

**Филозофски факултет  
Универзитет у Београду  
Одељење за Историју**

**Завршни рад**

**Путеви и путници у југоисточној Европи (16-18 век)**

ментор  
доц. др Данко Леовац

кандидат  
Славица Петровић  
ИС16/220

Београд, 2019.

## Садржај:

Увод.....	2
1. Пут.....	4
Начин изградње, одржавање и изглед пута.....	4
Преласци река и мостови.....	6
Саобраћајни објекти.....	7
Услуге на путу.....	11
Саобраћајна средства.....	12
Путна мрежа.....	14
Промет рекама.....	21
2. Путници.....	23
Трговци.....	23
Посланства.....	26
Ходочасници- поклоничка путовања.....	28
Гласници и курири.....	30
Војска.....	31
Турски службеници.....	32
Безбедност на друму.....	33
Закључак.....	38
Списак извора и литературе.....	39

## Увод

У периоду од 16. до 18. века у југоисточној Европи, прецизније на просторима које већински насељава хришћанско становништво у оквиру Османског царства, развио се јединствен саобраћајни систем у којем су поред путника учествовали и представници власти, затим трговци различитих националности и вероисповести, као и локално, пре свега хришћанско становништво које је учествовањем у овом систему себи обезбеђивало животни простор и опстанак.

На основу до сада објављене литературе, О.Зиројевић, *Цариградски друм од Београда до Софије (1459-1683)*, Београд 1970. и С. Димитријевић, *Дубровачки каравани у јужној Србији у XVII веку*, Београд 1958. и путописа насталих у периоду од 16. до 18. века у раду су приказани основни фактори путовања. Од путописа су у највећој мери коришћена дела француских путописаца објављена у Р. Самарџић, *Београд и Србија у списима француских савременика XVI-XVII век*, Београд 1961., као и путопси Евлија Џелебија, *Putopis, odlomci o jugoslovenskim zemljama*, Сарајево 1967. и Бенедикт Курипешкић, *Путопис кроз Босну, Србију и Румелију*, Београд 2001, те дела српских ходочасника објављена у *Света земља у српској књижевности од краја XIII до краја XVIII века*, приредио Томислав Јовановић, Београд 2007.

У делу рада *Пут* представљени су изглед путева који су коришћени у периоду од 16. до 18. века, како су били изграђени, као и начин на који су се користили и прелазили речни токови. Представљена је и мрежа путева који су према путописима највише коришћени, као и саобраћајна средства и низ грађевинских објеката са наменом да олакшају путовање. У другом делу рада *Путници* приказани су начини путовања различитих група путника, затим начин снабдевања и невоље са којима су се сусретали. Овај рад највећим делом је посвећен простору који је насељавао српски народ, али се не држи чврсто задатих граница како би испратио неке од најважнијих саобраћајних комуникација у овом делу Европе. Иако су се на овим просторима владари често мењали у периоду 16. до 18. века у овом раду је обрађен саобраћајни систем под контролом и надзором Османског царства. Највећа пажња је посвећена оним деоницама пута које су се најчешће употребљавале, док су остали путни правци приказани у грубим цртама. Такође, неке деонице путева, најпре када је реч о Цариградском друму, представљене су и другим временским интервалима не само у периоду од 16. до 18. века, како би се показао континуитет и важност ове

саобраћајнице у српској, односно европској историји и њеној улози у повезивању Европе и Азије. Посебно је указано и на становништво које је имало дервенцијски статус, њихове обавезе, али и одређене повластице које су уживали са циљем да се задржи становништво на овом слабо насељеном простору.

# 1. Пут

За означавање пута коришћено је више израза- цеста, друм, калдрма, колник, велики, мали и јавни пут. Путеве су имена најчешће добијали по називима места и области у које су водили или по именима река чији ток су пратили. Римске путеве Турци су називали калдрима, а Срби царски или стари пут.

## Начини изградње, одржавање и изглед пута

Начин израде пута у највећој мери је зависио од терена и врсте земљишта. Путеве који су грађени за време Турака можемо поделити на оне који су потпуности новоизграђени и оне који су за основу имали римске остатке.<sup>1</sup> Новоизграђени путеви су били поплочани неотесаним камењем или насути шљунком у средини са ивицама од крупнијег камена, а понекад је ради бољег учвршћивања између камења посипана земља. Било је и друмова чије се путно земљиште састоји од збијеног камења мањег обима оивичено већим комадима. На неким деоницама су коришћене само утабане путање, па су се тешко разликовали главни и споредни пут. У турско доба природне препреке су избегаване, а пут је кад год је било могуће пратио речне долине, за разлику од античких и средњовековних који су се држали правих линија. Остатака римског пута је највише било на деоницама Цариградског друма.<sup>2</sup> У турско доба је одржаван и коришћен колико је било могуће, али је временом све више пропадао, стога путописци ретко њиме путују и често га бележе као споменик античке културе. Рајнолд Лубенау наводи да се римски пут у близини Мораве назива *Via Traiana* и да су њиме врло мало путовали и већину времена се возили покрај њега.<sup>3</sup> Између осталих у својим путописима остатке римске калдрме помиње Анонимни писац из пратње француског посланика Луја д Е-а између Параћина и Ражња, када је туда прошао 1621. године.<sup>4</sup> При изградњи пута проблем великих успона се решавао завијуцима

<sup>1</sup> О. Зиројевић, *Цариградски друм од Београда до Софије (1459-1683)*, Београд 1970, 43.

<sup>2</sup> О. Зиројевић, *Цариградски друм од Београда до Софије (1459-1683)*, 42; К. Јиречек, *Војна цеста од Београда за Цариград и балкански кланци*, Зборник радова Константина Јиречека I, Београд 94; 150.

<sup>3</sup> О. Зиројевић, *Рајнолд Лубенау о Београду и Србији 1587. године*, Годишњак града Београда 13, (1966), 57.

<sup>4</sup> Р. Самарцић, *Београд и Србија у списима француских савременика XVI-XVII век*, Београд 1961, 171.

и степеницама са косим заравњењем које су нарочито грађене на каменитом земљишту. Највероватније је ширина већих путева износила од 3 до 4 метра, док су мањи путеви имали ширину од 1,5 до 3 метра.<sup>5</sup> Изузимајући путеве на којима је био могуће одвијање колског саобраћаја други путеви су били знатно ужи и на појединим местима више личили на пешачке стазе.

О уређењу и поправци путева старало се околно становништво, пре свих дервенције, а највише пажње им се поклањало пред и у току већих војних похода при чему су понекад долазили и радници из Цариграда. Изградњу и оправку путева вршили су и појединци, па је тако Пјер Лескалопје срео на путу једног Турчина који је будаком и лопатом поправљао пут за спас душе свог преминулог рођака.<sup>6</sup> Поправка се углавном сводила на крчење шума и шипражја. Неретко је путно земљиште било изобличено од коњских копита и већина путописаца наводи да су путеви у веома лошем стању. Изглед пут је у већој мери на путописце остављао лош утисак и права је реткост да о њему похвално пишу. Најчешће га описују као лош, рђав, мучан, блатњав, узак и једва проходан. Често су то само уске, неравне и кривудае стазе које су водиле кроз тесне удолине и густе шуме. Употреба пута у многоме зависи од временских услова, па је најпогодније било путовати током лета и раних јесењих месеци, а путовање у зимском периоду, како наводи Филип Дифрен-Кане је било нарочито опасно због снежних бура које затрпавају и људе и коње.<sup>7</sup> За време временских непогода, како би се прешле каљуге, преко блата су стављане даске и грање, па преко њих сено и слама, а у току зиме су преко клизавих, залеђених делова пребацивани ћилими.<sup>8</sup> Пролазак су додатно отежавале шуме и околно растиње. Услед лошег стања друма путници су у многим случајевима били принуђени да користе оближње стазе или пак да иду пешке. Дешавало се и да се кола не могу да прођу кроз густу шуму или да се заглаве у блатњавом путу, па тако Кикле у свом делу наводи да су размишљали да оставе кола и наставе даље путовање коњима и пешке.<sup>9</sup> Велики страх код путника изазивало је и то што су путеви често водили кроз планине и изнад великих провалија у које се непажњом могло упасти. Због лошег стања друмова путници су

---

<sup>5</sup> Г. Шкриванић, *Путеви у средњовековној Србији*, Београд 1974, 19.

<sup>6</sup> Р. Самарџић, *Београд и Србија у списима француских савременика XVI-XVII век*, 134.

<sup>7</sup> Филип Дифрен Кане је путовао из Дубровника у Цариград јануара месеца 1573. године. Р. Самарџић, *Београд у списима француских савременика XVI-XVII век*, 128-132.

<sup>8</sup> К. Н. Костић, *Домаће животиње као транспортно средство у српским земљама за турског времена*, Гласник српског географског друштва 3-4, Београд (1914), 76- 78.

<sup>9</sup> Р. Самарџић, *Београд и Србија у списима француских савременика XVI-XVII век*, 196.

се губили и често били принуђени да скрећу на околне стазе да би заобишли критичне деонице.

## Преласци река и мостови

За прелазак речних токова коришћени су мостови, бродови, чамци, скеле и газови. У неким случајевима у зимским месецима прелазило се преко леда. Мостови су били од камена, дрвени и понтонски. Поред новоизграђених камених мостова у употреби су били и очувани мостови из римског и средњовековног доба.<sup>10</sup> Као и по питању уређења путева, тако су Турци и мостове најчешће подизали при војним походима ради лакшег транспорта војске и ратног материјала.<sup>11</sup> Преко каменог моста, који је изграђен у средњем веку прелазила се река Ситница у Вучитрну. Камених мостова је било и на реци Увцу у близини Нове Вароши, затим на реци Белици у Јагодини, на реци Лепенац у Качанику, као и у Ужицу на реци Ђетињи. Мост у Требињу на реци Требишњици такође је био камени. У овом периоду, односно у 16. веку, изграђен је и мост Мехмед-паше Соколовића на реци Дрини. Дрвени мостови су употребљавани за прелаз Дрине код Фоче, затим реке Лепенице између Смедеревске Паланке и Баточине, као и у Гроцкој и код Параћина. Путописци редовно помињу и дрвени мост у Пријеполју. На путнике који су користили Дубровачки друм јак утисак остављао је систем од неколико дрвених мостова на Дрини којима се прелазило са једне на другу обалу ради проналаска повољнијег пута, исто тако изражавају и дивљење према великом дрвеном мосту на Дрини код Фоче.<sup>12</sup> Ибар се најчешће прелазило газом код Звечана, Рудара или Јариња, а помиње се и употреба брода, односно скеле на овој реци. Велика Морава се прелазила скелом, а 1658. године подигнут је дрвени мост, па је место на коме се прелазило по томе и добило име Ћуприја. Анонимни писац из 1621. године наводи да је наишао на велику гужву при преласку реке Мораве и да су бродари који управљају скелом веома неспретни, те су били принуђени да дуго чекају да им се превезе пртљаг, док нам Силвестар Поповић говори да се 1745.

---

<sup>10</sup> Н. Катанић, М. Гојковић, *Грађа за проучавање старих камених мостова и аквадукта у Србији, Македонији и Црној Гори*, Београд 1961, 3.

<sup>11</sup> Р. Самарцић, *Београд и Србија у списима француских савременика XVI-XVII век*, 265-266.

