

ТМ	Г. XXXIV	Бр. 1	Стр. 339-361	Ниш	јануар - март	2010.
----	----------	-------	--------------	-----	---------------	-------

UDK 94(496.02)''15/17''+82-992

Прештампани чланак

Примљено: 1. 12. 2009

Ема Миљковић

Филозофски факултет

Ниш

## КРСТАРЕЊИ ОСМАНСКИМ ЦАРСТВОМ: ПУТЕВИ И ГРАДОВИ\*

### Резиме

Овај рад има за циљ да представи услове путовања кроз Османско царство од 16. до 18. века, као и личности путника и разлога за кретање на пут, посежући за њиховим личним доживљајима, мислима и речима. Истакнуто је да белешке са путовања представљају драгоцен и незаобилазан историјски извор за сагледавање одређених аспеката приватног и свакодневног живота, а посебно је обрађена специфична организација путовања у Османском царству, која је диктирала услове живота становништва чија су се насеља налазила на главним путним правцима. У раду су описана и превозна средства која су путници користили, као и услови смештаја и исхрана.

Кључне речи: путовања, путници, пуописи, Османско царство, 16. век, 17. век, 18. век

Крећући на пут, без обзира на епоху и простор, човек прошлости, као усталом и садашњости, излазио је из домена свог ужег, приватног окружења, те корачио кроз сферу јавног живота. Стога се с правом може поставити питање на који начин путници и њихови итинерери налазе своје место у приказу приватног живота на тлу српских земаља у освит новог века. Као одговор на ово питање могу се понудити најмање три тумачења.

Најпре, путник током свог путовања, учествујући у сфери јавног, уноси и елементе из свог приватног живота, од доживљаја одређених појава до настојања да услове живота на путовању усклади са својим стеченим навикама.

---

[emamiljkovic@yahoo.com](mailto:emamiljkovic@yahoo.com)

\* Објављено у: *Приватни живот у српским земљама у освит новог века*, ур. А. Фотић, Београд 2005, 173-196.

Белешке са путовања представљају драгоцен и незаобилазан историјски извор за сагледавање одређених аспеката приватног и свакодневног живота.

Донекле специфична организација путовања у Османском царству диктирала је услове живота становништва чија су се насеља налазила на главним путним правцима.

Посматрајући путовања Османским царством кроз наведене оквире, настојаћемо да понудимо тумачења за следећа питања: ко је и куда путовао, чиме се путовало и како се путовало. Посежући за личним доживљајима, настојаћемо да путовања на Балкану у периоду од 16. до 18. века расветлимо из угла посматрања самих путника, служећи се њиховим речима и мислима.

### *ПУТНИЦИ НАМЕРНИЦИ И ЊИХОВИ ИТИНЕРЕРИ*

Ко су били путници који су се сретали на друмовима који су пресецали Османско царство? Ко су били ти људи који су се одважили да крену у удаљене, незнате крајеве, на пут на коме их је чекало много непознаница и изненађења? Који су били њихови мотиви који су их навели да се упусте у такав подухват?

У првом реду то су били странци, Европљани, трговци, ходочасници, и у највећем броју дипломатски изасланици, како световних, тако и духовних власти (папске визитације). Српско становништво је кретало на пут из истоветних побуда, тј. трговина, обилазак светих места, обилазак пастве када је у питању високо свештенство, монаси који су прикупљали прилоге за своје манастире, а било је и оних, који су самостално или у оквиру неког организованог изасланства кретали пут Цариграда да траже правду лично од султана. Нашим крајевима пролазили су и путници блиски султанима, углавном припадници више редова османске администрације који су пратили војне походе или пак извршавали задатке од важности за султана и друге високодостојанственика Царства, те су о својим путовањима и утисцима оставили записе, који су често драгоцен и незаменљив историјски извор.

