



Комисија за очување националних споменика, на основу члана V став 4 Анекса 8 Општег оквирног споразума за мир у Босни и Херцеговини и члана 39 став 1 Пословника о раду Комисије за очување националних споменика, на сједници одржаној од 30. августа до 5. септембра 2004. године донијела је

ОДЛУКУ

I

Историјски споменик – **Козија ћуприја у Сарајеву** се проглашава националним спомеником Босне и Херцеговине (у даљњем тексту: национални споменик).

Национални споменик се налази на к.ч. бр. 395, 396, 397, 398, 399, 400, 903, 943 и 944 (нови премјер), к.о. Васин Хан, што одговара дијелу к.ч. број 2080/2 (стари премјер), к.о. Хреша, Општина Стари град - Сарајево, Федерација Босне и Херцеговине, Босна и Херцеговина.

На национални споменик се примјењују мјере заштите утврђене Законом о спровођењу одлука Комисије за заштиту националних споменика успостављене сходно Анексу 8 Општег оквирног споразума за мир у Босни и Херцеговини (“Службене новине Федерације БиХ” бр. 2/02, 27/02 и 6/04).

II

Влада Федерације Босне и Херцеговине (у даљњем тексту: Влада Федерације) дужна је да обезбиједи правне, научне, техничке, административне и финансијске мјере за заштиту, конзервацију и презентацију националног споменика.

Комисија за очување националних споменика (у даљњем тексту: Комисија) ће утврдити техничке услове и обезбиједити финансијска средства за израду и постављање информационе табле са основним подацима о споменику и одлуци о проглашењу добра националним спомеником.

III

С циљем трајне заштите објекта на простору који је дефинисан у тачки I став 2 ове одлуке, утврђују се сљедеће мјере заштите:

- дозвољени су искључиво конзерваторско-рестаураторски радови, укључујући и оне чији је циљ презентација споменика, уз одобрење федералног министарства надлежног за просторно уређење и уз стручни надзор надлежне службе заштите наслеђа на нивоу Федерације Босне и Херцеговине;

- забрана саобраћаја свих моторних возила преко моста;
- забрана експлоатације природних богатстава;
- забрана обављања свих дјелатности (аеро-загађење, бука, вибрације) које могу да проузрокују негативне ефекте на заштићену цјелину;
- забрана одлагања отпада.

IV

Стављају се ван снаге сви спроведбени и развојни просторно-плански списи који су у супротности са одредбама ове одлуке.

V

Свако а посебно надлежни органи Федерације Босне и Херцеговине, кантона, градске и општинске службе суздржаће се од предузимања било каквих радњи које могу да оштете национални споменик или доведу у питање његову заштиту.

VI

Ова одлука доставиће се Влади Федерације, федералном министарству надлежном за просторно уређење, надлежној служби заштите наслеђа на нивоу Федерације Босне и Херцеговине, општинском органу управе надлежном за послове урбанизма и катастра ради спровођења мјера утврђених у тач. II - V ове одлуке и надлежном општинском суду ради уписа у земљишне књиге.

VII

Саставни дио ове одлуке је образложење са пратећом документацијом које је доступно на увид заинтересованим лицима у просторијама и на веб-страници Комисије (<http://www.aneks8komisija.com.ba>).

VIII

Сходно члану V став 4 Анекса 8 Општег оквирног споразума за мир у Босни и Херцеговини, одлуке Комисије су коначне.

IX

Даном доношења ове одлуке са Привремене листе националних споменика Босне и Херцеговине («Службени гласник БиХ» број 33/02, «Службени гласник Републике Српске» број 79/02, «Службене новине Федерације БиХ» број 59/02 и «Службени гласник Брчко Дистрикта БиХ» број 4/03) се брише национални споменик уписан под редним бројем 527.

X

Ова одлука ступа на снагу даном доношења и објавиће се у «Службеном гласнику БиХ».

Ову одлуку Комисија је донијела у сљедећем саставу: Зеупер Аhunbay, Амра Хаџимухамедовић, Дубравко Ловреновић, Љиљана Шево и Тина Вик.

Предсједавајући Комисије

Дубравко Ловреновић

Број: 07.2-02-218/04-2
1. септембар 2004. године
Сарајево

Образложење

I – УВОД

На основу Закона о спровођењу одлука Комисије за очување националних споменика, успостављене сходно Анексу 8 Општег оквирног споразума за мир у Босни и Херцеговини, члан 2 став 1, “национални споменик” је добро које је Комисија за очување националних споменика прогласила националним спомеником у складу са чл. V и VI Анекса 8 Општег оквирног споразума за мир у Босни и Херцеговини, као и добра уписана на Привремену листу националних споменика Босне и Херцеговине («Службени гласник БиХ» број 33/02) све док Комисија не донесе коначну одлуку о њиховом статусу, а за шта не постоји временско ограничење, и без обзира на то да ли је за наведено добро поднесен захтјев.

Комисија за очување националних споменика је донијела одлуку о стављању **моста Козија Ћуприја у Сарајеву** на Привремену листу националних споменика под редним бројем 527.

