

## KRIVI MOST NA RADOBOLJI U MOSTARU

LE PONT VOUTE DE RADOBOLJA A MOSTAR

Na desetine hiljada domaćih i stranih putnika i turista koji su kroz prošla četiri vijeka prolazili kroz Mostar nisu mogli a da ne udovolje svojoj želji da vide čudni most, koji se visoko diže iznad bučne Neretve. I svaki se od njih divio ovom remek-djelu turskog građevinarstva, a poznati turski putopisac iz XVII vijeka Evlija Čelebija, kad ga vidje, oduševljeno povika: »Dosad prođoh šesnaest carevina, ali ovako visoka mosta ne vidjeh!«

Danas se smatra da Stari most nije samo remek-djelo građevinarstva, već da je to istodobno i najstariji komunikacioni objekat cijelog ovog kraja, te je otud i dobio naziv Stari most. Ne može se ni zamisliti da u Mostaru i njegovoj okolini ima neki most koji bi bio stariji od ovog mosta. No, takvo uvriježeno mišljenje neće biti tačno. Turski istoriski izvori još prije nego što je bio sagrađen Stari most (1566 god.) spominju neki most na Radobolji.

Tako mostarski dobrotvor (vakif) Čejvan-ket-hoda svojom zakladnicom (vakufnamom), datiranom 4 oktobra 1558 (21 zilhidže 965) određuje, da se iz sredstava njegova vakufa popravljaju most na Radobolji.<sup>1</sup> Takođe je i Nesuf-aga Vučjaković svojom zakladnicom od 24. I. — 4. II. 1564 (kraj džumada II. 972) Odredio, da se iz prihoda njegova vakufa popravljaju most na Radobolji.<sup>2</sup>

Iz ova dva istoriska podatka jasno proizlazi, da je u Mostaru još prije gradnje Starog mosta postojao jedan most na Radobolji. Ako, međutim, dublje proučimo teritorijalni razvoj grada Mostara kroz istoriju, možemo i to utvrditi.

Prvi temelji Mostaru, u turskom periodu, udareni su sa na lijevoj obali Neretve, gdje se brzo počeo razvijati grad s čaršijom i mahalama. Područje na desnoj obali Neretve bilo je načičkano mnogim baščama i voćnjacima. Blagotvorna Radobolja, koja protječe ovom zapadnom stranom grada, pružala

je vrlo povoljne uslove da su se i tamo vrlo rano počela stvarati naselja.

Iako ne raspoložemo s istoriskim podacima slobodno možemo pretpostavljati, da se Mostar već od prvih decenija turske vlasti u Hercegovini razvijao, kako na lijevoj, tako i na desnoj obali Neretve. Neposredno iza Starog mosta već polovinom XVI. vijeka postojala je čaršija u kojoj su naročito cvjetali tabački, mlinarski i stuparski zanati na Radobolji. Za tadašnje prilike to su bili najvažniji i najpotrebniji zanati, za čiji razvoj nije bilo tako povoljnih uslova na drugoj, lijevoj obali Neretve. I tada se, sve dok nije bio sagrađen Stari most, prelazilo s jedne strane grada na drugu preko lančanog mosta.

Razvojem Priječke čaršije, koja se i tada tako nazivala, nametala se potreba, kao diktat tadašnje stvarnosti, da se u blizini čaršije počnu stvarati i gradske četvrti (mahale). Imamo sigurnih podataka da je u drugoj polovini XVI. ili početkom XVII. vijeka u ovom, zapadnom, dijelu grada postojalo nekoliko mahala. Tako su postojale:

Neziragina mahala, koja se prostirala oko istoimene džamije, čije su se ruševine do nedavno vidjele na Spilama, na Šemovcu;

Dervišpašina mahala, koja se nalazila oko istoimene džamije u Pothumu;

Hadži Alije Lefe mahala, koja se prostirala oko istoimene džamije na Raskršću;

Baba Beširova mahala, koja se nalazila oko istoimene džamije na Balinovcu;

Jahja Esfel mahala, koja se prostirala oko istoimene ili kasnije prozване Nametkove džamije u Prethumu;

Sevri Hadži Hasanova mahala, koje se nalazila oko istoimene, ili kasnije prozване Radiševe džamije u Donjoj mahali, i

Hadži Memina mahala, koja se prostirala oko istoimene, ili kasnije prozване Arpadžičeve džamije u Cernici.

