

МОСТ МЕХМЕД ПАСЕ СОКОЛОВИЋА У ВИШЕГРАДУ - историјат, обнова, стање конзервације -

Историјат

Вишеград се спомиње у писаним изворима у првој половини XV вијека, када град има и своје подграђе. У књигама задужења Државног архива у Дубровнику 30. октобра 1427. године забиљежен је уговор о задуживању Радивоја Микојевића из Подвишеграда.¹ Град је без сумње настао раније. Средњовјековни Вишеград састојао се из два дијела. Остаци првог, старијег дијела, града налазе се на брежуљку изнад данашњег Вишеграда, изнад десне обале ријеке Дрине. На стрмој падини, изнад Дрине, налазе се остаци куле, у народу познате под именом Кула Краљевића Марка, кружне основе, која је била зидом повезана са градом. Према записима К. Јирачека и В. Скарића, Вишеград је крајем XIV вијека припадао тада моћној властелинској породици Павловића. Економски и политички значај Вишеграда био је већи од других градова у околини, јер су се у њему укрштали важни каравански путеви: друм који је пролазио кањоном Дрине и настављао ка Дубровнику и попречни пут, који је од Дријева и средњег Јадрана долином Неретве, а онда преко Врхбосне, Гласинца, Вишеграда и Добруна настављао источно према Нишу, а јужно ка Пријепољу и Горњој Зети.



Сл. 1 – Цртеж моста из
1889. године

* Доц. др Миљана Окиљ је начелник Одјељења за заштиту културно-историјског наслеђа Завода за заштиту културно-историјског и природног наслеђа Републике Српске и доцент На Архитектонско-грађевинско-геодетском факултету Универзитета у Бањој Луци.

¹ Duranović, E. Iz historije Višegrada u srednjem vijeku, *Radovi (Historija, Historija umjetnosti, Arheologija), knjiga V*, Sarajevo, 2018, 135.

„Културно наслеђе“, година I, број 1, Бања Лука децембра 2018.

Вишеград је још од средњег вијека стратешки важно мјесто и већ тада настаје са циљем контроле трговачких каравана. Град се развијао испод тврђаве (виши град) и претпоставља се да је по томе добио име. Имао је свој трг и царину, а једно вријеме и колонију Дубровчана – трговаца и пословних људи који су овде створили јако трговиште. Бурна историја вишеградског краја одраз је веома значајног геостратешког мјеста које је град заузимао, на граници супротстављених сила и држава.

Мост преко Дрине (Мост Мехмед паше Соколовића) у Вишеграду саграђен је у периоду од 1571. до 1577, по жељи и наредби Мехмед паше Соколовића, а према нацртима мимара Синана. Најстарији документи у вези са мостом су о експропријацији земљишта потребног за његово грађење (Сицил вишеградског кадилука) из 1575. године (983) из времена када је трајала градња моста.²

Задужбинар Мехмед паша Соколовић је рођен 1505. у селу Соколовићима близу касабе Рудо, у вишеградском кадилуку, одакле је као дјечак одвојен од родитеља и одведен у Једрене, а потом у Цариград. На крштењу је добио име Баја, а отац му се звао Димитрије. „Учио је књигу“ у манастиру Милешеви.³ Био је велики везир у периоду 1565–1579. у вријеме тројице султана; Сулејмана Величанственог (1520–1566), Селима II (1566–1574) и Мурата III (1574–1595). Истакао се као способан восковођа у ратовима Отоманског царства против Угарске и Аустрије (1526–1533). Био је заповједник дворске страже 1543, а потом бива унапријеђен 1546. у капудан пашу. Положај трећег везира добио је 1555, а 28. јула 1556. унапријеђен је на положај великог везира. Велику војну вјештину потврдио је побједом у бици под Сигетом, у којој је 1566. погинуо султан Сулејман Величанствени. Оженио се кћерком султана Селима II, принцезом Есмахан 1562. Дјеловао је активно и на културном пољу подижући јавне објекте широм царевине, у Цариграду, Едирни, Халепу, Медини, Софији, Београду, Вишеграду...⁴ Непознати дервиш убио га је ножем 11. октобра 1579, а сахрањен је у турбету, Синановом дјелу, у истанбулској четврти Ејуп Енсари.⁵



Сл. 2 – Мехмед паша Соколовић

² Čelić DŽ, Mujezinović M, *Stari mostovi u Bosni i Hercegovini*, Sarajevo 1998, 182.

