

Др Драгана АМЕДОСКИ, Др Владета ПЕТРОВИЋ
Историјски институт
Београд

ПРЕЛАЗИ У ДОЊЕМ ТОКУ РЕКЕ ЛИМ (XV–XVI ВЕК)

АПСТРАКТ: Рад говори о речним прелазима на путном правцу дуж доњег тока реке Лим, који је чинио део саобраћајне мреже позициониране између Приморја, Полимља и Потарја. Током периода средњег века на поменутом простору коришћене су копнене комуникације наслеђене из античког доба. Подаци о њима црпљени су превасходно из докумената о дубровачкој средњовековној караванској трговини. Кључни прелази у наведеном делу Лима који су настали непосредно након успостављања османске власти утврђени су на основу података из османских извора и сведочења западних путописаца. Ови извори откривају како су прелазни настали и какав је био њихов утицај на живот насеља и локалног становништва. Уз то, у раду је указано и на напоре Порте да се ови прелазни одрже и несметано функционишу.

КЉУЧНЕ РЕЧИ: Лим, мост, Пријеполје, Прибој, Рудо, 15. век, 16. век, скела

Средњовековне копнене комуникације између Приморја, Полимља и Потарја наследиле су античку путну мрежу.¹ Највише сачуваних писаних података односи се на дубровачку караванску трговину. Из Дубровника су водила два главна пута у Полимље. Један је водио трасом Требиње–Билеће–Гацко–Чемерно–Тјентиште–Фоча, где се рачвао и ишао Ћехотином преко Пљеваља или Дрином до Лима. Други пут, преко Никшића и Језера (*via Jesera* или *via Anagasti*), код Требиња се одвајао од првог и ишао према Оногошту, па у изворну област Пиве, на данашњи Шавник, одакле се пео у област Дробњака (Језера), а затим се преко Таре ишло на Лим. Пут од Таре водио је преко Маоча за Пљевља. Од Пљеваља су два пута водила за Пријеполје. Један је ишао преко Јабукe а други преко Камене Горе. Поред ова два пута, постојао је и трећи, који је преко Оногошта и Жупе никшићке, Мораче, Колашина и Брскова водио у горње Полимље.²

На рекама су успостављани мостови, камени и дрвени, бродови и газови, како би био омогућен прелаз.³ У повелји краља Уроша I Цркви Светог Петра у Бијелом Пољу, краљ поклања цркви приходе од мостарине на Лиму.⁴ Контрола и одржавање путне мреже одвијали су

¹ Vladeta Petrović, „Terrestrial Communications in Late Antiquity and Early Middle Ages in the Western Part of the Balkan Peninsula“, in: *The World of the Slavs: Studies on the East, West and South Slavs: Civitas, Oppidas, Villas and Archeological Evidence (7th to 11th Centuries AD)*, Belgrade, 2013, 235–287, 269–271.

² Михаило Динић, „Дубровачка караванска трговина“, у: *Српске земље у средњем веку*, Београд 1978, 305–330, 311; Esad Kurtović, *Konj u sredjovjekovnoj Bosni*, Sarajevo 2014, 261–264.

³ О начинима прелаза (скеле [лађе, дереглије] или ђемије, чамци, сплуте, плутине) преко Дрине видети Боривоје Дробњаковић, *Саобраћај на Дрини*, Београд 1934, 22–47.

⁴ *Зборник средњовековних ћириличких повелја и писама Србије, Босне и Дубровника I*, Београд 2011, 228. *Село Латине код моста и мост, како га је поставио мој деда, брат Светога Симеона, Мирослав кнез хумски, у доходак цркви, тако и ми*

се у оквиру жупске организације српских феудалних области.⁵ На путну мрежу утицала је црквена организација Српске аутокефалне архиепископије.⁶

Развој рударске производње снажно је ојачао привредни потенцијал средњовековне Србије. Једно од чворних привредних средишта средњовековне Србије у 13. веку било је Брсково. Први пут у писаним историјским изворима помиње се 1243. године. Привредно најзначајније насеље у континенталном делу средњовековне Србије у 13. веку привлачило је трговце из приморских градова, првенствено Которане и Дубровчане. Они су на брсковски трг доносили значајне количине вина, зачина и тканина, а куповали су сребро, гламско сребро, бакар, восак и кожу.⁷ На овом месту треба нагласити да, иако је Тара

утврдило доходак, како је и пре било.

Река Лим има сужено корито код Бијелог Поља, док на другим местима често зна да поткопа обалу. Све до средине XX века чим би наишли већи подводњи, ретко би се који мост одржао у целом Полимљу сем овог код Бијелог Поља. Видети Милисав В. Лутовац, *Привреда, саобраћај и насеља у Розају и Бихору*, Београд 1930, 44.