<sup>12</sup> Р. Самарцић, *Београд и Србија у списима француских савременика XVI-XVII век*, 135;128;139;156.

године скела на Морави плаћала 5 пара по човеку и коњу.<sup>13</sup> Скелом се прелазила и река Сава код Раче. Луј Жедон „Турчин” каже да је Дрину прешао бродићем, док Кикле као средство пребацивања на реци Босут наводи чамац.<sup>14</sup> У зимским месецима од Београда до Гроцке ишло се залеђеним Дунавом, док се и на другим рекама лед користио за прелазак. Путовање преко леда одвијало се углавном пешке, док су животиње ишле иза путника.<sup>15</sup> О одржавању мостова старали су се становници околних насеља који су називани мостари или ћупричије, а неретко је брига о њима спадала и у обавезе дервенџија.

### Саобраћајни објекти

За боље функционисање саобраћајног система дуж путева су се налазиле разне врсте грађевинских објеката који су омогућавали путницима боље и лакше путовање. Већина ових објеката подизана је поред или у самим насељеним местима, мада није била реткост да се налазе и на пустим просторима.

**Објекти за коначишта** Неколико врста објеката је путницима служило за преноћишта. Иако се називају различитим именима у њиховом изгледу и степену услужности често нема јасно видљивих разлика и путописци их неретко мешају. При томе је најтеже успоставити разлику између каравансараја и хана, па се често дешава да се за исти објекат једном каже да је каравансарај, а други пут хан, док се понекад оба израза користе и као синоними. Између ова два вида смештаја и нема строго дефинисане границе, па се чак може говорити о једној установи која се временом развијала и мењала своје карактеристике. У 16. веку за већину коначишта се употребљава израз каравансарај, већ у 17. веку почињу да се обележавају именом хан, које временом преузима примат и назив каравансарај ишчезава. Као разлика између каравансараја и хана истиче се да је први коришћен као бесплатно коначиште без других услуга, док је други поред преноћишта, које се плаћало, садржао засебне собе и дућане у којима су се могле куповати потребне намирнице.

---

<sup>13</sup> Р. Самарџић, *Београд и Србија у списима француских савременика XVI-XVII век*, 170; С. Матић, *Силвестар Поповић путописац 18 века*, Гласник историског друштва у Новом Саду III, Сремски Карловци (1930), 32.

<sup>14</sup> Р. Самарџић, *Београд и Србија у списима француских савременика XVI-XVII век*, 177; 191-192.

<sup>15</sup> Р. Самарџић, *Београд и Србија у списима француских савременика XVI-XVII век*, 183-184.



**Каравансараји** се најчешће налазе у насељима, мада има и усамњених примера уз друм, попут каравансараја у Бахову на Ковач планини, који је био једина грађевина у околини. У појединим местима попут Београда, Јагодине, Новог Пазара, Фоче и Ниша било је и по више каравансараја. Углавном су четвртастог облика грађени од камена или цигле и покривени оловом, бакром или опеком. У већини случајева реч је о једној огромној просторији у којој су заједно смештени путници и животиње. У централном делу је био простор одређен за смештај животиња и робе, док је около постојао уздигнут део на коме су се налазио простор за путнике са већи бројем огњишта око којег су они припремали оброке, спавали и одмарали се на асурама, ћилимима или седлима. Већина каравансараја која су користили каравани на трговачким путевима одговара опису који нам је оставио Пјер Лескалопје: *„Каравансараји су склоништа где отседају и богати и сиромашни зато што немају ништа боље. То су као велике шупе: светлост, уместо кроз прозоре, улази на отворе; немају тавана, него су само кровом покривене. Унутра, свуда уокло су узвишења, висока две и по стопе, широка седам стопа, на која се пењу људи да би лежали одвојено од коња; ови су везани уз господара за гвоздене алке причвршћене на узвишењима, тако да свако види свог коња поред себе и ставља му храну на узвишење. Да би им дали зоби или јечма, они користе зобнице из којих коњи једу, а које им намакну преко ушију... изнад ових уздигнутих места, свуда уокло на зидовима су куке, где свако веша своје ствари без бојазни да ће било шта изгубити, јер ујутру каравансарајџија, тј. домаћин, не отвара врата, док све не обиђе и сваког не упита да није шта изгубио. На свака четири хвата налазе се огњишта. Каравансарајџија продаје дрва и намирнице, ако ту нема села или града где би се могле купити; ту се свим увелико тргује. Често се стигне у место где нема ничега него каравансарај, јер на овим крајевима земља је пуста... од конака до конака, у којима домаћин увек хоће да зна куда идете и одакле долазите, и ко сте. У овим каравансарајима треба одмах платити све што се купује, тако да се ујутру уопште не треба задржавати рачунајући и плаћајући, него каравансарајџија само стане на врата да пропусти све госте и зажели им добар дан- селам алејкум. Дивно је чудо како у исти каравансарај стижу све врсте људи и народа: Арати, Турци, Грци, Јевреји, Јермени, Франци и други. Сви се тако мирно сместе да се нико на другог не тужи.”*<sup>16</sup>

---

<sup>16</sup> Р. Самарцић, *Београд и Србија у списима француских савременика XVI-XVII век*, 133-134.

Каравансараји са посебним собама су јако ретки и њих је било само по већим градовима. Такви каравансараји најчешће су имали и спрат који био грађен од дрвета са засвођеним тремовима, док је у средини било калдрмисано отворено двориште у коме су се налазили бунар или чесма и које је често коришћено за смештај робе, док су коњи смештани у одвојене коњушнице, називају се још и *курушумлиханови*.<sup>17</sup>

**Ханови** су најчешће у приземљу имали дућане, док су собе биле смештене на спратовима и осим путника користили су их трговци за дужи боравак и складиштење робе.<sup>18</sup> А. Пуле нам је оставио опис једног београдског каравансараја, за који и сам каже да би требало да га назове хан: *„Каравансараје овде заправо треба да назовем хановима; први се налазе на друмовима; други су велике зграде зидане у квадрат, око којих се простиру два реда галеријакоје су једна над другом, ослоњене на стубовима, на личе на клаустре наших калуђера. Доња врата воде у дућане трговаца који имају своје магацине позади, у собама одвојеним довољним размаком за пролаз који иде око читаве зграде као ходник. Горње просторије су намењене онима који долазе споља. Свако од њих даје дневно врло скроман износ и ту живи врло јевтино, јер свако се сам тамо храни, будући да на Истоку нема других гостионица нити крчми осим ових. Ова коначишта имају врло лепу чесму у сред дворишта и велике коњушнице за коње оних који их имају.”*<sup>19</sup>

Каравансараји су најчешће задужбина и њима се боравило бесплатно, с друге стране ханови су имали власнике, смештај у њима се плаћао и садрже дућане. И сами путописци повремено исти објекат називају и једним и другим именом.

Обично је постојао један улаз довољно висок и широк да кроз њега прође натоварени коњ. Били су грандиозних размера и у стању да приме велике караване, нарочито они који су се налазили на важним трговчким путевима. У њему су заједно боравили путници различите вере, језика, народности и имовинског стања. Каравансарај се увече закључавао и имао је свог управника *карварисиђију* чије задатак био да надгледа робу.<sup>20</sup> У значајним трговачким местима каравансараји и ханови су коришћени и за складиштење робе, а у њима су се склапале и трговачке нагодбе. Неколико путописаца забележило је да се поред каравансараја у Ташлици (Пријепољу) налазила кафана у којој су се по први пут сусрели са турском кафом која и није била баш по њиховом

<sup>17</sup> К. Лиречек, *Војна цеста од Београда за Софију и Балкански кланци*, 151; С. Димитријевић, *Дубровачки каравани у јужној Србији у XVII веку*, Београд 1958, 127.

<sup>18</sup> С. Димитријевић, *Дубровачки каравани у јужној Србији у XVII веку*, 125-127.

<sup>19</sup> Р. Самарџић, *Београд и Србија у списима француских савременика XVI-XVII век*, 201-202.

<sup>20</sup> С. Димитријевић, *Дубровачки каравани у јужној Србији у XVII веку*, 128-129.

укусу, те је називају врелом, црном водом коју локално становништво обично пије по читав дан.<sup>21</sup>

**Мусафирхане** су куће за путнике намернике, које им често служе за преноћиште. Жан Шено помиње мусафирхану у оквиру манастира Милешева, а постојала је и једна у Јагодини.

**Завије** су такође грађевине које су служиле за конак. Зна се да их је било у Смедереву и Нишу.

У сврху преноћишта коришћене су и приватне куће, најчешће дубровачких трговаца, турских бегова, али исто тако и локалног становништва које је имало обавезу да их угости. Често се спава и под отвореним небом, а имамо и примере путника који су преноћили у манастирима- Луј Жедон „Турчин” у фрањевачком манастиру у Сребреници и Филип Дифрен Кане у манастиру Милешева.<sup>22</sup>

**Имарети** су задужбине које су функционисале као јавне кухиње у којима се делила храна, па у њих повремено свраћају и путници, било их је у већим насељеним местима. У свом путопису Рајнолд Лубенау наводи да се у имаретима, које он назива *hospital*, свакоме без обзира на верску и националну припадност бесплатно даје један оброк који се састоји од једног комада овчијег меса, округлог хлеба и зделе чорбе од куваног пиринча, такође добијала се и храна за коње.<sup>23</sup> Имарет који је он посетио налазио се у Нишу.

**Мензилхане** су поштанске постаје које су заправо мало веће штале у којима су боравили коњи или друге животиње које су користили курири. У местима северно од Саве и Дунава неке постаје су имале и обавезу да држе кочије.<sup>24</sup> Ове животиње биле су намењене искључиво турској поштанској служби. Овако их описује један путописац: „... један сламани кров позади подупрт једним каменим зидом, а напред са два стуба, испод њега стоји пар изгладнелих коња или мазги. Покривени простор је са три стране отворен. Поред се налази једна или више колиба у којима живе људи који чувају коње.”<sup>25</sup> Подизане су у местима која су имала обавезу да дају и хране неколико коња за поштанску службу што им је доносило извесне пореске олакшице. Они се називају *улакчије*, а коњи *улачки* или *мензилски коњи*. Временом је у поштанским систему дошло до промена, па је број мензилхана повећаван и издаване су приватним

<sup>21</sup> Р. Самарцић, *Београд и Србија у списима француских савременика XVI-XVII век*, 157.

<sup>22</sup> Р. Самарцић, *Београд и Србија у списима француских савременика XVI-XVII век*, 176; 129.

<sup>23</sup> О. Зиројевић, *Рајнолд Лубенау о Београду и Србији 1587. године*, 58.

<sup>24</sup> О. Зиројевић, *Цариградски друм од Београда до Будима у XVI и XVII веку*, Нови Сад 1976, 14.

<sup>25</sup> Опис преузет из О. Зиројевић, *Цариградски друм од Београда до Софије (1459-1683)*, 48.

лицима- мензилцијама у периоду од годину дана. За трошкове мензилхане и плате мензилцијама од околног становништва је узиман ванредни порез, док је у неким случајевима средства давала држава. Понекад су мензилције поред бриге о животињама на себе преузимале и исхрану улака. Каније су се мезилхански коњи користили и за потребе локалних званичника, а веома ретко су уступани и страним посланствима.

