

ALIJA BEJTIĆ

## STARI TRGOVAČKI PUTEVI U DONJEM POLIMLJU

### 1. OPĆA RAZMATRANJA

Dosta veliku oblast donjeg Polimlja u jugoistočnoj Bosni, koja je teritorijalno, uglavnom, istovetna sa prostranstvom današnje opštine Rudo, u naše vrijeme povezuju interno i prema vani tri javne saobraćajnice:

— kolski put Višegrad — Uvac — Priboj kroz istočni dio oblasti,

— kolski put Rudo — Uvac, kao priključak na prvi put,

— željeznička uskotračna pruga što se odvaja od pruge Sarajevo—Višegrad na mostu na Drini pri ušću Lima i vodi uza sami Lim preko Rudog do Priboja u dužini od ravno 50 km.

Te komunikacije nastale su kao saobraćajnica novije tehnike poslije austrougarske okupacije Bosne i Hercegovine: dva navedena makadamska puta 1897—98, a željeznička pruga izgrađena i puštena u promet od Mosta na Drini do Uvca 4. jula 1906, a od Uvca do Priboja 1. januara 1929. Putni priključak Uvac — Rudo vodio je desnom stranom Lima, a poslije izgradnje pruge, koja je djelomično udarila baš trasom toga puta, prebačen je na suprotnu, lijevu obalu i znatno preuređen 1928. godine, kad je nastao i novi most u Ustibru i onaj današnji željezne konstrukcije u samom Rudom. Upravo ovaj priključak je 1971. godine, u povodu proslave 30-godišnjice Prve proleterske brigade, i asfaltiran sa djelomičnim ispravljanjem i proširenjem trase.

Slika historijskih komunikacija na ovome području je, u poređenju sa današnjom mrežom, sasvim drugačija i po pravcima i po broju i po ukupnoj dužini. Ona je odraz u prvom redu sasvim drugih i drugačijih ekonomskih odnosa okolnih centara, s kojim se ova oblast povezivala i živjela, a to su bliža i daljnja trgovačka središta Čajniče, Pljevlja (u srednjem vijeku Vrhbreznica), Prijepolje, Novi

Pazar, Višegrad i, naročito, Užice, prema kojim su odavde i tekle trase značajnijih kiridžijskih puteva.

U organizaciji historijskih komunikacija na ovome području od utjecaja je bilo, dakako, i samo upravno uređenje pokrajine, zemlje, pri čemu je naročito karakteristično doba od kraja 14. pa do polovine narednog, 15. vijeka, kad je donje Polimlje bilo u sastavu kneževina Radenovića—Pavlovića (oblast na desnoj strani Lima) te Hranića—Kosača (krajevi na lijevoj strani rijeke).<sup>1</sup>

U srednjem vijeku morala je postojati veza među gradovima — kastelima, kojih je bio velik broj baš na ovome terenu, i to je dovelo do uspostave puteva, a potom i razvoja trgovačkog prometa. I Pavlovići i Kosače uspostavljali su, poznato je, straže, zvane *varde* na tim putevima koliko za svoje potrebe, toliko isto i za sigurnost dubrovačkih karavana, koje su bili i dužni štiti. Međutim, na tim istim putevima, upravo u graničnom području između jedne i druge kneževine uspostavljali su i carinarnice, tzv. *gabele* i *dogane*, koje su im donosile znatne prihode.

Od još značajnijeg utjecaja bio je naredni, turski period ne samo po tome, što je ovdje trajao preko 400 godina nego i po prometu i ljudstva i robe, koji se u znatnoj mjeri proširio i pojačao. Širenjem turske vlasti, širio se i krug komuniciranja, od Lima do Sarajeva i Mostara, na jednoj, te do Novog Pazara, Beograda i Istanbula, na drugoj strani. U ovo vrijeme zatečeni srednjovjekovni ekonomski punktovi oko Polimlja, kao što su Čajniče, Goražde, Foča, Vrhbreznica, Višegrad, Užice i neki drugi pojačavaju se, samo, dakako, u nešto drugačijem smislu.

U tome periodu baš na ovom području izrasta i jedan novi trg i gradsko naselje oko toga trga — kasaba *Rudo*. Doslovno na praznoj ledini zasnovao je tu kasabu godine 1555. ondašnji bosanski sandžakbeg Mustafa Sokolović, rodom baš iz tog kraja. Bila je smještena nisko, na lijevoj strani Lima, nasuprot današnjem Rudom, i u potpunosti je zbrisana s lica zemlje u katastrofalnom povodnju Lima 1896. godine.<sup>2</sup> To novo naselje, *pazar* i *kasaba Rudo* postalo je punkt koji je pojačao promet na zetečenim putevima i otvorio niz novih, osobito lokalnih saobraćajnica. Već u prvom vijeku, a možda i u prvim decenijama turske vladavine ovdje je nastala osobita novina u oblasti komunikacija i prometa istočnim dijelom područja: možda zatečenim, a može biti i posve novim putem koji je vodio približno pravcem današnjeg puta Višegrad — Uvac — Priboj uspostavljena je glavna zemaljska komunikacija, tzv. *carigradski drum*, koji je, vodeći od Hrvatske do Istanbula, po-

<sup>1</sup> Mihajlo Dinić, *Zemlje Hercega Svetoga Save*, Glas SKA, CLXXXII/1940, 241—243.

<sup>2</sup> A. Bejtić, *Rudo i rudski kraj*

*kroz vijekove* u djelu *Rudo — spomenica povodom 30-godišnjice Prve proleterske brigade*, Sarajevo 1971, i separat.

vezivao zapadnu Evropu te Bosnu sa Istokom i tako donjem Polimlju otvorio put u oba pravca u dužini od četrdesetak konaka i povezao ga sa velikim privrednim centrima Balkana, kao što su Sarajevo, Beograd, Novi Pazar, Skoplje, Sofija i Edrene.

Evidentna je još jedna pojava koja je u srednjem vijeku i u turskom periodu, barem do kraja 18. vijeka, utjecala na živost komunikacija preko donjeg Polimlja: trgovina Dubrovnika i zaleđa u obostranom smjeru. Raspoloživi podaci pokazuju, nekad posredno, a nekad i neposredno, da su još prije dolaska Turaka u ove krajeve *ponosnici* s robom iz Dubrovnika u unutrašnjost i iz unutrašnjosti (istočna Bosna i Srbija) putovali upravo kroz donje Polimlje, a taj promet, općenito poznat po velikom utjecaju na razvoj mnogih trgova i naselja Balkana, bio je sok koji je davao hranu ne samo životu ovoga kraja nego i uspostavljanju samih komunikacija.<sup>3</sup> U tome pogledu karakterističan je podatak, koji ću kasnije detaljnije iznijeti, da je upravo rudski kraj transportovao svoja dobra za Dubrovnik, i to baš starim, historijskim putem, još za vrijeme bivše Jugoslavije.

Ne postoje komunikacije izdvojene iz saobraćajne mreže regije. Određenije rečeno primjerom, put od Rudog kao središta donjeg Polimlja do Pljevalja ili Čajniča ne počinje i ne završava se u tim mjestima, nego produžava i na jednu i na drugu stranu i čini, zapravo, samo dionicu jedne šire, zemaljske putne mreže. Ali i pored takve činjenice, postoje razlozi da se mreža starih puteva donjeg Polimlja obradi kao tema za sebe; prvo stoga što se samo putem pojedinačnih prinosa može doći do slike historijskih komunikacija BiH kao cjeline, koja čini osobit dio privredne i kulturne historije, a koja, inače, još čeka na obradu, i, drugo, što mreža historijskih komunikacija ove oblasti ima jednu naročitu, svoju karakteristiku u tome što je staro Rudo bilo glavna raskrsnica najvećeg broja puteva u čitavoj užoj, pa i široj regiji.

## 2. RUDO KAO PUTNO ČVORIŠTE

Posebnost i važnost tematike o historijskim komunikacijama donjeg Polimlja zahtijeva izlaganje u prvom redu baš o samom Rudom kao saobraćajnom punktu. U tome pogledu daje dragocjen materijal sam Mustafa Sokolović u vakufnami iz kraja 1555. godine za zadužbine u tom mjestu. Zasnivajući kasabu Rudo na potpuno praznom polju, on u vakufnami ovako obrazlaže svoj plan, u kojem baš saobraćajni uslovi dolaze u prvi red:

»*Mezra Rudo* (mislim da je to bio prevod prvobitnog naziva 'Rudo polje'), oko koje je s jedne strane rijeka Lim, a s druge rijeka

<sup>3</sup> M. Dinić, *Dubrovačka srednjevekovna karavanska trgovina*, Ju-

goslovenski istorijski časopis, Beograd, III/1937, na više mjesta.

*Krupa* (današnja voda Jezero), što izvire u samom Rudom i teče uporedo s Limom ispod samoga brda, jest mjesto gdje se rijeka brodi i kroz koje se prolazi (*ma'ber, memerr-i mahalli*), i ono nije ni jednoga časa, ni u koje vrijeme bez dolaznika i prolaznika, a, uz to, mjesto je daleko od bilo kojeg *šehera*, i po tome postoji puna potreba da se na navedenom mjestu izgradi *čuprija* i *kasaba* (*mehall-i mazbūrada küprü binā olinup kasaba-i olmak ihtiyāc tamm olduğū*).« I Mustafa Sokolović je, u skladu s tim, sagradio na tome mjestu na Limu *most*, drveni, a u njegovoj osi, u pravcu okomitom na Lim, na lijevoj obali uspostavio trg, *pazar*, i oko toga puta i trga niz drugih zadužbina, među njima i *han* kao *besplatno* konačište.<sup>4</sup> I Rudo se zaista razvilo u *kasābu*, lijep gradić, koji je u narednom, 17. stoljeću, prema opisu Evlije Čelebije, dostigao veličinu od 400 do 500 domova i imao *čaršiju* sa pedesetak dućana.

Prvi zaključak koji je od važnosti za naše razmatranje, a koji slijedi iz navedenih konstatacija u vakufnami jeste to da je prostor današnjeg Rudog polovinom 16. vijeka bio saobraćajno *frekventan*. A po drugim, mlađim podacima može se i protumačiti ta frekventnost: tu se stakalo i račvalo *pet regionalnih puteva* iz pet pravaca.

Drugi, isto tako važan zaključak, temeljen na obavještenju u vakufnami, pokazuje da saobraćajna jačina i, dosljedno tome, putevi preko toga mjesta nisu mogli nastati preko noći. Slijedstveno tome, može se sa sigurnošću reći da je ovdje riječ još o starim, srednjovjekovnim putevima. Na to ukazuje i činjenica da su još prije turske vlasti okolo postojali važni trgovi, koji su trgovali međusobno i svi skupa sa Dubrovnikom, kao što su Užice, Višegrad, Čajniče, Vrhbreznica, Pljevlja, Goražde, Foča itd., a potom i određeni izravni podaci o kretanju dubrovačkih karavana, o čemu će biti riječi pri obradi pojedinih puteva.

