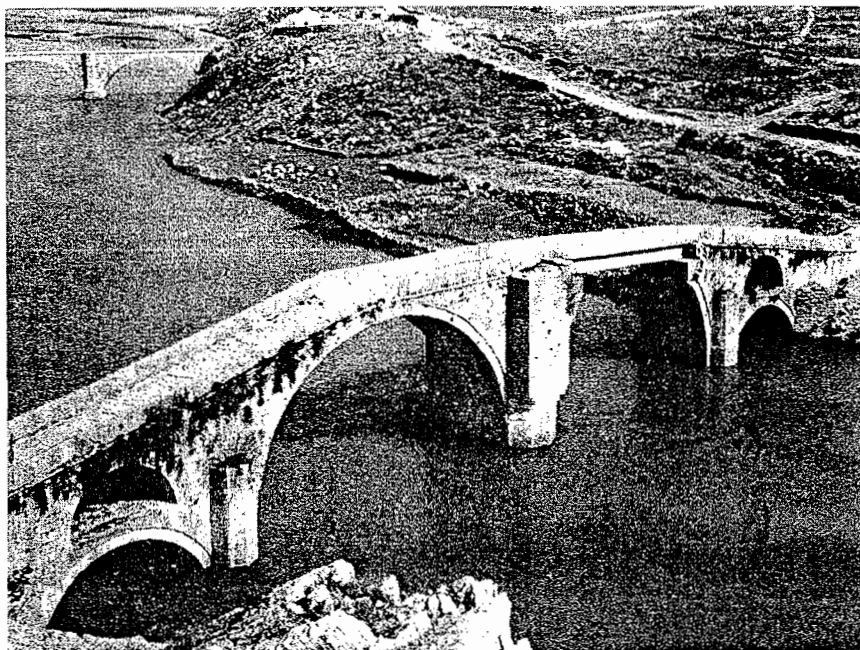
Most je ležao na rijeci Trebišnjici u selu koje se, također, naziva Most, na oko pet kilometara uzvodno od Trebinja, a na putu za Nikšić. Podignut je na nekada veoma važnoj saobraćajnici Balkana, na putu koji je poznatu stambolsku džadu povezivao sa Primorjem i Dubrovnikom. Trgovački karavani su ovim putom povezivali Republiku sv. Vlahu sa Skopljem i Sofijom, Solunom i Carigradom na istoku, sa Beogradom i Budimom na sjeveru, kao i sa brojnim drugim trgovačkim centrima istočnog dijela Balkana.

Na osnovu izvjesnih arheoloških nalaza pretpostavlja se da je još u doba Rimljana postojao most preko Trebišnjice, nešto uzvodnije od Arslanagića mosta, otprilike kraj historijskih lokacija manastira Dobričeva i Kosijerova.

U srednjem vijeku i u prvim decenijama turske vladavine nema mostova na Trebišnjici; niti im ima traga na terenu, ni pomena u pisanim izvorima.

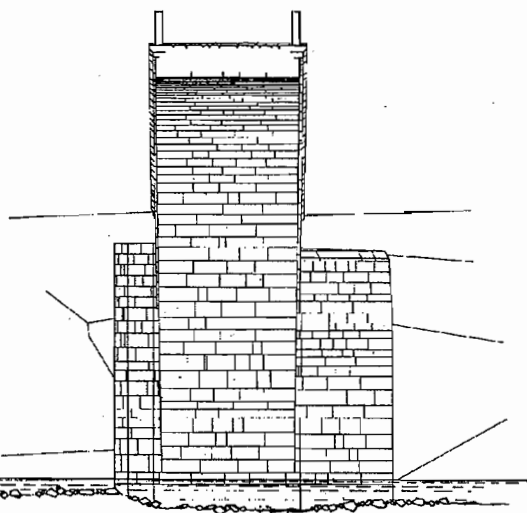
Arslanagića most, koji je mnogo kasnije dobio to ime, nastaje u šesnaestom stoljeću u sklopu velikog poduhvata na rekonstrukciji komunikacija carstva, koju u doba sultana Sulejmana Veličanstvenog i njegova nasljednika Selima II

³⁷² Dr V. Đurić, Most na Trebišnjici, Politika, 1966.



Arslanagića most na Trebišnjici

Poprečni presjek kroz veliki svod s pogledom prema prvom stupu

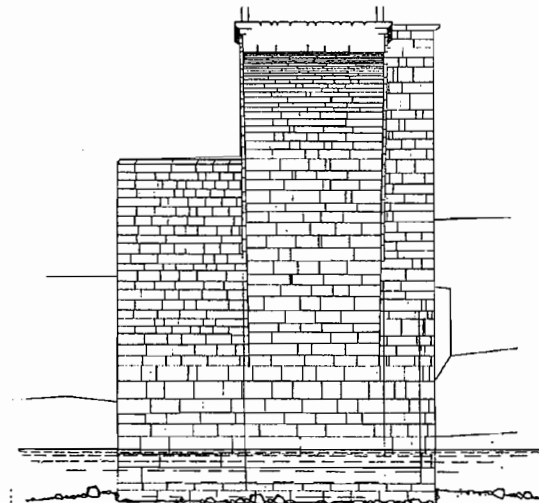


provode veliki veziri naše krvi: Hrvat Rustem-paša i Sokolović Mehmed-paša. Na osnovu bilježaka dvojice francuskih putopisaca, koji su ovuda prošli u osmom deceniju šesnaestog stoljeća, može se zaključiti da je mo.st dovršen 1573. ili 1574. godine.

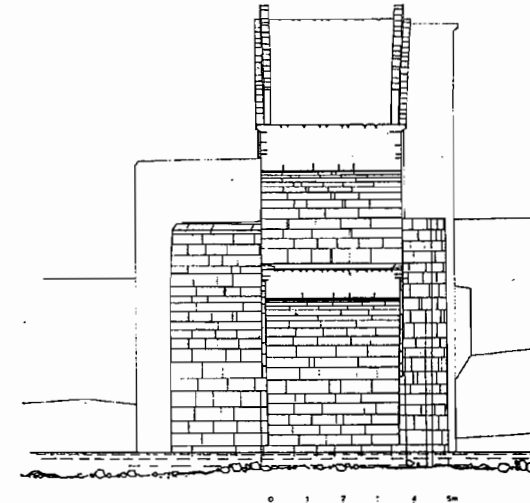
Prvi od ove dvojice, Filip Difren Kanej, idući iz Dubrovnika za Carigrad 1572. godine, došao je prostranom ravnicom do rijeke Trebišnjice (Trebinja), prvo je pregazio jedan njen rukavac, dok se preko glavnog toka prevezao barkom i tako prispio u karavan-saraj.³⁷³

Drugi je Parižanin Pjer Leskalopje, koji je dvije godine kasnije u svom dnevniku zabilježio: »Jedanaestog mar-

³⁷³ Dr M. Dinić, Tri francuska putopisca XVI vijeka o našim zemljama, str. 111.



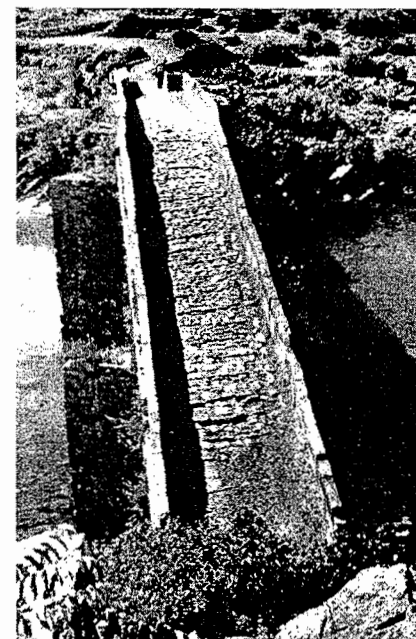
Poprečni presjek kroz veliki svod s pogledom prema srednjem stupu



Poprečni presjek kroz mali svod i rasteretni otvor

ta 1574. putovali smo gotovo cijelog dana pješke zbog vrletnog puta, pa dosta kasno stigosmo u Trebinje, naz-

Preko ovog mosta vodio je put iz Dubrovnika preko Crne Gore, Srbije i Bugarske do Carigrada.



vano tako po rijeci istog imena, koja tu protiče i na kojoj se nalazi kameni most. S druge sdtrane ima karavan-saraj pok-riven olovom, koji je sagradio Mehmed, paša sultana Sulejmana II; sin ovog paše umro je kao namjesnik ove provincije, pa je otac sagradio ovo sklonište da bi naveo prolaznike da se pomole za njegovu dušu.³⁷⁴

Kao što vidimo iz ove dvije putne zabilješke, jasna je godina gradnje, a u identifikaciju pomenutog mosta sa današnjim Arslanagića mostom ne treba sumnjati, budući da drugih mostova od kamena na Trebišnjici nije bilo i budući da se pod pojmom Trebinje u srednjem vijeku i pod Turcima, sve do csamnaestog stoljeća, podrazumijevala šira oblast, a ne današnji grad.

O utemeljitelju ovog mosta sve do prije nekoliko godina nije se ništa znalo. Kako je, međutim, ova monumentalna građevina stoljećima impresiorirala posmatrača, a naročito okolno stanovništvo, o njegovu nastanku govore brojne kontradiktorne legende. Većina

³⁷⁴ Isti, str. 112.

ovih legendi zabilježena je i objavljena još u prošlom stoljeću.

U osnovi jedne od ovih legendi leži fantastika vezana za mutna sjećanja na srednji vijek (možda na kraljicu Anu Anžubsku, koja je izvjesno vrijeme živjela u ovom kraju) i na neki strašni zemljotres (možda onaj u kome je stradao Dubrovnik). Legenda govori o kraljici koja je živjela u selu Bogojevu, nedaleko od izvora velike rijeke. Jednom kad ona dođe sa svojim sinom na izvor, sin pade u vodu i utopi se. Ožalošćena kraljica naredi da se vrelo začepi i korito rijeke ostade prazno. Ali uskoro zatim počeo snažan zemljotres koji tri dana nije prestajao, dok zemlja ne popusti i voda iz začepljenog vrelo ne prođe na dva druga mjesta. Jedan od novih izvora bio je u Konavlima, drugi je bio Oko kod Bileće, iz kojeg nastaje Trebišnjica. Kraljica naredi da se izvor Trebišnjice ogradi zidom, a podalje od izvora sagradi preko rijeke most, koji je kasnije prozvan Arslanagića mostom.

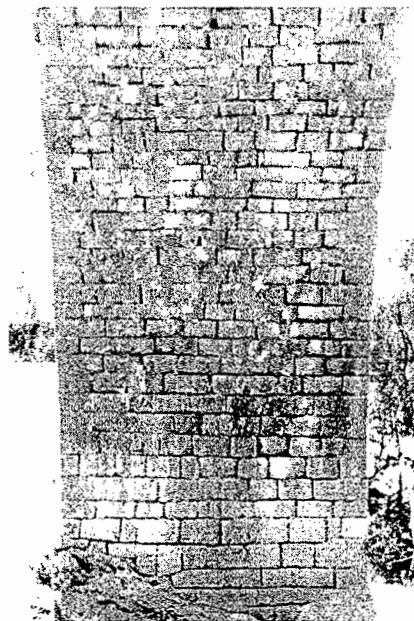
Druga legenda posredno veže nastanak mosta za nekog sultana, kome, razumljivo, ne zna ime. Nekakav Kusturica, čovjek našeg roda i koljena, zadesi se u Carigradu kad je trebalo da car s nekim megdan dijeli, pa se na poziv tečala javi da zamijeni cara na megdanu. Car prihvati njegovu ponudu i reče mu da izabere najljepše oružje, ali on odgovori da ima nekakvu staru kustu; iziđe s njom na megdan i pobijedi neprijatelja. Tada od sultana dobi nebrojeno blago, s kojim se vrati u svoj zavičaj. Kada zdravo stiže u Novi, sagradi lijepe dvore i banove. Iz Novoga krenu preko Zubaca, te na Grabu sazida veliki han, a odatle dođe na ovo mjesto na Trebišnjici, gdje također naumi neki hair (zadužbinu) ostaviti, pa odluči da

sagradi most. – Neimar koga je doveo da mu gradi most posumnja da Kusturica neće imati dovoljno novaca, pa mu reče da najprije treba rijeku darovati: prepeti konop preko vode, niz konop objesiti kesu do kese blaga, pa to blago u temelj prosuti. Kusturica odmah na to pristade, pripe konop i objesi blago, a kad htjede da ga prospe u rijeku, poviče neimar: »Ne zaboga, gospodaru, ja sam samo htio da se uvjerim hoćeš li ti imati toliko silno blago da načiniš čupriju.« I pošto završi most Kusturica krenu dalje i kud god je išao, hajrate je pravio.³⁷⁵

Treća legenda objašnjava kako je most dobio današnje ime; govori o nastanku stražarnice na mostu i podsjeća na ubiranje mostarine. Ovo je, zapravo, jedino predanje vezano za ovaj most u kojem je sačuvana konkretna historijska materija. – U interpretaciji Stevana

³⁷⁵ S. Delić, Čuprija na mostu, str. 115. i Michel, Fahrten, Alte Brücken, str. 41–44.

Dio mosta uz desnu obalu



Intrados svoda

Delića, Turci se po zauzeću Hercegovine nisu nastanili u Trebinju, već ostadoše u Novome, kao age i gospodari trebinjske oblasti, gdje su im bili posjedi. Živeći u Novome do kraja sedamnaestog vijeka, kada su ih Mlečani odande istjerali, nisu imali interesa graditi ondje čupriju »no kako ćemo vidjeti, oni je nađoše«. Kad su Turci iz Novoga potisnuti, oni se zakloniše u Trebinje. Među njima bijaše i nekakav Arslanbeg, koji, došavši u Trebinje, nađe čupriju i dobije od sultana pismenu potvrdu da preko nje može mostarinu kupiti, jer onuda bijaše od starine džada cijele Bosne i Hercegovine u Novi po so. Arslan-aga, da osigura sebi dohodak, načini na čupriji kuću, te u nju namjesti svoje slugu, koji su mu prelaz naplaćivali... Panduri su ovdje sve do okupacije stajali, braneći čupriju da je Crno-

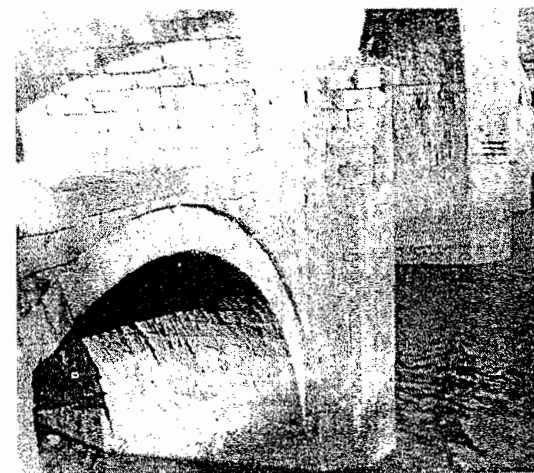
gorci ne dignu u lagum, a i sela ne zapale.³⁷⁶

Mostarina na mosutu na Trebišnjici ubirana je od momenta kad je završen i predan saobraćaju. Zahvaljujući upravo toj okolnosti, sačuvala nam se jedna bilješka u Dubrovačkom arhivu, koja je sve donedavno ostala nezapažena, a koja nam razrješava pitanje utemeljitelja ovog spomenika.

Ovaj most podigao je, u vrijeme koje smo unaprijed utvrdili, veliki vezir Mehmed-paša Sokolović, kako je to utvrdio dr Branislav Nedeljković, koji je svoj arhivski ispis ustupio na objavljivanje dru Vojislavu Đuriću. Sokolović je, kako smo već unaprijed vidjeli, jedan od državnika naše krvi koji je stekao ogromne zasluge za organizaciju Turske, pa je samo u našim krajevima, koliko znamo, podigao mostove u Višegradu, na Trebišnjici, u Podgorici, a, vjerovatno, i na Žepi itd., pored raznih drugih zadužbina. Dubrovčani su

³⁷⁶ Isti, str. 45.

Arslanagića most – bogatstvo oblika





Plastika centralnog stuba s nizvodne strane

veoma dobro znali da je baš on tvorac ovog grandioznog arhitektonskog objekta, jer su se tim mostom morali koristiti odlazeći na Balkan radi trgovine, ili vraćajući se iz unutrašnjosti zemlje sa svojim trgovačkim karavanama. Visoka mostarina i postupci pri njenom ubiranju bili su povod da se 10. aprila 1575. godine dvojici dubrovačkih vlastelina, Mihajlu Klimentovu Gučetiću i Luki Franovu Lukareviću, koji su polazili kao poklisari harača hercegovačkom snadžaku, izda naređenje, zabilježeno na talijanskom jeziku u arhivsku knjigu »Pisma i uputstva za Levant (Lettere e commissioni di Levante) XXXIII, folio 19«, da nastale teškoće kolikogod mogu otklone. Sokolović je u to vrijeme još živio i dubrovačka vlada mogla ga je lako podsjetiti na njegovo zavještanje. U uputstvu poklisarima, između ostalog, stoji:

»Bivamo izviješteni od kiridija i trgovaca koji dolaze iz unutrašnjosti da su na mostu u Trebinju prinuđeni da plate dvije aspre za svaki tovar, a povrh

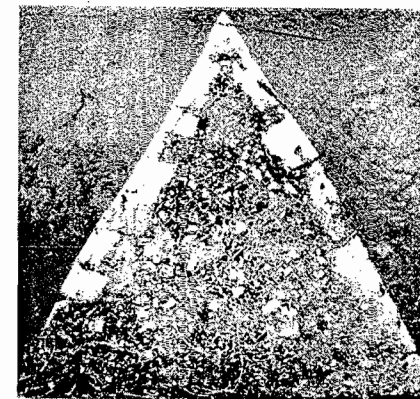
toga da bivaju tučeni i zlostavljani. Stoga želimo da ispričate gospodinu sandžaku hecegovačkom, kada budete s njim, o ovakvom lošem držanju i da ga s naše strane zamolite da naredi tim ljudima da ne smiju novac uzimati niti se loše ophoditi sa onima koji prelaze i mučiti ih: jer, pošto je presvijetli gospodin Mehmed-paša dao da se podigne most kao zadužbina i za slavu svoju, nije valjano zadužbinu zloupotrebjavati i nastojati da se ta slava zatamni, jer bi to bilo protivno naumu ovog presvijetlog gospodina Mehmeda; i postupajte ovim povodom mudro, ne bi li se ovi nameti otklonili. A kada se na vašem putu budete sreli s trebinjskim vojvodom, recite mu dvije-tri riječi o ovim zlostavljanjima, koja se vrše na pomeutom mostu.«

Pomenuli smo naprijed da je još prije izgradnje mosta Filip Difren Kanej odsjeo u karavan-saraju, kraj koga je kasnije nastao most, a kojeg je – prema Leskalopjeu – Mehmed-paša podigao za dušu svog sina. Vidimo, u stvari, isti postupak kao i u Višegradu: prvo se gradi han, da bi veliki broj radnika imao gdje da se smjesti, zatim se gradi most, na kraju oba objekta služe javnim potrebama. Veoma je čest slučaj da se uz most nalazio han, možda su ti hanovi većinom i nastajali iz potrebe da se smjeste radnici na gradilištu mosta, da bi poslije ostali za potrebe karavana i putnika. Sokolovićev ranopremisljeni sin Kurtbeg bio je neko vrijeme hercegovački sandžak-beg i očinska tuga starog vezira posvećuje ove objekte uspomeni na njega, kao što je uspomeni na svoju majku posvetio crkvu u rodnom selu, a uspomeni na pogibiju svog bratića Ali-bega veliku džamiju u selu Gjuzeler u Turskoj.