⁵ О жупама у Полимљу видети Синиша Мишић, „Територијално–управна организација Полимља (XII–XIV век)“, у: *Краљ Владислав и Србија XIII века*, Београд 2003, 73–87; Исти, „Средњовековна жупа Дабар између Србије и Босне“, *Милешевски записи* 10 (2014) 19–23.

О жупској организацији у долини реке Таре видети Љубомир Ковачевић, „Трг Брсково и жупе брсковска и љубовићска“, *Глас Српске краљевске академије* 30 (1891) 1–16; Владимир Ћоровић, „Брсково“, *Гласник Географског друштва* 20 (1934) 40–49; Синиша Мишић, „Потарје у средњем веку“, *Гласник завичајног музеја* 5 (2006) 9–17.

⁶ Просторна организација саобраћајно повезаних верских средишта током средњег века само се ширила и учвршћивала. Видети Ђурђе Бошковић, „Осврт на неке карактеристике регионалног просторног планирања споменика на територији средњовековне Рашке“, *Рашка баџина* 1(1975) 7–14, 13–14.

⁷ Шире и потпуније о значају Брскова у средњовековној српској држави видети: Михајло Динић, *За историју рударства у средњовековној Србији и Босни I*, Београд 1955, 1–27; Сима Ћирковић, Десанка Ковачевић–Којић, Ружа Ћук, *Старо српско рударство*, Београд–Нови Сад 2002, 21–28 (Ружа Ћук); *Лексикон градова и тргова средњовековних српских земаља*, ур. Синиша Мишић, Београд 2010, Брсково, 59–60

брза планинска река, дубоких и стрмих обала, у њеној долини има широких и лако проходних делова. Један од њих налазио се на око 20 километара низводно од Мојковца.⁸ Долином реке Љубовиђе из области Брскова водио је пут у долину Лима, у област Бјелопољске котлине.⁹

Рударска производња у брсковском рудном ареалу ојачала је привредни потенцијал српске државе. Трговина са приморским градовима се знатно повећала. То је довело до развоја копненог саобраћаја, оснивања и напредовања урбаних средишта. На обали Лима су постојале бројне караванске станице. Пријепоље се први пут помиње у дубровачким изворима 1343. године. Наравно, ово трговиште је постојало пре наведене године. Сачуван је у другој половини XIV века приличан број уговора о преносу робе из Дубровника у Пријепоље. Из овог места роба је даље преношена за Сјеницу, Трговиште и друге српске градове.¹⁰ Многи каравани су почетком XV века пристајали код Манастира Светог Петра у данашњем Бијелом

(Владета Петровић).

⁸ Жарко Шћепановић, *Средње Полимље и Потарје*, Београд 1979, 9, 38–44; Петар Мркоњић, „Средње Полимље и Потарје“, у: *Насеља српских земаља 1 (1902) 304–305*; Вујадин Рудић, „Географске карактеристике бјелопољског краја“, у: *Бијело Поље*, Бијело Поље 1987, 17, 18, 23–24.

⁹ Жарко Шћепановић, *Средње Полимље и Потарје*, 10, 55. О Брскову и околним селима у османском периоду видети: Натице Оруџ, „*Nahija Linski Nikšići u granicama bosanskog i hercegovačkog sandžaka u 15. i 16. stoljeću*“, *Historijska traganja* 10 (2012), 155–180; Срђан Катић, Татјана Катић, „Неколико докумената о руднику Брсково у 16. веку“, *Мешовита грађа* 35 (2014), 19–31.

¹⁰ М. Динић, „Дубровачка караванска трговина“, 308; Сима Ћирковић, „Пријепоље у средњем веку“, *Сеоски дани Сретена Вукосављевића* 3 (1976) 211–233; Ђурђица Петровић, „Прилог познавању Пријепоља у средњем веку“, *Сеоски дани Сретена Вукосављевића* 8 (1980) 157–172; Ружа Ћук, „Караванске станице у Полимљу у средњем веку“, у: *Србија и медитерански свет у позном средњем веку*, Београд 2019, 187–204, 190–193; *Izvori za istoriju Crne Gore iz Dubrovačkog arhiva*, knjiga I, Podgorica 2020, 256. Priredio Đorđe Borozan. Prevod dokumenata Lenka Blehova-Čelebić.