Izvoran i nedvosmislen podatak o izrastanju kasabe Rudo baš na osnovi saobraćajnih uslova je u komparativnom smislu od značaja za utvrđivanje motiva nastanka i drugih gradskih naselja turskog perioda. Međutim, taj podatak ne može se i ne smije generalizirati, jer je bilo i drugih pa i isključivo drugih razloga koji su dovodili do formiranja novih ili razvoja zatečenih naselja. Tako, saobraćajni razlozi nisu isključivi motivi ni u slučaju izgradnje Rudog i kao trga, pazara i kao kasabe. U Sokolovićevoj vakufnami, naime, ne naglašava se bez posebnog razloga da je taj prostor *daleko od šehera* i *da postoji potreba* da se tu formira *kasaba*: kasabe kao gradska naselja bile su sjedišta upravne i sudske vlasti regije,

<sup>4</sup> Vakufnama Mustafa-bega Sokolovića s kraja 1555, original i prepis; jedan rukopis u porodici džematskog imama Abdulaha Maglajlije u Rudom, a drugi u orijentalnoj zbirci moje biblioteke. Integralni

prevod vakufname dao je Nedim Filipović, Vakufnama Kara Mustafa-paše Sokolovića iz 1555. godine o osnivanju grada Rudo, *Rudo — spomenica* etc., 173—177.

preko kojih se uspostavlja brz kontakt sa selom, kad se pozivalo u vojsku i kad se pravio razrez daća, a pazari, opet, oni individualni i oni u samim kasabama, bili su nužni ne samo za potrebe stanovništva u smislu normalne ekonomske razmjene dobara, nego i za potrebe nosilaca odbrane zemlje, upravo za *prodaju* poljoprivrednih dobara koje je spahija, odnosno zaim, dobivao sa svoga timara ili zeameta. Naime, prihod od lena timarnik nije uvijek odnosio u naturi, niti je to mogao činiti zbog kvantuma te vrste prihoda, pa ju je unovčavao, a tu radnju činio je na trgovima ili pazarima. Neposredni obrađivač, posjednik zemlje bio je čak dužan spahiji i zaimu dio ploda nositi ili u njegov hambar ili na najbliži pazar. Poznati su, u vezi s tim, i slučajevi gdje su spahije i zaimi birali pazar (koji je bio skuplji) i zahtijevali od obrađivača zemlje, kmetova, da im transportuju plodove na te druge pazare, a ovi su se protivili tome, žalili se izravno Porti i uspijevali, jer je Porta rješavala da su oni *po kanunu* dužni dogoniti plod na *najbliži* pazar, a ne onaj, koji žele spahije ili zaimi i koji je bio udaljeniji.<sup>5</sup>

### 3. VELIKI, ZEMALJSKI PUT

U mreži puteva donjeg Polimlja jedan je imao značaj zemaljskog puta. To je tzv. *carska džada* iz turskog perioda, sastavni dio dugog *carigradskog drum*a. Polazeći iz Bosne (upravo iz Sarajeva) imao je dva kraka: jedan preko Prače, Čajniča i Pljevalja, a drugi preko *Višegrada*. Carska džada na rudskom području bila je dionica toga drugog kraka (zvala se i *višegradski put*), i, polazeći od Višegrada, prolazila je *tangencijalno* rudski kraj: Višegrad — Budimlija — Bijelo Brdo — Bovan — Bjelušine (danas Štrpci) i Uvac. U Uvcu je na istome mjestu gdje je današnji drveni most put prolazio rijeku Uvac i izlazio u južnom pravcu na Lim, pa vodio desnom obalom u Priboj i dalje preko Nove Varoši, te se sastajao s onim prvim krakom, što je vodio preko Pljevalja, tek u Sjenici ili nešto prije Sjenice.

Djelomična trasa ovoga puta postojala je još u rimskom periodu (dionica u Štrpcima), a sasvim izvjesno i u srednjem vijeku. Najstarije poznato izričito obavještenje o cjelini ovoga puta dao je *Benedikt Kuripešić*, pratilac austrijskog poslanstva na Portu 1530. godine i putopisac. Na putu od Dobruna dalje, navodi Kuripešić, prešli su *visoko brdo*, a to je današnje Bijelo Brdo, i sišli u dolinu ka rijeci Uvcu, koja je tekla naporedo s njima, pa su, napokon, na putu za *trgovište Priboj*, prešli rijeku Uvac. Na povratku iz Cari-

<sup>5</sup> *Şikayet-defteri*, fotokopije u Akademiji nauka i umjetnosti u Sarajevu, knji. I, str. 90, dokumentat

5; knj. II, str. 146/1; knj. III, 156/7 (primjeri iz 18. stoljeća).

grada poslanstvo se kretalo istim putem. Tom prilikom ono »visoko brdo« navodi Kuripešić pod današnjim imenom *Bijelo Brdo* (»Bello Perk«), iz čega proizlazi i podatak o starosti imena današnjeg istoimenog naselja. Zanimljivo je da Kuripešić rijeku Uvac piše *Ubeuatz*, što može značiti da nam se tu sačuvao stariji oblik imena te rijeke (i mjesta) *Ubavac*.<sup>6</sup>

Do dvije godine poslije Kuripešića (1532) istim ovim putem prošlo je na Portu i drugo austrijsko poslanstvo, na čelu kojeg je bio *L. Nogarel i Josip Lamberg*. I njihov pratilac opisao je ovaj put.<sup>7</sup>

Tim putem prošao je idući iz Banje Luke za Rumeliju i putopisac Evlija Čelebija 1660. i donio važan podatak da je, idući iz Dobruna za Priboj, prošao kroz *napredna naselja*.<sup>8</sup>

Više podataka o ovome putu ostavio nam je, posebno, domaći pisac *Ivan Frano Jukić*, kad je maja 1852. ovom komunikacijom na samarici vođen u internaciju u Istanbul. »Od Dobruna — piše Jukić — do sela Štrpci sve je bukovo drvo, sve je brdo strmo i preko načina kalovito, više konja do trbuha zaglibi se. Štrpci su selo od prijepoljske nahije, pašaluka mostarskoga, kod Uvca rijeke; ovdje se — daje važno obavještenje Jukić — rastavlja drum carigradski, koji u Taslidžu vodi na desno, ali je krševit, zato se više lijevo ide. Most je voda odnijela, i mi u korabu prebrodismo i za 1 sat stigismo u Priboj.«<sup>9</sup>

Taj put prošao je i ukratko ga opisao i ruski konzul *A. Hilferding* 1858. godine.<sup>10</sup>

Nekadašnji carigradski put izgubio je značaj austrougarskom okupacijom 1878. Granica i granični prelaz uspostavljeni su u samom Uvcu, na današnjem mostu na rijeci Uvcu. Smanjila se potreba komuniciranja prema Sandžaku i Carigradu, i put je poprimio samo regionalni, čak i lokalni značaj. Trasa je temeljito preuređena za kolski transport 1897. godine, pri čemu se djelomično izmijenio i pravac. Poslije ujedinjenja 1918. godine, put je od Uvca produžen do Priboja.

Na tome putu su u prošlosti i sve do danas najznačajnija tri naselja: *Bijelo Brdo*, *Štrpci* i *Uvac*. *Bijelo Brdo* spominje se, vidjeli smo, još 1530. godine. Tu je bila karavanska stanica sa *hanom*, u koju su odsijedali putnici idući iz Priboja i stižući ovdje na konak za jedan dan. Danas je tu sjedište mjesnog ureda; ima osnovnu školu,

<sup>6</sup> Benedikt Kuripešić, *Putopis kroz Bosnu, Srbiju, Bugarsku i Rumeliju 1530*, prijevod Đorđa Pejanovića, Sarajevo 1950, 26 i 50. Upor. i P. Matković, *Putovanja po balkanskom poluotoku*, Rad JAZU, knj. 56/1881, 170.

<sup>7</sup> P. Matković, isto djelo, Rad JAZU, 56/1881, 200—201.

<sup>8</sup> Evlija Čelebija, *Putopis*, prije-

vod Hazima Šabanovića, Sarajevo 1967, 261.

<sup>9</sup> Ivan Frano Jukić, *Putopis i istorijsko-etnografski radovi*, izbor i redakcija Ilije Kecmanovića, Sarajevo 1953, 123.

<sup>10</sup> Aleksandar Hilferding, *Putovanje po Hercegovini, Bosni i staroj Srbiji*, preveo Branko Čulić, Sarajevo 1972, 111.

trgovačku prodavaonicu i, umjesto hana, bife. — *Štrpci* su do 1955. bili ime kraja, upravo seoske opštine sa glavnim selima *Bovan* i *Bjelušina*. Razvojem naselja danas je to naseljeno mjesto. Ima osnovnu školu, parohijski ured, trgovačku zadružnu prodavaonicu i bife. Do prvoga svjetskog rata i tu su bili hanovi, od kojih je bio poznat han porodice *Stikića*. Jedan han u *Štrpcima* navodi i *A. Hilferding* 1858. godine. Na rijeci *Uvcu*, upravo do samih *Štrbaca*, uspostavljena je 1878. tromeđa okupirane BiH, Srbije i Turske. Baš tu, na bosanskome dijelu tromeđe, kazuju i danas mještani *Štrbaca*, imao je kuću *Stanoje Nikolić*, zvan *Čale*, a uz kuću i grlata pijevca, pa se s obzirom na tri granične zemlje govorilo: »Kad zapjeva *Nikolića* pijevac, čuju ga dvije carevine i jedna kraljevina!« — *Uvac* je postao poznat od 1878, kad je tu na samome mostu uspostavljen granični državni prelaz, a s jedne i druge strane još granične karaule, turska i austrougarska; nešto je živnuo 1906. otvorenjem željezničke pruge, na kojoj je baš ovdje, u *Uvcu*, bila dugo vremena, sve do 1929. posljednja stanica. Danas *Uvac* ima osnovnu školu, poštanski ured i špedicije dva saobraćajna preduzeća: autosobraćajno »*Raketa*« iz *Titovog Užica* (pogon u *Prijepolju*) i autotransportno »*Prevoz*«.

\*

*Priključni put* iz *Rudog* na drum zemaljskog značaja odvijao se u dva pravca: putnici, koji su išli za istočnu i središnju Bosnu koristili su se višegradskim putem sa izlazom na carigradski drum u *Višegradu*, a oni, koji su išli u pravcu *Priboja* i dalje uz *Lim* izlazili su na taj drum na samome mostu na *Uvcu*. Krak toga drugog puta i priključka, polazeći iz starog *Rudog*, vodio je uz lijevu obalu *Lima* kroz selo *Severin* (danas *Sjeverin*) i kroz drugo selo *Ustibar* do sela *Mioča*, a tu se *Lim* brodio i prelazio na drugu stranu, u selo *Boranoviće* (danas sve *Uvac*). Ovuda je prošao, idući iz *Rudog* u *Priboj*, i *Evlija Čelebija* 1664, kad je po drugi put bio u ovome kraju i tada došao u *Rudo*.<sup>11</sup> O brodu na tome mjestu kazuje i jedan izvor iz polovine osamnaestog stoljeća. Toga vremena postojala je tu *lađa* i bila, kako se izričito navodi, od *starina* vlasništvo zapovjednika vojnog garnizona u *palanci* *Priboj* *Hasanage*, koji je ostavio u toj *palanci* niz zadužbina i postao rođonačelnik današnje porodice *Hasanagića* iz *Priboja*. Za održavanje svojih zadužbina u *Priboju* (*džamija* i *mekteb*) zavještao je 7. jula 1758. godine, pored hana i skele u samome *Priboju* i gotova novca, još i prihod od *lađe* na *skeli* u *Boranovićima*. »Isto tako sam zavještao — navodi doslovno u vakufnami za zadužbine — godišnje dvadeset i pet groša od zakupnine *lađe* (*sefine*) na *Limu* u mjestu *Boranovićima* u okolini spo-

<sup>11</sup> *Evlija Čelebija*, *Putopis*, 387.

menute palanke, kojom skelom prema sudskoj potvrdi i sa dozvolom vlasnika zemlje od davnina raspolazem i upravljam.«<sup>12</sup>

Skela Hasanagina vakufa na tome mjestu radila je sve do 1878. U blizini Mioča, u Mokronozima (lijeva strana Lima) ima topnim *Ladište* (oranice k. č. 871 i 872 u k. o. Mioče), koji podsjeća na brod na Limu, ali taj prelaz nije identičan sa opisanom skelom naspram Boranoviću; taj drugi brod je prilično uzvodno i u neposrednoj blizini ušća Unca u Lim.

