

PAVO ANĐELIĆ

## TURSKI PUT OD IVAN-PLANINE DO PORIMA

### TRASA

Dolazeći iz Sarajevskog Polja preko Hadžića, Pazarića i Tarčina, »Mostarska džada« ili »Veliki mostarski put« penje se na Ivan-Planinu koja, ustvari, predstavlja planinsko sedlo između Lisina i Preslice planine; to je ujedno i razvodno gorje između crnomorskog i jadranskog sliva. Dalje prema jugu put silazi u Bradinsko Polje i selo Gornju Bradinu, zatim preko obronka Preslice-Bratosova, dolazi u Brčane i Podorošac, te dolinom Trešanice stiže u Konjic. Tu prelazi Neretvu, a zatim, skrećući u pravcu jugoistoka, ide oko 2 km uzvodno lijevom obalom Neretve do ušća Bijele, siječe dolinu Bijele i penje se preko sedla Vrapca na visoravan Boračkog Polja, da bi se, opet, naglo spustio Boračkom Jezeru. Oštar uspon »uz Vlah« vodi na visoravan sela Kule, a nakon toga, isti takav uspon na Lipeta, najistočniji obronak Crne Gore vezane za masiv Prenja. Odatle put skreće u pravcu jugozapada i preko obronaka Bahtijevice (ogranak Prenja) spušta se u kraško polje Gornje Zijeplje, pa se opet nešto laganijim usponom penje na Porim, planinsko sedlo između masiva Prenja i Veleža. Sa Porima put se naglo spušta u Bijelo Polje i mostarsku kotlinu.

Put od Ivan-Planine do Porima spada među najteže relacije bosansko-hercegovačkih puteva. Sumaran pogled na visinski položaj najistaknutijih tačaka puta pružiće bar donekle sliku terena. Tako: Ivan-Planina ima nadmorsku visinu 907 metara, Konjic 276, Vrabač 800, Boračko Jezero 402, Lipeta 1038, Bahtijevice 1163, Gornje Zijeplje 879, a Porim 1150 metara. Kad se ima u vidu još i okolnost da su obronci Bitovnje, Preslice i Prenja ispresijecani dubokim dolinama manjih potoka i planinskih bujica i da sve te visinske razlike treba savladati na dužini od nekih 50 km, onda je jasno da je ta relacija uvijek predstavljala problem u saobraćaju između Dalmatinskog primorja i Hercegovine, s jedne, i centralne Bosne, s druge strane. Ovako velike visinske raz-

like praćene su i klimatskim nepogodama: sniježne mećave na Ivan-Planini, Lipetima i Bahtijevice često obustavljaju svaki promet.

Ova relacija je ustvari dio starog puta koji je vezao južnu Dalmaciju i Hercegovinu sa srednjom Bosnom i dalje sa Podunavljem. Arheološki ostaci, kao što su gradine i gromile — tumuli — svjedoče da je ovim pravcem prolazio put još u prethistorijsko doba, za vrijeme Ilira. Najveći dio ovoga puta Rimljani su pretvorili u solidno građenu cestu, čija se trasa i sada može pratiti, naročito na dijelu puta od Vrapca do Lipeta. Miljokazi nađeni u Podorašcu, Konjicu, Perića Polju, Borcima, Kuli i Maloj Poljani kod Lipeta spominju rimske careve Augusta, Decija, Tacita i Filipa Augusta. Iz toga izlazi da se izgradnja ovoga puta pristupilo odmah nakon definitivne pacifikacije Ilirika u I vijeku, a značajnija rekonstrukcija izvršena je polovinom III vijeka naše ere.<sup>1</sup>

Treba napomenuti da je rimska cesta, polazeći iz Narone (Vid kod Metkovića), išla preko Dubrava i Nevesinjskog Polja,<sup>2</sup> pa na mjestu Velika Poljana kod Lipeta izlazila na trasu o kojoj je ovdje govor.<sup>3</sup> Od Lipeta pa do Podorašca, a možda i do Ivan-Planine rimska cesta i kasniji turski put idu uglavnom po istoj trasi.

<sup>1</sup> Dr. K. Patsch: Rimska mjesta u Konjičkom kotaru, G. Z. M. XIV (1902), str. 305; D. Sergejevski: Rimski spomenici iz Bosne, Spomenik S. K. A., Beograd, LXXVI (60), s. 50; D. Sergejevski: Rimska cesta na Nevesinjskom Polju, G. Z. M. — 1948 — Sarajevu, str. 46.

<sup>2</sup> D. Sergejevski: Rimska cesta na Nevesinjskom Polju, str. 46.

<sup>3</sup> U mjesecu julu 1955 pregledao sam teren između Lipeta i Bahtijevice. Nedaleko od karaule na Lipetima, na lokalitetu Mala Poljana pronašao sam jedan čitav i dijelove dva druga miljokaza. Pored toga, ovdje se vidi trasa rimske ceste usječene u kraški teren. Ta trasa odvaja se od turskog puta Lipeta — Porim kod Velike Poljane (između Lipeta i Bahtijevice) i skreće u pravcu jugo-istoka prema Nevesinjskom Polju.



Ovaj put, što su ga izgradili Rimljani, bio je i tokom Srednjega vijeka u stalnoj upotrebi kao najbliža i glavna veza Dubrovnika sa rudarskim i trgovačkim centrima u Bosni.

Za vrijeme turske uprave bio je naročito živ saobraćaj između novih trgovačkih centara, Sarajeva i Mostara. S obzirom na brzi razvoj Mostara, i glavni trgovački put je skrenuo sa starog rimskog pravca te je od Lipeta (tačnije Velike Poljane) okrenuo prema jugozapadu i preko Gornjih Zijemalja, Porima i Bijelog Polja vodio u Mostar. S obzirom na to, dio ispitivane relacije od Lipeta do Porima ne poklapa se sa trasom glavne rimske ceste, iako postoji vjerovatnost da je i u rimsko doba ovuda prolazio jedan put manjeg značaja.