Досадашња истраживања недвосмислено су показала да је српско становништво које је након 1459. године остало без своје самосталне државе, те наставило да живи у оквирима Османског царства, веома мало учествовало у домену јавног живота. Већином затворени у уске оквиру своје заједнице, Срби су живели ван политичких и друштвених токова у Царству. Следствено томе, припадници српског народа ретко су напуштали своја насеља да би зарад неког посла отпутовали у удаљене крајеве<sup>1</sup>. Изузетак су представљали, како је већ наглашено, трговци

<sup>1</sup> Овим прегледом нису узета у разматрање она померања на која је српско становништво било приморавано од стране централне власти, као ни принудне или доб-

и духовна лица – патријарси, свештеници и монаси Српске православне цркве чије су активности у великој мери биле везане за путовања.

Патријарх Пајсије (1614-1647) остао је запамћен као неуморни путник, који је обилазио најудаљеније делове српског етничког простора који су били под јурисдикцијом Пећке патријаршије. Записи га помињу често, и то на различитим, међусобно веома удаљеним местима: у Студеници и Грачаници 1620, у манастиру Убошцу 1622, у Бечкереку 1622, у Прибиној Глави 1627, у Горњаку 1628, у Темишвару 1629, у манастиру Војловици 1631, у Дечанима 1635, у манастиру Св. Андрије на Тресци 1642, у селу Великом Лукавцу 1646. На својим путовањима патријарх Пајсије се бавио како црквом и духовним животом својих верника, тако и трагањем за књигама и рукописима, које је куповао или проналазио по забаченим местима, те их враћао црквама у којима су раније биле или их поклањао другима.<sup>2</sup>

Детаље о организацији путовања патријарха и високог свештенства могуће је реконструисати на основу сачуваног дневника Арсенија III Црнојевића, који је у рану јесен 1682. године кренуо пут Јерусалима.

Иако сачуван фрагментарно, тј. само онај део дневника који се односи на деоницу пута од Пећи до места Силиврије на обали Мраморног мора, овај дневник представља драгоцен извор, на основу кога је могуће расветлити етапе путовања, услове живота на путу, однос становништва према патријарху. Патријархова свита на овом путовању састојала се од осморице људи, углавном свештених лица. Патријархова пратња су увећавала и успут.<sup>3</sup>

Све до града Татар Пазарцика, данас Пазарцика у Бугарској, западно од Пловдива, Арсеније је очигледно путовао својом патријаршијском облашћу, јер наводи места конака, где су их домаћини гостили, без помињања икаквих трошкова. Тако, на пример шести конак у селу Грамаждано, које се налази у Бугарској, јужно од Ћустендила, он описује: “И то село велми украшено различним овоштијем и водоју изобилно. Поп стар а кметови неучени и непокорни. И преше се с попом пред нами. И ва ту ношт паде ва селу једин дом. И бист клопот на мал.

---

ровољне сеобе, које претстављају константу османског периода српске историја. Власи-сточари у потрази за бољим пашњацима, ратарско становништво у збегу у страху од непријатеља, становници читавих насеља који прелазе Дунав да би у Угарској потражили сигурније услове животе и привређивања, као и они појединци који су се из Угарске враћали на територију Османског царства да би, процењујући да ће ту лакше остварити своју егзистенцију, изганано становништво, све су то призори који нису били ретки на путевима који су пресецали Османско царство. Ипак, мишљења смо да се њихово кретање не може сматрати путовањем. Њихов пут у неизвесност, углавном у једном правцу, мора се посматрати у ширем контексту друштвених и политичких збивања на нашим просторима током дуготрајне османске доминације.

<sup>2</sup> Р. Самарцић, „Српска православна црква у XVI и XVII веку”, ИСН III-2, 73-74.

<sup>3</sup> А. Младеновић, „Дневник патријарха Арсенија III Црнојевића о путовању у Јерусалим”, (текст и филолошке напомене), *Сентандрејски зборник* 3 (1997), 207-223.

