

**Mersiha Imamović**

**Amir Krpić**

Filozofski fakultet Univerziteta u Tuzli

mersiha.imamovic@unitz.ba

amir.krpic@unitz.ba

## **OSMANSKI KARAVANSKI PUTEVI NA PLANINI KONJUH (KLADANJ)**

**Apstrakt:** U radu se govori o osmanskim karavanskim putevima, koji su otkriveni na planini Konjuh (područje općine Kladanj). Istraživanja su obavljena na tri zasebna lokaliteta: Miljkovac, Paljevac i Buševo. Na osnovu rezultata istraživanja utvrđeno je da su ovi putevi, tokom osmanskog razdoblja, korišteni za transport ljudi i roba. Imajući u vidu geografski položaj Kladnja, on je kao takav zasigurno predstavljao veoma značajnu raskrsnicu ovih puteva.

**Gljučne riječi:** osmanski karavanski putevi, put, trgovina, Konjuh, Kladanj, Miljkovac, Paljevac, Buševo.

**Abstract:** This paper is about the Ottoman trade roads discovered at the Konjuh Mountain (Municipality of Kladanj). Archaeological researches were conducted at three separate places: Miljkovac, Paljevac and Buševo. Based on these researches we have concluded that these roads have been used for transport of people and goods in the Ottoman age. Taking the geographical location of Kladanj into consideration, we have also concluded that the town was an important crossroad of the roads.

**Keywords:** Ottoman trade routes, routes, trade, Konjuh Mountain, Kladanj, Miljkovac, Paljevac, Buševo.

## Kladanj u osmanskome administrativno-teritorijalnom uređenju

Kladanj se prvi put spominje u srednjem vijeku, 3. augusta 1432. godine, kada je kralj Tvrtko II putovao do brda Kladanj u Usori, kojeg je po osnovi zaključka Vijeća umoljenih trebao pratiti dubrovački poslanik delegiran na bosanskom dvoru.<sup>1</sup> Vrlo brzo, nakon osvajanja Bosne 1463. godine, od strane Osmanlija, područje Kladnja je postalo sastavnim dijelom Osmanskog carstva, a samim tim i osmanske uprave. Među prvim osmanskim administrativnim i sudskim jedinicama koje su osnovane u Bosni, spominje se Vilajet-i Kiral, odnosno *Kraljeva zemlja*, koju su osmanske vlasti tretirale kao zemlju koja je prethodno, bar u najvećoj mjeri, bila u nadležnosti bosanskog kralja. U *Kraljevoj zemlji* Osmanlije su osnovali dva kadiluka. Jedan je bio Bobovac, a drugi Neretva. Kladanj, kao nahija pripadao je kadiluku Bobovac.<sup>2</sup> U prvom popisnom defteru za Bosanski sandžak iz 1468/69. godine, Kladanj se također spominje, ali pod drugim imenom – Šeštilov klanac i kao nahija koja je pripadala *Kraljevoj zemlji*. Nadalje, u istom dokumentu, navodi se da je ova nahija imala 14 sela sa ukupno 113 domova.<sup>3</sup> Neka od tih sela i danas postoje, kao npr: Tarevo, Tuholj, Vučinići, Malovčići, Bordijelji, Olovci, Rujići, Brlošci, Prijanovići i Suha, kao i nekoliko sela koja još uvijek nisu ubicirana.<sup>4</sup> U Kladanjskoj nahiji spominje se i trg Četvrtkovište tako nazvan po četvrtku, pazarnom danu u ovom mjestu.<sup>5</sup>

Nakon smirivanja vojno-političke situacije na teritoriji nekadašnje srednjovjekovne bosanske države, uslijedila je konsolidacija i reorganizacija prvobitno uspostavljene osmanske vlasti na ovom području. Termin *Kraljeva zemlja* je krajem 15. stoljeća izbačen iz upotrebe jer je prestala postojati ta administrativna jedinica, koja je zamijenjena kadilucima. U sklopu tih promjena ukinut je ka-

- 1 Mihailo Dinić, *Za istoriju rudarstva I*, Srpska akademija nauka, Beograd, 1955, 74, bilj. 2; Jelena Mrgić, *Severna Bosna 13-16. vek*, Istorijski instut Beograd, 2008, 17. Prema mišljenju Marka Vege Brdo Kladanj je u to vrijeme bilo i naselje. (Marko Vego, *Postanak srednjovjekovne Bosanske države*, Svjetlost, Sarajevo, 1982, 35)
- 2 Hazim Šabanović, *Bosanski pašaluk - postanak i upravna podjela*, Svjetlost, Sarajevo, 1982, 117. i 119-120.
- 3 Ahmed Aličić, *Sumarni popis Sandžaka Bosna iz 1468/69. godine*, Islamski kulturni centar Mostar, Mostar, 2008, 52-53.
- 4 A. Aličić, 53.
- 5 H. Šabanović, *Bosanski pašaluk*, 126.

diluk Bobovac i umjesto njega formiran kadiluk Brod, koji je također pripadao Bosanskom sandžaku. Brodski kadiluk ipak nije obuhvatao sve nahije koje su ranije pripadale bobovačkom kadiluku. Jedna od njih je upravo nahija Kladanj, koja se bar do četrdesetih godina 16. stoljeća ne spominje kao nahija brodskog kadiluka.<sup>6</sup> Za to vrijeme Kladanj je pripadao višegradskom kadiluku. Do te promjene je, vjerovatno, došlo u razdoblju između 1470. i 1525. godine.<sup>7</sup>

U sastavu kadiluka Višegrad Kladanj je ostao do kraja osamdesetih godina 16. stoljeća, kada je uslijedilo formiranje Bosanskog ejaleta (1580). U sklopu nove administrativno-teritorijalne podjele, koja je provedena nešto prije 1580. godine, formiran je kadiluk Olovo, u čiji sastav je ušla istoimena nahija iz sarajevskog kadiluka i nahija Kladanj iz višegradskog kadiluka. Od tada pa nadalje, kroz cijelo 17. stoljeće, Kladanj i Olovo su činili zasebnu sudsku oblast. S vremena na vrijeme, ona je različito nazivana: Kladanj i Olovo, Kladanj sa Olovom ili obratno. Sjedište kadiluka je, u različitim vremenima, bilo nekad u jednom, a nekad u drugom mjestu. Kladanjsko-olovskom kadiluku su kasnije priključene nahije Bribić ili Kamenska i Jelaška Župa, koje su ranije pripadale višegradskom kadiluku. Cijeli prostor kladanjsko-olovskog kadiluka pripadao je Bosanskom sandžaku.<sup>8</sup>

Sudeći na osnovu dosadašnjih saznanja, u toku 18. i prvoj polovini 19. stoljeća, nije bilo nikakvih značajnijih administrativnih promjena kada je u pitanju Kladanj. Karlovačkim mirom iz 1699. godine stanje je ostalo nepromijenjeno kada je riječ o sudskom uređenju Bosanskog sandžaka.

Kadiluk Kladanj je u prvoj polovini 18. stoljeća predstavljao vrlo stabilnu administrativno-sudsku jedinicu, koja je obuhvatala istoimenu nahiju i nahije Olovo i Jelaška Župa.<sup>9</sup> Prema rezultatima istraživanja A. Aličića, Kladanj je u statusu kadiluka i sastavu Bosanskog sandžaka sigurno ostao bar do 1835. godine, a sasvim je moguće i još duže, do sredine 19. stoljeća, kada su uslijedile

---

6 Isto, 129.

7 Isto, 154.

8 Isto, 183-184. Iako su činili jedan kadiluk, Kladanj i Olovo su bili zasebne nahije. Adem Handžić, *Opširni popis Bosanskog sandžaka iz 1604. godine*, Sv. I/1, Sarajevo, 2000, 355; Amina Kupusović, *Opširni popis Bosanskog sandžaka iz 1604. godine*, Sv. III, Sarajevo, 2000, 185.

9 Isto, 229.

reformе koje je proveo Omer Lutfi-paša.<sup>10</sup> Njegove mjere su dovele do unutrašnjeg preuređenja Bosanskog ejaleta, kako u smislu administrativno-teritorialne organizacije, tako i u pogledu organizacije vlasti i uprave. Kladanj, kao nahija, je ovaj put zajedno sa kadilukom Olovom pripojen Zvorničkom sandžaku.<sup>11</sup> Takvo stanje je ostalo do sljedećih promjena, do kojih je došlo u vrijeme Šerif Osman-pašine uprave, odnosno nakon provođenja vilajetske reforme 1865/67. godine. Tada je kadiluk Kladanj izdvojen iz Zvorničkog i priključen Sarajevskom sandžaku,<sup>12</sup> u čijem sastavu je ostao sve do kraja osmanske vladavine u Bosni i Hercegovini.