Nemam podataka o gradnji ili opravkama puta u starije tursko doba. Sigurno je da su pojedini ugroženi dijelovi puta izgrađivani po sistemu kaldrma. U izvještaju Marmontova ađutanta, kapetana Leclerca, od augusta 1806 godine izričito se navodi da su blatnjavi dijelovi bosansko-hercegovačkih puteva bili kaldrmisani. Za samu kaldrmu veli da bi zbog svoje grubosti i uskog profila predstavljala najveću smetnju za francuska kola, a našu relaciju bi vrlo teško bilo urediti za koljski saobraćaj.<sup>4</sup> Drugi Marmontov oficir, kapetan Theodor Roux la Mazeliere godine 1808 slično govori o našim putevima i veli da su pogodni samo za promet s tovarnim konjima. Kaldrma, tamo gdje postoji, široka je svega 3—4 stope (99—132 cm.) i slabo se održava.<sup>5</sup>

Vrlo živa tradicija stanovnika sela Bijele, Boraka i Kule kaže da je kaldrmu koja se i danas mjestimično sačuvala uz Vrabac, Vlah i Lipeta pravio Omer-paša, da bi mogao prevući topove prilikom vojnog pohoda na Crnu Goru. Ta kaldrma je na nekim mjestima dobro sačuvana. Za kal-

drmu je upotrebljen lomljeni kamen bez obrade. Jedino su ivičnjaci nešto veći i pažljivije su lomljeni. Širina kaldrme iznosi 2 i pol metra, a strmine su ublažene pojedinačnim stepenicama, visokim cca 10 cm. Razmaci između stepenica su veći ili manji, što zavisi od oštine nagiba. Kod oštrijih uspona trasa turskog puta ne poklapa se sa rimskom cestom. Turske serpentine mnogo su uže i zbog toga je put kraći, ali i mnogo strmiji nego što je bio rimski. Osim toga, kod rimskog puta usjeci u kamenu podlogu mnogo su brojniji i smjeliji.

Tako građena turska cesta odmah od Karaule na Lipetima skreće u pravcu jugoistoka, idući prema Nevesinjskom Polju, i u ovom dijelu se ne poklapa s mostarskom džadom ni sa starom rimskom trasom. Dio našega puta od Lipeta do Porima nema kaldrme iako njegova trasa svjedoči da je, barem mjestimično, umjetno građen.

Godine 1868 puštena je u promet moderna cesta Sarajevo — Mostar.<sup>6</sup> Odmah sa Ivan-Planine njezina se trasa odvojila od stare džade skrenuvši prema jugozapadu u dolinu Dubokog Potoka. Od sastava Dubokog i Bradinskog Potoka — kod današnje željezničke stanice Bradina — nova cesta probijena je desnom obalom Trešanice, ispod sela Zukića. Od Podorošca do Konjica poklapa se uglavnom sa starim putem. Međutim, od Konjica je nova cesta skrenula prema zapadu i dolinom Neretve stigla u Bijelo Polje i Mostar.

Od toga vremena stari put od Konjica preko Boračkog jezera i Porima izgubio je značaj za veliki moderni saobraćaj tim više što je kasnije i željeznička pruga prošla dolinom Neretve. Tek između dva rata izgrađena je turistička cesta od Konjica do Boračkog Jezera, a u najnovije vrijeme radi se i na cesti, od Bijelog Polja do Zijemalja.

## MOSTOVI

Na relaciji Ivan-Planina — Porim put prelazi rijeku Neretvu u Konjicu, Bijelu kod njezina uтока u Neretvu i Šišticu koja ističe iz Boračkog Jezera. Možda je povremeno zbog česte izmjene toka trebalo prelaziti i Trešanicu na dva ili više mjesta. U svim ovim slučajevima promet se mogao nesmetano odvijati samo preko stalnih mostova. Nemam nikakvih podataka iz starijih vremena o mostovima na Trešanici, Bijeloj i Šištici, ali smatram da su preko tih rijeka mostovi građeni i održavani. Putopisac Quiclet vidio je 1658 godine nekoliko drvenih i kamenih mostova na potocima

između Glavatičeva i Boračkog Jezera.<sup>7</sup> Ako su mostovi postojali na jednom sporednom putu manjeg značaja, onda ih je pogotovo moralo biti na »Velikom mostarskom drumu određenom za karavan«. I Quiclet-ov suputnik A. Pouillet, govoreći samo letimice o našem putu, veli da je vidio drvene i kamene ćuprije napola porušene.<sup>8</sup>

Prelaz preko Neretve predstavljao je oduvijek jedan od najtežih problema na čitavoj relaciji. Iako se u ljetnim mjesecima može govoriti o gazu

<sup>4</sup> Vjekoslav Jelavić: Franceska izvješća o Bosni, G. Z. M. 1906 (XVIII), strana 331.

<sup>5</sup> V. Jelavić: Op. c. str. 320.; H. Kapidžić: Jedan francuski izvještaj o Bosni iz 1810 godine, Godišnjak Istoriskog društva Bosne i Hercegovine, 1952 str. 256.

<sup>6</sup> Landeskunde des Königreichs Dalmatien und seiner Hinterländer Bosnien und Herzegowina, II Heft — Bosnien und Herzegowina, Wien 1876.

<sup>7</sup> Dr. Čiro Trehelka: Opis Dubrovnika i Bosne iz godine 1658, G. Z. M. XVII (1905) str. 425.

<sup>8</sup> V. Jelavić: Doživljaji Francuza Pouilleta na putu kroz Dubrovnik i Bosnu godinu 1658, G. Z. M. 1908, strana 23.

i prenosu robe na konjima ili pomoću skele (broda), u ostala godišnja doba ne može se o tome ni (misliti. Vjerovatno su još Rimljani imali most preko Neretve u Konjicu budući da se radilo o jednoj od glavnih cesta kroz Hercegovinu i Bosnu. Međutim, o tome mostu nemamo nikakvih podataka ni historijskog, ni arheološkog karaktera. Način prelaza preko Neretve u Srednjem vijeku također je nepoznat. Postoji mogućnost da je barem u ranom Srednjem vijeku prevoz robe i putnika vršen pomoću konja i da iz toga vremena potiče naziv Konjic. Međutim, teško je zamisliti nesmetano odvijanje intenzivnog prometa između Dubrovnika i Bosne u XIV i XV stoljeću bez stalnog mosta u Konjicu.

Za prvih 100 godina turske uprave također nije sačuvan nijedan podatak o mostu u Konjicu. Tek godine 1570 Mostarac Hadži-Mehmedbeg, zv. Karađozbeg podiže drvenu ćupriju u Konjicu.<sup>9</sup> Čini se da taj most nije bio duga vijeka, jer već 1612 tu stoji drugi, također drveni most, koji je podigao opet jedan Mostarac, Hadži-Balija, onaj

isti koji je sagradio i drveni most u Glavatičevu.<sup>10</sup> Sigurno se na ovaj Hadži-Balijin most odnosi i Evlijina bilješka o »golemoj drvenoj ćupriji« u Konjicu.<sup>11</sup> Konačno je tu 1682/3 nastojanjem Alijage Huskića sagrađen kameni most sa 6 okana.<sup>12</sup> Po svojoj ljepoti i građevinskim kvalitetima taj most spada među najznačajnije objekte ove vrste iz turskog perioda u Bosni i Hercegovini. Zanimljivo je spomenuti predaju koju je iz usta jednog člana porodice konjičkih Hadžizukića zabilježio Husein Đogo. Prema toj predaji konjički most je sagradio Haseći-Alaga, porijeklom Kolaković iz Blagaja.<sup>13</sup> Vjerovatno je da je ovaj Haseći Alaga identičan sa Alijagom Huskićem. Preko toga kamenog mosta odvijao se sav cestovni saobraćaj do marta 1945. Tada je njemačka vojska prilikom povlačenja eksplozijom razorila čitav most tako da su ostale samo kule. Godine 1946 napravljen je novi betonski most nešto niže, i on služi za teretni i kolski promet. Na kamene kule staroga mosta navučena je privremena drvena konstrukcija i sada služi samo za pješački promet.