<sup>1</sup> Original zakladnice nalazi se u Vakufskom povjerenstvu u Mostaru.

<sup>2</sup> Film-negativ nalazi se u Vakufskom povjerenstvu u Mostaru, a ovjeren prepis zakladnice u Vakufskoj direkciji u Sarajevu.

Pretpostavljamo da su se spomenute mahale razvijale baš ovim redom kako smo ih i spomenuli. Sve su one, osim posljednje, formirane na desnoj strani rijeke Radobolje. To znači da se čaršija nalazila na lijevoj, a mahale na desnoj strani ove rijeke. Po svoj prilici cijela lijeva strana Radobolje, počev od Šemovca, pa sve do Baljinovca nije bila naseljena u XVI i XVII vijeku.

Ako je sve to tako, onda se samo po sebi nameće pitanje, a gdje je, na kojem je mjestu bio prelaz s jedne strane Radobolje na drugu; kako su tada Mostarci prelazili iz Priječke čaršije u Podhum, Zahum, Predhum i u Donju mahalalu?

Starijim je građanima poznato da su mostovi na Radobolji mlađeg datuma. Mnogi od njih se sjećaju kad su bili i građeni. Jedino bi svaki i od njih stao kad bi bio govor o starosti onog Krivog mosta, koji se nalazi ispod Priječke čaršije a uz Vučjakovića mlinicu. Izgleda najvjerojatnije da je to onaj most o čijem je popravku bilo govora u vakufnami Čejvan-kethode i Vučjakovića.

Nismo mogli utvrditi godinu njegove gradnje, niti ko ga je sagradio. Na osnovu spomenute Čejvan-kethodine vakufname proizlazi da je most postojao već 1558 godine. A to znači da se u sačuvanim istoriskim izvorima ovaj most spominje na 8 godina prije nego što je sagrađen Stari most. Sa sigurnošću možemo pretpostavljati da je još na nekoliko godina i ranije bio sagrađen ovaj most. Na to nam ukazuje Činjenica da se već 1558 godine počelo voditi računa o osiguranju sredstava za njegov popravak.

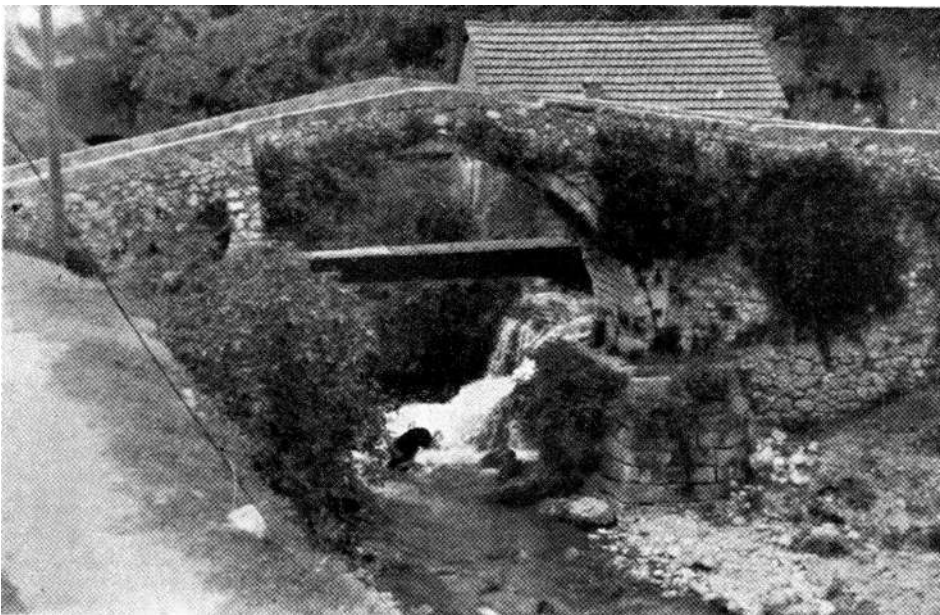
Čuli smo da postoji jedno mišljenje, izgleda i to mišljenje nekog stručnjaka-arhitekta, da je ovaj

most kao model poslužio turskim građevinarima za gradnju Starog mosta. Drugim riječima, to znači da ovaj most u minijaturi pretstavlja Stari most.