Sa provođenjem Vilajetskog zakona iz 1867. godine, kladanjski kadiluk je dobio i svoju novu upravu, koju su činila dva osnovna organa: Upravno vijeće (*Idare meclis-i kaza*) i Sud (*Meclis-i de'avi kaza*). Na čelu Upravnog vijeća, kako je članom 47. Vilajetskog zakona bilo predviđeno, bio je kajmakam.<sup>13</sup> Od uspostavljanja nove uprave, kajmakami<sup>14</sup> kladanjskog kadiluka bili su Rustem-aga (1866-1869),<sup>15</sup> Sulejman Rušdi-beg (1870-1872),<sup>16</sup> Rušan-efendi (1873),<sup>17</sup> Sadi-efendi (1874),<sup>18</sup> Abdulkadir-efendi (1875-1876)<sup>19</sup> i Mustafa-efendi (1877-1878).<sup>20</sup> Upravno vijeće Kladnja je, u sklopu svojih nadležnosti, vodilo brigu nad provođenjem propisa koji su se odnosili na građanske, finansijske i policijske poslove, kao što su ubiranje poreza, javni radovi, katastar i poljoprivreda.<sup>21</sup> Drugi važan organ vlasti bio je Sud, na čijem čelu je, u skladu s Vilajetskim zakonom, bio kadija (*naib*).<sup>22</sup> Dužnost kadije kladanjskog kadiluka, u ovom razdoblju, obav

10 Ahmed Aličić, *Uređenje Bosanskog ejaleta od 1789. do 1878. godine*, Orijentalni institut u Sarajevu, Sarajevo, 1983, 25-26.

11 A. Aličić, *Uređenje Bosanskog ejaleta*, 27; H. Šabanović, *Bosanski pašaluk*, 233

12 A. Aličić, *Uređenje Bosanskog ejaleta*, 121; H. Šabanović, *Bosanski pašaluk*, 234.

13 Ahmed Aličić, Uredba o organizaciji vilajeta 1867. godine, *Prilozi za orijentalnu filologiju*, br. 12-13, Sarajevo, 1962, 229.

14 Kadilukom (kazom) upravljao je kajmakam počevši od 1868. godine. Do te godine, a od Omer Lutfi-pašinog vremena, kazom je upravljao mudir kaze.

15 *Salname Vilayet-i Bosna* 1283, 47; S. V. B. 1284, 45; S. V. B. 1285, 31; S. V. B. 1286, 34.

16 S. V. B. 1287, 41; S. V. B. 1288, 46.

17 S. V. B. 1290, 49.

18 S. V. B. 1291, 59.

19 S. V. B. 1292, 61; S. V. B. 1293, 73.

20 S. V. B. 1294, 61; S. V. B. 1295, 94.

21 A. Aličić, Uredba o organizaciji vilajeta, 229.

22 Isto, 230.

ljali su Abdulhamid-efendi (1866-1868),<sup>23</sup> Salih-efendi (1869-1870),<sup>24</sup> Mehmed Ćamil-efendi (1871-1875, 1877-1878)<sup>25</sup> i Mahmud Nedim-efendi (1876).<sup>26</sup>

Kako u cijelom Bosanskom vilajetu, tako je i u kladanjskom kadiluku, u periodu od 1867. godine pa sve kraja osmanske vladavine (1878), konstantno povećavan broj administrativnih službi, a samim tim i uposlenih činovnika, koji su radili u tim službama.<sup>27</sup>

## Osmanski putevi na Konjuhu

Istraživanja starih puteva na planini Konjuh (prva faza), obavljena su tokom ljeta 2020. godine, u organizaciji Filozofskog fakulteta Univerziteta u Tuzli, uz saglasnost nadležnih institucija. O cjelokupnom istraživačkom timu koji je bio prisutan na terenu, finansijskoj i tehničkoj pomoći bilo je riječi u posebnom članku *Following the Roman Road on the Mountain Konjuh near Kladanj*.<sup>28</sup> U ovom projektu za kreiranje baze podataka, korištena je GIS tehnologija koja je detaljnije predstavljena u naprijed navedenom radu.<sup>29</sup>

\* \* \*

Neposredno nakon što su definitivno zagospodarili prostorima Kraljevine Bosne (1463) Osmanlije su pokrenuli niz aktivnosti koje su bile usmjerene na uspostavljanje njihove vlasti i stvaranje uslova za iskorištavanje raznih privrednih resursa. S tim u vezi oni su se koristili zatečenim putevima, a uporedo s tim i gradili nove putne saobraćajnice, koje su vodile u pravcu Carigrada.

23 S. V. B. 1283, 47; S. V. B. 1285, 31. Ovaj organ vlasti privremeno je bio ukinut, pa su 1867. poslovi iz njegove nadležnosti preneseni na Upravno vijeće, ali je brzo vraćen, tako da je već naredne godine obnovljen njegov rad u kazama. *Bosna*, br. 59, Sarajevo, 3-15. juli 1867.

24 S. V. B. 1286, 34; S. V. B. 1287, 41.

25 S. V. B. 1288, 46; S. V. B. 1290, 46; S. V. B. 1291, 59; S. V. B. 1292, 61; S. V. B. 1294, 61; S. V. B. 1295, 94.

26 S. V. B. 1293, 73.

27 Uporedi: S. V. B. 1283, 47. sa S. V. B. 1294, 61 i S. V. B. 1295, 94.

28 U proceduri objavljivanja.

29 Finansijsku podršku u ovom dijelu pružila je italijanska nevladina organizacija CISP, čiji su partneri općina Kladanj i Ministarstvo za prostorno uređenje i zaštitu okolice Tuzlanskog kantona.

Kada su u pitanju srednjovjekovni putevi J. Mrgić kaže da „između trase antičkih-rimskih puteva i onih iz osmanskog doba, slabo su poznate putanje srednjovjekovnih komunikacija, ali je sasvim izvjesno da nisu puno odstupale ni od jednih ni od drugih.”<sup>30</sup> Za razliku od antičkih puteva, koji su znatno bolje istraženi, o srednjovjekovnim i osmanskim putevima se daleko manje zna. Izuzev spominjanja određenih pravaca i sasvim rijetkih fragmentarnih podataka pojedinih putopisaca, još uvijek nemamo jasnu sliku o izgledu tih puteva, njihovoj konstrukciji kao i o mnogim drugim karakteristikama.

Za razliku od rimskih puteva, izvori i literatura o osmanskim putevima su jako oskudni. Ono što, zasad, postoji odnosi se samo na pravce njihovog pružanja, a samim tim i povezivanja ejaleta/vilajeta, sandžaka, kadiluka i slično. U vezi s tim, francuski kapetan Leclerc, putopisac i službenik iz 19. stoljeća ostavio nam je neka svoja zapažanja o tim putevima. O njegovim zapisima, P. Anđelić kaže sljedeće: „Kapetan Leclerc, u svom izvještaju iz augusta 1806. godine, decidno navodi da su blatnjavi dijelovi bosanskohercegovačkih puteva bili kaldrmisani, uskog profila i grube kaldrme, što predstavlja najveću smetnju za francuska kola, dok kapetan Theodor Roux la Mazeliere 1808. godine slično govori o putevima i ističe da su pogodni samo za promet s tovarnim konjima, dok je kaldrma, ondje gdje postoji, široka 3-4 stope (99-132 cm).”<sup>31</sup> Šomet de Fose ističe da ovim putevima: „(...) mogu ići samo natovareni konji. Niko se nije trudio da puteve učini udobnim. Idu najkraćim pravcem, ne izbjegavajući visine, koje su se često mogle lako obići. Zbog čestih kiša, zemljište je vrlo glibovito. Da se izbjegne ta nezgoda, putevi su kaldrmisani u širini otprilike za tri stope. Kaldrma je veoma rđava i gotovo svuda ispreturana: stoga po njoj idu samo u krajevima gdje se ne može bez nje. Uopće, čovjek ne može zamisliti koliko državna vlast zanemaruje održavanje puteva.”<sup>32</sup>

I kasnije, 1857. godine, Ahmed Vefik-ef. se u razgovoru sa jednim britanskim ekonomistom požalio: „Šta najviše želimo jesu putevi. Mi nemamo ništa osim staza popunjenih kamenjem u našim gradovima, tako da vam treba sat vremena da pređete jednu milju (1,61 km, op. a.). Osim u neposrednoj blizini naših gra-

30 J. Mrgić, *Severna Bosna 13-16. vek*, 351.

31 Pavo Anđelić, *Turski put od Ivan-planine do Porima, Naše starine IV*, Sarajevo, 1957, 171.

32 Milenko S. Filipović, *Šomet de Fose i njegovo putovanje u Bosni 1807. i 1808. godine, Glasnik Zemaljskog muzeja, Etnologija*, sv. XXVI, Sarajevo, 1971, 213.

dova, polovina zemljišta se ne obrađuje, jer seljak ne može prevoziti proizvode do tržnice. On zbog toga uzgaja samo za svoje potrebe. On je pravi proleter, doprinosi stanovništvu države, a ne svom blagostanju.”<sup>33</sup>

Također, i austrijski major Roskiewicz u svom djelu o Bosni spominje puteve i njihov izgled. Naime, on kaže „da na planinskim prolazima mogu jahati samo 2-3 konja jedan pored drugog, što se može smatrati velikim napretkom.”<sup>34</sup>