**Станице за изнајмљивање коња и кола** Закупци мензилхана су поред поштанских неретко држали и коње које су изнајмљивали другим путницима.<sup>26</sup> Путописци бележе да су коње изнајмљивали у већим местима, али је вероватно било могуће изнајмити их и на самом друму. До коња није увек било лако доћи, те су путници често били приморани да се и по неколико дана задрже у истом месту услед немогућности да их изнајме. Као најчешћа места где су изнајмљивана и мењана превозна средства спомињу се Београд, Нови Пазар, Ниш и Прокупље.

**Чесме** Вођени религиозним потребама Турци радо уређују изворе и граде чесме, како по насељима тако и уз путеве. Чесме су углавном грађене као добротворно дело, а неке од њих су се издвајале и плениле путнике својом лепотом.

### Услуге на путу

**Продаја намирница** Путници који су сами сносили своје трошкове намирнице су набављали по насељеним местима, где се роба продавала по лепо уређеним тржницама, дућанима и трговима, али исто тако су имали могућност да пазаре и на самом друму где је околно становништво износило своје производе. Већина путописаца наводи да није било тешко доћи до намирница и то по веома приступачним ценама. Могло се купити воће, јаја, хлеб, вино, риба, живина, као и друге врсте меса. У првим каравансарајима се ништа није могло купити, временом, како су се ови објекти развијали било је могуће у њима пазарити дрва за огрев, сено и сламу, па чак и намирнице. У ту сврху један део у хановима су чинили дућани.

**Занатске услуге** До занатских услуга, пре свих ковача и колара, које су путницима биле најпотребније није се лако долазило. Они су вероватно били

---

<sup>26</sup> О. Зиројевић, *Цариградски друм од Београда до Софије (1459-1683)*, 50.

настањени у градовима и већим местима, а посланства и војска су углавном водиле сопствене занатлије. Поједини путописци наводе да се поред ханова често налазе и разне радионице, као и да су неки каравансараји имали ковача.

### Саобраћајна средства

На избор саобраћајног средства утицало је више фактора, од тога којим се деоницама путовало, временски услови, тежина товара, хитност путовања, могућност набавке као и природа самог путовања.

**Коњ** Главно транспортно средство је био коњ. Наши простори су од раније били познати по извршним коњима. У планинским крајевима се гајила посебна врста коња *seksana* односно брдски коњ који је веома погодан за транспорт великих товара робе у каравану.<sup>27</sup> Поред њих било је и већих јахаћих коња, па и коња арапске расе. Иако их има доста цена зависи од промета караванског саобраћаја, а услед велике потражње османске власти су забраниле њихов извоз. Описују их као добре, брзе, сигурне, издржљиве, послушних ногу и лаког хода.<sup>28</sup> Поред преноса робе коњи су служили и за јахање, вучу кола и кочија. За јахање су их најчешће користили турски курири, а хришћани уз посебне дозволе.<sup>29</sup>

До коња се најчешће долазило изнајмљивањем и то по већим местима, посебно у онима која су имала важан трговачки значај. Понекад је замена коња стварала застој у путовању јер их није било увек лако пронаћи, те су се путници понекад задржавали по више дана у неком месту како би пронашли коње. Храну за коње су путници набављали у насељеним местима и даље носили са собом, мада ју је било могуће набавити и на самом друму. У време војних похода и проласка појединих посланстава о исхрани коња се бринуло околно становништво. Највећи део свог животног века су проводили на пољима, а у шталу их уводе само по великој зими. Поседовање коња је изазивало велики понос и ради веће лепоте плетене су им гриве, а понекад су и бојени.

**Кола** Нису на свим путевима постојали услови за одвијање колског саобраћаја. Овакав вид превоза употребљавао се највише за време војних похода и то за транспорт ратног материјала, прикупљање намирница за војску код локалног становништва,

<sup>27</sup> Г. Шкриванић, *Путеви у средњовековној Србији*, 31.

<sup>28</sup> К.Н. Костић, *Домаће животиње као транспортно средство у српским земљама за турског времена*, 59.

<sup>29</sup> О. Зиројевић, *Цариградски друм од Београда до Софије (1459-1683)*, 63.

пренос коморе, а и поједини званичници су, уз султана, имали права на возњу колима.<sup>30</sup> Кола су коришћена и за транспорт тешких товара, најчешће разних врста метала и дрвене грађе, државне хране. Њима је превожен и натурални део пореза.<sup>31</sup> На путевима их најчешће користе чланови посланства, а често их употребљавају за спавање. Изнајмљивала су се по већим градовима. Понекад су мењана за коње или коњи за кола у зависности од стања пута. А било је и случајева да су принудно узимана од околног становништва. Путничка кола вукли су коњи, док су за товарна коришћени биволи и волови.

Број коња у запрези је варирао, а бивола и волова је најчешће било по два, мада је било могуће да их буде и по четири. Имала су од два до четири точка која су могла бити окована, а понекад и дрвена. На неким колима арњеви су били од пружа, постојала су отворена и затворена кола и то најчешће асурама. Називају их још кочије, каруце, хинтови, талиге и сремције. Обична кола нису била много скупа за разлику од кочија које су имале врло високе цене.

**Кочије** служе искључиво за превоз путника, а најчешће их користе страна посланства и њихова употреба је веома ретка. У оптицају је било више врста кочија: кола кочија, мађарска кочија, обична кочија и изваредна кочија са црним коњем и кулом. У њима се такође спавало. Углавном су их странци довозили са собом или их добијали од турских представника и изнајмљивали. Број коња који их вуку зависи од врсте кочија, а вероватно је постојала посебна врста коња за њих. Колима су се најчешће користила на Цариградском друму и путем од Прокупља ка Софији.

**Камиле или деве** су углавном коришћене ради преноса тешких товара на удаљене дестинације. Оне су могле носити за трећину више товара од најјачег коња.<sup>32</sup> На камилама су постојали велики дрвени самари у које је на обе стране подједнако товарена роба. Велику улогу су имале у војним походима где су осим за транспорт коришћене и у првим борбеним редовима како би изазвале пометњу међу непријатељима.

Каравани састављени од камила су редовно долазили са Истока, а са ових простора се повлаче заједно са Турцима, али су остали топоними који сведоче о њиховој употреби,

---

<sup>30</sup> О. Зиројевић, *5 Цариградски друм од Београда до Софије (1459-1683)*, 7.

<sup>31</sup> О. Зиројевић, *Цариградски друм од Београда до Софије (1459-1683)*, 59.

<sup>32</sup> О. Зиројевић, *Цариградски друм од Београда до Софије (1459-1683)*, 64;

Деве- Баир планински превој између Криве паланке и Ђустендила; село Деве код Ђаковице и Деве Багрдан (данас само Багрдан) у близини Јагодине.<sup>33</sup>

**Мазге** су се користиле за пренос робе, али и јахање, нарочито на тешко проходним местима куда коњи нису могли проћи, па чак су биле и брже од њих. Постојали су и каравани сасављени од мазги, а велику улогу су имале и при транспорту војног материјала. Највећу употребу мазга је имала на путевима у крашким пределима и на високим планинама и то по усеченим каменим степаницама- скалама.<sup>34</sup>

**Магарц** се још називао осао, ослица, товар и кењац и претежно се користио на планинском и красном терену. Најважнију улогу је имао као транспортно средство у локалном саобраћају. Јахање на магарцу је изазивало подсмех.<sup>35</sup>

**Биволи** су коришћени за вучу кола првенствено на великим успонима или при преласку речних токова. Попут коња и биволи су украшавани.

## Путна мрежа

### Цариградски друм

У периоду од 16. до 18. века Цариградски друм је најважнија саобраћајна комуникација у југоисточној Европи. Поред улоге повезивања Истока и Запада, коју је имао још од римских времена, у овом периоду његова важност се повећава у погледу турских освајачких претензија ка северу, односно ка централној Европи. При свим великим војним походима Османског царства против Хабсбуршке монархије турска војска се креће управо овим друмом. Док је у периодима мира Цариградски друм имао прворазредни значај за привредно повезивање Турске са Европом.

Добар гео-стратешки положај и постојање природне комуникације моравском и нишком долином допринели су да се на овом простору створи важна саобраћајница. Од најранијих времена, па и данас пут води овим долинама. У свом вишевековном постојању мењао је и изглед, име, господаре и правац, али је његов значај и даље велики. Римљани су овај пут називали *via militaris*, *via publica*, *ager publicus*, *strata*, у

<sup>33</sup> К. Н. Костић, *Домаће животиње као транспортно средство у српским земљама за турског времена*, 58.

<sup>34</sup> К. Н. Костић, *Домаће животиње као транспортно средство у српским земљама за турског времена*, 64-66.

<sup>35</sup> К. Н. Костић, *Домаће животиње као транспортно средство у српским земљама за турског времена*, 67-68.

средњем веку је означаван као царски пут и моравски пут, док је за време Османске владавине називан јавни пут, царски пут, пут за Цариград, главни, а понекад и београдски или смедеревски друм. У дубровачким документима је означаван као *via di Belgradi*, а наш народ га је називао Цариградски друм, велики пут или велика цада. У долини Мораве Римљани су први пут изградили 33. године, док је источни део друма изграђен између 29. и 61. године.<sup>36</sup>

### **Римски пут**

Пут је полазио из *Singidunum*- а (Београд) ишао је десном обалом Дунава до *Viminacium*- а (Костолац), одакле је скретао ка југу, ка *Idimmum*- у (Медвеђи), затим се стизало у *Noreum Margi* (Ћуприја), одакле је даље ишао у *Praesidium Pompei* (Бован) и *Naissus* (Ниш), од Ниша је даље пут водио ка *Remesiana*- и (Белој Паланци) и *Turres*-у (Пироту) и даље за *Serdica*-у (Софију). Од ње се ишло за *Philippopolis* (Пловдив), па *Hadrianopolis* (Једрене) и даље до *Vizant*- а (Цариград).

На траси римског пута од Београда до Цариграда било је 31 преноћиште (*mansio*) и 43 станице за измену коња и кола (*mutatio*). Поред тих станица налазиле су се гостионице (*tabernae*), а местимично и бунари. Пут је био дугачак око 670 римских миља (око 993 километра) и широк 9 корака (6 метара). Био је поплочан великим полигоним камењем или посут песком и на свакој миљи обележен каменим стубом са натписом. Пут се упорно држао праве линије, а на стрмим местима је био усечен у стене, док су преко река, мањих водених токова и провалија били мостови и то у већини случајева камени. Кланци су били уређени попречним зидовима и читавим системом тврђавица.<sup>37</sup>

### **Средњовековна траса**

Током средњег века Цариградски друм је пролазио преко територије више држава и то Угарске, Србије, Бугарске и Византије. За путовање се углавном користила римска калдрма, а за разлику од римских миљоказа на одређеним растојањима су за обележавање пута налазила по два брежуљка један наспрам другог висине 1-2 метра. Из Београда се преко Гроцке путовало за Браничево (Костолац), где се скретало на југ ка Равном (Ћуприја), даље се ишло према Петрусу (источно од Праћина), па ка Ражњу

<sup>36</sup> О. Зиројевић, *Цариградски друм од Београда до Софије (1459-1683)*, 20.