#### 4. REGIONALNI PUTEVI

Po važnosti i prometnom intenzitetu druga vrsta puteva na ovome području jesu regionalni trgovački drumovi. Utvrđeno je pet takvih *saobraćajnica*. To su:

1. PLJEVALJSKI PUT. Vodio je iz Pljevalja pravcem rječice *Sutjeske* i svodio na opisani priključak Rudog sa Uvcem na samom ušću *Sutjeske* u Lim, u selu *Ustibar*. Tu se lijevo skretalo u Rudo, a desno je put izvodio u Uvac, na carigradski drum, o čemu obavještava, kako je navedeno, i Ivan Frano Jukić 1852. godine. Rječica *Sutjeska* na tome putu u mjestu *Sastavci* s lijeve strane prima drugu rječicu, *Poblačnicu*, koja je dala ime čitavom kraju i turskoj nahiji *Poblače*.<sup>13</sup> Tu, uz *Sastavke* je i selo *Međuriječje*, koje je dobilo naziv baš po prostoru između tih rijeka, na sličan način kao i ono *Međuriječje* na Janjini pod Samoborom, ili ono treće *Međuriječje* pod gradom Sokolom na sastavu Tare i Pive, sva tri mjesta u jugoistočnoj Bosni, od kojih jedno, ne zna se određeno koje, navodi još u 10. vijeku bizantijski car Konstantin Porfirogenit.<sup>14</sup>

<sup>12</sup> Alija Bejtić, *Priboj na Limu pod osmanlijskom vlašću*, Sarajevo 1945, 36, 54.

<sup>13</sup> Ovo je ona nahija iz 1711. godine koju opisuje Skarić, ali joj ne zna kraj. Isp. V. Skarić, *Popis bos. spahije iz 1123. (1711) godine*, Glasnik Zem. muzeja, XLII/1930, 2, 14. Nahija se, inače, spominje i ranije, npr., u vakufnami čajničkog legatora Sinan-bega iz 1582. godine.

<sup>14</sup> O Porfirogenitovu *Međuriječju*, ne znam kojem, isp. Božidar Ferjančić, *Vizantijski izvori za istoriju naroda Jugoslavije*, tom II, posebno izdanje SAN, Beograd 1959, 58, gdje je donesena i dotadašnja literatura o tome pitanju. Ni Ferjančić, ni raniji istraživači ne znaju za *Međuriječje* u *Poblaču*. Inače, ovo je bilo znatnije seosko naselje, barem u

turskom periodu. Već godine 1758. postojala je tu džamija i vakuf za njeno održavanje, što se vidi posrednim putem iz navedene Hasanagine vakufname za zadužbine u *Priboju*, gdje se navode jedan službenik džamije i mutevelija u *Međuriječju*. Iz jednog drugog, nešto mlađeg zapisa iz godine 1185 = 1771/72, koji se odnosi na smjenu mutevelija toga vakufa, *Hasanaga, babus-seade aġasi*, umrla, podigao je u selu *Međuriječje* u nahiji *Priboj* i *kadiluku Stari Vlah* — navodi se doslovno — džamiju i ostavio vakuf za održavanje objekata i službenika. Kao službenici navode se: imam i hatib (dva lica), mutevelija, mualim, džabija, kâtib i merematčija; ukupno sedam stalnih službenika. Više dokumenata o tome u arhivu *Vakıflar Ümûm*



Od značaja je za historiju i, posebno, historijsku geografiju da se uz trasu puta iznad srednjeg toka Sutjeske nalaze s dvije strane puta dva naselja *Goleša*: ono na lijevoj strani Sutjeske, koje je bliže rijeci, zove se *Hercegovačka*, a ono na desnoj strani *Pribojska Goleša*. Imena izazivaju pitanja: od kada datira takva ime-nična, u biti teritorijalna podjela, na čijoj međi se nalazi, eto, baš pljevaljski put? Upravo u Hercegovačkim Golešima nalaze se lokaliteti *Kula* i *Gradina*, a u blizini i selo *Ravan*, i ti toponimi dali su povod za pogrešnu ubikaciju Hercegovog grada *Revanjskog* našem historičaru M. Diniću, koji, inače, tačno ističe da »ustibarskom dolinom i danas vodi put iz Rudog u Pljevlja«. <sup>15</sup> Međutim, grad *Revanjski* bio je na Limu, nizvodno od Rudog.

Za samo Rudo i njegov kraj pljevaljski put imao je, prije svega, regionalni značaj, čije je krajnje odredište bilo Pljevlje kao veliko trgovačko mjesto u 16, 17. i 18. vijeku. Ne treba zaboraviti da je varoš Pljevlja od 1576. bila i političko-upravno središte hercegovačkog sandžaka, <sup>16</sup> a u sastavu toga sandžaka bilo je i staro Rudo i njegov teritorij, barem onaj na lijevoj strani Lima, pa je i ta okolnost bila od znatnog utjecaja na jaču upotrebu ovoga puta.

Prikazani put izlazio je u Pljevljima na drugo važno saobraćajno čvorište; na prvi krak carigradskog drumu, što je bilo od važnijeg značaja, ali i na puteve, koji su u tri pravca vodili na more: preko Tare, Jezera i Drobnjaka u Onogošt i Kotor, zatim istim putem do Onogošta, a odatle u Dubrovnik, te iz Pljevalja preko Foče, Černerna i Trebinja također u Dubrovnik. Svima tim putevima koristili su se trgovački karavani, koliko se iz izvora vidi, još krajem 14. vijeka i u prvoj polovini petnaestog. <sup>17</sup> Po tome pljevaljski put, imajući u Pljevljima komunikacionu vezu s morem, prelazio je u neku ruku regionalni značaj: preko njega je, kako ću pokazati, i Srbija dobivala s morem vezu od životnog interesa.

Pljevaljski put iz donjeg Polimlja, kao srednjovjekovna saobraćajnica prema moru, imao je i *varijantu* preko Priboja i Prijepolja, koja je, barem po podacima u izvorima, više korišćena za

*Müdürlüğü Arşivisi* (VUMA), Ankara, No 1185, str. 543 i dalje (fotokopije u Akademiji nauka i umjetnosti u Sarajevu, 46—235). Ovaj međuriječki Hasanaga nije nipošto identičan sa pribojskim Hasanagom iz jednostavnog razloga što je taj prvi, kako se vidi, obnašao jednu od najvećih službi i časti na samome dvoru, upravo u haremu Porte, iza koje je podaleko stajala čast age palanke u Priboju, ali je po analogiji sličnih primjera sasvim sigurno da je i ovdje riječ o domaćem čo-

vjeku, upravo iz onoga kraja gdje je i ostavio svoje zadužbine.

<sup>15</sup> M. Dinić, *Zemlje Hercega Svetoga Save*, 225.

<sup>16</sup> Toma Popović, *Kada je sedište hercegovačkog sandžaka premešteno iz Foče u Pljevlja*, Prilozi za orijentalnu filologiju, Sarajevo, X—XI/1960—61, 267—271.

<sup>17</sup> Konstantin Jireček, *Trgovački drumovi i rudnici Srbije i Bosne u srednjem vijeku*, prijevod s njemačkog Đorđa Pejanovića, Sarajevo 1951, 113—115.

transport izravno s mora i obrnuto. Veza je bila povoljnija po tome što su dubrovački karavani, krećući za Prijepolje i dalje niz dolinu Lima, sa Jezera u Drobnjacima (upravo sa prelaza na Tari) ostavljali Pljevlja na lijevoj strani i skretali udesno izravno prema gornjem Polimlju i time znatno skraćivali put. Važno je konstatirati da se prednost te druge varijante isticala još polovinom prošloga vijeka, što se sasvim određeno vidi iz citiranog opisa I. F. Jukića, koji kao razlog tome, vidjeli smo, ističe *krševitost* puta što iz Uvca vodi za Pljevlja udesno (dolinom Sutjeske).

Pljevaljski put u obje varijante izgubio je važnost osobito 1878. godine. Promet između Rudog i rudskog kraja, koji je bio u sastavu okupirane BiH, sa Pljevljima i njegovom okolinom, koji su tada pripali Turskoj, bio je sveden na najnižu mjeru. Granica je bila na samoj periferiji starog Rudog na lijevoj obali Lima, nešto više uzvodno od sadašnjeg željeznog drumskog mosta na toj rijeci. Na graničnom prelazu bila je kontrola prometa: na bosanskoj strani žandarmerijska kasarna, a na turskoj karaula zvana *Mejtaš* (po imenu lokaliteta), koja je tu i ostala sve do 1912. godine.<sup>18</sup>

2. ČAJNIČKI PUT. To je druga važna saobraćajnica iz donjeg Polimlja kako prema pazarima u Čajniču i Foči, tako još dalje, prema Hercegovini i moru. Po intenzitetu saobraćaja, naročito onog regionalnog značaja, bio je čak i jači od pljevaljskog puta. Bio je u upotrebi još do poslije 1918. godine, i to ne samo u regionalnim razmjerima nego i kao put kojim su se transportirala ekonomska dobra do u sami Dubrovnik.

Put je imao dvije varijante. Obje su polazile sa mosta na Limu u starom Rudom i jednom, zajedničkom trasom vodile do današnjeg sela *Strgača*, prolazeći prije toga kroz zaselak i kasniju rudsku mahal *Bresnica*.<sup>19</sup> Trasa se račvala u Strgačima: lijevi krak vodio je preko brda *Trnova*, lokaliteta *Mazgine stijene* i *Šehov grob* i kroz

<sup>18</sup> *Salname-i vilayet-i Kosova*, god. VIII/1318 = 1900, 926.

<sup>19</sup> Selo *Bresnica*, sigurno još srednjovjekovna naseobina na ovoj me putu, ušla je u sastav građevne aglomeracije kasabe Rudog negdje daleko poslije 1555. godine. Narodna etimologija, koju sam čuo od imama Abdulaha Maglajlije u Rudom, kazuje da je takvo ime toga sela nastalo od riječi *brez sna* i *bresnica* po tome što je nekada sve muško stanovništvo sela uvečer opanke vezalo, a ujutro svlačilo, od hajduka čuvali selo po noći i tako ostajali bez redovnog sna. Bresnica je ušla u sastav kasabe, dobila svoju džamiju i postala jedna od grad-

skih mahala prije 1660. godine, jer se tada i nekoliko puta kasnije navodi u kasabi Rudog vauku nekog *hadži Ahmedage* i njegova džamija u Mahali Bresnici u kasabi Rudog. Kraj te džamije u Bresnici u jednom zapisu od poč. zilkade 1173 = 15—24. 6. 1761. spominje se i *turbe*, te prijedlog čajničkog kadije Abdulganije da se za turbedara postavi Ahmed-hodža na mjesto dignutog turbedara *Husejma*. Više isprava u arhivu VUMA, Ankara, № 716, str. 220 (fotolist u Akademiji u Sarajevu 46—565/II), № 1203, str. 33 (fotolist 46—91/I) i № 1199, str. 65 (fotolist 46—117) te *Şikayet-defteri*, knj. III, str. 111/3.

sela Voskovina, Todorovići,<sup>20</sup> Hasovići i Podhrid (desno ostaje Zaborak) na Mrković Kolo iznad Čajniča, a desni preko Zagrađa kroz šumu Vranje, pa na sela Zubanj i Humkoviće na rječici Radohnji, zatim ispod Dardaganja i kraj Mahrovića u Miletkovićima pa preko planine Stakorine i naselja Starhonića na isto ishodište, Mrković Kolo.<sup>21</sup>

Druga varijanta, ona preko Miletkovića, bila je povoljnija za transport stoke i robe na samaricama, pa je više i korišćena.