\*\*\*

Shodno navedenom, širina puta je uglavnom iznosila oko tri stope. Osman-skoj stopi odgovaraju istraživani putevi na Konjuhu. Ako se uzme u obzir da jed-na stopa iznosi jednu trećinu metra onda je sasvim jasno da je moguća širina tih puteva iznosila oko jedan metar. Polazeći od te činjenice nameće se zaključak da putevima koji su bili predmet istraživanja na Konjuhu nisu mogla uporedo ići čak ni dva konja, bilo da je riječ o putnicima ili vojnicima koje su nosili, a još manje o konjima koji su nosili teret, odnosno neku vrstu robe. Uzimajući u obzir širinu otkrivenih puteva na lokalitetima Miljkovac, Paljevac i Buševo, sasvim je jasno da je istim mogao ići samo jedan red konja, jedan za drugim. Miljkovac je trenutno jedini lokalitet koji se nalazi u nadležnosti Zaštićenog pejzaža Konjuh. On se prostire na nadmorskoj visini od 954 m. Nekoliko godina ranije je očišće-no oko 130 m ovog puta, što nam je značajno olakšalo početna istraživanja. Mi-ljkovac (Sl. 6.) je prvi lokalitet na kojem smo obavili istraživanja i utvrdili da se radi o osmanskom karavanskom putu, čija je širina 1 m (Sl. 1.). Njegov pravac pružanja ide od Kladnja prema naseljima Plahovići i Tuholj i dalje do lokaliteta Miljkovac. Ukupna dužina ove dionice puta iznosi 8.290 m. Daljim obilaskom terena, od nekih 2 do 3 km utvrdili smo da se tragovi ovog puta ne završavaju na Miljkovcu, što nam jasno govori da on produžava dalje. Uvidom u austrou-garske karte zaključili smo da je sasvim moguće da je jedan krak ovog puta vo-dio prema Banovićima, a drugi prema Stuparima.

Završni dio dobro očuvane, skoro netaknute kaldrme na Miljkovcu popločan je kamenom, uglavnom nepravilnog oblika, čije dimenzije variraju od 22 do 40

33 D. Kılınçoğlu, *Economics and capitalism*, 19-20.

34 Johann Roskiewicz, *Studien über Bosnien und die Herzegovina*, Leipzig und Wien: F. A. Brockhau, 1868, 323.

cm u dužinu; od 10 do 18 cm u širinu i od 7 do 10 cm u visinu. Radi stabilnosti putne konstrukcije, bočne strane puta su popunjene krupnijim kamenim pločama, dok je srednji dio kaldrme ispunjen sitnijim kamenom, prosječnih dimenzija 15x10x10 cm. Da bi se postigla kompaktnost putne konstrukcije praznine između kamena su popunjene zemljom. Nakon obavljenog rekognosciranja trase puta urađena je, uz pomoć austrougarskih specijalnih i toponimskih karata, njegova rekonstrukcija. Ukupna dužina ovog puta iznosi, kako je već navedeno, 8.290 m.



Sl. 1. Miljkovac, osmanski karavanski put. Zatečeno stanje (foto: M. Imamović)

U neposrednoj blizini ovog puta nalaze se temelji zidova neidentifikovanog objekta (Sl. 2.). S obzirom da ovaj objekat nije bio predmet istraživanja i da su temelji dosta nepristupačni i slabo vidljivi zbog vegetacije i truhlog drveća, okvirno smo utvrdili tlocrt koji je pravougaonog oblika dužine 14 m i širine 6 m sa temeljima visine i širine 0,5 m. Ulaz u objekat bio je sa sjeverne strane, gdje je vidljiv dio koji liči na vrata širine 2,3 m.<sup>35</sup> Po strukturi građevinskog materijala objekat je, u svakom slučaju novijeg datuma. Sasvim je moguće da pripada razdoblju austrougarske uprave.



Sl. 2. Miljkovac, ostaci neidentifikovanog objekta (foto: M. Imamović)

Drugi lokalitet, na kojem smo obavili istraživanja je Paljevac (u narodu poznat kao Vrutak), koji se nalazi na trasi puta koji je vodio od Kladnja, uzvodno desnom obalom rijeke Drinjače, i dalje prema Brateljevićma (Sl. 3.). Na Paljevku su, na jednom dijelu, ustanovljeni jasno vidljivi i netaknuti tragovi osmanskog i karavanskog puta u dužini od 50,3 m. Njegova širina iznosi 1,2 m. Potpuno očišćena dionica puta na Paljevku iznosi 4,1 m (Sl. 4.). Ukupna dužina ovog puta iznosi 4.835 m.

Za razliku od kaldrme na Miljkovcu, put koji vodi preko Paljevca je popločan sitnijim neobrađenim kamenim profilima. Njegovi rubni dijelovi su također bili

35 Mersiha Imamović, *Dnevnik rekognosciranja*, 2020.



SI. 3. Paljevac, osmanski karavanski put. Zatečeno stanje (foto: M. Imamović)

popločani krupnijim kamenom, prosječnih dimenzija od 10 do 20 cm u dužinu, širinu i visinu, dok je srednji dio kaldrme bio popunjen sitnijim kamenom, prosječnih dimenzija od 5 do 8 cm, u dužinu, širinu i visinu i zemljom. Lokalizet Paljevac je smješten na nadmorskoj visini od 807 m, dakle na značajno većoj visinskoj razlici u odnosu na rijeku Drinjaču. Osim dobro očuvane dionice na Paljevcu, na ostalim dijelovima puta ustanovljeni su jasno vidljivi tragovi trase puta i na istoj rijetki i često pojedinačni kameni nalazi putne konstrukcije. Poslije detaljnog obilaska terena, nismo pronašli nikakve tragove nekih drugih objekata. U neposrednoj blizini Paljevca nalazi se Čkaljića izvor i bunar poznat u narodu pod imenom Sanduk.



Sl. 4. Paljevac, osmanski karavanski put (foto: M. Imamović)

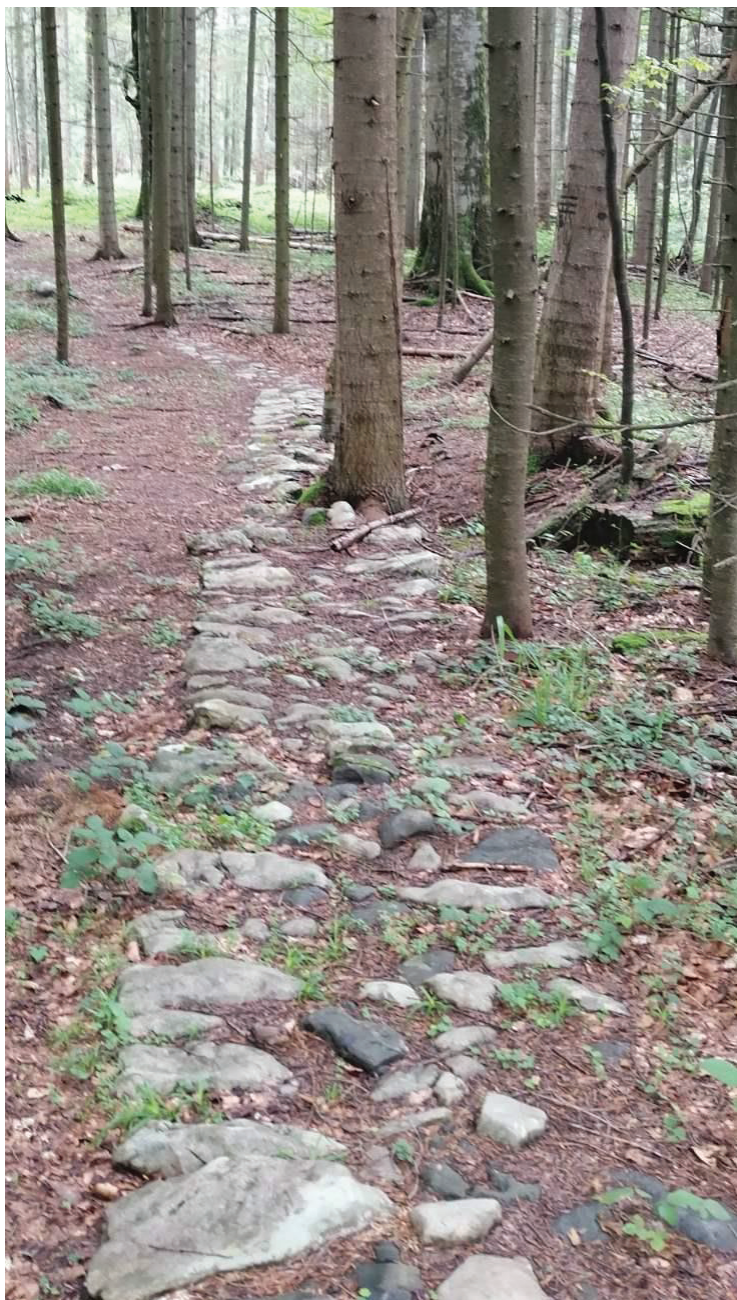
Treći lokalitet na kojem smo obavili istraživanja smješten je iznad naselja Buševo, na nadmorskoj visini od 800 m. On se nalazio na trasi puta koji je od Kladnja, preko Buševa i Vranovića vodio do Tuholja. Njegova ukupna dužina iznosi 10.584 m. Na lokalitetu Buševo je očišćeno svega 2,9 m (Sl. 5.). Širina puta iznosi 1,3 m. Kaldrma je urađena od lomljenog kamena čije su dimenzije u prosjeku od 20 do 22 cm u dužinu; od 8 do 10 cm u širinu; i od 5 do 10 cm u visinu.