³ Самарцић, Р. *Мехмед Соколовић*, Београд 1971, 14.

⁴ Čelić DŽ, Mujezinović M, *нав. djelo* 177.

⁵ Bejtović, A, *Sokolovićev most na Drini u Višegradu*, Kalendar Narodna uzdanica. XIII, Sarajevo 1945, 149.

За вријеме Мехмед паше Соколовића Вишеград је имао око 700 кућа, једну џамију, караван-сарај поред Дрине који је могао примити неколико хиљада коња и дева. Вишеградска бања изграђена је на љековитом врелу поред града, а у граду је изграђено око тристо дућана и неколико јавних чесми.⁶ У то вријеме насеље се развија уз воду, у уским махалама, објекти су уситњени, а улична регулација је неправилна.



Сл. 3 – Коџа мимар Синан

Изградња моста повјерена је Коџа Мимар Синану (1489–1588), једном од највећих архитеката свога времена познатом и као „велики архитекта Синан“, најизразитијем представнику турске умјетничке ренесансе.⁷ Рођен је 1489. године у близини Кајзерија (Kayseri) у централној Анадолији, у хришћанској, вјероватно грчкој или јерменској породици. Учествовао је у многим војним акцијама и брзо је напредовао од коњичког официра до војног инжењера.

Био је главни архитекта 50 година, за вријеме четири султана Селима I, Сулејмана I, Селима II и Мурата III. Архитекта је 118 џамија, 18 месџида, седам текија, 34 медресе, 34 турбета, 50 хамама, 34 палате, три болнице, 31 каравансараја, 12 мостова...⁸ У градњи мостова маестрално је комбиновао умјетничке и функционалне вриједности. Његов највећи мост је Бујукчекмече (Буукуксектесе) на путу Једрене–Истанбул, који је дугачак 635 m, а саграђен је преко морског рукавца између Мраморног мора и истоименог залива. За Мехмед пашу Соколовића саградио је три моста у Алпулуу (Alpullu), Лулебургазу (Lüleburgaz) и Вишеграду. Због великог обима посла није увијек лично руководио градњом, те је извођење препуштао сарадницима, што је вјероватно био случај и у Вишеграду.

Мост је главни симбол Вишеграда и цијелог региона и ремек дјело мостоградње. Већ у средњем вијеку, мјесто на којем је изграђен мост имало је стратешку важност, што је довело до развоја насеља, чији је циљ био контролисање трговачких каравана и које је служило као одмориште. У првој половини XVI вијека Дрину је, на том мјесту, премошћавао дрвени мост, који је приказан на Курипешиневом цртежу. То показује да мост није изграђен на неком произвољно одабраном мјесту већ на мјесту на којем је прелазак Дрине служио државној економији и стратегији проширења царства.⁹

⁶ Ресулбеговић-Дефтердаревић, А. *Град Вишеград и околица*, Сарајево, 1934, 30.

⁷ Андрејевић, А. *Исламска монументална уметност XVI века у Југославији*, Београд 1984, 97.

⁸ Rabb, P, 'We are all servants here!' *Mimar Sinan – architect of the Ottoman Empire*, *Periodica Polytechnica Architecture*, 44(1), Budapest, 2013. 26–36.

⁹ Čelić DŽ, Mujezinović M, *Stari mostovi u Bosni i Hercegovini*, Sarajevo 1998, 176.