Sokolović je za izgradnju mosta na Trebišnjici dobio najbolje graditelje i klesare, koji su ostvarili djelo velike umjetničke vrijednosti. U ovom slučaju mi ne znamo koji je to graditelj, sigurno nije Mimar Sinan, ali je, vjerovatno, neko iz njegove škole. Stilska analiza, u poređenju sa mimar-Hajrudinovima Starim mostom u Mostaru, pokazuje izvjesne zajedničke elemente, koji sigurno nisu slučajni. No postoji i mnogo vjerovatnoće da su i neki dubrovački majstori radili na ovom objektu; sačuvao se, naime, podatak da je dubrovačka vlada u junu 1568. god. poslala dvanaestoricu zidara: Jakova i Nikolu Vlakušića, Nikolu Petkovića, Marka Franovića, Cvetka Ilijića, Lazara Markovića, Nikolu Antunova, Radosava i Vica Nikolića, Tomu Jakobovića, Stjepana Mihočevića i Ivana Tomkovića – hercegovačkom sandžak-begu (Consilium minus, XLIX, fol. 8 verso). Toliki broj zidara morao je raditi na nekom veoma zamašnom poslu, o kome se starao sandžak-beg, pa nije isključeno da je to baš bio ovaj most. Ako je most završen između 1572. i 1574, gradnja je morala biti započeta već 1568, što zaključujemo na osnovu trajanja gradnje mostova u Višegradu i Mostaru. Sjetimo se na ovom mjestu da je upravo 1568. mimar Hajrudin bio poslan da rukovodi radovima na tvrđavi u Makarskoj, pa nije isključeno da je bar djelomično i uz put imao udjela i na ovom objektu.³⁷⁷

Most na Trebišnjici je predstavljao veoma interesantan i specifičan objekt svoje vrste i nema objekta u našoj zemlji koji bi mu po osnovnoj koncepciji bio

³⁷⁷ Dr V. Đurić, Most na Trebišnjici. Politika, 1966.



Pogled s mosta na uzvodni istak glavnog stuba

sličan. Na žalost, sticajem okolnosti, on do danas nije dobio odgovarajuće mjesto u našoj kulturno-ekcnomskoj historiji uopšte, a u historiji arhitekture i građevinarstva posebno.

Kada su ga koncem prošlog stoljeća, kao, uostalcu, i sve naše bolje stare mostove, nazivali rimskim, ukoliko to nije bila totalna proizvoljnost, onda ih je sigurno na takvo rezonovanje navela sličnost ovog mosta s jednim zaista rimskim mostom, koji je poznat pod nazivom Alcantara i nalazi se u Španiji. Dva luka velikog raspona, koji se oslanjaju na srednji stub, ritam sitnijih otvora na prilaznim dijelovima i slavcluk nad srednjim stubom, na mjestu koje odgovara kapijama porušene stražarnice Arslanagića mosta – to su elementi sličnosti ova dva spomenika različitih epoha u dvije udaljene zemlje.

Po eleganciji oblika i plastici masa Arslanagića most je zauzimao zavidno mjesto među našim mostovima i može se ravnopravno mjeriti sa mostarskim i višegradskim.

Na lokaciji ovog mosta imamo naglašeno asimetričan poprečni profil rijeke, sa jako naglašenom strmom desnom obalom. Asimetrija ukomponiranih oblika, logično prilagođena profilu rijeke, daje objektu grandioznim masama posebnu mekoću linije, koja njegovu strogu arhitektiku približava skulptoralnom tretmanu.

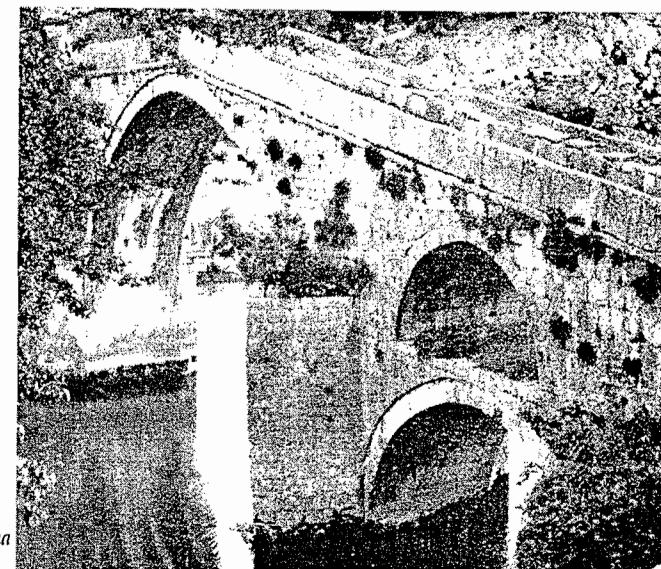
Most je temeljen u relativno plitkom koritu rijeke na neuobičajen način, koji je, međutim, sagledljiv pri uočavanju cijele koncepcije. Dominira snažan središnji pilon, širine 3,57 m, a dužine, uključivši uzvodni branik i nizvodni kontrafor, skoro punih devet metara (8,97). Između centralnog stuba i priobalnih konstrukcija rasponi su približno jednaki; ti rasponi su podijeljeni sekundarnim stubovima u koritu rijeke u približnom odnosu 1:2, tako da je raspon prema središnjem stubu dva puta veći od raspona između priobalne konstrukcije i prvog stuba. Preko ovako raspoređenih stubova, u omjerima 1:2:2:1, korito rijeke je presvođeno sa četiri polukružna svoda. Tačne mjere otvora i stubova su sljedeći (mjereno od lijeve prema desnoj obali):

prvi otvor	8,95 m
prvi stub	2,29 m
drugi otvor	17,66 m
drugi (srednji) stub	3,57 m
treći otvor	18,60 m
treći stub	2,26 m
četvrti otvor	9,00 m
Ukupno	62,33 m.

S obzirom na asimetričan profil korita, priobalne konstrukcije se znatno razlikuju. Na desnoj obali imamo zaštitne krilne zidove, preko kojih se produžuje prilazni dio mosta u ukupnoj

dužini od osam metara; na lijevoj obali, pak, prilazna rampa, u dužini od 22 metra, predstavlja razrađen sistem kojim se niveleta mosta produžuje u kontinuiranom pravcu do terena, a koja sam teren visinski diferencira u dva nivoa, ostavljajući na nižem nivou tri manja propusna otvora za slučaj velikih voda. Ovi propusni otvori na grandioznom Arslanagića mostu čine se sitnim detaljem, ali, u stvari, predstavljaju konstrukciju jednog manjeg mostića na tri otvora; njihov raspon je 2,10 i 2,27 m, stubovi između otvora su 90 i 95 cm, sveukupna dužina 8,35.

Specifičan raspored stubova i otvora rezultirao je i posebnim fasadnim izgledom mosta. Dva naglašena srednja otvora, polukružno zasvođena, razlikuju se za oko jedan metar u širini, a proporcionalno tome i u visini. Njihova ležišta na srednjem i bočnim stubovima se razlikuju oblikovno i po visini: na srednjem stubu oni rastu iz vertikalne konstrukcije i počinju na višoj koti, dok na sekundarnim stubovima izrastaju konzolno iznad same površine vode. Na taj način nastaje optičko djelovanje jačeg naslanjanja otvora na centralni pilon. Niveleta mosta, postavljena tako da gotovo tangira velike otvore iznad tjemena, lagano pada prema nižoj lijevoj obali – ovaj lagani pad omogućio je nejednak raspon otvora; nad sredinom velikih otvora ta niveleta se lomi i onda se s jačim padom spušta prema obalama. Na srednjem dijelu pad nivelete iznosi oko 3%, a na bočnim dijelovima 17% i 20%. Niveleta mosta naglašena je na fasadama objekta profiliranim vijencem, koji je u ravnini staze preko mosta, a na vijencu počiva masivan



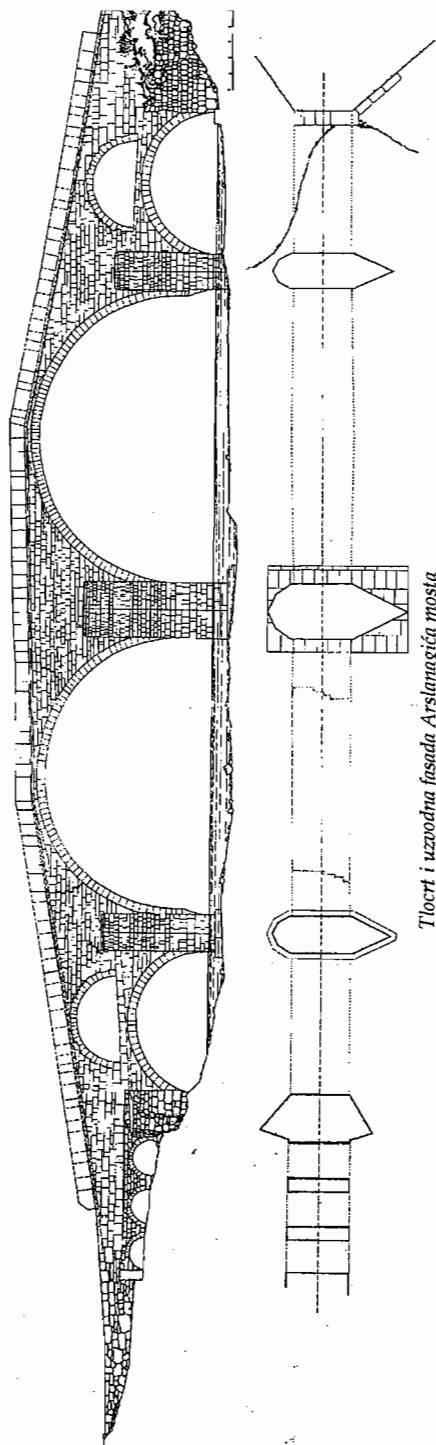
Stereotomska formalna struktura

korkaluk od kamenih ploča debljine 20–22 cm.

Zbog neuobičajene proporcije srednjih i bočnih lukova mosta, čiji su radijusi približno u omjeru 1:2, uz navedeni pad nivelete ipak bi iznad bočnih svodova ostala velika masa čeonih zidova. Da ovo izbjegne, stari graditelj je iznad manjih svodova ubacio još jednu etažu, po jedan polukružan olakšavajući otvor, čiji je raspon na lijevoj strani 5,42, a na desnoj 5,49 m. Vidimo da se i ovdje pojavljuje približan odnos 2:3, mada je moguće da je ovo nastalo sasvim slučajno.

Širina mosta od svoda do svoda nešto varira, što je, možda, posljedica naknadnih deformacija, a kreće se oko 4 metra, dok je staza na mostu oko 3,5 m. Sekundarna plastika čeonih lukova i vijenca suzdržljiva je, ali zato snažna; graditelj je umio da u proporciji s veličinom objekta dade mjerilo svakom

detalju, vodeći računa o plastičnom efektu koji treba da se dobije. No najvažniji plastični efekat namijenjen je konstruktivno neophodnom srednjem pilonu, koji svojim trokutastim gabaritom izbija ispod tlocrtna konture mosta za 3,60 m uzvodno, a poligonalnim nizvodnim potpornjem za 1,5 m. Na sekundarnim stubovima ovi ispadi su diskretniji, iako formalno isti. Po vertikalni stubovi mosta dižu se neuobičajeno visoko i završavaju skoro ravno. Ako gledamo sa uzvodne strane, stubovi sekundarnog karaktera završavaju niže od glavnog stuba, upravo u proporcionalnom odnosu sa svojom širinom i mjernim diferencijama u tlocrtnim gabaritima. Može se konstatirati da vlada puna proporcionalna odmjerenost svih detalja međusobno, što je mogao realizirati jedino temeljito školovan graditelj sa dugogodišnjim iskustvom.



Sa nizvodne strane srednji pil je posebno plastično razrađen: postepenim ispuštanjem slojeva klesanaca polygonalni tlocrt prelazi u pravougaoni, koji se diže sve do visine staze na mostu, stvarajući sa nizvodne strane proširenje analogno sofi na višegradskom mostu. Ne može se, međutim, reći kako je ovaj pil u prvobitnom obliku bio završen, jer su, svakako, nastajale preinake, koje su već davno upropastile originalnu formu.

Nad ovim pilom je, naime, postojala stražarnica na mostu, koja se u nekim najstarijim ilustracijama još može vidjeti, a koja je uklonjena oko 1890. godine. Bila je to jednokatnica, zidana od kamena, visoka oko 4 m; ispod kuće je bio prolaz sa dvije zasvođene kapije, sa dvostrukim jakim krilima i mandalima, a na gornjem boju je bila prostorija za čuvare. Prema tradiciji, koju smo naprijed iznijeli, stražarnicu je podigao Arslan-aga, što nije isključeno, jer smo vidjeli da je i na višegradskom mostu ovakva kućica nastala naknadno. Pošto je srušena višegradska stražarnica, ukazao nam se portal s natpisima i sofa, a pitanje je nije li rušenjem stražarnice na ovom objektu uništen i neki njegov originalni dio. Godine 1890. pored uklanjanja stražarnice izvršeni su i neki manji opravci i, kako je Delić zapisao, to je prvi opravak ovog mosta koji narod pamti.³⁷⁸

Veliko okno bliže lijevoj obali srušili su četnici 1943. godine. Budući da je most u novije vrijeme služio samo za pješački promet, taj dio je po završetku rata provizorno nadomješten drvenom konstrukcijom. Provizorni drveni dio

³⁷⁸ S. Delić, Čuprija na mostu, str. 116.

bio je zamijenjen betonskim dodatkom 1956. godine.

Ostvarenje projekta hidroenergetskog sistema na Trebišnjici ugrozilo je opstanak spomenika kulture u njenoj dolini. Uz konzultaciju najšireg kruga jugoslavenskih stručnjaka, historičara umjetnosti, arhitekata, konzervatora, postavljen je za nas jedinstven način konzervacije najvrednijih od njih: njihovo prenošenje na nove pogodne lokacije, koje ostaju izvan potopljenog područja. Na taj način spasen je manastir Dobričevo sa freskama i nekim pratećim zgradama, a isti postupak trebalo bi da bude primijenjen i na Arslanagića most.

MOST NA TREBIŠNJICI KOD DRAŽINDOLA

Turska vojska je dovršila radove na izgradnji mosta na Trebišnjici kod Dražindola u decembru 1876. godine. Radovi su trajali tri godine. Za vrijeme hercegovačkog ustanka (1875–1876) raja je izbjegla, pa «naizmjenice argatuju carski askeri». Vuk Vrčević je naveo u svojoj »Hronici« da je most dug 108, a širok šest aršina. On navodi da su udarne takse za prelaz preko čuprije u korist trebinjske uprave i da iznose: »za svakog natovarenog konja jedan groš, za konja bez tovara 20 para, za čovjeka na konju 30 para, pa arabe, karocu sa dva konja 5 groša, kad je karoca prazna 2 groša i 20 para, prazna prosta kola 1 groš i 20 para, na svako goveče 20 para, na svakog brava ovčijeg ili kozjeg 2 pare«. Taksama podliježu »sva lica bez razlike čina, spola i podaništva, izuzimajući samo sav asker i sve što je asker-

Prilikom izbora nove lokacije posebno je uzeta u obzir okolnost da se na najbližoj periferiji samog Trebinja mogu naći pogodni profili korita rijeke, na koje bi se transplantirao ovaj spomenik. Na taj način bi Arslanagića most i na novoj lokaciji imao praktično-funkcionalni, kulturni, turistički i urbanistički značaj. Mogućnosti pogodnog uklapanja gabarita mosta na šest mogućih lokacija analizirane su u prethodnim projektima, koje je radio inž. Milan Gojković u saradnji s nadležnim zavodima za zaštitu spomenika kulture; ove analize objavljene su u Zborniku zaštite spomenika kulture XIV/1963. godine.

sko ili drugačije carsko, kao i oni siromasi koji u drva prolaze ili u polje na oranje. Za naplaćivanje takse ograđena je jedna naročita kućica s desne strane obale, u kojoj dnevno i noćno stražare naizmjenice dva plaćena čovjeka».³⁷⁹

Kad se 25. augusta 1873. upriličilo svečano postavljanje kamena temeljca za ovaj most i na tu svečanost došli mnogi ugledni građani i predstavnici vlasti, okolni svijet je posakrivao svoju djecu, vjerujući da se čuprija ne može podići ako se neće u njen temelj uzidati ljudsko čeljade. O ovome izvještava »Bosna« od 27. IX 1873. godine.

U »Oslobođenju« od 15. marta 1963. navedeno je da je most kod Dražindola prvi most izgrađen na Trebišnjici prije okupacije, što ni u kom slučaju nije tačno.

³⁷⁹ »Oslobođenje« od 15. marta 1963.

MOST NA DUMANU U LIVNU

Livno, grad na rijeci Bistrici, na raskršnici putova između Bosne i Dalmacije, pominje se već krajem IX stoljeća. Kasnije je u sastavu srednjovjekovne Bosanske Države, oko 1400. godine u posjedu vojvode Hrvoja Vukčića Hrvatinića, a oko 1469. zauzimaju ga Turci. Za Turke je Livno bilo od velikog strateškog značaja, pa su pored dogradnji i ojačavanja tvrđave već tokom šesnaestog stoljeća i kasnije nastali brojni javni objekti, veći broj džamija pod kupolama, sahat-kula, hama.n, han itd.

Na rijeci Bistrici, kojih stotinjak metara od izvora zvanog Duman, nalazi se lijep stari kameni most. O ovom mostu nema nigdje spomena u izvorima; ne

spominje ga ni Evlija Čelebija, koji inače dosta opširno opisuje Livno, a govori i o samom izvoru Bistrice, pa bi se moglo pretpostaviti da je nastao poslije njegova prolaza, tj. koncem sedamnaestog ili početkom osamnaestog stoljeća. Po arhitektonskim karakteristikama se, svakako, može zaključiti da je nastao u tursko doba.

Prema narodnoj predaji sagradili su ga tabaci (kožari), čije su radionice bile u neposrednoj blizini ovog mosta.