Mi smo u mogućnosti da na osnovu iznesenog istoriskog materijala dokažemo neosnovanost ove tvrdnje. Naime, smatramo je neosnovanom sa istoriske tačke gledišta, jer je nemoguće zamisliti da je ovaj most pravljen kao model za gradnju Starog mosta, ito prije više od 8 godina. Mišljenja smo da je to bio dug vremenski razmak između gradnje prvog i drugog mosta. Nije, valjda, toliko dugo vremena bilo potrebno da bi se izvršile spe pripreme za gradnju Starog mosta. A ako imamo u vidu da je spomenute 1558 godine, već tada, postojao ovaj most, čiju gradnju slobodno možemo datirati na nekoliko godina u ranije, tad izlazi da je ta pauza između gradnje ova dva mosta bila još duža. Vjerujemo da svi navedeni momenti govore o neosnovanosti tvrdnje da je Krivi most poslužio kao model za gradnju Starog mosta.

Ovaj most na Radobolji za naše današnje prilike ne pretstavlja neki značaj i izgleda kao nevažan arhitektonski objekat. Međutim, u doba turske vladavine u našim krajevima, a naročito u XVI i XVII vijeku, on je predstavljao jedan vrlo važan komunikacioni objekat, ne samo za grad Mostar, nego i za svu njegovu zapadnu i jugozapadnu okolinu.

To je dugo vremena bio jedini prelaz iz istočnog dijela grada i Priječke čaršije na lijevoj strani Radobolje u spomenute gradske četvrti. Preko njega *su* seljaci iz obližnjih sela, iz Rodoča, Jasnice i iz mnogih sela s Mostarskog Blata silazi na gradsku čaršiju i na tržište. Mostarac Omeragić Sulejmanaga (starac od preko 80 godina) još se sjeća da je on kao dječak s roditeljima išao na



Krivi most na Radobolji u Mostaru  
(Snimak arh. I. Zdravković)

Blato i da su preko ovog mosta prelazili dok drugi mostovi na Radobolji još nisu bili sagrađeni.

Izgleda da ovaj most nije bio samo lokalnog značaja. Svi momenti govore da je on imao mnogo veći značaj. Naime, opravdano možemo pretpostavljati da je to bio jedini most preko koga se odvijao saobraćaj između Mostara i zapadne Hercegovine, ili, preciznije rečeno, između Mostara i Ljubuškog i njegove okoline i Makarskog primorja, koje je u prvoj polovini XVI. vijeka bilo u sastavu Mostarskog kadiluka. Preko njega su prelazili putnici i trgovci s karavanama robom natovarenim, koji su iz Sarajeva i drugih dijelova Bosne putovali prema spomenutim krajevima zapadne Hercegovine i Dalmacije. Isto tako preko ovog mosta put je vodio i Hercegovce, koji su iz Blagaja, Nevesinja, Gacka i drugih dijelova istočne Hercegovine u spomenutom pravcu putovali.

Naime, kako je poznato, za turske vladavine u Hercegovini na srednjem i donjem toku Neretve nije postajao nijedan drugi most osim onaj lančani, koji je prethodio Starom mostu u Mostaru. A to znači da je ovaj lančani most predstavljao jedini prelaz u Hercegovini s lijeve strane Neretve na desnu, ili drukčije izraženo, jedino preko njega put je vodio u zapadnu Hercegovinu i Dalmaciju iz krajeva koji se nalaze na lijevoj strani Neretve. I razumljivo je da je ovaj most na Neretvi imao veliko opterećenje, specijalno u prvim decenijama turske vlasti u Hercegovini, a i kasnije, kad je Turska Carevina morala prebacivati velike kontingente vojske u spomenute zapadne krajeve, da bi u potpunosti svoju vlast učvrstila u osvojenim krajevima i da bi vršila dalja osvajanja po Dalmaciji. Pretpostavljamo da je taj vojno-strategijski momenat diktirao da se ovaj Krivi most na Radobolji sagrađi prije nego da se postojeći lančani most na Neretvi zamijeni novim masivnim Starim mostom, što je učinjeno tek nakon punih 100 godina po padu Mostara pod Turke. I sa primitivnim lančanim mostom cijelo vrijeme moglo se biti zadovoljno, jer se preko njega mogao odvijati saobraćaj, ali potreba gradnje mosta na Radobolji bila je neodložna. Od gradnje ovog mosta jednim dobrim dijelom zavisila je sudbina turske vlasti u ovim zapadnim krajevima, izloženim vrlo čestim mletačkim napadima.