Пољу.¹¹ Каравани су се заустављали и на другим местима, попут Комарана,¹² Брезе,¹³ Бродарева,¹⁴ Манастира Светог Николе,¹⁵ Буковице,¹⁶ Црнче,¹⁷ Равног,¹⁸ Ивања¹⁹ и Дренове.²⁰

¹¹ М. Динић, „Дубровачка караванска трговина“, 308–309; Р. Ћук, „Караванске станице у Полимљу у средњем веку“, 197–199. По мишљењу Руже Ћук караванске станице код Цркве Светог Петра, Цркве Грлице и места Лим налазиле су се веома близу. Уз наведено место Лим је можда првобитно име данашњег Бијелог Поља, *нав дело*, 199. Видети и: Esad Kurtović, *Arhivska građa za historiju srednjovjekovne Bosne (ispisi iz knjiga kancelarije Državnog arhiva u Dubrovniku)*, Sarajevo 2019, I, 267, 427, 522–523, 538; II, 584, 585–586, 588, 637, 642, 652, 656, 657, 988; Esad Kurtović, Almir Peco, *Izvori za historiju Bosne (Ispisi iz knjiga notarijata Državnog arhiva u Dubrovniku 1370–1529)*, Sarajevo 2021, I, 207.

¹² М. Динић, „Дубровачка караванска трговина“, 309; Ружа Ћук, „Бреза и Комарани – средњовековна насеља у Полимљу“, у: *Србија и медитерански свет у позном средњем веку*, Београд 2019, 111–124. Видети и: Е. Kurtović, А. Peco, *Izvori za historiju Bosne (Ispisi iz knjiga notarijata Državnog arhiva u Dubrovniku 1370–1529)*, I, 204, 232, 235, 238; Е. Kurtović, *Arhivska građa za historiju srednjovjekovne Bosne*, II, 1041, 974, 994.

¹³ М. Динић, „Дубровачка караванска трговина“, 309; Р. Ћук, „Бреза и Комарани – средњовековна насеља у Полимљу“, 111–124. Видети и: Е. Kurtović, А. Peco, *Izvori za historiju Bosne (Ispisi iz knjiga notarijata Državnog arhiva u Dubrovniku 1370–1529)*, I, 295. Видети за Брезу: Е. Kurtović, *Arhivska građa za historiju srednjovjekovne Bosne*, II, 794, 800, 801, 811, 818, 837, 838, 858, 876.

¹⁴ М. Динић, „Дубровачка караванска трговина“, 310; Р. Ћук, „Караванске станице у Полимљу у средњем веку“, 197–198. Видети и: Е. Kurtović, А. Peco, *Izvori za historiju Bosne (Ispisi iz knjiga notarijata Državnog arhiva u Dubrovniku 1370–1529)*, II, 467; Е. Kurtović, *Arhivska građa za historiju srednjovjekovne Bosne*, III, 1180.

¹⁵ М. Динић, „Дубровачка караванска трговина“, 309; Р. Ћук, „Караванске станице у Полимљу у средњем веку“, 197. Видети и: Е. Kurtović, *Arhivska građa za historiju srednjovjekovne Bosne*, I, 451, 456, 513, 514, 515.

¹⁶ М. Динић, „Дубровачка караванска трговина“, 310; Ружа Ћук, „Два стара трга у Полимљу“, у: *Србија и медитерански свет у позном средњем веку*, Београд 2019, 93–101, 97–100. Видети и: Е. Kurtović, *Arhivska građa za historiju srednjovjekovne Bosne*, I, 513, 519, 534, 538; II, 597, 632, 637.

¹⁷ М. Динић, „Дубровачка караванска трговина“, 310.

¹⁸ Исто.

¹⁹ Р. Ћук, „Караванске станице у Полимљу у средњем веку“, 197.

²⁰ М. Динић, „Дубровачка караванска трговина“, 311; Р. Ћук, „Караванске станице у

Разноврсну робу из Приморја и у приморске градове из унутрашњости преносило је становништво са влашким статусом. У многим уговорима није назначено тачно место истовара, већ се каже да робу треба истоварити код Лима.²¹ Најчешће су робу из Полимља преузимали други *поносници* који су је даље разносили у друга места у Србији.²² За сваки караван било је битно како ће проћи с царинама и с дажбинама при прелазу река. Често се дешавало да су чињене злоупотребе и да се узимало више него што је уобичајено. По правилу царине и бродарине падале су на терет трговаца, мада је било примера да је крамар узимао на себе да плаћа царине и дажбине за извесну накнаду. Непредвиђене царине трговци су обично преносили на крамаре.²³ Из Дубровника су се у унутрашњост извозили углавном со и тканине. Наравно уз наведене производе извозили су и разне сировине, занатске производе и луксузну робу. У Дубровник се допремала руда, најчешће сребро и олово, а поред тога восак, коже, грубе вунене тканине, дрво, месо, жито и сир.²⁴

Нека места на којима се прелазило Лим временом су се развила у значајнија трговишта, као што је то случај са Пријепољем.²⁵ У

Полимљу у средњем веку“, 197.