Љепота и елеганција вишеградског моста оставили су снажан утисак и на бројне путописце. У XVII вијеку Евлија Челебија, када описује Вишеград, између осталог каже: *У овом граду на ријеци Дрини налази се велики мост са једанаест окана. Сваки му је поједини свод као сазвјезђе Кумова Слама. Човјек који се разумије у архитектуру и грађевинарство остаје запањен и задивљен гледајући тај мост.*¹⁰ Александар Гиљфердинг, руски историчар и слависта, који као изасланик стиже у Сарајево 1857. године, у свом путопису наводи да је у Вишеграду лијепи камени мост без оградe за који се говори да је најбољи у Босни.¹¹

Мост у Вишеграду дио је и народног предања, а према једном народ приповједа да је ћуприју два пута подигао неимар Раде, али да је у поплавама до пола срушена. Због невоља које су га снашле над Дрином је јадиковао:

<i>„Хеј проклета Дрино валовита! Бе остарјех на теби радећи, И опет ме хоћеш да прогутаиш?“</i>	<i>„Чу ли мене, неимару Раде! Ти не можеиш начинит ћуприје, Док не нађеш Стоју и Остоју, И то Раде брата и сестрицу, Па узидај у дринску ћуприју, Тако ће ти остат вјековита...!“</i> ¹²
<i>Истом Раде скочит ићедијаше, Док се Раду нешто попричуло, Викну вила из Буткова Рила:</i>	

Према предању Раде је потом нашао близанце Стоју и Остоју и живе узидео у носаче моста, а из прса њихове несрећне мајке све до данас тече млијeko које оставља бијели траг на седреним блоковима. И овдје је као и многим другим цивилизацијама умијеће градитеља замијенило митско вјеровање о потреби приношења крвне жртве. Вишеградски мост нашао се и у народним пословицама и то: *Тврд к'о на Дрини ћуприја, тврда вјера к'о на Дрини ћуприја, ост'о к'о на Дрини ћуприја*, „хајр“ је на Дрини ћуприја...¹³

Друштвени идентитет обухвата нематеријалне аспекте вриједности Моста, у које се убрајају и специфичне емотивне везе друштва са грађевином, које се односе на традицију, континуитет и симболику моста као мјеста повезивања и размјене. Чињеница да је мост задужбина једног од највећих државника тога времена, великог везира Мехмед паше Соколовића и дјело једног од највећих градитеља свјетске историје грађења, као и да је био предмет писања Иве Андрића који је његово име извукао из анонимности и учинио га доступним житељима планете, даје овом објекту изванредну, непоновљиву и јединствену вриједност. Најсликовитији опис изгледа и доживљаја моста, његовог значаја и утицаја на развој живота Вишеграда, како свако-

¹⁰ Čelebi, E. *Putopis, odlomci o jugoslovenskim zemljama*, Sarajevo 1967, 260.

¹¹ Гиљфердинг, А.Ф. *Путовање по Херцеговини, Босни и Старој Србији*, Сарајево 1972, 104–105.

¹² Богдановић, З. *Вишеградска ћуприја, Босанска вила*, Сарајево 1888, 174.

¹³ Čelić DŽ, Mujezinović M, *Stari mostovi u Bosni i Hercegovini*, Sarajevo 1998, 64, sa starijom literaturom.

дневни тако и кроз историју дао је Иво Андрић у роману, за који је добио Нобелову награду, *На Дрини ћуприја*:

...На том месту где Дрина избија целом тежином своје водене масе, зелене и запењене, из привидно затвореног склопа црних и стрмих планина, стоји велики и складно срезани мост од камена...

... Касаба је живела од моста и расла из њега као из свога неуништивног корена...

*...На мосту и његовој капији, око њега и у вези са њим, тече и развија се као што ћемо видети, живот човека из касабе. У свима причањима о личним, породичним и заједничким доживљајима, могу се увек чути речи "на ћуприји"...*¹⁴

Архитектура Моста Мехмед паше Соколовића

За Балкан су од посебног значаја мостови из времена Отоманске империје. Један од најрепрезентативнијих примјера је вишеградски мост, који задивљује маестралним радом, квалитетом и материјалима, конструктивним детаљима, пропорцијама и композицијом. У градњи моста маестрално је комбинована умјетничка и функционалне вриједност. Због своје умјетничке и историјске вриједности представља симбол ширег региона. Јединственост вишеградског моста углавном је у његовом облику – нагло савијена конструкција, која се састоји од дијела са једанаест лукова што премошћују Дрину и рампе са четири лука, помоћу којих се мост под правим углом спаја са лијевом обалом, пратећи положај земљишта. Дугачак је преко 180 метара, крајњи отвор уз десну обалу ослоњен је на два подзида са најмањим распонем од 5,20 m, а осталих десет лучних отвора распона су 10,70–14,80 m. Сводови се ослањају на девет снажних камених стубова, ширине 3,50–4,00 m и дужине око 11,50 m, и на камена платна на обалама. Изнад лукова читавом дужином моста протеже се у камену профилисани вијенац изнад кога је ограда. Изнад шестог стуба налазе се са обе стране проширења. Са десне стране је камено платно у чијој ниши су двије плоче са натписом.

