

Dr Adem Handžić

O ZNAČAJU PUTOVA ZA RAZVITAK GRADSKIH NASELJA U BOSNI U XVI I XVII STOLJEĆU

Razvitak gradskih naselja u Bosni s orijentalno-muslimanskom fizionomijom bio je specifičan. Najviše je bio uslovljen geopolitičkim položajem Bosne i intenzitetom procesa islamizacije. Sve dok nije bila postignuta dovoljna sigurnost od neprijatelja, tj. sve do propasti Ugarske na Mohaču (1526), a za taj događaj je uglavnom bio vezan i početak šireg prihvatanja islama od strane i seoskog i varoškog stanovništva u Bosni, nisu dotle bili stvoreni uslovi za brži razvitak gradskih naselja osmanskog tipa. Iako je Bosna ostala stalno granična provincija Osmanske Carevine, ona se po intenzitetu i širini procesa islamizacije znatno razlikovala od drugih provincija. U njoj je, zbog zatečenih nesređenih prilika i političkih i konfesionalnih, prihvatanje islama išlo brže i intenzivnije nego i u jednoj provinciji evropskog dijela Osmanskog Carstva. Bosna je time postala čvrst oslonac osmanske vlasti na Balkanu.

Razvitak gradova u Bosni od XV do XVII stoljeća uslovljavali su vojnostrategijski, komunikacioni, privredni i administrativni momenti. S tog aspekta gradove možemo podijeliti u tri grupe:

a) Zatečena kršćanska gradska naselja, tzv. *varoši*.

Kako se vidi iz najranijeg turskog popisa Bosne od 1468, to su bile malene i malobrojne varoši. Svega 18 takvih naselja u tome popisu — koji je obuhvatao srednju i veći dio istočne Bosne — predstavljala su prave varoši, tj. naselja s trgom i crkvama, a brojala su od 100 do najviše 330 kuća. Postojao je, istina, još isti toliki broj naselja varoškog tipa koja nisu sadržavala i kulturnu komponentu, bili su to samo trgovi (*bazar*), a imali su obično ispod 100 kuća.¹⁾ Rudarstvo je bilo glavna baza na kojoj su se razvile te varoši. One su sporo mijenjale svoj izgled. Zbog postojanja kršćanskih kulturnih ustanova i značajnije ekonomske baze tih varoši proces islamizacije je sporo tekao. Zato se one nisu ni razvile u značajnije muslimanske kasabe, ukoliko u njima nisu djelovali posebni momenti, da je, npr.,

1) Istanbul, Belediye kütüphanesi (Muallim Cevdet yazmalari) Tapu defter (TD), No 0—76: Sumarni defter bosanskog sandžaka iz 1468—9; A. Handžić, *Najraniji turski izvori o rudnicima i trgovima u Bosni*, Prilozi Instituta za istoriju, br. 10/2, Sarajevo, 1974, 155—162.

takva varoš postala sjedište sandžak-bega (Foča, Zvornik), ili se našla na prometnoj putnoj relaciji (Visoko).

b) Gradovi koji su postali sjedišta sandžak-begova i begler-begova.

Administrativni momenat je najjače djelovao na urbani, privredni i kulturni razvitak tih gradova. Riječ je o osam gradova u 4 sandžaka bosanskog pašaluka koji su stalno ili u dužem periodu bili sjedišta sandžak-begova, i to u bosanskom sandžaku: Sarajevo, Banja Luka i Travnik; u hercegovačkom: Foča, Mostar i Taslidža (Pljevlja); u zvorničkom Zvornik i u kliškrom sandžaku Livno. Razvili su se obično iz sitnih naselja koja dotle nisu imala varoški karakter. Samo su dva od tih gradova Osmanlije zatekli kao srednje razvijene varoši (Foča i Zvornik), dok su ostale zatekli kao sitne bazare. Formiranjem gradova svoga tipa, Osmanlije su većinom tražili druge punktove koji su više odgovarali njihovim geopolitičkim i privrednim ciljevima i gdje je postojao slabiji otpor islamizaciji. Oni, dakle, u procesu formiranja svojih gradova nisu u principu rušili zatečenu kulturnu i ekonomsku bazu na kojoj su počivale zatečene kršćanske varoši.