#### MARKACIJA

Quiclet u svome putopisu iz 1658 navodi da je put preko Ivan-Planine bio označen kocima vrlo gusto poredanim jedan do drugoga.<sup>14</sup> Da li se ovdje radilo o zimskoj markaciji trase puta ili su gusto poredani koci kao barijera štitili put od

sniježnih smetova, a putnike od žestokih udaraca vjetrova, nije sasvim jasno. U svakom slučaju radi se o jednoj mjeri koja je u teškim prirodnim uslovima omogućavala upotrebu puta.

#### OSIGURANJE

Geografska konfiguracija terena s mnogim šumama, pećinama i planinskim klancima bila je pogodna za pljačkaške akcije raznih hajdučkih i razbojničkih družina. Nesređene političke prilike u ovim krajevima kroz čitav dvije hiljade-godišnji historijski period učinile su da se uvijek nalazilo ljudi koji su, bilo iz političko-socijalnih, bilo iz čisto pljačkaških pobuda iskorišćavali ovakve prirodne uslove i ugrožavali sigurnost putničkog i robnog prometa.

Ostaci rimskog građevinskog materijala na Lipetima svjedoče da su još Rimljani ovdje imali utvrđenje čija je svrha bila da štiti sigurnost puta. Nikakav razlog ekonomskog karaktera inače ne bi mogao objasniti podizanje rimskog objekta na ovom potpuno neplodnom i bezvodnom mjestu

sa surovom klimom. Nazivi i smještaj lokaliteta Varda u Gornjim Zijemljima i Konjicu također upućuju na utvrđenja koja su imala zadatak da osiguravaju saobraćaj. U ranijem Srednjem vijeku duž ovoga puta bili su smješteni značajni gradovi: Vrabac, Bijela, Biograd, Dragić (Dragočaj), a možda i još neka utvrđenja na Lipetima i u Bradini.

U tursko doba izgrađen je čitav sistem karaula, koje su imale zadatak da štite putnike i njihovu imovinu. Obilaskom terena, prema nazivima lokaliteta, ostacima ruševina i kazivanju okolnog stanovništva, uz nešto podatak iz literature, utvrdio sam mjesta na kojima su se nalazile turske karaule. Donosim ih redom počevši od Ivan-Planine.

<sup>9</sup> Muhamed Mujić: Velika poplava u donjem toku Neretve 1633 god., Sloboda, Mostar, 1953, br. 10.

<sup>10</sup> Mujić, ibidem.

<sup>11</sup> S. Kemura: Iz sejahatname Evlija Čelebije, G. Z. M. (1908), separatan otisak, str. 63. — Stariji ljudi u Konjicu i sada se sjećaju ostataka drvenog mosta na obje strane Neretve, 30-tak metara nizvodno od kamene ćuprije.

<sup>12</sup> Mujić, ibidem.

<sup>13</sup> H. Đogo: Prilozi za povijest Konjica i gornje Hercegovine, Novi behar, Sarajevo, broj 11—12 iz 1935 god.

<sup>14</sup> Dr. Č. Truhelka: op. c. str. 426—427. Radi uvida donosim francuski tekst putopisa: »il (le vent) est si dangereux, que les chemins y sont tracé avec des pieux fort près l'un de l'autre.«

Stara i Nova Karaula na Ivan-Planini. Najviša tačka trase turskog puta preko Ivan-Planine i zemljište oko nje nosi naziv *Nova Karaula*. Jedna njiva oko 500 metara niže u pravcu sela Gornja Bradina zove se *Stara Karaula*. Ostataka ruševina nema ni na jednom ni na drugom mjestu. Nazivi *Stara* i *Nova* svjedoče da je prvobitni smještaj karaule bio u blizini sela Gornje Bradine, a da je kasnije prenesena na sam prijevoj.

Stara karaula podignuta je vjerovatno još u vrijeme organiziranja službe osiguranja ovoga puta. Kako je nova cesta 1868 godine odmah sa Ivan-Sedla skrenula prema dolini Dubokog Potoka, to je ova karaula ostala daleko od puta, pa je zbog toga morala biti napuštena. Nova karaula podignuta je tada (1868) na najvišoj tački puta. Prema sjećanju starijih stanovnika sela Bradine i Zukića zgrada karaule bila je građena od drvenih balvana. Spominju je Hoernes i Renner u svojim putopisima.<sup>15</sup> Na istom mjestu austro-ugarske vlasti su držale žandarmerijsku kasarnu.

Karaula na Bratosovu. Idući iz Gornje Bradine prema Brčanima, stari turski put je prelazio preko Bratosova zapadnog obronka planine Preslice. Na samom vrhu Bratosova leži lokalitet *Karaula*. Nešto dalje na jednom izbrešku Preslice, okrenutom prema Brčanima, stajala je karaula *Pjeskovača*. Između ovih karaula nalazi se vrelo »Mijatuaša«. Nekada je tu bila česma, a prema tradiciji okolnog stanovništva, harambaša Mijat Tomić je kraj česme prostirao kabanicu na koju je svaki putnik morao ostaviti izvjesnu sumu novca. Nešto dalje, u Planini Preslici postoji i špilja zv. »Mijatova pećina«. Podataka o osnivanju ovih karaula nemam, ali naziv lokaliteta u vezi sa Mijatom Tomićem upućuje na XVII vijek.

Probijanjem nove ceste desnom obalom Trešanice, ispod sela Zukića, i te su karaule izgubile svoju svrhu pa su napuštene, vjerovatno negdje oko 1868 godine.