Za razliku od kaldrma na Miljkovcu i Paljevcu ovaj put je urađen drugačije, bez rubnih kamenih profila. Završna putna konstrukcija je urađena od kamena koji je otprilike istih dimenzija. Praznine između kamenih ploča su, radi stabilnosti same konstrukcije puta, također popunjene zemljom.



SI. 5. Osmanski karavanski put iznad Buševa (foto: M. Imamović)

Kod osmanskih karavanskih puteva primjetne su razlike na sva tri lokaliteta kako u pogledu njihove širine tako i u pogledu njihove završne konstrukcije, u koju su ugrađeni prikladni komadi lomljenog kamena. Praznine između planski poredanog kamena su popunjene zemljom, kako bi završna konstrukcija puta bila što čvršća i stabilnija. Za razliku od rimskih, osmanski karavanski putevi su uglavnom krivudali, pa čak i na mjestima gdje se to moglo izbjeći. Generalno posmatrano, na svim putnim pravcima završna konstrukcija puta je u dobroj mjeri devastirana, a na više mjesta, u značajnoj mjeri, čak u cijelosti uništena. No i pored svega, ipak su, istina samo na rijetkim mjestima, sačuvane konture putne trase, koje nam jasno govore da je, nekad ranije, kroz te krajeve prolazio osmanski karavanski put.



**Sl. 6.** Miljkovac, osmanski karavanski put. Zatečeno stanje (foto: M. Imamović)

Baveći se problematikom putnih komunikacija, V. Klaić ističe da je pravac osmanskog karavanskog puta išao iz Sarajeva preko Olova i Kladnja u Donju Tuzlu, zatim preko Gornje Tuzle u Zvornik.<sup>36</sup> Slično njemu, major Roskiewicz također spominje put koji je vodio „od Sarajeva preko Ozrena, preko Stoborje, Konjuh-planine, do Donje Tuzle i dalje do Brčkog, i da je bio vrlo težak.“<sup>37</sup> Ako bismo prihvatili ove navode kao tačne onda je sasvim moguće da je ovaj put išao upravo preko Kladnja, Tuholja i Miljkovca u pravcu Tuzle, a odatle prema Zvorniku i Brčkom. Do izgradnje ovih puteva moglo je doći u starijem razdoblju osmanske vladavine (15. ili 16. stoljeće), dakle u vrijeme kada je Zvornik bio sjedište istoimenog sandžaka. Gledano šire, navodi Klaića i majora Roskiewicza mogu se prihvatiti kao sasvim razumni. Naime, imajući u vidu da je Tuzla bila stvarni centar Zvorničkog sandžaka, njena povezanost sa okolnim krajevima je bila neophodna. Da bi se to ostvarilo trebalo je izgraditi puteve kako bi roba blagovremeno stizala na svoja odredišta.

### Kratak ostvrt na trgovačke prilike u Zvorničkom sandžaku

Jedna od privrednih karakteristika šireg tuzlanskog područja je, između ostalog, proizvodnja soli. Godine 1477. prvi puta se spominje organizovana proizvodnja soli u Donjoj Tuzli i to pod patronatom države.<sup>38</sup> Potkraj 15. i u prvoj polovini 16. stoljeća (preciznije od 1478. do 1533. godine) tuzlanske solane su ostvarivale znatno veću proizvodnju, a samim tim i veće prihode, kako državne tako i privatne. Nakon toga došlo je do veoma izražene stagnacije u proizvodnji soli.<sup>39</sup> Osim što su se ovim mineralom opskrbljivala bliža okolna područja, kao i stočari u planinskim predjelima Majevice, Ozrena i Konjuha, 184 tone soli izvezeno je u susjedne krajeve: Višegrad, Priboj, Nova Varoš i Novi Pazar.<sup>40</sup> Dakle, i pored stagnacije u proizvodnji, ipak je i dalje tuzlanska so izvožena. Potvrde o tome pružaju nam podaci koji su sadržani u dokumentu iz 1856. godine. Međutim, po-

36 Vjekoslav Klaić, *Bosna. Podatci o zemljopisu i poviesti Bosne i Hercegovine*, Matica hrvatska, Zagreb, 1878, 134.

37 Johann Roskiewicz, *Studien über Bosnien und die Herzegovina*, 23.

38 Adem Handžić, *Tuzla i njena okolina*, 232.

39 Isto, 233-235.

40 J. Mrgić, *Severna Bosna 13-16. vek*, 398.

daci iz 1873. godine govore nam da su iz Vlaške, Moldavije, Dalmacije i sa Sicilije uvožene znatno veće količine soli, jer je ista bila značajno jeftinija.<sup>41</sup> Do ovih promjena došlo je usljed daleko zahtjevnijeg i sporijeg, a samim tim i skupljeg dobijanja tuzlanske soli.

Trgovačka aktivnost na širem tuzlanskom području je, razumljivo, obuhvatila i brojne druge artikle pored soli. Nema sumnje da je Zvornički sandžak imao važnu ulogu u trgovini unutar Bosanskog ejaleta/vilajeta. Takvu poziciju su mu omogućavali važan i povoljan strateški položaj, prirodni i geografski uslovi, kao i prilično veliki broj stanovnika u odnosu na druge sandžake Bosanskog ejaleta. Od domaćih proizvoda kojima se trgovalo u Zvorničkom sandžaku, tokom 16. stoljeća, najzastupljeniji su bili: žito, med, maslo, vosak, sir i konji. Predmet trgovine u Sarajevskom sandžaku su također bili konji, potom luk, kesten, orasi, kupus, pšenica, svježe grožđe, divlje jabuke, volovska koža, robovi, torbe i slično. Od uvoznih artikala, u oba sandžaka, prodavana je: so, sapun, suho grožđe, pirinač, smokve i maslinovo ulje. U Sarajevskom sandžaku se, pored spomenutih proizvoda, trgovalo i: susamovim uljem, kalajem, ribom, čohom, lanom, bademima, vinom, te mnogim drugim manje važnim artiklima.<sup>42</sup> Kanun-name iz 1530, 1542. i 1548. godine, u kojima stoji popis ovih trgovačkih artikala, ne sadrže nikakve podatke u vezi sa prodajom tuzlanske soli. Međutim, to ni u kom slučaju ne znači da se ona nije spominjala u nekim drugim kanun-namama. Pored ovih, predmeti trgovine bili su i razni zanatski predmeti, poput onih koje su proizvodili krznari, kovači, obučari, kalajdžije, potkivači, grnčari i drugi. Veoma važnu ulogu u trgovačkoj djelatnosti Kladnja imale su brojne domaće kiridžije, koji su redovno dovozili hranu i druge potrebštine, najčešće iz Zvornika, ali i iz nekih drugih mjesta u Sarajevo.<sup>43</sup>

Podaci iz 19. stoljeća daju nam mnogo više pojedinosti kada je riječ o uvozno-izvoznoj trgovini. Od uvoznih artikala spominju se duhan, svila, kafa, šećer, pamuk, kalaj, olovo, te razne vrste oružja, dok je u izvoznoj trgovini prvo mjesto pripadalo izvozu žitarica, potom životinja i životinjskih proizvoda, te voća,

41 A. Handžić, *Tuzla i njena okolina*, 235; Ivan Frano Jukić, *Sabrana djela*, I, 178.

42 J. Mrgić, *Severna Bosna* 13-16. vek, 344-345.

43 V. Klaić, *Bosna*, 156.

drvne građe i izrađevina od drveta.<sup>44</sup> O značaju Zvorničkog sandžaka za trgovinu u Bosanskom ejaletu, kasnije vilajetu, govori nam i broj carinskih mjesta, sajмова i bazara. Podatak iz 1867. godine govori nam da je na cijelom prostoru Bosanskog vilajeta održano 13 sajмова, od čega 10 u Zvorničkom sandžaku i to šest u Brčkom (na praznike Kralovac\* (?), sv. Ilije, sv. Franje, sv. Petra, Velike Gospe i Male Gospe), tri u Bijeljini i jedan u Tuzli.<sup>45</sup> Sljedeće 1868. godine svih deset sajмова u Bosanskom vilajetu održano je u Zvorničkom sandžaku.<sup>46</sup> I naredne 1869. godine u Zvorničkom sandžaku održano je također deset sajмова. Međutim, te godine, sajmovi su održani i u drugim sandžacima Bosanskog vilajeta: tri u Banjalučkom sandžaku (jedan u Banjoj Luci i dva u Kostajnici), tri u Travničkom sandžaku (po jedan u kazama Travnik, Jajce i Akhisar/Prusac) i dva u Livanjskom sandžaku (oba u kazi Livno).<sup>47</sup> Pored naprijed navedenih sajмова i mjesta njihovog održavanja, godine 1870, u Zvorničkom sandžaku je održano još pet sajмова i to svi u Gradačcu, na katoličke praznike sv. Antuna, sv. Petra i Velike Gospe, te pravoslavne praznike sv. Petra, Velike Gospe i Male Gospe.<sup>48</sup> Činjenica da su sajmovi uglavnom održavani na neki od kršćanskih, pretežno pravoslavnih praznika, jasno nam govori da su u trgovačkoj djelatnosti, u ovom periodu na cijelom prostoru Bosanskog vilajeta, dominantnu ulogu imali pravoslavci.<sup>49</sup>