И бихом ва ужасе. И zde приде владика кратовски и штипски кир Ана-нија и принесе част: винце, јаблке и лубенице ва потребу”.<sup>4</sup>

Описујући боравак у Татар Пазарцику, Арсеније пише: “Конак 10. у Татар Пазарцику, ва некојем турском двору велику и велми пописану за удивљеније. И ту попови и христијани, касабалије, част принесоше, много различну и добро видну...И ту савакуписмо се вси. И бист друштва добра и велика. И от zde отрешисмо ћесе на харач.”<sup>5</sup>

У бугарском селу Кајалију, описује патријарх, “обратосмо за асприце свега доста. И отимају се Бугарке за мусафире и зовут: `Ела овамо, подобро је`.”<sup>6</sup>

Путујући даље, патријарх и његова пратња углавном су коначили у хановима, за које понегде наводи да су добри и пространи, као што је на пример хан у Пловдиву и Узунцову, док за услове боравка у турском селу Ебипче (данас град Љубимец у Бугарској, северозападно од Свиленграда) тврди да је “ту све злочесто: и ханови, и сено, и зоб, а вина ни капи, али доста бузе и лубеница.”<sup>7</sup>

Посебну врсту путовања у оквирима Османског царства представљала је тзв. писанија, тј. одлазак атонских монаха код православних владара ради прикупљања материјалне помоћи. Сачувана грађа показује да су монаси обилазили готово све балканске крајеве, као и Угарску, Влашку, Пољску (са Украјином и Литванијом), Русију. Према сведочењу Јосифа Георгириноса из 1677. године, игуман би најпре одредио старешину, најчешће већ искусног путника, угледног јеромохана, духовника или проигумана, који би се поклатио игуману, целивао му руку, те након тога сам изабрао своје сапутнике. Сапутници су се обавезивали на послушност угуману и старешини. Најчешће су на пут кретала по двојица монаха, мада се дешавало да их буде и више.<sup>8</sup>

Крећући на пут, монаси су носили са собом крстове, епитрахиле, ораре, књиге, као и иконе и реликвије које су се износиле верницима на целивање.<sup>9</sup>

Светогорски путници нису увек пролазили без неприлика. Искуство их је научило да се пред пут снабдеју потребним писмима и дозволама, како их нико не би узнемиравао. Сачувани фермани с краја 16 и самог почетка 17 века имају за циљ да спрече евентуалне злоупотребе свих виших и нижих органа власти: алај-бегова, војвода, чери-баша, спахија, амила, емина, јаничара, ...Тако, у ферману Мехмеда III из 1587. године, изричито се наређује: “Да се дозволи заступницима манастир-

<sup>4</sup> Исто, 211.

<sup>5</sup> Исто, 212.

<sup>6</sup> Исто, 212.

<sup>7</sup> Исто, 212.

<sup>8</sup> А. Фотић, Света Гора и Хиландар у Османском царству XV-XVII век, Београд 2000, 221-226.

<sup>9</sup> Исто, 227.

ским да у име моје могу јахати коње, мазге и облачити њихова разна одела; и њихове приходе које имају од вакуфа и народа да могу слободно руковати и примати.”<sup>10</sup>

Поред тога што је османска власт дозвољавала монасима-путницима да се “због страха пресвлаче” када пролазе кроз опасна места, да носе “одећу по ђаурском обичају”, да јашу коње и муле, они су чак могли да буду и наоружани, што су права која су уживали само патријарси и епископи, као и њихови егзарси приликом убирања дажбина у својим епархијама.<sup>11</sup>

Нарочит опрез био је потребан у ратним годинама. Тако је, на пример, јеромонах Јов, који је путовао током Великог бечког рата прошао кроз многе непријатности. Враћајући се у свој манастир бродом, њега и његову дружину, негде код Београда на Сави напали су 1690/91. године Турци и Татари, отели су сву скупљену милостињу, а монахе држали у ропству пуних девет месеци, све док их неки грчки трговци нису откупили.<sup>12</sup>

