



[8] 2020 8[1]

АГГ+ часопис за архитектуру, грађевинарство, геодезију и сродне научне области
ACEG+ Journal for Architecture, Civil Engineering, Geodesy and other related scientific fields

034-048 Прегледни научни рад | Review scientific paper
UDK I UDC 624.21:930.85"14/18"
DOI 10.7251/AGGPLUS20080340
Рад примљен | Paper received 10/10/2020
Рад прихваћен | Paper accepted 29/11/2020

Милијана Окиљ

Универзитет у Бањој Луци, Архитектонско-грађевинско-геодетски факултет,
milijana.okilj@aggf.unibl.org

Завод за заштиту културно-историјског и природног наслеђа РС, milijana.okilj@gmail.com

МОСТОВИ ИЗГРАЂЕНИ НА
ПРОСТОРУ РЕПУБЛИКЕ
СРПСКЕ ТОКОМ
ОСМАНСКОГ ПЕРИОДА

BRIDGES BUILT ON THE
TERRITORY OF THE
REPUBLIC OF SRPSKA
DURING THE OTTOMAN
PERIOD

Прегледни научни рад
Review scientific paper
Рад прихваћен | Paper accepted
29/11/2020
УДК | UDC
624.21:930.85"14/18"
DOI
10.7251/AGGPLUS20080340

Милијана Окиљ

Универзитет у Бањој Луци, Архитектонско-грађевинско-геодетски факултет,
milijana.okilj@aggf.unibl.org

Завод за заштиту културно-историјског и природног наслеђа РС, milijana.okilj@gmail.com

МОСТОВИ ИЗГРАЂЕНИ НА ПРОСТОРУ РЕПУБЛИКЕ СРПСКЕ ТОКОМ ОСМАНСКОГ ПЕРИОДА

АПСТРАКТ

Историја мостоградње обиљежена је неvjероватним достигнућима и новим технологијама које су омогућиле да мостови постану један од најважнијих алата за спајање градова и држава. Током своје дуге историје мостови су успјели да утичу на нашу културу и побољшају начин путовања, пословања итд. Био је дуг пут од првих мостова до грандиозних грађевина. Доласком Османлија на Балканско полуострво формира се нова специфична мостоградња, заснована на утицају османских мостова, али и богатој традицији домаћих градитеља. У османском периоду постигнути су изузетни успјеси у грађевинарству, а на простору Републике Српске је током тог периода изграђен значајан број каменних мостова, који заузимају важно мјесто у изградњи тог доба.

Кључне ријечи: мост, османски период, камен, свод

BRIDGES BUILT ON THE TERRITORY OF THE REPUBLIC OF SRPSKA DURING THE OTTOMAN PERIOD

ABSTRACT

The history of bridge construction is marked by incredible achievements and new technologies that have enabled bridges to become one of the most important tools for bridging cities and countries. Throughout their long history, bridges have managed to influence our culture and improve the way we travel, do business etc. It was a long way from the first bridges to the grandiose constructions. With the arrival of the Ottomans on the Balkan Peninsula, a new specific bridge construction was formed, based on the influence of the Ottoman bridges, but also on the rich tradition of local builders. Remarkable successes were achieved in the construction in the Ottoman period. A considerable number of stone bridges were built in the territory of the Republic of Srpska during that period, which occupy an important place in the construction of that period.

Key words: bridge, ottoman period, stone, vault

1. УВОД

Иако важна у еволуцији изградње мостова, историја мостоградње заузима маргинално мјесто у многим историјама архитектуре. Међу старим мостовима постоје грађевине које садрже много елемената који истичу и обиљежавају одређени период градње, вјештине и креативности древних градитеља у друштвима из прошлости. Доласком Османлија на Балканско полуострво формирана је нова специфична мостоградња, заснована на утицају османских мостова, али и богатој традицији домаћих градитеља. Османлије су постигле изузетне успјехе у грађевинарству. Израда и креативност старих градитеља посебно се испољавају у конструктивним детаљима. На свим важнијим трговачким путевима грађени су мостови квалитетније израде. У почетку су грађени дрвени, а касније су за изградњу мостова коришћена два основна материјала камен, најчешће кречњак, и кречни малтер. Калцијум-карбонатне стијене-седра најчешће се користе за лучне конструкције. Ломљени камен је коришћен за испуну. Поред ова два материјала коришћени су ковано гвожђе и олово. Конструкција је стереотомска, а број и облик сводова је у зависности од ширине ријеке и изгледа обала. Обале мањих спојене су једним, а већих, ширих ријека низом сводова. Многи мостови саграђени у османском периоду задивљују својом елеганцијом, величином, снагом, љепотом и стилском дотјераношћу, а Стари мост у Мостару и Мост Мехмед паше Соколовића у Вишеграду су уписани на Листу свјетске баштине, што је потврда да су велика архитектонска достигнућа. Временом је нестао или оштећен велики број мостова. Узроци штета су: посљедица повећаног нивоа саобраћаја, утицај урбанизације и модернизације саобраћаја, штете проузроковане атмосферским и климатским утицајима као посљедица физичко-хемијских фактора природе, штете проузроковане ратним дејствима, штете које су настале усљед деформација на темељима, усљед ниског квалитета грађевинског материјала... До данас су сачувани: Мост на Дрини (Мост Мехмед паше Соколовића) у Вишеграду, Мост на Жепи у Жепи, Мост на Требишњици у Требињу, Мост на Сушици код Требиња, Мост на Заломки у Невесињу...