O samoj posjeti sajмова zasad ne postoje precizni zapisi. No i pored toga, sasvim je prihvatljiva pretpostavka da su oni bili dobro posjećeni, budući da su to bile zgodne prilike kako za trgovce i njihovu međusobnu razmjenu, tako i za kupce, jer su u takvim prilikama takse bile jako male ili ih čak uopće nije ni bilo.<sup>50</sup> Opisujući sajam u Donjoj Aziziji (današnje Orašje), koji je održan 15. augusta 1867. godine, zvanične vilajetske novine donose nam kratak izvještaj u kojem stoji da je sajmu prisustvovao veliki broj trgovaca, te da je on značajno nadmašio prošlogodišnji.<sup>51</sup>

44 Z. Gölen, *Tanzîmât döneminde Bosna Hersek*, 410-411; J. Roskiéwicz, *Studien über Bosnien und die Herzegovina*, 313-315.

\* U izvoru stoji: جاولارق

45 S. V. B. 1284, 93.

46 S. V. B. 1285, 105.

47 S. V. B. 1286, 105.

48 S. V. B. 1287, 159.

49 *Narodne novine*, God. XXX, br. 212, Zagreb, 17. septembar 1864.

50 Z. Gölen, *Tanzîmât döneminde Bosna Hersek*, 266.

51 *Bosna*, br. 67, Sarajevo, 28. august - 9. septembar 1867.

U Zvorničkom sandžaku često su održavani i bazari, mada je prodaja na ovim bazarima, za razliku od sajмова, bila znatno skromnija u odnosu na druge sandžake. U tri godine od 1867. do 1869. godine u Zvorničkom sandžaku bilo je deset jednodnevnih bazara i to dva u Tuzli (petkom u Tuzli, a nedjeljom u Puračiću), jedan u Gradačcu (petkom), pet u Gračanici (petkom u Gračanici i u nahiji Modriča, ponedjeljkom u nahiji Gornja Azizija (današnji Bosanski Šamac), srijedom u nahiji Donja Azizija i utorkom u nahiji Srebrenik), jedan u Brčkom (ponedjeljkom) i jedan u Bijeljini (srijedom).<sup>52</sup> Sasvim je moguće da su se i proizvodi iz Kladnja prodavali i kupovali na ovim bazarima i sajmovima, što je logičan zaključak zbog blizine Kladnja tim mjestima.

### **Osmanski zakon o putevima (1869)**

Počev od 1862. godine, pokrenute su brojne aktivnosti koje su bile usmjerene na izgradnju kolskih puteva u Bosanskom vilajetu. Posebne zasluge za takvu politiku osmanskih vlasti pripadaju bosanskom valiji Šerif Osman-paši, koji je bio izuzetno zainteresovan za unapređenje putne infrastrukture. U toku prve tri godine Osman-pašinog upravljanja u Bosni izgrađeno je ukupno 516 milja ceste (oko 826 km).<sup>53</sup> Sudeći na osnovu ustanovljenog stanja na putevima čiji su tragovi pronađeni na lokalitetima Miljkovac, Paljevac i Buševo nisu zapaženi nikakvi radovi u smislu korigovanja ili popravljivanja istih. Polazeći od ovih činjenica nameće se zaključak da ovi osmanski karavanski putevi sigurno ne pripadaju 19. stoljeću, pogotovo ako se zna da njihova gradnja nije zakonski uređena. Tek 1869. godine donosen je zakon na osnovu kojeg su precizno definisani svi propisi u vezi sa gradnjom puteva. Iste donosimo u cijelosti:

"(Glava prva):

Tarifa i stepeni putova

Član 1.

U državi otomanskoj dijele se putovi na četiri klase, kao što će se niže razumjeti:

52 S. V. B. 1284, 91; S. V. B. 1285, 103; S. V. B. 1286, 103.

53 G. Šljivo, *BiH 1861-1869*, 2005, 224.

I. veliki drumovi, vodeći iz centrala vilajetskih u Carigrad na skele i ka željeznicama.

II. drumovi nalazeći se između vilajetskih i sandžačkih centralnih mjesta.

III. putovi vodeći iz jednoga kadiluka u drugi i, na velike drumove i skele.

IV. putovi, nahijski, koji će se graditi kao što su i oni pod III. rečeni.

## Član 2.

Širina putova opredjeljava će se po dolje označenoj tablici ne računajući oko puta prokope niti strminu, no zasebne naredbe ovoga zavise, od ministarstva građenja.

<i>širina puta</i>	<i>šose</i>		<i>krajevi</i>		<i>Svega</i>	
	<i>metr</i>	<i>s m</i>	<i>metr</i>	<i>s m</i>	<i>metr</i>	<i>s m</i>
<i>veliki putovi</i>						
<i>I k.</i>	7	0	2	0	9	0
<i>putovi II kl.</i>	5	50	1	50	7	0
<i>putovi III kl.</i>	4	50	1	0	5	50
<i>putovi IV kl.</i>	0	0	0	0	3	0

Ako se dogodi, da se mora drum na visokom mjestu graditi, pa se mora kopati više od dva metra, moći će se put na nižu klasu spustiti.

## Član 3.

Drumovi, koji se provode uz brdo, ne smiju strmiji biti nego na sto šest, no prema potrebi mjesta i teškoće u radnji može se ova naredba promijeniti i to po nalogu ministarstva za javne građevine.

## Član 4.

Debljina šosa građena od šljunka ili razbijenoga kamena, mora kod I. i II. klase putova najmanje dvadeset santimetara a kod putova III klase dvadeset santimetara. Na dnu će biti kamen krupnije, a na vrhu najveće od šest santimetara. Strane drumu gradi će se uredno, tako, da će se s krajevima počevši, na svaki metar po jedan santimetar uzvišavati.

### Član 5.

S obje strane puta kopa će se prokop na onijem mjestima, koja su ili od prirode ravna ili kopanjem uravnjena, a na mjestima, gdje stranom drum brda ide, kopaće se prokop s gornje strane, donja pak strana na opasnijem mjestima mora se ili zidom ili vrlo tvrdim stupovima utvrditi. Prokopi bi će na dnu najmanje dvadeset i pet santimetara široki a duboki najmanje pedeset santimetara, a na mjestima gdje put preko cijele stijene ide dopušta se da se ne kopaju prokopi.”<sup>54</sup>

Ovaj Zakon, dakle, rangira puteve u četiri kategorije. Njegova dobra strana je što je propisao osnovu za gradnju puteva. Gledano pak s druge strane, on ima dosta manjkavosti, nedorečenosti i nepreciznosti. Tako npr. u članu 2. nije definisana osnovna širina puta četvrte klase, niti izvedba njegovih rubnih dijelova kao ni zaštitnog putnog pojasa i s jedne i s druge strane. Samo se zbirno kaže da su ti putevi široki 3 m. Nadalje, u članu 1. stoji „IV. putovi, nahijski, koji će se graditi kao što su i oni pod III. rečeni.” Analizirajući članove Zakona, ne slaže se širina ovih puteva. Za nahijske puteve stoji da je ukupna širina 3 m, dok je za puteve treće klase osnovna širina 4 m, a ukupna 5,5 m. Dalje, u članu 4. stoji da je debljina šosa (nosivog dijela putne konstrukcije) za prve dvije klase i treću klasu puteva ista, što je nelogično pogotovo ako se ima na umu da su putevi prve dvije kategorije mnogo važniji od puta treće kategorije. Pojam šose je engleskog porijekla i on se prema engleskom pronalazaču Telfordu isključivo odnosi na materijal (lomljeni kamen i tucanik), za gradnju puteva. Međutim, u članu 4. se govori o sloju šljunka ili lomljenog kamena. Dakle, osmanski graditelji nisu primjenjivali Telfordovu tehniku gradnje puteva. Puteve su gradili na svoj način, koji je podrazumijevao korištenje dostupnog materijala: lomljeni kamen, tucanik (sitniji kamen), riječni kamen i šljunak.