<sup>37</sup> К. Јиречек, *Војна цеста од Београда за Цариград и балкански кланци*, 79;



и даље за средњовековни град Болван (у близини Алексинца), те се стизало у Ниш, одакле је даље пут водио у Мокро (код Беле Паланке), затим Пирот и даље ка Средцу (Софија), па кроз Бугарску клисуру ка Филипопољу (Пловдив) и Хадријанопољу (Једрене), па се преко Хераклеје и Селимврије стизало у Цариград. У првој половини 15. века долази до промене и траса пута прелази са десне на леву страну Велике Мораве. Бертрандон де ла Брокијер је приликом свог путовања 1433. године из Ниша ишао за Крушевац, па преко Сталаћа и Некудима (у близини Смедеревске Паланке) до Београда.<sup>38</sup>

### Мрежа путева која је коришћена у периоду 16-18 век

У периоду од 16. до 18. века на Цариградском друму није употребљавана једна траса, у зависности од стања друма, безбедности на путу, врсте превозног средства, тежине товара, временских прилика и других различитих фактора коришћени су и алтернативни правци.<sup>39</sup>

Из **Београда** пут је полазио из Горњег града (на тврђави Калемегдан), па кроз Стамбол капију водио делом данашње Господар Јевремове улице, преко Доситејево и Влајковићеве улице пород Народног позоришта и Скупштине, ка Булевару краља Александра и код зграде Техничких факултета скретао ка Миријеви, па преко брда Лешја водио у Мали Мокри Луг, даље се ишло за Лештане, па затим у Болеч, од ког се преко села Плавнице и Лупа Глава стизало у Гроцку, која је у путописима забележена и као Хисарцик и Мала Паланка, већина путника је у њој први пут коначила, а француски путописац Кикле записао је да је имала џамију и два каравансараја.<sup>40</sup> До Гроцке се могло доћи и водени путем. тј. пловидбом низ Дунав. До половине 16. века ишло се у Смедерево, али је касније та деоница делимично напуштена и из **Гроцке** се уз обалу Дунава па кроз села Дубочај, Брестовик/ Брестовац, Камендол и Ландол стизало у **Коларе**, пут је даље водио кроз шумовит предео крај села Луњевац, Бачинац, Ајдучка Вода и Влашки До у Хасан- пашину Паланку (Смедеревска Паланка) која се помиње још под именима Ак Килиса, Бела Црква и Јени Паланка. У њој би путници обично преноћили по други пут. Била је утврђена плотом и земљом и имала је наоружану посаду. Од **Хасан- пашине Паланке** се ишло поред села Радовања, Раче и

<sup>38</sup> К. Јиречек, *Војна цеста од Београда за Цариград и балкански кланци*, 148-149; Г. Шкриванић, *Путеви у средњовековној Србији*, 92.

<sup>39</sup> О. Зиројевић, *Цариградски друм од Београда до Софије (1459-1683)*, 41.

<sup>40</sup> Р. Самарцић, *Београд и Србија у списима француских савременика XVI-XVII век*, 195.

Тополе у Баточину, која је такође служила за преноћиште. Од **Баточине** се ишло у села Доброводица и Грабовица/ Грабовац, па преко планине Деве Бајири где је у 18. веку подигнута паланка Деве- Багрдин (Багрдан) и села Луковица, Ланиште и Буковача стизало се у Јагодину. У њој су путници по четврти пут коначили. Од **Јагодине** се кроз село Мијатовац стизало до преласка Мораве у Равном, које се једно време звало и Морава Паланка, а касније је управо по мосту добило назив Ћуприја.

### **Алтернативни правци**

До Ћуприје знатно ређе, коришћен и пут од Смедерева долином Језаве и Мораве до Багрдана, па преко планине Липар до Јагодине.

Преко села Радинца и Вранова ишло се у село Варош, па преко реке Раље се стизало у истоимено село, одакле се даље ишло за Малу Крсну, Скобаљ, Осипаоницу, те даље за села Лугавчину, Сараоце, Кленовац и Лозовик, затим се настављало кроз села Винца, Милошевац, Трновача, Ливаде/ Ливадица, па у село Трњане, одакле се пут одвајао и водио за Хасан- пашину Паланку. Затим се ишло у села Марковац, Глава, Лапово и преко села Брзана у Јагодину.

У употреби је био и седњовековни пут од Ћуприје ка Браничеву. Пут је од Ћуприје водио преко Медвеђе долином реке Ресаве до Седлара, па преко села Манастира Ваведена, Буриловца и Добрање се ишло за Пожаревац.

Користио се и пут од Ћуприје преко села Миросава, Чимари, Моштаница, Велики Поповић, па преко Медвеђе у Седларе и даље преко Свилајнца се излазило у Поморавље.

Из **Ћуприје** се ишло за Параћин/Паракин у коме се редовно коначило. Даље се ишло поред села Текија и Лебине на село Сикирицу, па преко Брачина, Петроковца, Предебела и Шупељка/ Јованичке реке се стизало у **Ражањ**, одакле се даље ишло у село Јабуковац, па затим село Вукашиновац, код кога се одвајао пут за Крушевац, те села Ћићина и Бобовиште и стизало се у Алексинац. Из **Алексинца** се ишло на село Бујмар, па преко Добрујеваца на Катун, те преко села Дражевац и Трнавe у село Топоницу и даље преко села Трупале, Вратишта и Медошевца стизало у Ниш. Од Ражња до Ниша користио се и пут преко Бовна (у околини Соко Бање) и то нарочито када би се Морава излила. Пут је код Делиграда скретао на исток и преко Мозгова водио у Бован, одакле се даље силазило делом планине Озрен на село Катун и даље ка Нишу већ описаним путем.

Од **Ниша** до Беле Паланке користило се неколико траса. Римски пут водио је од Ниша у долину реке Куновице, па преко Плоча прелазео развође Куновице и Црвене реке и кроз село Куновицу се спуштао ка белопаланачкој котлини. Коришћен је и средњовековни правац од Ниша се скретало долином Кутинске реке преко обронка Суве планине код села Јагличје, прелазило се развође Црвене и Јелашничке реке, те се настављало долином Јелашнице у белопаланачку котлину. Као трећи правац употребљавао се пут изграђен у 15. веку који је од Ниша водио у село Брзи Брод, па затим Нишку Бању/ Бања/ Илиџа Ниш, па долином реке Јелашнице и кроз истоимено село стизао у Царево Планиште, затим села Глоговац, Попов Хан, Вргудинац и Ново Село.

Од **Беле Паланке** пут је даље ишао ка Куру Чесми/ Клисуре/ Клисурици, па на села Телавац и Суводол и преко подножја Белаве стизао у Пирот/ Шаркој. Постојао је и пут који је пролазио поред Пирота, од Суводола се одвајао ка селу Средорек, па преко подножја Челташа и настављао даље десном обалом Нишаве. Из белопаланачке котлине путовало се и левом обалом Нишаве до села Сињца где се прелазило на десну обалу па поред села Црнокалиште, Темштице, Будин Дол и Момчиловац прелазило се преко Бистрице и стизало до **Пирота**. Пут је настављан ка селу Бериловац, те селу Сукову, где се прелазила истоимена река и даље нишавском долином све до Цариброда (Димитровград). (Од Цариброда је водио пут ка егејској обали и то преко села Крушево, Бело Грло, те Радомир и Дупница до Сенашке реке преко Србова и Јени Хана, и даље ка Солуну.) Код села Клотина пут је напуштао нишавску долину и улазио у клисуру Жежевицу/ Драгомански кланац кроз које стизало у село Драгоман. Даље се кроз софиско поље и села Алдомировци, Власи, Сливница и Белица стизало у **Софију**. Од које је пут даље водио кроз Ихтеманску долину, а из ње у Капу Дербенд, римски Succi, који је био најтежа деоница на Цариградском друму. Од кланца је пут настављао преко реке Марице ка Моминој клисури и даље ка Татар- Пазарџику, Пловдиву и Једрену па преко Лиле Бургаса и Селимврије стизало се у Цариград.

#### Дубровачки пут

Овај пут су већином користили дубровачки каравани, затим посланства која су путовала за Цариград преко Дубровника, као и путници који су ишли из Сарајева. Већина пута је пролазила кроз високе и шумом покривене планине на којима је постојала велика опасност од напада разбојника. Пут се прелазео на коњима или

пешке, а кола су се могла користити од Топлице. Називан је и дубровачки пут, док су га Дубровчани звали *via di Nouo Pasaro*.<sup>41</sup> Уз овај друм користила се, првенствено за пренос робе, мрежа путева чије чвориште је био Нови Пазар, а неки од њих водили су и до других центара.

Пут је полазио из предграђа Дубровника- Плоче, па преко Бргата и Царине долазио у Требиње, од кога се преко поља Љубомир ишло у Билећ, па се преко села Корита стизало у Гацко, па даље преко села Врба и планине Чемерно пут је ишао до Тјентишта, па преко Дрине у Фочу. Од које се даље путовало преко планине Ковач, на чијем се врху налазио каравансарај Бахово до Чајниче одакле се даље путовало у Пљевља, (Ташлице), затим се преко планине Звезда и реке Лим стизало у Пријепоље, потом се ишло у манастир св. Саве (Милешево), те се пролазила тврђава Милешевац и преко оброника планине Јадовник стизало се у село Милошев До, па се преко села Халиновића стизало у Сјеницу, одакле се преко села Рогатац стизало у Нови Пазар, где се рачвало више путева.

**Сарајево- Нови Пазар** Од Сарајева се ишло преко села Мокро, па преко планине Меденик, па затим ка Рогатици, од које се даље ишло Семећ планином до Дрине, која се прелазила у Вишеграду, па ка реци Рзав и Добруну, те преко села Бјелог Брда у долину Увца и даље до Прибоја, од кога се даље ишло у манастир Бању, у жупи Дабру, па преко Бањске/Топличке Горе у село Кратово, па планином Каменицом у Нову Варош (Скендерпашина Варош), затим се опет прелазила река Увац и преко села Јастровић и Брезовог брда долином Људске реке стизало се у Нови Пазар.

**Нови Пазар- Скопље- Крива Паланка** Од Новог Пазара пут је пролазио преко планине Рогозно и поред манастира Бањске, па на Звечан, те у Митровицу (Косовска Митровица), уз реку Ситницу до Вучитрна, од кога се ишло за Липљан, потом Качаник, те Скопље, одакле се преко Доброшана и Страцина ишло за Криву Паланку. Постојала је и траса којом се од Вучитрна ишло за Приштину, па преко села Добротина у Качаник.

Од Криве Паланке је постојао и пут који је водио кроз село Страцин до Прешева, од кога се даље ишло преко планине Црне Горе (Скопска Црна Гора), па до села Ливоч, код Новог Брда и даље се настављало за Приштину, Вучитрн и Нови Пазар.

---

<sup>41</sup> С. Димитријевић, *Дубровачки каравани у јужној Србији у XVII веку*, 96.

Од Новог Пазара до Цариградског друма ишло се преко реке Ибра, па обронцима Копаоника, та преко Топлице (Тесна Топлица), Вишег Села, Гргура и Тулара стизало се у Прокупље (Урђуп) и даље преко Ниша на Цариградски друм.

Од Новог Пазара на Цариградски друм ишло се и путем који је водио преко планине Рогозна за манастир Бањску, Звечан, те даље у Митровицу и Вучитрн, па преко Косова Поља у Приштину, одакле се пут настављао преко села Стрезовице код Новог Брда, па према Бујановцу, те даље преко Јужне Мораве ка Сурдулици, затим преко планине Чемерник у Стразимировце, одакле се преко Знепоља стизало у Брезник и настављало даље за Софију и излазило на Цариградски друм.