Most na Dumanu je dobro sačuvan, te i danas služi za prometne potrebe ovog dijela grada Livna.

Osnovni je dojam da most presvoda rijeku u jednom luku. U stvari, Bistrica pored glavnog vodotoka ima

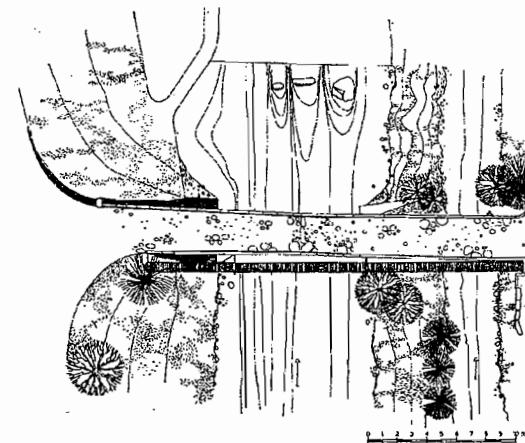
Most na Dumanu u Livnu



ovdje i jedan paralelni rukavac na višoj koti, uz desnu obalu; most – povezujući u pravcu dvije suprotne obale – presvoda glavni vodotok svodom većeg raspona (8,27 m), dok na višoj koti presvoda rukavac malim svodićem raspona 2,16 m. Ova dva elementa toliko su udaljena jedan od drugog (za 6,18 m) i toliko kompoziciono nepovezana da je opšti dojam mosta s jednim otvorom bitan, dok ovaj manji otvor ima više karakter propusta.

Svod mosta je građen od precizno obrađenog kamena, pretežno krečnjaka, a manjim dijelom od sedre. Krečnjak i sedra su miješani bez nekog reda, a spojnice su lijepo obrađene i vođene radijalno. Debljina svoda iznosi oko 34 cm. Po dubini svoda kamen je slagan u horizontalnim slojevima.

Čeoni lukovi, kako na velikom svodu, tako i na malom, izgledaju polukružni. Tačnim mjerenjima, a i pažljivijim posmatranjem konstatiramo da se i ovdje, slično kao i u Mostaru i u Klepcima, radi o krivulji koja se približava ovalu ili elipsi; rasponu od 8,27 m odgovara strijela luka od 3,80 m. Ukupna visina svoda od ljetnog vodostaja do najviše tačke na intradosu iznosi oko 4,40 m, a u tu mjeru je uključena i visina stope svoda, izvedena

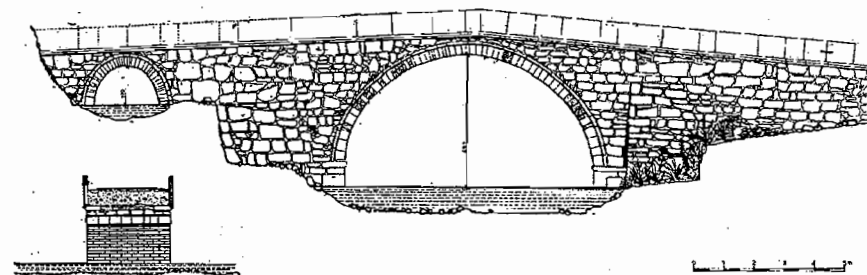


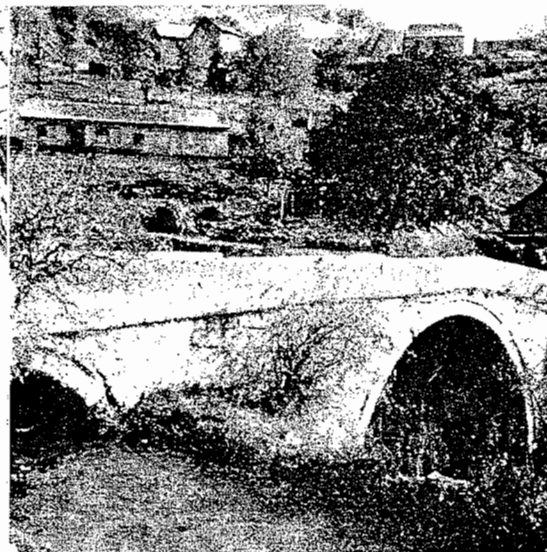
Situacioni plan mosta na Dumanu u Livnu

od krupnih grublje obrađenih kvadera, na čijem završetku horizontalno istaknut sloj klesanaca poput vijenca naglašava početak svoda. Također je primjetljiva izvjesna ovoidna deformacija linije luka prema desnoj obali, no to je, očito, ili rezultat nedovoljno preciznog rada, ili naknadnih slijeganja. Lukovi malog svoda, također, nisu polukružni, ali je za razliku od velikog svoda strijela luka ovdje veća od polovine promjera (1,19 m).

U fasadnim izgledima čeoni lukovi na oba svoda uokvireni su po ekstradosu sekundarnim, plastično istaknu-

Nizvodna fasada i presjek mosta na Dumanu





*Most na Dumanu – pogled sa desne obale na
nizvodnu stranu mosta*

tim lukom visine 10–12 cm; ovo, svakako, nije konstruktivni, već dekorativni elemenat, neka vrsta vijenca, čija je jedina svrha da plastično što jače naglasi i odvoji liniju svoda od čeonih zidova, koje svodna konstrukcija nosi.

Čeoni zidovi, zidani – kako i inače najčešće sretamo – od nešto grublje obrađenog kamena iste vrste i neujednačene krupnoće sa grubim spojnica, približno su u istoj ravni sa čeonim lukovima, pa je usljed toga linija sekundarnih lukova obostrano plastično istaknuta. Ovaj naglašeni obrub lukova čini nam se specifičnim i biće da se ovdje javlja pod utjecajem bliskog dalmatinskog područja, gdje se u vrijeme nastanka ovog mosta, a pod utjecajem baroka, okviri lučnih elemenata obogaćuju u profilaciji.

Širina mosta, definirana razmakom čeonih zidova i plastičnim istakom vi-

jenca, nije posvuda ujednačena, i kreće se oko 3 metra.

Osebnost korita Bistrice na mjestu gdje je premošćena uslovlila je dugačak most (27,56 m), mada su propusni otvori, kako smo vidjeli, relativno mali. Nastale su dugačke nastupne rampe, po kojima se niveleta lagano uzdizala prema sredini glavnog otvora. Linija ove prvobitne nivelete ocrtava se u izgledima mosta jednostavno profiliranim i dosta dobro obrađenim kamenim vijencem, na koji je sa gornje strane uglavljen korkaluk.

Pravilne ploče korkaluka visoke su oko 72 cm, a duge oko 58 cm do blizu 3 metra. Učvršćenje korkaluka za vijenac izvedeno je na jedan ne baš uobičajeni način; korkaluk je izbačen vanjskom plohom na krajnji rub istaka vijenca, tako da njegov istak, s gornje strane, nije plastično naglašen, što mu, svakako, umanjuje samostalnost likovnog djelovanja.

Upravo zapažena odstupanja od standardnih detalja turske mostogradnje, uz činjenicu da je Livno i njegova okolica bilo tradicionalno jak centar kamenara – graditelja i klesara, – smatramo da dokazuje prisustvo isključivo domaćih majstora na gradnji mosta na Dumanu. Ne treba gubiti iz vida da u Livnu čak i kupolaste džamije iz šesnaestog stoljeća pokazuju stanovite nespretnosti domaćeg graditelja, koji se akomodirao importiranoj formi, kao ni činjenicu da u doba nastanka mosta na Dumanu – krajem sedamnaestog i početkom osamnaestog stoljeća – čak i sarajevske mostove grade i obnavljaju isključivo domaći majstori iz Hercegovine.

Čeoni zidovi mosta nisu po cijeloj dužini vertikalni. Uz lijevu obalu oni su sa uzvodne i nizvodne strane prema

dolje prošireni, pa se formira nešto slično kontraforu. Ovo proširenje prestaje na oko jedan metar prije glavnog otvora. Uz desnu obalu do velikog svoda nastala je neka vrsta priobalnog podzida. Izgleda da su ovi dijelovi od početka sastavni dijelovi mosta, mada nije isključeno da su nastali i u toku neke opravke.

Opravke iz novijeg vremena djelomično su nagrdile objekat. Pad nivelete je ublažen nasipima sa obje strane, čime je prekrivena originalna kaldrima. Propali dijelovi korkaluka nadomješteni su betonskom ogradom; na drugim pak potezima – budući da je usljed podizanja nivelete ograda postala preniska – korkaluk je povišen betonskim dodatkom. Svakako bi ovom vrijednom

ostvarenju starih narodnih graditelja trebalo posvetiti pažnju i u budućnosti ga restaurirati u originalnom prvobitnom izgledu.

Na rijeci Bistrici je, prema Klaiću, bilo nekoliko mostova.³⁸⁰ Moguće je da su svi oni bili oč kamena, jer se radi o području sa izrazito snažnom kamenarskom tradicijom. Možda objekat na Dumanu među njima i nije bio najvredniji, no činjenica je da se on jedini do danas sačuvao, a da su svi drugi propali bez traga, bez bilo kakvog zabilježenog podatka. Utoliko više smatramo da je ovaj jedini sačuvani spomenik svoje vrste u ovom gradu vrijedan pažnje i efikasne zaštite.

MOST NA ŠUICI

Na rijeci Šuici u Duvanjskom polju, jugoistočno od Županjca, Klaić spominje »nov kameni most«.³⁸¹ O ovom mo-

stu, inače, nigdje, ni ranije, ni kasnije, nismo našli nikakvih podataka.

Uz navedenu napomenu i sam izgled mosta govori da se radi o objektu čiji nastanak ne treba tražiti u dalekoj prošlosti, što ne znači da ranije tu nije

³⁸⁰ V. Klaić, Bosna, str. 22.

³⁸¹ Isti, str. 23.

Most na Šuici



mogao postojati neki stariji sličan objekat. Građen je od kamena, očito s jednom željom da se udovolji prometnim potrebama, a bez posebnih pretenzija za likovnom kvalitetom i arhitektonskim dostignućem. Gradili su ga, očito, domaći majstori u momentu kada je jedna vjekovna graditeljska tradicija bila već sasvim na izmaku. Oštećenja i novija krpljenja objekta betonom i cementnim malterom ne dozvoljavaju da stvorimo kompletnu predstavu o prvobitnom izgledu ovog mosta.

Sa četiri nedovoljno razvijena stuba, temeljena u koritu rijeke, i dva priobalna upornjaka diže se pet kamenih polukružnih svodova, izvedenih od dosta pravilno obradenih klesanaca. Srednji svod je najviši i najvećeg raspona, dok su bočni svodovi manji i njihov rast prema srednjem ovoru nije

ritmički ravnomjeran. Čeonim zidovi od priklesanog kamena raznih veličina u istoj su ravni: sa čeonim lukovima svodova, bez ikakvog plastičnog diferenciranja. Niveleta se penje sa jedne i druge obale prema sredini i lomi se nad najvišom tačkom srednjeg svoda. Ta niveleta se ocrta na fasadnim izgledima mosta masivnim završnim vijencem od betona, koji ujedno predstavlja i sasvim nisku ogradu za stazu na mostu. Ispod betonskog vijenca vide se i na čeonim zidovima djelomične betonske opravke, kao i fugiranje cementnim malterom po spojnica. Ne zna se iz koga vremena su ove opravke.

Kao kulturnohistorijskom spomeniku, ovom mostu do danas niko nije posvećivao pažnju, a potrebe lokalnog prometa uslovljavale su nužne opravke na najjednostavniji dostupni način.

Zaključne napomene

Ovim radom je, u većoj ili manjoj mjeri, obuhvaćeno preko stotinu, većih ili manjih, postojećih ili nestalih, mostova sa teritorija Bosne i Hercegovine. Ovim imponantnim brojem, međutim, nije iscrpljena ova materija, budući da za mnoga područja, pa i gradove koji inače leže na izvjesnoj rijeci nismo našli nikakvih podataka o tamošnjim starim mostovima. A moralo je tih mostogradnji biti posvuda, gdje god su životni putevi vodili preko neke vode. Ne da se zamisliti da, npr., na rijeci Jali u Tuzli, ili na Ukrini kod Dervente, kao i na važnim presjecištima nekih rijeka i međugradskih komunikacija nije u svim vremenskim razdobljima bilo izgrađenih objekata. No oni su, naročito na području gdje dominira drvena građa, odavno bez traga iščezli, a da nam o njima nigdje ništa nije zabilježeno, ili barem mi na to nismo do ovog momenta naišli.

Istina, često su, naročito na većim rijekama, u nedostatku mostova postojale skele i prelazi – na manjim rijekama, pak, bilo je jednostavnije sagraditi most.

Tako se, na primjer, Sava uglavnom prelazila skelom. Kako je to zapisao Klaić, 1878, u momentu dolaska austrougarskih okupacionih trupa, na ovoj graničnoj rijeci nije bilo nijednog mosta.³⁸²

Brčko je stara skela na Savi, a spominje se prvi put oko 1620. godine. Stanovnici Brčkog bili su oslobođeni od svihi daća i poslova, ali su zato morali obavljati besplatan prevoz putnika i prenos robe preko Save. Taj je privilegij obnovljen 1644. godine. Poslije 1830. počele su ovdje pristajati lađe Dunavskog parobrodarskog društva.³⁸³

Na Drini je pored mostova bilo i skela. Tako je poznato da su postojale dvije skele na Drini nedaleko od Foče. Jedna skela je bila u zapadnom dijelu varoši, upravo pod Spilama, i radila je sve do poslije okupacije. Džemidžija je naplaćivao prevoz. Priča se da je drvar s konjem davao dvije cjepanice. Druga skela je bila u Donjem polju, približno na mjestu današnjeg željezničkog mosta, a za nju se, inače, zna iz historijskih izvora.³⁸⁴

O prelazu Drine kod Srebrenice sačuvana je bilješka iz 1182. (1768/69) godine.³⁸⁵

Ova plahovita rijeka bila je inače poznata po splavarenju niz Drinu, koje se i kao turistička atrakcija održalo do najnovijeg vremena. Hidroenergetski sistemi na Drini dokrajčili su ovaj specifični način korištenja vodene komunikacije.

³⁸² Isti.

³⁸³ Isti.

³⁸⁴ A. Bejtić, Povijest i umjetnost Foče, str.

³⁸⁵ Isti.

Znamo za dvije skele na Limu. Prva je u selu Boranovićima, prema željezničkoj stanici Mioče, između Uvca i Rudog, udaljena 12 km od Priboja. Tu je prije 1758. god. postojala skela, vlasništvo vakufa pribojskog vakifa Hasan-age. Od njenog prihoda išlo je 25 groša godišnje za džamiju i mekteb. Ova skela je propala odmah poslije okupacije 1878. god. U Priboju se nalazila druga skela, vlasništvo istog vakufa, i od njena prihoda je Hasan-aga odredio 10 groša godišnje za svoje zadužbine. Skela se nalazila blizu grada na mjestu Podmehana. Bila je u vakufskim rukama do 1912, zatim ju je prisvojila opština. Skela je radila do 1922. god., kada je na ovom mjestu podignut drveni most, porušen u drugom svjetskom ratu.³⁸⁶

Na Bosni, u zeničkoj nahiji, postojala je skela u selu Pejker (koje nismo mogli pobliže odrediti). Neki hadži Mehmed iz sela Pejкера uvakufio je prihod od dvije skele na rijeci Bosni u istom selu, od čega se imalo isplaćivati imamu mjesne džamije po dvije akce dnevno preko ramazana za teraviju. Ovo je zabilježeno sredinom šabana 1195. god. (1–9. VIII 1781)³⁸⁷. Dva mjeseca kasnije imamo ferman o načinu naplate skelarine za prevoz preko Bosne u istom selu.³⁸⁸

Nizvodno od Zenice početkom ovog vijeka postojale su skele kod Žepča i kod Maglaja. O ovim skelama daje osnovne podatke jedan francuski izvještaj o Bosni iz 1810. godine.³⁸⁹

Dragocjeni su, ali najčešće veoma oskudni, podaci koje su o mostovima i drugim oblicima prelaza preko rijeka zabilježili pojedini putopisci. Na žalost, to su najčešće sasvim usputne zabilješke.

Kuripešić, koji je u doba Gazi Husrev-begovo prolazio ovim krajevima i inače nam ostavio dragocjenih podataka, ne daje skoro nikakvih podataka o mostovima. Redovno kaže da su prešli rijeku, a samo na dva mjesta govori da su prešli preko mosta: »U utorak 30. augusta (1530) pošavši iz Kamengrada putovali smo dosta dugo preko lijepe poljane, pa se onda spustismo u dolinu k vodi zvanoj Mren (po Matkoviću, mogao bi biti današnji potok Dobra u srezu sanskom.³⁹⁰ Na Klaićevoj karti to je rječica Dubrava), *predosmo preko mosta* i dođosmo do druge vode, koja se zove Sanica.« Na povratku iz Carigrada 18. januara 1531. god. išao je Kuripešić iz Brnjice, pa *prešavši na potoku Uvcu preko mosta*, došao noću u Skender-pašin odžak.³⁹¹

U sedamnaestom stoljeću tri Francuza, u nevelikom vremenskom rasponu, prolaze našim krajevima. Prvi od njih je Lefevre, koji je 1611. god. prešao rijeku Drinu na svom putu iz Tjentišta za Foču preko velikog drvenog mosta koji je duži od mletačkog Rijalta, a koji je podignut na jedan cigli svod, poduprt na oba kraja.³⁹² Kikle je, *prešavši rijeku Drinjaču preko jednog mosta* ušao u Kostijerovo polje,.... a kojih dvjesto koraka ulijeva se Drinjača u Drinu.³⁹³ Pouillet, došavši u Sarajevo, piše: »od

Mostara dovde ne bijah vidio nego malih potočića, ružnih sela, *drvenih i kamenih na pola porušenih čuprija*; ja sam volio preko svega toga letimice proći, nego li se spoticati o te tričarije«. Pouillet slično govori o mostovima i na nekim drugim mjestima u svom putopisu.³⁹⁴

Kako smo konstatirali iz konkretnih sačuvanih arhivalija, država se brinula o održavanju komunikacija, mostova i drugih komunalnih objekata. Bujrukdija hadži Halil-paše od 2. džumada I 1189 (31. VII 1775) godine, koju šalje sarajevskom kadiji, janjičar-agi, kol-čehaji i muteselimu, govori da u pojedinim mutevelija ima vakufskog novca, koji ovi nastoje prikriti. Ali je to spriječeno. Iz tih sredstava se opravljaju mostovi, kaldrme, česme i drugo.³⁹⁵ Brigu države o mostovima posebno potvrđuje aktivnost bosanskog namjesnika Mehmed-paše Kukavice, koji je, kako znamo, sagradio pet velikih mostova: na Drini u Foči i Goraždu, na Čehotini, na Limu, na Bosni u Visokom.