²¹ М. Динић, „Дубровачка караванска трговина“, 311.

²² Исто, 313; Е. Kurtović, *Konj u sredjovjekovnoj Bosni*, 197–293.

²³ М. Динић, „Дубровачка караванска трговина“, 328.

²⁴ Е. Kurtović, *Konj u sredjovjekovnoj Bosni*, 206–210.

²⁵ Сима Ћирковић, „Пријепоље у средњем веку“, *Сеоски дани Сретена Вукосављевића* 3 (1976) 211–233; Богумил Храбак, „Пословни људи Полимља (1300–1700)“, *Сеоски дани Сретена Вукосављевића* 3 (1976) 235–257, 236–246, 253–254; Ђурђица Петровић, „Прилог познавању Пријепоља у средњем веку“, *Сеоски дани Сретена Вукосављевића* 8 (1980) 157–172. Видети и: Е. Kurtović, *Arhivska građa za historiju srednjovjekovne Bosne*, I, 8-9. Видети и *нав. дело*, 40, 50, 51, 57, 58, 68, 93, 141, 155, 157, 166, 168, 169, 182, 193, 205, 206, 218, 222, 228, 512, 533, 536, 554, 567; *нав. дело*, II, 592, 626, 632, 644, 650, 788, 791, 794, 801, 811, 841, 858, 861, 905, 1019,

појединим дубровачким изворима Пријепоље се назива *mercato*,²⁶ *locus*,²⁷ *mercatum*²⁸ најчешће без ближег одређења. У једном уговору о превозу робе, роба се морала допремити: „... ad locum dictum Pripogle in burgo dicti loci... Et teneatur in ut supra eroum risico et fortuna ad salluamentum dictas salmas conducere et portare usque ad burgum dicti loci Pripogle“.²⁹ Каравани који су транспортовали робу из Дубровника често су претоваривали робу у Пријепољу. Други поносници су даље преносили робу до циља или до краја следеће етапе. Трговци и поносници су коначили, а неки поносници су становали у овом месту.³⁰

Средњовековне копнене комуникације опстале су и у османском периоду. Градска насеља различитог урбаног склопа и привредног потенцијала уклопљена су у османски друштвени и политички оквир. Већина поменутих места из средњовековног доба наставила је свој развој у османском периоду. Међутим, услед промењених политичких и друштвених односа османске власти су оснивале и нова насеља, а нека од постојећих су се временом угасила.

Значајнија насеља у којима су постојали прелази у доњем току реке Лим у периоду непосредно након успостављања османске власти су Пријепоље, Прибој и Рудо. Било је и других, мањих прелаза на Лиму који нису евидентирани у званичним пописним књигама.

1034, 1069, 1090; *нав. дело*, III, 1209.

²⁶ Е. Kurtović, *Arhivska građa za historiju srednjovjekovne Bosne*, I, 78.

²⁷ Исто, 154, 158, 161, 564; Е. Kurtović, *Arhivska građa za historiju srednjovjekovne Bosne*, II, 885, 906, 913, 1035.

²⁸ Ђ. Петровић, „Прилог познавању Пријепоља у средњем веку“, 164, 168.

²⁹ Е. Kurtović, *Arhivska građa za historiju srednjovjekovne Bosne*, II, 815. Видети и Сима Ћирковић, „Пријепоље у средњем веку“, *Сеоски дани Сретена Вукосављевића 3* (1976) 211–233, 214; Ђ. Петровић, „Прилог познавању Пријепоља у средњем веку“, 157–172, 169.

³⁰ С. Ћирковић, „Пријепоље у средњем веку“, 211–233, 214–215.

Прелаз на реци Лим у Пријеполју регистрован је у најстаријем сачуваном попису Босанског санџака из 1468/69. године у коме су пописани и делови Херцеговине. Пријеполје је тада било пазарно место у нахији Милешева и припадало је хасу санџакбега.³¹ Нешто касније, у поименичном попису Херцеговине завршеном 1477. међу приходима од пазара Пријеполје наводи се, између осталог, и порез на брод са пазарним баџом (9.400 акчи). Поменути брод направили су становници овог места како би био коришћен као понтон за превоз људства, намирница, робе и другог. У складу с тим, они су били задужени и за његову поправку и одржавање. Прелаз је наплаћиван само у случајевима када је коришћен у сврху трговине; за сваки товар узимане су по две акче. Целокупни приходи од места доносили су санџакбегу 29.512 акчи, што би значило да је око 30% прихода долазило од прелаза на Лиму.³²