Svi ovi zakonski propisi dodatno potvrđuju naprijed navedenu konstataciju u kojoj, pored ostalog, stoji da su otkriveni osmanski putevi na Miljkovcu, Paljevku i iznad Buševa, sasvim sigurno izgrađeni prije 19. stoljeća. Nažalost, u toku istraživanja nismo nigdje naišli na osmanske puteve koji bi se mogli dovesti u vezu sa navedenim zakonskim propisima, te ih time datirati na kraj 19. stoljeća.

54 *Bosna*, br. 176, Sarajevo, 13-25. oktobar 1869.

Pored puteva, starijem razdoblju osmanske uprave na području Kladnja također pripadaju pronađeni nišani na lokalitetima Šehitluk i Mladovo, koji bi se mogli datirati u 15. ili 16. stoljeće (Sl. 7. i Sl. 8.), a iz 16. stoljeća je i džamija Kuršumlija u centru Kladnja.<sup>55</sup>



**Sl. 7.** Šehitluk, osmanski nadgrobnji spomenik  
(foto: S. Kavazović)



**Sl. 8.** Mladovo, Mehin grob  
(foto: M. Imamović)

Zanimljivo je da se u dijelu Zakona o načinu građenja osmanskih puteva i činovnicima spominje konduktor u službi države, koji je bio zadužen za mjerenje građevina.<sup>56</sup> Ovaj pojam Osmanlije su vjerovatno preuzeli od Rimljana. Međutim, u rimsko doba konduktor je bio veliki zakupnik rudnika, poput poznatog *Quintusa Septueiusa Clemensa*.<sup>57</sup>

Osmanska država nije se uvijek pridržavala donesnih zakona o gradnji puteva, pa ne iznenađuje nedosljednost u arhitekturi kod istih. Ali njihova važnost ogleda se u činjenici da su povezali ne samo današnja naselja na području Kladnja, nego i mnogo šire izvan okvira ovog područja. Sasvim je sigurno da su Osmanlije, pored puteva koje su sami izgradili, koristili i zatečene rimske ces-

55 Izgrađena je 1544/1545. ([http://old.kons.gov.ba/main.php?id\\_struct=6&lang=1&action=view&id=2536](http://old.kons.gov.ba/main.php?id_struct=6&lang=1&action=view&id=2536))

56 *Bosna*, 1869, br. 179. (Opće uputstvo o načinu građenja putova i prelaza u carstvu otomanskom. Odjel I. O činovnicima tehničkim i o građevinama)

57 CIL III 4809.

te: Stara Karaula - Dobra voda - Kladanj; Kladanj - Plahovići - Metaljka (Pauč) - Pekara (Muška voda). Na području Buševa, pored trase puta, pronašli smo tri potkovice osmanskog porijekla (vidjeti katalog).<sup>58</sup>

## Zaključak

Nakon osvajanja Kraljevine Bosne, a potom i uspostavljanja osmanske vlasti ukazala se potreba za izgradnjom putne infrastrukture, a radi povezivanja naseljenih mjesta kako u bližem tako i daljem okruženju. Istina, Osmanlije su u prvim decenijama i stoljećima svoje vladavine vjerovatno koristile zatečene, uglavnom, rimske puteve. Međutim, kako je Osmansko carstvo vremenom učvrstilo svoju vlast na ovim prostorima uslijedile su aktivnosti koje su bile usmjerene na podizanje puteva. S tim u vezi Osmanlije su izgradile prilično gustu mrežu puteva, te na taj način povezale Kladanj sa Zvornikom, Olovom, Sarajevom i Tuzlom. Izgradnjom puteva omogućen je brži transport ljudi, vojske i raznih vrsta roba koje su bile predmet trgovine.

U toku istraživanja osmanskih puteva načelno je ustanovljeno više putnih pravaca. Međutim u fokusu naših istraživanja bila su svega tri pravca: prvi Kladanj-Tuholj-lokalitet Miljkovac; drugi Kladanj-Paljevac-Brateljevići; i treći Kladanj-Buševo-Vranovići-Tuholj (Skica 1).

Otkriveni osmanski karavanski putevi na planini Konjuh (područje općine Kladanj) sasvim sigurno pripadaju starijem razdoblju osmanske vladavine. Put, čiji su tragovi pronađeni na Miljkovcu je vjerovatno i najstariji. Moguće je da je on izgrađen još u 15. ili 16. stoljeću, dakle, neposredno nakon što su Osmanlije zagospodarile bosanskim prostorom. Sudeći na osnovu tehnike gradnje i samog izgleda završnog dijela putne konstrukcije, putevi koji su otkriveni na području Paljevca i iznad naselja Buševa su sigurno mlađeg datuma u odnosu na put na Miljkovcu. Usporedbom otkrivenih osmanskih puteva sa zapažanjima putopisaca iz 19. stoljeća očito je da putevi na Konjuhu, po svojoj arhitekturi, nisu ni po čemu odudarali od puteva u drugim dijelovima Bosanskog ejaleta/vilajeta.

Istraživanja osmanskih karavanskih puteva na planini Konjuh nisu završena. Ona će, u svakom slučaju, biti nastavljena kako bi se dobila cjelovita slika

58 Za pomoć oko crteža zahvaljujemo se kolegici arheologinji doc. dr. Ivani Pandžić.

o njihovom pružanju i doprinosu ekonomskom i svakom drugom razvoju Kladanja, kao i njegove bliže i dalje okoline. Imajući na umu vrijednost ovih otkrića bilo bi vrlo korisno da se ista institucionalno zaštite, a time i sačuvaju od daljeg uništavanja. Također bi bilo veoma poželjno uraditi prilazne puteve kako bi se ova otkrića stavila na listu turističke ponude, a samim tim i u funkciju razvoja turizma.

## **OTTOMAN TRADE ROUTES AT THE KONJUH MOUNTAIN (KLADANJ)**

### **Summary**

After conquering the Kingdom of Bosnia and establishing its rule, the Ottoman administration sought to improve the road infrastructure in order to better connect the surrounding places. In the first decades and perhaps a century or two, the Ottoman administration has been using the older roads, built mainly by the Romans. However, as the time passed and as the Ottoman rule became stronger, there came the activities of building the new roads or improving the existing ones. The Ottoman administration has built a decent road network, connecting Kladanj with Zvornik, Olovo, Sarajevo and Tuzla. By building these roads the transport of people, army and goods became faster.

During the archaeological research in the locations we have found different road directions. However, our focus was on three of them: Kladanj-Tuholj-Miljkovac, then Kladanj-Paljevac-Brateljevići and Kladanj-Buševo-Vranovići-Tuholj (Sketch 1).

The discovered roads at the Konjuh Mountain (Municipality of Kladanj) belong to the earlier stages of the Ottoman rule in Bosnia. Perhaps the oldest one was the road discovered at Miljkovac. It is possible that it was built in the 15th or 16th century, soon after the conquest. Taking the building techniques and the found condition of parts of the roads at Paljevac and Buševo, it seems they are younger. Comparing the discovered roads with travelogues from the 19th century, it is obvious that the Konjuh Mountain roads were no different by its architecture from the rest of the Ottoman roads in Bosnia.

Research of the Ottoman trade roads at the Konjuh Mountain is not done. Rather, there will be more in order to get a clearer picture of them and their usage and contribution to the economical development of Kladanj and surrounding areas. Taking into consideration the value of these discoveries, it would be useful to institutionally protect them and therefore preserve them from further destruction. Also it would be useful to build the approaching trails in order to put the roads on a map of tourist attractions and therefore contribute to the development of tourism.

## BIBLIOGRAFIJA

### Objavljeni izvori:

- *Salname Vilayet-i Bosna 1283.*
- *Salname Vilayet-i Bosna 1284.*
- *Salname Vilayet-i Bosna 1285.*
- *Salname Vilayet-i Bosna 1286.*
- *Salname Vilayet-i Bosna 1287.*
- *Salname Vilayet-i Bosna 1288.*
- *Salname Vilayet-i Bosna 1290.*
- *Salname Vilayet-i Bosna 1291.*
- *Salname Vilayet-i Bosna 1292.*
- *Salname Vilayet-i Bosna 1293.*
- *Salname Vilayet-i Bosna 1294.*
- *Salname Vilayet-i Bosna 1295.*

### Listovi:

- *Bosna*, br. 59, Sarajevo, 3-15. juli 1867.
- *Bosna*, br. 67, Sarajevo, 28. august – 9. septembar 1867.
- *Bosna*, br. 176, Sarajevo, 13-25. oktobar 1869.
- *Bosna*, br. 179, Sarajevo, 3-15. novembar 1869.
- *Narodne novine*, God. XXX, br. 212, Zagreb, 17. septembar 1864.