Izgleda da su početkom devetnaestog stoljeća, usljed teških političkih i ekonomskih prilika u zemlji, komunikacije bile posebno zanemarene. O stanju tih komunikacija nas izvještavaju mnogi, a mi ćemo se koristiti samo trojicom.

Fra Jukić, opisujući svoje putovanje po Bosni, god. 1845, kaže da je velika nezgoda putovati po ovoj zemlji, a između ostalih razloga navodi veliko blato i rijeke bez mostova. Tako priča: »Štrpci su selo od prijepoljske nahije, pašaluka mostarskog kod Uvca rijeke. Ovdje se rastavlja drum carigradski, koji u Taslidžu vodi na desno, al' je krševit, zato se više lijevo ide. *Most je voda odnijela* i mi u korabu prebrodismo je i za 1 sat stigismo u Priboj.«³⁹⁶

Kada je Mažuranić prelazio Drinjaču, od mosta koji spominje Kikle nije bilo ni traga: »Drinjača je ondje na pregazu strašno jaka, osobito kad se voda digne, onda moraju putnici čekati, dok opet opane. Kad smo mi prelazili, onda je bila konju do trbuha, pak nijedan konj nije mogao pregaziti upravo, nego je svakoga voda zanosila desetak sežanja niže. Drinjača ispod pregaza utiče u Drinu. Taj dan 25. siječnja dođosmo u Kosirevo na konak, ondje kiridžije dobiše kiriju, a ja sam opet preko Zvornika.«³⁹⁷

Evans je 1875. godine na putu iz Bosanskog Broda za Derventu *pregazio* Ukrinu. Na Usori su prešli preko drvenog mosta, a kasnije govorili da su tu istu rijeku pregazili (na drugom mjestu). Prešao je preko mosta i na putu iz Travnika za Busovaču. »Svuda preko manjih potoka prelazi su porušeni« – konstatuje na drugom mjestu. Jedan most su prešli i na putu ka Fojnici. Pored sarajevskih, konjičkog i mostarskog mosta on spominje i nekakav most na rijeci Krupi u Hercegovini: »Stanovništvo Draževa i Rasnog (negdje kod Tasovčića) prvo je ustalo na oružje u ovom dijelu Hercegovine. Ustanici su se šakupili... na mostu preko kojeg glavni put prelazi rječicu Krupu. Most je jedino sredstvo za prelaz artiljerije i svega drugog turskog snabdijevanja koje stiže na Klek... Pored svega, most je toliko trošan da smo morali sjahati i konje pažljivo prevesti preko drvenog sklopa;

³⁸⁶ Isti, Priboj na Limu, str. 36–37.

³⁸⁷ Sidžil 21, str. 37–38.

³⁸⁸ A. Bejtović, Priboj na Limu, str. 36.

³⁸⁹ H. Kapić, Jedan francuski izvještaj, Godišnjak 1952, str. 263.

³⁹⁰ Kuripešić, Putopis, str. 13.

³⁹¹ Isti, str. 50.

³⁹² Glasnik Zemaljskog muzeja XIX, str. 474.

³⁹³ Glasnik Zemaljskog muzeja XVII, str. 435.

³⁹⁴ Glasnik Zemaljskog muzeja XX, str. 53.

³⁹⁵ M. Kadić, Zbornik 9, str. 51.

³⁹⁶ F. Jukić, Putopisi, str. 98.

³⁹⁷ Mažuranić, Pogledi u Bosnu, str. 39.

čitava građevina je toliko povijena da je jedva izdržala teret jednog čovjeka i konja.³⁹⁸

Nešto prije austro-garske okupacije u našim krajevima su se pojavili i prvi mostovi sa željeznom konstrukcijom. Ovi mostovi nisu predmet našeg rada, ali pošto se općenito smatra da je čelična konstrukcija u naše krajeva prodrila sa okupacionim snagama, citiraćemo, također, Evansa: »Naglim spuštanjem ponovo smo sišli na Neretvu (poviše Jablanice), i to na mjesto gdje je grupa Turaka, pod nadzorom belgijskog inženjera, pokušavala sve moguće da dovrši gvozdeni most preko rijeke. On nam je rekao (belgijski inženjer) da je most prenesen ovamo iz Engleske, uz ogromne troškove, a ležao je i čekao na obali da se namjesti pune dvije godine.« – »Preko gvođenog mosta, drugog iz engleskog uvoza, prešli smo na lijevu obalu rijeke« (niže Jablanice).³⁹⁹

Od kolikog je životnog interesa za društvo bio – u prošlosti, kao i danas – obezbijeden prelaz preko vode, govore nam, između ostalog, nazivi brojnih naselja u našim krajevima čija je nomenklatura vezana za određene načine prelazjenja riječnog toka.

Vidjeli smo da se još 1462. godine u Isa-begovoj vakufnami spominje selo Brodac⁴⁰⁰ na mjestu današnje Bendbaše u istočnom dijelu Sarajeva. Očito se na tom mjestu »brodilo« preko rijeke Miljacke. Za isti oblik ili korijen vezano je još nekoliko naselja koja i danas postoje, a među kojima imamo Brodac Gornji i Brodac Donji, na području opštine Bijeljina, zatim mjesto Brodar kod Višegrada, Brod kod Foče i dr.

Isti korijen u obliku »brod« nalazimo u više primjera. Pored Bosanskog Broda, tog najpoznatijeg prelaza preko Save u toku nekoliko stoljeća, imamo Brod u opštini Tuzla. Spomen na jednu historijsku skelu sačuvan je u imenu poznatog arheološkog nalazišta Skelani na Drini.

Izraz »most«, pored činjenice da ga sretamo u osnovi imena glavnog grada Hercegovine i sela Mostača kod Trebinja, nalazimo u nepromijenjenom obliku kod sljedećih naziva: Alipašin Most kod Sarajeva. Arslanagića Most ili samo Most kod Trebinja, Sanski Most i Popov Most na teritoriju opštine Foča.

Izraz »čuprija« relativno se rjeđe sretne u nomenklaturi bosanskih naselja. Tako imamo lokalitet Homoljska Čuprija nedaleko od Kiseljaka i lokalitet Careva Čuprija kod Dubošnice u opštini Vareš. Sa područja Hercegovine nije nam poznato ni jedno mjesto u čijem bi nazivu naišli na ovaj izraz.

Kad smo započeli sakupljati građu za ovo djelo, imali smo osjećaj da nam nevelik broj, i to, na prvi pogled, često sličnih objekata, neće zadavati ni mnogo problema, ni otvarati dalja pitanja. Danas, privodeći posao kraju, ostaje osjećaj da još uvijek nije sve uočeno i nije interpretirano na adekvatno zadovoljavajući način.

³⁹⁸ Evans, str. 286–287.

³⁹⁹ Isić, str. 264.

⁴⁰⁰ H. Šabanović, Dvije najstarije vakufname Sarajeva, Prilozi orijentalnog instituta II, Sarajevo 1951, str. 17.

Jer, radeći na mostovima, mi smo postepeno sve više uviđali koliko je bila životno važna svaka građevina ove vrste, koliko je upravo ona predodređivala ili organski razrješavala društveno-ekonomske funkcije u naselju, ili u regionu. Radeći na knjizi, mi smo na starim mostovima proživljavali čitavu historiju ove zemlje, a njih same osjećali kao putokaze u kretanju civilizacije. Jasno je da sve to nismo uspjeli, a ni mogli pretočiti u tekst. I valjda upravo zato nam se čini da bi još mnogo toga trebalo reći.

Michel je sa svojim prijateljem Buchererom naporno putovao na bosanskim konjima od ranog jutra do kasne večeri da bi vidio most na ušću Žepe, i oduševio se uz konstataciju da »u ovakvoj divljini jedno plemenito graditeljsko djelo ostavlja dvostruko dubok utisak«. Sjećamo ga se još jednom na završetku ovog rada, sjećamo se njegove konstatacije: ako se najljepši mostovi njemačkog carstva... uporede s mostovima u Bosni i Hercegovini, dolazi se do zaključka da su ove dvije pokrajine bogatije lijepim starim mostovima od svih njemačkih oblasti zajedno uzetih.

Činjenica je da mi nemamo dovoljno razumijevanja za našu kulturnu baštinu općenito i svakodnevno olako prelazimo preko daljih gubitaka davno već prepolovljenog fonda ovog dragocjenog opštenarodnog dobra. Ako ova knjiga doprinese afirmaciji kulturnih tekovina naše uže domovine i promjeni stavova i odnosa današnjice prema prošlosti, a u težnji za potpunijom budućom stvarnošću, smatraćemo da uloženi trud nije ostao bez rezultata.

Literatura

- AJKIĆ MUHAMED, *Mostarski stari most*, Mostar, 1936.
– *Stari most simbol Mostara*, Mostar, 1955.
- AYVERDI EKREM HAKKI, *Yugoslaviya da Türk Abidelari ve vakıfları*, Ankara 1957.
- BABINGER FRANZ, *Die Brücke von Mostar*, Morgenblatt, Zagreb, LIII, br. 115. od 15. V 1938.
- BAŠAGIĆ DR SAFVET-BEG, *Bošnjaci i Hercegovci u islamskoj književnosti*, Sarajevo, 1912.
– *Znameniti Hrvati Bošnjaci i Hercegovci u turskoj carevini*, Zagreb, 1931.
- BAŠESKIJA MULA MUSTAFA, *Ljetopis u prevodu M. Mujezinovića*, Sarajevo, 1968.
- BEJTIĆ ALIJA, *Priboj na Limu pod turskom vlašću*, Sarajevo, 1945.
– *Sokolovićev most na Drini u Višegradu*, Kalendar Narodna uzdanica, god. XIII, Sarajevo, 1945. (Ima i separat).
– *Banjaluka pod turskom vlašću*, Naše starine I, 1953.
– *Spomenici osmanlijske arhitekture u Bosni i Hercegovini*, Prilozi Orijentalnog instituta u Sarajevu III–IV, 1953.
– *Bosanski namjesnik Mehmed-paša Kukavica i njegove zadužbine u Bosni*, Prilozi Orijentalnog instituta VI–VII, 1956.
– *Povijest i umjetnost Foče na Drini*, Naše starine IV, 1957.
– *Nova kasaba na Jadru*, Godišnjak društva istoričara Bosne i Hercegovine XI, 1961.
- BJELAVAC HIFZIJA, *Stari most u Mostaru u ogledalu jednog izvještaja iz XVI vijeka*, Oslobođenje.
- BLAU OTTO, *Reisen in Bosnien und der Herzegovina*, Berlin, 1877.
- BOGDANOVIĆ ZAHARIJE, *Višegradska čuprija*, Bosanska vila, Sarajevo, 1888.
- CVIJIC JOVAN, *Balkansko poluostrvo*, Beograd, 1922.
- ČELIĆ DŽEMAL, *Počitelj na Neretvi*, Naše starine VII, 1960.
- DEFTERDAREVIĆ AZIZ, *Grad Višegrad i okolica*, Sarajevo, 1934.
- DELIĆ S., *Čuprija na mostu*, Glasnik Zemaljskog muzeja III, 1891.
- DINIĆ, *Zemlje Hercega sv. Save*, Glas SKA, CLXXXII, 1940.
- DROBNJAKOVIĆ B., *Putevima naše zemlje*, Beograd, 1952.
- ĐOGO HUSEIN, *Prilozi za povijest Konjica i Gornje Hercegovine*, Novi Behar VIII, 1934.
- ĐURIĆ DR VOJISLAV, *Most na Trebišnjici*, Politika.
- EVANS ARTUR, *Kroz Bosnu i Hercegovinu u vrijeme pobune 1875*, Sarajevo, 1965.
- EVLIJA ČELEBIJA, *Putopis u prevodu Hazima Šabanovića*, Sarajevo, 1967.
- FISKOVIĆ DR CVITO, *Naši graditelji i kipari XVI i XVII stoljeća u Dubrovniku*, Zagreb, 1947.
- FRANIĆ DRAGUTIN, *S đacima kroz Bosnu i Hercegovinu*, D. Tuzla, 1901.
- GOJKOVIĆ INŽ MILAN – KATANIĆ NADEŽDA, *Grada za proučavanje starih mostova i akvadukata u Srbiji, Makedoniji i Crnoj Gori*, Beograd, 1961.
– *Jedna hipoteza o izgledu i konstrukciji mosta preko Neretve u Mostaru pre gradnje Starog mosta*, Zbornik zaštite spomenika kulture, knj. XVII, Beograd, 1966.
- GUJIĆ KASIM, *Najljepši turski mostovi u Bosni i Hercegovini*, Kalendar Gajret 1934, Sarajevo.
- HADŽIJAHIC MUHAMED, *Kozja čuprija u prošlosti*, Novi Behar IX, 1935.
- HANDŽIĆ H. MEHMED, *Sarajevo u turskoj pjesmi*, Glasnik Islamske vjerske zajednice XI, 1943, Sarajevo.
- HERMANN KOSTA, *Čuprija u Višegradu*, Glasnik Zemaljskog muzeja I, 1899.
– *Narodne pjesme Muhamedovaca*, knj. I, Sarajevo, 1888.
- HILFERDING, *Bosna, Hercegovina i Stara Srbija*, Peterburg, 1859.
- HRELJA DR KEMAL, *Zenica i njena okolina*, Istorijski prikaz, Sarajevo, 1957.
- JUKIĆ I. FRANO, *Putopisi i istorijsko-etnografski radovi*, Sarajevo, 1953.
- KADIZADE MUHAMED ENVERI, *Veziri azam Bosnali Sokollu Mehmed-paša*, Kalendar Gajret II, 1325.
- KALFA HADŽI ili ČATIB ČELEBIJA, *Spomenik SAN*, VIII, 1892.
- KAPIDŽIĆ HAMDIIJA, *Jedan francuski izvještaj o Bosni 1810*, Godišnjak Istorijskog društva Bosne i Hercegovine, Sarajevo, 1952.
- KEMURA ŠEJH SEJFUDIN, *Küprülär*, Kalendar Gajret II, Sarajevo, 1903.
– *Sarajevske džamije*, Sarajevo, 1910.
- KLAIC VJEKOSLAV, *Bosna, Podaci o zemljopisu i povijesti Bosne i Hercegovine*, Zagreb, 1878.
- KRALJEVIĆ LJILJANA, *Kozja čuprija na Miljacki*, Naše starine V, Sarajevo, 1958.
- KREŠEVLJAKOVIĆ HAMDIIJA, *Visoko*, Sarajevo, 1934.
– *Rogatica*, Novi Behar VII, 1934.
– *Kulen Vakuf*, Kalendar Narodna uzdanica, Sarajevo, 1936.
– *Džamija i vakufnama Muslihudina Čekrekčije*, Glasnik Islamske vjerske zajednice, Sarajevo, 1938.
– *Vodovodi i gradnje na vodi u starom Sarajevu*, Sarajevo, 1939.
– *Veliki vezir Rustem-paša*, Kalendar Narodna uzdanica VII, Sarajevo, 1939.
– *Vareš kao glavno središte gvozdenog obrta u Bosni i Hercegovini do 1891.*, Glasnik Zemaljskog muzeja, 1942.
– *Esnafi i obrti u Bosni i Hercegovini II*, Mostar 1463–1878, Zbornik za narodni život i običaje, knj. 35 Zagreb, 1951.
– *Banje u Bosni i Hercegovini*, Sarajevo, 1952.
– *Sarajevske dnaire*, Naše starine I, 1953.
– *Bosanski gradovi*, Naše starine I, 1953.
– *Naši bezistani*, Naše starine II, Sarajevo, 1954.
– *Hanovi i karavan-saraji u Bosni i Hercegovini*, Naučno društvo NR Bosne i Hercegovine, knj. VII, Sarajevo, 1967.
– *Sahat-kule u Bosni i Hercegovini*, Prilog za studij konzervacije, Naše starine IV, Sarajevo, 1957.
– *Mošćanica u Starom Sarajevu*, Sarajevo – Urbanistički problemi I, 1958.
– *Esnafi i obrti u starom Sarajevu*, Sarajevo, 1958.
- KREŠEVLJAKOVIĆ HAMDIIJA – KAPIDŽIĆ HAMDIIJA, *Vojno-geografski opis Bosne pred Dubički rat od 1875. godine*, Naučno društvo Bosne i Hercegovine, Sarajevo, 1957.
- KREŠEVLJAKOVIĆ HAMDIIJA – KORKUT DERVIŠ, *Travnik 1464–1878*, Travnik, 1960.
- KORKUT DERVIŠ, *Obnova natpisa na Sokolovića mostu u Višegradu*, Glasnik Zemaljskog muzeja XLI, 1929.
- KRSMANOVIĆ D. – DOLAROVIĆ H. – LANGHOF Z., *Sanacija Starog mosta u Mostaru*, Naše starine XI, 1967. str. 5.
- KUJAČIĆ MIRKO, *Konzervacija starog mosta u Mostaru – Referat na IV savjetovanju konzervatora FNRJ u Mostaru*, Naše starine VII, Sarajevo, 1960.