У складу са одредбама Закона, а на основу члана V Анекса 8 и члана 35 Пословника о раду Комисије за очување националних споменика, Комисија је приступила спровођењу поступка за доношење коначне одлуке о проглашењу добра националним спомеником.

II – ПРЕТХОДНИ ПОСТУПАК

У поступку који је претходио доношењу коначне одлуке о проглашењу извршен је увид у:

- податке о садашњем стању и намјени добра, укључујући опис и фотографије, податке о оштећењима током рата, податке о интервенцијама на рестаурацији или другој врсти радова на добру итд.,
- документацију о локацији имовине и садашњем сопственику и кориснику добра (Општина Стари град - Сарајево: копија катастарског плана, земљишнокњижни извод),
- историјску и архитектонску или другу документарну грађу о добру која је дата у попису коришћења документације у оквиру ове одлуке.

На основу увида у прикупљену документацију и стање добра је утврђено слjedeће:

1. Подаци о добру

Локација

Историјски споменик Козија Ћуприја се налази око 3 километра источно од Сарајева, узводно уз ријеку Миљацку, на траси старог караванског пута који је водио из Сарајева према Цариграду (Стамболу), тзв. цариградског друма или

стамболске џаде. Ова саобраћајница је почињала на мјесту Шехер-Њехајине Њуприје, ишла лијевом обалом ријеке Миљацке преко Алифаковца и преко Козије Њуприје прелазила на десну обалу ријеке. Она је преко Сарајева, Праче и Горажда повезивала цијелу Босну са Санџаком, Србијом, Македонијом, Стамболом и цијелим Истоком. Од XV до XIX вијека је била основна саобраћајна артерија.

Национални споменик се налази на локацији која обухвата к.ч. бр. 395, 396, 397, 398, 399, 400, 903, 943, 944 (нови премјер), к.о. Васин Хан, што одговара к.ч. дио 2080/2 (стари премјер), к.о. Хреша, Општина Стари град-Сарајево, Федерација Босне и Херцеговине, Босна и Херцеговина.

Историјски подаци

Према свом географском положају и природним условима, долина Миљацке од најстаријих времена представља основу кретања ширег региона, захваљујући чињеници да је њеним водотоком и водотоком ријеке Праче остварена најкраћа комуникација између Истока и Запада. Ту везу су установила нека илирска племена (Десидијати) која су насељавала ово подручје пред сам крај бронзаног доба, а то су свакако урадили Римљани успостављањем система фреквентних саобраћајница које су повезивале тадашњу Нарону (Метковић) са Подрињем и Подунављем. Касније, у средњем вијеку, овуда пролази траса историјског босанског друма, тзв. Босанске џаде, који из средње Европе пролази кроз Хрватску, Босну и Србију све до Цариграда, условљавајући да тадашња Врхбосна постане центар домаће и стране (у овом случају дубровачке) трговине. Овај пут је на овом подручју имао два крака – први на десној обали ријеке Миљацке, који је преко Козије Њуприје, Праче, Горажда и Новог Пазара остваривао везу са Портом, и други који је из Сарајева преко Вратника и Мокрог излазио на Дрину код Вишеграда, одакле је, такође, водио према Цариграду.

Од половине XV вијека, након продора Османлија, Сарајево се нагло развија и постаје један од важнијих градова овог дијела Оттоманске империје. Због повећаног значаја цариградског друма, убрзано се гради велики број мостова. Нигдје на краћем потезу није настало више пресјечница водених токова него у Сарајеву. У османско доба је изграђено укупно 13 мостова, од тога је пет било изграђено од камена (*Челић, Муџезиновић, стр. 85, 86*).

Мало је историјских података који су повезани са настанком моста Козија Њуприја. Један индиректан податак о мосту може да се пронађе у путопису Катарина Зена из 1550. године, који је из Сарајева ишао на исток уз ријеку Миљацку и преко брда на њеној обали дошао до Пала. Иако не даје конкретне податке о мосту, из његових записа може да се изведе закључак да су на овом путу постојали изграђени прелази преко ријеке, мада се не наводи какви. Чињеница је, међутим, да је већ у то вријеме овај пут био врло значајан и да је повезивао двије тврђаве – сарајевску и на Ходидједу.

У народу је, као и за све остале објекте градитељског наслеђа Босне и Херцеговине, остало много предања о времену настанка моста и о значењу његовог имена¹.

¹ Прва легенда градњу моста приписује сиромашу Мехи, који је као дјечак остао без родитеља и о коме су бригу преузеле комшије. Док је похађао мектеб, чуо је приче о Стамболу и његовом сјају. У то вријеме он је чувао козе код Миљацке и примијетио је да једна од коза копка у мјесту. На том мјесту он је пронашао неколико Њупова злата. Након тога је отишао у Стамбол, завршио школе и постао паша. Као успомену на то мјесто и на догађај који му се десио на том мјесту он

Према податку из 1682. године, Алија Бејтић повезује вријеме настанка и име моста са насељем Јарчедоли. Он насеље датира у XVII вијек и поријекло његовог имена веже уз именицу јарац или јарчеви, које су становници тога села сигурно гајили. Испод овога села на Миљацки се налази Козија ћуприја, па је занимљиво да је по истој животињи настало име како села, тако и моста². Једно од предања говори да су мост подигли Римљани (*Челић, Муџезиновић, стр. 87*)³. Међутим, као одговор на ову тврдњу може да се цитира Robert Michel, који каже да су такве оцјене површне и да су их, углавном, износили обични путници не хтијући овако монументалне грађевине приписати Османлијама (*Челић, Муџезиновић, стр. 87*).