### Путеви из Београда

**Београд- Прибој** Пут је од Београда водио кроз села Рушањ и Лисовић, затим кроз село Бистрицу, па на село Смрдљиковац (Брајковац). настављало се кроз село Липље, те село Моравце, па долином реке Љиг, па преко планине Рајац се стизало у село Бању (Овчар бања), затим се прелазила река Дичина и стизало се у село Дружетићи, те преко реке Скрапеж у село Добродо, потом поред Ужица селом Тврдићи, пут је даље ишао преко висоравни Товарник, те преко реке Увац и Бањске Горе, реком Лим стизало се у Прибој.<sup>42</sup>

**Београд- Ужице** Из Београда пут је водио кроз села Рушањ, Барајево, Лисовић и Барошевац, затим кроз села Бистрицу, па села Трбушница, Смрдљиковац, Дудовица и Липље, затим село Моравци, уз долину реке Љиг и даље ка Славковици, па преко планине Рајац у Овчар бању, преко реке Дичине и даље кроз села Коштунићи и Дружетић стизало се у Гојну Гору, одакле је пут даље водио кроз села Средња Добриња и Доња Добриња у село Честобродица, затим у село Отањ, Добридо, Тврдићи и Севојно, те се стизало у Ужице.<sup>43</sup>

Из Београда до Ужица се могло путовати и другим путем- Из Београда у Рушањ, па у Рудник, даље за Чачак, па у Пожегу.<sup>44</sup>

**Београд- Ваљево- Сребрница- Сарајево** Постојао је и пут који је из Београда водио ка Ваљеву па затим, богатим долинама и високим планинама до Дрине, преко које се прелазило и даље ишло за Сребеницу и даље преко планине Мокро до Сарајева.

---

<sup>42</sup>Evlija Čelebija, *Putopis, odlomci o jugoslovenskim zemljama*, Sarajevo 1967, 331-333.

<sup>43</sup>Evlija Čelebija, *Putopis, odlomci o jugoslovenskim zemljama*, 378-380.

<sup>44</sup> Evlija Čelebija, *Putopis, odlomci o jugoslovenskim zemljama*, 374-377.

## Остали путеви

Пут од Новог Брда до Лесковаца, затим на Прокупље, где се укрштао са дубровачким друмам, па даље за Крушевац и преко Јагодине и Баточине у Смедерево.

Пут од Приштине, преко Куршумлије и планине Јастребац до Крушевца.

Постојао је и пут који је долином реке Ибра водио за Београд.

Пут од Видина за Београд преко Кладова, Сокобање, Параћина и даље Цариградским друмом.<sup>45</sup>

## **Промет рекама**

Поред копнених путева значајан део саобраћаја на овим просторима се одвијао и пловним речним токовима. У првом реду за пловидбу су се користили Дунав, Сава и Велика Морава. Пловидба Дунавом је на неки начин чинила природни наставак Цариградског друма, а у неким ратним периодима у потпуности замењивала његову улогу у повезивању Београда и Цариграда. Исто тако од Будима до Београда најчешће се путовало Дунавом, а постојао је и копнени пут, који је углавном пратио ток Дунава, и овде је случај о мрежи путева која се користила у зависности од (не)прилика. Користећи људску и животињску вучу Дунавом се пловило и узводно.<sup>46</sup> Током пловидбе до Београда путници су спавали на бродовима, а по питању исхране оне који су путовали о султановом трошку, на обали је чекао припремљен оброк од стране локалног становништва.

У периоду од 16. до 18. века река Морава је била пловна до Ниша, Вардар до Шар планине, а Бели Дрим до околине Призрена.<sup>47</sup> За пловидбу и транспорт робе коришћена је и река Бојана до св. Срђа.<sup>48</sup> Воденим путем су најчешће транспортовани тешки товари, нарочито за време рата када су велики топови и муниција (ђулад) преношени искључиво бродовима. Поред ратног материјала у току војних похода

---

<sup>45</sup> Evlija Čelebija, *Putopis, odlomci o jugoslovenskim zemljama*, 346-348.

<sup>46</sup> О. Зиројевић, *Цариградски друм од Београда до Будима у XVI и XVII веку*, 3.

<sup>47</sup> С. Димитријевић, *Дубровачки каравани у јужној Србији у XVII веку*, 175.

<sup>48</sup> Marian Bolica, *Izveštaj i opis skadarskog sandzakata iz 1614. Godine*, Podgorica 2002, 23.

бродовима су транспортоване и велике количине житарица, а у току аустријско-турског рата (1716-1718) Дунавом су превезени одреди Татара. И у мирним временима речни путеви су највише служили за пренос житарица, мада се бродовима превозе и друге врсте робе.

Дунавом и Моравом пловили су мањи и већи трговачки бродови који су се називали: сефине, насад и геми.<sup>49</sup> Било је бродова који су пловили уз помоћ весла, али и оних који су користили једра. Саобраћај се на речним токовима вршио и разним врстама чамаца, скела, кладама, шајкама и чуновима. Коришћени су још и сплавови, шикље, болозани, дереглије, чамуље и кораби.<sup>50</sup> Овакав вид транспорта је био јефтинији и у многоме је зависио од временских услова. Београд је био главно место речног саобраћаја, са великим пристаништем код ушћа Саве у Дунав. О безбедности саобраћаја на Дунаву бринули су се азари којима су управљала два дунавска капетана, један је држао подручје од Будима до Видина, а други од Видина до ушћа Дунава. Дунавом је пловила и турска ратна флотила углавном сачињена од галија која се такође бринула о безбедности речног саобраћаја.

---

<sup>49</sup> О. Зиројевић, *Цариградски друм од Београда до Софије* (1459-1683), 88.

<sup>50</sup> О. Зиројевић, *Цариградски друм од Београда до Будима у XVI и XVII веку*, 20.

## 2. Путници

Путовање у оквиру Османског царства се одвијало под контролом и надзором власти и захтевало је одговарајућу документацију. Сви путници су третирани службене и без одговарајућих путних исправа било је готово немогуће путовати.<sup>51</sup> Чланови посланства и дипломате су дозволе за путовање добијали од султана, док су остали путници дозволу узимали код локалних власти. Путницима је издавана бурјунтија, пашина или кадијина дозвола за путовање. Поред тога потребно је било имати и потврду о плаћеном харачу.<sup>52</sup> Страни држављани су обавезно имали и пасош своје земље, који се називао *icazet*, *hükmi şerif* и *via kagidi*. При преласку из једне државе у другу тј. из Османског царства у Дубровачку Републику или Хабсбуршку монархију путници и роба су се задржавали у карантинима како би се установило да нису заражени кугом или каквом другом болешћу. Овакав, службени начин путовања ишао је у прилог и самим путницима јер би у супротном били препуштени разним препрекама које су стварали локални представници власти и разбојници, те је авантуристичка, самостална путовања било готово немогуће остварити. На пут се кретало из разних побуда, те на основу разлога путовања путнике можемо сврстати у неколико категорија.

### Трговци

На овим просторима трговачки промет је био веома развијен, путна мрежа је у многама зависила од трговачких интереса, неки путни правци су се напуштали, а други, пак стварали ради бржег и ефикаснијег преноса робе. Добра повезаност трговачких и рударских места, као и транзитна улога Цариградског друма између Азије и Европе у великој мери су допринели развоју трговине. Нашим друмовима крстарили су разни трговци, Дубровчани, Јевреји, Турци, Јермени и други хришћани Османског

---

<sup>51</sup> О. Зиројевић, *Цариградски друм од Београда до Будима у XVI и XVII веку*, 24-25.

<sup>52</sup> С. Матић, *Силвестар Поповић путописац 18 века*, 32.



царства. Извозиле су се сировине, првенствено вуна и животињске коже, восак и разни метали, а увозили готови производи, тканине, со и усољена риба, са Истока су стизали кафа, мириси и разни зачини. Каравани представљају примарни вид трговачког саобраћаја, овакав начин преноса робе ослањао се на ранији, средњовековни систем трговине Дубровника и српских земаља још развијенији и допуњен великим караванима са Истока. За транспорт робе највише су коришћени коњи, али исто тако и кола, где су за то постојали услови, затим камиле, а понекад и магарци. У зависности од врсте роба се паковала у вреће, бале и сандуке. Осим копненим путевима роба је преношена и пловним речним токовима. На начин којим је роба преношена утицало је више фактора- терен, стање путног земљишта, врста товара, атмосферски услови, као и дужина путовања. Трговачки саобраћај је имао сезонски карактер, одвијао се од маја до октобра и најинтезивнији је био у летњим месецима, затим јесењим и пролећним, док је караван који путује у току зиме права реткост.<sup>53</sup>

Каравански систем је веома сложен и развијен. Каравани настају услед груписања товарних животиња, путника и оружане пратње. У оквиру једног каравана путује више трговаца, који не морају бити исте вере и језика. Ради веће безбедности и други путници су се радо прикључивали каравану. Пренос робе у каравану доносио је мање путне трошкове и већу сигурност, како робе тако и путника.

Дубровачки трговци ретко су путовали са караваном, они су пренос робе поверавали крамарима, који су даље за тај посао изнајмљивали кириције. Задатак крамара је био да организује пренос робе, обезбеди саобраћајна средства, унајми кириције, да обезбеди заштиту каравана док ретко путује са робом. Попут поносника у средњем веку пренос робе су вршиле кириције, они су најчешће локално становништво и у већини случајева власници товарних животиња.

Робу у караванима су најчешће преносили коњи. Један теретни коњ носио је два товара тежине од 120 до 180 килограма (око 100-140 ока).<sup>54</sup> Коњ највише путује пет сати, након чега одмара сат времена када се растовари и нахрани. У току једног дана путује десет часова. Увек је вођено и неколико резервних коња. На челу сваког каравана налазио се караванбаша, биран од стране самих трговаца или кириција, који је јахао на најбољем коњу око чијег врата је било звоно, док су остали коњи били

---

<sup>53</sup> У периоду од 16. до 18. века највећи број дубровачких каравана је путовао у јуну и јулу месецу, док се у средњем веку највише путовало од краја августа до новембра месеца.

<sup>54</sup> С. Димитријевић, *Дубровачки каравани у јужној Србији у XVII веку*, 8-11.

повезани једни за друге и равнали се према предводнику- калаузу. Уз караван је обично ишао и пас.

Каравани састављени од камила су коришћени за дуга путовања и пренос великих товара робе. Камиле су најчешће преносиле робу у великим караванима који су стизали са Истока. Караван камила је предводио магарац док су оне чврстим конопцима везиване једна за другу.

У каравану је могло бити од 100 до 900 коња, па и више хиљада, а велики каравани су стизали углавном са Истока.

Караванбаша је имао свој дефтер, а у каравану је често боравио и писар. Од путних докумената ту су још и *Таскери* које је крамар издавао кирицијама, на основу којих су они преносили робу. У њима су биле информације о врсти и квалитету робе, о начину паковања и ознакама, коме трговцу је припадала, коме је упућена, датум поласка, тежина и број товара, име и презиме кириције који је робу преносио и цени коју је за то примао, као и износ новца који је плаћао прималац.