Poznato je da je ovaj put bio u upotrebi u srednjem vijeku, i to čak kao veza sa morskom obalom, koja je išla preko Foče, Čemerna (ili Zagorja), Gacka i Trebinja do Dubrovnika. M. Dinić je na osnovi zapisa u Dubrovačkom arhivu utvrdio da su na prelazu iz 14. u 15. stoljeće vodila dva glavna puta iz Dubrovnika u Polimlje i da je jedan od njih vodio preko Foče i zvao se *via Drina*, rjeđe *via Bosna*, dodajući tome i objašnjenje da je taj put vodio *Drinom do Lima*.<sup>22</sup> Ovo isto stanovište, pozivajući se na M. Dinića, navela je u novije vrijeme i Desanka Kovačević.<sup>23</sup> Podaci, očito, govore da je riječ o vezi Dubrovnika sa Polimljem upravo *čajničkim putem*. Ne smije se nipošto shvatiti, naime, da je put *via Drina* vodio *Drinom do Lima* u neprekinutom slijedu, odnosno doslovno dolinom Drine. Takva trasa puta, kad se naziv prenese na teren, koji sam pregledao, nije ni mogla postojati *Drinom od Ustiprače* sve do ušća Lima, a još manje od ušća Lima uzvodno do *Strgačina*, gdje ima

<sup>20</sup> Današnji Todorovići su postojbina čuvene domaće zaimske porodice Todorovića, odnosno, kako se ranije to prezime izgovaralo, Tudrovića i Tudorovića, koji su opjevani i u epskim narodnim pjesmama. Ovu porodicu kao znamenitu spominje u navedenom djelu i A. Hiljferding (str. 349). S obzirom na karakteristično prezime, može se bez dvojbe identificirati sa srednjovjekovnom domaćom porodicom potpuno istoga prezimena; god. 1449—50. spominje se Rusko Tudrović, jedannput kao prijavitelj krađe, što se desila njegovim slugama koji su od straha turskog »pobjegli pod grad Kozao«, a drugi put kao izvoznik Hercegova olova. Isp. S. Čirković, Stefan Vukčić Kosača i njegovo doba, Beograd 1964, 119, 139.

<sup>21</sup> Toponim Mrković Kolo (u novije vrijeme izgovara se i Marković Kolo) u izrazu Kolo čuva u nepromijenjenom obliku još srednjovjekovni domaći naziv za rudarsko-topioničarski uređaj (peć za taljenje, čistulja za rastavljanje rude od ja-

lovog kamena te samokov za grubu preradu željeza) koji je u idućem, turskom periodu poznat pod nazivom *majdan*. Isp. dr Vinko Mikolji, Rudarstvo Bosne za turskog gospodstva, Kalendar Napredak 1945, 162, bilj. 1 (kolo = majdan). Pojava ne treba da iznenađuje, jer je u okolini Čajniča bilo više majdana željeza, spominju se u turskim katastarskim defterima hercegovačkog sandžaka 1477. godine (fotokopije u Orijentalnom institutu u Sarajevu), a među njima te iste godine izričito i Mrković ili Marković kao selo i majdan željeza sa pećima i samokovima. Nema sumnje da su tadašnje rudarenje i metalurgija željeza u tome kraju bitno utjecali na rast prometa i na samom čajničkom putu, na kojem se eto neposredno i nalazio jedan od tih majdana.

<sup>22</sup> M. Dinić, Dubrovačka srednjovjekovna karavanska trgovina, 125.

<sup>23</sup> Desanka Kovačević, Trgovina u srednjovjekovnoj Bosni, Sarajevo 1961, 159.

dubokih kanjona sa okomitim stijenama, koji su sami po sebi bili prepreke bilo kakvom putu tim pravcima. Bilo bi, međutim, neoportuno kategorički tvrditi da je navedena veza Dubrovnika sa Polimljem tekla isključivo čitavom dužinom opisane trase čajničkog puta.

I kroz gotovo cio turski period ovaj put je bio u jakoj upotrebi barem kao regionalna veza između rudskog kraja, te Čajniča i Foče. Treba, naime, imati na umu činjenicu da su Rudo i rudski kraj u upravno-administrativnom pogledu i u sudskim poslovima bili u sastavu fočanskog kadiluka sa sjedištem u Foči od početka turske vladavine, pa tamo negdje do 1580. godine, a otada do kraja turske uprave (1878), uz izvjesne prekide, u okviru *čajničkog kadiluka*. To se vidi iz više turskih dokumenata koje sam imao u ruci. Prirodno je zaključivati, da je takva organizacija dovela i do jačeg saobraćaja i putnika i robe na ovom putu, barem sa inicijativom iz donjeg Polimlja.

Od 1878. ovaj put je sve manje u upotrebi kao veza među-regionalnog značaja. Rudo i rudski kraj postali su ispostava višegradskog sreza, a 1906. uveo se i željeznički saobraćaj, pa se i seosko stanovništvo, ono bliže Rudom, sve više orijentira na Rudo kao novo i bliže upravno-administrativno središte. Potpuna veza u privrednom pogledu, ipak, nije bila prekinuta, barem u pojedinačnim slučajevima: kazivali su mi stanovnici iz obližnjeg sela *Zagrađa* da su trgovci stokom još poslije 1918. godine kupovali u tome kraju volove i u *dželepima* ih tjerali preko Čajniča i Foče do samog Dubrovnika.

Danas je ovaj put sveden u potpunosti na status puta lokalnog značaja, kojim se odvija saobraćaj samo prema Rudom.

U početnoj dionici, polazeći iz starog Rudog, na mnogim mjestima na ovom putu vidljiva je kaldrma sa ivicama u liniji. Nije to trag ni srednjovjekovnog, ni turskog drumu, nego djelo Zuhdije Bakarevića, upravnika rudske ispostave višegradskog sreza iz vremena na prelazu 19. u 20. vijek.<sup>24</sup>

3. UŽIČKI PUT. Imao je dvije varijante: preko *Mokre Gore* i preko naselja *G. Jablanice*. Obadvije su imale kopču na tzv. carigradski drum, prvi u *Dobrunu*, a drugi u *Štrpcima*. Dobrun je još u srednjem vijeku, a i kroz čitav turski period bio važna raskrsnica puteva: za Užice, Valjevo i Beograd, za Višegrad i Sarajevo, za Rudo i preko Rudog sve do mora, za Novu Varoš, Sjenicu, Novi Pazar i dalje do Skoplja i Istanbula, te za Prijepolje i preko toga mjesta opet do mora. Dobrun je bio i jaka karavanska stanica.<sup>25</sup> Na to podsjeća i lokalitet *Hanina*, gdje su nađene zidine velikog

<sup>24</sup> O Zuhdiji Bakareviću ima posebna biografska bilješka u mom navedenom radu *Rudo i rudski kraj*, 227, bilj. 110.

<sup>25</sup> Sima Trojanović, *Naše kiridžije*, Srpski etnografski zbornik SKA, Beograd, knj. XIII/1909, 50—51.

*karavan-saraja*, čija je samo prizemna unutrašnja korisna površina iznosila 550 četvornih metara. Misli se, sasvim pogrešno, da su to ostaci srednjovjekovne gradnje.<sup>26</sup> To su, u stvari, temelji *karavan-saraja* kao fundacije *Ferhad-paše Sokolovića* (osnivača Donjeg šehera i čuvene džamije Ferhadije u Banjoj Luci), koji je na taj način ostavio spomen i u svome užem zavičaju. Karavan-saraj sagrađen je i predat upotrebi u januaru 1587. godine. Spominjem ga posebno zato što je bio od značaja i za putnike na užičkom putu dugo vremena, dok nije zapaljen, a njegove ruševine predate zubu vremena.<sup>27</sup>

<sup>26</sup> Đoko Mazalić, *Starine u Dobrunu*, GZM, LIII/1941, 110—111.

<sup>27</sup> Podaci iz teksta vakufname Ferhad-paše Sokolovića od januara 1587. u Gazi Husrevbegovoj biblioteci u Sarajevu, sidžil vakufnama I. Tekst i prevod vakufname na njemački objavio dr Asim Muftić, *Mosche und Stiftung Ferhad-paša's in Banja Luka*, Leipzig 1941, 49. Za naša razmatranja je značajno i to da je Ferhad-paša, glasom teksta vakufname, sagradio i zavještao još pet putničkih svratišta, *hanova*, i to (ovim redom) u *Hlivnu*, *Ravnom*, *Sogubini*, *Kratovu* i *Svinjaru*. Sogubina i Kratovo su, utvrdio sam, lokaliteti i današnja sela u okolini Nove Varoši u Sandžaku, baš na samoj trasi carigradskog drumu, što znači da je Ferhad-paša radio na poboljšanju prometa samom glavnom kontinentalnom saobraćajnicom i mimo hana u samome Dobrunu. Moguće je da je Ferhad-pašin han i u Ravnom bio na ovom istom, zemaljskom putu, jer se i pod tim imenom nalazi naselje u Sandžaku i upravo na ovome putu, ali nije isključena mogućnost da je riječ o *Ravnom* u oblasti Kupresa (susjedstvo Livna!). U ispravi se han u Ravnu navodi neposredno poslije hana u Hlivnu, a neposredno iza hana u Ravnu slijedi han u Dobrunu. Svi Ferhad-pašini hanovi, onaj u Dobrunu i ostali na carigradskom drumu davno su nestali. U svakom slučaju bilo je to najkasnije 1806. godine, u doba prvog srpskog ustanka, kad su ustanici došli i u ovaj kraj i popalili ga, zajedno sa Rudom i Višegradom, o čemu postoje izvorne vijesti, a i još živa tradicija, i u

vezi s čim sam objasnio nestanak nekih javnih objekata u Rudom. Međutim, najnovija moja istraživanja, koja se temelje na tek nađenom arhivskom materijalu s kraja 17. i početka 18. vijeka, omogućuju, pa čak i upućuju na to da su se paljevine jugoistočne Bosne i, prema tome, propast navedenih hanova dogodili mnogo ranije, u bečko-turskom ratu (1683—1699), upravo od jeseni 1688, pa do septembra 1690, kad su česarevci poslije zauzeća Beograda (6.9.1688) izvršili prodor duboko na jug, na ovoj strani do Novog Pazara i Bijelog Polja, i ostali tu sve do jeseni 1690, pune dvije godine. Da su baš u ovome ratu bili blokirani svi putevi u jugoistočnoj Bosni i Sandžaku i da su baš tada, najvjerojatnije je, stradala tamošnja naselja zajedno sa hanovima na putevima — imamo više indicija. Još 4. januara 1689. godine Sarajlije izvještavaju Portu u jednome mahzaru da su već četiri mjeseca presječeni putevi iz područja Staroga Vlaha, a kaurin još naimio ponovo zauzeti Užice. Isprava u *Drnišlijinu Zborniku bosanskih memorijala*, str. 43a. I Muvekit donosi podatak da je kaurin u martu—aprilu 1689. bio dopro do samoga Višegrada, zauzeo i kasabu i most i prešao na lijevu obalu Drine te da ga je tu dočekao i suzbio bosanski valija Topal Hussein-paša (Muvekit, *Tarihi Diyari Bosna* /rukopis/, sub a. 1100). Izravan podatak o prisutnosti neprijatelja i njegovim razaranjima i u samom donjem Polimlju nalazi se u arzu bosanskog mule Mustafe Esirije od poč. rab. I 1107 = 5 — 14. 2.