Постоје и тврдње да је Козију ћуприју саградио Мехмед-паша Соколовић. Свакако да ова тврдња не би била нарочито увјерљива да један други индиректни доказ не упућује и на ту могућност. То је текст натписа у камену са објекта (киоска) који се налазио у непосредној близини моста, а који је саграђен, вјероватно, у вријеме довршавања самог моста, као надомјестак софи која се обично појављује на централном стубу мостова са више лукова (вишеградски мост). Текст натписа даје годину постављања 1577-78, тј. исто вријеме када је постављен и млађи натпис на вишеградској ћуприји. Препис натписа је остао сачуван код Кадифа (*Зборник II, 298*):

"Сагради се овај дивни киоск,

Ко га види мисли да је часни рај.

Један дервиш му изрече кроностих:

Састајалиште заљубљених, красно мјесто.

Година 985. Х. (1577/78)

За овај натпис Кадиф каже да је преписан из једног рукописа у Земаљском музеју. Х. Крешевљаковић тврди да је натпис дјело Селам-заде Сараја.

Сигурни историјски подаци који говоре о Козијој ћуприји датирају, углавном, из XVIII и XIX вијека и претежно се односе на оправке изведене на мосту или на одређене радове који су вршени у околини моста. Мула Мустафа Башескија године 1771. билежи да је из задужбине хаџи-Османа Хаџибекташевића саграђен камени зид који је водио од Козије ћуприје све до Алифаковца. Ово је, колико је до сада познато, најстарији писани помен о Козијој ћуприји иако се директно не односи на сам мост.

Први податак о оправци моста се налази у такситу (разрез пореза за везирски двор) који је расписан за села сарајевског кадилука за вријеме босанског везира Хусамудин-паше од 1. ребиул-ахира 1209. Х. (26. Х 1794) године. Занимљиво је да се свега четири године касније покрај Козије ћуприје

је изградио мост и дао му име Козија ћуприја. Друга легенда је о двојци браће која су, такође, пронашла благо у једној од пећина покрај Миљацке. Од тог блага један је подигао мост, а други џамију у Бистрику (Кечеџи Синанова џамија).

² Претпоставља се да се уз цариградски друм у близини Козије ћуприје налазио трг на коме се продавала стока; такав сеоски трг у турским документима се обично назива "Коу pazari". Ако се поред таквог трга налазио мост, доста је логично да се мост назове Коу кургу, а ако су козари из Јарчедола преко тог моста на пазар доводили своје козе, то је могуће да Коу пазари кургу постане у народном језику Козија ћуприја, да би се то "Козија" касније почело да преводи са Кеси кургу. У том моменту могла је да настане легенда, која је помијешала оснивача моста, легендарног Меху, са Кекеки Синаном, односно Јусуфом.

³ Тако М. Станојевић у дјелу «Кроз Босну и Херцеговину» каже: «На Миљацки, на води студеној, има неколико мостова, од којих је најстарији онај што се зове Козија ћуприја, за који причају да су га Римљани зидали, а козе прелазиле» (М. Станојевић, стр. 106).

подигао привремени дрвени мост. Гдје је тај мост тачно стајао, нема прецизних података, нити неких трагова на терену. Но подаци о градњи овог дрвеног моста се налазе у сицилу, гдје је 6. зилкаде 1213. Х. (11. IV 1799) уписано шта је потребно за његову градњу. Није познато када је овај мост уклоњен, али је јасно да је он настао услед потребе да се саобраћај нормално одвија и у вријеме док су извођени радови на, вјероватно, веома оштећеној Козијој ћуприји. Радови на каменом мосту су текли паралелно. Године 1214. Х. (1799) је био обновљен свод на Козијој ћуприји. Но догодило се да је тај обновљени дио моста, вјероватно при скидању скеле, изненада попустио.

Други докуменат од 1. реџеба 1254. Х. (20. IX 1838) говори о оправци пута за Козију ћуприју и разрушеног зида гробља на Алифаковцу и представља списак издатака који су исплаћени из трећине иметка умрлог хаџи Мустафа-аге Бегића из Кучук-Катибове махале (Млини), који је он опоруком одредио за ту сврху.

Посљедњи податак о оправци моста за вријеме турске управе долази из 1866. године. Извјештај о томе је донио тадашњи сарајевски лист "Босна"⁴. Та оправка је завршена приликом извођења трасе новог пута од Сарајева према Палама. На десној обали додат је надзидак на чеоне зидове и тако је нивелета моста подигнута да би се ускладили прилази моста са новопросјеченим друмом. Радови су извођени од 1880. до 1888. године.