Поред робе каравани су, као и у средњем веку, носили и пошту из Дубровника и новац. Путује се без журбе у току дана. Ноћу се путовало само у случају великих врућина. За места одмора и преноћишта биране су караванске етапне станице на којима су се налазили каравансараји и ханови. На овим местима испоручивана је роба, набављани су коњи, обезбеђивана оружана пратња и кириције. Караван ретко коначи на отвореном простору и то уколико у близини нема каравансараја или постоји страх од заразе. О храни се старају сами, купују по већим центрима или набављају од локалног становништва, исто је и са храном за животиње.

Каравани су често били на мети разбојника, хајдука и других банди, на многим путевима су била позната места на којима су они боравили. Најчешће су нападани турски трговци, али ни остали нису били поштеђени. О обезбеђењу каравана старао се крамар и то је било решавано на више начина. Дубровачки трговци имали су дозволу од турских власти да јашу коње, носе оружје и облаче се на турски начин. Неретко су и од локалних власти добијали оружану пратњу, а са каравном је ишао и бар један јаничар. У систем заштите су спадале и дервенције, мартолоси, сејмени или бекције, нефери, аркибузијери и пандури, које су понекад и сами крамари унајмљивали. Нарочито су добро били обезбеђени каравани са којима су путовали поклисари и који

су преносили велике количине новца.<sup>55</sup> Поред разбојника на путу сметње караванима су доносиле и локлне власти што је углавном решавано поклонима и бакшишима.

Уколико би постојале могућности на краћим деоницама роба се преносила и колима.

Роба се транспортовала и бродовима, најчешће велике количине житарица, соли и усолјене рибе.

### Посланства

Дозволу за путовање у Османском царству страна посланства су добијала од султана. Владару земље из које је посланство долазило султан је упућивао писмо- *nâte-i hümâyûn*- у коме је су били одређени дужина трајања посланства, број чланова и права која имају на путу и у самом Цариграду, у неким случајевима био је одређен и број коња за путовање. Овај документ носио је чауш у металној кутији.<sup>56</sup> У случајевима путовања редовних дипломатских представника слала се само путна исправа- ферман *yol hükmü*. Путна исправа за посланства је била колективна. За повратак су посланства добијала дозволу у Цариграду и она им је служила као путна исправа, при том је посебно наглашавано уколико би се посланству придружио неки нови члан. Када би посланство купило робу локалне кадије су им издавале потврде о наплаћеној царини, при чему су постојале и забране о износу добре робе из земље- коњи, заробљеници, оружје итд.

По питању снабдевања посланства било је различитих варијанти зависно од времена, чланова и важности мисије. Нека посланства у потпуности су се снабдевала на рачун султана, било је и оних који су сами сносили своје трошкове, као и мешовитих, део на рачун султана, а део самостално. У име султана о потребама страних посланстава су се старали његови представници дуж пута- беглербегови, санџакбегови, кајмакани, локалне кадије и спахије. Они су посланству обезбеђивали или пак пружали помоћ при набавци превозних средства, хране, преноћишта и заштите. У неким случајевима било им је наређено да само пропусте посланство у миру и да им не причињавају штету.

<sup>55</sup> С. Димитријевић, *Дубровачки каравани у јужној Србији у XVII веку*, 95.

<sup>56</sup> Када су у питању страни владари кутија је била израђена од племенитих метала. О. Зиројевић, *Цариградски друм од Београда до Софије (1459-1683)*, 73; О. Зиројевић, *Цариградски друм од Београда до Будима у XVI и XVII веку*, 32.

До намирница се долазило на разне начине. Када је посланство путовало на рачун султана најчешће су чауши, а понекад и локалне власти обезбеђивале храну од конака до конака или би их чекао припремљен оброк на терет околног становништва или су им осигуравали куповину намирница по дневном курсу. Кикле је забележио како је путовати на рачун султана: „*Не верујем да се може путовати срећније, забавније, са више доколице и пријатно проведеног времена, а са мање трошкова. Свакога дана било је довољно јахаћих и за пртљаг товарних коња, зоби, сена, кочија, пиринча, кокошију, јаја, масла, свећа, оваца, јагањаца, јарића, меда, дрва и других потреба, а све то на трошак народа у складу са наређењем које сам добио од наше у своју корист.*”<sup>57</sup> У неким случајевима путници су сами куповали по већим местима или на самом друму. Већина путописаца истиче да намирнице и нису биле скупе и да су веома доброг квалитета, пре свега воће, јаја, живина, риба, вино и разне врсте хлеба .

И до превозних средстава се долазило на више начина. Уколико их већ не би поседовали, по уласку у земљу би од турских званичника добијали коње и кола или кочије, у неким случајевима изнајмљивали су их о свом трошку, а понекад се дешавало да су их принудно узимали од становништва. У зависности од стања пута за превоз су коришћена разне врсте кола и кочија, јахаћи и товарни коњи, док су се неке деонице морале прелазити пешке. У неким случајевима посланство се и по више дана задржавало у истом месту услед немогућности набавке одговарајућег превозног средства. У колико су путовала преко Угарске посланства су у Београд најчешће долазила низ Дунав разним пловилима.

Број чланова варирао је у зависности од врсте и значаја посланства, углавном су бројнија била она која су имала специјалну мисију, док су редовни дипломатски представници путовали са мање пратње. Поред поклисара са посланством путују и секретари, тумачи језика, лекар, апотекар, берберин, кувар, коњушар, ковач и друге слуге. На пример Бенедикт Курипешић наводи да је посланство са којим је путовао имало 37 чланова, од тога 23 племића и 14 занатлија и слугу.<sup>58</sup>

Од уласка у Османско царство дуж читавог пута са посланством путује чауш. Оружану пратњу најчешће су добијали од турских званичника кроз чију су територију пролазили, мада је било случајева да их је иста група заштитника пратила читавим путем. Већином су их обезбеђивали јаничари, сејмени, мартолоси, пандури и

---

<sup>57</sup> Р. Самарцић, *Београд и Србија у списима француских савременика XVI-XVII век*, 192.

<sup>58</sup> Бенедикт Курипешић, *Путотис кроз Босну, Србију и Румелију 1530*, Београд 2001, 5.

дервенције, а понекад и други наоружани сељаци. У неким случајевима су сами унајмљивали оружану пратњу.

При пролазу кроз опасна места пратња је повећавана, а дешавало се и да се удруже са другим путницима, нарочито караванима, ради веће заштите. Те тако анонимни путописац из пратње француског посланика Луја де Е-а даје податак да их је, ради веће сигурности, приликом преласка планине Чемерно било више од 200.<sup>59</sup>

Кравансарји и ханови им нису били много привлачни и кад год су могли избегавали су да бораве у њима. Радије за преноћишта бирају приватне куће, или пак отворен простор, најчешће на пољани у близини неког места.

И турска посланства су највероватније имала исти статус као и страна. Они су добијали од султана документ са правима која су имали на путу у зависности од важности мисије. О њиховим потребама старали су се локални званичници и становништво. Санџакбегови и кадије су им организовале миран пролазак, док је исхрана најчешће падала на терет околног становништва, као и обезбеђивање превозних средстава и преноћишта. У неким случајевима имали су само право на преноћиште док су за све остало сами сносили трошкове. Турска посланства су од хришћанских владара у чију земљу су путовали добијала *salvum conductum*, као и пратњу. У случају проласка кроз неку државу од њених представника су тражили да им пруже помоћ или да их пропусте у миру.<sup>60</sup>

#### Ходочасници- поклоничка путовања

Посебну врсту путовања представљају поклоничка путовања. Многи верници, нарочито световна лица, одлазила су на хаџилук у Свету Земљу и оставили нам сведочанства о својим путовањима у виду путописа и записа који су у највећем обиму сачувани за период 17. и 18. века.<sup>61</sup> На својим путовањима они су користили проскинитарионе који су им служили као водичи и углавном су садржали опис града Јерусалима и његових светиња, као и растојање између појединих земаља, крајева и места. За одлазак у Свету Земљу коришћена су три начина путовања: преко Цариграда па у Малу Азију и Сирију; преко Солуна па Средоземним морем у Александрију те

<sup>59</sup> Р. Самарџић, *Београд и Србија у делима француских савременика XVI-XVII век*, 173.

<sup>60</sup> О. Зиројевић, *Цариградски друм од Београда до Софије (1459-1683)*, 78.

<sup>61</sup> *Света Земља у српској књижевности од XIII до краја XVIII века*, приредио Томислав Јовановић, Београд 2007, 15.

даље преко Египта и Синаја до Јерусалима; и преко Дубровника за Александрију те предходно описаним путним правцем до Јерусалима. Често се више монаха и верника одлучивало да заједно крену на пут.<sup>62</sup> Као и другим путницима, и њима су биле потребне дозволе турских власти за путовање, као и потврда о плаћеним дажбинама, а када би путовали преко Цариграда ту су добијали посебан пасош за путовање у Јерусалим.<sup>63</sup> На ђумруку у Београду, Нишу и Солуну Силвестар Поповић и његови пратиоци су прегледани попут свих осталих путника и исто тако плаћали царину.<sup>64</sup> Већином се прикључују караванима, али имало је и храбрих попут Јеротија Рачанина и његове групе који су одлучили да путују самостално. Ходочасници су често били мета разбојника и гусара јер су са собом носили повеће количине новца и друге драгоцености. У периодима ратова путовања су била додатно отежана, а повремено и у потпуности прекидана. Најчешће су ходочасници своје трошкове сами сносили, али из дневника патријарха Арсенија Чарнојевића видимо да су он и група верника која је са њим путовала дочекивани од стране локалних црквених представника, па и народа, који су им указивали част, односно снабдевали су их потребним намирницама и примали их на конак. У овом случају реч је о путовању једног патријарха, али могуће је и да су неке угледније хаџије наилазиле на такав пријем. Па тако и Јеротије Рачанин наводи да су он и његови сапутници угошћени у Нишу од стране Мије кириције, док је Силвестар Поповић записао да су у Солуну угошћени на венецијанској лађи и код једног попа.<sup>65</sup> До Јерусалима су већином посећивали и светиње на Синајској гори, а исто тако и околна света места. Поклоничка путовања су била веома напорна, дуго су трајала, спавало се по земљи, лађама, хановима, јели су се једнолични оброци који су се углавном састојали од пексимита, воде и понеке воћке или чорбе, ретко су себи могли да приуште вино или неки квалитетнији оброк.

Ходочасници муслимани су имали повољнији положај, највероватније су им званичници додељивали пратњу и обезбеђивали им пролаз на опасним прелазима и мостовима. Пратњу су добијали и угледни ходочасници- хришћани.<sup>66</sup>

---

<sup>62</sup> Динко Давидов, *Поклоничко путовање Јеротија Рачанина у Јерусалим 1704-1706*, Летопис матице српске Нови Сад 2006, 735.

<sup>63</sup> О. Зиројевић, *Цариградски друм од Београда до Будима у XVI и XVII веку*, 25.

<sup>64</sup> С. Матић, *Силвестар Поповић путописац 18 века*, 32-34.

<sup>65</sup> *Света Земља у српској књижевности од XIII до краја XVIII века*, 150-152; 216; С. Матић, *Силвестар Поповић путописац 18 века*, 34-35; Динко Давидов, *Поклоничко путовање Јеротија Рачанина у Јерусалим 1704-1706*, 736.

<sup>66</sup> О. Зиројевић, *Цариградски друм од Београда до Софије (1459-1683)*, 80.