Trasa užičkog puta iz Dobruna počinjala je, vidi se još na mjestu, serpentinama u visokoj stijeni iza džamije, provlačila se kroz usko grlo *Prosjeku*, gdje je na jednom mjestu toliko mala širina, da jedva može proći konj pod tovarom, a onda vodila uz dolinu rijeke *Rzava* na *Donje Vardište*, pa tekla preko *Mokre Gore*, *Šargana* i *Kremne* kroz selo *Biosku* do u *Užice* niz predio *Stopare* što se uzdiže na sjeverozapadnoj strani grada. Tu, na *Stoparima*, upravo na današnjem lokalitetu *Kula* bila je za vrijeme kneza *Miloša* i đumrukhana (carinarnica).<sup>28</sup>

Ova osnovna varijanta užičkog puta potječe, nedvojbeno, još iz rimskog perioda i predstavlja dio longitudinale koja je povezivala municipijum na području *Pljevašja* s onim u okolini *Užičke Požege*. U tome pogledu potvrdu daju tragovi rimske kulture na *Mokroj Gori*.<sup>29</sup>

Užički put, otkad postoji, u današnjem Titovu Užicu imao je produžetak prema *Užičkoj Požegi* i drugi u pravcu sjevera vodeći do *Valjeva* i *Beograda*. Tim drugim putem, od *Beograda* do *Užica* na putu za *Rudo* prošao je i *Evlija Čelebija* 1664.

Druga varijanta užičkog puta poznata nam je iz putopisa *Evlije Čelebije*: on je 1664, idući iz *Užica* u *Rudo*, udario na današnje selo *Omanicu*. »Odatle smo — nastavlja *Evlija* — prevalili planinsku visoravan *Tornik* i za pet sati došli u selo *Jablanicu*... Ovuda teče voda *Uvac*... Prešavši zatim preko brda ove *Jablanice* i baveći se s hiljadu nezgoda i teškoća spustili smo se prema jugoistoku i stigli u kasabu *Rudo*.«<sup>30</sup> Očito je da je riječ o putu daleko južnije od *Šargana* i *Mokre Gore*. Prema datim podacima i jednoj austrougarskoj specijalnoj karti, trasa toga puta po svojoj prilici je

1696, kojim *Porti* predlaže da se dadne koji kadiluk na doživotno uživanje ostarjelom kadiji *Abdulbakiji*. Ovdje je za nas važno obrazloženje arza: on je na ime plaće imao doživotno (*te'bid*) kadiluke *Priboj* i *Rudo*, ali su ti isti kadiluci poslije provale (*istilā*) kaura ostali opustošeni (*harab*), i on je tako više godina bez službe. *Drništijin Zbornik*, str. 15<sup>b</sup>. Stanje je, dakle, bilo tako teško, da se nije popravilo ni poslije pet godina od povlačenja neprijatelja.

<sup>28</sup> Još godine 1784. ovim putem, od *Užica* do *Višegrada*, prošao je tajno austrijski oficir *Ličanin Jovan Anton Peretić* i opisao taj put. Navođeno je da put vodi kroz selo »*Biolosko*« i »*Pehar*«, pa na »*Kremna Hann*«, »*Shargan Hann*« i »*Staniševac Hann*«, u čemu imamo po-

datke i o putničkim svratištima na toj saobraćajnici toga doba. Za han na *Šarganu* veli da prima 40 konja i 100 ljudi, a onaj u *Staničevcu*, čak, preko 100 konja. Isp. *Dušan Pantelić, Vojno-geografski opisi Srbije pred Kočinu krajinu od 1783. i 1784.* Spomenik SKA, LXXXII/1936, 103—107. Ti podaci očevica sami po sebi govore o velikim hanovima i, isto tako, o užičkom putu kao velikom putu. O samoj đumrukhani u *Kuli* na *Stoparima* podatke donosi *S. Trojanović*, nav. djelo, 50—51.

<sup>29</sup> *K. Jireček, Trgovački drumovi i rudnici*, 116. *Kaldrmisani* put postoji i niz cio *Šargan*, ali je ova kaldrma iz kasnijih vremena, vjerovatno iz turskog doba. Isp. *S. Trojanović, Naše kiridžije*, 50.

<sup>30</sup> *Evlija Čelebija, Putopis*, 385.

ova: Titovo Užice — selo Omanica — predjeli brda Tornika na Ribnici — selo *Gornja Jablanica* (kraj koje i teče Uvac) — brdo *Orlik* — vodenice na *Vučjem potoku* — predio *Cigla* — *Krmeljaš* ili *Kremeljaš* — *Podcigla* — *Bovan* u Štrpcima, gdje je put izvodio na carigradski drum.

Mislim da ova druga varijanta nije bila uobičajeni put, barem za karavane. Treba, naime, znati da je Evlija Čelebija bio putnik bez tovara, da je putovao i posmatrao prvenstveno gradska naselja, a na putu u Rudo Dobrun ga nije zanimao, jer ga je i vidio i opisao prije četiri godine, pa je i okrenuo ovim, u biti kraćim putem.<sup>31</sup>

Veza, odnosno produžetak pljevaljskog i čajničkog puta preko rudskog područja na užički put tekla je sa ondašnjeg mosta na Limu, što je bio pri samom ušću *Resića potoka* u Lim i gdje su se sjedinjavali putevi pljevaljski i čajnički. Put je vodio uz *Resića* potok na selo *Resiće* pa južnom stranom *Resića varde* i izlazio na carigradski put u *Budimliji*. Karakteristično je da nije udarao na Dobrun, nego je presijecao put i vodio dalje preko Prijedorca na selo *Trnavce* i kroz *Gornje Vardište* i tek na mostu na Rzavu u Donjem Vardištu izlazio na pravi užički put.<sup>32</sup> O trasi toga puta i o njegovoj upotrebi još u srednjem vijeku govore i navedena tri topografska imena po vardama kao stražištima puta.

Iz Rudog i s navedenog mosta na Limu, odvajajući se od navedenog užičkog puta jugoistočno od *Resića Varde*, vodio je jedan put i u područje Strbaca. U Štrpcima je bio poznat pod imenom *Rujski put* (tj. Rudski put), koji sam podatak našao u starim austrougarskim vojnim kartama onoga područja. Ovdje se radi o dionici one druge varijante užičkog puta, koja je udarala preko Gornje Jablanice i kojom je prošao, kako je navedeno, Evlija Čelebija.

Užički put bio je još u srednjem vijeku frekventna saobraćajnica, u koju su se u samome Dobrunu utakala tri važna puta sa zapada. I ime tamošnjeg velikog predjela *Vardište* govori da je ovaj put bio korišćen u srednjem vijeku, i to ne samo u trgovačke svrhe. Mislim da nije daleko od istine ako istaknem veliku vjerovatnoću da je upravo taj put i bio pravi razlog za lokaciju i izgradnju samoga grada Dobruna, koji je imao dvije, a možda i tri odvojene stražarske kule, i to baš na početku toga puta, s obje njegove strane.<sup>33</sup> O važnosti toga puta govori i značajna činjenica što su i Turci u ovome gradu, iako je bio u dubokoj pozadini, držali posadu sve do 19. vijeka: *dizdari* toga grada i danas su u sjećanju stanovnika Dobruna.<sup>34</sup>

<sup>31</sup> O starim putevima u užičkom kraju pa, vjerovatno, i o ovoj drugoj varijanti užičkog puta postoji članak Nik. Ilića, *Putevi u jugozapadnoj Srbiji*, Otadžbina, Beograd, juli—avgust 1875 (s kartom), koji ja, pišući ovaj rad, nisam mogao imati pri ruci.

<sup>32</sup> Ovaj prečac put utvrdio je i opisao pop Stjepo Trifković, *Višegradski Stari Vlah*, Naselja srpskih zemalja, Beograd, knj. II/1903, 628.

<sup>33</sup> Đ. Mazalić, *Starine u Dobrunu*, 104.

<sup>34</sup> H. Kreševljaković, *Prilozi povijesti bosanskih gradova pod tur-*

Godine 1405. se Herak Milošević, vlah iz katuna *Maleševca*, obavezao u Dubrovniku da će prenijeti do 46 tovara tkanine i druge robe u *Arilje* u Moravici (južno od Titovog Užica), ugovarajući i pravac kretanja karavana: *per Bosinam per viam Driguanie*.<sup>35</sup> Vidi se da se karavan kretao drinskim putem, a po tome je prolazio iz područja Foče jedino čajničkim putem, potpuno ili djelomično, pa dalje preko rudskog područja na desnoj obali Lima do Dobruna. Užički put se tu ne spominje, jer se samo po sebi podrazumijevalo da će roba, idući iz Dubrovnika preko gornjeg Podrinja u Arilje morati ići tim putem kao jedinom normalnom vezom.

U 16. i 17. stoljeću, prilikom kretanja karavana iz Dubrovnika za užički kraj preko Prijepolja, ovaj se put izričito i spominje više puta pod nazivom *Via di Vsir*.<sup>36</sup>

Ima i jedan zanimljiv podatak s kraja 17. vijeka o prometu ovim putem: godine 1686. krenuo je u Užice novi tip domaćeg trgovca — Prodan Vojnović iz Herceg-Novoga; išao u Užice po vosak i katran, i to je označeno kao zlo za Dubrovčane, jer im se javila konkurencija.<sup>37</sup>

O trgovini Sarajeva i Bosne sa Užicem trasom užičkog puta u prošlom vijeku, pa i poslije iseljenja Muslimana iz Užica 1862, iznijeli su zanimljive podatke Sima Trojanović i u najnovije vrijeme dr Stevan Ignjić.<sup>38</sup> Poslije 1878. promet je opao, ali se ipak još odvijao. Rudo i rudski kraj također su ovim putem održavali sa Užicem trgovačke odnose čak i poslije okupacije 1878. Kazivao mi je Mujo Kosovac iz Zagrađa (rođ. 1904) da mu je otac pričao kako su sa Užicem trgovali seljaci iz Markovića i drugih sela i trgujući često išli na pazar u Užice.<sup>39</sup>

*skom upravom*, Prilozi za orijentalnu filologiju, II/1951, 124. Đ. Mazalić, nav. djelo, 103, 112.

<sup>35</sup> M. Dinić, *Dubrovačka srednjevjekovna kar. trgovina*, 121, bilj. 6.

<sup>36</sup> Podatak prema Dubrovačkom arhivu, odnosno bugarskom istraživaču I. Sarazovu donio Sergije Dimitrijević, *Dubrovački karavani u južnoj Srbiji u XVII veku*, Beograd, 1958, 99. Ne stoji, međutim, navod S. Dimitrijevića na istome mjestu i na karti u prilogu da je užički put, vodeći od Prijepolja niz Lim, udarao na Rudo; očito je da se pisac poveo za trasom takvog puta iz Putopisa Evlije Čelebije, kojeg tu i navodi; Evlijin putopis nije u tome pogledu putokaz, jer je Evlija kao putnik putopisac namjerno ostavio carigradski drum u Štrpci-ma i prešao u Rudo da ga vidi i

opiše, a onda ponovo izašao na taj drum na drugoj strani, u Uvcu.