Драгоцени записи монаха Лаврентије и Јеротеја Рачанина с краја 17. века, сачувани до данашњих дана, пружају живописну слику поклоничког путовања до Светих места.<sup>13</sup> И док Лаврентијев *Путопис* има пре свега улогу да послужи као водич путницима који крећу на такав пут, без изношења личних утисака, што је својствено литерарном жанру *проскинитарiona*, коме ово дело припада, спис Јеротеја Рачанина обилује субјективним доживљајем виђеног, те описује животиње које је видео, крајеве богате воћем, житна поља, непознате биљке, пределе пуне контраста. Приповедачки дар Јеротеја Рачанина нарочито се огледа у оним деловима *Путописа* где он описује буру на Егејском мору, као и гусарски напад на лађу на којој су се налазили ходочасници: “И у пектак, још се дели дан и ноћ, 11. маја угледасмо противну лађу. И окренусмо на другу страну. И угледасмо пред нама брод малтешки, и испресекасмо се од страха, и заваписмо ка Богу сви. И не би помоћника, јер беху претегли сви греси наши. И осуше Турци као град. И бисмо се, исекосмо и све узеше Малтези. И један од Малтеза паде мртав, и два се ранише. и све са нас скидоше, и кошуље, па сасвим наге и босе избацише на обалу на песак. и једнима дадоше своје раздрте кошуље и одећу која не ваља. И беху са нама четири Чивутина. И њих истукоше и поведоше у своју земљу. И нашу лађу одвезоше.”<sup>14</sup>

<sup>10</sup> А. Фотић, „Најпознатији хиландарски ферман”, *Хиландарски зборник* 10 (1998), 302.

<sup>11</sup> Фотић, *Света Гора и Хиландар*, 227.

<sup>12</sup> Исто, 230.

<sup>13</sup> Т. Јовановић, „Лаврентијев путопис”, *Књижевна историја* XXVI /1992 (1994), 95-108. Т. Јовановић, „Путопис Јеротеја Рачанина”, *Браничево*, XL/1992 (1994), 62-99.

<sup>14</sup> Јовановић, „Путопис Јеротеја Рачанина”, 89.

Трговци, којима је природа посла налагала да перманентно буду у покрету, кретали су се непрестано, у караванима, у првом реду Цариградским и Дубровачким друмом.

Иако веома бројни, муслимани нису били једини трговци у Османском царству. Поред њих, овом делатношћу, и то веома успешно, бавили су се и Грци, Јермени и Јевреји, док су на територији српских земаља носиоци трговине у трговима и градовима били и домаћи људи, чији обим послова није могао да се мери са пословима великих трговаца који су снабдевали престоницу, или пак, са пословима оних који су османске производе пласирали на западна тржишта, али су били веома значајни као подстицај развоја српског грађанског слоја, који свој пуни изражај доживљава у 18 веку. Значајнији домаћи трговци живели су у шехерима и касабама који су се налазили дуж Дубровачког и Цариградског друма.

Страни трговци долазили су у наше крајеве, али су се веома ретко дуже задржавали у неком месту. Најбројнији су били Дубровчани, чије се трговачке колоније јављају у свим значајнијим градским средштима српских земаља.<sup>15</sup>

Међу дубровачким трговцима који су деловали на нашим просторима постојала је велика конкуренција, а појединци су на својим путовањима кроз српске земље доживљавали разне непријатности. Захваљујући богатој грађи из дубровачког архива, остао је забележен случај дубровачког трговца Виктора Радованова, који је августа 1470. године стигао у Пљевља, те се одмах запутио свом сународнику, највећем дубровачком трговцу у овом месту Цивану Припчиновићу. Међутим, чим је Виктор стигао Циван је наредио да га вежу и ишибају, оптужујући га да купује црвац, на чији је промет у суштини Циван држао монопол. У тамници га је држао чак три недеље, да би га тек тада предао турском склаву, чија намера није била да га ослободи, већ да га стави на тешке муке, од чега га је спасла само велика сума новца. За своју слободу Виктор је платио 300 акчи, чувару тамнице је морао да поклони једног вола у вредности од пет дуката, као и 200 акчи Пљевљацима који су се за њега залагали код склава. Након што је све то учињено, склав га је пустио из тамнице, али га је држао још три недеље у јемству.<sup>16</sup>

Путовања су се одвијала и у другом смеру, па су тако домаћи трговци одлазили у Дубровник, где су се задуживали, углавном на

<sup>15</sup> Значајно место Дубровчана у трговини на територији Османског царства произилази из повластицама које Дубровник добија од султана још у другој половини XV века, којима се гарантује његов територијални интегритет, као и лична безбедност његових поданика и њихове имовине. Дубровник је такође уживао велике повластице у трговини са Османским царством, као што је царина утврђена на 2%. Детаљније о односима Османског царства и Дубровачке републике, видети: Т. Поповић, *Турска и Дубровник у XVI веку*, Београд 1973.