## Гласници и курири

Турци су имали веома добро организовану курирску службу, нарочито на Цариградском друму на коме су од првих времена своје владавине развили систем поштанских станица- мензилхана. Овај систем је био уређен тако што је одређени број кућа, најчешће 40 тзв. улачких кућа у одређеном месту, зарад пореских олакшица имао обавезу да храни једног поштанског коња. Временом се повећавао број насеља која су имала ову обавезу, као и број коња о којима су били дужни да се старају. Улачке куће су углавном биле хришћанске, изузев у случајевима где је читаво насеље сачињавао муслимански живаљ. Мензилханске коње су користила лица која су добијала *заповест улака* најчешће чауши, татари и улаци који су преносили државну пошту и друга важна документа. Заповест улака се добијала на основу важности и хитности задатка, али је веома често долазило до злоупотреба, те су се на њу позивали и при обављању најмањих државних послова, а неретко и насилним путем одузимали коње и кола хришћанима. Турске власти су у неколика наврата покушавале да законски реше ово стање. Одредбе Мухамедове и Сулејманове канунаме забрањују да се од хришћана насилно одузимају кола и коњи за пренос поште, док је велики везир Луфти- паша на одређеним путевима уредо систем мензиланских коња и ограничио заповест улака на најважније послове. Постојала су и наредбе да мензилције након употребе коње врате на исто место, да се улацима не дају слаби коњи, као и да суднице буду у близини мензилхана и да се коњи не дају онима који не поседују одговарајући документ.<sup>67</sup> И поред ових напора врховних власти до злоупотреба је и даље долазило, тако је било случајева да су коњи одузимани угледним турским личностима, као и страним посланствима.

По доласку у мензилхану, док чека да му опреме коња курир одспава на земљи са главом на седлу 15 минута и одмах јаше даље. Његов оброк су чинили пре свега кафа, а понекад и пилав и чаша млека. Татаре су на путу пратила по два мензиланска момка која су од станице до станице ишла испред њега и терала све са пута. Такође су

---

<sup>67</sup> О. Зиројевић, *Цариградски друм од Београда до Софије (1459-1683)*, 71.

постојали и курири пешаци, за које Никола де Николе каже да су трчали испред султана како би разгласили хитне заповести.<sup>68</sup>

Пренос аустријске поште вршио се Цариградским друмом, али је у многоме зависио од ратних односа.

Пренос венецијанске поште одвијао се морем до Котора, одакле су га даље разносили поштари из црногорских села за плату. Једну пошиљку пратило је 2-3 поштара. Они су користили два пута преко Куча, који је прво био у употреби, или преко Херцеговине. Пут преко Херцеговине био је 8 дана дужи и самим тим и скупљи.<sup>69</sup> Иначе плаћало се и одређеним кнезовима који су снадбевали поштаре и пружали им заштиту до следећег конака.

Дубровачке курирске службе су биле веома цењене и често су имале посредничку улогу. Још у средњем веку њихови курири су разносили преписку дубровачке владе посланицима, конзулима, колонијама, као и позиве за суд у Дубровнику. Исто тако они су носили и повеље српским владарима и тада нису смели примати другу пошту, што им је у повратку било дозвољено.<sup>70</sup> Пошту из Дубровника понекад су носили и обчни, трговачки каравани.

Страни курири највероватније не користе услуге мензилхана, али није искључено да су постојали изузетци у специфичним случајевима.

## Војска

Организацијом припрема за поход бавили су се локални представници власти чије задатак био да се добро обавесте о стању на терену и поднесу извештај о броју конака, тачној раздаљини међу њима, стању пута, прелазима преко река и сл. Кадије су организовале чишћење путева, оспособљавање конака и прикупљање хране што је спадало на терет локалног становништва, док су санџакбегови бринули о подизању потребних мостова. У ратним временима становништво је било погођено принудном продајом, односно од њих су узимана саобраћајна средства и храна по нижој цени, а у већини случајева и без икакве надокнаде.

Прве су на пут кретале јединице јаничара, јамака и серденгечтија са задатком да обезбеде неосматано кретање војске, за њима су путовале коначије како би унапред

---

<sup>68</sup> О. Зиројевић, *Цариградски друм од Београда до Софије (1459-1683)*, 71-73.

<sup>69</sup> Marian Bolica, *Izveštaj i opis skadarskog sandzakata iz 1614. godine*, Fransoa Lenorman, *Turci i Crnogorci*, 38.

<sup>70</sup> Г. Шкриванић, *Путеви у средњовековној Србији*, 36.



припремиле смештај, па онда главнина војске и ратна комора. Војску су предводили водичи- калаузи, а дервенције кроз опасна и тешка места. За војском су често ишли трговци. Путем су се војсци прикључивале и разне занатлије: пекари, касапи, ашчија, бакалин, пекар, ковач, пиљар, сарач, папуција, кројач, самарција, мутапција, дрогериста, свећар и многи други.

Конаци су били унапред одређени на раздаљини од једног дана путовања.<sup>71</sup> А турска војска путује 5 до 6 часова на дан.<sup>72</sup> По великим летњим врућинама путују увече. Услед лоших временских услова војска би мењала пут и одустала од већ изабраног места, а понекад су били принуђени да се више дана задрже на једном коначишту. Логори су најчешће постављани у близини насеља или пак на ненасељеним подручјима. Војска путује уз велику буку коју стварају људи и животиње, али и музичка пратња.<sup>73</sup> Мере заштите су биле веома високе, нарочито ноћу, а и у току дана нико се није смео удаљавати. При транспорту ратног материјала су се користиле животиње и то коњи, муле, камиле и биволи. Тешки товари су се углавном транспортовали речним путем, док су кола коришћена за пренос коморе. Од прворазредног значаја за турска освајања у Европи био је Цариградски друм и у скоро свим војним походима војска је прелазила њиме, па се тако овај пут највише и одржавао.

### Турски службеници

**Пренос новца** У преносу ризнице- хазане учествовали су различити турски службеници хазанције, капицибаша, хараџбаша, ћехаје, јајабаше и др. О организацији њиховог проласка старале су се кадије које су им обезбеђивале заштиту, највероватније уз помоћ дервенција и мартолоса. Пренос новца се вршио у запечаћеним сандуцима. Према Портиним наредбама преносиоци хазане треба да набављају храну о сопственом трошку, што је веома ретко поштовано.<sup>74</sup> Приликом ношења данка страних владара њихови поклисари су тражили заштиту од турских власти, али и сами унајмљивали оружану пратњу.

<sup>71</sup> Војска је за један дан прелазила много мање деонице него остали путници.

<sup>72</sup> Љ. Никић, *Белешке Пола Рикоа из године 1665. Са путовања из Једрена до Београда*, Годишњак града Београда IX-X, Београд (1962), 131.

<sup>73</sup> Р. Самарцић, *Београд и Србија у списима француских савременика XVI-XVII век*, 216.

<sup>74</sup> О. Зиројевић, *Цариградски друм од Београда до Софије (1459-1683)*, 82.

**Данак у крви** При одвођењу хришћанске деце прикупљене за данак у крви долазили су посебне групе јаничара којих је могло бити и 200. Њих је предводио ага, а са њима су још били и суруџија и писар. Кадије су унапред добијале обавештења о прикупљању деце и обезбеђивали су њихов пренос бринући се о исхран и заштити деце. Требало је да путују право од конака до конака и да се не задржавају нити да се враћају у места кроз која су пролазили. Деца су превожена на колима или по двоје у корпама на коњима.

**Робови** су путовали пешке и то тако што су везивани ланцима са кораком растојања у току ноћи везиване су им и ноге. Уколико не би могли да прате господара везивани су око врата па за седла те их је вукао коњ. Жене су биле у повољнијем положају и преношене су на коњима или у корпама. Робље су водили они који су их заробили или трговци.

## **Безбедност на друму**

### Невоље на путу

Најчешћи проблем у обављању саобраћаја је стварала хајдучија која је током читавог периода од 16. до 18 века била присутна на путевима Османског царства. Она је и од раније била присутна али је у турском периоду поред класичног разбојништва попримила и облик бунта покореног народа против освајача.<sup>75</sup> Да је хајдучија била веома распрострањена види се и по томе што готово да нема путописаца који о њој не говори, па чак и онда када се нису директно сусрели са разбојницима на друму. Већина путописаца бележи нападе који су се догодили пре њиховог проласка, док је Пуле имао несрећу да у Куновица Дербенду разбојници нападну караван са којим је путовао и притом усмрте једног члана, док су се остали разбежали и касније поново окупљали у селу Драгоману.<sup>76</sup> Упоришта хајдука су у највећој мери била у планинским пределима, па се неким планинама често приписује и епитет *хајдучко гнездо*. Поред планина хајдуци су се крили у шумама, које су биле веома распрострањене. На одређеним деоницама повећавала се могућност од разбојничких напада и путницима су она била позната као опасна места. Кроз њих се путовало са страхом, оружјем у рукама и у што већој групи. Међу познатим опасним местима били су: Куновица Дербенд, на планини

<sup>75</sup> О. Зиројевић, *Цариградски друм од Београда до Софије (1459-1683)*, 90.

<sup>76</sup> Р. Самарџић, *Београд и Србија у списима француских савременика XVI-XVII век*, 213.

Јежевици; предео Топлице, планина Јадовник, планина Звјезд, између Пљеваља и Пријепоља; планина Чемерно и др.

Хајдучком развоју на овим овим просторима у извесној мери је допринело и то што је углавном био гранични, па су хајдуци лако могли да побегну од турских потера, у извесној мери нападе су вршили и разбојници из околних држава коју су због пљачке прелазили границе Турског царства. Њихово деловање је путеве чинило веома несигурним и било један од главних разлога удруживања путника. Мете њихових напада су најчешће трговци, страни поклисари и турски службеници који су носили новац, а нису се устручавали од напада ни на друге путнике и узнемиравали су и војничке одреде. Напад хајдука је обично обављан из заседе и то на тешко проходним деловима друма. Једна хајдучка дружина је могла имати и више стотина чланова. Нису хајдучки напади доносили само материјалну штету, неретко су путници у њима губили и живот. До повећања обима напада је углавном долазило у немирним, ратним временима.<sup>77</sup>

До других сметњи у саобраћају је долазило и за време ратова и епидемија нарочито куге, који су могли изазвати и потпуни прекид промета. Местимичне и краткотрајне сметње правиле су и атмосферске непогоде када су се услед великих киша изливала речна корита и путници су у таквим условима били принуђени да потраже други пут. Понекад су и сами турски званичници утицали на саобраћајни транспорт, у првом реду дубровачких каравана, када су увођењем наплате разних такси покушавали да за себе издејствују веће поклоне и бакшише, што је иначе била пракса у дубровачком караванском систему.<sup>78</sup> Они су такође тражили веће суме новца за издавање путних докумената, па су се путници задржавали и по више дана преговарајући о смањењу износа са властима.<sup>79</sup>

### Мере заштите

У борби против хајдука турске власти су организовале потере, што је спадало у надлежност санџакбегова и локалних кадија. У потерама су учествовале ђехаје, ајани, забити, мартолоси, дервенџије, као и околно рајинско становништво. Потере је организовао мубашир- муфетиш који је обично долазио са царском заповешћу да му

<sup>77</sup> С. Димитријевић, *Дубровачки каравани у јужној Србији у XVII веку*, 72.

<sup>78</sup> С. Димитријевић, *Дубровачки каравани у јужној Србији у XVII веку*, 131-142.