<sup>37</sup> Vučk Vinaver, *Dubrovačka trgovina u Srbiji i Bugarskoj krajem XVII veka (1660—1700)*, Istoriski časopis, Beograd, knj. XII—XIII/1961—62, 215.

<sup>38</sup> Sima Trojanović, nav. djelo, 36 i 39. Dr Stevan Ignjić, *Užice i okolina 1862—1914*, Titovo Užice, 1967, 75—76. S. Ignjić je donio i faksimil zanimljive »Karte okružja užičkog knjaževstva Srbije« od Stojana Obradovića iz 1858. godine, u kojoj je ucrtana i trasa užičkog puta, od Užica do iza Mokre Gore.

<sup>39</sup> Mujo Kosovac tako priča i ovo: »Neki Oruč iz Markovića otišao na pazar u Užice i tamo pred dućanom vidio *kaju* soli. — Vala — rekao trgovcu — lijepa ti ova *kaja* soli, dobra za uprtiti na leđa. —



4. VIŠEGRADSKI PUT. Polazio je iz istog saobraćajnog čvorišta, sa broda i kasnijeg mosta što je bio na Limu pri ušću Resićkog potoka. Trasa postoji i danas, u upotrebi je kao lokalni seoski put. Vodi jednim dijelom paralelno sa željezničkom prugom, a potom skreće udesno i, prelazeći *Sokolovički potok*, udara na naselje razbijenog tipa Sokoloviće, upravo ispod džamije sokolovičke, za koju se danas dokumentarno zna da ju je podigao Mehmed-paša Sokolović, zatim na drugo raštrkano seosko naselje *Gaočiće*.<sup>40</sup> Zatim vodi između sela Jarci i Repuševići pa ide preko gorskog predjela *Suha gora* i kroz naselje *Mirilovići* te se pored *Bikavca* spušta u Višegrad.

Na prostoru između sela Jarci i Repuševići, nešto sjevernije, postoji i krak ovog puta što vodi ulijevo i svodi naniže u prostrano naselje *Drinsko* i u selo *Dušće* na samoj desnoj obali Drine.

Na dva mjesta, kod sela Repuševića i ispod Suhe gore, na njenom sjevernom podnožju, postoje i odvojci ovog puta u istočnom pravcu; ta istočna dva kraka sjedinjuju se u naseobini *Sikerici* i svode jednom trasom pravo u *Dobrun*.

Na osnovnoj trasi višegradskog puta postoji mala naseobina zvana *Pale*, te predio pod imenom *Gradac*. I jedno i drugo ime neosporno govore o starosti ovoga kraja, a može se s dosta razloga i pretpostaviti da su Gradac (kao nekadašnja utvrda) i višegradski put bili u međusobnoj ovisnosti.<sup>41</sup>

Da je višegradski put korišten još u srednjem vijeku, i to ne samo u regionalnom smislu nego i kao nastavak čajničkog i pljevaljskog puta, govore podaci o kretanju dubrovačkih karavana u *Višegrad* i, još konkretnije, u *Dušće*. M. Dinić je iznio da je, npr., samo 1433—1437. dolazilo mnogo karavana s dubrovačkom robom u *Višegrad*, a jedan karavan išao je 1406. godine pravo *ad locum*

Odakle si? — upita ga dućandžija. — Od Rudog. — Alko možeš nositi, evo ti je. A ovaj uzmi konopac pa na leđa i pravo uza *Stopare*. Pa trgovac poslao čovjeka da vidi gdje će Oruč so poturiti, kô kajja teška i preteška, kad ovamo: Oruč prti kajju na leđima i još usput bere jagode. Haj haj.« Navodim ovu priču posebno kao dokument živog narodnog sjećanja na *Stopare* i kao sigurno obavještenje da su i Ruđani koristili prvu varijantu puta preko Mokre Gore, a ne onu kojom je išao Evlija Čelebija (preko Jablanice).

<sup>40</sup> Selo Gaočići potječe još iz predturskog doba, a prozvalo se tako po porodici *Gaočića*, koja je bila vlastela porodice Jablanovića i nešto kasnijeg kneza Pavla Radeno-

vića (knezovao do 1415). Isp. VI. Skarić, *Stara bosanska vlastela u domaćoj toponomastici*, Glasnik Geografskog društva, Beograd, sv. 7. i 8 (1922), 132.

<sup>41</sup> Na putovanje i doček putnika baš u ovom, višegradskom kraju i u donjem Polimlju sjećaju i topnimimi *Mala* i *Velika Gostilja* u višegradskom kraju, zatim *Gostilje* u Gornjim Sokolovićima i *Gostenice* u Miletkovićima (na čajničkom putu). Sva ta imena kao apelativi označavaju *gostionice* na starim putevima, koji su u turskom periodu istisnuli, barem u nazivu, *hanovi*. Isp. VI. Skarić, *O geografskoj nomenklaturi Bosne i Hercegovine*, Glasnik Geografskog društva, sv. 13 (1927), 40—41.

*dictum Dusse parezium Drine*.<sup>42</sup> I dok možemo držati vjerovatnim, da su karavani iz Dubrovnika u Višegrad stizali trasom kasnijeg carigradskog puta (preko Prijepolja), lokacija Dušća nam je siguran oslonac da su karavani išli i današnjim čajničkim pa višegradskim putem te skretali ulijevo, išli u Drinsko i još malo niz Drinu, u Dušće. Značajno je obavještenje, koje proizlazi iz gornjeg podatka, da je u Dušću preko Drine bio i brod barem 1406, kad se poime-nično navodi, a to onda još jače utvrđuje saznanje da je višegradski put služio i za transport robe pravcem čajničkog ili pljevaljskog puta, čak sa same morske obale pa iz Dušća i dalje preko Drine.<sup>43</sup>

Promet ovim istim putem na *Drinsko*, odakle se također išlo sve do Višegrada samom obalom Lima (ovo je varijanta višegradskog puta), odvijao se i u kasnije, tursko doba, ali mnogo više u regionalnim razmjerima. O tome govori i toponim *Han* kraj džamije u Drinskom.

Višegradski put, služeći od starina u prvom redu Višegradu i Rudom, ima na čitavoj svojoj dužini više priključaka lokalnih puteva iz seoskih naselja bliže i dalje od puta.

Još nešto o glavnini trase višegradskog puta. Iza Paštan brda, idući od Rudog, postojao je još početkom ovoga vijeka *han*. A na dionici puta od Rudog, pa tamo do Sokolovića vide se ostaci lijepo uređenog kolovoza od kaldrme, čije su prostrane ivice u liniji; i ova kaldrma, kao i ona na početku čajničkog puta, djelo je Zuhdije Bakarevića kao upravnika Kotarske ispostave u Rudom na prelazu iz 19. u 20. vijek.

5. DRINSKI PUT. Relativno je veoma star drum koji je vodio iz današnjeg pribojskog i rudskog kraja do na samo ušće Lima u Drinu. Put je vodio desnom stranom Lima, visoko iznad kanjona, kroz sama naselja, ali gotovo paralelno sa rijekom. Prateći ga od nekadašnjeg broda ili mosta na Limu u starome Rudom u prvoj i dosta dugoj dionici, vodio je trasom opisanog višegradskog puta. Odvajanje je bilo nešto iza *Paštan brda*. Drinski put, koji sam tako nazvao što vodi izravno na Drinu, odvajao se tu od višegradskog puta ulijevo pa vodio sjevernom stranom Vrijesnog brda, prolazio kroz zaselak *Čuprijica*, koji samim imenom upozorava na taj put, udarao na naselje *Mramor*, pa na *Moremište* i odatle svodio serpentinom niz veoma strmu stranu u dolinu rijeke Drine, izravno na samu vodu. Tu, na silazu puta na Drini bio je *brod*, pa je tako drinski put imao produženje u naselja s druge, lijeve strane Drine.

<sup>42</sup> M. Dinić, *Dubrovačka srednje-vjekovna kar. trgovina*, 126—127.

<sup>43</sup> Selo Dušće bilo je vakuf Mehmed-paše Sokolovića, i prihod od zemlje u tome selu išao je za održavanje Mehmed-pašina mosta, karavan-saraja i imareta u Višegradu.

To se vidi iz jednog carskog *hućuma*, koji je izdat 1119 = 1707/08. god. stanovnicima toga sela na njihovu pritužbu da se ima zabraniti ubiranje *tekalif-i šakke* od tih ljudi. *Šikayet-defteri* sub a. 1119, str. 310/1 (fotokopija).

Trasa ovoga puta očuvana je do danas, a lijepo se vidi i na generalštabnim kartama. Raspoznaje se i mjesto broda na Drini, oko stotinjak metara niže današnjeg željezničkog mosta na ušću Lima u Drinu.

Na ovaj put i na njegovu starost upozorava niz okolnosti, a prije svega ima zaselak *Brodar*, koji se nalazi izravno iznad samog broda, na lijevoj obali Drine, te stari, srednjovjekovni grad *Brodar* na istoj, lijevoj obali Drine, što se izravno nadnio nad ušće Lima i navedeni brod. I jedno i drugo ime sami po sebi pokazuju na postojanje broda u blizini, koji je doista i bio baš tu, ispod tih toponima, a time posredno i na put koji se razvijao sa toga broda na obje, suprotne strane. Grad *Brodar* pripadao je Pavlovićima, gdje su ovi izdavali i svoje povelje, a sazidao ga je vojvoda Hrvoje 1406. godine.<sup>44</sup> Već samo ime grada ukazuje da je put, odnosno brod, po kojem se nazvao, stariji od njega, a s obzirom na svoju lokaciju i to, da je nastao sa prvenstvenom svrhom da kontroliše i štiti brod i put, koji je bio prolazan, ispod sebe.

Utvrđen je i podatak o izvoru olovne rude što se transportirala s Brodara u Dubrovnik 1446. godine,<sup>45</sup> a ta vijest nam pokazuje da se tada odvijao trgovački promet baš ovim, drinskim putem. Tuda je jedino i mogao voditi najkraći put s Brodara u pravcu Dubrovnika; ali sigurno je i to da je sa broda na Drini ispod Brodara put nastavljaio sve do u središnju Bosnu, gdje je i vađena olovna ruda, o kojoj je riječ.

Treći činilac koji ukazuje na postojanje ovoga puta jeste planina *Bujak* iznad desne obale Drine, u uglu Lima i Drine, u području navedenih naselja *Mramor* i *Moremište*. Upravo na toj planini je Ivaniš Pavlović 29. 9. 1442. izdao povelju, kojom Dubrovčanima potvrđuje trgovačke povlastice i koja samom tematikom ukazuje na promet i na ovom, drinskom putu. Mjesto izdavanja listine označeno je ovako: »... na planini na Bujaku prema našem gradu Brodaru«.<sup>46</sup> Otkud neobična i pomalo čudna pojava da knez izdaje povelju baš u planini? Odgovor leži u toponimu *Zadvor*, koji sam našao upravo u tom kraju, na padini Bujaka, a koji kazuje da je negdje u blizini bio *dvor*, bez sumnje povremena rezidencija knezova Radenića i Pavlovića. A već sama pojava kneza Ivaniša Pavlovića na Bujaku i činjenica da je tamo postojao dvor njegove kneževske porodice ukazuju dovoljno jasno da je morala postojati i komunikacija sa Bujaka, na desnoj obali Drine, do grada Brodara, na lijevoj strani, a ona ne može biti identična ni sa kojim drugim, nego upravo ovim, drinskim putem.

<sup>44</sup> Manko Vego, *Naselja bosanske srednjovjekovne države*, Sarajevo, 1957, 21—22, gdje su doneseni izvori i druga literatura o tome gradu.