Karaula na Vrapču. Nedaleko od kuća porodice Arapović na Vrapču nalazi se lokalitet *Karaula*, odakle puca divan pogled na dolinu Bijele i na Konjic. Blau spominje ovu karaulu godine 1861 kao već napuštenu.<sup>16</sup> Nije isključeno da je ta karaula napuštena još 1850 godine, odmah

nakon završetka borbe između redovnih carskih četa pod zapovjedništvom Skender-bega Ilinskog i hercegovačkih ustanika kojima je bio na čelu Ibrahim Pijulija. Prvi okršaji nizama i pobunjenika vođeni su upravo na Vrapču.<sup>17</sup>

Planinski klanac na Vrapču, iskorišćavali su i srednjovjekovni feudalci Sandalj Hranić i Herceg Stjepan za smještaj carinarnice. U blizini leže i ruševine srednjovjekovnog grada Vrapča. U tursko doba ovuda su se često zadržavale i hajdučke družine, među ostalima naročito grupa harambaše Staneše.

Karaula na Borcima. U blizini kuća porodice Sarić, kod današnjeg Zadrugnog doma, bila je karaula za koju tradicija kaže da je pripadala porodici Hadžović iz Konjica. Hadžovići su imali u svom posjedu veći dio Boraka i Župe oko Glavatičeva.<sup>18</sup> Tradicija ovdje miješa karaulu sa kulom tako da nije sasvim jasno da li se radilo samo o utvrđenoj kuli, ili je ta kula, odnosno neka druga zgrada u neposrednoj blizini, služila i kao karaula. Sam naziv lokaliteta ipak upućuje na postojanje karaule.

Karaula na Vlahu kod sela Kule. Prošavši Boračko Jezero put se penje uz strme i šumovite obronke Crne Gore. Taj uspon kao i prijevoj koji spaja masiv Crne Gore sa kosom Lukovištem zove se Vlah, a pripada području sela Kule. Kod samog prijevoja u jednoj gromili obrasloj travom i grmljem kriju se ruševine karaule. Sam lokalitet nosi naziv *Karaula*, a narodna tradicija to potvrđuje. Nemam bližih podataka o njezinom osnivanju. Još 1871 godine bila je aktivna,<sup>19</sup> a vjerovatno je dočekala i 1878.

Naziv sela Kule govori o postojanju jednog utvrđenja — kule u ovome selu. Današnji stanovnici sela nisu mi znali ništa kazati o toj kuli. Međutim, ruševine zvane »Anina« izgleda da obuhvataju ostatke kule, hana i drugih zgrada. Prema podacima, dobivenim od Rasima Gaševića, Avdage Prohića i Mujage Hadžizukića iz Konjica, selo Kula pripadalo je uglednoj porodici Alajbegovića. Kula i han razoreni su po svoj prilici za vrijeme borbi 1850 godine.

Kula na Lipetima. To je, svakako, u fortifikacionom i organizacionom pogledu najznačajniji objekat u cijelom sistemu osiguranja našega puta. Smještena je na istočnom obronku Crne Gore (masiv Prenja), na nadmorskoj visini od 1038 metara, udaljena od stalnih naselja, na mjestu gdje se sastaju putevi iz Konjica, Mostara, Nevesinja i Župe (Glavatičevo). Ruševine zidova opsega 10 X 7 metara, koji sada dostižu visinu od jednoga

<sup>15</sup> Renner Henrik: Herceg-Bosnom uzduž i poprijeko (prevod I. Velikanovića, 1900), strana 277; Dr. Moritz Hoernes: Dinarische Wanderungen, Wien 1888.

<sup>16</sup> Dr. Otto Blau: Reisen in Bosnien und Hertzegowina, Berlin 1877, strana 29. — Iako Blau ne navodi koje je godine vidio napuštenu karaulu (vereinsamter turkischer Wachtposten), smatram da je to bilo već u maju 1861 godine, za vrijeme njegovog prvog putovanja kroz ove krajeve. Naime, da je karaula napuštena u vremenu između njegovih putovanja (1861, 1868 i 1871), Blau bi to vjerovatno naznačio.

<sup>17</sup> H. Đogo: ibidem.

<sup>18</sup> Podaci dobiveni od Obrena Simića iz Boraka.

<sup>19</sup> Blau: op. cit., str. 31.

metra, potječu vjerovatno od zgrade podignute koncem turske vladavine. Oko tih ruševina naziru se temelji neke veće građevine ovalnog oblika, čiji zidovi imaju debljinu od 120 cm. U tom prostoru nalaze se i komadići rimskog crijepa.

Prema podacima u putopisu Evlije Čelebije, koji je ovuda proputovao 1664 godine, kulu je podigao »svojim novcem a za ljubav božju ovih lijepih godina Ibrahimaga, Čuprilićev čehaja, rođen i odrastao u ovome Mostaru«. <sup>20</sup> Prema tome, podizanje kule kao fortifikacionog objekta, a možda i osnivanje karaule u organizacionom smislu, pada negdje u polovinu XVII stoljeća. To je upravo vrijeme kada se u Bosni i Hercegovini počinju u većem broju pojavljivati hajduci i kada turska uprava počinje sistematski raditi na boljem osiguranju puteva. Sam Evlija Čelebija navodi i zadatak kule, a to je: »da očuva, ogradi i oslobodi puteve između Mostara i Sarajeva«. <sup>21</sup> Isti putopisac daje i tehnički opis: »U kuli od 5 katova je jedan mesdžid i oko 50 posebnih soba za momke, jedan hambar, jedan bunar za vodu i gvozdena vrata i navrh te kule napravio je visoku kulu, daskom pokrivenu. Da ovu kulu uveća napravio je izokola oko 50 kuća.« <sup>22</sup> Iako su navodi E. Čelebije možda nešto pretjerani, naročito u pogledu broja kuća u okolini i broja soba u kuli, ostaci ruševina pokazuju da se radilo o jednom većem utvrđenju.

Posada kule, koja je 1664 godine brojila 50 momaka s dizdarom na čelu imala je skladište hrane i municije, a za obranu kule 5 malih topova. <sup>23</sup> U drugoj polovini 18 vijeka posada je brojila oko 400 momaka s posebnim konjaničkim odredom. <sup>24</sup> Zapovjednik je bio aga. Troškovi izdržavanja posade podmirivani su prihodima od nahija Neretve i Rame te od kreševskih majdana. Od početka XVIII stoljeća pa sve do 1835 godine kula je pripadala mostarskoj kapetaniji. Od 1835 godine posadu sačinjavaju redovni vojnici. <sup>25</sup> Oto Blau spominje je u opisu svoga putovanja. <sup>26</sup> Karaula sa posadom postojala je sve do 1878 godine, a Austro-ugarska je također, za prvo vrijeme svoje uprave, održavala žandarmerijsku stanicu na Lipetima.