Дрвени мост преко Лима код Пријеполја помиње млетачки посланик Катарин Зено 1550. године,³³ а нешто касније у периоду између 1556–1559. године и Мелхиор Зајдлиц.³⁴ Млетачки баило Павло Контарин путовао је у Цариград 1581. године када је прошао кроз Пријеполје. Река је у овом периоду била врло велика и плаховита, због чега је мост био порушен, па су се превезли чамцем.³⁵ Француски

³¹ Ahmed S. Aličić, *Sumarni popis sandžaka Bosna iz 1468/69. godine*, Mostar 2008, 62.

³² Ahmed S. Aličić, *Poimенични popis sandžaka vilajeta Hercegovina*, Sarajevo 1985, 162–164.

³³ Džemal Čelić, Mehmed Mujezinović, *Stari mostovi u Bosni i Hercegovini*, Sarajevo 1998, 211.

³⁴ Petar Matković, „Putovanja po Balkanskom poluotoku XVI. vijeka. Putovanje Melhiora Seydlitza g. 1556–59.“, *Rad Jugoslavenske akademije znanosti i umjetnosti. Razredi filologičko-historički i filosofičko-juridički LXXXIV* (1887), 56.

³⁵ Petar Matković, „Putovanja po Balkanskom poluotoku XVI. vijeka. Dnevници о putovanju mletačkih poslanstava u Carigrad: osobiti Jakova Sorance od g. 1575. i 1581., i

путописац Жан Палерн Форезјен 1582. године, после Манастира Милешеве, помиње једну варош у којој су коначили „с друге стране реке, која се прелази великим дрвеним мостом.“³⁶ Мислимо да се ради о опису моста преко Лима. Вероватно је мост неко време био ван функције, с обзиром на то да 1585. године није евидентиран међу приходима санџакбега. У то време је забележен мост код Манастира Милешеве који су од својих средстава изградили монаси. Имали су обавезу поправке и одржавања моста, а за вршење ове службе били су ослобођени ванредних намета и службе паљења креча.³⁷

Из описа француског путописца Лефевра, који је 1611. прошао овим крајем, сазнајемо и то да је мост био дуг око двеста корака.³⁸ Лефевр напомиње да је тада било врло мало воде у кориту, али да је корито било широко и стрмо, као и да некада има много воде која силовито тече.³⁹ Евлија Челебија овај мост назива Фатиховим мостом.⁴⁰ Извори кажу да је 1731. године услед поплава мост срушен. Због

Pavla Kontarina od 1580.“, *Rad Jugoslavenske akademije znanosti i umjetnosti. Razredi filološki-historički i filozofičko-juridički* CXXIV (1895), 64.

³⁶ Р. Самарџић, *Београд и Србија у списима француских савременика XVI–XVII век*, 139. Детаљан приказ Полимља и Потарја у путописима XVI и XVII века видети код: Синиша Мишић, „Полимље и Потарје у путописима XVI и XVII века“, *Гласник Завичајног музеја* 7 (2010) 19–27.

³⁷ Постојао је и прелаз на реци Оштра Лука, у близини манастира. Ahmed S. Aličić, *Opširni katastarski popis za Oblast Hercegovu iz 1585. godine*, том II, Sarajevo 2014, 537–538.

³⁸ Р. Самарџић, *Београд и Србија у списима француских савременика XVI–XVII век*, 157.

³⁹ Вјекослав Јелавић, „Кратки француски путопис кроз Херцеговину и новопазарски санџак из године 1611.“, *Гласник Земаљског музеја у Босни и Херцеговини* XIX (1907), 476.

⁴⁰ Evliyâ Çelebi b. Derviş Mehemed Zillî, *Evliyâ Çelebi Seyahatnâmesi*, VI. Kitap, Topkapı Sarayı Kütüphanesi Bağdat 304 Numaralı Yazmanın Transkripsiyonu – Dizini, Hazırlayanlar: Robert Dankoff – Seyit Ali Kahraman – Yücel Dağlı, İstanbul 2013, 248.