2. МОСТОВИ ИЗГРАЂЕНИ У РЕПУБЛИЦИ СРПСКОЈ ТОКОМ ОСМАНСКОГ ПЕРИОДА

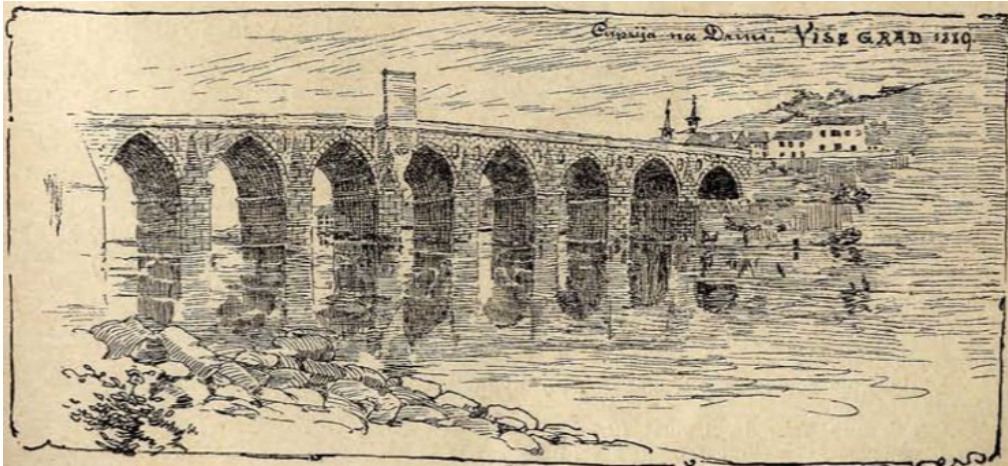
2.1. МОСТ МЕХМЕД ПАШЕ СОКОЛОВИЋА

Изградња моста Мехмед паше Соколовића најзначајнији је догађај у развоју Вишеграда, јер је та грађевина дала најснажнији печат препознатљивости и идентитету града све до данас. Функционално мост је утицао на јачање транзитне улоге града и иницирање развоја насеља са свим пратећим садржајима, посебно на десној обали ријеке. Саграђен је на стратешки важном мјесту на коме је већ у првој половини XVI вијека био дрвени мост приказан на Курипешиневом цртежу. [1:176] Мост преко Дрине саграђен је у периоду од 1571. до 1577. године. У његовој изградњи учествовале су најзначајније личности тог периода; грађен је по жељи и наредби Мехмед паше Соколовића, а градитељ је био мимар Синан. О самој градњи моста постоји документ, настао у вријеме када је био у изградњи, а односи се на експропријацију земљишта потребног за његово грађење. Уписан у сиџил вишеградског кадилука 1575. године (983). [1:181–182] Задужбинар Мехмед паша Соколовић, крштено име Бајо од оца Димитрија, рођен је 1505. у селу Соколовићима близу касаве Рудо у српској породици од које је као дјечак одвојен и одведен прво у Једрене, а потом у Цариград. Образовање је започео у манастиру

Милешеви. [2:14] Захваљујући изузетним способностима нагло се пењао на друштвеној љествици до положаја великог везира, на којем је био у периоду 1565–1579. у вријеме тројице султана; Сулејмана Величанственог (1520–1566), Селима II (1566–1574) и Мурата III (1574–1595).

Истицао се као способан војсковођа, а друштвени статус је ојачао женидбом са кћерком султана Селима II, принцемом Есмахан. Велики државник је дјеловао активно и на културном пољу подижући јавне објекте широм царевине, а до данас је непознат потпун списак његових задужбина разасутих по Цариграду, Едирни, Халепу, Медини, Софији, Београду, Вишеграду... [1:177–178] Убијен је у атентату 11. октобра 1579. године, а сахрањен је у истанбулској четврти Ејуп Енсари, у турбету које је Синаново дјело. [3:149] У вријеме изградње моста Вишеград је био насеље неправилне уличне регулације, организовано у уским махалама са око 700 кућа, џамијом и великим караван-сарајем поред Дрине. За вријеме Мехмед паше Соколовића изграђена је Вишеградска бања на љековитом извору близу града, а у граду се граде дућани и неколико јавних чесми. [4:30] Изградња моста повјерена је Коџа Мимар Синану (1489–1588), чије име је постало синоним за такозвани класични стил османске архитектуре препознат у периоду 1539–1588. године, док је био главни дворски архитекта. [17:13] Сматра се највећим османским архитектом, најизразитијим представником турске умјетничке ренесансе, а познат је и као "велики архитекта Синан". [5:97] Рођен је 1489. године у близини Кајзерија (Kayseri), у крају познатом по вјештим градитељима, у централној Анадолији, у хришћанској, вјероватно грчкој или јерменској породици. Одведен је у јаничарске трупе 1511. Учествовао је у многим војним акцијама од централне Европе до Ирана и Ирака. Брзо је напредовао од коњичког официра до војног инжењера. Велику репутацију стекао је након што је за пар дана саградио мост преко ријеке Прут у Молдавији. У току педесетогодишњег рада на мјесту главног градитеља, за вријеме четири султана Селима I, Сулејмана I, Селима II и Мурата III, саградио је, пројектовао или на други начин био одговоран за 118 џамија, 18 месџида, 7 текија, 34 медресе, 34 турбета, 50 хамама, 34 палате, 3 болнице, 31 каравансараја, 12 мостова... [6:26–36, 11:37] Како је учествовао у многим војним походима сусретао се са различитим културама које су имале утицај на његов градитељски опус. Синанов највећи мост Бујукчекмече (Buğukçekmese) је дугачак 635 m, саграђен преко морског рукавца између Мраморног мора и истоименог залива, на путу Једрене-Истанбул. Једино је на овом мосту сачуван натпис са поменом Синановог имена. [16:784] За Мехмед пашу Соколовића саградио је три моста у Алпулуу (Alpullu), Лулебургазу (Lüleburgaz) и Вишеграду. [11:37] Како у свом стваралачком опусу има велики број објеката, није увијек био у могућности да руководи градњом. Нема сумње да је идејни творац вишеградског моста управо Синан, али су његови сарадници руководили грађењем.