Osnivanjem navedenih sandžaka, između 1464. i 1480. brže se počinju razvijati njihova sjedišta: Sarajevo, Foča i Zvornik, Livno poslije 1537, a druga četiri grada nakon premještanja u njih sandžak-begovih sjedišta. Najviše se razvilo Sarajevo kao sjedište bosanskog pašaluka. Prema popisu iz 1604. godine, Sarajevo se dotle bilo razvilo u grad sa 91 muslimanskom i kršćanskom mahalom, nazivanom *varoš*, s ukupno 4.225 kuća. Od tog broja na muslimane je otpadalo 4.080 kuća sa 1.426 muških inokosnih članova (mudžered). U *varoši* se ukupno nalazilo 145 kuća, od kojih 141 kršćanska i 4 židovske.²⁾ U poređenju s tadašnjim nivoom razvitka ostalih 7 gradova administrativnih sjedišta Sarajevo se znatno isticalo.

c) Gradovi čije su osnivanje i razvitak najviše uslovljavale putne relacije.

Poznato je da su Osmanlije veliku brigu posvećivale sistemu svojih putova. Jireček je pisao da od propasti Rimske Imperije nije bilo države u Evropi koja je toliku brigu posvećivala održavanju svojih putova, kao što je bila osmanska država.³⁾ Glavna osmanska putna magistrala na Balkanu vodila je od Beograda do Istanbula starim rimskim putem, a osnivanjem budimskog pašaluka (1541) produžena je do Budima. S tom magistralom spajao se i glavni put koji je vodio iz Bosne (Sarajevo).

U Bosni je, zbog njenog izuzetnog strategijskog značaja, održavanje putova i obezbjeđivanje saobraćaja za državu predstavljalo osobitu brigu. Glavni putovi su obično vodili tokovima rijeka (Drina, Bosna, Vrbas i Neretva) kuda su vodili i stari putovi. Da su putni pravci općenito utjecali na formiranje novih naselja, nije nepoznato. Međutim, oni su u Bosni više nego drugdje utjecali na osnivanje gradskih naselja, dobrim dijelom iz vojno-strategijskih potreba. Ta činjenica je naročito uočljiva od početka druge polovine XVI stoljeća nakon što su Osmanlije osvojili zemlje s lijeve stra-

2) Ankara, Tapu ve Kadastro (TK), Tapu defter (TD), No 477, fo 1—34: Opširni popis bosanskog sandžaka u 3. sveska (No 477, 478, 479) iz vremena sultana Ahmeda, sina Mehmeda (1603—1617). Defter je, najvjerovatnije, nastao 1604. godine.

3) K. Jireček, *Die Heerstrasse von Belgrad nach Constantinopel und die Balkanpässe*, Prag, 1877, S. 113.

ne rijeke Save, tzv. Slavoniju, i formirali tu tri sandžaka: sremski, požeški i pakrački sandžak. Bosna od tada postaje, dobrim dijelom i tranzitna oblast između navedenih sandžaka i Jadranskog mora. Saobraćaj naročito oživljava na putnim pravcima sjever-jug i obratno, na kojima krajem XVI i u XVII stoljeću niče više gradskih naselja s orijentalnom fizionomijom (*kasaba*). To su bile, uglavnom, srednje i manje kasabe, podignute prvobitno kao karavanske postaje. Podizanje takvih kasaba zapaža se naročito u sjevernom dijelu Bosne.