<sup>16</sup> Б. Храбак, „Прошлост Пљевља по дубровачким изворима”, *Историјски записи* 1-2 (1955), 22-27.

мање своте. На пут су кретали носећи нешто робе за коју су знали да је курентна на дубровачком тржишту, али су много више робе носили у повратку, из Дубровника у своја места, на продају.<sup>17</sup>

Посебну категорију путника представљале су аустријске уходе, чија се делатност у Србији интензивирала осамдесетих година 18. века, задужени да прикупе што је могуће више релевантних обавештења о областима које су улазиле у интересну сферу аустријске спољне политике, аустријски официри најчешће преобучени у трговце или калуђере, подносили су детаљне извештаје са својих путовања, у првом реду о путној мрежи и фортификационим објектима.<sup>18</sup>

На пут у Цариград, да траже правду од султана, кретали су и одабрани представници српског народа, мада то, судећи по сачуваним историјским изворима, није био чест случај. Наиме, проучавајући канун за влахе Смедеревског санџака из 1516. године, може се установити да је у времену које је непосредно претходило сачивању тог законског текста једно српско изасланство било на Порти. У кануну се наводи да су *“власи, војнуци и друга иштићеничка раја кадилука Смедерево и нахија Ломница, Рудник, Морава, Ужице, Загор, Левач, Загрлата, Ниш Браничево, Кулич и кнез-Милошеве нахије Смедеревског санџака дошли на моју Порту, која удељује правду, и овако поднели прекомерне и преко уобичајене жалбе и тужбе”*.<sup>19</sup> Других детаља о овом путовању нема, али се логички може претпоставити да је такво једно посланство пред свог врховног господара дошло користећи Цариградски друм, главни путни правац који је пресецао српске земље, а који је средином 16. века спајао Будим са Цариградом.

### О ПУТЕВИМА И НАСЕЉИМА

Свим наведеним категоријама путника који су крстарили кроз српске земље, било да су се у њима дуже задржавали или само кроз њих пролазили на свом путу ка другим дестинацијама заједнички је избор коришћених саобраћајница.

Најзначајнији копнени путни правац у читавој југоисточној Европи у време османске доминације био је чувени Цариградски друм, који је у свом највећем опсегу водио од Будима, преко Београда и Софије до Цариграда.

Изглед пута био је условљен низом фактора, те тако није могуће говорити о њему као целини. На основу сачуваних докумената и у првом реду белешки путописаца могуће је реконструисати изглед појединих деоница пута у одређено доба године.

<sup>17</sup> Детаљније видети: Храбак, *н.д.*, 22, 27.

<sup>18</sup> Детаљније видети: Д. Пантелић, „Ухођење Србије пред Кочину крајину”, *Глас Српске краљевске академије* CLIII, други разред 77 (1933), 105-163.

<sup>19</sup> D. Bojanić, *Turski zakoni i zakonski propisi iz XV i XVI veka za smederevsku, kruševačku i vidinsku oblast*, Beograd 1974, 28-29.

Чињеница да сви путници посебно истичу кад наиђу на стари римски пут указује да се он веома разликовао од новог, турског пута. Могућа је претпоставка да нови делови пута уопште нису били поплочани каменом, или ако јесу то је учињено на лошој основи, тако да је упркос камену пут био проблематичан. Изгледа да је највећи део пута био присутан шљунком или ситним камењем, те се није много разликовао од споредних, локалних путева. Посебну тешкоћу представљало је путовање у време великих киша и поплава, у рано пролеће и касну јесен.<sup>20</sup>