Љепота и елеганција вишеградског моста оставили су снажан утисак и на бројне путописце и књижевнике од Евлије Челебије до Петера Хандкеа. Евлија Челебија пише да свако ко се разумије у грађевинарство остаје запањен и задивљен гледајући вишеградски мост, [7:260] а Александар Гиљфердинг, руски изасланик у Сарајеву од 1857. године, у свом путопису наводи да се за лијепи вишеградски камени мост говори да је најбољи у Босни. [8:104–105] Пар сачуваних цртежа свједочи о изгледу моста у XIX вијеку (слика 1).



Слика 1. Цртеж Моста Мехмед паше Соколовића из 1889. године

Мост у Вишеграду помиње се и у народном предању, а најпознатије приповједа о неимару Радету који је два пута подигао ћуприју уз бројне недаће. Не може се говорити о вишеградском мосту а да се не помене Иво Андрић, који у роману На Дрини ћуприја између осталог каже:

...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, са једанаест лукова широког распона. Од тог моста, као од основице, шири се лепезасто цела валовита долина, са вишеградском касабом и њеном околином, са засеоцима полеглим у превоје брежуљака, прекривена њивама, испашама и шљивицима, изукрштана међама и плотовима и пошкропљена шумарцима и ретким скуповима црногорице. Тако, посматрано са дна видика, изгледа као да из широких лукова белог моста тече и разлива се не само зелена Дрина него и цео тај жупни и питоми простор, са свим што је на њему и јужним небом над њим...

Андрић даје најсликовитији опис изгледа и доживљаја моста, његовог значаја и утицаја на развој живота Вишеграда, како свакодневни тако и кроз историју.

Вишеградски мост је поуздан, истински свједок историје. Његова материјална, физичка структура, као и порука коју преноси из прошлих времена си изворне. Одражава врхунац градитељских могућности у другој половини XVI вијека, задивљује маестралним радом, пропорцијама и композицијом. Специфичне су емотивне везе друштва са грађевином, које се односе на традицију, континуитет и симболику моста као мјеста повезивања и размјене.

Задатак грађења моста био је изузетно сложен због ширине ријеке Дрине и њене хировитости. Креативност градитеља је дошла до изражаја јер је обликовно мост складно уклопљен у окружење, а истовремено конструктивно постојан. Вишеградски мост је на много начина јединствен; првенствено по свом облику – нагло савијеној конструкцији, која са једанаест лукова премошћује Дрину и рампе помоћу које се мост под правим углом спаја са лијевом обалом, пратећи положај земљишта. Ова необична концепција настала је због конфигурације терена који је на лијевој обали изузетно стрм, тако да је градитељ, настојећи се прилагодити природној препреци, створио маестрално дјело. Мост, дугачак 180 метара, лежи на девет стубова на које се ослања једанаест благо

преломљених сводова различитих распона, од најмањег уз десну обалу од 5,20 m, до 14,80 m. Прилазна рампа, дужине 120 m, састоји се од четири свода, од којих три мања премошћавају поток, притоку Дрине. Над чеоним зидовима, дужином моста протеже се профилисани вијенац од седре над којим се диже ограда. Изнад шестог стуба налазе се са обе стране проширења, са низводне стране је правоугаоно проширење са уграђеним сједалима, а на узводној страни стуб са троугласте основе прелази степенасто у правоугаоно проширење, које носи слијепи портал са натписом. О настанку моста говоре два натписа, горњи старији из 1571/72. године и доњи исписан 1577/78. године. Ширина коловоза на мосту износи 6,00 m, а приступне рампе је око 6,60. Мост је грађен блоковима седре, са оближњег локалитета у Вишеградској бањи, који су међусобно везани жељезним кламфама. На средини моста се налазила дрвена стражарска кућица, која је уклоњена 1886. године. [10:81]

Током вишевијековног постојања мост су пратиле многе недаће, тако да је више пута рушен и поправљан. Познато је да је један свод срушен у средњем вијеку, поправљан је за вријеме османске владавине два пута 1664. и 1873. године, [15:178] током великог поводња 1896. године срушена је ограда моста, а водостај је био на око 1,60 m изнад моста. Током Првог свјетског рата 1914–1915. су срушена два ријечна стуба и одговарајући сводови, а у Другом свјетском рату 1943. година мост је минирани и срушена су четири ријечна стуба са припадајућим сводовима. Вјероватно је било и низ ситнијих захвата који су морали да се обављају ради одржавања моста.