Осим што је била мост, Козија ћуприја је била намијењена за испраћај и дочек босанских везира и хаџија. Најстарији спис који описује један овакав догађај се налази у Башескијиној Кроници из 1799. године⁵. У непосредној близини моста се налазила тзв. Хаџијска раван, која је по овим скуповима и добила име. Према причању старих Сарајлија, ова раван се налазила на десној обали ријеке Миљацке⁶. У самом граду се налазило више оваквих локалитета, а исти обичај и исте топониме налазимо и по цијелој Босни и Херцеговини (попут заравни уз стару џамију у Бужиму). За потребе великог броја људи уз мост је био подигнут један мањи објекат, који неки аутори називају киоском, који је касније порушен и на чијем мјесту је у аустроугарско доба била подигнута кафана. Даље податке о испраћају, односно дочеку босанских намјесника, односно хаџија саопштио је стари Јово Хаџи Н. Бесаровић у чланку "Из прошлости сарајевске и босанске", гдје је до најситнијих детаља описао церемонијал дочека и испраћаја у коме су учествовали сарајевски еснафи и остало грађанство. Посљедњи царски везир који је овдје дочекан је био Хафиз-паша, и то пред сам крај османске владавине (*Хаџијахић, 1935-36, стр. 17*).

2. Опис добра

Мостови бољег квалитета и веће трајности су подизани на свим важнијим трговачким путевима којима се одвијао саобраћај онога доба и који су имали шири значај. У прво вријеме су се подизали, углавном, дрвени (мост на Прачи), а у XVI вијеку већ постоји одређен број објеката који су изграђени од камена.

⁴ Поменути текст гласи: "На тзв. Козијој ћуприји, пола сахата хода од Сарајева, преко ријеке Миљацке било се нешто покварило, чега ради је била потребна оправка."

⁵ У поменутој Кроници је написано:»Године 1193Х (1779.) именован је први пута босанским валијом Мехмед паша Нишанџија и клањао је бајрам у Новом Пазару, те је стигао у Сарајево у уторак. Гледао сам На Козијој ћуприји гдје скочи 40 људи у воду...»

⁶ М. Муџезиновић у чланку «Турски натписи у Сарајеву» наводи податак да је објекат – киоск са натписом стајао на равни Abu Nayat. Према подацима који су дати у Кроници Мухамеда Енвери еф. Кадића (свеска II, стр. 289), констатовано је да је Abu Nayat мјесто које је служило све до 1295. Х. (1878) године за испраћај хаџија.

Традиција изградње дрвених мостова се упркос томе и даље одржала на овим просторима како због једноставнијег начина изградње, тако и због ниже цијене коштања⁷.

Камен као грађевински материјал, према својој битној карактеристици и обликовним могућностима, предодређен је за стереотомску форму. Основна стереотомска форма која је у свим мостоградњама свијета постала заједничка карактеристика јесте свод – један свод положен између двије обале или низ сводова који у одређеном ритму повезују обале ријека⁸.

Приликом изградње мостова конфигурација терена и ширина ријеке у знатној мјери утичу на избор локације на којој ће се подићи мост и има врло важну улогу за одређивање његовог облика. Шире ријеке, које су на одређени начин биле пловне, у почетку су добијале скеле за прелаз (Босна, Дрина, Врбас), а уже ријеке, нарочито оне са стрмијим обалама и промјенљивом количином воде (Миљацка, Жепа, Прача, Бистрица) добијале су мостове.

На мјесту на коме је подигнута Козија ћуприја Миљацка није широка, нити су обале ниске, већ је ријека дубоко усјечена у стијене. Изабрано је, дакле, најпогодније мјесто за премошћавање у цијелој околини. Два стјеновита масива, отприлике исте висине, приближавају обале на око 17,5 метара. Невелик распон и знатна висина трасе цариградског друма на овом дијелу су условили пресвођавање ријеке у једном једином луку, аналогно мосту на ушћу Жепе или у Мостару.

Козија ћуприја је камени једнолучни мост који дјелује као цјелина на којој су складно повезани сви архитектонски детаљи - лук и два олакшавајућа отвора. Велики, приближно полукружни свод над коритом ријеке и два размјерно велика кружна отвора на његовим чеоним зидовима, бјелина добро обрађеног сарајевског кречњака са ефектно потцртаним кривуљама отвора у материјалу који контрастира бојом; остварење које је исто толико игра колико и композиција апстрактних геометријских облика у динамичној негеометријској разиграности околне природе - то су прве импресије које сваки посматрач доживи кад неочекивано угледа пред собом ово остварен је смионо и љупко у исто вријеме (*Челић, Муџиновић, стр. 88*).

Упориште моста и на једној и на другој обали почива на живој стијени која је клесањем прилагођена потребама зидања. На десној обали је темељ моста

⁷ Сви стари мостови од дрвета до данашњих дана су пропали и о њима може да се говори искључиво на основу сачуване документације незнатног обима.