Француз Кикле, описујући свој пут од Београда до Цариграда 1658. године, забележио је: “Ишли смо читаве ноћи врло рђавим и блањавим путем...Пошто смо прешли преко других мочвара, врло опасних за кочије... стигли смо у паланку која се зове Хасан-пашина паланка”. За овај пут А. Пуле саветује да треба бирати новија, издржљивија кола, да се не слома, јер “то се врло често дешава, поготову кад се наиђе на каљугу и рђаво просечене путеве у шумама, чиме обилују сви ови друмови.”<sup>21</sup>

Брдски и планински терени кроз које је пут пролазио свакако да су отежавали саобраћај овим путним правцем. Једина природна препрека коју су Турци уклањали биле су шуме, у првом реду услед страха од хајдука. Иначе, веома се мало водили рачуна о одржавању путева, који су поправљани готово искључиво када се припремао неки војни поход.<sup>22</sup> У наредби кадијама који су службовали у местима на путу од Софије до Видина из 1738. године прецизира се шта је то све што треба урадити: поправити путеве, рашчистити шуме и калдрму, изравнати блатна места, поправити мостове.<sup>23</sup>

Казивање Евлије Челебије, забележено приликом његовог путовања по западној Босни и Далмацији 1660 године, сликовито описује чишћење и крчење друма. “Пролазећи Пролог планину”, читамо у његовом путопису, “мудри паша упутио је каменоломце и церахоре веште као Ферхат. Они су ферхатовским чекићима и секирама прокрчили пут кроз планине и шуме. Разбијали су тврдо камење и по тесним путевима и густим косама ложили ватре, по кршу и камену посули су сирће тако

<sup>20</sup> О. Зиројевић, „Цариградски друм од Београда до Софије (1459-1683)”, *Зборник Историјског музеја Србије* 7 (1970), 43.

<sup>21</sup> Р. Самарџић, Београд и Србија у списима француских савременика XVI-XVII век, Београд 1951, 195, 212.

<sup>22</sup> За време ратних похода, Османлије су и у одласку и у повратку кроз Србију користиле Цариградски друм. Изузетак је учињен по завршетку ратног похода у јесен 1690. године, када је османска војска, услед зиме и глади, користила пут преко Звижда и Крајине до Видина. Наиме, османска војска је оскудевала у храни још за време похода кроз Србију, пошто су села поред Цариградског друма била пуста, а летина попаљена. Детаљније о томе видети: Т. Катић, „Сувоземни пут од Београда до Видина. Према дневнику похода Мустафа-паше Ђуприлића 1690. године”, *Историјски часопис XLVII/2000* (2002), 103-115.

<sup>23</sup> Зиројевић, „Цариградски друм”, 45.



да су се врлетне стене распадале у комада. Затим је као море велика војска уклонила све трње, грање и ситно камење, те су за један дан тесне и уске стазе ове високе планине претворене у простране друмове којима су сви шахи топови и тешки топови с лакоћом прошли...”<sup>24</sup>

Међутим, управо ратни походи били су и погубни за изглед друма, који је у тим ситуацијама, услед проласка великог броја људи, коња и тешког наоружања и опреме, највише страдао. Тако, путописци углавном бележе тешкоће на путу, док пријатно и угодно путовање изазива изненађење. Не пренебегавајући значај субјективног момента и расположења самих путописаца, остаје ипак утисак да су услови путовања Цариградским друмом, услед лошег квалитета самог пута, били веома тешки.

Поред Цариградског, кроз српске земље водио је изузетно значајан, превасходно трговачки путни правац, тзв. Дубровачки пут, који је водио од Дубровника до Софије, и свакако даље за Константинопољ. Овај путни правац Дубровчани су називали “Via di Novo Pazarо”, и на њему су се дубровачки и млетачки трговци сретали већ од тридесетих година XV века.