Karaula na Bahtijeveci. Oko  $\frac{3}{4}$  sata hoda od Lipeta, na obronku Bahtijevice, leži lokalitet Karaula. U blizini se nalaze ljetne kolibe stanovnika sela Čičeva i bunar s pitkom vodom. Na cijeloj relaciji ova karaula ima najveću nadmorsku visinu (1143 metra) i najveću udaljenost

od stalnih ljudskih naselja. Bližih podataka o osnivanju nemam. Postoji vjerovatnost da je održavana sve do 1878 godine, iako je Blau ne spominje. Inače- na starim austrijskim specijal-kartama taj lokalitet je označen kao Karaula.

Karaula na Porimu. Na planinskom sedlu, gdje se put između obronaka Prenja i Veleža počinje spuštati u Bijelo Polje i dolinu Neretve, stajala je karaula. To mjesto i danas nosi naziv Karaula. Od turskih vlasti karaulu je preuzela Austro-Ugarska, a i danas postoji u neposrednoj blizini — na Rujištu, stanica Narodne milicije.

Ako posmatramo smještaj karaula, odmah će nam udariti u oči, da su one postavljene na mjestima koja su po svom položaju najpogodnija za napadača i najopasnija za putnike. Sve su one smještene na kotama i klancima izvan stalnih ljudskih naselja. Udaljenost jedne karaule do druge varira od  $\frac{1}{2}$  sata (Ivan-Planina — Bratosovo) do 2 sata hoda (Bratosovo — Konjic), što zavisi o stepenu ugroženosti puta. Ako se ima u vidu i kasaba Konjic, gdje je uvijek bilo policijskih snaga, onda je relacija od nekih 50 km puta bila osigurana na 9 mjesta.

Sudeći prema Evlijinim podacima o podizanju kule na Lipetima, organizacija službe osiguranja ovog puta izvršena je negdje polovinom XVII vijeka. Narodne pjesme o Mijat-harambaši, koje često spominju Repovce, konjičke Hadžizukiće te Bratosovo i Lipeta kao i toponimi »česma Mijatuša« i »Mijatova pećina« u blizini karaule na Bratosovu očigledno upućuju na XVII vijek. Nešto kasnije, početkom XVIII stoljeća pada i osnivanje kapetanije u Mostaru sa zadatkom da čuva puteve od razbojnika i hajduka. <sup>27</sup>

U organizacionom pogledu karaule od Konjica do Porima bile su vezane za centar u Mostaru, jer je to područje pripadalo Hercegovačkom sandžaku. To zaključujem iz Evlijinih podataka o podizanju kule na Lipetima. Nju je, naime, podigao »Ibrahimaga, Čuprilićev čehaja, rođen i odrastao u ovome Mostaru«. U skladu s tim je i činjenica da je kula na Lipetima od početka XVIII stoljeća pripadala kapetaniji u Mostaru. Nije isključeno da su karaule na Vrapču, Borcima, Kuli Bahtijeveci i Porimu bile depandanse više organizacione jedinice, smještene na Lipetima. Od 1835 godine (nakon ukidanja kapetanija) ovaj klanac čuvaju redovni vojnici. Karaule na Ivan-Planini i Bratosovu u nahiji Neretvi pripadale su neko vrijeme Kliskom sandžaku, a kasnije Bosni sa administrativnim centrom u Sarajevu. Nisu mi poznati detaljniji podaci o njihovoj organizaciji.

Od početka XVIII vijeka osiguranje puteva vrše uglavnom vojne snage organizirane po kape-

<sup>20</sup> S. Kemura: op. cit., str. 62.

<sup>21</sup> Ibidem.

<sup>22</sup> Ibidem, str. 63.

<sup>23</sup> Ibidem.

<sup>24</sup> H. Kreševljaković: Stari hercegovački gradovi, Naše starine, Sarajevo, 1954 godine, str. 21; Riza ef. Muderizović: Bosanski majdani za turske uprave, G.Z. M. XXX (1918) str. 23—24.

<sup>25</sup> Kreševljaković: ibidem.

<sup>26</sup> Blau: op. cit., str. 31.

<sup>27</sup> Kreševljaković: Kapetanije i kapetani u Bosni i Hercegovini, Godišnjak Istoriskog društva Bosne i Hercegovine, 1950, str. 89.

tanjama. 1835 godine ta služba prelazi na redovnu vojsku. Zanimljivo je što o toj organizaciji službe javne sigurnosti uvedenoj god. 1835, govori Ahmet Dževdet-paša koji je 1863 godine kao izaslanik turske vlade u Bosni i Hercegovini uvodio nove vojne, administrativne i agrarne reforme. U svojim razmatranjima o toj organizaciji on kaže: »Naša žandarmerija (*zabti velerimiz*) bila je ranije vrsta vojske sa mjesečnom platom. Upotrebljavana je bila pod zapovješću jednog komandanta u sastavu jedne divizije ili su žandarmi bili upotrebljavani kao čuvari kula i žandarmerijskih stanica. To je upravo bila vrsta bašibozučke vojske. Ponajviše su ih vrbovali od Arnauta s juga od Toska«. »Bila je još jedna vrsta vojske — čuvari javne bezbednosti čije su plate bile vrlo male. Od naroda su životne namirnice uzimali besplatno i tako su gulili narod. Bosansko-hercegovačke zaptije bile su od te vrste. Te zaptije u Bosni i Hercegovini zvali su se panduri.« Kako se vidi, nova organizacija službe javne sigurnosti provedena je 1863. Međutim, stari nazivi zaptije i panduri ostali su još uvijek u upotrebi kod naroda, a djelomično i u službenoj upotrebi.<sup>28</sup>

## HANOVI

Han na Ivanu. Na samome sedlu Ivan-Planine na bosanskoj strani stajao je han. Spominje ga Blau u svom putopisu,<sup>30</sup> a stanovnici okolnih sela još ga se živo sjećaju. Oko hana su za vrijeme Austro-Ugarske bilo razvilo čitavo naselje, a nestalo ga je po završetku radova na željezničkim tunelima. Han je bio vlasništvo porodice Jelečković koja je inače držala hanove u Pazariću i Podorašcu. Renner govori o nekoliko hanova na Ivanu,<sup>32</sup> ali taj navod nisam mogao provjeriti.

Bradina. U Gornjoj Bradini, odmah ispod srednjovjekovne nekropole sa stećcima, napuštenog muslimanskog i aktivnog pravoslavnog groblja i sada stoji zgrada staroga hana. Probijanjem nove ceste 1868 godine, koja ga je mimoišla, han je izgubio svoj značaj iako je radio još neko vrijeme u doba Austro-Ugarske.