⁸ Уопштено гледајући, на каменим мостовима постоје сљедећи елементи:

- темељ моста – преко кога је успостављена веза грађевине са тереном. Овај елемент има изузетан значај за стабилност објекта;
- стубови моста – стуб је елемент преко кога се оптерећење конструкције преноси на темеље и који је при томе изложен непрекидном дјеловању воде,
- свод моста – који представља најважнији дио конструкције, функције и форме моста,
- чеони зидови – елементи који дефинишу нивелету моста,
- испуна моста – елемент којим се попуњавају шупљине унутар моста,
- олакшавајући отвори – елементи који представљају резултат покушаја да се оптерећење испуне смањи и на тај начин олакша сама конструкција,
- вијенци – представљају архитектонске детаље који својом пластиком наглашавају подјелу моста на носиву конструкцију, носећи дио (свод са луком) и стазу са оградом,
- ограда – коркалук – архитектонски елемент чија је основна функција заштитна,
- додатни конструктивни елементи – крилни зидови, прилазне рампе и сл.,
- додатни архитектонски елементи – портали на мосту, софе за одмарање...
- куле стражарнице.

уклопљен између двију стијена. Пошто је размак између њих нешто већи од ширине коловоза моста, у упоришту су изведена одређена проширења постављена под углом од 45° мјерено од попречне линије моста. Ова бочна крила имају висину од седам слојница камених квадера, што износи отприлике 2,16 метара. Даље прилагођавање конструкције моста терену на десној обали је извршено степенасто. Повезивање конструкције моста на десној обали је постигнуто подзидом, окомитим на конструкцију моста.

Распон свода износи 17,60 метара, што значи да се ширина отвора приближно подудара са већим отворима вишеградског и Арсланагића моста. Обликовно, Козија ћуприја се приближава мостарском и ливањском мосту, те мосту у Клепцима код Чапљине. Свод почиње око два метра изнад нормалног водостаја Миљацке, тако да висина од воде до интрадоса износи око десет метара. Лежаји свода нису посебно наглашени вијенцем, како се то најчешће сусреће на мостовима; конструкција почиње директно са живе стијене, која је на лијевој обали видљива, а на десној под водом, па неколико слојева (7 редова) вертикално зиданих камених квадера представљају зидано упориште за горњи дио. Иако лијево упориште лежи на некомпактном терену, овдје нема приобалних крилних зидова. На лијевој обали конструкција се у цјелини ослања на чврсту стијену.

У доњем дијелу моста свод је зидан од кречњака, а у горњем је коришћена седра (што је карактеристично за све мостове у Сарајеву). Чеони лукови су увучени од површине чеоних зидова, па тако настаје пластично потцртавање овог конструктивног елемента. Два полукружна олакшавајућа отвора, који представљају обликовну специфичност и конструктивно неопходно растерећење, распоређена су у маси чеоних зидова са обе стране свода и имају распоне од 3,01 и 3,15 м. Ови елементи су смјештени на фасадама моста у нешто асиметричним односима према главном отвору и завршном вијенцу. Оквири ових отвора, као и сам свод, изведени су од седре по цијелој дубини и од чеоних зидова моста пластично се увлаче за 3-4 цм, чиме настаје пластично потцртавање отвора, аналогно ефекту на главном своду. Чеони зидови на овом мосту су изведени у цјелини од правилно обрађеног сарајевског кречњака. На тај начин декоративни примијењени материјал је ефектно дјеловао, јер бјелина зидне површине још јаче потцртава контраст лучних оквира од окерасте седре⁹. Нивелета моста се оцртава вијенцем и коркалуком од бијелог кречњака, која је остала сачувана до данас, за разлику од ограда других сарајевских мостова, гдје је та врста ограде замијењена оградом од кованог гвожђа¹⁰. Уз лијеву обалу нивелета стазе на мосту у доба аустроугарске управе је ублажена једним веома уочљивим надзитком, који је конзерваторско-рестаураторским радовима 1956. године уклоњен. Том приликом су ограда и вијенац моста враћени у првобитно стање.

Просјечна ширина моста је око 4,75 м иако има знатних одступања (4,71 – 4,79 м), нарочито на дијелу ближем лијевој обали. Стаза на мосту је била калдрмисана, па је калдрма обновљена током радова 1956. године. Ширина моста и стазе за читав аршин (1 аршин = 0,712 м) је већа од мостарског моста. Овај податак говори о интензитету саобраћаја на поменутој комуникацији, као фактору који је био пресудан приликом димензионисања ширине мостова. Дужина моста, рачунајући од краја ограде на лијевој обали до краја ограде на

⁹ Само на још једном мосту у Босни и Херцеговини је примијењен исти принцип игре материјалима, а то је у овом случају Подградска ћуприја у Стоцу.

¹⁰ Данас се ова врста ограде замјењује каменом оградом.

десној обали, у равној линији износи 42,18 м. Међутим, стварна дужина моста, мјерећи је по нивелети коловоза, између ове двије назначене тачке износи 49,00 м.

Главни материјал од кога је мост сазидан је камен кречњак бијеле боје. Овог камена има у великим количинама у цијелој околини Сарајева, а нарочито на источној страни града, у рејону села Хреша. Због чињенице да се овај камен вадио из неколико каменолома у поменутом селу, није лако установити из кога мајдана је тачно вађен. У мосту су видљиви и блокови од тзв. црвеног ханбулошког (добио име по селу Хан-Булози) кречњака¹¹, и то нарочито новоклесани блокови постављени на дијеловима оградe моста који су били раније уништени.