Трговци су још користили и *via Drine* (ређе се јавља у изворима као *via Bosne*), који је од Требиња, преко Билеће, Гацка, Чемерног, Тјентишта и Фоче, ишао уз Њехотину поред Пљеваља или Дрином до Лима, дог се други путни правац (*via Jezera* или *via Anagasti*) одвајао код Требиња те је преко Никшића водио до изворишта Пиве, онда у Језера, и преко Таре избијао на Лим. Са Приморја је до унутрашњости Херцеговачког санџака допирао и пут који је водио преко Рисна, Риђана, Грахова, Оногшта и Дробњака.<sup>25</sup>

Записи о копненом путу који је водио из Дубровника у Цариград, и који су посланства често користила, остали су и у белешкама путописаца који су крстарили југоисточном Европом током 16 века. Описујући овај пут, француски путописци Жан Шено 1547. и Жак Гасо 1548. године у први план истичу његову тешку, планинску трасу. Гасо чак истиче да је то “најнесрећнији пут којим сам икада путовао.”<sup>26</sup>

Шеснаести век, сматра европска историја, је век доминације копненог саобраћаја.<sup>27</sup> То не значи, међутим, да водени путеви уопште нису коришћени. Тако на пример, фламански дипломата Охир ван Бусбеке, изасланик Фердинанда Хабзбуршког код султана, путујући из Будима за Београд 1553. године, решио се на путовање Дунавом. На брод су се поред њега укрцали и његова послуга, коњи и кола, а своје разлоге за овакво путовање он објашњава речима: “Овај начин путовања био је

<sup>24</sup> Evlija Čelebi, *Putopis. Odlomci o jugoslovenskim zemljama*, preveo, uvod i komentar napisao Hazim Šabanović, Sarajevo 1979, 150.

<sup>25</sup> Г. Станојевћ, „Црна Гора у XVI вијеку”, ИЦГ III-1, 9-10. Храбак, *н.д.*, 5.

<sup>26</sup> Самарџић, *Београд и Србија*, 112-115.

<sup>27</sup> F. Brodel, *Mediterran i meditaranski svet u doba Filipa II*, том I, Beograd-Podgorica 2001, 275.

безбеднији и бржи, јер путовање за Београд копном потрајало би најмања дванаест дана, поготову са толико пртљага, а осим тога би постојала опасност да нас нападну хајдуци... На реци није било опасности од њих, а путовање је трајало само пет дана.

Брод којим сам ја путовао вукла је дереглија са 24 веслача ... Пловили смо непрекидно и дању и ноћу са изузетком неколико сати током којих су сажаљења достојно робови-веслачи и посада јели и одмарали се”.<sup>28</sup>

И Џон Бербери, који као је члан енглеског посланства лорда Хенри Хауарда путовао 1664 године од Лондона до Беча, а затим до Цариграда, путовао је бродом од Будима до Београда и том приликом је забележио: “Наше путовање од Беча до Београда било је веома лагодно, удобно и пријатно, јер смо пловили низводно. Кад бисмо изашли на обалу (што смо чинили сваког послеподнева, Турци, да би нам показали колико смо добродошли, подизали су нам сенице од грана, како би нас заштитили од сунца. После вечере смо обично шетали обалом или би понекад мало лутали по околини, привучени зеленилом и лепим пределима. Лађе су пристајале једна до друге и заузимале много простора, тако да су личиле на усидрену флоту. Путници који су се кретали од њих и ка њима одавали су утисак мале војске. Било је пријатно слушати како се међусобно запиткују где им се налази која лађа. Кад би залутали морали су се служити бројевима, јер су се лађе разликовале само по њима. Није било непријатно пролазити међу Турцима и Грцима и посматрати како у пољу припремају неко јело или како спавају око ватре која је обично била велика, јер је у околини било много шума, а није постојала забрана њихове сече.”<sup>29</sup>

#### МАГАРЦИ И КОЧИЈЕ...

Иако су 1881. године још увек била непозната у Мароку, а на Пелопонезу су се појавили тек у XX веку, кола су била најраспрострањеније превозно средство на Цариградском друму.<sup>30</sup> Коришћена су, уколико је то било заиста неопходно, за време војних похода, за транспорт разноврсне робе и приликом путовања званичних посланстава. На Цариградском друму у употреби су биле три врсте кола: затворена, сељачка и товарна. Путничка кола су вукли коњи, а товарна биволи или волови. Најчешће су се сретала кола са три или четири коња. Приликом војних похода, кола су вукла топове, о којима су се старала двојица топарбација, који су понекад водили рачуна и о султановим стварима. Комора која

<sup>28</sup> J. Novaković-Lopušina, *Srbi i jugoistočna Evropa u nizozemskim izvorima do 1918*, Beograd 1999, 219-220.