KUKULJEVIĆ I. SAKCINSKI, *Putopis po Bosni* 1858.
 KURIPEŠIĆ BENEDIKT, *Putopis kroz Bosnu, Srbiju, Bugarsku i Rumeliju*. Preveo s njemačkog D. Pejanović, 1950.
 LOPAŠIĆ RADOŠLAV, *Bihać i Bihaćka Krajina*, Zagreb, 1943.
 MAYER A. LEON: *Islamic Architects and Their Works*, Geneve, 1956.
 MANDIĆ DR MIHOVIL, *Arheološke crtice iz Bosne*, Starinar IV, Beograd, 1928.
 – *Postanak Sarajeva*, Narodna starina XIV, Zagreb, 1929.
 MATKOVIĆ P., *Putovanja po Balkanskom poluostrvu za srednjeg veka*, Rad knj. LXII. Zagreb, 1878.
 MAŽURANIĆ M., *Pogled u Bosnu ili kratak put učinjen 1839–1840*, Zagreb, 1842.
 MERIC REFIK MELUL, *Mimar Sinanin hayati, eseri*, Ankara, 1965.
 MICHEL ROBERT, *Mostar*, Prag, 1909.
 – *Alte Brücken in Bosnien und der Herzegovina, Fahrten in den Reichslanden*, Wien, 1912.
 MUDERIZOVIĆ RIZA, *Kronika Mule Mustafe Bašeskije*, Glasnik zemaljskog muzeja, Sarajevo 1918.
 MUFTIĆ ASIM, *Mosche und Stiftung Ferhad-paša in Banja Luka*, 1941.
 MUHIBIĆ MUSTAFA–HILMI, *Stara čuprija u Mostaru*, Glasnik Zemaljskog muzeja, 1889.
 MUJEZINOVIĆ MEHMED, *Odnova natpisa na Sokolovićevoj mostu u Višegradu*, Naše starine I, Sarajevo, 1953.
 – *Turski natpisi XVI vijeka u Bosni i Hercegovini*, Prilozi za orijentalnu filologiju, sv. VIII–XI, Sarajevo, 1959.
 – *Stari Alifakovac u Sarajevu*, Naše starine VIII, 1960.
 – *Groblja nad Kovačima u Sarajevu i pitanje njihova uređenja*, Naše starine IX, Sarajevo, 1964.
 MUJIĆ MUHAMED, *Krivi most na Radobolji u Mostaru*, Naše starine II, Sarajevo, 1954.
 MUŠIĆ OMER, *Dvije turske pjesme o Sarajevu – Husejin Čatrnja, mostarski pjesnik iz XVII vijeka*, Sarajevo, 1963.
 NAMETAK ALIJA, *Mostarski stari most*, Sarajevo, 1932.
 – *Karadozbeğ i njegovo doba*, Novi Behar VII, Sarajevo, 1933/34.
 NEIDHARDT JURAJ – ČELIĆ DŽEMAL, *Stari most u Mostaru*, Naše starine I, Sarajevo, 1953.
 NOVAKOVIĆ STOJAN, *Hadži Kalfa ili Čahih Čelebija, turski geograf XVII veka o Balkanskom poluostrvu*, spomenik SAN, XVIII, knj. 16, Beograd 1892.
 PAŠALIĆ ESAD, *Antička naselja i komunikacije u Bosni i Hercegovini*, Sarajevo, 1960.
 – *Kulturna istorija Bosne i Hercegovine od najstarijih vremena do početka turske vladavine*, Sarajevo, 1966.
 PEEZ, *Mostar und sein Kulturkreis*, Leipzig, 1891.
 – *Putopis kroz Bosnu, Srbiju, Bugarsku i Rumeliju*, u prevodu D. Pejanovića, Sarajevo, 1950.
 RADIMSKI V., *Bišće Polje kod Mostara*, Glasnik Zemaljskog muzeja III, 1891.
 REFIK AHMED, *Mimar Sinan*, Istanbul, 1931.
 – *Mimar Sinanin hayatına ve inşaatına dair Hazinci evrakta mevcut Divan hükümlerinin havidir*.
 – *Sokolović*, u prevodu s turskog M. R. Delića, Sarajevo, 1927.
 RENNER VELIKANOVIĆ, *Herceg-Bosnom uzduž i poprijeko*, Mitrocvica, 1900.
 SEINTE-MARIE, *Itinéraires en Herzegovine*, Paris, 1876.
 SKARIĆ VLADISLAV, *Postanak Sarajeva i njegov teritorijalni razvitak u XV i XVI v.*, Glasnik zemaljskog muzeja XLI/1929, sv. 2.
 SOKOLOVIĆ A. OSMAN, *U Sarajevu je prije dva stoljeća živio jedan mjernik i izumitelj prenosnog mosta*, Hrvatski dnevnik, Zagreb, 17. III 1941.
 – *Jedan dokumenat o gradnji čuprije na Drini*, Sarajevo, 1962.

STANOJEVIĆ M., *Kroz Bosnu i Hercegovinu*, Beograd, 1902.
 STANOJEVIĆ STANOJE, *Narodna enciklopedija srpsko-hrvatsko slovenačka*, Beograd, 1928.
 STIX E., *Bauwesen in Bosnien und Herzegovina*, Wien, 1887.
 – *Kroz Bosnu i Hercegovinu*, Beograd, 1902.
 STRATIMIROVIĆ ĐORĐE, *Stari most na Prači*, Glasnik Zemaljskog muzeja, 1925.
 ŠABANOVIĆ HAZIM, *Dvije najstarije vakufname u Bosni*, Prilozi Orijentalnog instituta II, Sarajevo, 1951.
 – *Postanak i razvoj Sarajeva*, Radovi Naučnog društva XIII, Sarajevo, 1960....
 ŠAMIĆ MIDHAT, *Francuski putnici u Bosni i Hercegovini na pragu XIX stoljeća i njihovi utisci o njoj*, Sarajevo, 1966.
 SCHNEIDER ARTUR, *Najstarije slike hrvatskih utvrdjenih gradova*, Hrvatsko kolo XXIV, Zagreb, 1943.
 TIHIĆ SMAIL, *Kameni most na Ilidži, »Oslobodenje« od 28. VI 1962.*
 – *Arslanagića most kod Trebinja*, Peristil 8–9, Zagreb, 1965–66.
 TRALJIĆ M. SEID, *Hadži Bešlija Mustafa*, Novi Behar VII, Sarajevo, 1933/34.
 TRUHELKA ĆIRO, *Pabirci iz jednog sidžila*, Glasnik Zemaljskog muzeja, 1918.
 – *Tursko-slovenski spomenici*, Glasnik Zemaljskog muzeja XXIII

OLD BRIDGES IN BOSNIA AND HERZEGOVINA

by: Dž. Čelić and M. Mujezinović

Water – the element of life

»Everything alive originates from water« – this great truth, turned into an academic phrase and engraved in ornate Arabic letters, may be read even today on old stone fountains. From ancient times people were bound to build their settlements near water as a necessary element of life. Besides, natural valleys were the most convenient directions for communication, whether in following everyday pursuits or during great historic migrations. In the ancient Near Eastern cultures water had a deeper, superimposed significance; it was the substance of the Garden of Eden. In our parts, through contact with Oriental culture, the cult of water was really great, particularly in the past. Life went on in the river valleys: »All towns of Bosnia are rich with running and spring water... water runs almost through each yard and one hears its murmur everywhere.« (J. Cvijić)

No matter how often people used river valleys for communications, they could not reduce their needs to the limitations of geophysical obstacles. The bridge, as a technical link between the two banks, does not only mean the intersection of human and geophysical paths, but also symbolizes the victory of the human spirit over capricious nature, and the co-operation of those who were separated by water.

The goal and the period

The purpose of this book is to depict the bridges throughout the cultural and economic history of Bosnia and Herzegovina aiming at a synthesis which might explain the place and the part these objects had in the development of society, sociopolitical relations, science and civil engineering. We have included in this book the period from the earliest times to the Austro-Hungarian occupation in 1878.

But the dominant part of the book deals with the Turkish period, because almost nothing has remained from earlier times. The year 1878 brought not only a change in the ruling power but also the beginning of the new Western-European engineering spirit, new materials and constructions. Although the building of the first steel bridges in Bosnia and Herzegovina began 10 years before the Occupation, those constructions are not included in this book for they do not belong to the continuing tradition of that period. On the other hand, it has been necessary to mention at least some constructions from the first decade after the Occupation which were built in the traditional way.

Materials

Wood and stone are the main materials used in constructing older bridges. Bosnia is rich in wood and Herzegovina is a mainly rocky land. Therefore, the bridges in Herzegovina were mainly built of stone and in Bosnia wooden constructions were mostly used. The formal features sprang from the nature of the materials used: the *stereotomic* shape of the archways

and vaults built in stone, and the typically tectonic continuous beams over wooden pillars, as a constructive system of wooden bridge building.

But not a single old wooden bridge has been preserved, although their number must have been great. Certain stone bridges were also ruined, and only about 40 which now remain witness the important part that material culture played in past centuries.

The periods of building

The oldest bridges in Bosnia and Herzegovina were built in the Roman period. The archaeological remains are preserved in several places, as well as inscriptions about the building of bridges. Till the end of the Second World War the Roman bridge in Kosor, not far from Mostar, was completely preserved. It was undermined in 1945 and only subconstructions and an archway beside the bank remain.

The numerous small bridges of indeterminate age, which were called »Greek«, were also built in the Roman period or in the Middle Ages.

It can be asserted that the greater number of Turkish bridges were built almost always on the same places as the earlier Roman or medieval bridges. We are led to this conclusion in particular owing to the existence of old roads and the position of the settlements which were connected with those roads. The bridges in Mostar, Konjic, Čapljina, Klepci, Stolac, Plandište, Ilidža, Donji Vakuf etc. were, no doubt, built near old Roman bridges if not on their foundations.

There is not a single bridge for which a medieval date may be asserted. Information from the XVth century speaks about the bridge on the Neretva in Mostar, and some later sources about the building of the bridge across the same river near Počitelj. It is only a guess, unsupported by sufficient evidence, that some smaller bridges belong to this period, like the »Greek« bridge in Kozešina, not far from Ustikolina.

With the arrival of the Turks began the period of intensive bridge-building. As the bridges were strategic objects they were built in the name of the Sultan, Grand Viziers or Bosnian deputies. Most XVIth century bridges in Bosnia and Herzegovina are connected with the names of Sultan Sulejman the Magnificent, his Grand Viziers Rusten-Pasha the Croat and Mehmed-Pasha Sokolović, and also with the names of their relatives and close collaborators.

Several rich citizens, merchants and craftsmen, private citizens and small land-owners were also building or restoring bridges, mostly of local significance. Some women also invested their money in building or restoring bridges.

Characteristic forms

The basic form of the stone bridge-building is a vault – one vault between the two banks or a chain of vaults which rhythmically bind two opposite banks. The choice of the basic concept of construction depends on the given natural conditions. One vault is a logical solution if the span is small, if the river is deep and the stream strong, if the banks are high and their structure strong enough to support the archway construction. If the foundation in the river bed is not convenient, then one vault was sometimes used even for such spans which elsewhere would be bridges by several vaults. On the other hand, the chain of vaults is a logical solution if the river is shallow and wide, if rocky outcrops under water provide suitable foundations, if the banks are low and not strong enough to support the exigencies of bridge construction.

The Old bridge and the Twisted bridge in Mostar, the bridge in Klepci, near Čapljina, the bridge on Duman in Livno, the Goat's bridge in Sarajevo and the bridge at the mouth of the river Žepa are characteristic one vault constructions. Among the most important bridges with several vaults are: the bridge of Mehmed-Pasha Sokolović in Višegrad. Arslanagić's bridge in Trebinje, the Old bridge in Konjic, the bridge in Plandište near Blažuj, two old bridges in Sarajevo, three bridges in Stolac, the bridge on the river Buna etc.

The architectonic and structural elements of the bridge achieved a certain standard over a period of time. The foundations were built on solid rock or on wooden grids. The pillars a period of time. The foundations were built on solid rock or on wooden grids. The pillars were made of limestone with sharp triangular ends facing upstream and with polygonal ends facing downstream. The vaults of the bridge were often made of stone, with a semicircular, or more rarely ruptured or segmented arch; in larger or more solid constructions the stone blocks in the arches are bound by iron claps and filled by the pouring in of molten lead. The front walls determine the level of the bridge which, as a rule, is divided in the middle. The parapet is mostly made of vertical stone slabs. The bead-mouldings represent details of fine plastic and can be seen mainly on those bridges with greater architectonic pretensions, together with portals for inscriptions and benches for rest.

Very little is known about the construction of wooden bridges. They were mostly built on sticks or sometimes they were pontoon bridges. There is a water-colour painting from the end of the last century representing the old wooden bridge on the river Prača – the construction that we see here (see figure, pages 43, 44) was also used for large spans, among others for: the old bridge of Sulejman the Magnificent over the Drina in Foča; this is described by Evlija Čelebija, a famous travel writer, who called that construction »old school« even in the XVIIth century. Sometimes wooden bridges were roofed over for all their length.

Builders

The names of the founders and renovators of bridges are mainly known either from inscriptions on the bridges or from other sources. The builders, on the other hand, remain anonymous. However, it can be guessed that only the greatest and most important bridges were built by educated Turkish builder of all time, Kodža Sinan, built the bridge of Mehmed-Pasha Sokolović in Višegrad, and his disciple Hajrudin the Old bridge in Mostar. It is obvious that native builders built a great part of these objects, and from the XVIIIth century we can read some names, among others those of Risto, Jovan, Mehmed aga, the stone mason Ahmed, Grga, Trifko and others. There is also the legendary Rade whom legend attaches to a great number of buildings (among others Skadar on the Bojana, and the bridges in Višegrad and Mostar) and whose name can be read in sources from the first half of the XVIIIth century and in connection with some restorations on bridges in the surroundings of Sarajevo.

The bridges on the Bosna and its tributaries

The second part of the book consists of historical and technical data given separately for each old bridge. All bridges are mentioned systematically according to the rivers and their tributaries.

Old bridges on the river Bosna existed at Plandište near Blažuj, at Reljevo, Kakanj, Visoko and Zenica. The only stone bridge which has been preserved is in Plandište and was built in the second half of the XVIIIth century.

On the river Miljacka, a tributary of the river Bosna, Sarajevo, the capital of the Republic of Bosnia and Herzegovina, was built. The bridges on this river that have been preserved are: the Goat's Bridge east of the town, then Šeher-Čehajina and Latinski in the town itself. All three bridges were built in the XVIth century, but after floods and the devastations of war they were reconstructed in the XVIIIth century. The old Emperor's Bridge, founded in the XVth century was demolished a long time ago, as was the Ali-pasha bridge built in the XVIth century on Roman foundations and reconstructed through the XVIIIth and XIXth centuries. All the wooden bridges over the Miljacka (at Bendbaša, towards Dugi sokak, Hadži Bešlijin, Hadži Nuhana Bičakčića, Čumurija bridge, Čobanija bridge, Čirišana bridge) disappeared long ago, as did all bridges on brooks that are tributaries of the river Miljacka.

There were also important bridges on other tributaries of the river Bosna. The bridge of Rusten-pasha the Croat was built in the XVIth century over the Željeznica near Ilidža on 15 arches. Parts of this bridge are under the road, on the left bank not far from present bridge over the Željeznica. A one-arched stone bridge of unknown age has been preserved over the Stavnja at Vareš. The old bridges over the Zujevina, Fojnica and Kreševčica have not been preserved, the only exception being a small bridge at Vranc near Kreševo, which was built in a rustic style, at an indeterminate period. The bridges over the river Lašva that have been preserved are the Čaršija bridge in Travnik, built at the end of the XVIth century, and the bridge spanning the Hendek, in front of Travnik fortress.

The bridges over the Una and Sana

The river Una has traversed by important communication roads since Roman times. Because of the importance of the bridge the once-fortified town of Kulen Vakuf was also called Džisri Kebir, i.e. the Great bridge. There were 4 bridges in Bihać in the XVIIIth century. In Bosanska Krupa the bridge over the Una was mentioned at the beginning of the XVIth century and Ferhad-pasha Sokolović built first bridge in Bosanski Novi in 1577. Bosanska Kostajnica was already an important town in the XVIIth century, but the first information about the bridge in this town only dates from the beginning of the XIXth century.

Over the Sana, as tributary of the Una, there were bridges near Ključ, Prijedor and, not far from the mouth, near Blagaj on the Sana. The bridge over the Sana near the village Tomine had a special strategic significance; it is mentioned in Turkish documents as Džisri-Sana, that is to say the Sana bridge. All old bridges over the Una, Sana and their tributaries were wooden and we only know about them through written documents. The only bridge preserved in this part of the country is in the town Stari Majdan, on the river Majdan, a tributary of the river Sana. There is no historical information about this bridge and some authors think that it may originate in the Middle Ages.

The bridges on Vrbas and its tributaries

Three towns developed on the river Vrbas: Donji Vakuf, Jajce and Banjaluka. In the XVIth century a bridge was built in the name of Sultan Sulejman at Donji Vakuf of which only one vault remains. Three bridges existed in Jajce in the XVIIIth century: a stone and a wooden one over the Vrbas and a wooden one over the Pliva – not one remains. In Banjaluka Sofi Mehmed-Pasha built the bridge over the Vrbas in the second half of the XVIth century, while a few years later Ferhad-Pasha Sokolović built another bridge over the Vrbas and a bridge over the Crkvin. Šemse-kaduna, wife of Sinanbeg Boljanić built a third one and Hadži Mustafa Pasha a fourth one over the Vrbas at this town. But only the bank pillars of Ferhadpasha's bridge remain.

The bridges over the Drina and its tributaries

The Drina was traversed by numerous communication roads which connected Bosnia with Serbia and further with the centre of the Turkish empire. In the XVIth century a large wooden bridge in the name of Sultan Sulejman was built in Foča and another over the Čehotina, a tributary of the Drina. These bridges were restored in the XVIIIth century by Mehmed-pasha Kukavica, the Vizier of Bosnia. In Ustikolina, where, according to unsubstantiated traditions, the oldest mosque in Bosnia was built, »an earlier wooden bridge« existed over the river Drina according to Evlija Čelebija. In Goražde, in 1568, Kara Mustafa-pasha Sokolović, the Vizier from Budim, built a bridge over this fast-flowing river, which was later restored by the Bosnian deputies Kabakulak Ibrahim-Pasha and Kukavica Mehmed-Pasha. All these bridges disappeared long ago. One of the greatest and most beautiful bridges in Bosnia and Herzegovina was built at Višegrad over the river Drina, the bridge of the Grand Vizier Mehmed Pasha Sokolović, who was born in this part of the country. It was built by the greatest bridge-builder of Islam, Kodža Sinan, between 1571 and 1577, and it was built for the greatest statesman of Turkey. The bridge survived the greatest floods but was twice a victim of war. The parts destroyed were faithfully reconstructed. The bridge has 11 arches, it is about 180 meters long and travellers and artists have admired it for 400 years. Of the bridges on the tributaries of the river Drina only one preserved is the so called »Greek« bridge in Kožetina, a rustic building with one vault. It is supposed that it originated in the Middle Ages. Of the 5 vaults of the stone bridge over the Bistrica at Ocrkavlje 3 are preserved. There are 2 bridges over the Žepa, a rustic one with 3 vaults near the spring and another wonderful building of a great workman in charming scenery near the mouth of the river. But because of the building of a hydroaccumulating electric power station in Bajina Bašta this masterpiece had to be carried 5 km up river, to prevent its permanent loss. On the tributaries of the river Lim there preserved a small bridge in Staro Rudo, locally called »Banjska bridge«, and a small bridge on the road from Potmuša to Dolovi, which is said to have been built by Mehmed Pasha Sokolović.

The bridges over the Prača and Jadar (in Nova Kasaba and under Kušlat, the latter being of stone) are not preserved; nor are the bridges of Sinan beg Boljanić over the Janjina. The stone bridge of 5 vaults over Lim in Rudo was also destroyed and during the Second World War 2 stone bridges in Rogatica disappeared.

The bridges in Herzegovina

A relatively greater number of bridges is preserved in Herzegovina, mainly built of stone. From the wonderful bridge on the Neretva in Konjic, only pillars remained after the Second World War. The old bridge in Mostar, the work of Hajrudin in 1566 is the greatest and the best preserved building of this kind in our Republic. The daring construction of the span, almost 30 meters wide, and its beautiful shape and proportions have excited those who have seen it, through the centuries. The other old bridges over the Neretva (in Glavatičevo, near Jasenica and Počitelj) are not preserved. Of the numerous bridges over the Radobolja only the »Twisted Bridge« of the XVIth century is preserved (which is very similar to the Mostar bridge, but smaller) and also the Čatića bridge in Ilići.