Код великог броја мостова из османског периода за израду цијеле конструкције употребљавана је седра. За потребе зидања грађевинских објеката у Сарајеву и околини седра је доведена најчешће са Пала. Од седре су изграђени и до данас сачувани готово сви камени мостови у Сарајеву.

Кад је ријеч о употреби грађевинског материјала, посебна карактеристика овог моста је у томе што је седра на њему само дјеломично употријебљена, и то за најнужније конструктивне дијелове, за главни лук и олакшавајуће отворе. Док је у кружним олакшавајућим отворима од седре израђена цијела конструкција, на главном луку седра није постављана у цијелој дужини и она почиње тек од тринаесте слојнице тврђег камена на лијевој и четрнаесте слојнице на десној обали. Кречњак је замијенио седру у тјемени лука моста на мјесту гдје је свод најтањи и гдје су уграђена три слоја по цијелој његовој дужини. Није лако дати одговор на питање зашто је мајстор баш код лукова вршио измјену камена и тиме довео до упадне разноликости материјала, мада она дјелује складно и готово декоративно. Градитељ је приликом градње моста водио рачуна о механичким ударима воде, па је зато мекши камен дао само у горњим зонама. Осим ударне снаге велике количине воде, механичка оштећења могла је да изазове и дрвена грађа која је спуштана ријеком¹². Због истог разлога тврђи камен је полагаан у тјемени ради што боље стабилности и лакшег свладавања хоризонталних сила гњечења. Да би конструкција дјеловала што хомогеније и да би била способна да прихвати не само вертикалне него и евентуалне хоризонталне силе, које камен није у стању сам да преузме, употријебљен је систем повезивања блокова помоћу спојница од жељеза са њиховим залијевањем растопљеним оловом.

Камен од кога је изграђен мост је изрезан на правоугаоне квадере различитих димензија. Њихова величина износи од 1,25 X 0,70 до 0,35 X 0,15 м. Ови блокови имају нешто дотјераније ивице у тракама ширине отприлике 3 цм. Полагани су у праволинијским хоризонталним слојевима, са веома танким, готово непримјетним фугама.

Према начину обраде камена, видљиво је да су их радили вјешти мајстори. За сада нису нађени историјски подаци о томе одакле су мајстори били, али се на основу аналогија са каменим градњама у многим мјестима по Босни и Херцеговини, као и на основу неупитних занатских квалитета у изради овог моста може са великом вјероватноћом рећи да су у питању градитељи из

¹¹ О овом камену је писао инж. Иван Турина, "Ново налазиште ханбулошког вапненца код Сарајева", ГЗМ XXIII, 1911, стр. 225-252.

¹² Позната је чињеница да су дрво са Пала у доба повећаног водостаја многи сопственици спуштали низ Миљацку до Сарајева.

Далмације или крајева ближе Јадранској обали. Правилно обрађени квадери кречњака су уграђени у главнину објекта, до иза олакшавајућих отвора.

Крила моста данас су изведена од другачије обрађеног камена. Врста камена је иста, али су блокови који су употријебљени различитих димензија, са лошијим квалитетом обраде. Нарочито је на лијевој обали са узводне стране та каснија измјена врло упадљива. На овом мјесту се, осим лошије обраде камена, појављује и другачији начин редања камених блокова, не постоји ред у формирању спојница, па чак и мијешање појединих грађевинских материјала. Из тога може да се закључи да раније оправке на мосту, за које сазнајемо из историјских докумената, нису оставиле траг на главној конструкцији, већ само на крилним странама (оправке из XIX вијека).

Ефектна архитектонска разиграност, која је нашла израз у обликовној игри и колористичким контрастима материјала, издваја овај мост од осталих мостова. Овај мост представља једини у цијелости сачувани мост из Отоманског периода на водотоку ријеке Миљацке (*Челић, Муџезиновић, стр. 94-96*).

3. Досадашња законска заштита

Рјешењем Земаљског завода за заштиту споменика културе и природних ријеткости Сарајево број 685/50 од 10. 6. 1950. године објекат је стављен под заштиту државе.

Рјешењем Завода за заштиту споменика културе Босне и Херцеговине број 02-624-3 од 18. 4. 1962. године објекат је уписан у регистар непокретних споменика културе под редним бројем 177.

Просторним планом Босне и Херцеговине до 2002. године мост Козија Њуприја је евидентиран под редним бројем 16 и категорисан као објекат I категорије.

Комисија је донијела одлуку о стављању **моста Козија Њуприја у Сарајеву** на Привремену листу националних споменика, под редним бројем 527.

4. Истраживачки и конзерваторско-рестаураторски радови

Период османске управе:

1209. X. (1794) година

Међу издацима који су наведени налазили су се и издаци за оправку моста, и то:

- за клесање камена,
- за дрвену грађу и жељезо и
- за надзор над радовима.

Судећи према ставкама које су наведене у поменутом документу, као и врсти материјала који је употријебљен и чињеници да је за оправак морала бити коришћена дрвена скела, у питању је највјероватније била санација озбиљних оштећења на своду моста које је проузроковала ријека Миљацка у једној од поплава¹³.