<sup>79</sup> С. Матић, *Силвестар Поповић путописац 18 века*, 32; Р. Самарџић, *Београд и Србија у списима француских савременика XVI-XVII век*, 186.

се пружи помоћ, нарочито по питању снадбевања. Поред потера у циљу хватања хајдука примењиван је и тефтиш. При примени тефтиша неколико Турака би на одређеном месту окупило сав народ, по речима Вука Караџића као стоку у оборе, где су их мучили и уцењивали да издају хајдуке.<sup>80</sup> Да би се боље обезбедио пут крчене су околне шуме и растиње, па неретко и паљене читаве шуме. Оваква чишћења су посебно обављана пред војне походе или пролазак хазане- ризнице. Ухваћени хајдуци осуђивани су на смрт и то најчешће вешањем или набијањем на колац, а њихови лешеви су остављани на видним местима као упозорење другим преступницима. Околина путева је обично била слабо или потпуно ненесељена и становништво се повлачило у сигурније крајеве.<sup>81</sup>

Као једна од мера заштите примењивао се и систем колективне одговорности и гаранција. Ове мере су биле примењиване и у српским средњовековним државама. Реч је о томе да месно становништво сноси одговорност уколико на њиховој територији дође до пљачке или убиства. Село или махала у оквиру којих је учињен преступ плаћали су глобу и крварину, понекад су у плаћању учествовала и околна насеља. Под гаранцијама је подразумевано да неколико чланова, читава или по више села гарантују за појединца да неће починити кривично дело.<sup>82</sup>

**Дервенцијска служба** Велику улогу у саобраћајном систему имала је дервенцијска служба. Реч дербенд је персијског порекла и означава кланац, клисуру, сутјетску, теснац односно опасан пролаз на друму.<sup>83</sup>

Основна обавеза дервенцијских села је да чувају опасне и тешке пролазе одговарајући за безбедност путника. Оваква места најчешће су се налазила у планинским и шумским пределима, као и у клисурама. Углавном се радило о местима угроженим хајдучијом. Поред опасних кланаца дербенције су чувале мостове и друге речне прелазе. Најчешће су дербенцијски статус имала хришћанска села, оснивају их од времена првих освајања, а укидањем влашког статуса 1530. године у смедеревском, зворничком и крушевачком санцаку њихов број се увећава. Читаво село је добијало дервенцијски статус. Тако да поред стварне потребе за чувањем опасних места, дербенцијски статус се додељивао и у циљу задржавања становништва у слабо насељеним граничним пределима, јер је ова служба пружала извесне пореске олакшице. Они су били ослобођени плаћања харача, плаћају половину испенце 10-12 аспри, ослобођени су

<sup>80</sup> О. Зиројевић, *Цариградски друм од Београда до Софије (1459-1683)*, 94.

<sup>81</sup> К. Лиречек, *Војна цеста од Београда за Цариград и балкански кланци*, 152.

<sup>82</sup> О. Зиројевић, *Цариградски друм од Београда до Софије (1459-1683)*, 96.

<sup>83</sup> О. Зиројевић, *Цариградски друм од Београда до Софије (1459-1683)*, 97.

вандредних дажбина, кулука и давања деце за данак у крви. Спахијама такође плаћају половину испенце, а десетину паушално. Ресуме су плаћали као и остала раја. Били су ослобођени и војне обавезе.

Поседовали су извесно наоружање углавном су то била копља, дуги штитови, лукови и стреле, буздовани, а код веома опасних пролаза и пушке. Стражари су боравили у колибама на врховима брда одакле су посматрали пут и ударцима у бубањ обавештавали путнике о безбедном проласку. Стража се одвијала по сменама. Путописци редовно бележе сусрете са дервенцијским стражама, које су на њих остављале веома јак позитиван утисак. Њихов задатак је више био да да укажу путницима на опасност, него да их одбране. Дервенције су још имале обавезу да чисте и поправљају путеве, као и да крче околне шуме и растиња. Често су давали и пратњу путницима и учествовали у преносу новца. Нека дербенцијска села су имала и обавезу да путницима уступају коње или да им дају храну и преноћиште. Једна од обавеза им је била и да их воде кроз тешко проходне делове. Дервенцијска служба је била наследна и није се смела напуштати, уколико би власти пронашле одбеглог дервенцију враћали су га у његово село. У селима са дервенцијским статусом примењиван је систем колективне одговорности.

Како би се заштитили од разбојника путници су са собом водили оружану пратњу, њу су у неким случајевима добијали од турских власти, а неретко је и сами изнајмљивали. У већини случајева оружани пратиоци су путнике водили кроз опасне деонице, а затим у већим местима би били замењени другим одредима. У обезбеђивању путника учествовале су и градске војничке посаде, у првом реду мартолоси, затим сејмени, нефери и пандури. Мартолоси су спадали у ред оружаних хришћана и углавном су служили у пограничним крајевима као војничке посаде, док су у унутрашњости обављали неки вид полицијске службе и старали се о општој безбедности (називали су се и црни мартолоси) између осталог гонили су хајдуке и чували путеве. Сејмени су наоружани чувари који су се налазили у пратњи турских власти, али су коришћени и при обезбеђивању путника. Нефери су били били редовни турски војници чланови градских посада.

Од 17. века у борби против хајдука коришћени су и пандури чији је задатак био да се боре против хајдучких чета. Они су за новчану надокнаду пратили путнике, пре свих дубровачке караване, који и нису у потпуности били задовољни њиховом службом, јер

су често сарађивали са хајдуцима.<sup>84</sup> Дешавало се и да се већ постојећој пратњи прикључе нови чувари, па чак и наоружани сељаци из околних места. Бројчано велике пратње су нарочито имали путници који су носили новац од пореза или страни поклисари који су носили данак. Ради ефикасније борбе против друмских разбојника подизане су паланке. То су мања утврђења грађена од дрвета или прућа, а затим облепљена блатом, у којима су боравиле мање оружане посаде, временом су се у њеним оквирима формирала мања насеља. Мада Кикле за Муса пашину паланку (Белу Паланку) каже да је била изграђена од камена, креча и малтера.<sup>85</sup> Подизање паланки је нарочито било заступљено на Цариградском друму, а статус паланке су могла добити и нека села и касабе. У паланке су убрајане: Гроцка, Колари (од 17. века), Хасан- пашина паланка, Баточина, Јагодина и Параћин (добили су статус паланке у 17. веку), Ћуприја, Алексинац, Ражањ и Бела паланка.

У циљу боље заштите у посебним случајевима је ферманима било допуштено странцима и хришћанима да носе оружје, као на пример трговцима и крамарима из дубровачких каравана.

Из страха од напада хајдука путници су се удруживали у веће групе, те су заједно путовали и трговци са робом, чланови посланства, турски службеници, хаџије итд.

---

<sup>84</sup> С. Димитријевић, *Дубровачки каравани у јужној Србији у XVII веку*, 89-92.

<sup>85</sup> Р. Самарџић, *Београд и Србија у списима француских савременика XVI-XVII век*, 197.

## Закључак

За југоисточну Европу у периоду од 16. до 18. века карактеристични су чести ратни сукоби и слаба насељеност, простор који је насељавало хришћанско, пре свега српско становништво, осим што је било погођено ратним недаћама готово сваким, већим војним походом имало је и новог владара. Неке групе становништва попут дервенција, мостара и улака обезбеђивала су свој опстанак у оквиру јединственог, турског саобраћајног система. Иако се овај систем, на пример по питању друмске мреже, темељио на ранијим средњовековним и римским путевима, он је посебан у односу на саобраћајни систем других европских држава. Улога дервенција у обезбеђивању пута, уопште њихов начин деловања био је јединствен и остављао јак утисак на стране путнике. Путну мрежу, изглед, изградњу и поправку путева у највећој мери одређивали су војни и трговачки интереси. Иако су се путовања одвијала под строгим надзором турских власти на датим примерима може се приметити да је турски систем био веома прагматичан и водио се стварним потребама на путу. Постепено развијање каравансараја у ханове и потреба за бољом и приступачнијом услугом на друму говори нам да је долазilo до повећања броја путника на овим друмовима. За превоз су се користиле све расположиве животиње и саобраћајна средства- коњи, магарци, волови, камиле, те разне врсте кола и кочија. Поред копнених коришћени су и водени путеви за превоз и пренос робе који су били и јефтинији. Већина путописаца оставила је податке да је до хране било лако доћи и то по веома ниским ценама. Страним држављанима тешко је падало ноћење по каравансарајима, док су са друге стране били пријатно изненађени да су коначишта, у првом периоду, била бесплатна. Свако веће насеље имало је и по неколико каравансараја или ханова, а било их је и на самом путу. Угоднија путовања су имали они који су се снадбевали на рачун султана, али је то са друге стране било велико оптерећење за локално становништво које је и поред пореских олакшица које су доносиле дервенцијска или улачка служба настојало да живи што даље од путева. Саобраћај је у великој мери био угрожен на првом месту ратним походима, епидемијама, разбојништвом и хајдучијом, али и великим злоупотребама локалних паша и кадија навикнутих на бакшиш. Путовања су највише зависила од временских и ратних прилика, док је судбина самог пута била везана за трговину и ратна освајања.

## Објављени извори:

1. Marian Bolica, *Izveštaj i opis skadarskog sandzakata iz 1614. godine*, Fransa Lenorman. *Turci i Crnogorci*, Podgorica 2002.
2. Д. Давидов, *Поклоничко путовање Јеротија Рачанина у Јерусалим 1704-1706*, Летопис Матице српске, Нови Сад (2006), 734-744.
3. О. Зиројевић, *Рајнолд Лубенау о Београду и Србији 1587. године*, Годишњак града Београда XIII, Београд (1966), 49-64.
4. Б. Курипешкић, *Путопис кроз Босну, Србију и Румелију*, Београд 2001.
5. С. Матић, *Силвестар Поповић путописац 18 века*, Гласник историског друштва у Новом Саду III, Сремски Карловци (1930), 30-38.
6. Љ. Никић, *Белешке Пола Рикоа из године 1665. са путовања из Једрена до Београда*, Годишњак града Београда IX-X, Београд (1962), 125-139.
7. *Света земља у српској књижевности од XIII до краја XVIII века*, приредио Томислав Јовановић, Београд 2007.
8. Р. Самарцић, *Београд и Србија у списима француских савременика XVI-XVII век*, Београд 1961.
9. Евлија Џелебија, *Putopis, odlomci o jugoslovenskim zemljama*, Sarajevo 1967.

## Литература:

1. С. Димитријевић, *Дубровачки каравани у јужној Србији у XVII веку*, Београд 1958.
2. О. Зиројевић, *Цариградски друм од Београда до Будима у XVI и XVII веку*, Нови Сад 1976.
3. О. Зиројевић, *Цариградски друм од Београда до Софије (1459-1683)*, Београд 1970.
4. К. Јиричек, *Војна цеста од Београда за Цариград и Балкански кланци*, Зборник Константина Јиречека I, Београд 1959, 71-182.
5. Н. Катанић, М. Гојковић, *Грађа за проучавање старих камених мостова и аквадукта у Србији, Македонији и Црној Гори*, Београд 1961.



6. К. Н. Костић, *Домаће животиње као транспортна средства у српским змљама у турско време*, Гласник српског географског друштва 3-4, Београд (1914), 57-81.
7. Г. Шкриванић, *Путеви у средњовековној Србији*, Београд 1974.