Han u Bradini spominje se u putopisu francuza Quicleta koji je ovuda proputovao 25 marta 1658 godine. Dakle, podignut je najkasnije po-

<sup>28</sup> Gliša Elezović: Iz posmrtnih rukopisa Ahmed Dževdet-Paše, Prilozi za orijentalnu filologiju i istoriju jugoslavenskih naroda pod turskom vladavinom, Sarajevo 1951 — str. 284.

<sup>29</sup> J. Erdeljanović i T. Nikolić: Trgovački centri i putevi po srpskoj zemlji u srednjem veku i u tursko doba, Beograd 1899, str. 128—129.

<sup>30</sup> Blau: op. cit., str. 22 i 28.

<sup>31</sup> Renner: op. cit., str. 277.

<sup>32</sup> Truhelka: op. cit., str. 426.

Zgrade u kojima su bile smještene posade bile su različite: od dobro utvrđene velike kule na Lipetima, kamenom zidanih manjih zgrada na Vlahu i Vrapču do drvetom zidane karaule na Ivan-Planini.

Još od vremena Sulejmana Veličanstvenog upotrebljavao se još jedan način osiguranja puteva. U klancima i na opasnim mjestima naseljavani su kršćani koji su bili dužni starati se o sigurnosti putnika. Zbog toga su bili oslobođeni od poreza. Na nekom uzvišenju pored puta stajala je slamnata koliba u kojoj je nepresatno boravio čovjek. Čim bi opazio putnika, počeo bi udarati u bubanj. Time bi putniku javio da ga je straža opazila. U slučaju da bi primijetio razbojnika, onda bi neprekidnim udaranjem u bubanj alarmirao cijelu okolicu.<sup>29</sup> Karakteristično je da se u blizini karaula na Ivan-Planini, Borcima i Kuli nalaze isključivo naselja sa srpskim stanovništvom. Iz te okolnosti dalo bi se zaključivati da se ovakav sistem osiguranja primjenjivao i na našoj relaciji.

lovinom XVII stoljeća, iako postoji velika vjerovatnost da je postojao i mnogo ranije. Surove klimatske prilike na Ivan-Planini oduvijek su zahtijevale da se putnicima osigura sklonište u neposrednoj blizini.

Izgradnjom moderne ceste 1868 godine pojačao se promet, pa su u to doba podignuta još dva hana u Bradini. Stajali su u blizini današnje željezničke stanice. Jedan je bio vlasništvo porodice Hadžialića, a drugi Sunagića iz Konjica.

Uz trasu nove ceste podignuta su i dva hana u Zukićima — Nikšića i Draganića.

Brčani. Nedaleko od današnje željezničke stanice stajao je han. Blau ga navodi kao han Orašac<sup>33</sup> po nazivu kose koja se od sela Brčana pruža prema zapadu u dolinu Trešanice. Napuštanjem staroga puta ovaj han je izgubio svoj značaj i propao svakako prije 1900 godine.

Podorašac. Na mjestu gdje je put iz Brčana silazio u neposrednu blizinu Trešanice danas se vide ruševine hana. Jedan dio hanskih zidina iskorišćen je za dogradnju novih zgrada. Taj han je bio vlasništvo porodice Alagića iz Konjica.

Osim toga hana, koji je vjerovatno mnogo stariji, u Podorašcu su zadnjih godina turske i prvih godina austro-ugarske uprave radila još dva hana — Draganića i Jelečkovića.

<sup>33</sup> Blau: op. cit., str. 28.

Konjic. Danas u Konjicu radi jedan han — jedini od nekada brojnih hanova na našoj relaciji. Smješten je u stanbenoj zgradi, podignutoj koncem XIX stoljeća, kojoj su pridodate još neke nusprostorije za smještaj konja.

Na desnoj obali Neretve odmah do kamenog mosta nalazio se han, vlasništvo ugledne konjičke porodice Begtaševića. Porušen je koncem XIX vijeka. U neposrednoj blizini je početkom XX vijeka radio i tzv. Repovački han. Nisam mogao utvrditi da li je taj han identičan sa Begtaševića hanom ili se radilo o dva različita hana. Na Suhom Dolu radio je Mušančića han, a u blizini današnje zgrade Sreskog suda bio je tzv. Šuplji han — vlasništvo Kapetanovića, kasnije Vajzovića. Iz kasnijeg su vremena Jurića han, čija zgrada i sada postoji, te Golubovića han na prostoru današnje rimokatoličke crkve i franjevačkog samostana.

U čaršiji, na lijevoj obali Neretve, držala je han preko 150 godina, a možda i više, porodica Bubalo. Oko 1900 godine ovdje je radio i Ljubušića han.

Evlija Čelebija 1664 godine spominje dva hana u Konjicu. Iz stilizacije: »Ima... dva hana; jedan je han preko u čaršiji«,<sup>34</sup> jasno se vidi da je u to doba na svakoj obali Neretve bio po jedan han. Onaj s desne obale vjerovatno je identičan se Begtaševića hanom kod starog mosta.

Zanimljiv je nešto raniji opis hana u Konjicu koji je dao Quiclet. On je putujući iz Dubrovnika preko Sarajeva u Carigrad noćio u konjičkom hanu između 24 i 25 marta 1658 godine. Kao stranac, nenavikao na ovakvu vrstu ugostiteljskih objekata, on je lako uočio mnoge stvari koje domaći čovjek mimoilazi kao svakidašnje i opće poznate. Zbog toga opis donosim u cijelosti: ... »i odosmo, pola sata nakon što je pao mrak da noćimo u hanu ili karvan-saraju koji je sličan nekoj od naših pokritih tržnica u Francuskoj, ili bolje rekuć nekoj suši, velikoj konjušnici ili stražari, gdje ima po srijedi drvenih stupova da se privezuju konji putnika, a unutra je s jedne strane po dužini vrsta podignute podnice gdje ima u izvjesnim razmacima malih odžaćića; tu bi nam handžija ili gospodar mjesta (gazda) nalagao za naš novac drva da se grijemo koliko hoćemo, a ne bi ništa naplaćivao za konak, ni za nas ni za konje, jer je to bila zadužbina nekih samilosnih bogataša za smještaj svih stranaca i drugih putnika koji bi tu htjeli konačiti. A naša postelja napravljena između dva susjedna odžaka pomoću vlastitih strunjača, prostirki i pokrivača koje treba ponijeti putujući u tom kraju, ako nećete ležati na daskama, pošto nećete ni za novac naći ništa drugo, a vaši konji leže usred hana, jedu sijeno i vrše svoje potrebe. Od njih vas ništa ne luči, nego povišena podnica gdje se nalazi vaš ležaj,

<sup>34</sup> Kemura: op. cit., str. 63.

tako da su gospodar, sluga i konj zajedno.«<sup>35</sup> Ne znamo na koji se konjički han odnosi ovaj opis: da li na han s desne ili s lijeve obale Neretve. U svakom slučaju, ovi podaci pružaju nam dragocjen materijal o arhitektonskoj i organizacionoj strukturi jednoga hana u XVII vijeku. U jednoj prostoriji osigurano je najnužnije sklonište za ljude i konje. Kako je han zadužbina nekih bogatih ljudi, za samo konačenje ništa se ne plaća. Zagrijavanje, a vjerovatno i hrana za ljude i konje dobiva se po narudžbi i za novac. Hanom upravlja handžija, po svoj prilici na osnovu zakupa.