¹³ 18. ребиул-евела 1206. (15. 11. 1709) године Сарајево је доживјело једну од највећих поплава које су забиљежене. Према Башескијином запису, ријека је порушила све мостове осим Шехер-Њехајине која је остала читава. Колика је била бујица свједочи податак да је и махала Крачуле, која је уздигнута изнад Башчаршије, такође била поплављена.

1799. година

- обновљен свод моста.

Према писаним документима, након скидања скеле, због лоше изведених радова, дошло је до његовог рушења.

Период аустроугарске управе:

У периоду од 1880. до 1888. године су извршени слjedeћи радови:

- на десној обали ријеке је додат надзид од камена кречњака који је наслоњен на чеоне зидове. На овај начин нивелета моста је подигнута да би се прилази мосту ускладили са новопросјеченом цестом, нарочито десна страна моста. То се постигло подизањем зида на оба чела десног крила моста. По цијелој ширини коловоза између тих чеоних дозиданих дијелова била је набачена велика количина земље. Тиме се ублажио ранији пад и постигло приближно изједначење нивелете на објема странама. Та промјена у изгледу првобитне конструкције била је лако уочљива. Граница између старог дијела моста и дозиданог на челима била је видљива, наглашена и различитом техничком обрадом камена. Приликом ове интервенције је употријебљена иста врста камена кречњака са кречним малтером коме је додата мала количина цемента.

Период након II свјетског рата **1956/57. година**

Због изузетно лошег стања објекта, које је настало услед дугогодишњег неодржавања, извршена су бројна истраживања на основу којих је урађен план активности које је потребно предузети ради заштите моста.

План захвата се састојао од слjedeћих мјера:

1. Заштита конструкције моста од даљњег продирања и задржавања воде у њој. То се требало постићи постављањем прописне и економичне изолације на своду моста.
2. Конзервација свода која би се спровела инјектирањем са обје стране.
3. Рушење касније изграђеног дозидка на десној обали с циљем враћања првобитног изгледа, чиме би у исто вријеме био ријешен проблем бољег и безбједнијег одржавања.
4. Нивелисање прилаза од десног краја моста до главног друма.
5. Постављање одводних канала.
6. Уређење фасаде.
7. Постављање камених блокова у огради и на оним мјестима на којима је била оштећена.

Изведено је слjedeће:

1. извршено је чишћење спојница и обилно квашење квадера, како би се постигло што боље приањање малтера за зидове камена и како би се обезбиједило довољно влаге за вријеме везивања цемента,
2. убризган је цементни малтер у спојнице и пукотине цијелом површином интрадоса симетрично од тјемена моста према крајевима цијелом ширином. Раније предвиђено скидање жељезних спојница није извршено. Инјектирање је вршено преко

њих,

3. извршена је измјена седам камених блокова седре у своду моста који су били у лошем стању,
4. извршена је санација сводова олакшавајућих отвора са измјеном седрених блокова и инјектирање конструкције,
5. извршено је уклањање земљаних наноса са горње површине моста с циљем проналажења оригиналних слојева калдрме и оригиналне нивелете моста,
6. извршено је рушење бочних зидова моста дозиданих у периоду аустроугарске управе са демонтажом ограда и вијенаца ради каснијег поновног уграђивања,
7. извршено је враћање вијенаца на изворно мјесто прије интервенције,
8. извршена је демонтажа старе калдрме пронађене испод наноса земље с циљем санације горње зоне свода,
9. извршена је демонтажа горње главне конструкције састављене од камених плоча међусобно повезаних жељезним спонама. Због доброг стања малтера, са горње стране није извршено инјектирање спојница моста,
10. извршено је полагање хидроизолације по горњој површини моста – глазура натопљења реситолом и након тога стављене битуменске траке,
11. извршено је испуњавање оштећења смјесом од камене прашине, обичног цемента и бијеле боје,
12. извршено је враћање старе калдрме на припремљену подлогу,
13. извршено је залијевање калдрме смјесом битумена,
14. извршено је враћање ограда моста са реконструисаним дијеловима који недостају уз примјену традиционалног начина са жељезним спојницама и оловом, али без постављених бочних веза између појединих фрагмената,
15. извршено је чишћење моста челичним четкама,
16. извршено је фугирање,
17. извршена је уградња ригола од камених облутака,
18. извршено је уређење околине моста.

Радове је изводило грађевинско предузеће "Хисета" из Сарајева, клесарске радове клесари из Имотског, а надзирање је обављао Алија Бејтић, архитект.

2001. година:

Године 2000. су анализирана оштећења на мосту. Установљено је да је, осим запрљања камена, дошло до изласка из осовине камене ограда моста на југоисточној страни моста.

Том приликом је урађено сљедеће:

1. извршено је механичко чишћење моста уз употребу воде под притиском,
2. извршено је одстрањивање остатака соли примјеном одговарајућих облога уз испирање водом под притиском,
3. извршен је антифунгицидни и антибактериолошки третман,
4. извршена је заштита обрађених површина одговарајућим хемијским препаратима,

5. извршена је демонтиража и каснија поновна уградња дијела оградe који је претрпио одређене деформације,
6. извршено је чишћење локалитета од самониклог растиња.

