

PREVOJ IVAN

SULEJMAN BAKARŠIĆ

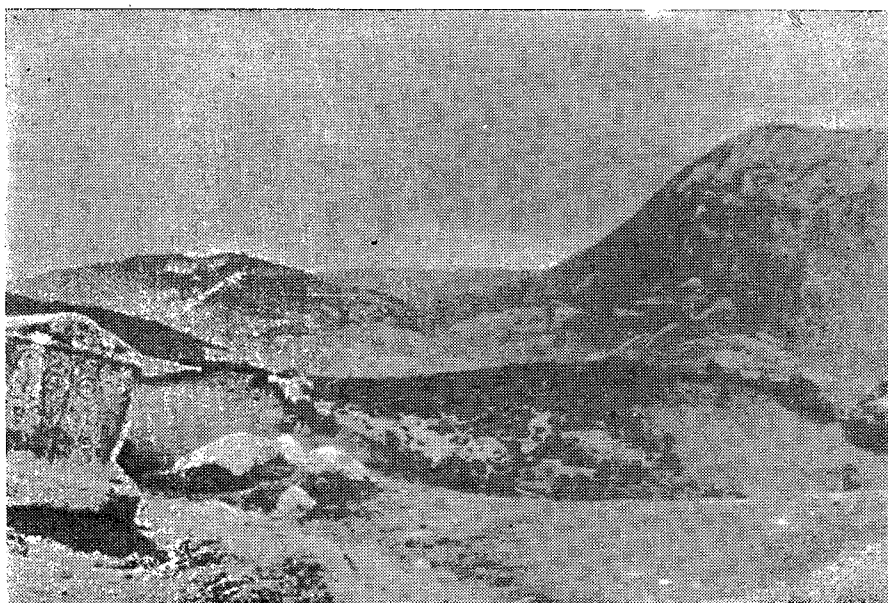
Obuhvatajući središnji dio naše države i ujedno jezgro i najveći dio dinarskog planinskog područja, bosansko-hercegovački prostor pretstavlja neposredno zaleđe naše jadranske obale na tri četvrtine njene dužine počev od vrha Riječkog Zaliva pa do albanske granice. Time je Bosni i Hercegovini predodređena značajna uloga u prometnom pogledu, jer preko njih vode najkraće veze između sjeveroistočne i istočne polovice Jugoslavije i Jadranskog Mora, odnosno do naših najvećih luka — izuzev Rijeku.

Značaj transverzalnih puteva koji iz unutrašnjosti vode na primorje uvijek se isticao u životu naših zemalja. Prirodna tendencija trgovačkih puteva da izađu na more, taj glavni prometni posrednik u svijetu, davala im je veliku važnost i ujedno stabilnost u skoro svim vremenima. Glavni pravac trgovine naših zemalja još od preistoriskog perioda vodio je prema jadranskom primorju. Osim toga, pretežno stočarski karakter privrede bosanskih i srpskih zemalja u prošlosti i sa svoje strane je usmjeravao trgovinu u ovom pravcu, jer je so, toliko potrebna u stočarstvu, najviše dolazila s mora. Jadransko More je kao dio Mediterana bilo dugo vremena glavni trgovački put između Evrope i Istoka. I kasnije, kada je došlo do izvjesnih promjena u trgovačkim pravcima, nije se umanjio značaj transverzalnih puteva. Sve razvijenije privredne snage našeg doba, čije potrebe prelaze daleko preko državnih granica, povećavaju u vrlo velikoj mjeri važnost ovih prometnih arterija.

Stvaranje i pravac transverzalnih puteva stajali su pod uticajem reljefa zemljišta kroz koji su prolazili. Siroko planinsko zaleđe u kome se od krajnjeg sjeverozapada do krajnjeg jugoistoka nižu nekoliko paralelnih i visokih planinskih vijenaca uporedo s jadranskom obalom veoma otežava stvaranje prometnih veza s morem; i krški karakter većeg dijela ovog područja bez normalnih dolina na koje bi se oslonio promet povećava te teškoće. Dok pravac pružanja Dinarskih planina daje smjer longitudinalnim putevima, dotle su transverzalne arterije vezane za najniže tačke na planinama, tj. za prevoje. Zbog toga prevoji u Dinarskim planinama imaju prvorazredni prometni značaj.

Iako je u središnjem bosansko-hercegovačkom prostoru dinarsko gorje najšire, ono je prema Podunavlju dovoljno prohodno, jer je prosječeno dolinama Vrbasa, Bosne i Drine. Naročito je dolina Bosne u tom pogledu vrlo pogodna, jer zalazi najdublje u središnju Bosnu. Izvorišni kraj Bosne — Sarajevsko Polje — gdje se radikalno stiče nekoliko riječnih dolina, prirodno je raskršće istoriski značajnog uzdužnog puta »velikog bosanskog drum« Kosovo — Sarajevo — Jajce — Bihać i poprečnih puteva — Podunavlje—Jadransko More — od kojih je jedan išao dolinom Bosne, a drugi iz donjeg Podrinja preko Glasinca. S druge strane, Neretva, koja je od svih jadranskih

skih pritoka izgradila najdužu poprečnu probojnicu čije je ušće a djelimično i njena dolina odredila u prošlosti, a u sadašnjosti u cjelini, dalji smjer transverzalnih puteva koji se sastaju u Sarajevskom Polju, vrlo se približuje izvorištu Bosne. Tu na liniji između sarajevskog raskršća i najdublje uvučenog dijela doline Neretve preko 2.000 m visoka planinska pregrada Vranice i Bjelačnice, koja razdvaja crnomorski od jadranskog sliva, Bosnu od Hercegovine, spušta se u Ivan-planini na visinu od 967 m, najnižu tačku na pontsko-jadranskom razvođu jugoistočno od Ličke Kaldrme. Njegov prikladan položaj između sarajevskog kraja i doline Neretve potenciraju ostale prirodne pogodnosti: zračna udaljenost do Sarajevskog Polja iznosi 25 km, a skoro ista udaljenost je i do Visočkog basena, središnjeg dijela Sarajevsko-zeničke kotline i središta srednjovjekovne Bosne. Do Neretve je još manja udaljenost, svega 12 km. Kratkom dolinom Kalašnice, Pazaričko-tarčinskom zavalom, te prohodnom dolinom Zujevine, Ivanski prevoj je dobro povezan sa sarajevskim, a dolinom Lepenice i Fojnice sa visočkim krajem. Udolinom Trešanice Ivanski prevoj je neposredno spojen s Neretvom.

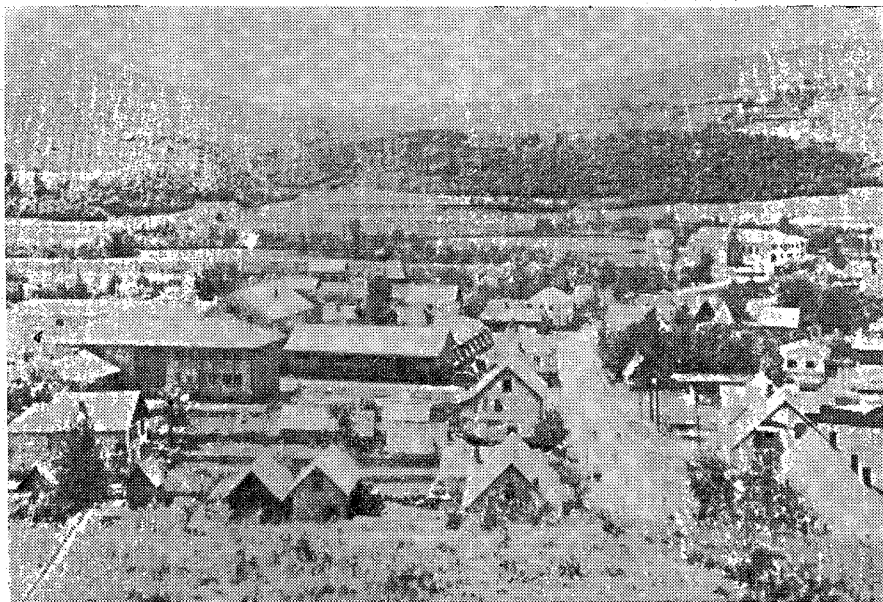


Sl. 1 — Ivan-planina: pogled s hercegovačke strane (desno padine Volujaka).

Srazmjerno lako prohodan i geografski povoljno smješten između Sarajevskog Polja, geografskog središta Bosne, i doline Neretve, prevoj Ivan predstavlja jedan od najpogodnijih prelaza u Dinarskim planinama (sl. 1 i 2).

O IMENU. — Kao toponim u literaturi i na geografskoj karti prevoj na Ivan-planini poznat je pod nazivom Ivan-sedlo. Naziv sedlo postao je pod tuđim uplivom, naime to je prevod iz njemačke geografske terminologije, tj. der Sattel — sedlo¹⁾. Sve do austrougarske okupacije pisani izvori, geografske karte i uopće literatura ne poznaju toponim Ivan-sedlo nego samo Mons