Polje-Bijela. Kod utoka Bijele u Neretvu, neka dva km jugo-istočno od Konjica, koncem XIX vijeka postojao je han, vlasništvo porodice Hadžihuseinovića iz Konjica. Nalazio se kod drvenog mosta na lijevoj obali Bijele.

Podvrabač. — Prema kazivanju Mate Azinovića iz Konjica (rodnom iz Bijele) u zaseoku Podvrabač još koncem XIX vijeka postojala je zgrada hana koji je već tada bio prestao s radom.

Borci. Na mjestu gdje put ostavlja šumu i ulazi u Boračko Polje stajao je han porodice Agića iz Konjica.<sup>36</sup>

U blizini sadašnjeg doma u Borcima bio je han, vlasništvo porodice Hadžovića iz Konjica. Godine 1850 u ovom hanu izginuli su mnogi Mostarci, koji su se pod vodstvom Ibrahima Pijulije borili protiv redovne carske vojske.<sup>37</sup> Prema kazivanju Mujage Hadžizukića iz Konjica, ovaj han je bio dugačak 30 aršina. Inače, to je bio jedan od najznačajnijih hanova na cijeloj relaciji budući da se nalazio na drugom konaku računajući od Sarajeva.

Nešto dalje radio je neko vrijeme i Sarića han.

Kula. Prostrane ruševine s ostacima zidina sada nose naziv Anina (Hanina). Sudeći po prostranstvu i broju objekata, ovdje se radilo osim hana i o jednoj kuli sa drugim stanbenim i gospodarskim zgradama. Nije isključeno da po toj kuli i selo nosi svoje ime. Od stanovnika Kule nisam mogao dobiti detaljnijih podataka o ovim ruševinama. Napominjem da sada u Kuli nema nijedne muslimanske porodice. Svi su stanovnici Srbi koji su, uglavnom oko XIX vijeka, doseljeni iz istočne Hercegovine i Crne Gore. Zemljište, a vjerovatno i kula sa hanom pripadala je

<sup>35</sup> Izvod iz putopisa objavio je na francuskom jeziku i u prijevodu dr. Č. Truhelka u citiranom radu. Truhelkin prijevod je previše slobodan i ponegdje netačan, pa sam se na nekoliko mjesta poslužio francuskim tekstom.

<sup>36</sup> Podaci M. Azinovića.

<sup>37</sup> H. Đogo: op. cit.



Alajbegovićima. Postoji vjerojatnost da je han zajedno sa kulom nastradao za vrijeme borbi 1850. godine.

Gornje Zijeplje. Na mjestu današnjih kuća porodice Jerkić u Gornjim Zijepljima bio je han. Prema kazivanju jednog člana te porodice, temelji hana su doskora postojali, ali su sada velikim dijelom iskrčeni. Han i okolno zemljište pripadalo je porodici Abaza. U austrijskim specijal-kartama 1 : 50.000 cijelo polje Gornje Zijeplje označeno je kao Hansko Polje. Iz toga zaključujem da je han radio sve do okupacije.

Još u Srednjem vijeku (XV stoljeće) znamo da su u Bosni postojale kuće (domus) koje su služile za smještaj putnika, naročito trgovaca, konja i robe. Kralj Stjepan Tomaš obećava Mlečanima da će svuda u svojoj državi urediti da mletački trgovci »imaju domove za svoje prebivanje, a da plaćaju što bude prilično.«<sup>38</sup> Takve kuće postojale su u Bradini i Konjicu, a vjerovatno i na Vrapču. Prema jednom ugovoru sačuvanom u Dubrovačkom arhivu, karavana sa 337 tovara soli trebala je 1418. g. da ostavi robu »in Bradine in domo Miloradi patareni« (u Bradini u kući patarena Milorada). U slučaju da zbog ne vremena karavana ne mogne stići do Bradine, onda se treba istovariti »in Cognic in domibus regis Bosne« (u Konjicu u kućama bosanskog kralja).<sup>39</sup> Godine 1449. Dubrovčanin Milašin Đurašević tužio je Radića Paštrovića, vlastelina Hercega Stjepana, i njegovu ženu Jelenu kako su poslali svoje ljude da mu po noći ukradu dvije peče tekstila iz kuće patarena »Obizena«, u Neretvi pod Biogradom.<sup>40</sup> Dubrovačke karavane često su dobivale nalog da robu dopreme do Vrapča ili do Konjica.<sup>41</sup>

Iz ovih podataka vidi se da su u Bradini i Konjicu, a vjerovatno i na Vrapču postojala svratišta u koja se mogao smjestiti veći broj ljudi i konja. Prostorije za smještaj robe također su morale biti velike. Nije bilo jednostavno primiti odjedanput 337 konja, dosta veliki broj kiridžija, te

usklađivati 337 tovara soli. Kako izgleda, kapacitet svratišta u Bradini i Konjicu bio je toliki da je mogao udovoljiti i ovakvim zahtjevima.

Svratište u Bradini zove se »kuća patarena Milorada«, a pod Biogradom (na prostoru današnjeg Konjica, na lijevoj obali Neretve) sličnu kuću ima pataren »Obizen«. Ovi primjeri pokazuju da su »bosanski krstjani« uz svoje samostane, a i van njih, držali svratišta. Osim toga i bosanski kraljevi su u vlastitoj režiji imali slična svratišta u Konjicu. Imajući u vidu granice između bosanske i humske Neretve u Srednjem vijeku, možemo sa sigurnošću tvrditi da su ove kuće bosanskog kralja stajale na desnoj obali Neretve, i to kod mjesta gdje se vršio prelaz preko Neretve u Konjicu. Svratište na Vrapču pripadalo je, po svoji prilici, Kosačama: velikom vojvodi Sandalju, a kasnije Hercegu Stjepanu.