Мост је обновљен у XVII вијеку након велике поплаве када је ријека Дрина срушила једно окно моста. [7:260] Дрвена кула је на мосту постављена за вријеме Првог српског устанка, а обновљена је заједно са стубовима 1873. године. [3:163] Након велике поплаве крајем XIX вијека, ограда нестала у набујалој Дрини замијењена је новом, знатно масивнијом. Шест стубова моста је обновљено за вријеме аустроугарске власти 1911. године. [1:184]

Након Првог свјетског рата преко порушеног дијела постављена је привремена жељезна конструкција која је уклоњена двадесет година касније, када су почели радови на реконструкцији тог дијела моста. Мост је обнављан и након Другог свјетског рата, у периоду 1949–1952. година, када је осим реконструкције уништеног дијела урађена нова ограда и постављен коловоз од гранитних коцки. [11:42]

Како су примијењена оштећења моста 1977. године, одлучено је да се уради пројекат конструктивне санације коме су претходила истраживања. На основу пројектне документације у првој фази је замијењена коловозна конструкција 1979. године, а након тога су уследили радови на санацији темељних стопа који су обустављени 1981. године због недостатка финансијских средстава. [9:130–136] Како обнова темељних стопа није завршена, дошло је до пропагације оштећења, а као превентивна мјера примијењена је забрана моторног саобраћаја преко моста 2003. године. Посљедња обнова моста била је у периоду 2013–2019. године, када су конструктивно саниране темељне стопе на начин да је дно ријеке насуто великом количином камена у циљу заштите темеља моста који су претходно инјектирани (слике 2 и 3).



Слика 2. Мост Мехмед паше Соколовића, цртеж узводног изгледа (извод из пројектне документације А-Proje, 2013)

У току радова откривени су остаци оригиналног поплочања, те је уклоњена гранитна коцка и урађено ново поплочање према узору на откривене остатке. Поред темељних стопа инјектиране су све веће пукотине на површинама моста, уклоњено растиње и калцификати, а ограда фугована. Радовима је обухваћено и уређење контакт зоне. [11: 44–45]



Слика 3. Мост Мехмед паше Соколовића, низводни изглед 2019. године, након последње обнове

Мост Мехмед паше Соколовића уписан је на Листу свјетске баштине на 31. сједници Комитета за свјетску баштину, одржаној на Новом Зеланду од 23. јуна до 2. јула 2007. на основу критеријума (ii) и (iv) (Decision No. 31 COM 8B.34 of the UNESCO World Heritage Committee):

- (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 политичким и културним утицајима; након Отоманског 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 османског периода. [11:41–42, 14: 203]

У одлуци за упис на Листу свјетске баштине наведено је да је јединствена универзална вриједност моста у Вишеграду неупитна из историјских разлога и с обзиром на архитектонске вриједности које има. Представља главну етапу у историји градитељства и архитектуре мостова, саграђен од стране најславнијег градитеља Османског царства. Мост посебно свједочи о преношењу и прилагођавању техника током дугог историјског процеса. Такође свједочи о важним културним размјенама између различитих цивилизација. Његова културна вриједност надилази националне и културне границе.