Over the Buna in Blagaj Karadžobeg's 5-arched bridge of the XVIth century which was destroyed during the war has been newly restored. Only one vault of the Lihina bridge in the same place has been preserved; it has been incorporated in the new construction. And of the Roman bridge in Kosor only a few traces remained, while of the Daniel-Pasha's bridge in the village of Buna, which had 14 vaults, there is no trace today. All the old bridges on the

tributaries of the river Buna were also destroyed. Over the Bregava at Stolac 3 bridges and 4 small bridges are preserved. There is no historical information about these bridges and in their structure they prove the skill of local builders. Over the same river at Klepci, not far from its mouth, there is one of the oldest and structurally most remarkable bridges – the bridge of the Herzegovinian Sandžak Mustafa beg, dating from 1517. Karadžobeg's small bridge at Potoci near Mostar, the elegant vault of the bridge over the Grabovica on the road from Mostar to Jablanica, 2 old bridges over the Dunjac near Žitomislići, the bridge over the Ugrovača under the monastery on Široki Brijeg and similar existing and vanished small bridges throughout Herzegovina tell of the old craft of builders in whose families the tradition passed from father to son and almost without any influence of style from East or West.

Several old bridges remain over Herzegovinian rivers which disappear into subterranean passages of the chalk formation. Beside the rustic ancient forms of the small bridge in Bodežani, Ljubomir or Mostaći there are also 4 larger old bridges over the Durran in Livno, founded probably in the XVIIIth century under the influence of workmen from Dalmatia; a bridge with one large and one small vault over the Šuica, probably from the XVIIIth century a bridge of 5 vaults over the Zalomci near Nevesinje, and a bridge called »Ovčji Brc« of 3 vaults, of undefined origin. The most important in this group is Arslanagić's bridge near Trebinje from the early seventies of the XVIth century, also by Mehmed Pasha Sokolović; it is masterpiece of its kind, noted for being composed of 2 large and 2 small vaults, similar to well-known »Al-Kantara« bridge in Spain. It would have lain on the bottom of an accumulating lake of an electrical power station in Trebinje had it not been taken apart; it is supposed that it will be rebuilt on a new location near Trebinje. We have tried in this work to fill the gap that was felt in our knowledge of the cultural and economic history of our country. The book gives a picture of the situation in the Turkish period, since nothing survives from older ages and the Austro-Hungarian occupation brings a new, engineering spirit in the construction of the bridges breaking the continuity in the development of traditional forms.

Prevod: Zdenka Pregelj

INDEX

- Abdulah-paša 139
 Ad Drinum 13
 Ahmed Hasib, Sarajevski kadija 106
 Ahmed, sin Oručev 131
 Ahmed, taščija 119
 Ajas-beg (paša) 80, 81, 101
 Ajas-pašina (begova) ćuprija 27, 81, 126, 244
 Ajas-pašina džamija 125, 131
 Ajkić Muhamed 65
 Aladža džamija 170, 171, 172
 Ali Ajni-beg 118
 Ali-beg 207, 245
 Ali-Fakih 112
 Alifakovac 87, 91, 94, 101, 107, 109, 110, 113, 120
 Alija Hafizadić, v. Hafizadić Alija
 Ali-paša Dagistanlija 28, 126
 Ali-paša (Gazi) 76, 125, 133, 135
 Ali-paša Rizvanbegović 263, 288
 Ali-pašin Most 27, 38, 61, 62, 85, 93, 101, 125, 126, 127, 316
 Ali-pašina džamija 108, 110
 Ali-Ufak, v. Ali-Fakih
 Amina, kći Ahmeda 29, 112
 Ana Anžuska 300
 Aquae S 14, 75, 125, 137
 Arslan-aga 244
 Arslanagića Most 15, 24, 25, 27, 28, 31, 33, 46, 70, 90, 95, 177, 178, 219, 274, 294, 297, 298, 299, 302, 304, 316
 Arslan Mehmed-paša 127
 Atija hanuma Hadžimusić 29, 112
 Atmejdan 122, 131, 135
 Austrijanci 165, 184, 188
 Austrougarska 7, 47, 184, 244
 Avarska država 18

 Babina pl. 84
 Bačevići 14
 Bardar 69

 Bajezidagić Derviš-beg 233, 242
 Bakrbabina džamija 131
 Bali-beg Malkoč 135
 Balibegovica 135
 Bali, sin Mehmeda, vakif 220, 222
 Balkan 73, 85, 169, 297, 302
 Banjalučka kotlina 159
 Banjaluka 10, 15, 25, 26, 27, 29, 48, 49, 50, 60, 69, 118, 159, 163, 165, 166, 173
 Baščaršija 81
 Banjska ćuprija 210
 Barevo selo 162
 Bašagić dr Safvet 104, 105, 176, 233
 Baš-džamija u Donjem Vakufu 161
 Bašeskija Mula Mustafa 60, 91, 92, 93, 105, 106, 107, 112, 121, 126, 129, 130, 134, 136, 139, 142
 Beč 188
 Begić hadži Mustafa-aga 94
 Begovina 270
 Begova džamija 37
 Bejtić Alija 82, 90, 132, 163, 165, 166, 170, 171, 184, 190, 208, 209, 211, 214, 313, 314
 Belfe Kadira, kći Ali-bega Velagića 29, 256
 Bendbaša 85, 98, 111, 112, 129, 316
 Beograd 177, 208
 Bešlija hadži Mustafa 106, 107, 108, 130, 142
 Bihać 15, 27, 47, 151, 152, 165
 Bihaćka dolina 151
 Bijeljina 184, 316
 Bijelo Polje 13, 169
 Bila 73
 Bileća 219, 300
 Biokovo 60
 Bioski put 102
 Bistrica, pr. Drine 70, 169, 196
 Bistrica (Duman) 70, 220, 308, 309, 310
 Bistrički potok 135
 Bistrik 47, 88, 102, 118, 122
 Bizantija 18, 23

- Bjelavac Hivzija 58
 Blagaj k. Mostara 18, 25, 70, 219, 228, 244, 254, 255, 256, 259, 260, 263, 264
 Blagaj na Sani 48, 155, 156
 Blau Otto 188
 Blazuda 75
 Blažuj 25, 27, 47, 74, 75, 78, 126, 209
 Bobovac 18
 Bodežani 30
 Bogdanović P. 59
 Bogdanović Z. 63
 Bogojevo selo 298
 Bojana 62
 Boljanić Sinan-beg 25, 56, 165, 177, 209
 Bonetti 86
 Borač 197
 Boračko jezero 219
 Boranovići selo 314
 Borje 69, 74
 Bosanska država 23, 29, 78, 308
 Bosanska Dubica 48, 151
 Bosanska Gradiška 13, 15
 Bosanska Krupa 151, 153
 Bosanska Kostajnica 27, 151, 153
 Bosanski Brod 15, 215
 Bosanski Novi 25, 27, 151, 153, 155, 299
 Bosanski Šamac 73, 74
 Bosna i Hercegovina 5, 6, 7, 11, 12, 18, 22, 23, 24, 27, 28, 29, 32, 37, 38, 45, 47, 49, 60, 63, 67, 74, 75, 137, 141, 144, 172, 177, 186, 188, 224, 234, 235, 313, 317
 »Bosna« čas. 8, 78
 Bosna pokr. 87, 125, 126, 137, 138, 139, 143, 151, 152, 159, 163, 172, 219, 243, 247, 308, 314, 315
 Bosna rij. 83, 84, 126, 137, 147, 175, 179, 213, 215, 258
 Božić 47, 79, 84, 86, 141, 144, 147, 152, 153, 156, 159, 162, 166, 215, 284, 289
 Božitko Bogdanović 59
 Brčko 313
 Bregava 6, 14, 27, 70, 219, 268, 271, 273, 275, 278, 279, 284
 Briga hadži Abdulah, trgovac 118, 119, 120
 Brgat 49
 Brodac u Sarajevu 27, 85, 98, 109, 316
 Brodac Gor. k. Bijeljine 316
 Brodar 316
 Brodac k. Foče 69, 169, 316
 Brusa 55, 139
 Bucherer 31, 252, 253
 Budim 297
 Bugojno 13
 Buna 9, 14, 16, 28, 70, 219, 228, 244, 247, 255, 257, 261, 263, 266, 284
 Burek Abdulah (Nazari) 120
 Busovača 47, 74, 142, 147, 316
 Buško Blato 14
 Butmir 137
 Buyuk Cekmece 189, 208
 Careva ćuprija k. Duboštrice 317
 Careva ćuprija u Sarajevu 25, 36, 43, 45, 86, 101, 102, 103, 104, 105, 106, 107, 108, 109, 110, 112, 116, 118, 119, 121, 122, 126, 130, 132, 134, 135, 142
 Careva džamija u Banjaluci 163
 Careva džamija u Sarajevu 99, 100, 102, 103
 Carigrad 25, 27, 55, 57, 59, 74, 85, 87, 88, 138, 139, 170, 176, 177, 178, 208, 223, 297, 299, 314
 Carigradski drum (džada) 26, 297
 Castrum Novum 153
 Cetina 73, 159
 Crkvina rijeka 69, 166
 Crna Gora 289
 Crna Rijeka 69
 Crničko polje 220
 Crni Drim 53
 Crnogorci 301
 Crno more 69
 Cvijić Jovan 5
 Cvjetko Markov 182
 Čadavica 47, 48
 Čajo Mula Omer 60
 Čakalović (?) hadži Ibrahim 112
 Čapljina 13, 14, 139, 268, 272, 274
 Čaršijski most u Travniku 145
 Čehotina 13, 15, 26, 169, 170, 171, 172, 183, 315
 Čekrekči hadži Mustafa Muslihudin 28
 Čekrekčijina džamija 91, 135
 Čelebići 13, 15
 Čelebi Pazar, v. Rogatica
 Čelić Dž. 228, 248
 Čemernica 69
 Čemerno 15, 70, 219
 Čoban Hasan mahala 131
 Čoban Hasan Vojvoda 28, 132
 Čobanija 101, 131, 132
 Čohadžić Mehmed-Džudi 84, 107, 139
 Čokadži hadži Sulejman 122, 135
 Ćatića ćuprija 252, 253
 Čejvan Kethoda 28, 249
 Čejvan-ćehajina džamija 55, 236
 Čelovina 196
 Ćirišana ćuprija 28, 127, 133, 134
 Ćumurija ćuprija 101, 131
 Ćuprija u Begovini 270, 275, 276
 Ćuprija u Stocu 25, 43, 45, 270, 271, 272, 275
 Ćupričić Ahmed-paša 224
 Dabarsko polje 220
 Dabiša kralj 78
 Dagistanli Ali-paša, v. Ali-paša Dagistanlija
 Dalmacija 13, 25, 152, 308
 Danijel-paša 29
 Danijel-pašin most 46, 263
 Darul-hendese 37, 91
 Daut-beg 193
 Davud-paša 28, 83
 Delalića ćuprija 135
 Delić Stevan 301, 306
 Deligrad 194
 Delminium 13
 Deruni 164
 Derzibašina mahala 144
 Derventa 49, 69, 215, 313, 315
 Difren Filip Kanej, v. Kanej F. D.
 Dinić dr M. 297
 Divić 13, 16
 Doboj 49, 73, 74, 147
 Dobrićevo 15, 297, 306
 Dolarević H. 245
 Domanovići 272
 Domavija 13, 26
 Donja čaršija u Foči 172
 Donja ćuprija u Rogatici 212, 213
 Donje polje 171
 Donji Tabaci 134
 Donji Vakuf 13, 24, 27, 69, 159, 160
 Drava 50
 Dražindol 307
 Drežnica 70
 Drina 7, 13, 16, 19, 21, 24, 26, 27, 47, 49, 51, 62, 63, 64, 65, 69, 70, 74, 81, 85, 87, 90, 166, 169, 170, 171, 172, 173, 175, 177, 178, 179, 184, 190, 200, 202, 203, 205, 208, 209, 215, 224, 297, 313, 314, 315, 316
 Drinjača 169, 209, 315
 Dragić Petar 131
 Drozgometva 125
 Drvar 16
 Drvarska dolina 151
 Drvenija (Hadži Bešlija) ćuprija 130
 Drvenija ćuprija prema Dugom Sokaku u Sarajevu 129
 Drvenija na Bendbaši 129
 Drveni mostovi u Sarajevu 129
 Dubica 118
 Dubrovačka Republika-29
 Dubrovčani 56, 248, 301
 Dubrovnik 19, 20, 23, 24, 170, 172, 229, 235, 248, 268, 278, 297, 298
 Duman, v. Bistrica
 Dunajac 286
 Duplicij Šeper 171
 Duvanjsko polje 70, 220, 311
 Duvno 13, 26
 Đogo H. 260
 Đumišića medresa 129, 139
 Đurić V. 297, 301, 302
 Džino hadži Mehmed-aga 129
 Džistri-atik ili Stara ćuprija, v. Careva ćuprija u Sarajevu
 Džisri kebir - Veliki most 151
 Džisri Sana - Sanski Most 27, 155
 Elči Ibrahim-paša 145, 146
 Emalic 160
 Esme sultanija 27, 29, 162
 Eugen Savojski 84, 93
 Evans Artur 74, 86, 147, 148, 215, 221, 234, 235, 284, 315
 Evlija Čelebija 19, 49, 50, 51, 52, 53, 58, 60, 86, 103, 105, 106, 109, 112, 153, 160, 161, 162, 165, 166, 170, 171, 172, 181, 182, 183, 187, 195, 198, 208, 209, 211, 212, 222, 224, 229, 230, 231, 232, 234, 242, 246, 255, 263, 268, 295, 308
 Evropa 23, 24, 234, 242
 Fatih, v. Mehmed el-Fatih
 Ferhad-paša (beg) Sokolović, v. Sokolović
 Ferhad-paša
 Fejzulah, bajraktar 108
 Fejzulah, mutevelija 139
 Fermentlich 129
 Fiala 290
 Fisković dr Cvito 58
 Foča (Hoča) 21, 26, 49, 51, 70, 82, 166, 169, 170, 171, 172, 173, 183, 184, 313, 314, 316
 Fočanski most 170
 Fojnica 74, 78, 80, 83, 142, 278, 315

Fojnička ćuprija 48
 Fra Jukić 69, 143, 155, 162, 187, 194, 234, 263, 278, 284, 315
 Franačka mahala 131
 Franačko carstvo 18
 Franci 107
 Franić D. 65, 84, 86, 233, 235
 Franjo Ferdinand 121, 124
 Frenklik kupru 121
 Frković M. 185

Gacko 13, 15, 26
 Gardner, v. Vilkinson G.
 Gatačko polje 220
 Gavriilo Princip 121, 122
 Gazi Husrev-beg 55, 59, 66, 101, 103, 110, 209, 314
 Gazi Sinan-beg Boljanić, v. Boljanić S.
 Geiger 151
 Georgiceo A. Splićanin 86, 165, 166
 Gerr., slikar 198, 199
 Glavatićevo 70, 219, 220
 Gojković-Katanić 53
 Gojković M. 230
 Glöhisar 50, 162
 Golubinja 49, 84
 Goražde 20, 25, 49, 54, 69, 70, 82, 87, 169, 172, 173, 198, 314
 Gornji Malovan 13
 Gornji Šeher 163, 164, 165
 Gostića 74
 Grab 243
 Grabovica 39, 70, 219, 285
 Gračanica 74
 Gradačac 215
 Gradiška 61
 Gradojevići 13, 15
 Grbo hadži Mehmed 28, 127, 123
 Grgo, taščija 119
 Gromiljak 142
 Grčki most u Gradojevićima 15
 Grčki most u Kožetini 20, 21, 173
 Grudsko vrilo 290
 Gujić K. 222, 224, 229, 230

Hadi, v. Nihadi
 Hadrijan 234
 Hadž. Abdul Fetah, sarajevski kadija 127
 Hadži Alija, gvožđar 128
 Hadži Alija, sin Musa-age 278
 Hadži Bali 28, 212, 220, 222

Hadži Bećo 105
 Hadžibektašević hadži Osman 91
 Hadži Beširev han 60
 Hadži Bešlija 28, 131, 143
 Hadži Bešlija ćuprija k. Kiseljaka 27, 142
 Hadži Halil-paša, valija 314
 Hadži Hasan 28, 131
 Hadži Hasanova ćuprija 107
 Hadži Husejin, ćehaja 112
 Hadži Husejinov most, v. Careva ćuprija u Sarajevu

Hadži Ibrahim Nedžar 60
 Hadži Ibrahim, ćehaja bos. valije 82
 Hadži Kalfa (Katib Čelebija) 64, 229, 230, 233, 236, 249
 Hadži Mahmut, sin Ali-bega 80
 Hadži Mehmed Grbo, v. Grbo h. M.
 Hadži Mehmed, vakif 314
 Hadži Memija 84
 Hadži Mustafa-paša, banjalučki kapetan 165
 Hadži Mustafa-pašin most u Novoseliji 165, 166

Hadži Nuhan Bičakčić 130, 131
 Hadžirustemagić Mustafa 131
 Hadžizukić Ahmed-aga 260
 Hafizadić Alija 28, 111, 112, 117
 Hajrudin, mimar, v. Mimar Hajrudin
 Halać Davud mahala 80
 Halebinovka 19, 64, 229, 243, 244
 Hammer 12
 Handžić hadži Mehmed 5, 104, 105, 133
 Hasan-aga, vakif 119, 313
 Hasan, bajraktar 119
 Hasan-beg Defterdar 28, 160, 161
 Hasan-pašina džamija, v. Aladža
 Hasandedić H. 111
 Hasečić Ahmed-aga, gvožđar 128
 Hasečić Alaga 223, 224, 260
 Hatidža, kći Mehmed-Emina 28, 135
 Hercegovina 10, 19, 35, 48, 57, 69, 70, 93, 106, 139, 170, 219, 220, 223, 228, 229, 231, 250, 259, 262, 272, 280, 285, 288, 294, 302, 307, 308

Herceg Stjepan 19, 23, 228, 248, 255
 Herceguša kula 243
 Herman Kosta 63, 183, 188
 Hilferding A. 234
 Hiseta 100, 132, 133
 Hodbina 267
 Hodidjed 88, 98
 Homoljska ćuprija 143, 316

Hrvat Rustem-paša, v. Rustem p.
 Hrvatska 153
 Hrvoje Vukčić 308
 Hulki, pjesnik 108, 233
 Hum 69, 169
 Humac 14, 290
 Huršid Ahmed-paša, bosan. valija 194, 195
 Husami 233, 243
 Husamudin-paša, bosan. valija 91
 Husejin-aga Haračić 28, 103
 Husejin-beg Ferhadpašić 164
 Husejin-paša 59
 Hušui 104, 105

Ibrahim Rešid, ćehaja bosan. vezira 193
 Igman 73
 Ilidža 14, 24, 55, 73, 74, 75, 125, 137, 138
 Ilijić Cvetko, zidar 303
 Iliri (Desitijati) 73, 85, 151
 Ilirik 13
 Isa-beg Ishaković 25, 98, 100, 102, 315
 Isa-begova ćuprija, v. Careva ćuprija
 Isević Mehmed-Emin 120
 Ismail Hakija, višegradski kajmekam 183
 Ivan Kudrag 131
 Ivan planina 13