Hanovi su daleko najčešća forma ugostiteljskih objekata u Bosni i Hercegovini za vrijeme turske uprave. Bilo da su podizani na lukrativnoj osnovi sa ciljem zarade, bilo da su nastali kao zadužbine pojedinaca, oni su zadovoljavali jednu vrlo važnu društvenu potrebu. U tome smislu hanovi su bili institucije polujavnog karaktera — prethodnici današnjih svratišta i željezničkih stanica. Za han u Konjicu znademo da je radio kao zadužbina. S mnogo vjerovatnosti može se to reći i za hanove u Bradini, Borcima i Kuli, a naročito u Zijepljima. Sam geografski položaj ovih mjesta isključuje ekonomske razloge kao uslov za podizanje i održavanje hanova. Većinom su to bile zgrade sa stajom za konje, jednom ili više prostorija za putnike i prostorijom za handžiju.<sup>42</sup> Tek sredinom XIX vijeka pojačani promet daje hanovima veće značenje i oni postaju sve rentabilniji. Gotovo sve bogatije konjičke porodice podižu hanove, a neke porodice imaju i po nekoliko hanova.

Za razliku od karaula, hanovi su smješteni u naseljima, ali tako da njihova međusobna udaljenost nikada ne prelazi 4 sata hoda (Kula — Zijeplje).<sup>43</sup>

<sup>38</sup> M. J. Dinić: Dubrovačka srednjevekovna karavanska trgovina, Jugoslavenski istorijski časopis, Ljubljana—Zagreb—Beograd, 1937, god. III., str. 136

<sup>39</sup> Dinić: o. c.

<sup>40</sup> Konstantin Jireček: Istorija Srba, IV sveska, preveo i dopunio Jovan Radonić, Beograd 1923, str. 36.

<sup>41</sup> Dinić: op. cit., str. 128 i 130.

<sup>42</sup> Sravni: A. Bejtić, Spomenici osmanlijske arhitekture u Bosni i Hercegovini. Prilozi za orijentalnu filologiju i istoriju jugoslavenskih naroda pod turskom vladavinom, Sarajevo, 1952 godina, str. 269-272.

<sup>43</sup> Usmena tradicija za podatke iznesene u ovome radu potiče od: Mate Azinovića, Šukrije Alagića, Avdage Prohića, Mujage Hadžizukića, Rasima Gaševića i Rasima Bubala iz Konjica, Nikole Kuljanina iz Bradine, D. Vujičića iz Zukića i dr.

## RÉSUMÉ

### LE CHEMIN TURC MENANT DU MONT IVAN A PORIM

Dans cet article l'auteur décrit le vieux chemin turc reliant le mont Ivan à Porim. Il représente en réalité un fragment du chemin très ancien qui reliait le littoral adriatique à la Bosnie Centrale, et, plus loin, au bassin du Danube. A l'époque turque c'est par là que passait le »dzada« de Mostar, ou grande route de Mostar, ainsi nommé parce qu'il reliait ces deux centres commerciaux importants: Sarajevo et Mostar.

L'auteur présente en des chapitres particuliers des données sur le tracé du chemin, les ponts, le système de sécurité et les »hans« (auberges).

Le tracé du chemin étudié est long d'environ 50 km et coïncide en majeure partie avec l'ancienne voie romaine et la voie médiévale de commerce. A l'époque la plus ancienne de la domination turque, seuls les endroits difficilement franchissables furent artificiellement construits. Le système de construction employé était le »kaldrma« (pavage), qui consistait à aligner très serrées sur une largeur de 100 ou 130 cm. des pierres grossièrement ou même nullement taillées. Un fragment de ce chemin fut restauré un peu plus soigneusement par Omer-Pacha Latas, à l'occasion de l'expédition militaire dirigée contre le Monténégro vers 1860. Lorsque la route moderne qui suit la vallée de la Neretva eut été construite, en 1868, l'ancien chemin ne fut plus utilisé, dans sa plus grande partie, que par les paysans des villages environnants. Cela s'applique particulier à ce fragment qui se trouve entre Konjic et Porim.

Bien que certains voyageurs du 17<sup>e</sup> siècle mentionnent l'existence de ponts de bois et de pierre sur ce chemin, nous ne possédons cependant aucune donnée précise sur les ponts situés sur la Tresanica, la Bijela et la Sistica à cette époque. Nous en savons davantage sur le pont qui franchissait la Neretva à Konjic. Il fut construit en 1570 par un notable de Mostar, Hadji-Mehmedbey, surnommé Karadjobey, Mais ce pont, construit en bois, fut bientôt en ruines, et en 1682 un autre notable de Mostar Hadji Balija, en éleva un second, également de bois. Finalement, en

1682, grâce à Alijaga Huskic, apparenté à la famille Kolakovic, de Blagaj, fut élevé à Konjic un pont de pierre à six arches. Ce pont se range parmi les constructions les plus importantes élevées en Bosnie-Herzégovine par les Turcs. En 1945, les troupes de l'armée allemande d'occupation détruisirent ce pont, de sorte qu'il n'en reste que les tours.

La configuration géographique du terrain, avec ses nombreux défilés montagneux, ses forêts et ses grottes, favorisait les attaques et l'activité des haïdouks et des bandes de brigands. Ces bandes parcouraient souvent la région, qui était en particulier le champ d'opérations du célèbre haïdouk Mijat harambacha Tomic et de sa bande. C'est pourquoi les autorités turques, surtout à partir de la seconde moitié du XVII<sup>e</sup> siècle, commencèrent à établir tout un système de sécurité des routes. C'est dans ce dessein que furent élevées, sur le chemin dont nous occupons ici, neuf postes de guet, dont le plus important était la tour qui se dressait au-dessus du défilé de Lipeta. Elle fut construite vers le milieu du XVII<sup>e</sup> siècle, et le chroniqueur turc bien connu Evlija Celebija la mentionne. La tour abritait une compagnie de cavalerie, d'artillerie et d'infanterie, et vers la seconde moitié du XVIII<sup>e</sup> siècle la garnison comptait environ 400 hommes. D'autres postes, moins importants, furent élevés aux plus dangereux endroits du chemin tels que: le mont Ivan, Bratosovo, Pjeskovaca près de Brcani, Vrabac, Borci, Vlah, Bahtijevisa et Porim. Ce système de sécurité fonctionna jusqu'en 1878.

Tout au long de la route, à des intervalles réguliers, se dressaient des »hans« (auberges), où les voyageurs pouvaient passer la nuit, se nourrir et nourrir leurs chevaux. Il y avait des auberges semblables à Bradina, Brcani, Zukici, Podorasac, Konjic, Bijela, Podvrabac, Borci, Kula et Zijemlje. Le »han« de Konjic a été décrit en détail par le Français Quiclet qui passa par là en 1658. Construites en partie à l'aide de legs, en partie dans un but lucratif, ces auberges avaient un caractère demi-public.