Са десне стране је камено платно у чијој ниши су двије плоче са натписом. Горњи старији натпис исписан је 1571/72. године а доњи 1577/78. године.¹⁵ На прилазној рампи лијеве обале налазе се три отвора завршена преломљеним луковима. Зидови парапета су широки 60 cm и дуги 179,44 m. Ширина коловоза на мосту износи 6,00 m. Ширина приступне рампе је око 6,60 m са оградама, а дужине је око 120,00 m. Рампу чине четири лучна отвора, један већи на углу (ширине 4,50 m) и три мања изнад потока који се улијева у Дрину. Стубови, свод и чеони зидови изведени су од седре са локалитета мајдан Вишеградске бање. Камени блокови су везани жељезним кламфама

¹⁴ Иво Андрић, *На Дрини ћуприја*, више издања.

¹⁵ Mujezinović, M., *Obnova natpisa na Sokolovićevom mostu u Višegradu, Naše starine I*, Sarajevo 1953, 187.

„Културно наслеђе“, година I, број 1, Бања Лука децембра 2018.

и спој је заливен оловом. На узводној страни, стуб са троугласте основе прелази степенасто у правоугаоно проширење, које носи слијепи портал са натписом. На низводној страни са полигоналне основе стуб степенасто прелази у правоугаоно проширење на којем је софа за сједење.

У свом вишегодишњем постојању мост је претрпио многа искушења, рушења и поправке, а највеће: рушење једног свода у средњем вијеку, једну поправку 1873. године, утицаје катастрофално велике воде 1896. године – када је у цјелини био под водом и када се срушио коркалук моста, 1914–1915. године – када су била срушена два ријечна стуба и одговарајући сводови, а 1943. године–минирањем су страдала четири ријечна стуба и њима припадајуће конструкције сводова.



Сл. 4 – Мост
премошћен гвозденом
конструкцијом након
Првог свјетског рата

Статус заштите добра

Рјешењем Завода за заштиту културно-историјског и природног наслеђа Босне и Херцеговине бр. 1099/51. мост је стављен под заштиту државе. Рјешењем бр. 02-741-3 од 18. априла 1962. године, мост је уписан у Регистар непокретних споменика културе.

Комисија за очување националних споменика БиХ донијела је Одлуку о проглашењу Моста Мехмед паше Соколовића националним спомеником БиХ (бр. 08.2-6-101/3-5 од 27. јула 2003.).

Мост Мехмед паше Соколовића уписан је на Листу свјетске баштине на 31. сједници Комитета за свјетску баштину, Christchurch, New Zealand, одржаној од 23. јуна до 2. јула 2007. на основу критеријумима (ii) и (iv).¹⁶

(ii) Позициониран на важној геостратешкој локацији, кроз историју, свједочи о размјени културних утицаја између Балкана, Отоманског царства и Медитерана, између хришћанства и ислама. Истрајавао под различитим

¹⁶ Decision No. 31 COM 8B.34 of the UNESCO World Heritage Committee (2007)

Миљана Окиљ, *Мост Мехмед паше Соколовића у Вишеграду политичким и културним утицајима*; након *Отманског царства долази период аустро-угарске управе, потом Краљевина Југославија, СФРЈ и на крају Босна и Херцеговина*.