Navešćemo nekoliko primjera na koje nailazimo u savremenim turskim popisima. Iz njih je vidljivo vrijeme i motivi osnivanja takvih kasaba. Kada je riječ o nazivu *kasaba*, treba istaknuti i uvjete kada je jedno naselje dobivalo takav pravni status. Bio je potreban određen stupanj razvitka, i to: a) stalno nastanjeno muslimansko stanovništvo (*džemat*); b) najmanje jedna džamija u kojoj se obavljaju sve molitve; c) čaršija i stalni sedmični pazarni dan.⁴⁾ U bilješkama turskih popisa o poreskim povlasticama stanovništva sadržani su izričiti dokazi o tome da se neke kasabe podižu radi funkcionisanja i obezbjeđenja saobraćaja. Karakterističan je primjer osnivanja današnjeg grada *Dervente* u sjevernoj Bosni, na glavnom putu koji je vodio dolinom Bosne od Sarajeva prema Slavoniji. Od derbendžijskog sela *Gornje Ukrine*, koje se prostiralo u donjem toku rijeke Ukrine, oko 1570. godine formirana je istoimena kasaba, čije je ime u XVIII stoljeću promijenjeno u *Derventa*, po prvobitnom derbendžijskom statusu tog naselja. U popisu iz 1604. godine doslovno stoji: *to mjesto se nalazi na javnom putu koji vodi od tvrđave Tešnja prema Požegi, šumovito je i vrlo opasan derbend gdje haramije presijecaju put i ubijaju putnike*. Zato je tu oko 1570. godine Ali-aga, dizdar susjednog grada Dobra, u čiju je nahiju spadalo to mjesto, podigao prvu džamiju. Stanovništvo se povećavalo, pa su ubrzo podignute još dvije džamije, hanovi i karavansaraji.⁵⁾ Zatim, na istoj toj putnoj relaciji razvila su se još tri sela u kasabe. To su: *Dubočac*, *Velika* i *Kotorsko*. Kasabu *Dubočac* na Savi osnovao je kapetan Save Sulejman-beg, podigavši džamiju i druge vakufske objekte.⁶⁾ To mjesto je ubrzo postalo značajna skela. Na isti način je i selo *Velika*, južno od Dervente, dobilo status kasabe. Tu je zajim Ali-beg podigao prvu džamiju i druge svoje vakufske objekte.⁷⁾ U isto vrijeme je i susjedno selo *Kotorsko* postalo kasaba. U izvoru se ističe: *to selo se nalazi na vrlo prometnom mjestu*. Podizanjem džamije, mesdžida i drugih vakufskih objekata i ono je postalo kasaba.⁸⁾ Tako su tu prije kraja XVI stoljeća, na kratkoj putnoj relaciji, između tvrđave Doboja i Dubočca, bile osnovane četiri nove kasabe.

Karakterističan je i primjer osnivanja današnjeg grada *Bijeljine*, u sjeveroistočnoj Bosni, nazivan prvobitno *kasaba Četvrtkovište*. Nalazila se na javnom putu prema Slavoniji, nazivan i Dubrovački put, koji je vodio doli-

4) A. Handžić, *Značaj muafijeta u razvitku gradskih naselja u Bosni u XVI vijeku*, Jugoslovenski historijski časopis, sv. 1—2, Beograd 1474, 60—69.

5) Istanbul, Bašbakanlik Arşivi (BBA), TD, No 379, No 415, fo 249—256; Opširni popis bosanskog sandžaka u 2 sv. (I i II) iz 1570; Ankara TD, TD, No 477, fo 301—310, iz 1604 (Up. bilj. 2); A. Handžić, *Postanak i razvitak Dervente u XVI stoljeću*, Prilozi Instituta za istoriju, br. 10/2, Sarajevo 1974, 111—133.

6) Ankara, TK, TD, No 479, fo 323—324 (up. bilj. 2).

7) Ankara, TK, TD, No 477, fo 306 (up. bilj. 2).

8) Isto, fo 309.

nom rijeke Drine. To naselje se razvilo u kasabu 1580. godine iz derbendžijskog sela. Prvobitno nazivana je *Četvrtkovište*, po pazarnom danu u četvrtak. U defterskoj bilježnici o proglašenju tog mjesta kasabom stoji, između ostalog: *to mjesto se nalazi na putu koji vodi iz Hercegovine, Klisa, Dubrovnika i Bosne prema Budimu i Temišvaru i stoji kao derbend na javnom putu prema skeli Rači, dobro naseljeno, te bi bilo za narod dobro, a i za državu korisno, da to mjesto postane kasaba . . .*⁹⁾

Prije kraja XVI stoljeća i u području donjeg toka Vrbasa osnovane su četiri nove kasabe čije su osnivanje takođe uslovlili putovi: To su *Kobaš*, *Gradiška*, *Trn* i *Lišnja*. *Kobaš* i *Gradiška* razvile su se u srednje kasabe kao skele na Savi.¹⁰⁾ *Kobaš* je već prije sredine toga stoljeća postao sjedište prostranog kadiluka,¹¹⁾ dok je *Gradiška* stalno imala veliki prometni značaj, jer je predstavljala izlaznu skelu glavnog puta dolinom Vrbasa. Kasabu *Trn*, sjeverno od Banje Luke, osnovao je bosanski begler-beg Ajas-paša zade Mustafa-paša oko 1592. godine, podigavši džamiju i druge svoje vakufske objekte. To mjesto postaje značajan privredni punkt gdje je početkom XVII stoljeća održavano godišnje pet sajмова.¹²⁾ Zatim, istočno od Trna, na desnom kraku glavnog puta, razvila se kasaba *Lišnja*. Njen je osnivač prvi bosanski begler-beg Ferhad-paša Sokolović, koji je tu podigao džamiju i druge vakufske objekte.¹³⁾

Još ću spomenuti tri kasabe u gornjem toku Vrbasa, osnovane takođe krajem XVI stoljeća. Njihovo osnivanje, prema savremenim turskim popisima, uslovio je navedeni put. To su: *Česta*, *Novosel* i *Novo Jajce*, koje su dotle bila samo seoska naselja.