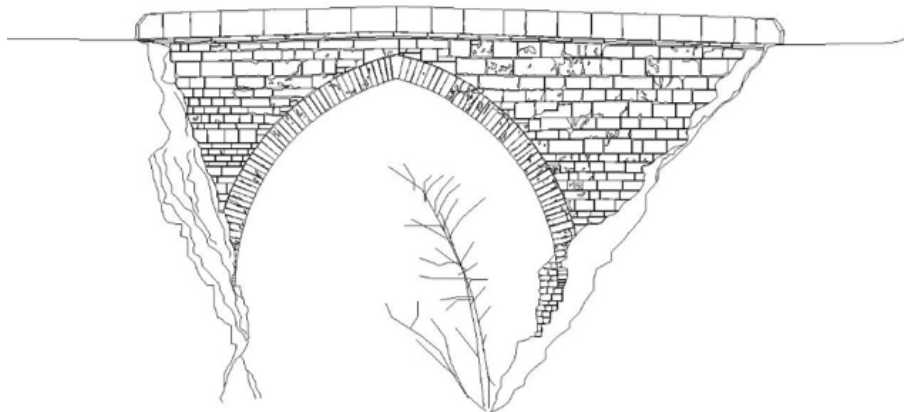
2.2. МОСТ ПРЕКО РИЈЕКЕ ЖЕПЕ

Мост преко ријеке Жепе изграђен је у близини ушћа Жепе у ријеку Дрину, вјероватно након изградње моста Мехмед паше Соколовића у Вишеграду. Архивски документи о изградњи моста не постоје. Претпоставља се да је саграђен у посљедњој четвртини XVI вијека. Мост је вјероватно изградио један од ученика-сарадника истакнутог градитеља Коџе Мимара Синана, можда Мустафа Чауш, који је био надзорник током изградње вишеградског моста. [1:202–203; 9:111]. Према једној легенди изградња моста је у вези са везиром Јусуфом и италијанским градитељем, за шта се не може пронаћи упориште у историјским чињеницама нити се италијански градитељ може довести у везу са архитектуром моста. [1:204] На основу конструкције моста (слика 4) може се претпоставити да га је градио искусан градитељ, а поједини елементи попут начина зидања, облика лука указују на блискост са архитектуром Моста Мехмед паше Соколовића, што потврђује да градитељи оба моста припадају истој школи.



Слика 4. Мост на Жепи, низводни изглед

Изградњом хидроелектране Бајина Башта, односно стварањем акумулације, био је угрожен интегритет моста те је одлучено да се мост премјести на нову локацију, ван домаћаја воде акумулационог језера. Основни проблем био је гдје наћи нову локацију, а притом сачувати све његове вриједности. Нађен је профил у близини примарне локације на мјесту које се зове Спасин хрид. Послије избора нове локације извршена су сва потребна снимања и израђени су пројекти демонтаже и реконструкције моста. Током јуна 1966. године, послје неопходних припремних радова започети су радови на демонтажи и транспорту демонтираног материјала на нову локацију, која је од аутентичне удаљена сса 5 км. Радови на реконструкцији моста почели су августа 1967. године, а завршени крајем септембра исте године. [9:111–112]. Профил ријеке Жепе премошћен је отвором величине 10,20 м и засвођен преломљеним сводом. Чеони лук је дебео 75 цм. Чела свода чине преломљени лукови на узводној и низводној страни, чија је висина 6,50 м, мјерено од базе засведених конструкција. Полупречник је 6,70 м, а ексцентритет центара закривљености износи 1,60 м од вертикалне оси на обје стране. Дужина моста је 21,60 м. Распон од симетрале свода до лијеве обале износи 12,40 м, а до десне 9,20 м. Укупна ширина моста је 3,95 м, стаза 3,41 м, а ограда два пута по 27 цм. Свод и чеони лукови моста изграђени су од блокова седре различитих димензија, а у висини стазе завршени су вијенцима једноставне профилације. Чеони зидови моста зидани су блоковима кречњака различитих величина који су полагани у приближно хоризонталне редове (слика 5). Стаза је калдрмисана, а ограда израђена од камених блокова, повезаних жељезним „пијавицама“ заливеним оловом. Мост преко ријеке Жепе једно је од најљепших и најелегантнијих дјела мостоградње у Босни и Херцеговини.



Слика 5. Мост на Жепи, цртеж низводног изгледа

Данас постоје значајна структурна оштећења на мосту на новој локацији. Изграђена је потпорна конструкција за заштиту моста. Пројектна документација за конструктивну стабилизацију и рестаурацију моста је урађена, али због недостатка средстава пројекат није реализован. Поред овог постоји и камени мост на извору ријеке Жепе.

2.3. МОСТ ПРЕКО РИЈЕКЕ ТРЕБИШЊИЦЕ У ТРЕБИЊУ (АРСЛАНАГИЋА-ПЕРОВИЋА МОСТ)
Најсликовитији, више пута понављани, опис требињског моста дао је Војислав Ђурић 1966. године у београдском листу Политика: „У нашој земљи мало је мостова који се, лепотом линија и маштовитошћу облика, могу с њим упоредити. Вишеградска ћуприја на Дрини је много већа и за економску историју знатно значајнија, чувени мост на Неретви у

Мостару видно је смелији у конструкцији и као дуга витак, али је требињски складнији, богатији по облицима, сликовитији. У историји нашег градитељства он има врло угледно место, а посебан значај у балканској архитектури XVI века“. [1:297]

Прије измјештања мост је премошћавао корито ријеке Требишњице око 5 километара узводно од Требиња, а садашња локација (слика 6) је на локалитету Градина у градском подручју Требиња.



Слика 6. Мост преко Требишњице на новој локацији

Налазио се на старом путу који је повезивао Херцег Нови и Дубровник са Цариградским друмом, стратешки најзначајнијом прометницом и најкраћом копненом везом Цариграда са Бечом и Венецијом (слика 7). Претпоставља се да је у римском периоду, нешто узводније од овог, постојао мост у близини првобитних локација манастира Косијерево и Добрићево. Саграђен је у XVI вијеку, а прецизно вријеме изградње није утврђено. Претпоставља се да је грађен у периоду 1563–1575 [9:92], односно 1568–1572/74. [1:303] На основу биљежака француских путописаца XVI вијека може се претпоставити да је мост завршен око 1573. године. Пјер Лескалопје је 1574. године прошао Требињском области и забиљежио да се на ријеци налази камени мост, а са друге стране караван сарај које је саградио Мехмед паша Соколовић у спомен сину који је умро као намјесник ове провинције. [12:111–112] Мехмед паша Соколовић се као задужбинар помиње и у архивској књизи дубровачког архива Писма и упутства за Левант која је писана на италијанском језику (Lettere e comissioni di Levante XXXIII, folio 19). [1:302] Није познато име градитеља, али се претпоставља да је био неко из школе Мимара Синана. Вјероватно је добио име према Арслан-аги који је наплаћивао мостарину и саградио стражарницу која је срушена приликом поправке моста 1890. године. [13:62]