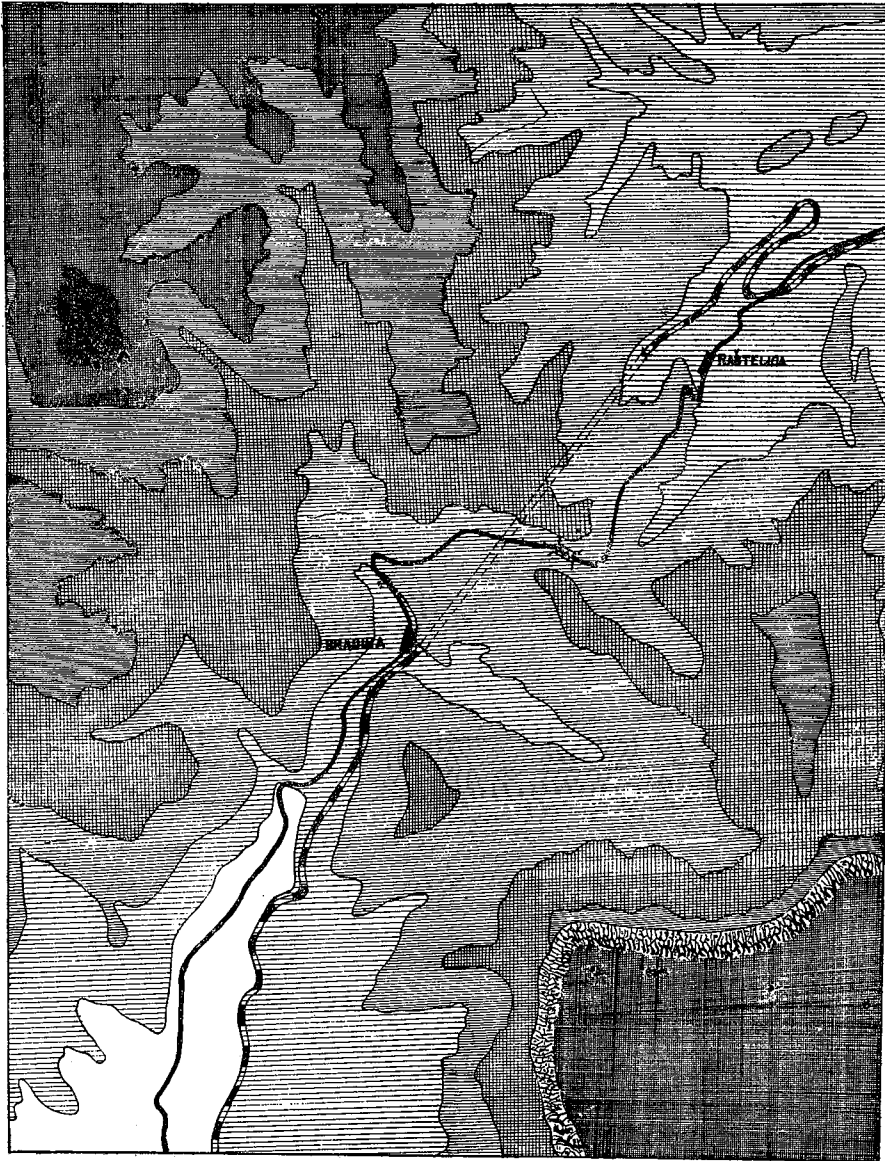
Ivan, Monte Ivan, Berg Yvan ili prosto Ivan. Štaviše, i austriski putopisci iz sredine prošlog vijeka (Blau, Thoemmel, Roskiewicz) ne nazivaju Ivanski prevoj sedlom. Takođe i na geografskim kartama iz tog vremena, od kojih je za naše stanovište najvažnija »Generalkarte von Bosnien in 12 Blättern«, izašla 1876, dakle samo dvije godine prije okupacije Bosne, nema toponima Ivan-sedlo, nego samo Ivan-planina. Tek poslije 1878 pojavljuje se za prevojem naziv Ivan-Sattel, na austrougarskoj specijalki 1:75.000, koji se danas i u stručnoj literaturi udomaćio.



Sl. 2 — Pogled na prevoj iz Tarčina

PRIRODNE ODLIKE. — Između gornjih tokova Bosne, Vrbasa i Neretve pruža se izduženi planinski greben Srednjobosanskih škrljastih planina, Ivan-planine i Bjelašnice, koji razdvaja Sarajevsko-zeničku kotlinu od Skopljanske kotline oko gornjeg Vrbasa i od Konjičko-ostrožačkog bazena. Orografski, Ivan-planina cijelom svojom dužinom pretstavlja jedan širi prevoj između Bitovnje na sjeverozapadu i Bjelašnice na jugoistoku. Po visinskim odnosima sastoji se iz četiri dijela: Rudnog Brda (1270 m), Malog Ivana (oko 1000 m), prevoja (976 m) i Ivan-planine (1542 m). Iznad Rudnog Brda nagio se uzdiže 200 m visoki rasjedni ostsjek ogranka Bjelašnice — Volujak. Tako je morfološki Ivan-planina oštro odvojena od Bjelašnice. Na Rudno Brdo se veže skoro horizontalni greben Malog Ivana. Na njegovoj najnižoj tački nalazi se prevoj, odakle se glavni greben Ivan-planine počinje da uzdiže vezujući se neosjetno za Bitovnju. Po svom geomorfološkom sklopu i geološkom sastavu Ivan-planina je krajnji jugoistočni izdanak Srednjobosanskih škrljastih planina odvojen poprečno rasjednom linijom od mlađeg krečnjačkog masiva Bjelašnice. Osnovno stijenje Ivan-planine čine karbonski škrljci koji, kao i njen glavni greben, padaju prema prevoju, gdje u njegovoj blizini

na visini od 1.174 m zalaze pod mlađe permske šupljikave krečnjake i dolomite²⁾, u kojima se nalazi i sam prevoj . Zatvorene uvale, slične vrtačama u kršu, koje se pojavljuju oko prevoja³⁾, ne nalaze se, kako tvrdi Koch, u gipsu, koji se na Ivanu češće pojavljuje, nego u permskom šupljikavom krečnjaku. U blizini Ivan-planine kod sela Repovaca našli smo ponor, a pored ceste



Visinski odnosi okoline Ivan-planine

između Bradine i Podorašca manju pećinu (Strašiva Pećina) u istim takvim krečnjacima. Mjestimično prekinuti i tanki pokrivač verfenskih škriljaca prekriva Mali Ivan i niže dijelove Ivana jugoistočno od prevoja. Ne dobija se utisak da se verfen ne nalazi »u velikom raširenju« (kako se dosad smatralo⁴). Verfenske naslage višeg Rudnog Brda prekrivene su trijaskim krečnjacima. Ivan planina je u cjelini šira antiklinala; nagnuta kao i Srednjobosansko škriljasto gorje prema jugozapadu, što se vidi kod Bradine gdje karbonski škriljci naliježu na mlađe permske naslage⁵), a što se također primijetilo i pri bušenju dvaju tunela kroz Ivan. Ovakva jednostavna geološka struktura uslovlila je jednostavni morfološki izgled. Pravac planinskog grebena saglasan je, kako se to vidi na nekoliko mjesta, sa pravcem pružanja slojeva. Trošne stijene Ivan-planine daju mu oblike forme i pitom pejsaž. Nasuprot višim, niži dijelovi Ivan-planine, jako disecirani dubokim dolinama potoka i rječica, gdje tokovi imaju strm pad sa slapovima, pokazuju mladost reljefa koji se počeo formirati tek početkom pleistocena⁶). Tragove veoma jake diluvijalne erozije nalazimo u fluvio-glacijalnom šljunku sa veoma velikim oblucima u uvali Brđana niže Ivana.

Klimatski odnosi okoline Ivan-planine stoje pod posebnim uticajem njegovog položaja između dvije zavale međusobno znatno različite visine: Konjičko-ostrožačke (prosječno 230 m) i Pazaričko-tarčinske (prosječno 640 m). Jugozapadna hercegovačka strana Ivana otvorena je udolinom Trešanice (zračna udaljenost 12 km) prema Konjičko-ostrožačkoj zavali i klimatski uticaji ove izrazito župne kotline osjećaju se skoro do podnožja Ivana. U dolini Trešanice kod Podorašca (6 km zračne linije od Ivana) vinogradi dopiru do 500 m aps. visine, a ostaci šume pitomog kestena sežu do visine od 750 m u neposrednoj blizini podnožja Ivana. Jaki uticaji župne klime lijepo se ogledaju u razvijenom voćarstvu oko Trešanice. Na prisojnoj strani trešaničke udoline prirodna vegetacija bukve prekida se u blizini samog podnožja Ivana i nastavlja hrastovom šumom, dok se na osojnoj strani bukova šuma znatno dublje proteže. Na sjeveroistočnoj strani, u višoj Pazaričko-tarčinskoj zavali, koja je sa zapada dobro zatvorena Ivan-planinom, a s juga vrlo strmim i do 1.300 m relativno visokim obroncima Bjelašnice, dominira umjereno-kontinentalni klimatski tip, prilično modificiran uticajem Bjelašnice. Temperaturne razlike područja s jedne i druge strane Ivana pokazaće nam slijedeća tabela:

	I	II	III	IV	V	VI	VII	VIII	IX	X	XI	XII	godina
Konjic	0,5	2,6	6,6	10,5	15,0	18,3	20,5	20,0	15,7	11,8	6,8	3,4	11,0
Tarčin	-2,9	0,1	4,5	8,3	12,9	16,0	17,7	16,9	13,3	9,6	4,6	1,7	8,6
Ivan	-3,8	-1,4	2,2	5,9	10,7	13,8	16,2	16,0	12,1	8,2	2,5	-1,3	6,8

Iz tabele se vidi da su sve mjesečne vrijednosti temperatura niže na istočnoj bosanskoj strani. Naročito je karakteristična srednja januarska temperatura, koja u Konjicu iznosi 0,5^o, dok u Tarčinu ona ima već negativnu vrijednost: -2,9^o. Takođe je primjetna razlika i u srednjoj godišnjoj temperaturi Konjica (11,0^o) i Tarčina (8,6^o). Isto tako u količini i rasporedu padavina očituje se razlika između hercegovačke i bosanske strane Ivana. U Konjicu godišnje padne 1351,8 mm padavina, na Ivanu 1995,2 mm, a u Tarčinu 1199,0 mm. U rasporedu padavina to se još bolje ogleda: Konjic sa pretežnom količinom u zimskoj polovici godine (799,3 naprama 556,5) pripada po pluviometričkom režimu modificiranom mediteranskom tipu, dok naprotiv

Tarčin sa izdašnjim ljetnjim padavinama (622 naprama 577) pripada prelaznom kontinentalnom tipu. Razlike u klimi odražavaju se u visini rasporeda poljoprivrednih kultura. U Papratnom Dolu, tik do Bradine, kukuruz uspijeva na 1110 m aps. visine, a jara pšenica na nekim mjestima na 1357 m. Na bosanskoj strani obrađene površine i po znatno nižim padinama pretežno su pod ječmom i zobi.