Jablanica 8, 219, 280, 315
 Jabuka 70, 219
 Jadar 169, 208, 209
 Jadran 13, 27
 Jadransko more 26, 70, 219
 Jahši Alajbeg 209
 Jajce 18, 26, 27, 28, 48, 69, 159, 161, 248
 Jakobović Tomo, zidar 303
 Jala, rijeka 313
 Janja 70, 169
 Janjina 70, 169, 209
 Jarčedoli 88, 90
 Jasenica 14, 16, 70, 219, 247, 289
 Jasenovac 69, 151
 Jašarbegovići 275
 Jezero (k. Jajca) 48
 Jovan, krečar 119
 Jukić, fra v. Fra Jukić
 Junus-čauševa džamija 223
 Jusuf, vezir 204

Kabakulak Ibrahim-paša 28, 172, 173
 Kadić M. 79, 84, 103, 104, 105, 107, 108, 112, 120, 121, 126, 128, 138, 164, 165, 208, 227, 232, 233, 315

Kadija Numan efendija 113
 Kakanj 27
 Kalin hadži Alijina mahala 112, 131
 Kalinovik 15
 Kamengrad 314
 Kameni most na Bunici 267
 Kameni most na Jadru k. Kušlata 169
 Kameni most u Buni 31, 263
 Kameni most u Ljubiji 156
 Kameni most u N. Kasabi 168
 Kameniti han 62
 Kanarska ćuprija u Rogatici 212, 213
 Kanej Filip Difren 170, 298, 302
 Kapetanović Mehmed-beg Ljubušak 62
 Kapidžić H. 84, 166, 315
 Karaburna 171
 Karađordev ustanak 193
 Karađoz-beg 25, 28, 47, 55, 221, 222, 231, 236, 254, 255, 256, 258, 259, 260, 263
 Karađozbegova džamija u Potocima 253
 Karađozbegova ćuprija u Blagaju 28, 256
 Karađozbegova ćuprija u Potocima 179
 Kara Šudža 28, 83
 Kara Šudžaov most u Zenici 83
 Karaula 48, 74
 Kasum Katib mahala 78
 Kašičare 20
 Katarin Zeno 75, 76, 87, 90, 159, 160, 211
 Katib Čelebija, v. Hadži Kalfa
 Kaunička ćuprija 143, 147
 Kečedži Sinanova džamija 88
 Kellmer Joh. 151
 Kemura Sejfudin 61, 81, 88, 103, 107, 108, 112, 130, 131, 132
 Kikle 86, 208, 316
 Kiseljak 26, 48, 74, 142, 317
 Klaić V. 70, 73, 86, 169, 220, 311, 313
 Klakar 13, 15
 Klek 315
 Klepci 13, 14, 15, 70, 95, 280, 281, 282, 283
 Klinčiči 142
 Ključ 18, 48, 155
 Kočeva 84
 Kodža Mimar Sinan, v. Mimar Sinan
 Kolakovići 260
 Konatarska ćuprija 146
 Konavle 300
 Konstantin Porfirogenit 73
 Konjic 9, 13, 14, 15, 25, 28, 34, 70, 219, 220, 221, 223, 224, 227, 237, 244, 259, 280

Konjička čuprija 27, 28, 38, 46, 86, 187, 220, 221, 222, 223, 224, 225, 227, 244, 259, 260
 Kosače 217
 Kosijerevo 298, 314, 315
 Kosor 228, 244
 Kosorska čuprija 14, 16, 261, 262, 264, 267
 Kostajnica 124
 Kostareva (most) 195
 Koševo 86, 100, 132, 135
 Kotorac 21
 Kotorско 49
 Kovači 68
 Kozarac 49, 156
 Kozja čuprija 26, 31, 38, 39, 40, 44, 85, 86, 87, 88, 90, 91, 92, 93, 94, 95, 96, 101, 125, 178, 203, 238, 274
 Kožetina 173, 197
 Kračule mahala 92
 Kraljeva Sutjeska 17
 Kraljević Lj. 91, 94
 Kralj Tvrtko II Tvrtković 144
 Kreševčica 45, 143
 Kreševka 74
 Kreševljaković H. 7, 45, 50, 59, 60, 61, 64, 78, 80, 81, 83, 84, 102, 103, 105, 107, 113, 122, 126, 130, 131, 133, 134, 135, 139, 140, 147, 153, 155, 164, 165, 194, 198, 213, 248
 Kreševljaković-Korkut 144, 145
 Kreševo 143, 144
 Kriva čuprija 26, 31, 38, 248, 249, 250, 251, 252, 253, 265
 Krivaja 74, 142
 Krndija 148
 Krsmanović D. 245
 Krupa 284
 Kruševo 280
 Krvavčić Ivo 59
 Kujačić M. 200
 Kukavica Mehmed-paša, v. Mehmed p. Kukavica
 Kukuljević-Sakcinski Ivan 166
 Kulen Vakuf 15, 26, 49, 50, 151, 152
 Kulin ban 83
 Kupres 13, 14, 15, 159, 160
 Kupreško polje 70, 220
 Kuripešić 26, 76, 90, 153, 175, 314
 Kusturica 300
 Kušlat 208, 209
 Kvanjska čuprija 267
 Langof Z. 245

Lapišnica 88
 Lašva 14, 73, 144, 145, 147
 Latinluk 121, 122
 Latinska čuprija 32, 40, 45, 55, 56, 86, 101, 109, 114, 116, 118, 119, 121, 122, 124, 126, 127, 130, 131, 135
 Lebret 151
 Lefevre 314
 Lehina čuprija 259
 Lehovina 259
 Lepenica 74
 Leskalopje P. 51, 170, 298, 302
 Lika 151
 Lim 26, 70, 80, 169, 175, 184, 209, 211, 314, 315
 Linardić 183
 Lištica (Jasenica) 70, 219, 259, 288, 289
 Livanjsko polje 220
 Livno 27, 28, 60, 70, 220, 308, 309, 310
 Lopašić Ivan 152
 Loncaznica 13, 69, 169
 Lucije Funisulan Vetonijan 15
 Lucije Nero 15
 Ludmer 60
 Lukarević Luka Franov 302
 Lukarić Petar 229
 Lješnica 74
 Ljubačevo 49
 Ljubinje 119, 275
 Ljubomir 292, 293
 Ljubovija 69, 169
 Ljubuški 290
 Mađari 2
 Maglaj 28, 49, 73, 74, 315
 Maglajsko-dobojska dolina 73
 Mahala Mehmed-bega Minetovića 97
 Mahmut-paša Hrvat 25
 Makarska 57, 58, 231, 303
 Makedonija 52, 87
 Makljen 248
 Makljenovac 73
 Maksim, klesar (kovač) 119, 128
 Manda 182
 Mandić M. 20, 76, 86
 Mara Lehovkinja 65
 Marko Aurelije 15
 Marko Franović, zidar 302
 Marko Vehovević 59
 Marković Lazar 302
 Matija Korvin 20, 161, 247

Matko Talovac 59
 Matković P. 86, 88, 160
 Mazalić Đ. 197
 Mažuranić M. 153, 208, 209, 315
 Medžazi, pj. 233
 Megara 135
 Mehmed-beg Minetović 101, 118, 122
 Mehmed el-Fatih 19, 20, 25, 55, 103, 144, 228, 243
 Mehmed Husrev-paša 194
 Mehmed kapetan Gradašćević 28, 215
 Mehmed-paša Kukavica 25, 28, 48, 51, 315
 Mehmed-paša Muhsinović 28, 56, 162
 Mehmed-paša mutesarif 193
 Mehmed-paša Sokolović, v. Sokolović Mehmed-paša
 Mesići 160, 161
 Metković 280
 Michel 8, 30, 63, 87, 88, 90, 138, 152, 172, 173, 184, 188, 199, 202, 203, 204, 205, 221, 234, 236, 253
 Mihajlo Pradić 131
 Mihajlović Skender-beg 28, 100, 132
 Mihajlo Klimentov Gučetić 302
 Mihočević Stjepan, zidar 302
 Mihoč Klapotić 59
 Milasin selo 162
 Miljacka 14, 15, 65, 74, 85, 86, 87, 88, 90, 92, 94, 95, 96, 98, 99, 100, 101, 102, 103, 108, 110, 113, 116, 121, 122, 125, 127, 129, 130, 131, 132, 133, 135, 175, 316
 Miljač 14
 Mimar Hajrudin 58, 59, 61, 231, 232, 237, 244, 302, 303
 Mimar Mehmed-aga 61, 126
 Mimar Rade 61, 126
 Mimar Sinan 139, 163, 170, 178, 182, 189, 202, 203, 230, 231, 302
 Mioče 255
 Mitar, neimar 188
 Mitrovica 13
 Mlečani 234, 243, 301
 Mletačka Republika 250
 Mokro 87
 Morava 175
 Mostači 293
 Mostar 7, 11, 12, 13, 14, 20, 25, 26, 57, 60, 61, 63, 64, 70, 78, 94, 95, 111, 219, 228, 229, 230, 231, 234, 235, 236, 237, 242, 243, 247, 248, 253, 254, 263, 265, 270, 272, 277, 280, 281, 286, 295, 296, 301

Mostarski most, v. Stari most u Mostaru
 Mostarsko Blato 25, 288
 Most Čekrekči hadži Mustafe 81
 Most Davud-paše 81
 Most Ferhad-paše Sokolovića 163, 165
 Most hadži Nuhana Bičakčića 132
 Mostić k. Alipašine džamije u Stocu 276
 Mostina k. Prisoja 14
 Mostine k. Stoca 15
 Most ispod Buka 287
 Most Kara Šudžav 83
 Most k. Mesića 197, 198, 199
 Most kod Šarića ljetnikovca 279
 Most Mehmed-paše Kukavice na Limu u Prijepolju 211
 Most Mehmed-paše Kukavice na Crini u Foči 171, 172, 173
 Most Mehmed-paše Kukavice na Bosni u Visokom 81
 Most Mehmed-paše Sokolovića u Višegradu 9, 24, 26, 31, 36, 37, 39, 41, 42, 45, 58, 65, 175, 177, 179, 181, 184, 186, 187, 193, 194, 202, 203, 227, 297, 302
 Most na Bari 293
 Most na Biočkoj rijeci 116
 Most na Čehetini u Foči 24, 171
 Most na rijeci Dragači 143
 Most na Dragačaju 49
 Most na Drini u Foči 24, 26, 51, 170
 Most na Dumanu u Livnu 31, 36, 308, 309, 310
 Most na Grabovici 284, 285
 Most na Hendeku 118, 119
 Most na izvoru Žepe 178, 200, 201
 Most na Krndiji 148
 Most na Krupi (prit. Neretve) 284
 Most na Lašvi nizv. od Travnika 119
 Most na Majdanskoj rijeci u St. Majdanu 126
 Most na Orliji kod sela Klinčići 142
 Most na Plivi u Jajcu 26
 Most na Prači 26, 152, 165
 Most na prilazu Adi u Stocu 278, 279
 Most na Sani k. Ključa 155
 Most na Šuici 311
 Most na Trebišnjici k. Dražindola 307
 Most na Ugrovači 289
 Most na Usori 147
 Most na ušću Rakitnice 160
 Most na ušću Sane 155
 Most na ušću Žepe 26, 31, 36, 37, 39, 40, 42, 178, 202, 203, 204, 205, 206, 207, 211

Most na Vrioštici 290
 Most na Zalomki, v. Most »Ovčiji Brod«
 Most na Zujevini 142
 Most na Željeznici k. Ilidže, v. Most Rustem-
 -paše Hrvata
 Most »Ovčiji Brod« 70, 294
 Mostovi Mimara Sinana 178, 189
 Mostovi na Bregavi 37, 268
 Mostovi na Buni 32, 37, 254
 Mostovi na Čehotini 171
 Mostovi na Dunajcu k. Žitomislića 286
 Mostovi na Jadru 208
 Mostovi na Lašvi u Travniku 144, 147
 Mostovi na Limu i Janjini 209
 Mostovi na Lištici 288, 289
 Mostovi na Miljacki 74, 85
 Mostovi na Neretvi 219, 247
 Mostovi na ponornicama 290
 Mostovi na r. Prači 197
 Mostovi na pritokama Bune 266
 Mostovi na pritokama Miljacke 135
 Mostovi na pritokama Sane 156
 Mostovi na Radobolji u Mostaru 248, 252
 Mostovi na Trebižatu 290
 Mostovi na Ukrini 215
 Mostovi na Uni 151
 Mostovi na Vrbasu 159
 Mostovi na Žepi 169, 200, 205
 Mostovi u Banjaluci 160, 163
 Mostovi u Bihaću 152
 Mostovi u Glavatičevu 220
 Mostovi u Goraždu 172
 Mostovi u Jajcu 161, 162
 Mostovi u Jezeru k. Jajca 131
 Mostovi u Kulen Vakufu 151
 Mostovi u Prijedoru 155
 Mostovi u Rogatici 212
 Mostovi u Rudom 169
 Mostovi u Sarajevu 79, 82
 Mostovi u Stocu 31, 268
 Mostovi u Ustikolini 172, 173
 Mostovi u Visokom 80
 Mostovi u Zenici 83
 Most Potmuša-Dolovi 171
 Most preko Bune u selu Buni, v. Kameni
 most u Buni
 Most preko provalije u Čajniču 211
 Most Rustem-paše Hrvata na Željeznici 27,
 45, 74, 76, 125, 137, 138, 139
 Most Sare Kašiković 277
 Most Sinan-bega Boljanića 209

Most Sofi Mehmed-paše 163
 Most u Blagaju (Karadozbegov) 45
 Most u Blažuju, 74, 76, 78
 Most u Bodežanima 291
 Most u Bos. Kostajnici 153
 Most u Bos. Krupi 153
 Most u Bos. Novom 153
 Most u Donjem Vakufu 24
 Most u Goraždu 26, 172
 Most u Gradačcu 215
 Most u Kaknju 80
 Most u Klepcima 31, 45, 280, 281, 282
 Most u Konjicu, v. Konjička čuprija
 Most u Ljubomiru 292
 Most u Mostaćima 293
 Most u Ocrkavlju 45, 196
 Most u Plandištu 27, 30, 37, 77, 78, 79, 80
 Most u Potocima u Bijelom Polju 253
 Most u Reljevu 80
 Most u Varešu 74, 140
 Most u Vrancima 143
 Mošćanica 5, 28, 46, 86, 135
 Mren 256
 Mrkonjić Grad 46
 Muderizović R. 105, 106
 Muftić A. 164
 Muhamed (osnivač Čaršijskog mosta u
 Travniku) 28
 Muhamed, saraj. kadija 78
 Muhibić H. 65
 Muhsin-zade Mehmed-paša, v. Mehmed p.
 Muhsinović
 Muidović Šakir ef., muftija 82, 83
 Mujezinović M. 11, 84, 90, 113, 120, 181
 Mujić M. 249
 Mumin-begova mahala 58
 Musa-paša 28, 208
 Muslihudin Čekrekčija, v. Čekrekči Musli-
 hudin
 Mustafa-beg, hercegovač. sandžak 28, 280
 Mustafa, carski čauš 182, 203
 Mustafa halifa, sin Ahmeda 144
 Mustafa-paša 28
 Mustafa-paša (beg) Babić, bos. miralaj 113
 Mustafa-paša Čelić 65
 Mustafa-pašin most 93
 Mustafa Sai 153
 Murat-beg, valijin čehaja 162
 Murat ef., službenik 183
 Murat-han 145
 Murat III 176

Musić O. 232, 233
 Mušnica 9
 Muzaferija Abdulah-čelebija 11
 Nadkovači 11
 Nadmlini 98, 109, 113
 Nametak A. 58, 223, 231, 264, 288
 Namii 108
 Narodna starina 76
 Narona 13, 14, 15, 16, 26, 85
 Nebo (k. Travnika) 75
 Nedeljkić Br. 301
 Negočinska ravan 267
 Neimar Jovan 98
 Nesuh-aga Vučijaković 28
 Neretva 7, 14, 15, 19, 26, 27, 44, 48, 50, 60, 61,
 70, 73, 94, 219, 220, 221, 222, 223, 224, 228,
 230, 235, 236, 237, 242, 244, 246, 247, 248,
 249, 250, 251, 264, 269, 281, 283, 284, 288,
 308
 Nerkesi Mehmed efendija 103, 104
 Nevesinje 13, 27, 294, 295
 Nevesinjsko polje 70, 219, 294
 Nihadi 112, 179, 180, 181, 187
 Nikola Antunov, zidar 303
 Nikola Vlakušić, zidar 303
 Nikola Petković, zidar 303
 Nikolić Vico, zidar 303
 Nikolić Radoslav, zidar 303
 Nova Kasaba 100, 208
 Nova mahala 135, 136
 Novi Pazar 104, 105
 Novi Šeher 73, 74
 Novljanin Omer efendija 12
 Novoselija 27, 165, 166

Ocrkavlje 196
 Oliver M., slikar 209
 Olovo 74, 142
 Omarića han 78
 Orahovica 84
 Orbini M. 229
 Orlja 142
 Osat 60
 Osijek 74
 Ostrožac na Uni 21
 Ošanići 268
 Otoka 152, 162
 Ovčiji Brod na Zalomki (most) 294
 Ovojci 288

Pale 87, 93, 94

Panonija 12, 169
 Paskoje Miličević 19, 54
 Patsch 16, 17, 290
 Pavlovac 21
 Pavlovac u Fojnici 5
 Pavlovići 197
 Pelješčanski zaliv 70, 219
 Petar Bakula 289
 Petranović Bogoljub 62
 Petrović Ivan 54
 Pezz 234
 Philipp Balif 151
 Pirija 60
 Piva 69, 169
 Pjer Leskalopje, v. Leskalopje P.
 Plana k. Bileće 52
 Plandište 14, 27, 36, 45, 46, 56, 75, 137, 138,
 209, 213, 259
 Plevlja 15, 170, 211
 Pliva 15, 69, 159, 161, 162
 Počitelj 12, 19, 59, 161, 228, 247, 248, 263, 291
 Podgorica 244
 Podgradska čuprija 95, 270, 272, 273, 274
 Podlugovi 47
 Podporim 63
 Podrašnica 46, 156
 Podrinje 85
 Podunavlje 85
 Podvisoki 78
 Popov Most 316
 Popovo Polje 60, 219
 Posavina 78
 Posrt potok 266
 Potoci 14
 Potoci k. Mostara 25
 Poulet A. 234, 236, 314
 Pouqueville 160
 Prača 19, 55, 70, 80, 85, 87, 165, 169, 175, 197,
 198, 209
 Predojević Hasan-paša 25, 152
 Priboj 25, 169, 184, 209, 314
 Prijedor 26, 49, 151, 155, 156
 Prijepolje 79, 169, 211
 Prisoj 13
 Proboj 290
 Probojski potok 14
 Prokos 143
 Prolog pl. 70, 159
 Prusac 160
 Rača 69, 169