(iv) *Мост преко Дрине у Вишеграду представља једно од највеличанственијих дјела архитектуре отоманског периода.*

Обнове

Радове на обнови Моста први пут помиње Евлија Челебија у свом путопису, гдје наводи да је услед велике поплаве ријека Дрина срушила једно окно моста и да је за поправак утрошено 77.000 гроша, а вјероватно су се десили у XVII вијеку.¹⁷

Стубови моста обновљени су 1873. године.¹⁸ Том приликом обновљена је и дрвена кула која је на мосту постављена за вријеме Првог српског устанка, а уклоњена 1886. године.¹⁹

У великом поводњу 1896. године, када се Дрина уздигла 15,40 m изнад средњег водостаја, мост је остао без коркалука који је касније замијењен масивном оградом дебљине 60 cm и висине око једног метра.

Аустроугарска власт предузима прве захвате на мосту 1911. године када су обновљено шест стубова моста.²⁰

Након минирања два стуба у Првом свјетском рату, 1914–1915. преко порушеног дијела постављена је привремена гвоздена конструкција, која је уклоњена тек 1939/40. године, када је обновљен тај дио моста.



Сл. 5 – Узводни профил моста

Током Другог свјетског рата 1943. године мост је разорен на истом мјесту, али су оштећења била знатнија јер су срушена четири ријечна стуба и одговарајући број сводова. Обнова је трајала у периоду 1949–1952. година. Том приликом осим реконструкције уништеног дијела урађена је и нова ограда и постављен нови коловоз од гранитних коцки.

¹⁷ Čelebi, E, *Putopis, odlomci o jugoslovenskim zemljama*, Sarajevo 1967, 260.

¹⁸ Bejić, A, Sokolovićev most na Drini u Višegradu, *Kalendar Narodna uzdanica*, XIII Sarajevo 1945, 163.

¹⁹ Херман, Коста, *Епиграфске цртице из Босне и Херцеговине*, I, ГЗМ, Сарајево 1889, 81.

²⁰ Čelić DŽ, Mujezinović M, *нав. дјело*, 184.



Сл. 6 – Радови на обнови моста 2013. године

Поновна оштећења моста констатована су 1977. године, као последица великог саобраћајног оптерећења и лошег одржавања. Након тога услиједила су истраживања и урађен пројекат који је подијељен у двије фазе-замјена коловозне конструкције и санација темеља ријечних стубова. Радови на замјени коловозне конструкције завршени су 1979, након чега је усљедила санација стопа темеља, у периду 1980–1981. која је изведена уз помоћ прибоја од челичних талпи. Послије црпљена воде већа оштећења су пломбирана бетоном, а затим су изведене армирано бетонске плоче са армираним прстеном око стопа темеља три ријечна стуба. Радови су обустављени због недостатка финансијских средстава.²¹ Нови мост, на који је усмјерен моторни саобраћај, саграђен је 1.5 km низводно, 1986. године.

Оштећења моста регистрована су крајем XX вијека. Моторни саобраћај преко моста је забрањен 2003. године. Подводни снимак темељних стопа стубова израђен је 2004. године, а 2005. године урађен је геоласерски снимак моста. (Слике 5 и 6)

ТИКА (The Turkish governmental international cooperation and development agency) је обезбиједила средства за израду пројектне документације за конструктивну санацију и рестаурацију Моста и за извођење радова, који су започети 2013. године. Пројектна документација, израђена у „А-Проје“ из Турске, достављена је Центру за свјетску баштину. Након истраживања конструкције и историјске грађе о мосту Мехмед паше Соколовића, те анализе истраживања урађена је пројектна документација. Одлуке о рестаурацији, које су увршћене у пројектну документацију, донесене су на основу резултата истраживања. Заштита оригиналних карактеристика објекта је

²¹ Gojković, M, *Stari kameni mostovi*, Beograd 1989, 130–136.

била главни циљ. Сви преостали оригинални облици су задржани и рестаурисани. Радови су повјерени грађевинском предузећу ЕРБУ из Анкаре. (Слике 7 и 8)

Радовима су обухваћене сљедеће активности;

- темељи: дно ријеке је насуто великом количином новог камена у циљу заштите темеља моста, а претходно је извршено ињектирање темеља;
- парапет и вијенац: дијелови ограде моста који су недостајали рестаурисани су по угледу на сачуване оригиналне дијелове, а за обнову је коришћена седра из Вишеградске бање;
- поплочање: гранитна коцка је уклоњена. Приликом уклањања гранитне коцке откривени су остаци оригиналног поплочања, а према узору на откривене остатке урађено је ново поплочање;
- површине:растиње са површина моста је уклоњено механичким путем, без оштећења оригиналне конструкције, а калцификати са лучних површина су уклоњени ручно;
- пукотине су ињектирање смјесом на бази кречног малтера;
- фуговање ограде-фуге су израђене од кречног малтера (фуге нанесене 2013. су замијењене 2015. јер нису биле одговарајућег квалитета)
- уређење контакт зоне: трг и зелене површине;
- израда прилазног пута и паркинга.