Слика 7. Мост преко Требишњице на старој локацији, крај XIX вијека

Мост се помиње у више народних предања. Једно говори о средњовјековној краљици чији се син утопио на извору, а она наредила да се врело зачепи, након чега је уследио земљотрес који је изазвао пробијање воде на два друга мјеста. Из једног извора је потекла Требишњица над којом је подигла мост. Друго говори о извјесном Кустурици који је дошао из Цариграда и као задужбину подигао мост, а треће је о Арслан-аги, према коме је мост добио име. Са око 92,25 м премошћено је корито ријеке Требишњице са четири отвора различите величине, засведена полукружним сводовима, ослоњена на три ријечна пилона. Изнад сводова уз обале постављена су два мања свода, олакшања конструкције. Ова потпуна асиметрија маса и облика је јединствена у архитектури мостова тога периода. На овакво рјешење моста утицао је асиметричан профил ријеке, али свакако је присутна и оригиналност градитеља. Велики сводови досежу висину од 15 м изнад нормалног водостаја ријеке. Током дуге историје мост је претрпио многа оштећења, рушења и поправке. Већ су поменути први радови на обнови моста 1890. године. Дио моста, у дужини од 8,0 м срушен је током Другог свјетског рата, 1943. Године; до 1956. године је ојачан дрвеном конструкцијом, а потом је замијењен бетонском. Интегритет овог старог моста, јединствених архитектонских и грађевинских карактеристика, био је угрожен изградњом хидроенергетског система на Требишњици. Након изузетно сложених испитивања, закључено је да мост треба преселити на нову локацију, а посебан проблем је био избор одговарајућег попречног профила ријеке. Радови на реконструкцији рађени су у периоду између 1970–72. године. Приликом реконструкције усвојен је принцип да се сви видљиви елементи ураде по узору на аутентичне, па је тако армиранобетонска конструкција из 1956. године замијењена каменом, а сви остали конструктивни елементи, скривени од ока посматрача, уз употребу савремених материјала. [9:95]

2.4. МОСТ „ОВЧИЈИ БРОД“ ПРЕКО РИЈЕКЕ ЗАЛОМКЕ

Камени мост на реци Заломки (слика 8) налази се изнад села Братач, на око 10 км од Невесиња. Није познато постојање историјских извора о мосту нити народних предања, а неоправдано је остао незапажен па тако и неистражен. Не помињу га ни путописци који су походили ове крајеве. Ријека Заломка је понорница чији водостај варира; у љетњим мјесецима потпуно пресуши, а током зиме много надође. На основу градитељских карактеристика може се претпоставити да је саграђен крајем XVI или почетком XVII вијека. Прије пар година, према казивању локалног становништва, у кориту ријеке пронађена је плоча са натписом на арапском језику. Временом је натпис испран тако да је немогуће дешифровати садржај. Могуће да је била дио ограда моста и да се натпис односи на податке о подизању моста. Раније се сматрало да је ограда моста била дрвена [1:296], али проналазак ове плоче, као и пар плоча правоугаоног облика које се могу видјети током љетњих мјесеци у кориту ријеке, указује на изворно постојање камене ограда. На лијевој обали ријеке, на вертикалној стијени, уклесан је латинични натпис, у правоугаоном пољу, на коме је уписана 1883. година која се вјероватно односи на обнову током аустроугарског периода. Током Другог свјетског рата срушен је дио средишњег свода моста који је реконструисан 1968. године, а у међувремену је на том мјесту била постављена дрвена конструкција. На око 2 километра удаљености налази се мањи лучни камени мост преко ријеке Заводке, вјероватно саграђен у истом периоду.



Слика 8. Мост Овчији Брод, септембар 2020.

На десној обали до моста води пут који се благо савија према мосту, док је на лијевој обали терен стрм, а пут се наставља под готово правим углом у односу на мост, а недалеко од моста нестаје. Вјероватно је саграђен на важној комуникацији чији је значај временом опао, а пут готово нестао. Локални становници су углавном били сточари па отуда вјероватно и потиче име моста. Мост се састоји од три полуобличаста свода, два распона 9,0 м и трећег на лијевој обали распона 7,0 метара. Укупна дужина моста износи 35,50 метара. Корито ријеке најдубље је уз десну обалу гдје је свод највиши, што говори о умјешности градитеља и прилагођавању облика конфигурацији терена. Горња површина је благо извијена, поплочана неправилним каменим плочама, са попречним праговима; сличне срећемо на мостарском мосту, који омогућавају лакше прелажење. Према

узводној страни стубови моста се завршавају у облику троугаоних браника. Тренутно стање захтијева хитне конзерваторске радове.

2.5. МОСТ НА РИЈЕЦИ СУШИЦИ У ВУЧЈОЈ

У живописном амбијенту села Вучја, на извору ријеке Сушице извио се пјешачки мост малих димензија (слика 9), али изузетне љепоте и елеганције.