Današnji grad *Gornji Vakuf* na Vrbasu, nazivan prvobitno *kasaba Česta*, u nahiji Uskoplje, osnovao je zajim Mehmed-beg Stočanin, oko 1590. godine, podigavši svoje vakufske objekte.¹⁴⁾ U istoj nahiji, nešto sjevernije, današnji grad *Donji Vakuf*, nazivan prvobitno *kasaba Novosel*, osnovao je Ibrahim-beg, sin Malkoč-begov, izdanak poznate bosanske plemićke loze Malkočevića, koji je tu podigao džamiju i druge svoje objekte.¹⁵⁾ Zatim je, na istom tom putu, sjeveroistočno od Jajca, od dotadašnjeg derbendžijskog sela *Gornja Kloka* postala kasaba.¹⁶⁾ Kako je to bio opasan derbend, trebalo je radi bezbjednosti saobraćaja da se tu razvije kasaba. Iz sačuvane vakufname se vidi da je tu Hadži Mustafa, sin Mehmed-bega, aga u carskom saraju, inače domaćin sin, prema tradiciji iz pravoslavne porodice Đukanovića, oko 1590. godine podigao džamiju, mekteb, hamam, vodovod, karavansaraj i 25 dućana.¹⁷⁾ Time je to mjesto dobilo status kasabe i nazvano novo Jajce. Kasnije je njegovo ime promijenjeno u *Varcar Vakuf*, a od 1925. u *Mrkonjić Grad*.

9) A. Handžić, *Postanak i razvitak Bijeljine u XVI vijeku*, POF XII—XIII, 1962—3, 45—74.

10) Ankara, TK, TD, No 479, fo 323 i 328 (bilj. 2).

11) H. Šabanović, *Bosanski pašaluk*, Naučno društvo BiH, Sarajevo 1959, 176—177.

12) Ankara TK, TD, No 479, fo 336—7 (bilj. 2).

13) Isto, fo 325.

14) Ankara, TK, TD, No 475, fo 65: Opširni popis kliškog sandžaka iz vremena sultana Ahmeda, sina Mehmedova (1603—1617).

15) Isto, fo 82.

16) Ankara, TK, TD, No 477, fo 332 (bilj. 2).

17) Sarajevo, Gazi Husrev-begova biblioteka, Sidžil vakufnama.

Karakteristika navedenih kasaba, kao i drugih kasaba formiranih u drugoj polovini XVI i u XVII stoljeću, jeste to što one nisu nastale na staroj varoškoj tradiciji, nego su se razvile iz ranijih seoskih naselja i formirale se kao isključivo muslimanska gradska naselja. Njihovim osnivanjem nisu zadovoljavane samo potrebe normalnog tranzita nego je dobar broj bio utemeljen iz vojnostrategijskih potreba, radi obezbjeđenja sigurnosti saobraćaja. Takav karakter imale su sve kasabe koje su se razvile iz derbendžijskih sela. Iz savremenih turskih izvora saznajemo o postojanju hajduka koji su povremeno na osjetljivim prolazima ugrožavali saobraćaj. U takvim slučajevima Porta je naređivala lokalnim funkcionerima vlasti da ta mjesta nasele i da kao svoje zaklade podignu džamije, mektebe, karavansaraje i druge vakufske objekte, te tako formiraju gradska naselja, čime je ujedno rješavana i bezbjednost na tim punktovima. Na taj način je krajem XVI i u XVII stoljeću bilo podignuto nekoliko kasaba. Izričite podatke u savremenim izvorima nalazimo o takvom osnivanju kasaba: *Glasinca*, *Gornje Ukraine* (Derventa), *Četvrtkovišta* (Bijeljina) i *Novog Jajca* (Varcar Vakuf — Mrkonjić Grad).