Sama pak planina Ivan, kako se to vidi iz priložene tabele, zbog male relativne visine i blizine župne Neretve ima više karakteristika klime susjedne Pazaričko-tarčinske zavale nego značajke planinske klime. Planinski karakter klime Ivan-planine najviše se očituje u relativno jakim zimskim vjetrovima koji duvaju s njenih obronaka na obje strane, a naročito prema toplijoj dolini Neretve, stvarajući ponekad sniježne smetove.⁷⁾

Na temelju dosadašnjih razmatranja dolazimo do zaključka da klimatske razlike između područja zapadno i istočno od Ivana nisu toliko uvjetovane ivanskom planinskom pregradom koliko njihovom znatnom razlikom u nadmorskoj visini i razlikama u općem geografskom položaju. Prema tome, dosada redovito isticana tvrdnja, da Ivan-planina sprječava prodiranje uticaja blage klime iz doline Neretve, zahtijeva izvjesnu korekciju. U vezi s ovim razmatranjima veoma je važno da se utvrdi karakter klime doline Neretve, odnosno dokle dopiru uticaji izmijenjeno-mediteranske klime njenom dolinom. Općenito se smatra da se ti uticaji osjećaju sve do Konjica, a još više se ističe da je Ivan granica kontinentalnih i mediteranskih klimatskih uticaja. O jačim uticajima mediteranskim u srednjem toku Neretve teško se može govoriti. Relativno uska dolina, koja osim toga duboko zadire u kopno, gubi se u prostranom okolnom planinskom reljefu. Karakter izražnije mediteranske vegetacije postepeno nestaje već na ulazu u sutjesku iznad Bijelog Polja, a potpuno iščezava pred Čvrnsničko-prenjskom klisurom. Šipka (*Punica granatum*), izrazitog pretstavnik mediteranske vegetacije koji je uz draču (*Paliurus aculeatus*) dominantan u samonikloj vegetaciji donjih dijelova padina oko Bijelog Polja, nema već na ulazu u sutjesku iz bjelopoljske kotline; košeele (*Celtis australis*) nestaje prije Dreznice, a drače, toliko karakteristične za šikare hercegovačkog krša, više nema u Jablaničkoj zavali. Prirodna vegetacija je svakako sigurniji indikator klime od nerealnih meteoroloških srednjaka. Klimu doline Neretve uzvodno od Čvrnsničko-prenjske sutjeske mogli bismo označiti izrazito župnom; sličnu klimu imaju i neke doline u dubljoj unutrašnjosti, napr. dolina Drine. Radi upoređenja neka nam posluže podaci za temperature Mostara i Konjica u dolini Neretve i Foče u dolini Drine:

	I	II	III	IV	V	VI	VII	VIII	IX	X	XI	XII	Godina	Period osmatr.
Mostar	4,9	6,3	9,8	13,5	18,0	22,0	25,0	24,7	20,2	15,4	10,1	7,3	14,8	1899-
Razlika														1913
Mostar —														
Konjic	4,4	3,7	3,2	3,0	3,0	3,7	4,5	4,7	4,5	3,6	3,3	3,9	3,8	
Konjic	0,5	2,6	6,6	10,5	15,0	18,3	20,5	20,0	15,7	11,8	6,8	3,4	11,0	1896-
Razlika														1913
Foča —														
Konjic	2,1	1,7	0,9	0,4	0,3	0,5	0,6	0,8	0,2	0,4	1,4	1,0	1,0	
Foča	-1,6	0,9	5,7	10,1	14,7	17,8	19,9	19,2	15,5	11,4	5,4	1,4	10,0	1892-
														1915

Vidimo da su razlike u temperaturi između Konjica i udaljenije i kontinentalnije položene Foče (1,0°) znatno manje nego između Konjica i mnogo bližeg Mostara (3,8°). Sama relativno uska planinska pregrada Ivana ne čini tako ostru klimatsku granicu, jer granicu u prirodi uvijek pretstavlja uža ili širi pojas, nego nešto šira zona od 3 km koja seže do izlaza sutjeske Trešanice — 1,5 km niže Bradine. Tek se tu zapažaju izvjesne promjene u vegetacijskom pokrovu prema bosanskoj strani i ovdje bi bila jasnije izražena granica dvaju klimatskih područja. Isti vegetacijski pokrov sastavljen najvećma od bukve i na bosanskoj i hercegovačkoj strani Ivan-planine pokazuje iste klimatske odnose, a pojava breze kod Bradine još više nas u to uvjenava.

Vododržljivi škrljci, a najviše verfenske naslage, uvjetuju veće i brojne manje izvore — curke, koji se pojavljuju na kontaktu petrografski različitih stijena, a u višim dijelovima na dodiru krečnjaka i verfena. Većina izvora ne presahnjuje ni za najveće suše. Mnoštvo manjih tokova sliva se u Crnu Rijeku i Kalašnicu, na bosanskoj, i Trešanicu, na hercegovačkoj strani.

Bujan šumski pokrov na rastresitom tlu Ivan-planine, koji se isključivo sastoji od bukve, prorijeđen je krčenjem, a zatim sječom naročito na hercegovačkoj strani, najviše poslije izgradnje željezničke pruge.

PROMETNA ULOGA IVANSKOG PREVOJA. — Planinsko zemljište, čineći velike smetnje stvaranju prometnih arterija, upućuje njihov pravac na određene linije zbog čega su ti putevi strogo fiksirani u prostoru. To uvjetuje koncentraciju prometa i njegovu relativnu postojanost u vremenu. Time se objašnjava veliki antropogeografski značaj ovih puteva i njihov jak uticaj na okolinu kroz koju prolaze. Dodamo li opisanim odlikama Ivanskog prevoja činjenicu da je to jedini prevoj od Kupreških Vrata do Zagorja, biće nam dovoljno podvučen njegov značaj, koji se antropogeografski očituje otkad postoji istorija.

PREVOJ U PREISTORISKO DOBA. — Preko Ivanskog prevoja današnja središnja, istočna i sjeveroistočna Bosna je oduvijek najlakše komunicirala sa primorjem. Prirodni izlaz tog puta na more je ušće Neretve. Nasuprot ostalom obalnom pojasu, relativno šire područje spuštenog zemljišta male nadmorske visine oko donje Neretve, koje prilično duboko seže u unutrašnjost, sa plodnim poljima i ulegnućima bogatim vodenim tokovima, i posebno plovnost najdonjeg toka Neretve koja produžuje morski put dublje u kopno, učinili su da je kraj oko donje Neretve postao veoma vrijedan prostor u ovoj inače negostoljubivoj krškoj sredini. Ovakve odlike donjone-retvanskog područja naročito se odražavaju u prometno-geografskom pogledu. Odavde je najlakši i najkraći pristup u srednju Bosnu i donje Podrinje. Taj put ide najpovoljnijom prirodnom trasom koja je upravna na pravac pružanja planina. Vrlo rano došle su do izražaja prometne pogodnosti ušća Neretve kada su Grci početkom IV vijeka prije n. e. osnovali svoju trgovačku faktoriju Naronu (danas selo Vid kod Metkovića). Naronu je bila glavno uporište trgovine preistoriskog doba na našoj jadranskoj obali sa grčkim pomorskim gradovima⁸⁾ koja je održavala živahnu trgovinu sa svojim zaleđem. Nalazi novca grčkih kolonija Dyrachiuma i Apolonije u Mostaru, Konjicu, Hadžićima, Debelom Brdu kod Sarajeva, Palama, Janji kod Bijeljine⁹⁾, te raznih predmeta grčke provenijencije na Glasincu¹⁰⁾ svjedoče da je trgovački put između tih tačaka išao preko Ivan-planine. To je bio ujedno i jako frekventirani tranzitni put između jadranske obale i istočnog ruba Panonskog bazena, gdje je u Daciji nađeno mnoštvo novca grčkih jadranskih gradova¹¹⁾. Po

sličnim nalazima u dolini Bosne i oko nje zaključuje se da se na taj nadovezivao drugi put dolinom te rijeke, pa je Ivanski prevoj bio neka dvostruka spona Panonskog bazena i Jadranskog Mora. Prema najnovijim podacima, oko Srebrenice bilo je razvijeno rudarstvo i u preistorisko doba¹²). Time će nam, uz ostale podatke i geografske osobine koje smo istakli, biti dovoljno podvučen značaj puta od donjeg Podrinja do Narone preko Ivan-planine. Smatramo da je to bio najvažniji preistoriski put između Jadrana i Podunavlja na dijelu naše današnje obale.

RIMSKO DOBA. — Rimski period je doba dominacije puteva uporedničkog pravca, tj. transverzalnih puteva, jer su to pravci koji u najkraćoj liniji preko Jadranskog Mora spajaju Rim s ovim krajevima, čime se geografski položaj ušća Neretve još više isticao. Narona zadržava i dalje svoju istaknutu ulogu. Dvije su rimske ceste od Narone vodile prema središnjoj Bosni: jedna preko Nevesinjskog Polja i Boračkog Jezera¹³), druga preko Porima i Lipeta¹⁴), a sastajale su se kod Konjica. Miljokazi u Bijeloj (između Konjica i Boraka), te tri miljokaza u Podorašcu u dolini Trešanice¹⁵), dakle u neposrednoj blizini Ivana, pokazuju važnost Ivanskog prevoja u rimsko doba. Vrijedno je spomenuti da je cesta preko Ivana postojala još i u I vijeku, to nam pokazuje jedan od miljokaza u Podorašcu s natpisom »Divo Aug«, jedini miljokaz u Bosni koji spominje cara Augusta.¹⁶)

Prirodan produžetak rimskog puta prema donjem Podrinju i glavnom rudanskom području rimskih provincija Panonije i Dalmacije, Argentariji (područje Srebrenice), vodio je preko Sarajevskog Polja i Glasinca.¹⁷) Tim se činjenicama ističe njegova važnost, a potvrđuje je nalaz trase i mnoštvo miljokaza između Sokoca (Glasinac) i rijeke Jadrana¹⁸), kao i postojanje jednog od rijetkih rimskih gradskih naselja u rangu kolonije na mjestu današnje Ilidže kod Sarajeva. Nadalje geografski položaj Bosne između Jadranskog Mora i stalno nesigurnog rimskog limesa na Dunavu davao je prvorazredni strateški značaj komunikacijama koje su povezivale ova dva prostora.

U ranijim radovima koji su tretirali prometne veze primorja sa unutrašnjošću (Patsch, Ballif), a vrlo često i danas, makar i uzgredno, ističe se da je dolina Neretve prirodna saobraćajnica duž koje su vodili trgovački putevi kako predrimskog, tako i rimskog doba. U Srednjem vijeku i u tursko doba pouzdano se zna da nije bilo nikakvog puta dolinom Neretve od Konjica do Mostara i tek od šezdesetih godina prošlog vijeka (1868) ova dolina na toj relaciji fungira kao saobraćajnica. Nalazak grčke drahme u Drežnici još uvijek je osamljen i nedovoljan dokaz da nam potvrdi egzistenciju predrimskog trgovačkog puta dolinom Neretve.¹⁹) Ne može se prihvatiti ni Ballifovo mišljenje da je i kasniji rimski put vodio ovom dolinom, a i on sam kaže da između Drežnice i Jablaničke zavale nisu nađeni nikakvi tragovi ceste.²⁰) Na takvu konstataciju upućuju nas već i same prirodne odlike doline Neretve u ovom kraju. Njena tijesna sutjeska između Čvrtnice i Prenja nizvodno od Jablanice bila je za ondašnje mogućnosti izgradnje nesavladiva, a i ostali dio, pretežno klisuraste doline do ulaza u kotlinu Bijelog Polja, bio je za promet isto tako nepogodan.

SREDNJI VIJEK. — Burna i nesigurna vremena početkom Srednjeg vijeka izazvana invazijom raznih naroda i doseljenjem Slovena imala su za posljedicu pustošenja i nestanak naselja uz puteve te zastoj trgovačkog prometa. Dugotrajni procesi etničke i političke konsolidacije Balkanskog Poluo-

toka, i Bosne posebno, nisu u toku nekoliko vijekova favorizirali intenziviranje važnijih trgovačkih komunikacija.