Слика 9. Мост на ријеци Сушици у Вучјој

Према народном предању подигнут је у вријеме цара Константина и царице Јелене. На основу градитељских карактеристика претпоставља се да је саграђен у XVI/XVII вијеку. Благо преломљени лук са каменим упорцима на обалама се савршено уклапа у околни пејзаж. Дебљина чела свода је наглашена архиволтама. Преко свода су постављена два реда правилних блокова седре од којих се горњи благо повија у стопама које су грађене од чвршћег камена.

2.6. МОСТОВИ КОЈИХ ВИШЕ НЕМА

Многи мостови саграђени у османском периоду, углавном од дрвета, временом су нестали. Бањалучке мостове помињу путописци који су походили ове крајеве у XVII вијеку. Сплићанин Ђорђић (Georgiceo) каже 1626. године да у Бањалуци постоје четири моста. [1:165] Нешто више од три деценије касније Е. Челеби описује Бањалуку: "...Поред тога што поред свих кућа тече жива вода, свака боља кућа има виноград, башчу и ружичњак, диван као земаљски рај. С једне стране шехера на другу прелази се на три мјеста преко дрвених мостова на ријеци Врбасу." [7:211]

Ниједан од бањалучких мостова из тог периода није сачуван до данас. Познато је да су постојали Царев мост (мост Софи Мехмед паше) у данашњим Српским Топлицама гдје се налазила и дрвена Шемсе кадунина ћуприја саграђена прије 1582. године, а нестала прије 1659 [1:165], дрвена ћуприја у Новоселији, која је страдала у великом поводњу 1730. године [15:114]. Такође се помиње Ферхад пашин камени мост преко Црквене у близини

ушћа у Врбас. [1:166] Најзначајнији је био мост преко ријеке Врбас, код тврђаве Кастел, изграђен у XVI вијеку, прије 1587. године, заслугом Ферхад паше Соколовића. [9:105]. Овај мост је 1614. године обновио Хусеин бег, Ферхадпашин син, а касније је страдао још два пута 1730. и 1737. године. Био је у употреби до аустроугарске окупације ових крајева, а до данас су сачувани остаци носача моста на обалама Врбаса. Постоје два цртежа-гравире моста на којима је јасно да су стубови били камени (слика 10).



Слика 10. Стари цртеж моста на ријеци Врбас у Бањалуци

Према једном цртежу преко стубова је била постављена дрвена конструкција прилично необичних грађевинских карактеристика, а на другом је нејасна материјализација горњег построја моста, могуће да је камена и да је дошло до промјена током једне од обнова. Завод за заштиту споменика културе је 1981. године покренуо поступак за реконструкцију моста, када су у кориту Врбаса пронађени остаци два стуба. Урађено је више рјешења изгледа моста, од којих је једно прихваћено 1982. године. [1:106–110] Даља истраживања и радови на обнови су обустављени због земљотреса, а никада касније нису настављени.

Француски путописац Пјер Ласкалопје помиње 1574. године дрвени мост преко ријеке Дрине у Фочи. [12:113] Вјероватно је био саграђен прије смрти Сулејмана Величанственог јер Е. Челеби у свом путопису наводи да је подигнут у његово име. [7:406] Он овај мост назива огледалом чуда, те даље каже: "...на великој ријеци Дрини налази се дрвени мост на једно окно, које се диже до небеског врха....Овај велики мост, који треба погледати, направио је мајстор старе школе тако да је на јаке темеље који се налазе са обе стране ријеке, вјешто нанизао једну на другу велике и дуге греде тако да једна над другом измичу као пера у крилима ластавице..." [7:405] Диви се конструкцији моста коме нема равна ни у једном вилајету, али указује и на његово лоше стање. У Фочи су се налазила још два дрвена моста преко ријеке Ћехотине. Исти путописац помиње и висећи мост пред градском капијом тврђаве крај Уне у Новом Граду. [7:219] На једној аустријској гравири из XVIII вијека уцртана су три моста око тврђаве у Новом. [1:153] Мост код Костајнице се

помиње 1839. године али није познато како је изгледао и када је саграђен. Такође су и у Приједору постојала два дрвена моста, на сјеверној и источној страни града[1:155]

3. ЗАКЉУЧНА РАЗМАТРАЊА

Дуга и богата историја градње мостова настала је у вишевијековној борби човјека да средствима која су му била на располагању савлада природне препреке и тако живот учини садржајнијим. Та је борба обогатила градитељску баштину и подстицала креативност градитеља. Управо у градњи мостова природа је била најбољи учитељ јер су први настали тако што је човјек поставио дебло преко природне препреке. Процес развоја конструкције моста био је дуготрајан и спор. За Балкан су од посебног значаја мостови из времена Османске империје. Као и скоро укупна европска мостоградња у послјеримском периоду, и османска је знатно ослоњена на утицаје и преношење знања античких градитеља. Античка традиција се настајањем Византије преноси на Исток, мијешају се утицаји и принципи у грађењу мостова римске мостоградње и традиционалног начина грађења Истока. Римска мостоградња, у којој је конструкција свода већ разрађена и обликована, и нешто касније и Византијска, дале су солидан основ за стварање османске мостоградње. Несумњив је утицај првог римског каменог моста Ponte Rotto преко ријеке Тибар из 179. године п. н. е. на мостове саграђене у османском периоду, јер су основна инжињерска рјешења која је тај мост садржавао примјењивана на мостовима грађеним у Османском царству. Ранији истраживачи указују на сличност требињског моста са римским Alcantara мостом преко ријеке Тагус у Шпанији.