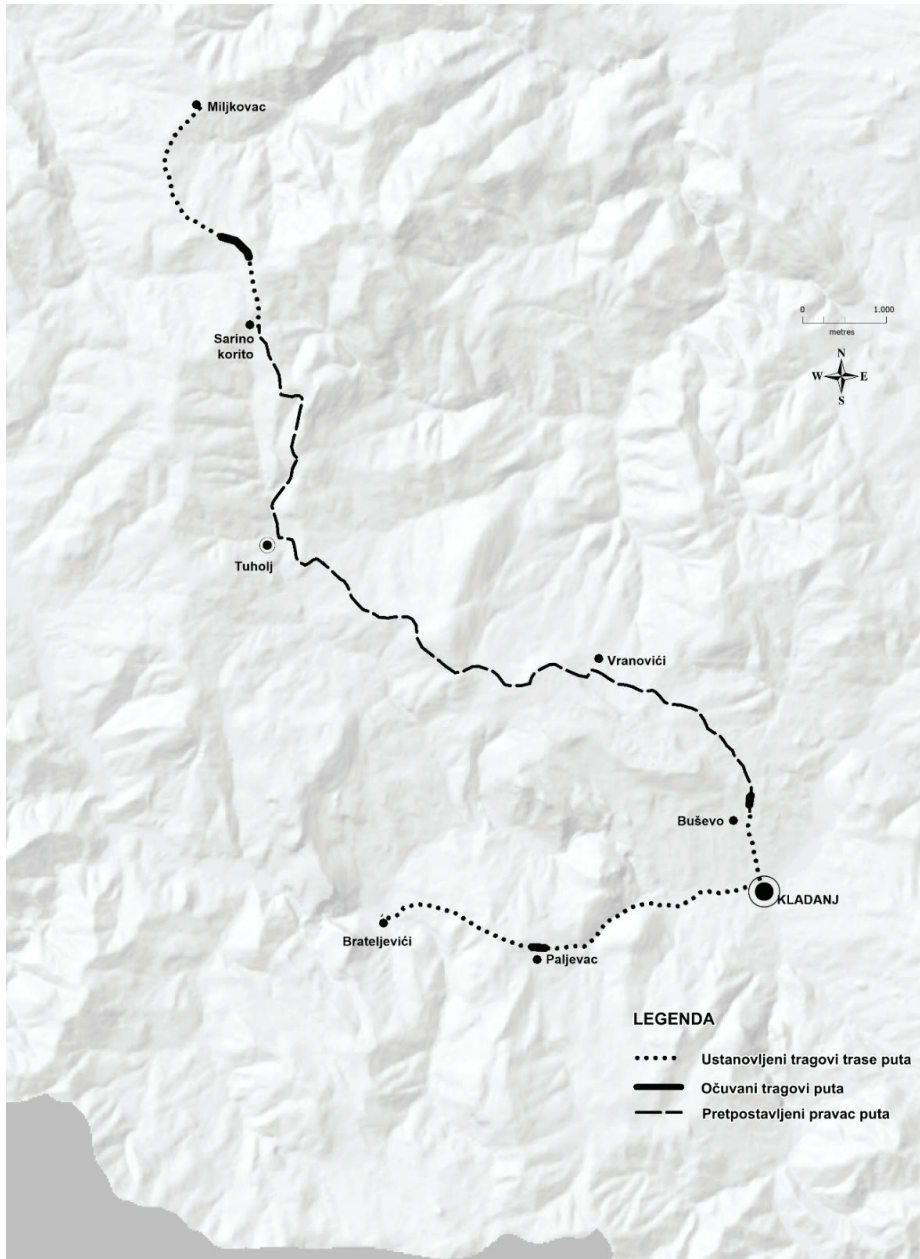
## Literatura:

- Aličić, Ahmed, Uredba o organizaciji vilajeta 1867. godine, *Prilozi za orijentalnu filologiju*, br. 12-13, Sarajevo 1962.
- Aličić, Ahmed, *Sumarni popis Sandžaka Bosna iz 1468/69. godine*, Islamski kulturni centar Mostar, Mostar 2008.
- Aličić, Ahmed, *Uređenje Bosanskog ejaleta od 1789. do 1878. godine*, Orijentalni institut u Sarajevu, Sarajevo 1983.
- Anđelić, Pavo, Turski put od Ivan-planine do Porima, *Naše starine IV*, Sarajevo 1957.
- Dinić, Mihailo, *Za istoriju rudarstva I*, Srpska akademija nauka, Beograd 1955.
- Filipović, Milenko S., Šomet de Fose i njegovo putovanje u Bosni 1807. i 1808. godine, *Glasnik Zemaljskog muzeja, Etnologija*, sv. XXVI, Sarajevo 1971.
- Gölen, Zafer, *Tanzîmât döneminde Bosna Hersek: Siyasî, İdarî, Sosyal ve Ekonomik Durum*, Türk Tarih Kurumu Basımevi, Ankara 2010.
- Handžić, Adem, *Opširni popis Bosanskog sandžaka iz 1604. godine*, Sv. I/1, Sarajevo 2000.
- Handžić, Adem, *Tuzla i njena okolina*, Svjetlost, Sarajevo 1975.
- Imamović, Mersiha, *Dnevnik rekognosciranja 2020*.
- Trifković, Risto (ur.), *Sabrana djela Ivana Franje Jukića - Knjiga I*, Svjetlost, Sarajevo 1973.
- Kılınçoğlu, Deniz T., *Economics and capitalism in the Ottoman Empire*, Routledge Taylor & Francis Group, London-New York 2015.
- Klaić, Vjekoslav, *Bosna. Podatci o zemljopisu i povijesti Bosne i Hercegovine*, Matica hrvatska, Zagreb 1878.
- Kupusović, Amina, *Opširni popis Bosanskog sandžaka iz 1604. godine*, Sv. III, Sarajevo 2000.
- Mrgić, Jelena, *Severna Bosna 13-16. vek*, Istorijski institut SANU, Beograd 2008.
- Roskiewicz, Johann, *Studien über Bosnien und die Herzegovina*, Leipzig und Wien: F. A. Brockhau 1868.

- Šabanović, Hazim, *Bosanski pašaluk - postanak i upravna podjela*, Svjetlost, Sarajevo 1982.
- Šljivo, Galib, *Bosna i Hercegovine 1861-1869*, Tešanj 2005.
- Vego, Marko, *Postanak srednjovjekovne Bosanske države*, Svjetlost, Sarajevo 1982.

### **Web-reference:**

- [http://old.kons.gov.ba/main.php?id\\_struct=6&lang=1&action=view&id=2536](http://old.kons.gov.ba/main.php?id_struct=6&lang=1&action=view&id=2536)



**Skica 1.** Kartografsko-informatička obrada: M. Imamović,  
B. Omerčević, A. Imamović i E. Imamović.

## Katalog

### 1. Potkovicica (T I: 1)

Mjesto nalaza: Buševo kod Kladnja

Pločasta potkovicica srednje debljine, okruglo-ovalnog oblika, sa tri sačuvana klina na desnom kraku. Lijevi krak neznatno prelazi preko desnog, a krakovi su savijeni prema nosilnoj površini tako da u tom dijelu, na prizemnoj površini, potkovicica ima blagi izbočeni oblik. Krakovi se spajaju tvoreći nepravilni krug u sredini. Nokatni dio je tanji i malo oštećen. Lijevi krak ima četiri rupice raspoređene u prvoj i drugoj trećini potkovicice, dok su na desnom kraku klinovi više smješteni ka nokatnom dijelu, pri čemu su dva savijena, a treći uspravan, te rupica koja posebno ukazuje na neravnomjernost u odnosu na lijevi krak. Promjer rupica iznosi cca 6 mm. Zadebljanje je primjetno na rubovima krakova, u dijelu gdje su rupice i klinovi, posebno na lijevom kraku.

Dimenzije: Dužina 11,8 cm x širina 10,9 cm

Datacija: 18-19. st.

### 2. Potkovicica (T II: 2)

Mjesto nalaza: Buševo kod Kladnja

Pločasta potkovicica koja oblikom i debljinom odgovara potkovicici br. 1. Lijevi krak prelazi preko desnog, a krakovi su savijeni prema nosilnoj površini tako da u tom dijelu, na prizemnoj površini, potkovicica ima blagi izbočeni oblik. Krakovi se spajaju tvoreći okrugli prostor u sredini. Potkovicica je poprilično očuvana, sa po četiri rupice ravnomjerno raspoređene na krakovima. Njihov promjer iznosi cca 5 mm. Zadebljanje je primjetno na rubovima krakova.

Dimenzije: Dužina 11 cm X širina 9,9 cm

Datacija: 18-19. st.

### 3. Potkovicica (T III: 3)

Mjesto nalaza: Buševo kod Kladnja

Pločasta potkovicica je ujedno i najmasivnija od svih pronađenih u Buševu, a oblikom ne odudara od potkovicica br. 1. i 2. Lijevi krak prelazi preko desnog, a krakovi su savijeni prema nosilnoj površini pa u tom dijelu, na prizemnoj površi-

ni, potkovica ima blagi izbočeni oblik. Krakovi se spajaju tvoreći nepravilni ovalni oblik u sredini. Na lijevom kraku vidljive su tri okrugle rupice te jedan klin, čiji trup je djelimično izvučen. Na desnom kraku vidljiva je jedna rupica i tri klina, od kojih su dva (kapice) priljubljena za ploču, a jedan djelimično izvučen. Promjer rupica je cca 6 mm. Kao i kod prethodnih potkovica, zadebljanje je prisutno na rubovima krakova, više ka nokatnom dijelu na lijevom kraku.