Stvaranje jačih trgovačkih veza Bosne sa primorskim gradovima počinje od kraja XII vijeka. Te veze jačaju sa razvitkom rudarstva u Srbiji i Bosni, osobito u XIV i XV vijeku. Teritorijalno širenje bosanske države prema zapadu u XIV vijeku i njeno izbijanje na jadransku obalu na širokoj liniji od Cetine do Dubrovnika primarno je odražavalo prirodnu težnju zaleđa da izađe na more. Geografski pogodno smješten prema srpskoj i bosanskoj državi, sa dobrim prirodnim putevima sa zaleđem, Dubrovnik je postao najvažnija trgovačka luka na istočnoj obali Jadranskog Mora. I za dubrovačku trgovinu s Bosnom dugo vremena bilo je najvažnije ušće Neretve, gdje se nalazilo nekoliko trgova: Osinj, Posrednica, Ploče, Nekranj, i od svih najvažniji Drijeva. Tako opet oživljava stari trgovački put između ušća Neretve i istočne Bosne i Sarajevskog Polja²¹), odnosno preko Ivan-planine, čija trgovačka važnost leži u činjenici da su se neposredno oko linije njegovog prirodnog smjera nalazila glavna rudarska središta Bosne: Srebrenica, Olovo, Fojnica, Kreševo, te Crnča, Krupanj i Zajača u Srbiji²²). To je bio ujedno tranzitni drum za trgovinu između Dubrovnika i Ugarske.²³) Od ušća Neretve do Konjica vodio je karavanski put prema Podrinju preko zaravni Dubrava, Blagaja, Bijelog Polja, gdje je napuštao užu dolinu Neretve. Ovdje je put skretao preko planinskog zemljišta na Porim, visoravan Gornje Zijemlje, Lipeta, Boračko Jezero i kod Konjica²⁴) silazio ka Neretvi, zaobilazeći tako njenu sutjesku nizvodno od Jablanice. Ovom putu se u Dubravama priključivao put iz Dubrovnika (preko Popova Polja). Niska i otvorena zaravan Dubrava bila je pogodnija za promet nego dolina Neretve između ušća Bune i Bregave, pa smatramo da bi Jirečekovo mišljenje o drumu koji je išao lijevom obalom Neretve nizvodno od ušća Bune²⁵) trebalo korigirati ili bar dopuniti, jer se ta tvrdnja ničim ne potkrepljuje.

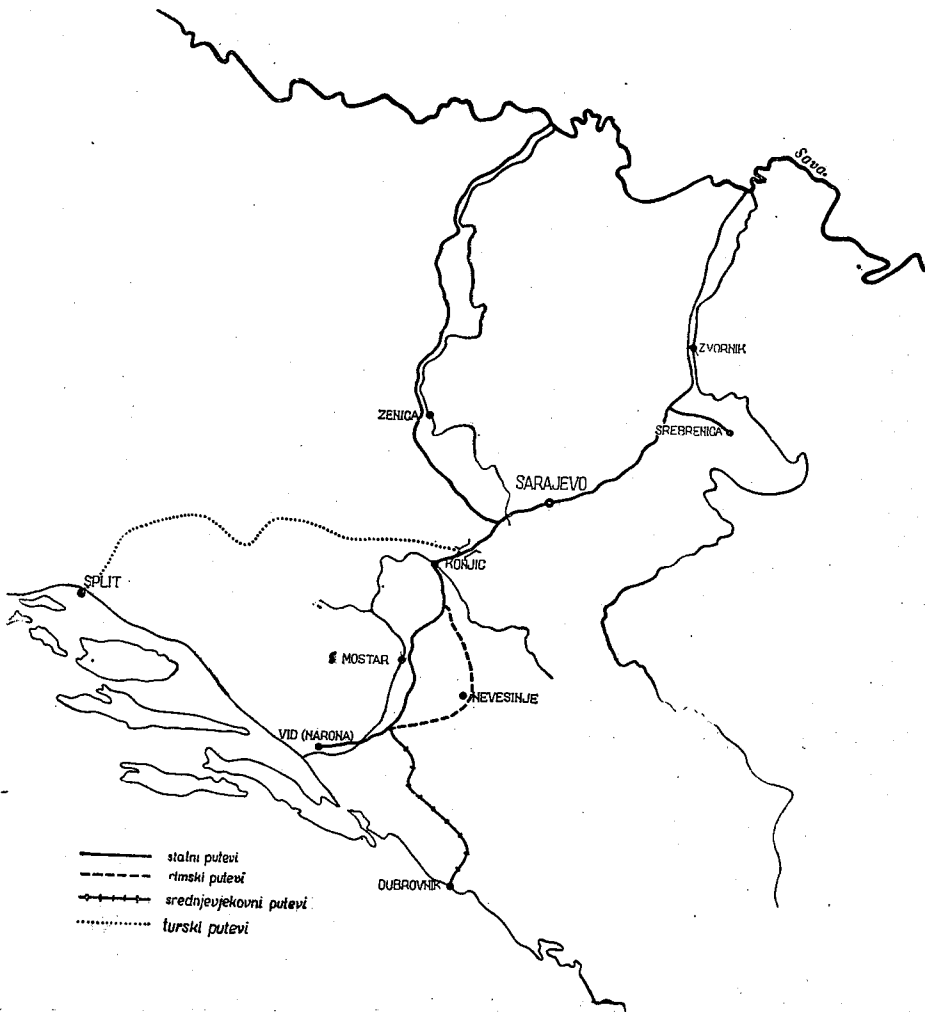
Visočki bazen, središte tadašnje bosanske države, najlakše je saobraćao s morem takođe preko Ivanskog prevoja do kojeg se stizalo preko Tarčina.

Moramo naglasiti da se jedan dio prometa dobara između dva glavna rudarska središta Bosne, Srebrenice i Olova s jedne, i Dubrovnika, s druge strane, odvijao i glavnim dubrovačkim drumom Dubrovnik — Foča i to iz Srebrenice preko Čemerna²⁶), tj. Foče, a iz Olova preko Zagorja.²⁷) Ulogu glavnog trgovačkog puta srednjovjekovne Bosne preko Ivan-planine u osnovi je odredilo ušće Neretve.

TURSKO DOBA. — Živahne trgovačke veze između jadranskog primorja i njegovog zaleđa nisu oslabile ni poslije turskog osvajanja naših zemalja, iako je u novim prilikama došlo do promjene u trgovačkim pravcima. Sada u našim zemljama dominiraju uzdužni putevi, tj. pravci koji u najkraćoj liniji povezuju osvojene balkanske zemlje s novim državnim središtem — Carigradom. Transverzalni putevi ostaju i dalje putevi prvog reda, jer je najveći dio naših zemalja prirodno gravitirao prema Jadranskom Moru. Lijepo razvijene trgovačke veze primorja i unutrašnjosti za nacionalne nezavisnosti sada se u organizovanoj velikoj osmanskoj carevini proširuju i pojačavaju.

Za osvajačku tursku državu prometne pogodnosti su bile od velikog značaja. A kako su turska osvajanja vodila i prema Jadranskom Moru, to se još ističe i strateška uloga transverzalnih puteva. Dubrovačka republika, priznavši suverenitet Turske, ostaje glavni trgovački posrednik između zapada

i svoga širokog zaleđa. Time smo ujedno istakli i prometni značaj Ivanškog prevoja i ušća Neretve u prvom periodu turske vlasti. Prometni značaj Ivanškog prevoja u ovom periodu stajao je pod posebnim uticajem Sarajeva — razvijenog trgovačkog i proizvođačkog središta. Žive trgovačke veze Sarajeva sa Beogradom, Somborom i Budimom, na jednoj, i s Dubrovnikom, na drugoj strani²⁸⁾, ujedno dokazuju i tranzitnu ulogu puta preko Ivan-planine.



Transverzalni putevi preko Ivanškog prevoja.

Koncem XVI vijeka pojavljuje se pored Dubrovnika i Venecija kao važan trgovački posrednik na našem primorju otvorivši veliku luku u Splitu 1592, prema kojoj je, na štetu Dubrovčana, počeo sve više da skreće i izvoz iz Bosne, Srbije i Makedonije. To je dovelo do promjene važnosti dubrovačkog i nastajanja novog puta. U vrijeme prosperiteta splitske skele između Sarajeva i Splita, osim glavnog splitskog puta preko Kupreških Vrata, išao

je i drugi put preko Ivanskog prevoja, Neretvice, Rame i Ravanjskog Polja. Podizanje novog hana u Ravnom potkraj XVI vijeka²⁹), održavanje velikog vašara u istom mjestu u XVII vijeku³⁰), dobro sačuvani tragovi puta u neprekinutoj liniji od Ivanskog prevoja do prevoja Razvara iznad Neretvice, koji za razliku i od važnijih seoskih puteva ide horizontalom i zaobilazi sela, živa tradicija o splitskom drumu u obližnjim selima, nadalje doskorašnje kiridžijanje stanovništva okolnih sela oziobljne su indicije koje svjedoče o njegovom postojanju, a ujedno i o njegovu značaju. Ovaj put je bio znatno kraći od onoga preko Kupreških Vrata, i prirodne odlike predjela kroz koji je prolazio bile su, uglavnom, pogodne.

U drugoj polovici XVIII vijeka trgovina Bosne pomalo skreće prema Savi, a padom Venecije i Dubrovnika ova sjeverna komponenta, tj. put Sarajevo — Brod dolinom Bosne, postaje još važnija. Austrija kao susjed Bosne na sjeveru i zapadu sada je njen glavni trgovački partner, a Trst i Beč najvažniji posrednici. Međutim, znatan dio trgovine u ovom pravcu išao je i dalje preko jadranskih luka: Dubrovnika, Metkovića i Splita na Trst. Najveći dio trgovačkog prometa išao je putem Sarajevo — Metković, tj. preko Ivan-planine. Tako se trgovina između Bosne i primorja opet navraća na ušće Neretve koje je padom Gabele pod Mletačku vlast koncem XVII vijeka izgubilo svoju trgovačku ulogu.