Од друге половине XIV вијека, у првим годинама владавине на Балканском полуострву Османлије почињу да граде мостове, прво за ратне потребе, а касније и сталне конструкције, углавном од камена. Овај процес настављен је и у наредним вијековима, а врхунац је достигнут у XVI вијеку, када је изградња мостова у центру османских инвестиција. На основу историјских извора јасно је да је било смјелих рјешења дрвених мостова саграђених у првим деценијама османске владавине. Због трошности материјала и историјских прилика ниједан није сачуван до данас. Градња мостова уско је повезана са Коџа Мимаром Синаном. Један од најрепрезентативнијих примјера градитељског опуса Мимара Синана је вишеградски мост, који задивљује маестралним радом, квалитетом и материјалима, конструктивним детаљима, пропорцијама и композицијом. Задужбинари најзначајнијих мостова били су из породице Соколовић, најистакнутији Мехмед паша Соколовић.

4. БИБЛИОГРАФИЈА

- [1] Dž. Čelić, M. Mujezinović, *Stari mostovi u Bosni i Hercegovini*, Sarajevo-Publishing, Sarajevo 1998.
- [2] Р. Самарџић, *Мехмед Соколовић*, БИГЗ, СКЗ, Београд, 1971.
- [3] А. Вејтић, „Sokolovićev most na Drini u Višegradu“, *Kalendar Narodna uzdanica godina XIII*, Sarajevo, 1945, стр. 148–169.
- [4] А. Ресулбеговић-Дефтердаревић, *Град Вишеград и околица*, Сарајево, 1934.
- [5] А. Андрејевић, *Исламска монументална уметност XVI века у Југославији*, Институт за историју уметности, Балканолошки институт, Београд, 1984.
- [6] Р. Rabb, „We are all servants here! Mimar Sinan – architect of the Ottoman Empire“, *Periodica Polytechnica Architecture*, 44 (1), Budapest, 2013. стр 26–36.

- [7] E. Čelebi, *Putopis, odlomci o jugoslavenskim zemljama*, Svjetlost, Sarajevo, 1967.
- [8] А. Ф. Гиљфердинг, Путовање по Херцеговини, Босни и Старој Србији, Веселин Маслеша, Сарајево, 1972.
- [9] М. Гојковић, *Stari kameni mostovi*, Naučna knjiga, Beograd, 1989.
- [10] К. Херман, „Епиграфске цртице из Босне и Херцеговине, I“, *Гласник Земаљског музеја, књига I*, Сарајево, 1889, стр 65–83.
- [11] М. Окиљ, „Мост Мехмед паше Соколовића у Вишеграду – историјат, обнова, стање конзервације“, *Културно наслеђе 1*, Републички завод за заштиту културно-историјског и природног наслеђа РС, Бања Лука, 2018. стр. 36–45.
- [12] М. Динић, „Три француска путописца XVI века о нашим земљама“, *Годишњица Николе Чупића, књ. XLIX*, Београд, 1940. стр. 85–118.
- [13] А. Defterdarević, „Pravni aspekti spasavanja starih mostova na Trebišnjici, Žepi i Drini“, *Naše starine XII*, Sarajevo 1969. стр 61–91.
- [14] М. Окиљ, „Свјетско наслеђе и савремена архитектура – анализа конкурса за изградњу пословне зграде ХЕ Вишеград“, *Зборник Пете конференције о интегративној заштити*, Републички завод за заштиту културно-историјског и природног наслеђа РС, Бања Лука, 2010. стр 200–211.
- [15] Dž. Čelić, „Obnova Sokolovićeve mosta u Višegradu“ *Naše starine I*, Zavod za zaštitu spomenika kulture SR BiH, Sarajevo 1953. стр. 177–181
- [16] S. Ćurčić, *Architecture in the Balkans from Diocletian to Süleyman the Magnificent*, Yale University Press, New Haven and London, 2010.
- [17] G. Necipoglu, *The Age of Sinan: Architectural Culture in the Ottoman Empire (1539–1588)*, Princeton University Press, Princeton, 2005.
- [18] Иво Андрић, *На Дрини Ћуприја*, више издања
- [19] Decision No. 31 COM 8B.34 of the UNESCO World Heritage Committee
- [20] М. Мулалић-Хандан, В. Бабић-Ходовић, К. Татић, А. Хаџиабдић, Б. Милојевић, М. Окиљ, Ј. Липа, *План управљања-Номинација за упис на Листу свјетске баштине Моста Мехмед паше Соколовића у Вишеграду*, 2006.
- [21] *Одлука о проглашењу историјске грађевине – Мост “Овчији брод” у селу Братач, општина Невесиње, националним спомеником Босне и Херцеговине*, Комисија за очување националних споменика БиХ, 2018.