Носилац активности је био Кантонални завод за заштиту културно-хисторијског и природног наслеђења Сарајево.

2004. година:

1. извршено је чишћење локалитета,
2. извршена је електроилуминација објекта.

Носилац активности је био Кантонални завод за заштиту културно-хисторијског и природног наслеђења Сарајево и Опћина Стари град – Сарајево.

5. Садашње стање добра

Историјски споменик се након извршених конзерваторско-рестаураторских радова налази у добром стању. Примјетно је да преко њега, иако је то забрањено, саобраћају моторна возила.

III - ЗАКЉУЧАК

Примјењујући Критеријуме за доношење одлуке о проглашењу добра националним спомеником ("Службени гласник БиХ" бр. 33/02 и 15/03), Комисија је донијела одлуку као у диспозитиву.

Одлука је заснована на сљедећим критеријумима:

А. Временско одређење

Б. Историјска вриједност

Ц. Умјетничка и естетска вриједност

- i. квалитет обраде,
- ii. квалитет материјала,
- iii. пропорције,
- iv. композиција,
- v. вриједност детаља,
- vi. вриједност конструкције.

Д. Читљивост (документарна, научна, образовна вриједност)

- ii. свједочанство о историјским мијенама,
- iii. дјело значајног умјетника или градитеља,
- iv. свједочанство о одређеном типу, стилу или регионалном маниру.

Е. Символичка вриједност

- iii. Традиционална вриједност,
- v. значај за идентитет групе људи.

Ф. Амбијентална вриједност

Г. Изворност

v. положај и смјештај у простору.

Х. Јединственост и репрезентативност

И. Цјеловитост (цјелине, подручја, збирке)

- i. физичка цјеловитост (компактност),
- ii. хомогеност,
- iii. заокруженост (комплетност).

Саставни дио ове одлуке су:

- копија катастарског плана,
- зк. извод, посједовни лист,
- фото-документација,
- техничка документација.

Коришћена литература

У току вођења поступка проглашења моста Козија ћуприја националним спомеником БиХ коришћена је сљедећа литература:

1882. Матковић, П., *Два италијанска путописа по Балканском полуотоку из XVI стољећа*, «Старине» X, стр. 206.
1866. "Босна" бр. 14 од 15. и 27. 8. 1866. године, стр. 1.
1886. «Босанска вила», год. I, 1886, стр. 120-121.
1873. Studien über Bosnien, die Hercegovina und die bosnische Bahnen, Mitgetheit von Geiger und Lebret, Wien, 1873, I.
1911. Турина, инж. Иван, *Ново налазиште ханбулошког вапненца код Сарајева*, ГЗМ XXIII, 1911, стр. 225-252.
1918. Башескија, Мула Мустафа, Гласник Земаљског музеја, 1918, стр. 14.
1934. Гујић, Касим, *Најљепши турски мостови у БиХ*, календар «Гајрет» 1934. године, Сарајево.
1935. Хаџијахић, Мухамед, *Козија ћуприја у прошлости*, «Нови бехар», IX, 1935-36, стр. 17.
1935. Крешевљаковић, Хамдија, *Водоводи и градње на води у старом Сарајеву*, стр. 208.
- Кемура Сејфудин, *Сарајевске џамије и друге јавне зграде турске добе*, стр. 73.
1951. Мујезиновић, Мехмед, *Турски натписи у Сарајеву из XVI стољећа*, Прилози за оријенталну филологију и историју југословенских народа под турском владавином, св. II/1951, стр. 110-111.

1957. Ayverdi, Ekrem, Hakki, Yugoslavia da Turk Abidelari ve vakiflari, Анкара, 1957.
1958. Краљевић, Љиљана, *Козија ћуприја на Миљацки*, «Наше старине» V, 1958, стр. 13 – 30.
1961. Гојковић, Милан, Катанић, Надежда, *Грађа за проучавање старих мостова и аквадуката у Србији, Македонији, Црној Гори*, Београд, 1961.
1966. Бејтић, Алија, *Јарчедоли*, "Ослобођење" 30. 5.1966. године.
1967. Челеби, Евлија, *Путопис*, превод Х. Шабановића, Сарајево, 1967.
1968. Башескија, Мула Мустафа, *Љетопис*, превод М. Мујезиновића, Сарајево, 1968.
1998. Челић, Џемал, Мујезиновић, Мехмед, *Стари мостови у БиХ*, Sarajevo publishing, 1998.
2001. Главни пројекат санације Козије ћуприје, пројектант Амир Сулејманагић, Кантонални завод за заштиту културно-историјског и природног наслеђења Сарајево, 2001,

као и подаци из Гази Хусрев-бегове библиотеке у Сарајеву:

Сицил сарајевског суда бр. 35, стр. 40, ГХБ у Сарајеву,
Сицил сарајевског суда бр. 38, стр. 69, ГХБ у Сарајеву,
Сицил сарајевског суда бр. 76, стр. 244, ГХБ у Сарајеву.

Носилац истраживања и израде Приједлога одлуке:
Мирзах Фочо, дипломирани инжењер архитектуре,
сарадник за градитељске цјелине и културне крајолике
у Комисији за очување националних споменика