<sup>45</sup> M. Dinić, *Dubrovačka srednjovjekovna karavanska trgovina*, 13.

<sup>46</sup> Ljub. Stojanović, *Stare srpske povelje i pisma*, knj. I, drugi deo, Beograd, 1934, 103.

Na postojanje ovoga puta ukazuje još i nešto četvrto, a to je da se posjed Radenovića i Pavlovića prostirao duboko na jug, u pravcu današnjeg Rudog i Priboja, a najprirodnija i najkraća veza sa tim zaleđem od grada Brodara i samoga *dvora* na Bujaku mogla je ići jedino ovim, drinskim putem. Ne treba, međutim, ispuštati iz vida i činjenicu, da između ovoga puta i kanjona Lima postoje i ostaci starih tvrđava, kojima su se mogli koristiti Radenovići i Pavlovići i za koje je također služio taj isti put.

Promet ovim putem, a time i sam drinski put izgubili su važnost turskim osvajanjem, jer je tada nestalo i Pavlovića i njihova grad Brodara, kao branjenog punkta. Nastala je i nova, nešto drugačija administrativna organizacija, koja je izbacila na površinu druge punktove i komunikacije, i otada ovaj put poprima lokalni značaj. U turskom periodu promet na ovom putu kao cjelini bio je i rastrgan, jer su dva kraja toga puta bili upućeni prema dva ekonomska središta, prema Višegradu i Rudom. Saobraćajnica kao cjelina, bar kao putnička veza od Moremišta do Rudog, otrgnuta je i potpuno napuštena 1906. godine otvaranjem pruge sa ušća Lima do Uvca, jer je stanovništvu iz Moremišta, pa i Mramora bilo i brže i lakše spustiti se na sastavke i prebaciti vozom, nego ići pješice starim putem.

## 6. REGIONALNI PUTEVI PREČCI

Na prostoru donjega Polimlja utvrđene su trase i tri puta koji su interno povezivali u regionalnim, pa čak i zemaljskim omjerima opisane regionalne saobraćajnice, a predstavljali su mnogo kraće veze, upravo sredokračaće za one putnike koji su išli s jednog na drugi, suprotni kraj ove oblasti. To su:

1. GRIVINSKI PUT. To je sredokračaće između čajničkog i višegradskog puta, položena nizvodno od Rudog. Dakako, tim putem su se od davnina služili u lokalnom saobraćaju stanovnici donjeg dijela Lima idući na pazar u Čajniče ili Višegrad, ali taj put, očito, nastao je kao dio regionalnog i vanregionalnog puta za putnike, stoku i karavane iz daljine, koji su iz Čajniča ili preko Čajniča putovali za Višegrad i Dobrun na užički put, ili u obrnutom smjeru, a nisu imali naročite potrebe da idu na Lim gdje je danas Rudo.

Grivinski put ima svoju stalnu i izrazitu tačku na Limu u širokom naseljenom predjelu *Grivin*, po kojem se najbolje i poznaje i po čemu sam ga tako ovdje i nazvao, mada u tome kraju danas više i ne znaju za neki posebni naziv te stare saobraćajnice.

Prelaz preko Lima vršio se *brođenjem* putem skele, *lađe*, odnosno *đemije*, kako se najčešće govorilo. Bio je nešto uzvodnije od

današnje željezničke stanice *Setihovo*, neposredno ispod razvalina jedne kule na samoj obali Lima, koja se zove *Grad*. Mjesto prelaza se još i danas zove *Stari brod*, a i oranice na desnoj obali Lima do toga prelaza zovu se također *Brod*. To posljednje ime našao sam upisano u gruntovnim knjigama.

Trasa ovoga puta postoji i danas s obje strane Lima i jednako je u upotrebi, samo danas kao saobraćajnica lokalnog značaja. Nije joj više prelaz na označenom mjestu, nego u samome *Setihovu*, na mostu iz najnovijeg vremena (nastao poslije oslobođenja 1945). U pravcu Čajniča vodi uzbrdo u jugoistočnom pravcu na selo *Rupavce* i pored *Rupovačke gradine* pa kroz šumoviti predio zvan *Vranja*, ili drugim krakom, nešto položenijim pravcem, preko sela *Stankovače* i kraja *Svatovsko groblje* do iza *Vranja*. Tu se oba kraka sastaju u jedan put i trasa potom vodi dalje u jugozapadnom pravcu i u naselju *Zuban* izvodi na opisani *čajnički put*.

U suprotnom pravcu, na desnoj strani Lima, grivinski put izvodi na brdo iznad *Setihova*, gdje je gradina zvana *Ljubanj*, i vodi dalje paralelno sa Limom u Strmicu ili, pak, udesno prema *Mramoru*, *Drinskom*, *Višegradu* i *Dobrunu*.

Ovdje je također riječ o jednom starom putu. O tome svjedoče dvije navedene gradine, ispod kojih neposredno i prolazi, a posebno kula na samom prelazu Lima u *Grivinu*, koja je očit dokaz svrhe zaštite, odnosno kontrole prelaza preko rijeke u starije doba. Držim da put potječe iz srednjeg vijeka, predturskog doba, a na to upućuju podaci navedena dva utvrđenja, »grada«, baš u neposrednoj blizini samog prelaza preko Lima, kojim, inače, nema spomena u turskom periodu.

Našao sam i pisanu potvrdu ovoga puta u 18. stoljeću. To je žalba jednoga tamošnjeg timarnika *Porti* iz godine 1188 = 1774/75: *Spahija Osman*, sin *Omerov*, imao timar u selu *Severin* (tako!) i na drugim mjestima u nahiji *Poblatje* (tako!), u kadiluku *Prijepolje* (?), u hercegovačkom sandžaku, u iznosu od 7.072 akče. U sastavu toga timara, odnosno prihoda timara bile su i dvije skele, što će reći pravo pobiranja lađarine, prevoza, jedna u *Severinu*, a druga u selu *Grivin*. *Spahija Osman* ističe da jedini on ima pravo da se tim skelama koristi i navodi ono glavno zbog čega je i nastao dokument: neka druga lica uspostavila su svoje vlastite skele na toj istoj rijeci (*Limu*) i naplaćuju brodarinu u odlasku i povratku (*imrar ve aidat*), i usljed toga se, faktično, smanjio prihod njegovog timara.<sup>47</sup>

U *Grivinu*, neposredno uz sam brod, odnosno skelu na *Limu*, na lijevoj obali rijeke i podno navedene grivinske kule ima uži kraj, toponim, na kojem se danas nalaze dvije kuće, a koji je poznat pod imenom *Odžak*. Zove se, uz put da navedem, po navedenoj susjednoj staroj utvrdi i *Podgrad*. U sastavu toga lokaliteta nalazi

<sup>47</sup> *Şikayet-defteri*, knj. III, 76/5.

se, zanimljivo je, i jedan *stećak*, bez natpisa i denoracije, ali po veličini i ukupnim oblicima impozantan i dobro očuvan. I naziv mjesta i postojanje toga stećka ukazuju, bez sumnje, na relativnu starost toga mjesta. Očito je da je toponim Odžak dobio ime po stvarnom odžaku, a to je *dvor* ili *dvori* određene porodice. Zna se i čiji je bio: begova *Lika*, ili, kako su se još zvali na širem području, begova Grivinaca. I Lika i njihov odžak u Grivinu ovdje navodim posebno stoga što je ta porodica morala biti u uskoj imovinsko-pravnoj vezi sa samim grivinskim putem i, sasvim određeno, sa brodom na Limu u Grivinu, jer je, inače, nelogično da bi ta porodica kao zaimska mogla živjeti baš tu i imati još svoj odžak, a neko drugi pred njihovom kućom da se koristi skelom u smislu pobiranja brodarine, skelarine. Po onome što mi je o ovoj porodici kao svojim precima kazivao Ahmo Lika iz Grivina, odžak na brodu na Limu u Grivinu prvi je »kurisao«, uspostavio *Ahmed-alajbeg Lika*, koji je, kazuje isto predaja, živio u doba »bune« Husejn-kapetana Gradaševića (1830—31), a doživio i dolazak Omer-paše Latasa u Bosnu (1850).

Odžak je tokom vremena oronuo i propao. Imao je vlastiti vodovod i česmu pred kućom. Voda je bila dovedena s prilične udaljenosti u strani, s vrela *Glavice*. Vodovod kao tehničko djelo bio je solidno građen, od pomno obrađenih glinenih cijevi, čunkova, koje sam i sâm vidio, a koje su mještani vadili i od njih pravili »sulundare«.

Selo *Zuban* na sastavu grivinskog puta sa čajničkim bilo je također dosta frekventna saobraćajnica — raskrsnica. Tu je u tursko doba (ne zna se otkada), pa čak i kasnije, sve do izbijanja rata 1941. bila *musafirhana* za putnike namjernike, a držali su je bezi Kadrispahići u sastavu svoga konaka. U toj musafirhani dobivao je besplatan i konak i hranu kako za sebe, tako i za konja čak i onaj putnik koji je išao poslom, na pazar u Čajniče, Rudo ili Višegrad. Bio je tu i majstor za opravku konjske opreme (horme). Zgrada musafirhane je i danas čitava. Posljednji koji su je držali otvorenu do 1941. bili su *Hamza* i *Dedo Kadrispahić*. O ovoj musafirhani kazivali su mi Ahmo Lika i strgačinski imam Habib Svraka, a još detaljnije podatke dao mi je član navedene porodice i mještalinin Ramiz Kadrispahić (rođen 1913), koji mi je saopćio i to da ni danas nije sasvim rijedak slučaj da Kadrispahićima u Zubnju, u taj isti objekat, padne putnik i da se dočeka na stari način, kao u svojoj kući.

2. STRGAČINSKO-VIŠEGRADSKI PUT. To je još sjevernija varijanta sredokraća između čajničkog i višegradskog puta.

Od čajničkog puta trasa ove varijante odvaja se u sjevernom dijelu Miletkovića, pa vodi na selo *Okruglicu*, iznad koje se nalazi (s lijeve strane puta) *gradina*, zatim na sela *Petačine*, *Dihaniče*, *Pa-*

zalje i *Zarbovinu*, prema kojoj se (s desne strane puta) nalazi druga *gradina* iznad sastavaka *Zdraškog* potoka i *Radohinje*, a onda se spušta na selo *Kovače*, pa u veliki naseljeni predio *Strgačinu* na utoku *Sutjeske* u *Radohinju* i ove u *Lim* naspram današnjoj željezničkoj stanici *Strmica*, koja je na suprotnoj, desnoj strani *Lima*.

*Lim* se *brodio* uzvodno od stanice i ušća *Radohinje*, upravo ispod drugog velikog seoskog naselja *Donje Strmice* i u vizuelnoj žiži dvije gradine, *strmičke* na desnoj i one iznad *Čivovine*, prema *Omačini*, na lijevoj obali.

*Strgačinsko-strmički* put, dovodeći iz pravca *Čajniča* na *Lim*, produžavao je sa broda na toj rijeci u pravcu *Višegrada* preko *Igrašnice*, *Cuprijice* i *Straževića* svodeći u *Drinsko* i *Dušće*.

Išlo se i na ušće *Lima* u *Drinu*, a u tu svrhu koristio se zaseban krak od *Donje Strmice* do *Moremište*, gdje se ulijevao u opisani *drinski* put.