Glasinac, na romanijskoj visoravni, oko 50 km istočno od Sarajeva, nalazio se na javnom putu od Sarajeva prema Višegradu, koji se spajao s glavnom magistralom Beograd — Istanbul. U savremenom popisu se doslovno kaže: *to mjesto je opasan derbend i niko se ne usuđuje da tu dođe zbog razbojnika*. Zato je Porta naredila lokalnom funkcioneru Hadži-Ibrahim-agi da to mjesto naseli i podigne svoje vakufske objekte. Imenovani je tu podigao: džamiju, mekteb, karavansaraj i izvjestan broj dućana, čime se to naselje razvilo u kasabu.¹⁸⁾ O nastanku druge tri navedene kasabe već je djelomično bilo govora ranije.

Ovim sam želio da dam neke karakteristične izvorne podatke o formiranju kasaba na frekventnim putnim relacijama, kao i da pružim kratak opći presjek razvitka gradskih naselja u Bosni od XVI do XVII stoljeća.

ZUSAMMENFASSUNG

ÜBER DIE BEDEUTUNG DER STRASSEN FÜR DIE ENTWICKLUNG STÄDTISCHER ANSIEDLUNGEN BOSNIENS IM XVI UND XVII JAHRHUNDERT.

Das Bosnische *Ejalet*, als ständig ausgesetzte Provinz des Osmanenreiches gegenüber westlichen Ländern, zeigte in seiner Entwicklung bestimmte Eigentümlichkeiten. Wegen der ausserordentlichen strategischen Bedeutung war die Aufrechterhaltung des Verkehrs in Bosnien für den Osmanischen Reich ein besonderes Problem. Strassen beeinflussten oft die neuen Stadtgründungen die wegen des besseren Funktionierens und der Verkehrssicherheit entstanden sind. Diese Tatsache ist am Anfang der zweiten Hälfte des XVI Jahrhunderts besonders auffallend, nachdem die Osmanen Länder nördlich der Save (d. h. Slavonien) erobert hatten und dort drei *Sandschak's* errichtet haben: das syrmische, das

18) Ankara, TK, TD, No 479, fo 198 (bilj. 2).

požegaer und den von Pakrac. Bosnien wird dann zu einem Transitland zwischen Slavonien und dem Adriatischen Meer. Besonders lebhaft entwickelt sich der Verkehr in dem Strassenrichtungen Nord-Süd und umgekehrt, wo im XVI und XVII Jahrh. einige neue Städte nach orientalischem Vorbild (*Kasaba*) gegründet wurden. Das sind, im allgemeinen, kleinere und mittlere *Kasaba's* die sich aus den Karavanenstationen entwickelten.

In der folgenden Auslegung möchte ich zwei Vorgänge erklären:

1. Den Prozess der Gründung neuer *Kasaba's* auf den frequentierten Relationen. Diese Erscheinung ist besonders im nördlichen Teil Bosniens zum Ausdruck gekommen. Auf dem relativ kleinen Strassenzug wurden zwischen der Festung Doboj und der Saveüberfuhr Dubočac vier neue *Kasaba's* gegründet: Kotorsko, Velika, Derventa und Dubočac. Dieselbe Erscheinung ist im Oberlauf des Vrbas (Westbosnien) ist zu bemerken, wo die öffentliche Strasse durch dieses Tal, die Gründung neuer *Kasaba's* Novosel (heute Donji Vakuf), Česta (heute Gornji Vakuf) und Novo Jajce (Mrkonjić Grad) bedingte. Ähnliche Erscheinungen kommen auch anderswo in Bosnien vor.

2. Die Gründungen neuer *Kasaba's* als Lösung des Sicherheitsproblems auf den Strassen. Nach zeitgenössischen türkischen Quellen wurde eine beträchtliche Anzahl der *Kasaba's* auf Grund der Sultans-erlasse errichtet, gerade auf den Stellen, die gefährlich waren, wo also die *Haramien* die Sicherheit des Verkehrs bedrohten. Hohe Persönlichkeiten des öffentlichen Lebens errichteten an diesen Orten ihre Stiftungen (*Moscheen, Mektebs, Karavanserais, Kaufladen*), womit sie eine Urbanisierung dieser Ansiedlungen beschleunigten. Neben den elementaren islamischen Kulturobjekten wurden auch *Han's* (Hospizien) und *Karavanserais* errichtet, was für solche Ortschaften bezeichnend ist.