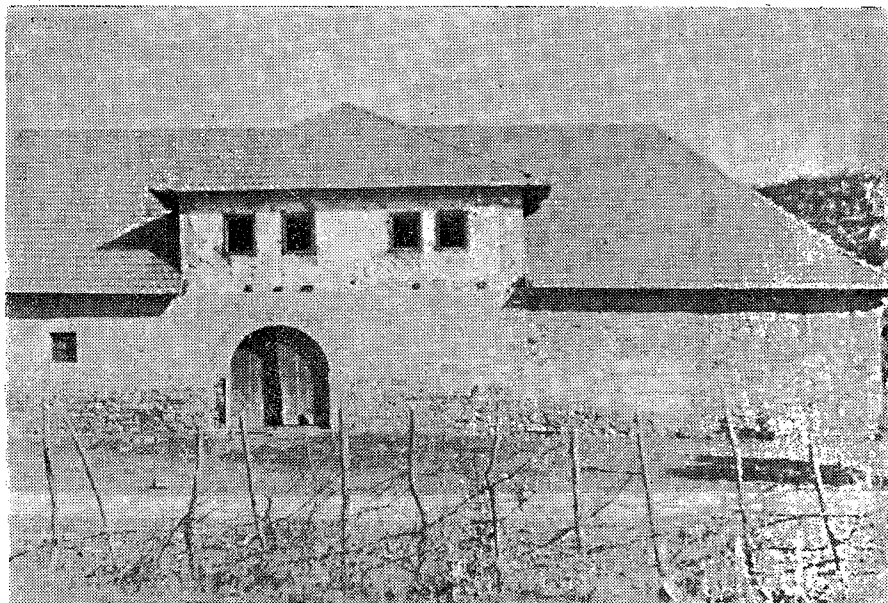
Privreda ovih krajeva kao i zemalja koje su preko Bosne općile s morem odredila je strukturu dobara koja su išla preko Ivanskog prevoja. Dugi vremenski raspon od pristoriskog do turskog vremena je doba isključivog uvoza prerađevina: oružja, oruđa, nakita, skupocjenog tekstila, raznih drugih proizvoda, a prije svega velikih količina soli i izvoza stočarskih proizvoda — vune, kože, krzna, voska i, posebno, s izvjesnim prekidima, raznih metala, na prvom mjestu srebra i olova. Struktura kretanja dobara bila je u osnovi ista i u tursko doba samo s tom razlikom što sada u izvozu u priličnoj mjeri učestvuju proizvodi jako razvijenog zanatstva u Sarajevu i to najviše kožarskog i kazandžiskog, dok u uvozu daleko pretežu skupocjeni tekstil kao: čoha, svila, a kasnije i kolonijalna roba.

O organizaciji prometa preko Ivan-planine u pojedinim vremenima, koja je bez sumnje morala postojati na ovom važnom prevoju, gotovo i nemamo podataka. U Srednjem vijeku Bradina je bila jedna od etapa karavanskog prometa gdje su se mijenjali karavani.³¹) Poznato je da su važne prelaze u tursko doba čuvali naseljeni Vlasi zvani filuridžije ili derbendžije, koji su bili odgovorni za sigurnost prometa. Pouzdane dokaze o filuridžinskim naseljima u okolini Ivana nismo do sada uspjeli utvrditi, a da je osiguranje puta postojalo, pokazuje nam podatak da je put zimi označen stupovima, poredanim gusto jedan do drugoga.³²)

Iz kasnijeg turskog doba potiču brojni toponimi s nazivom »han« koji nam ukazuju na intenzitet prometa na ovom putu. Tako se na nekim kartama³³) i raznim putopisima iz XIX vijeka spominju u neposrednoj blizini Ivan-planine lokaliteti: Han Pazarić, Hanovi i Han Tarčin, Han pod Ivanom, Han Bradina, Han Orašac, Han Vitek. Posebno je značajan toponim Raštelica (selo u podnožju Ivan-planine na bosanskoj strani) koji nas upućuje na rašteo (od tal. rastello) — trgovište na granici.

Karavanski promet ranijih vremena, izuzev rimskog doba, odredio je pravac starom putu. Njegov smjer nije se podudarao potpuno s pravcem današnje ceste, nego je bio više prilagođen okolnom reljefu. Od Pazarića išao

je kraćim pravcem, ne slijedeći doline riječnih tokova, preko niskog brežuljkastog zemljišta i spuštao se u dolinu Korče poviše Tarčina. Odavde do podnožja Ivan-planine stari put je vodio dolinom Kalašnice, dok je uz padine Ivana išao nešto kraćim smjerom od današnje ceste. Karavanski put nije prelazio preko najniže tačke Ivan-planine, nego nešto južnije preko Malog Ivana i silazio u Kuljane, zaselak G. Bradine. Tu je bilo središte nekadašnje Bradine, kako to vidimo po velikoj srednjovjekovnoj nekropoli i starom, danas u šikaru zaraslom, muslimanskom groblju. Od Bradine do Podorašća put je zaobilazio tijesnu i strmu dolinu Trešanice i preko Bratosova i Brđana izbijao u dolinu Trešanice kod današnje osnovne škole u Podorašću. U posljednje doba karavanskog prometa noćivalo je u Bradini po 30—40 konja.



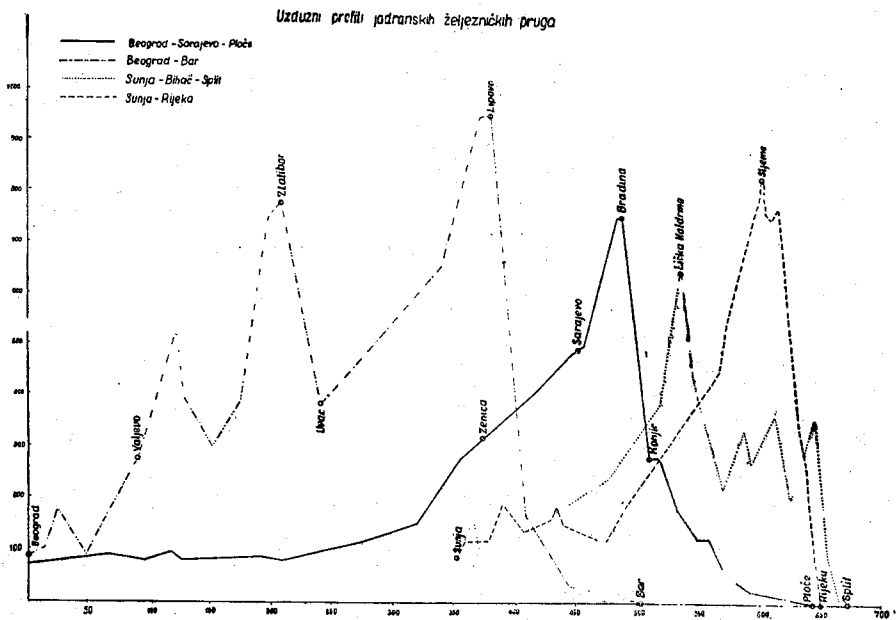
Sl. 3 — Stari han između Tarčina i Raštelice

Posljednjih decenija turskog gospodstva počela se, dolinom Neretve, između Sarajeva i Mostara graditi cesta, koja je omogućila kolski promet i time lakše i intenzivnije kretanje dobara i ljudi. Tada nastaje veliki broj hanova s obje strane Ivan-planine: u Pazariću su postojala tri hana, u Tarčinu dva, između Tarčina i Raštelice jedan, u Raštelici dva, u Bradini i najbližoj okolini pet i u Podorašću dva hana. Osim hanova bilo je duž ceste na svakih 5—6 km otstojanja malih dućana pokrivenih slamom zvanih »busare« ili »kolibe«. Broj hanova i »busara« odražava intenzitet prometa preko Ivan-planine u to vrijeme (sl. 3).

AUSTRISKO DOBA. — Postavši austro-ugarskom okupacijom sastavni dio moderne evropske države, Bosna i Hercegovina doživljava veliku prekretnicu u svom, naročito ekonomskom, razvoju. Glavni prometni pravci okreću se sada na suprotnu stranu, prema novom državnom središtu. Najvažnija prometna arterija postaje dolina Bosne. Iako je u prometu prema broskom znatno zaostajao put prema moru preko Ivana, bio je ipak u bo-

sansko-hercegovačkim razmjerama od prvorazredne važnosti, jer je nova struktura privrede sa šumskom i rudarskom industrijom bila znatnim dijelom upućena na izvoz i van granica Austro-Ugarske, tj. na izvoz preko mora.

Za razvoj prometa u Bosni i Hercegovini od odlučujućeg značaja bila je izgradnja željezničkih pruga. Uskotračna željeznica koja je od Sarajeva vodila na more koristila se prirodnim pogodnostima Ivan-planine i doline Neretve. Doline Bosne i Neretve postaju sada jedna prometna arterija između Panonskog bazena i Jadranskog Mora. Najprije je u vremenu od 1885 do 1891 izgrađena pruga između Metkovića i Sarajeva; kasnije, 1901, od Gabele do Gruža i Zelenike. Ekonomski značaj ove pruge leži i u činjenici da je to bila, poslije tršćanske i riječke, jedina željeznička pruga koja je izlazila na istočnu obalu Jadrana. Ivanska pregrada, odnosno visinska razlika između podnožja Ivana i doline Neretve kod Konjica na hercegovačkoj i doline Kalašnice kod Raštelice na bosanskoj strani, predstavljala je izvjesnu prepreku za željeznicu, jer je na dužini od 12 km zračne linije Ivan — Konjic trebalo savladati 617 m visine, odnosno 290 m visine na 3,5 km zračne linije Ivan — Raštelica. Dje-lom zbog toga, a još više radi manjih troškova, došlo je do izgradnje mješo-vite zupčano-athezione pruge velikog uspona (60 promila). Pruga je prošla kroz Ivan-planinu tunelom dugim 648 m na visini koja je samo za 91 m bila niža od prevoja. Ukupna dužina zupčanice iznosila je u prvo vrijeme skoro 19 km, a polazila je od željezničke stanice Pazarića do Tarčina i od Raštelice do Podorašca. Zupčanica je zbog velikog uspona i njime uvjetovane usporene frekvencije vozova predstavljala usko grlo pruge koje je s povećanjem pro-meta dolazilo sve više do izražaja.



Izgradnjom željeznice stvara se preko Ivan-planine, pored ceste, i druga prometna arterija.

Željeznica je povećala u velikoj mjeri promet dobara i ljudi. Južna Dalmacija i skoro cijela Hercegovina gravitiraju sada preko Ivan-planine prema unutrašnjosti. Glavna dobra koja su preko Ivana išla željeznicom k moru bila su drvo, živa stoka i stočarski proizvodi i žito za Hercegovinu (prosječno 4—5.000 vagona godišnje za period 1907—1911 g.), a prema unutrašnjosti neki industrijski proizvodi, kolonijal, voće i povrće. Značajno je da je promet dobara prema moru bio veći (dviije trećine) od prometa prema unutrašnjosti. Posebno je važan promet putnika koji se odvijao ovom željeznicom. Znatan broj stanovništva siromašne Hercegovine odlazio je ovom prugom na stalne ili privremene radove u Bosnu i ostale krajeve, a i promet turista između Sarajeva i Dubrovnika nije bio neznatan.