Izneseni vojno-strategijski momenti diktirali su i predstavljali najodlučniji faktor za gradnju Krivog mosta na Radobolji. Da je ovaj most sa-

gradila sama Carevina, donekle to možemo zaključiti iz činjenice, što ni u Čejvan-kethodinoj, ni u Vučjakovićevoj vakufnami nije spomenut naziv mosta po dobrotvoru koji ga je eventualno sagrađio, kao što je to uobičajeno kod mostova, koji su zadužbina privatnika. Kako smo već na početku spomenuli, ovaj se most u gornjim vakufnamama spominje samo pod nazivom Most na Radobolji.

Na osnovu izloženih momenata moglo bi se pretpostavljati da je Krivi most sagrađen, možda, još i prvih decenija turske vlasti u Hercegovini i da je dugo vremena igrao ulogu važnog komunikacionog objekta u ovom dijelu Hercegovine u trgovačkom, a specijalno u vojno-strategiskom pogledu. Na takav njegov značaj i starost ukazuje nam i činjenica, da su mostarski dobrotvori Čejvan-kethoda iVučjaković Nesuhaga, ito njih obojica u vremenu od 6 godina odredili da se iz prihoda njihovih vakufa, koji su bili ogromni, vrši popravak ovog mosta kad seza to bude ukazala potreba.

Iz izloženog očito proizlazi da Stari most na Neretvi nije najstariji komunikacioni objekat ovog kraja. Sam naziv Stari most novijeg je datuma. Razumljivo je da ga savremenici, koji su bili očevideci gradnje ovog mosta, kao ni kasnije generacije za vrijeme turske vladavine u Hercegovini, koje su znale, da je Krivi most sagrađen prije nego Stari most nisu mogli nazivati Starim mostom. Taj se naziv pojavio tek u novije vrijeme kad je izgubljeno iz vida da je Krivi most starija građevina. U sačuvanim turskim izvorima imamo spone na današnjem Starom mostu iz kojih jasno vidimo da su se u turskom periodu ova dva mosta nazivala, ne po starosti, već po njihovoj veličini. Budući da je Stari most sagrađen posljednje, godine vladavine sultan Sulejmana-Zakonodavca, to se u nekim dokumentima ovaj most naziva mostom sultan-Sulejmana.<sup>3</sup> A u jednoj medžmui koja potječe iz XVIII. vijeka naš Stari most se spominje pod nazivom Veliki most (buyuk koprissi).<sup>4</sup> Iako nigdje u izvornom materijalu nismo naišli na ime ovog mosta na Radobolji, ipak na osnovu analogije možemo utvrditi da se ovaj most nazivao Malim mostom (kucuk koprissi) jer, ako se tad Stari most nazivao Velikim mostom, potpuno je razumljivo da se to činilo zbog toga da bi se postavila razlika između njega i onog malog mosta koji postoji na Radobolji.

<sup>3</sup> Orijentalni institut u Sarajevu, turski arhiv br. 3930.

<sup>4</sup> Orijentalni institut u Sarajevu, rukopis br. 667/52.

## RÉSUMÉ

L'auteur de cet article prouve, se fondant sur le matériel original turc, la Vakuf-name de Cejvan-cehaja de 1558, la Vakuf-name de Nesuh-aga Vucjakovic de 1564 et sur le développement territorial de la ville de Mostar que le pont voûté sur la Radobolja à Mostar a été construit avant le bien connu «Vieux Pont» sur la Narenta. Il y montre aussi que l'opinion courante, disant que ce pont ait servi de modèle pour la construction du pont monumental susdit, est

tout à fait sans fondement. La construction a été dictée plutôt par le développement de la ville de Mostar ainsi que par des raisons militaires et commerciales, ce pont présentant l'unique voie de communication pour faire passer les troupes turques du côté gauche de la Narenta dans l'Herzégovine orientale et dans le littoral de Makarska; le pont servait aussi de liaison commerciale entre Sarajevo et l'Herzégovine orientale d'un côté et les pays suscités de l'autre.