Сл. 7 – Поглед на мост са узводне стране, 2018.

Током 2014. године радови су били прекинути, а након отклањања утврђених неправилности су настављени. Радови на обнови моста су завршени 2018, а за 2019. годину је планиран технички преглед изведених радова.

Према Плану управљања праћени су кључни индикатори који сигнализирају промјену стања моста и угроженост конструктивне стабилности. Досадашње интервенције нису битно измијениле интегритет и материјал моста, те је његова јединствена универзална вриједност очувана.

Коришћена литература:

1. Гилфердинг, А.Ф, *Порџда ро Герцеговинџ, Боснџи и Старој Сербџи*, С. Петербургџ, 1859. Превод: Гилфердинг, А.Ф. *Путовање по Херцеговини, Босни и Старој Србији*, Сарајево 1972.
2. E. Styh, *Vauwesen in B.und H*,Wien 1887.
3. Богдановић, Захарије, *Вишеградска ђуприја, Босанска вила*, Сарајево, 1888. 174–175.
4. Херман, К. *Епиграфске цртице из Босне и Херцеговине, I*, *Гласник Земаљског музеја*, I Сарајево 1889, 65–83.
5. Renner, H, *Durch Bosnien und die Hercegovina*, Berlin 1896.
6. Коркут, Д.М. *Обнова натписа на Соколовића мосту у Вишеграду*, *Гласник Земаљског музеја* XLI, Сарајево 1929, 115–129.
7. Ресулбеговић-Дефтедаревић, А, *Град Вишеград и околица*, Сарајево 1934.
8. Вејтић, А. *Sokoloviće v most na Drini u Višegradu*, *Kalendar Narodna izdanica*, XIII Sarajevo 1945, 148–169
9. Самарцић, Р, *Мехмед Соколовић*, Српска књижевна задруга, Београд 1971.
10. Муџезиновић, М, *Obnova natpisa na Sokoloviće vom mostu u Višegradu*, *Naše starine*, I, Sarajevo 1953, 183–188.
11. Ćelebi, E, *Putopis, odlomci o jugoslovenskim zemljama* (prevod H. Šabanović), Svjetlost, Sarajevo 1967.
12. Андрејевић, А, *Исламска монументална уметност XVI века у Југославији*, Београд 1984.
13. Gojković, M, *Stari kameni mostovi*, Beograd 1989.
14. Ćelić, Dž, Mujezinović, M, *Stari mostovi u Bosni i Hercegovini*, Sarajevo 1998.
15. Rabb, P. 'We are all servants here!' *Mimar Sinan – architect of the Ottoman Empire*, *Periodica Polytechnica Architecture*, 44(1), Budapest 2013, 17–37.
16. Duranović, E, *Iz historije Višegrada u srednjem vijeku*, *Radovi (Historija, Historija umjetnosti, Arheologija)*, V, Filozofski fakultet u Sarajevu, Sarajevo 2018, 135–172.

Прилози:

1. Цртеж моста из 1889. (Херман, К, *Епиграфске цртице из Босне и Херцеговине, I*, *Гласник Земаљског музеја*, I, Сарајево 1889, 80)
2. Мехмед паша Соколовић (http://www.wikiwand.com/bs/Mehmed-raš_Sokolović, јануар, 2019.)
3. Коца мимар Синан
4. Мост премошћен гвозденом конструкцијом (<http://kantaratlas.blogspot.com>, јануар 2019.)
5. Узводни профил Моста (извод из пројектне документације А-Проје)
6. Радови на обнови моста 2013–2018. (фото М. Окиљ)
7. Поглед на мост, 2018. (фото М. Окиљ)