Dimenzije: Dužina 12,2 cm x širina 10,6 cm

Datacija: 18-19. st.

**Tabla I**

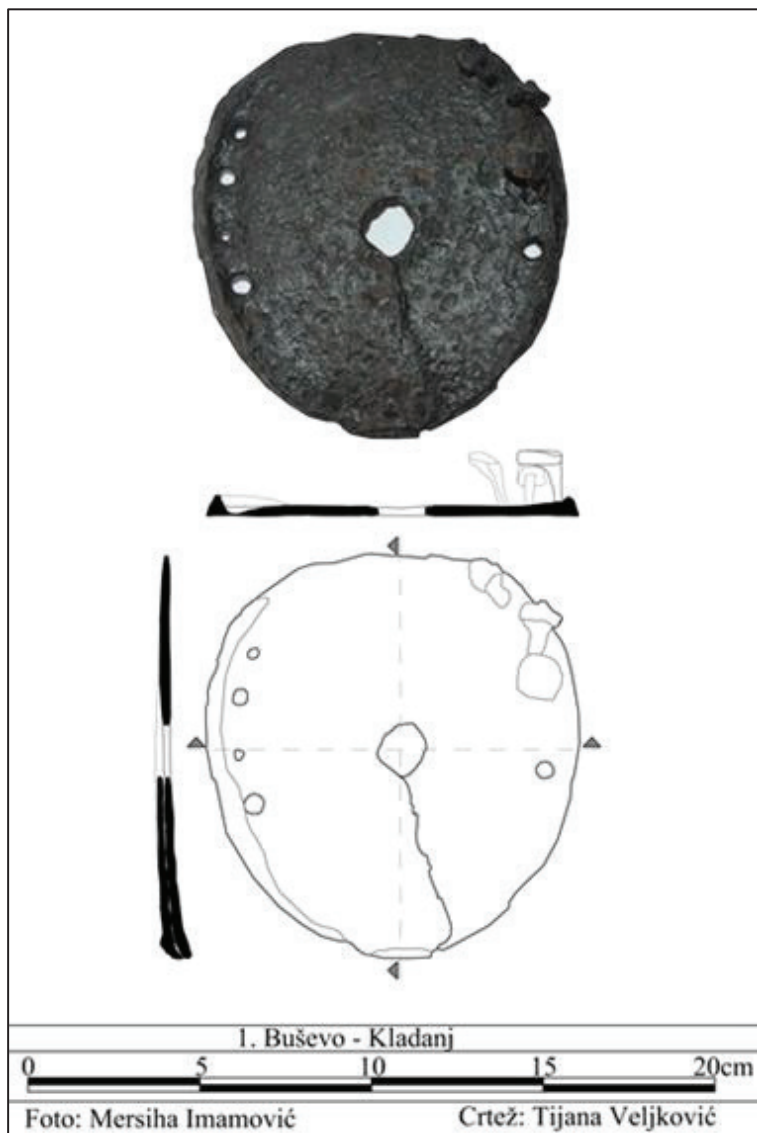


Tabla II

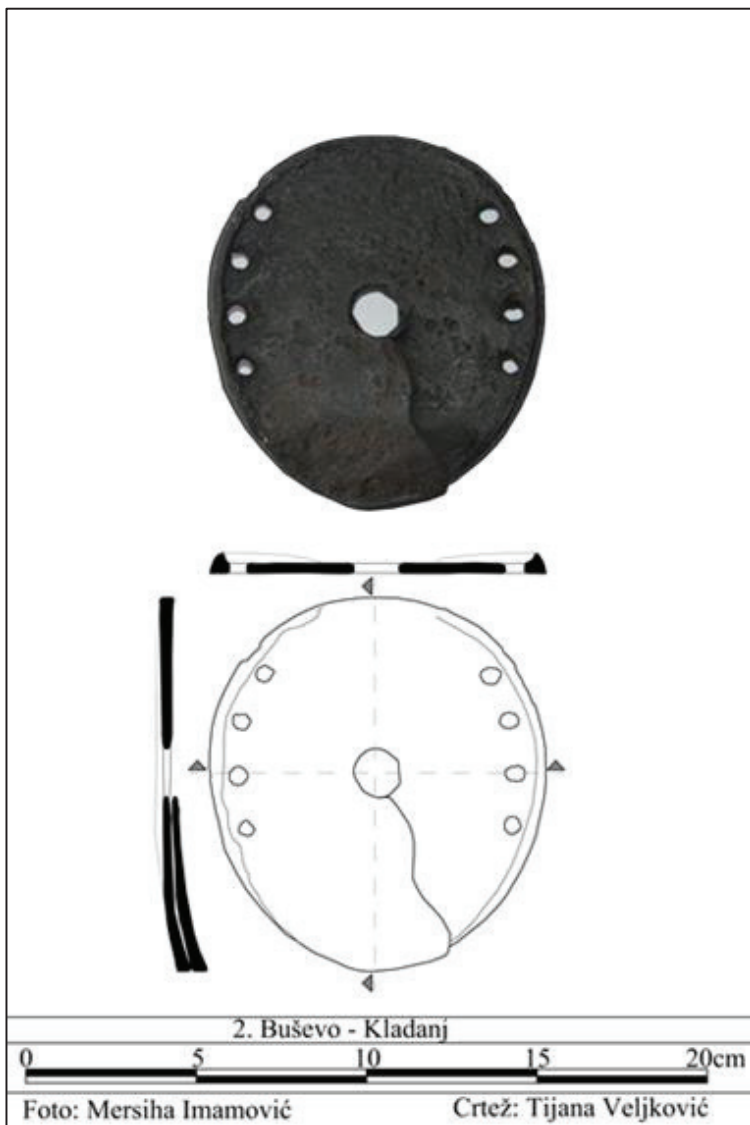
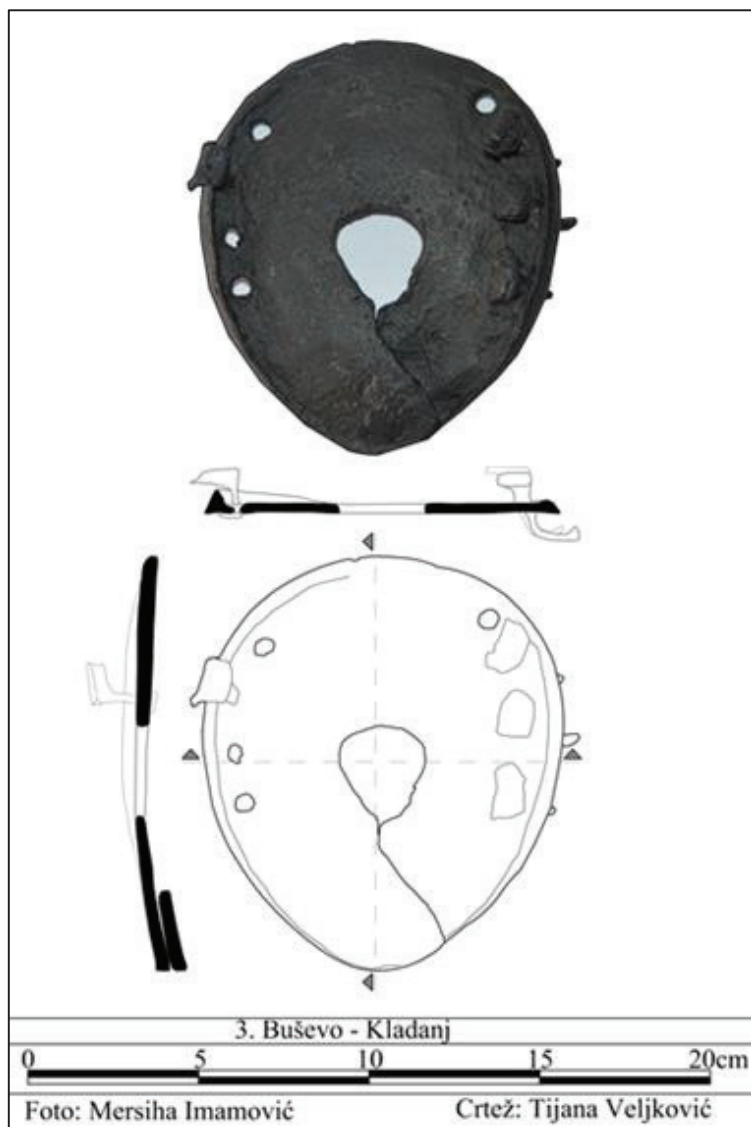


Tabla III





SI. 9. Miljkovac, istraživački tim: E. Imamović, B. Omerčević i M. Imamović



SI. 10. Paljevac: A. Parlić, N. Bikić i A. Ahmetović