Rekonstruisanom cestom obavljao se intenzivan prevoz trupaca iz šumskih područja Preslice i samog Ivana.

Izgradnjom željeznice postaje šumovita Ivan-planina pristupačnim planskim odmaralištem i lovištem Sarajeva i Mostara. Na prevoju pored ceste, udaljenom 1 km od stare željezničke stanice Ivan, osnivaju doseljeni Nijemci iz Južnog Tirola malo naselje od nekoliko kuća sa prenočištima i gostionica ma. Za vrijeme ljeta saobraćala su nedjeljom po tri izletnička voza između Sarajeva i Ivana.

Izgradnja željezničke pruge i rekonstrukcija ceste učvrstali su i povećali istorisku prometnu ulogu Ivanskog prevoja.

IVAN U XX VIJEKU. — Dok se u austrisko doba prometna funkcija Ivanskog prevoja, kako smo to maločas istakli, odvijala uglavnom u regionalnim razmjerama periferno smještene Bosne i Hercegovine, sada se, stvaranjem Jugoslavije, proširuje prirodno zaleđe Jadranskog Mora i jedan njegov znatan dio sve tamo do Timoka gravitira sistemom uskotračnih pruga preko Ivan-planine k moru. Opći značaj željezničke pruge Sarajevo — more istaknut je činjenicom da je to bila jedna od tri jadranske pruge u Jugoslaviji. Nestankom državne granice prema Crnoj Gori gravitaciono područje ove pruge proširuje se na južni dio našeg primorja i skoro cijelu Crnu Goru. Važnost ove pruge, koja je izlazila na tri luke (Metković, Gruž, Zelenika), bila je sada veća nego u doba Austrije. Dio zupčane pruge je sve manje zadovoljavao potrebe prometa koji se stalno povećavao, zbog čega je došlo u dva maha do parcijalnog ukidanja zupčanice i rekonstrukcije pruge na bosanskoj strani. Prvo je ukinuta zupčanica između Raštelice i Bradine i zamijenjena 1930 godine varijantom koja je prošla kroz Ivan novim tunelom (3223 m) na visini 122 m nižoj od starog tunela. Šest godina kasnije ukinut je i preostali dio zupčanice između Pazarića i Tarčina. Na rekonstruisanoj pruzi povećala se frekvencija i brzina vozova i znatno se smanjili prevozni troškovi. Po prometu dobara (jedan milion bruto tona) i obrtu kola ona je bila među našim najprometnijim prugama prije rata. Izgradnja pruge do Bileća i Nikšića (prije rata) i do Titograda (1948) povećala je promet dobara i putnika na ovoj pruzi. Danas u prometu prema moru najviše učestvuje roba namijenjena izvozu, a s mora uvozna roba, u čemu se ogleda tranzitna uloga ivanske željeznice. Prema moru su išle najviše sinovine i polupreradevine šumarstva i rudarstva, te proizvodi poljoprivrede: drvo i razna građa (ranije bakar iz Bora), magnezit iz Brđana (u Srbiji), bariit iz okoline Kreševa, proizvodi hemijske industrije, žitarice za Hercegovinu, živa stoka za izvoz, suho voće. Prema unutrašnjosti najviše se prevozi antracit za koksare u Zenici i Lukavcu (a prije rata koks za topionicu u Boru), staro željezo za Zenicu, razne mašine i

aparati, cement, kolonijalna roba, riža, agrumi, rano povrće i voće iz donje Hercegovine i dr.^{32-a)} Promet prema moru (60%) je nešto veći od onoga prema unutrašnjosti (40%). Ovom prugom vrši se danas intenzivan promet putnika iz Hercegovine, južne Dalmacije, Crnogorskog Primorja i najvećeg dijela Crne Gore i skoro cijele države. Za putnički promet veoma je važna turistička komponenta, jer se preko Ivana veže veliki dio istočne polovice naše zemlje sa najpoznatijim turističkim i rekreativnim centrima našeg primorja: s Dubrovnikom, Bokom Kotorskom i u zadnje vrijeme sve posjećenijim kupalištima Crnogorskog Primorja. Prije rata saobraćala su tri para putničkih vozova i jedan par brzih, a danas tri para putničkih i dva para brzih vozova odnosno četiri para u ljetnoj sezoni.

Skoro sav cestovni promet između Bosne i Hercegovine odvijao se preko Ivanskog prevoja, jer cesta Sarajevo—Ulog—Nevesinje ima neznatan značaj. To je uz cestu Bugojno — Livno — Split jedina cestovna magistrala između Bosne i mora. Pojavom motornih vozila povećao se znatno promet ivanskom cestom koji se poslije izgradnje željeznice relativno bio jako smanjio. Cestom se najviše prevozi rano i ostalo povrće i voće (trešnje, kajsijske, smokve, grožđe) iz Mostara i donje Neretve prema jakom potrošačkom centru Sarajevu. Razvikom automobilizma jako se povećao turistički značaj ove ceste i ljeti broj putničkih kola daleko premašuje broj kamiona. Po intenzitetu prometa ovo je jedna od najprometnijih cesta u Bosni i Hercegovini.

UTICAJ ŽELJEZNICE NA NASELJA U OKOLINI IVANSKOG PREVOJA. — Predjeli kroz koje prolaze važniji putevi jako su izloženi antropogeografskim promjenama. Okolina Ivan-planine pruža nam lijep primjer za to. Najvećeg udjela u izmjeni pejzaža i uticaja na stanovništvo imala je željeznica odnosno zupčanica. Osim toga, zanima nas zupčana pruga i zbog toga što ona danas, u doba intenzivnog razvoja naše privrede, predstavlja akutan problem u željezničkom prometu naše Republike, koji traži najhitnije rješenje. Radi toga je potrebno da iznesemo neke njene karakteristike.

Eksploatacioni troškovi zupčanice su vrlo veliki. Jedna kompozicija, koju iz Mostara dovuču jedna lokomotiva, dijeli se na zupčanom dijelu pruge na dvije kompozicije, a svaku od njih vučku po dvije lokomotive, što znači da se broj lokomotiva na zupčanici povećava četiri puta. Time se broj osoblja lokomotiva takođe povećava četiri puta, a broj voznog osoblja od tri člana na deset članova. Potrošnja uglja je pet puta veća nego na athezionoj pruzi. Prosječna brzina vozova na zupčanici iznosi samo 10 km na sat, zbog čega je njena propusna moć četiri puta manja. Povećan broj lokomotiva iziskuje više ložionica, odnosno veći broj radnika i službenika i veću dopremu uglja. Zbog pojačane frekvencije vozova i češćih stanica, ovdje se osoblje stanica povećava dva puta, a broj radnika za održavanje pruge isto dva puta. Tako je na dužini od 33,5 km prvobitne željezničke pruge između Pazarića i Konjica bilo osam stanica, tj. prosječno jedna stanica na svakih 4,185 km, te tri veće ložionice: u Pazariću, Raštelici i Konjicu i jedna manja u Bradini. Atheziona lokomotiva ide na r. žisku opravku nakon prevaljenih 60.000 km, a zupčana lokomotiva nakon 15.000 prevaljenih km, tj. četiri puta češće. Zbog svega toga promet preko zupčanice je mnogo skuplji.³⁴⁾

Relativno brojnije željezničke stanice i ložionice uz zupčanu prugu postaju jezgra novih naselja koja se smještaju uzduž ceste i neposredno uz stanicu. Današnja cestovna naselja Pazarić, Tarčin, Raštelica, Bradina, Podorašac datiraju tek od izgradnje željeznice. Željeznicom uvjetovano iskorišća-

vanje bogatih šumskih područja sjevernih padina Bjelašnice, Preslice, Tmora i Ivan-planine, a nešto kasnije i ruda (barit) oko Lepenice, te osnivanje manjih industrijskih pogona (pilana u Brađini i Tarčinu — izvoz do 40.000 t drveta i drvnih proizvoda te 20.000 t barita) sa svoje strane su uticali na razvitak ovih naselja. To su pretežno željezničke i radničke kolonije, a neke od njih, kao Pazarić i Tarčin, donekle i Bradina, istovremeno postaju i mali trgovački i zanatski centri svoje okoline. Nova naselja svojim gradskim izgledom oštro odudaraju od okolnih seoskih kuća pokrivenih šindrom. Osim toga, između ovih naselja pored pruge i ceste niču pojedinačne kuće željezničara i radnika, bivših seljaka, građene na gradski način (Resnik kod Pazarića, Osenik), proces koji je i danas veoma aktivan (napr. u Podorašcu 10 novih lijepo građenih kuća željezničara iz Vrbljana). Neposredni ili posredni uticaj željeznice ogleda se u sve većem broju kuća gradskog tipa, pokrivenih crijepom, i u selima udaljenim od pruge. Naročito je značajno da u ovakvim kućama nema otvorenog ognjišta. Ova je pojava daleko jače zahvatila ona sela čije je stanovništvo više orijentisano na nezemljoradnička zanimanja. Podizanje kulturnog standarda sela ne pojavljuje se samo kao posljedica većih materijalnih prihoda stanovništva nego, isto tako, i kulturnog progressa koji u sebi nosi stručni željeznički poziv.

UTICAJ ŽELJEZNICE NA STANOVNIŠTVO. — Velike potrebe zapčanice za radnom snagom, kako kvalifikovanom tako i nekvalifikovanom, privukle su znatan broj okolnog seoskog stanovništva na manuelne radove i izazvale, u prvo vrijeme, doseljavanje Nijemaca i Čeha za stručne radove. Njihovim odlaskom poslije Prvog svjetskog rata, kao i stalnim jačanjem prometa, povećale su se mogućnosti zaposlenja seoskog stanovništva na željeznici. Sigurni i relativno veći prihodi stabilne željezničke profesije sve više pojačavaju ovu težnju. Pa i kad su se prilično umanjile potrebe za radnom snagom, poslije ukidanja zapčanice, nije opala ova tendencija. Okolno stanovništvo se sada zapošljava u velikom željezničkom čvoru u Sarajevu i željezničkoj radionici. Uopće, orijentacija seoskog stanovništva ka željeznici permanentno je rasla, a osobito poslije oslobođenja. Danas od 61 naselja općine Hadžići, čiji teritorij seže od Ivan-planine do blizu Sarajevskog Polja, samo iz dva sela nema željezničara. Ima sela gdje procenat stanovništva koji se izdržava od željeznice dostiže upadljivu cifru: Kučukovići 52,94%, Vukovići 49,19%, Vrbanja 47,36% itd. Danas oko 80% željezničara odlazi na posao u Sarajevo. Osim na željeznici, znatan broj stanovništva ovog kraja zaposlen je u industrijskim pogonima sarajevskog područja. Tri para radničkih i lokalnih vozova između Bradine, odnosno Tarčina, i Sarajeva pokazuju nam koliki broj radnika iz ovog područja svakodnevno odlazi na posao u Sarajevo. Vrijedno je spomenuti da najviše željezničara ima iz sela sa nešto oskudnijim izvorima za život, a ne iz onih sela koja su najbliža pruzi.