потребе поправке пријепољски наиб Мустафа ефендија обратио се босанском валији Осман-паши. Након што је извршена инспекција, наложено је да се новац који је сакупљен од цизје у Скопљу искористи за ове потребе. Поправка моста завршена је на пролеће 1734. године.⁴¹ По свој прилици, у међувремену је мост опет страдао, с обзиром на то да је средином 18. века био у рушевном стању, па га је обновио Мехмед-паша Кукавица. Његова вакуфнама говори да је он заправо на месту порушеног моста подигао нови дрвени мост, који је по њему назван мостом Мехмед-паше Кукавице.⁴² Мост је био у употреби и у каснијем периоду, средином 19. века. Наилазимо на изворе који потврђују да су дрвну грађу која је била потребна за поправке на мосту код Пријепоља плаћали становници града, а дневнице и друге трошкове је покривала држава.⁴³

Идући даље, низводно од Пријепоља, долази се до следећег значајног прелаза преко Лима – Прибоја. Као пазарно место Прибој се помиње у сумарном катастарском попису Босанског санцака из 1468/69. године.⁴⁴ У канунами Босанског санцака из 1516. године садржана је заповест да се у вароши Прибоју настани двадесет војнука и да им се

⁴¹ İstanbul, Başbakanlık Osmanlı Arşivi [у продужетку BOA], *Maliyeden Müdevver Defterleri* [MAD] 22353, 17.

⁴² Alija Bejtić, „Bosanski namjesnik Mehmed-paša Kukavica i njegove zadužbine u Bosni (1752–1756 i 1757–1760)“, *Prilozi za orijentalnu filologiju* 6–7 (1956–57), 77–114, 98; Александар Јаковљевић, „Кукавица, хаџи Мехмед-паша“, *Српски биографски речник* 5, Нови Сад 2011, 425; Dragana Amedoski, „Ostavština Mehmed-paše Kukavice“, *Prilozi za orijentalnu filologiju* 65 (2016), 181. Мехмед-паша Кукавица саградио је и два моста у Фочи, један преко Техотине, а други преко Дрине. Такође, саградио је дрвени мост преко Дрине код Горажда. Мост је подигнут, вероватно, на месту где је Мустафа-паша Соколовић 1568. године саградио први мост (А. Bejtić, „Bosanski namjesnik Mehmed-paša Kukavica“, 94, 97).

⁴³ BOA, *Sadaret Mektubî Kalemi Mühimme Evrakı* [А. МКТ. МНМ.] 298/6.

⁴⁴ Ahmed S. Aličić, *Sumarni popis sandžaka Bosna iz 1468/69. godine*, 68.

направе куће, ради обезбеђења путева и чувања места. Ако би неко погинуо или био оштећен, војнуци су били дужни да надокнаде штету.⁴⁵ Године 1530. Прибој је био седиште истоимене нахије која је административно припадала кадилуку Вишеград.⁴⁶ Бенедикт Курипешић је исте године, крећући се из Вишеграда, прешао Увац преко моста наспрам тврђаве Прибој.⁴⁷ У то доба он је био искључиво караванска постаја, где се вршио претовар робе и свраћало у ханове на преноћиште. Као живахна караванска варошица током 16. века Прибој се и даље изграђивао. Друга половина 16. века представља доба економског просперитета наших крајева под Турцима, па је и Прибој у то време доживео свој процват. Значајно је било што су у то време преко њега ишла два трговачка пута: босански од Сарајева за Нови Пазар и дубровачки који се издвајао од Пријепоља и преко Прибоја водио за Ужице. У средњем веку је кроз прибојски крај пролазио стари каравански пут који је био најкраћа веза између Цариграда и Дубровника. Године 1582. херцеговачки санџакбег Синан–бег Бољанић, зет Мехмед–паше Соколовића, подигао је два врло важна објекта у Прибоју, каравансарај и мост преко Лима. Задужбинар је за мутевелију свог вакуфа поставио сина Ферхата и побринуо се и за одржавање ових објеката у будућности, па је увакуфио 10.000 акчи и одредио да се тај

⁴⁵ *Kanuni i kanun—name za bosanski, hercegovački, zvornički, kliški, crnogorski i skadarski sandžak*, Monumenta Turcica Historiam Slavorum Meridionalium Illustrantia, Tomus primus, Serija I, Zakonski spomenici, sv. 1, Sarajevo, 1957, 32.

⁴⁶ 91, 164, *Mad 540 ve 173 numaralı Hersek, Bosna ve Izvornik Livdaları İcmāl Tahrîr Defterleri (926-939/1520-1533)*, II, Tıpkıbasım, T.C. Başbakanlık Devlet Arşivleri, Ankara 2006, 341.

⁴⁷ Бенедикт Курипешић, *Putopis kroz Bosnu, Srbiju, Bugarsku i Rumeliju 1530*, (Preveo Đorđe Pejanović), Sarajevo 1950, 26, 50.