Sa broda na *Limu* ispod *Donje Strmice* vodila su i dva lokalna puta: jedan uz lijevu stranu rijeke na selo *Omačinu* i u *Grivin*, a drugi na suprotnu, desnu stranu u pravcu *Rudog* preko *Dolova*, gdje i danas na tome putu postoji stari kameni most, zatim kroz selo *Biševiče*, pa u oblast *Gaočića*, gdje je izlazio na *višegradski* put vodeći u pravcu *Rudog*.

Starija generacija stanovnika u *Strgačini* pamti kad se *strgačinsko-strmičkim* putem išlo s konjima na pazar i u *Čajniče* i u *Višegrad*. *Strgačina* i *Strmica* sa okolnim selima od oslobođenja (1945) orijentirani su isključivo na pazar u *Rudom*, a kad idu tamo s marvom, onda se koriste navedenim putem koji sa nekadašnjeg broda pod *Strmicom* vodi na *Dolove*.

Značajno je da se uz ovaj put nalaze, kako sam naveo, četiri gradine, od kojih tri na lijevoj, a jedna, *strmička*, na desnoj strani *Lima*. Topografska povezanost ovoga puta i tih fortifikacija ne može biti slučajna i govori o njihovoj uzajamnoj funkciji, a to sve opet upućuje da je i ovdje riječ o jednoj od važnijih saobraćajnica regionalnog, a možda i vanregionalnog značenja još u srednjem vijeku.

*Strgačina* je danas lijepo selo sa nižom osnovnom školom, džamijom, nekropolom stećaka i zametkom čaršije (trgovačka prodavaonica i kafana).

3. GORAŽDANSKI PUT. Prirodno je pretpostavljati da su *Goražde* i *Višegrad* morali biti saobraćajno povezani i u srednjem vijeku i u tursko doba. Taj put, dalje, morao je ići upravo preko *Strgačine*, jer je to najprirodnija moguća veza s obzirom na jako stjenovitu i brdovitu okolnu konfiguraciju, a i činjenicu da je put samim kanjonom *Drine*, kako sam pokazao, bio nemoguć (strme i gole klisure), a put preko *Čajniča* izvanredno duži. Taj put zaista je i postojao i ostao u sjećanju ljudi koji još žive. Polazeći od Go-

ražda, vodio je na Međuriječje pa na Dubac, Pazalje i Zarbovinu i svodio u Strgačinu, a odatle dalje već opisanim putem prema Višegradu, na jednoj, i prema Brodu na Drini, na drugoj strani. Trasa ovoga puta je očuvana i danas se koristi u lokalnom saobraćaju. Podatke o tome putu dalo mi je više ljudi iz kraja oko Strgačine.

## 7. LOKALNI POLIMSKI PUT

U nizu brojnih lokalnih puteva kojim je stanovništvo Polimlja bilo povezano sa gradskim naseljem Rudo, naročito u pazarnim danima, značajan je i u prošlosti i danas *polimski put* po tome što je spajao velik broj naselja u samoj dolini Lima na prilično velikoj dužini.

Put i danas vodi na čitavoj dužini lijevom obalom Lima, izvodi iz starog Rudog preko *Kamenite ćuprije* i pored Čizmina groblja pa udara niz Polje samom obalom sve do sela *Dorića*. Odatle vodi na *Voljevac* iznad sela Polimlja, zatim na lokalitete *Stup* i *Ljutavu*, pa u *Grivin* i dalje preko sela *Omačine* do u Strgačinu. Tu se ovaj put i završava, jer odatle prema sjeveru (nizvodno) počinje kanjon sa visokim i okomitim stijenama, u kojima nema mjesta za postavu ni nogostupa.

Na tome putu naročito je značajno današnje selo *Polimlje*, stanište dosta stare porodice *Polimaca*, koja se prvi put pominje 1711. godine u popisu spahija na rijeci Prutu u Rusiji<sup>48</sup> U tom popisu ovo naselje javlja se pod nazivom *Polimsko* i kao selo u nahiji *Dubočica* ili *Dubštica* u hercegovačkom sandžaku.

Porodica Polimaca, koja se nekada, prema sačuvanoj porodičnoj tradiciji, prezivala *Ridžalović*, bila je dijelom begovska, a dijelom *aginska*, i u samome svome selu ostavila je obilježja materijalne kulture, donekle vezana za putovanje i navedeni put. To su kamena kula, konak i voda uz konak.

Kamena kula bila je kvadratične osnove, na 5 bojeva (prizemlje i 4 sprata) i pod visokim, šatorastim *tahtali* krovom, bez istaka zadnje etaže. Objekat je imao i arhitektonsku vrijednost kao predstavnik jednog posebnog tipa stambeno-fortifikacionih objekata u Bosni i Hercegovini, poznatih pod imenom *baš kula*. Na njezinu dotjeranost u tome pogledu pokazuju još tu i tamo razasuti šareno-žuti kameni klesanci koji su resili lukove iznad pojedinih vrata. Kula je napuštena negdje u prošlom vijeku, a još prije prvog svjetskog rata propao joj je i drveni krov. I ono što je ostalo nestalo je tokom idućih decenija, tako da su se poslije oslobođenja našli ovdje samo podori, temelji.

<sup>48</sup> Vl. Skarić, *Popis bos. spahija 1123 (1711)*, GZM, 1930, 2, 59.



I *konak* je bio zaseban objekat, namijenjen za primanje gostiju koji su dolazili u posjetu, te putnika namjernika koji su u tome objektu kao *musafirhani* dobivali besplatno i konak i hranu. Jednokatnica sa prizemljem od kamena i spratom od čatme (bondruk konstrukcija). Prvobitnoj svrsi konak je prestao služiti davno prije prvog svjetskog rata kad je napuštena kula, a namnožena porodica smjestila se dijelom u sam konak, a dijelom u nove zgrade, a jednim dijelom se još prije toga raselila na timarska imanja u sela Viti Grab, Prisoje i Severin u okolini Rudog. Zgrada konaka je, inače, i danas čitava, ali znatno prepravljena, nagrđena.

Kula i konak činili su malo naselje, u kojem nije bilo kuća drugih porodica. Imali su, kao i u Grivinu, *česmu*, za koju je postojao i zaseban vodovod od zemljanih ili drvenih čunkova.

Između kule i konaka do danas se sačuvao jedan zaseban kameni spomenik utilitarne namjene, vezane baš za put: *binjektaš*, posebno klesana kamena kocka za lakše uskakanje na konja i za sjahivanje.<sup>49</sup>

I selo *Omačina* na ovom lokalnom polimskom putu ima historijski značaj, koji sam po sebi doziva u pamet i starost toga puta. Postoji legenda, koju sam našao u narodu ovoga kraja 1971, prema kojoj je *džamiju* u tome selu kao osnov i središte toga naselja podigao neki zabit još u doba sultana Fatiha i osvajanja Bosne: »Evo me na magribu (magreb = zapad)«, pisao je kući negdje na Istoku, i tako se njegova džamija, kad je napravljena, prozvala *Magribijom*. Tako veli legenda, koja ovdje ima značaj samo u smislu narodnog duhovnog stvaralaštva. Stvarni graditelj džamije je *bostandžibaša Omer*, što saznajemo iz jedne isprave od 1195=1781. godine, prema kojoj se imam i hatib te džamije *Mustafa* tužio Porti da se od njega kao imama i hatiba nepropisno uzima resm-i reiyyet i tekalif-i šakka, a Porta riješila predmet u njegovu korist.<sup>50</sup> Iz same oznake zanimanja vidi se da je osnivač te džamije bio nadglednik vrtlara, sigurno na dvoru carevu u Istanbulu, u koju su se službu regrutovala djeca adžami-oglan i koja su prolazila kroz posebnu, dvorsku školu. S obzirom na to, a i činjenicu da jedan službenik carskog dvora u Istanbulu gradi džamiju u zabačenu selu Omačini, može se izvesti siguran zaključak da je ovdje riječ o našem čovjeku, porijeklom baš iz ovoga kraja, koji je odveden kao adžami-oglan, i da je tu svoju džamiju gradio negdje u 16. vijeku, kad je bio sultanov dvor pun ljudi domaće krvi i jezika i kad su postojale povoljne prilike za takve poduhvate.

<sup>49</sup> Podatke o Polimlju dao mi je kao vlastita i porodična saopćenja

*Abdulah Polimac*, kadija u penziji, rođen u tome mjestu.

<sup>50</sup> *Şikayet-defteri*, knj. IV, 78/8.

## Summary

## OLD TRADE ROADS IN LOWER LIM VALLEY

Dr. K. Jireček in his well-known work *Die Handelstrassen und Bergwerke Serbiens und Bosniens während des Mittelalters*, Pragae, 1879, described, on the basis of the archival materials of the Dubrovnik Archives, in addition to the mines, the main lines of communication in Bosnia and Herzegovina in the period before the Turkish occupation. This new contribution represents in a way a continuation of Jireček's study and describes the lines of communication in the next, Turkish period. The theme of the article is a description of a fairly large and characteristic area — the region of the former urban settlement of Rudo (near the present-day Rudo) on the Lim River (the Lower Lim Valley) in southeastern Bosnia. The article is based primarily on the research carried out in the region itself and also on archival materials and other data.

The research has shown that in the region in question there existed in the Turkish period and was used in entirety until 1878 (the Austro-Hungarian occupation) a large network of trade and travelers' lines of communication in general. One road in this network served for inland and international traffic whereas the others were partly of regional, partly of local significance. Of inland significance was the road that led through this region, more precisely its eastern part, linking Višegrad with Sarajevo, Travnik, Banja Luka and the West on one side, and Priboj, Novi Pazar, Skoplje, Niš, Sofija, and Istanbul itself on the other, eastern side. This road was the most established trade and military line of communication through Bosnia towards the East. Many travelers and writers of travel accounts traveled by that road and left reports about it in their itineraries.

In the network of other, regional and local roads in this region, the former urban settlement of Rudo characteristically stands out as a place with a key position. It used to be on the left bank of the Lim, opposite the present-day Rudo, but disappeared from the face of the earth in 1896 in the great flood of the Lim River. Rudo was thus linked by roads of regional category with Priboj, Višegrad, and even with Užice in Serbia on the eastern, and with Pljevlja, Čajniče, and Goražde on the other, western side. The road via Čajniče led further via Foča all the way to Dubrovnik. The same can be said for the road via Pljevlja and so both these routes had partly an inland significance.

Local roads linked Rudo with a large number of villages and hamlets of this region, because Rudo was their gravitational and economic center.

The traffic network of the Lower Lim Valley was partly a heritage of the Middle Ages and was only further intensified in

the Turkish period, and partly completely established in this latter time, especially as far as some regional and most local roads are concerned. A very favorable influence on the development of new lines of communication and the intensity of traffic on the existing and the new roads in this latter period was exerted by the growth of a number of economic points in the area, such as Višegrad, Priboj, Užice, Pljevlja, Čajniče, and Goražde, which had developed into important economic centers already in the 16th century. There was, however, a converse influence also — the large network of lines of communication contributed to the development of these places as well. The most characteristic example in this latter respect is the urban settlement of Rudo itself, not only as regards the road network of this region but also of the whole of Bosnia and Herzegovina. This is because this settlement grew on the whole out of solely traffic reasons: the settlement was first founded in 1555 by the then Bosnian *sanĝak-bey* Mustafabeg (later pasha) Sokolović, by birth from this region. In its statute, which established rules for life in the future settlement, it was literally said that in the Rudo Field there was a crossing (over the Lim River) and a land crossing (over the field), »which are not for a single hour or at any time of day without those who come and go, and, in addition, the region is far from any town (*»šehir«*) and thus there is a real necessity for building a bridge and founding a *kaşaba*« (settlement of urban status) in that place.