Isti proces zahvatio je u još jačoj mjeri i na širem području seosko stanovništvo siromašnije hercegovačke strane. Preko polovice stanovništva bazena Trešanice prehranjuje danas željeznica: u Repovici 100%, Brđanima 70%, Vrbljanima 67%, Bradini 60%. Kao i u Bosni, i ovdje je broj željezničara rastao obuhvatajući sve više udaljenija sela. Doseljeno dinamičnije stanovništvo Bradine i Brđana ranije se orijentisalo ka željeznici nego stanovništvo starinačkih sela.

Nova građanska zanimanja razvijaju tendencije individualizma koji veoma uspješuje još ranije započeti opći proces raspadanja porodičnih za-

druga. To ima za posljedicu povećanje broja domaćinstava, cijepanje i donekle usitnjavanje posjeda. Novi posjed seljaka-željezničara nije više prava agrarna površina, jer njen vlasnik nema ni vremena ni potrebe da je potpuno obradi. Zapostavljanje poljoprivredne djelatnosti u Pazaričko-tarčinskoj zavalj ogleđa se i u jako smanjenom izgonu blaga na planinu, iako za to postoje odlični uslovi, jer su kvalitetni pašnjaci obližnje Bjelašnice svega nekoliko sati udaljeni od sela.

IVAN-PLANINA KAO GRANICA. — Iako Ivan-planina kao komunikacija spaja zemlje i ljude, Ivan kao planinska pregrada ujedno ih i razdvaja. Orografska jedinostveni planinski greben Vranice, Bitovnje, Ivan-planine, Bjelašnice, koji se produžuje prema jugoistoku, granica je između Bosne i Hercegovine. Ta međa između ove dvije, fiziogeografski i antropogeografski jače izdiferencirane zemlje nije nastala samo na prirodno pogodnoj liniji nego ujedno i na liniji do koje dopiru ekonomski interesi stočarskog stanovništva donje Hercegovine.

Antropogeografske razlike između Bosne i Hercegovine zapažaju se veoma jasno kod stanovništva oko Ivanskog prevoja u mnogim vidovima duhovne i materijalne kulture. Dok su na bosanskoj strani sela u osnovi razbijenog tipa koja se sastoje od pojedinih mahala (Trzanj, Vrbanja, Japalaci-Čičke, Korča) sa kućom »na čardak« građenom od drveta i šepera i pokrivenom visokim krovom od šindre redovito na četiri vode i dvorištem oko kuće, dotle sela na hercegovačkoj strani imaju izražen zbijen tip sa kućama većinom od kamena i krovom često na dvije vode sa malo ekonomskih zgrada i bez okućnice, a takođe su primjetne razlike u načinu života, psihičkim i jezičnim osobinama i nošnji stanovništva s jedne i druge strane Ivan-planine. Do Ivan-planine seže arhaična etnička grupa starinaca muslimana oko srednje Neretve. Granična uloga Ivan-planine u prodiranju kulturnih uticaja mora ili kopna očitovala se još u prošlosti. Neolitsko naselje u Lisičićima (između Konjica i Ostrošca) pripada zapadnomediteranskom krugu, dok poznato neolitsko nalazište u Butmiru ima »daleko više kontinentalan karakter.«³⁵⁾ I stećci srednjovjekovnih nekropola u dolini Neretve kod Konjica imaju više sličnosti sa hercegovačkim nego sa bosanskim stećcima.³⁶⁾ Antropogeografske razlike s jedne i druge strane Ivana uvjetovane su donekle i njihovim međusobnim razlikama u prirodnim elementima, koji se očituju u privrednoj djelatnosti. Osnovna privredna grana hercegovačkog dijela je stočarstvo sa zemljoradnjom i to skoro isključivo gajenje koza, a u bosanskom dijelu je naprotiv osnov zemljoradnja.

UPOREĐENJE IVANSKOG PUTA I OSTALIH TRANSVERZALNIH PUTEVA. — Da bismo bolje oćtali prometnu ulogu Ivanskog prevoja, potrebno je da damo osnovne karakteristike najvažnijih naših transverzalnih puteva.

Visoke i znatnim dijelom krške Dinarske planine veoma otežavaju veze s našim primorjem. Te veze nisu česte i prelaze planinska zemljišta na najnižim tačkama — prevojima ili rijetkim udolinama. Među najvažnije prelaze danas spadaju Postojnska Vrata, Gorski Kotar, Zrmanjski prelaz, odnosno dolina Butišnice i prevoj Ivan.

Postojnska Vrata (609 m) pretstavljaju bez sumnje najpovoljniji prirodni put između jadranskog primorja i unutrašnjosti u našoj državi. Tuda je najlakši pristup srednjoevropskog Podunavlja prema Jadranskom Moru i »jedan od najvažnijih prelaza iz Sredozemlja u Evropu uopće.«³⁷⁾ Na tom putu na-

stala je najprometnija luka istočnog Jadrana, Trst. Preko Postojnskog prelaza vodi dvokolosječna pruga Trst—Ljubljana; a njoj se priključuje i pruga iz Rijeke. Ovom prugom gravitiraju ka Jadranskom Moru Čehoslovačka, Austrija, dijelom i Mađarska, te sjeverozapadni dio Jugoslavije. Postojnska Vrata imaju više međunarodni nego nacionalni značaj.

Važnost prelaza preko Gorskog Kotara odredila je najkraća udaljenost između Panonske Nizije i Jadranskog Mora, u čemu leži njegova najveća pogodnost. Vodeni put Save, te lakše i brže prometne veze u nizini povećavaju mu vrijednost i proširuju gravitaciono područje. Ovuda je išla najlakša veza Mađarske prema Jadranskom Moru. Doba hrvatsko-mađarske zajednice, odnosno izgradnje triju cesta: Karolinske (1726), Jozefinske (1799), Lujzinske (1810), te željeznice (1873), dalo je današnji značaj ovim prometnim arterijama koje se završavaju u našoj najvećoj i najbolje opremljenoj luci — Rijeci. Najveći dio pomorskog prometa Jugoslavije odvija se preko riječke luke, kojoj prirodno gravitira cijelo savsko-dravsko međurječje i uža Hrvatska, Vojvodina a, za nevolju, danas sjeverna i srednja Bosna. Veliki uspon od 25 promila (najniži prelaz 836 m) znatno umanjuje vrijednost ove, inače solidno građene, pruge.

Lička željeznica, koja ide preko Zrmanjskog prelaza, i njena povoljnija i kraća varijanta — Unska pruga, više su longitudinalne i suviše zaobilazne komunikacije između naše centralno smještene luke Splita i unutrašnjosti zemlje. Lička željeznica izbija na riječku prugu na polovini udaljenosti Zagreb — Rijeka, a Unska pruga opet u bliže gravitaciono područje Rijeke. Česti i veliki usponi i snježni smetovi znatno ograničavaju promet na ovim prugama. Nekada važni stari Splitski drum, koji je vodio preko Klisa, prevoja Prologa (1173 m), Livna i Velikih (Kupreških) Vrata (1384 m) u dolinu Vrbasa, danas ima širi regionalni značaj za zapadnobosanska krška polja i kao važnija cestovna komunikacija između Bosne i srednje Dalmacije.

Iz ovoga nam se nameće zaključak da znatan dio naše države, tj. njen sjeveroistočni, istočni i središnji dio, iziskuje kraće prometne veze sa jadranskom obalom, koje će tek tada imati najveći učinak. Slabe prometne veze unutrašnjosti sa Jadranskim Morem, koje sve manje zadovoljavaju potrebe sve razvijenije privrede naše države, potenciraju tu nužnost. Dodamo li k tome da su velikim rudarskim i industrijskim područjima Sarajevsko-zeničke kotline, doline Bosne (Zavidovići, Maglaj, Doboj) i doline Spreče potrebne kraće veze s morem, biće nam dovoljno podvučena važnost izgradnje nove jadranske pruge. Njenu izgradnju opravdava sve veći promet pločanske luke, kako to vidimo iz slijedeće tabele:³⁸⁾

	1950	1955	1956
Rijeka	1,726.000	2,800.000	2,964.000
Šibenik	300.000	387.000	539.000
Split	280.000	487.000	466.000
Ploče	157.000	327.000	376.000
Dubrovnik	260.000	237.000	222.000
Ukupno	2,699.000 t	4,238.000 t	4,567.000 t
Indeks	100	159	171
Indeks za Ploče	100	208	239

Centralno položene doline Bosne i Neretve, vezujući se preko relativno lako prohodnog Ivanskog prevoja, pretstavljaju poslije postojnskog najbolji pri-

rodni put između Panonske Nizije i Jadranskog Mora. Dolinom Bosne je izgrađena već odlična pruga normalnog kolosjeka. Prirodni nastavak te pruge, koja bi se završavala u Pločama, bio bi prevoj Ivan i dolina Neretve. Povoljnost ove pruge ogleda se u činjenici da ona savlađuje samo jedan znatniji uspon (između Konjica i Bradine), što nije slučaj s ostalim jadranskim prugama, uključivši tu i novoprojektovanu Barsku prugu.

S izgradnjom pruge Sarajevo — more najtješnje je povezano pitanje izgradnje luke u kojoj će se pruga završavati. Najprirodniji izlaz neretvanske pruge je zaliv Ploče koji na ovom dijelu obale pruža najpovoljnije uslove za jednu luku. Naglašavane prirodne nepogodnosti pločanske luke neznatne su, u poređenju s njenim prednostima, i ne odgovaraju činjeničnom stanju. malarija je već niz godina stvar prošlosti, rijetko naseljena neposredna okolica ipak ima višak radne snage, a još više bliža okolica Čapljine, Hrasnog, Stoca; Neretvanska Blatija i nešto udaljenija plodna okolica Čapljine i Ljubuškog može dati, kao što i sada daje, dovoljne količine povrća i voća, uostalom ni drugi naši lučki gradovi ne oslanjaju se na agrarno izdašniju okolicu nego što je okolica Ploča, i, najzad, najteži prigovor, zasipavanje nanosom Neretve, otpada, jer podzemni priticač vode iz Bačinskih Jezera stvara izlaznu struju iz zaliva Ploče. Jedina znatnija nepogodnost je neprikladan smještaj budućeg gradskog naselja. Vrijednost pločanske luke leži u prirodnoj vrijednosti puta dolinom Neretve i Bosne, a to je osnovni uvjet za prosperitet jedne luke.