новац даје на кредит уз годишњи интерес од 15% (*ribh*).⁴⁸ После Евлије Челебије,⁴⁹ делимичан опис града и ближе околине даје Хасан–агина вакуфнама написана 1758. године. Из ње сазнајемо да је Синан–бегон мост пропао пре средине 1758. године, јер се у то време река прелазила скелом на месту познатом као Подмехана. Део прихода од скеле био је намењен за џамију и мектеб Хасан–аге. Они који су имали поседе с друге стране реке, плаћали су скелецији паушалну годишњу суму и он је био дужан да их превезе кад год то затраже.⁵⁰

У исто време је постојала скела на Лиму у Борановићима, између Увца и Рудог. Обе ове скеле, заједно са ханом, биле су власништво Хасан–аге.⁵¹ Део прихода од ове скеле вакиф је наменио за издржавање џамије и мектеба које је подигао у Прибоју.⁵²

Прелаз преко Лима у месту Рудо пример је османске праксе да се у близини прелаза оснивају нова насеља. Мустафа–паша Соколовић је 1555. године на мезри Рудо у нахији Полимље поставио темеље овог насеља. У својој вакуфнами он јасно истиче да је разлог за овај чин добротинства то што се ради о месту пролаза и прелаза (*maber ve temerr-i mahalli*) које је далеко од града, па да због тога постоји потреба да се на том месту изгради мост и да оно постане касаба. У вакуфнами је наглашено да је мост преко Лима био од камена.⁵³ Како

⁴⁸ Alija Bejtić, *Priboj na Limu pod osmanlijskom vlašću 1418–1912*, Sarajevo 1945, 31.

⁴⁹ Evliyâ Çelebi b. Derviş Mehemed Zillî, *Evliyâ Çelebi Seyahatnâmesi*, V. Kitap, Topkapı Sarayı Kütüphanesi Bağdat 304 Numaralı Yazmanın Transkripsiyonu – Dizini, Hazırlayanlar: Robert Dankoff – Seyit Ali Kahraman – Yücel Dağlı, İstanbul 2013, 289.

⁵⁰ A. Bejtić, *Priboj na Limu*, 36–37.

⁵¹ Исто, 20–21; Dž. Čelić, M. Mujezinović, *Stari mostovi u Bosni i Hercegovini*, 25, 209.

⁵² A. Bejtić, *Priboj na Limu*, 36.

⁵³ Nedim Filipović, „Vakufnama Kara Mustafa-paše Sokolovića iz 1555. godine o osnivanju grada Rudo“, у: *Rudo. Spomenica povodom 30-godišnjice Prve proleterske brigade*, Pljevlja 1971, 173–177, 173, 174.

би град што пре оживео, Мустафа–паша Соколовић је, поред моста, увакуфио и џамију, мектеб, хан, млин са четири витла на оближњој реци Крупи, две ступе и једну табхану са кожарским радионицама на истој реци. Уз то, завештао је и неколико дућана за занатлије и трговце као и приходе који су се стицали на тргу: пазарни баџ, нијабет, овчарина, младарина и др. Сви ови приходи коришћени су за одржавање џамије, мектеба, хана и моста.⁵⁴

Османским властима је овај прелаз био значајан, па су улагали напоре да се град и околина одрже насељеним и унапреде. Становништво околних муслиманских села било је врло сиромашно; међу њима није било писмених и образованих. Због тога је Порта 1566. године упутила заповест кадији Фоче да се купи земља на којој ће бити подигнути џамија, муалимхана и мектеб и да се ту насели око 40-50 кућа.⁵⁵ Међутим, због угњетавања спахије народ се разбежао. Да би се овоме стало на пут, одлучено је да се ово место претвори у касабу и да се народ ослободи пореза. У вези с тим, босански бег је послао писмо у коме је наложио да убудуће спахија од мутевелије узима 80 акчи и да не ступа ни у какав контакт са становништвом. Османске власти су и касније бринуле о одржавању моста. Издата је наредба да четири околна села (Златари, Заграђе, Северин и једно непознато) мост одржавају својим средствима и својом радном снагом. Због тога су становници тих села били ослобођени од укончавања војвода санџакбега, давања деце у јаничаре, џерахорлука и сакупљања хране за војску.⁵⁶

⁵⁴ Исто, 174.

⁵⁵ *5 Numaralı Mühimme Defteri (973/1565–1566) Özet ve İndeks*, Başbakanlık Devlet Arşivleri Genel Müdürlüğü, Osmanlı Arşivi Daire Başkanlığı, Ankara 1994, 195, 217.

⁵⁶ Alija Bejtović, „Rudo i rudski kraj kroz vekove“, u: *Rudo. Spomenica povodom 30-godišnjice Prve proletarske brigade*, Pljevlja 1971, 179–240, 209.