Rade neimar 63, 188, 236, 244
 Radimski V. 14, 16, 247, 256, 260, 262, 264, 265, 266, 290
 Radišići 290
 Radivoj Gost 228
 Radobolja 6, 27, 63, 248, 249, 252, 253, 284
 Radovan Krvavčić 59
 Raduša pl. 69
 Ragalski most 143
 Rakitnica 7, 27, 70, 169, 212
 Rakovica 20, 47, 81
 Rama 15, 70, 159, 219, 248
 Ramadan-aga 60, 170
 Ravne Bakije 120
 Reljevo 27, 47, 74
 Renner Velikanović 203, 221, 234
 Republika sv. Vlaha 297
 Resulbegović Osman-paša 57
 Rešid efendija 5
 Ričina 13
 Rifki Melul Meric 189
 Rika 47
 Rimljani 12, 14, 16, 17, 18, 20, 24, 36, 38, 70, 73, 85, 87, 133, 137, 142, 144, 151, 161, 163, 176, 219, 220, 221, 228, 234, 247, 269, 279, 282, 287
 Rimski most na Neretvi k. Jasenice 247
 Risto, klesar (kovač) 119, 128
 Rizvanbegovići 275
 Rogatica 7, 13, 24, 25, 50, 60, 70, 169, 184, 198, 200, 207, 212, 213
 Romanija 13
 Roznamedži Ibrahim ef. 231
 Rudešnica 49, 148
 Rudo 100, 209, 210, 211
 Rustem-paša Hrvat 14, 23, 24, 50, 76, 125, 137, 138, 139, 231, 297
 Rzav 70, 169, 194
 Salona 13, 15, 16, 25
 Sana 15, 25, 26, 48, 69, 151, 155, 156
 Sandalj Hrančić 254
 Sandžak 15, 87
 Sanica 314
 Sanski Most 15, 48, 151, 155, 316
 Sarač Husejin, sin Širmerdov 26, 118
 Sarajevo 5, 13, 15, 25, 26, 27, 28, 31, 32, 37, 38, 40, 45, 47, 59, 60, 61, 65, 66, 69, 74, 75, 76, 77, 79, 80, 81, 82, 85, 86, 87, 88, 92, 93, 94, 95, 97, 98, 99, 100, 101, 102, 103, 104, 106, 107, 108, 109, 110, 111, 112, 118, 119, 120,

122, 125, 126, 127, 128, 129, 132, 135, 137, 139, 142, 144, 152, 153, 178, 181, 184, 185, 186, 203, 208, 209, 244, 314, 316
 Sarajevski kameni mostovi 38
 Sarajevsko polje 75, 125, 127
 Sarajevsko-zenička kotlina 73
 Sara Kašiković 29, 277
 Sava 13, 15, 69, 73, 151, 169, 215, 313
 Schneider A. 26
 Semiz Ali-paša 23, 76
 Sergejevski D. 15
 Servitium 13
 Sinan-beg Boljanić, v. Boljanić S. b.
 Sirmium 13, 14
 Sisak 13
 Siscia 13, 15
 Skadar 57
 Skakala 9
 Skarić V. 130
 Skelani 13, 16, 17, 316
 Skender-beg Mihajlović, v. Mihajlović S. b.
 Skenderija čuprija 100, 101, 129, 132, 133
 Skender-paša 132, 133, 314
 Skenderpašić Mustaj-beg 132
 Skender subaša 228
 Skender Vakuf 48
 Skopljanska kotlina 159
 Slatina 219
 Slaveni 18, 73
 Slavonija 73, 152
 Smail-beg Dženetić, musliman 79, 126
 Smederevska despotovina 23
 Sofija 177, 297
 Sofi Mehmed-paša 28, 163
 Sokolovića most na Drini, v. Most Mehmed-p. Sokolovića u Višegradu
 Sokolović Ahmed-paša 28, 221, 223
 Sokolović Ferhad-beg (paša) 25, 60, 153, 163, 164, 165, 166, 173, 177
 Sokolović Kara Mustafa-paša 25, 100, 153, 172, 177, 210
 Sokolović Makarije 177
 Sokolović Mehmed-paša 24, 25, 28, 57, 64, 90, 139, 176, 177, 203, 209, 211, 297, 301, 302
 Sokolović Kurt-beg, sin Mehmed-paše 302
 Sokolović Osman A. 11, 182, 183
 Solun 297
 Split 26, 27, 159, 161, 209
 Spreča 74
 Srbija 43, 60, 87, 176, 184, 194, 221, 234, 269
 Srebrenica 13, 27, 48, 59, 195

Srednjovjekovni most kod Počitelja 247
 Sređoje, krečar 128
 Stambolska džada v. Carigradski drum
 Stanojević M. 87, 222, 235
 Stari Majdan 155, 156
 Stari most u Mostaru 9, 14, 19, 25, 26, 28, 29, 36, 41, 43, 45, 49, 58, 59, 65, 228, 229, 231, 234, 235, 236, 241, 243, 245, 248, 249, 297
 Staro Rudo 26, 210, 211
 Stavnja 49, 74, 140, 141
 Stix Edmond 187
 Stjepan Kosača 223
 Stjepan Tomašević, bosan. kralj 161
 Stjepko Pavlović 59
 Stolac 15, 70, 95, 194, 219, 223, 263, 267, 268, 273, 275, 276
 Stolačka čuprija, v. Čuprija u Stocu
 Stratimirović Đ. 54, 199
 Suhopolje 267
 Sulejmanpašina džamija u Konjicu 222
 Sultan Muhamed 187
 Sultan Murat IV 104
 Sultan Selim 176, 267, 297
 Sultan Selimov mesedžid u Mostaru 244, 246
 Sultan Sulejman 23, 24, 53, 65, 66, 81, 103, 138, 139, 160, 161, 170, 171, 172, 176, 230, 231, 234, 236, 243, 254, 297
 Sultan Sulejmanova džamija u Blagaju, 255
 Sultan Sulejmanov most u Mostaru 259
 Sutjeska 70, 169
 Svjedana, kći Nikole 182
 Šabac 73
 Šabanović dr H. 60, 81, 88, 98, 102, 105, 112, 118, 209, 316
 Šarić Alijaga 194
 Šarića džamija 56
 Šeher-čehajina čuprija 29, 32, 38, 44, 50, 86, 92, 101, 105, 106, 109, 111, 113, 130, 135
 Šejh Abdulah efendija 111
 Šejh Ferhadova mahala 136
 Šejhanija čuprija 131, 132
 Šejh Jujino turbe 28
 Šejh Kaimija 28, 132
 Šejtanija čuprija, v. Šejhanija čuprija
 Šemse kaduna 29, 56, 165
 Šemse kadunina čuprija 29, 165, 166
 Šerif Osman-paša 133
 Šerifović Fadil-paša 133
 Šimun, sin Martina 131
 Šipovo 15

Široki Brijeg 289
 Šišman Ibrahim-paša 281
 Štrpci 315
 Šubići Zrinski 153
 Šuica 13, 28, 50, 70, 220, 311
 Tabačka džamija 134
 Tabi, pjesnik 233
 Tara 19, 69, 169
 Tasovčići 315
 Tavil hadži Mustafina džamija 134
 Tešanj 60
 Tihaljina 290
 Tihić dr S. 138
 Tilava 21
 Titograd 24
 Tjentište 13, 15, 314
 Tolisa 48
 Tomković Ivan, zidar 303
 Traljić S. 103, 143
 Travnik 5, 13, 14, 15, 25, 26, 60, 61, 73, 74, 77, 82, 84, 110, 126, 142, 144, 145, 147, 159, 160, 315
 Trebinja 297
 Trebinje 14, 15, 24, 25, 58, 64, 68, 178, 273, 275, 297, 298, 300, 305, 314
 Trebinjski most 40
 Trebišnjica 9, 15, 23, 26, 28, 91, 219, 298, 299, 300, 301, 302, 303, 306, 307
 Trebižat 14, 16, 219, 290
 Tribija 140
 Trn - Banjaluka 49, 155
 Trnova 67
 Truhelka dr Č. 10, 162, 248, 280
 Turalibeg 26, 198
 Turalić hadži Alija 118
 Turci 8, 13, 14, 20, 25, 26, 31, 50, 59, 64, 73, 85, 87, 125, 133, 137, 151, 153, 160, 161, 162, 170, 172, 173, 175, 209, 214, 219, 220, 221, 228, 231, 234, 236, 244, 247, 268, 285, 299, 301, 307
 Turhan Emin-begova džamija u Ustikolini 172
 Turska 93, 133, 170, 177, 178
 Turski most k. Županja 177
 Tuzla 49, 313, 316
 Ugarc 292
 Ugarska 18
 Ugrovača 235
 Ukrina 49, 67, 215, 313, 315

Una 15, 24, 25, 26, 47, 48, 49, 67, 73, 151, 152, 153, 159, 215	Vlatko Vladenović 212
Unac 15, 67, 151	Vlakušić Jakov, zidar 303
Usora 73, 74, 148	Vrandučko Nemilska klisura 73
Ustikolina 21, 67, 169, 172, 173	Vranduk 49, 74
Ušćuplija hadži Mehmed 67	Vratnik 98, 102
Uvač 169, 313, 315	Vrbanja 129, 133, 134
Uzarići 288	Vrbas 9, 14, 26, 27, 48, 50, 51, 69, 73, 159, 160, 162, 163, 164, 165, 166, 215, 248
Uzun Mustafa 60	Vrelo Bosne 73
Užice 193, 210	Vrhbosna 23, 73, 75, 85, 98, 99
	Vrioštica 290
Vardar 175	Vrlec I. klesar 186
Vareš 74, 139, 140, 142, 316	Vučijaković Nesuh-aga 249
Vešer ing. E. 185	Vučijakovića džamija 249
Vekil Harčova džamija 83, 109, 113	Vučijakovića ćuprija 249
Velečevo 48, 155	Vuk Vrčević 307
Velež pl. 65	
Velikanović Renner, v. Renner Velikanović	Zalomka 9, 27, 219, 294 (ili Polečka rijeka)
Veliki Ugar 49	Zaljani 142
Venecija 208, 223, 236	Zavidovići 74, 142
Vezirov most u Podgorici 26, 91, 178	Zec pl. 69
Vidoški grad 268, 272, 275, 278	Zenica 13, 14, 27, 49, 74, 84, 147, 314
Vilkinson Gardner 234	Zgošća 67
Visoka porta 29, 58	Zrinski M. 149
Visoko 12, 26, 48, 74, 83, 142	Zubci 300
Višegrad 9, 13, 14, 15, 24, 25, 26, 36, 49, 64, 69, 90, 169, 175, 176, 178, 183, 184, 193, 194, 202, 203, 212, 224, 227, 237, 302, 303, 304, 305	Zujevina 15, 142
Višegradská ćuprija, v. Most Mehmed-paše Sokolovića u Višegradu	Zvornik 13, 69, 169, 209, 315
Vitaljina 14, 16	
Vitez 147	Žabar na Brišnici 49
Vična 290	Željeznica 14, 15, 23, 56, 74, 83, 125, 137, 138, 139, 142, 231, 259
Vićko Radosalić 59	Žepa 24, 70, 90, 91, 94, 169, 178, 200, 201, 202, 204, 205, 207, 208, 237, 238, 301
Vitorog pl. 69	Žepče 24, 70, 74, 314
Vlah rij. 219	Žitomislići 286
Vlahota Marojević 59	Županjac 70, 220, 311

Sadržaj

Predgovor	5
---------------------	---

I. OPĆI DIO

Materijal i vrsta	9
Mostovi u Bosni i Hercegovini u doba Rimljana	12
Mostogradnja u srednjem vijeku	18
Mostovi u doba Turaka	23
Most kao građevina od kamena	30
Most kao građevina od drveta	47
Graditelji mostova	54
Mostovi u narodnim umotvorinama	63

II. POSEBNI DIO

Mostovi na Bosni i njenim pritokama	73
MOST U PLANDIŠTU KOD BLAŽUJA	75
MOSTOVI U RELJEVU I KAKNJU	79
MOSTOVI U VISOKOM	80
a) Ajas-begov most	80
b) Most Čekrekčije hadži-Mustafe	81
c) Most Mehmed-paše Kukavice	81
d) Most vezira Davud-paše	82
e) Kara-Šudžaov most na rijeci Fojnici kod Visokog	83
MOSTOVI U ZENICI	83
Mostovi na Miljacki	85
KOZJA ĆUPRIJA	87
Sarajevo – grad na Miljacki	97
CAREVA ĆUPRIJA	102
Obnove Careve ćuprije tokom XVIII stoljeća	106
Arhitektura mosta	109
ŠEHER-ČEHAJINA ĆUPRIJA	109
Arhitektura mosta	113
LATINSKA ĆUPRIJA	118

Arhitektura mosta	122
ALI-PAŠIN MOST	125
Drveni mostovi u Sarajevu	129
DRVENI MOST NA BENDBAŠI	129
DRVENA ČUPRIJA PREMA DUGOM SOKAKU	129
HADŽI-BEŠLIJINA DRVENIJA	130
MOST HADŽI-NUHANA BIČAKČIĆA	130
ČUMURIJA ČUPRIJA	131
ČOBANIJA ČUPRIJA	131
SKENDERIJA ČUPRIJA	132
ČIRIŠHANA ČUPRIJA	133
Mostovi na pritokama Miljacke	135
Mostovi na pritokama Miljacke izvan Sarajeva	136
Mostovi na ostalim pritokama Bosne	137
MOST RUSTEM-PAŠE HRVATA NA ŽELJEZNICI KOD ILIDŽE	137
STARI MOST NA STAVNJI U VAREŠU	140
MOST NA ZUJEVINI	142
MOST NA ORLJI KOD SELA KLINČIĆI	142
HADŽI-BEŠLIJINA ČUPRIJA KOD KISELJAKA	142
MOST U VRANCIMA KOD KREŠEVA	143
MOSTOVI NA LAŠVI U TRAVNIKU	144
MOSTOVI NA LAŠVI NIZVODNO OD TRAVNIKA	147
MOST NA USORI	147
MOSTIĆ NA KRNDIJI, PRITOCI USORE	148
Mostovi na Uni	151
MOSTOVI U KULEN-VAKUFU	151
MOSTOVI U BIHAĆU	152
MOST U BOSANSKOJ KRUPI	153
MOST U BOSANSKOM NOVOM	153
MOST U BOSANSKOJ KOSTAJNICI	153
Mostovi na Sani	155
MOST NA SANI KOD KLJUČA	155
SANSKI MOST	155
MOSTOVI U PRIJEDORU	155
MOST NA UŠĆU SANE	155
MOSTOVI NA PRITOKAMA SANE	156
KAMENI MOST U LJUBIJI	156
Most na Vrbasu i njegovim pritokama	159
MOST NA VRBASU NEDALEKO GORNJEG VAKUFA	159
MOST NA VRBASU U DONJEM VAKUFU	159
MOSTOVI U JAJCU	161
MOSTOVI U JEZERU KOD JAJCA	162
Mostovi u Banjoj Luci	163

Most Sofi Mehmed-paše	163
Most Ferhad-paše Sokolovića	163
Šemse-kadunina čuprija	165
Hadži-Mustafa-pašin (Mustaj-pašin) most u Novoseliji	165
Most Ferhad-paše Sokolovića preko Crkvine	166
Mostovi na Drini i njenim pritokama	169
MOSTOVI U FOČI	170
Most na Drini u Foči	170
Mostovi na Čehotini	171
MOSTOVI U USTIKOLINI I GORAŽDU	172
GRČKI MOST U KOŽETINI	173
Most Mehmed-paše Sokolovića u Višegradu	175
Historijat mosta	176
Impresije starih autora	187
Arhitektura višegradskog mosta	189
MOST NA DRINI KOD SREBRENICE	195
KAMENI MOST PREKO RIJEKE BISTRICE U OCRKAVLJU	196
MOSTOVI NA RIJECI PRAČI	197
MOSTOVI NA ŽEPI	200
Most na izvoru Žepe	200
Most na ušću Žepe	202
MOSTOVI NA RIJECI JADRU	208
MOSTOVI NA LIMU I JANJINI	209
Mostovi Sinan-bega Boljanića	209
MOSTOVI U RUDOM	209
MOSTOVI U ROGATICI	212
Kanarska čuprija	212
Donja čuprija	213
Mostovi na Ukrini i drugim manjim pritokama Save	215
Mostovi na Neretvi i njenim pritokama	219
MOSTOVI U GLAVATIČEVU I KONJICU	220
Stari most u Mostaru	228
Mostovi na Neretvi nizvodno od Mostara	247
a) Rimski most na Neretvi kod Jasenice	247
b) Srednjovjekovni most kod Počitelja	247
MOSTOVI NA RADOBOLJI U MOSTARU	248
a) Kriva čuprija	248
b) Čatića-čuprija i ostali mostići na Radobolji	252
MOST U POTOCIMA U BIJELOM POLJU	253
MOSTOVI NA BUNI	254
Karadoz-begova čuprija u Blagaju	255
Lehina čuprija u Blagaju	259
Kosorska čuprija	261

Kameni most preko Bune u selu Buni	263
MOSTOVI NA PRITOKAMA BUNE	266
Kameni most na Bunici	267
Kvanjska ćuprija	267
MOSTOVI NA BREGAVI U STOCU	268
a) Ćuprija u Stocu	270
Podgradska ćuprija	272
Ćuprija u Begovini	275
Manji stolački mostovi	276
MOST U KLEPCIMA	280
MOST NA KRUPI	284
MOST NA GRABOVICI	284
MOSTOVI NA DUNAJCU KOD ŽITOMISLIĆA	286
MOSTOVI NA LIŠTICI	288
MOST NA BAČEVIĆIMA	289
MOSTOVI NA TREBIŽATU	290
Mostovi na ponornicama	291
Praiskonske kamene forme	291
OVČIJI BROD NA RIJECI ZALOMKI KOD NEVESINJA	294
Arslanagića most na Trebišnjici	297
MOST NA TREBIŠNJI KOD DRAŽINDOLA	307
MOST NA DUMANU U LIVNU	308
MOST NA ŠUICI	311
Zaključne napomene	313
Literatura	318
Index	329

DŽEMAL ČELIĆ
MEHMED MUJEZINOVIĆ

STARI MOSTOVI
U BOSNI I HERCEGOVINI

II. izdanje
1998.

Izdavač
"Sarajevo - Publishing"

Sarajevo

Za izdavača
Salko Zahiragić

Recenzenti
Hivzija Hasandedić
Hamid Hadžibegić

Korektor
Mevlida Čolakhodžić

Priprema i štampa

oko

Za štampariju
Rasim Rapa

Tiraž: 2000 primjeraka

Ovo izdanje je štampano uz pomoć
Ministarstva kulture i sporta Kantona Sarajevo

ISBN 9958-21-059-2