ZAKLJUČAK. — Naglasili smo da se još od preistorijskog doba stalno isticala važnost Ivanskog puta. Dok su se pojedini transverzalni putevi razvijali i fungirali, uglavnom, na istorijskim osnovama, dotle se put preko Ivanskog prevoja zasnivao više na geografskim uvjetima trajne vrijednosti, koji se očituju u njegovom središnjem položaju unutar našeg nacionalnog područja i povoljnosti reljefa predjela kroz koji prolazi. Na tom putu nastali su najveći gradovi Bosne i Hercegovine — Sarajevo i Mostar. Prevoj Ivan predstavlja jadranske vratnice Bosne. Ušće Neretve, prevoj Ivan i Sarajevsko Polje stoje u najtješnjoj genetskoj vezi u prometnom pogledu.

Izgradnjom normalne pruge Sarajevo — Ploče i Jablaničke hidrocentrale potenciraće se značaj Ivanskog prevoja.

N A P O M E N E:

- 1) O nazivu »sedlo« vidi: R. Badjura, Slovensko in nemško geografsko sedlo, Geografski vestnik, XII, Ljubljana 1950, i R. Badjura, Gorski prehodi v luči ljudske geografije, Državna založba Slovenije, Ljubljana 1951.
- 2) Opis puta III Kongresa slovenskih geografa i etnografa (Uredio Pavle Vujević) II (Beograd 1930) 27.
- 3) Nav. d. 28.
- 4) Nav. d. 29.
- 5) Nav. d. 28.
- 6) Fridrih Kacer: Geologija Bosne i Hercegovine (Sarajevo 1926) 297.
- 7) Podaci za klimu uzeti su uglavnom iz članka P. Vujevića: Uticaj reljefa zemljišta na podneblje u okolini Bjelašnice, Glasnik Geografskog društva, XX, (Beograd 1934) 18—38.
- 8) D-r Karlo Patsch: Nahodaji novaca. Glasnik Zemaljskog muzeja u Bosni i Hercegovini XIX, 399.
- 9) D-r Carl Patsch: Archäologisch-epigraphische Untersuchungen zur Geschichte der römischen Provinz Dalmatien, Wissenschaftliche Mitteilungen aus Bosnien und der Herzegovina VI (Wien 1899) 212—213.

- 10) Dr. Ćiro Truhelka: Kulturne prilike Bosne i Hercegovine u doba prehistoričko, Glasnik Zem. muzeja u BiH XXVI (Sarajevo 1914), 104—105.
- 11) Patsch, nav. d. 262—263.
- 12) Esad Pašalić: O antičkom rudarstvu u Bosni i Hercegovini, Glasnik Zem. muzeja, N. S. IX, Arheologija (Sarajevo 1954), 47—75.
- 13) Dimitrije Sergejevski: Rimska cesta na Nevesinjskom Polju, Glasnik Zem. muzeja, N. S., III (Sarajevo 1948), 43—62.
- 14) Philip Ballif: Römische Strassen in Bosnien und Herzegovina (Wien 1893), 32—36.
- 15) Na ozn. mjestu.
- 16) Sergejevski, nav. d. 46.
- 17) Ballif, na ozn. mjestu.
- 18) Na ozn. mjestu.
- 19) Dr. Karlo Patsch: Nahođaji novaca, Glasnik Zem. muzeja, XIV (Sarajevo 1902), 400.
- 20) Ballif, nav. d. 33. Sumnju o postojanju rimskog puta u ovom dijelu doline iznio je još E. Richter u svom radu »Prilozi zemljopisu Bosne i Hercegovine«, Glasnik Zem. muzeja XVII (1905), 288—289.
- 21) Mihailo J. Dinić: Dubrovačka srednjevekovna karavanska trgovina, Jugoslovenski istorijski časopis, III (Beograd — Zagreb — Ljubljana 1937), 127.
- 22) Dr. Konstantin Jireček: Trgovački drumovi i rudnici Srbije i Bosne u srednjem vijeku (Sarajevo 1951), 123; Dinić: na ozn. mjestu.
- 23) Jireček, nav. d. 128.
- 24) Nav. d. 125.
- 25) Nav. d. 124.
- 26) Dinić, nav. d. 130.
- 27) Nav. d. 129.
- 28) Vuk Vinaver: Sarajevski trgovci u Dubrovniku sredinom XVIII vijeka, Godišnjak Istoriskog društva Bosne i Hercegovine, VI (Sarajevo 1954), 249—250.
- 29) Alija Bejtović: Spomenici osmanliške arhitekture u Bosni i Hercegovini. Prilozi za orijentalnu filologiju i istoriju jugoslovenskih naroda pod turskom vladavnom, III—IV (Sarajevo 1953), 272.
- 30) Vladislav Skarić: Sarajevo i njegova okolina od najstarijih vremena do austro-ugarske okupacije (Sarajevo 1937), 89—90.
- 31) Istorija naroda Jugoslavije I (Beograd 1953), 520—525.
- 32) Dr. Ćiro Truhelka: Opis Dubrovnika i Bosne iz god. 1658, Glasnik Zem. muzeja u Bosni i Hercegovini XVII (1905), 426.
- 32a) Dr. Ivo Rubčić: Gravitacijske zone važnijih luka na istočnoj obali Jadrana, Hrvatski geografski glasnik, sv. 8-9-10 (Zagreb 1939), 218—220.
- 33) Tabula Hungariae et Regionum..., Correcta per observationes Comitum Marsilii... (18 v.) u Zavodu za zaštitu spomenika kulture NR Srbije pod br. G. k. 31/481.
- 34) Na normalnoj pruzi 1 brutotonski kilometar stoji 2,18 Din, na uzanoj pruzi 5,76 Din, a na zupčanici Bradina — Konjic 14,48 Din.
- 35) Dr. Alojz Benac: Neolitsko naselje u Lisičićima. Glasnik Zem. muzeja, N. S., X, Arheologija (Sarajevo 1955), 72.
- 36) Šefik Bešlić: Stećci u dolini Neretve (s područja Jablaničkog Jezera). Naše starine II (Sarajevo 1954), 210.
- 37) Josip Roglić: Rijeka. Kongres geografa Jugoslavije I (Zagreb 1951), 47.
- 38) L. Z.: Promet luka u 1956 godini. Međunarodni transport III, Vanredni broj (Sarajevo 1957), 25.

ZUSAMMENFASSUNG

IWAN-SATTEL

SULEJMAN BAKARŠIĆ

Die transversalen Wege Adriatisches Meer-Hinterland haben im Leben der jugoslawischen Länder immer wichtige Rolle gespielt. Die Richtung dieser Wege ist an die niedrigsten Punkte, d. h. an die Gebirgssattel, gebunden. Einer der günstigsten Sattel in den Dinarischen Gebirgen ist der Sattel des Iwangebirges (967),

der sich zwischen dem Becken von Sarajevo, dem Hauptverkehrsknotenpunkt Bosniens, und dem Neretvatal befindet. Der übliche Name Ivan-sedlo (Iwan-Sattel) ist unter Einfluss deutscher geographischer Terminologie entstanden und erscheint erst nach der Okkupation Bosniens durch Österreich.

In geologischem und morphologischem Sinne ist das Iwangebirge der äusserste südöstliche Teil der paläozoischen Mittelbosnischen Schiefergebirge.

Klimatische Unterschiede zwischen den Gebieten westlich und östlich vom Iwangebirge sind nicht nur durch den Gebirgsrücken des Iwangebirge, sondern auch durch ihre bedeutenden Höhenunterschiede bedingt.

Die natürliche Grenze zwischen Bosnien und der Hercegovina führt über das Iwangebirge und ihre gegenseitigen anthropogeographischen Verschiedenheiten kommen in der Umgebung Iwangebirges stark zum Ausdruck.

Noch in vorgeschichtlicher Zeit führte über das Iwangebirge ein wichtiger Weg der das pannonische Becken mit dem Adriatischen Meer verband. Einen natürlichen an der Küste gelegenen Ausgang dieses Weges bildet die Neretvamündung, an der noch im IV vorchristlichen Jahrhundert das griechische Handelsemporium Naronā bestand. In römischer Zeit gehört dieser Weg zu den wichtigeren Verkehrsstrassen. Frühere Meinungen nach denen seine Richtung in vorgeschichtlicher und römischer Epoche längs des Neretvatales führte, müssen korrigiert werden, da der Engpass zwischen dem Čvrznica- und Prenjgebirge als unüberwindlich für die damaligen technischen Möglichkeiten gilt. Im Mittelalter diente dieser Weg als Haupthandelsader zwischen Bosnien und Dubrovnik. Während der türkischen Herrschaft verminderte sich die Wichtigkeit des Iwanweges nicht. In dieser Zeit führte ausserdem über das Iwangebirge noch ein Handelsweg von Sarajevo nach Split.

Der Eisenbahnbau brachte in Bosnien eine grosse Wendung in der Verkehrsentwicklung mit sich. Günstige natürliche Bedingungen des Iwangebirges und des Neretvatales bestimmten die Richtung der schmalspurigen Eisenbahnstrecke zwischen Sarajevo und der Küste. Das Iwangebirge wirkte jedoch auch als Hindernis für die Erbauung der Strecke und deshalb musste eine Zahnradbahn gebaut werden (Steigung bis 60‰). Die Bedeutung dieser Eisenbahn liegt in der Tatsache, dass sie eine von den drei bestehenden adriatischen Eisenbahnstrecken vor dem Kriege war, deren Gravitationsgebiet sich bis nach Ostserbien ausdehnte.

Die Zahnradbahn vordert dreimal mehr Personal und mehr Stationen und Lokomotivschuppen. Das führte zur Beschäftigung der umliegenden Dorfbewohner als Eisenbahner. Heute gibt es sozusagen kein Dorf längs der ehemaligen und heutigen Zahnradstrecke, dessen Einwohner nicht bei der Bahn beschäftigt sind und in vielen Dörfern erreicht die Zahl der bei der Eisenbahn beschäftigten Bewohner 50 bis 100 Prozent. In der Nähe der Eisenbahnstationen entstanden neue kleine Ansiedlungen. Überhaupt übt die Eisenbahn einen starken anthropogeographischen Einfluss auf die Umgebung aus.

Die Analyse der jugoslawischen adriatischen Eisenbahnstrecken erweist dass der Ausbau einer normalspurigen Strecke von Sarajevo bis zur Neretvamündung höchst notwendig ist.