Дешавања која су уследила наводе на закључак да је становништво упуслено на одржавању моста, иако законом изузето од пореза, ипак морало да се бори за уживање пореских олакшица које су му додељене. Због тога је Порта 1630. године упутила заповест херцеговачком санџакбегу како би спречила ову неправду. Наложено је да санџакбег не шаље своје људе становницима тих села како би им узимали новац и опорезивали их без основа.⁵⁷

Евлија Челебија је 1664. године дошао у Рудо из Ужица преко Јабланице. Његов опис открива да је мост изгледао величанствено и чврсто, са пет окана и пет великих камених стубова сазиданих у води. Горњи део је стајао на дебелим стубовима лађа, а под је био покривен даском. Из овог описа је јасно да се ова касаба развила захваљујући важности моста.⁵⁸

Раја која је бринула о мостовима и скелама често је била на удару разбојника и банди. Како не би живели у страху, дешавало се да се разбеже. Власт је овакве случајеве углавном успешно решавала, међутим некада није могла да искорени нападе и злодела, па се одлучивала на склањање проблематичног прелаза. Тако је 1583. године херцеговачком санџакбегу и кадији Пљеваља стигла пошиљка с Порте. У њој је објашњено да на Тари у прошлости није било моста, међутим откако је мост подигнут, лопови и харамije стално пролазе и нападају рају и њихове куће. Због тога је заповеђено, уколико су муслимани овим оштећени и ако би за њих било корисно, да се овај прелаз укине.⁵⁹

Рудо је имало још два камена моста. Бањска ћуприја на води

⁵⁷ BOA, *Bab-ı Asafî Divan-ı Hümayun Sicilleri Mühimme Defterleri* [A.DVNSMHHM.d] 85, 16.

⁵⁸ Evliyâ Çelebi b. Derviş Mehemed Zillî, *Evliyâ Çelebi Seyahatnâmesi*, VI. Kitap, 248.

⁵⁹ BOA, A. DVNSMHHM.d 48, 168.

Језеро са два лука који је име добио вероватно по бањи или хамаму поред којег се налазио. За овај мост се сматра, на основу архитектонских карактеристика, да је настао у турском периоду. Други мост се налази на Сополњинском потоку, у западном делу града. Има један лук и по начину градње датира можда чак и из римског периода.⁶⁰

На местима где су саобраћале скеле на Лиму кадије су повремено обављале инспекцију. Превезена роба и производи пажљиво су евидентирани и опорезовани (*resm-i gümrük*), а плаћана је и надокнада за коришћење скеле (*iskele parası*). Посебно је требало обратити пажњу на садржину онога што се превозило, јер је у једном периоду у Херцеговачком санцаку постојала изричита забрана превоза оклопа, сабљи, коња, гвожђа и свега осталог што би могло помоћи непријатељу. За непоштовање ове забране биле су предвиђене строге казне. Херцеговачком санцакбегу, кадијама у санцаку, еминима скела и другим надлежним особама је упућена заповест (25. јула 1605) са списком ствари које је забрањено преносити и то је строго поштовано.⁶¹

⁶⁰ А. Бејтић, „Rudo i rudski kraj“, 220-221; Дž. Čelić, М. Муџезиновић, *Stari mostovi*, 170-171.

⁶¹ BOA, A. DVNSMHHM.d 77, 114.

Dragana AMEDOSKI, PhD, Vladeta PETROVIC, PhD

CROSSINGS IN THE LOWER FLOW OF THE LIM RIVER

(15TH–16TH CENTURY)

Medieval inland communication used in the area between Primorje, Polimlje and Potarje succeeded ancient roads. These road routes together with bridges and river crossings intersecting this territory constituted a road network that survived even during the Ottoman period.

Crossings over Lim River had a special role and importance in the transportation system in this area. During the warfare, the Ottomans used the aforementioned river crossings for the soldiers crossing, the transfer of weapons, ammunition and logistical material, and in peacetime as the civilian crossing and the transfer of commercial goods. Main crossings were established in Prijepolje, Priboj and Rudo. Apart from these, together with other, smaller crossings in the lower Polimlje. Census registers and other official documents of the Ottoman administration, have to track of the crossings, due to their local importance, and as they were established as needed and did not represent a source of state income. These were mainly wooden bridges that were subject to frequent damage. The state had a developed system for repair so that traffic would not be stopped. In cases where the bridge was completely overaged, its reconstruction or the construction of a new bridge usually took place under the auspices of the wakf. In addition, the authorities tried to establish a functional security system both on the roads and at the crossings, so that the population would not be displaced and that the settlements near the crossing would be maintained and continue with their lives.