<sup>29</sup> Z. Levental, *Britanski putopisci u našim krajevima od sredine XV do početka XIX veka*, G. Milanovac 1989, 99.

<sup>30</sup> Brodel, *n.d.*, 273.

је изшла за војском такође је користила кола, а и локално становништво је колима допремало храну за војску.<sup>31</sup>

Такође, остало је забележено да је Мехмед II Освајач, након неуспеле опсаде Београда 1456. године, колима, са сто рањеника, бежао до Софије.<sup>32</sup>

Ц. Бербери наводи да се посланство са којим је он путовао састојало од “око двеста кола која су вукла по три, а нека и по четири коња. Уз то је било још и много седленика. Амбасадор је имао четири кочије са по шест коња. У једнима се возио он сам, с мојим господаром и грофом Херберштајном. У другим и трећим колима били су рођак екселенције лор Хеј с капеланом и још неким особама, док су четврта најраскошнија била празна, у Једренама као поклон предата цару Турске. Остали амбасадорови другови и пратња имали су по правилу сваки своја кола с постељином и пртљагом.”<sup>33</sup>

Страни путници који су се овом трасом кретали ка Цариграду, у највећем броју случајева су кола изнајмљивали у великим градовима, па је тако, на пример, Ж.Б. Тавернје у Београду изнајмио кола којима је путовао до Једрена, док је Ј. Хилтенбрант у Београду набавио кола да би наставио пут до Будима.<sup>34</sup>

Како је брига и око безбедности и око исхране путника била на становништву оних насеља која су се налазила дуж пута, није редак био случај да су и кола неопходна посланствима узимана од њих. Кикле је забележио да је у Царству обичај да “они који имају наредбу власти могу скинути с коња и кола све оне које сретну, да се подмире и наставе пут.”<sup>35</sup>

Поред кола, за транспорт путника Цариградским друмом користиле су се, иако у много мањој мери, и кочије. Кочије су биле много скупље од кола, и њихова цена се кретала у широком распону од три, па чак до тридесет хиљада акчи. Очигледно је, дакле, да су кочије биле луксузно превозно средство, те је разумљиво да се нису често сретале на путевима у Царству. Сем тога, до кочија се много теже долазило него до кола, па је тако А. Волф забележио да су кочије донели са собом на два брода, док је посланства барона де Корманена кочије обезбедио будимски паша. А. Пуле наводи да се у време похода наплаћивала двострука цена од уобичајене за најам кочима, јер су све расположиве кочије реквириране за потребе великог везира.<sup>36</sup>

На Дубровачком путу, као и на путевима кроз Босну, коњи, како јахаћи, тако и теглећи, су готово једино превозно средство.

<sup>31</sup> Зиројевић, „Цариградски друм”, 57.

<sup>32</sup> J. v. Hammer, *Historija turskog /osmanskog/ carstva* 1., Zagreb 1979, 179.

<sup>33</sup> Levental, *n.d.*, 103.

<sup>34</sup> Зиројевић, „Цариградских друм”, 59.

<sup>35</sup> Самарџић, *Београд и Србија*, 192.

<sup>36</sup> Исто, 207.

Наиме, путну мрежу Османског царства, која углавном није заостајала за путевима у Европи 16 и 17 века чине “калдрмисане стазе широке три стопе, за коњаника, а са сваке стране трагови стада и пешака удесетостручују ширину ове стазе”. Разумљиво је да су на таквим путевима кола и кочије веома ретки.<sup>37</sup>

Е. Браун наводи да су “кроз Србију на југ јахали веома добре коње, који су ишли добром брзином по двадесет миља до оближње постаје. Беху веома сигурни у ходу, што сам имао прилике да искусим кад смо понегде прелазили преко високих брда, неравних и кршевитих места и голог стења. Веома су слободни, и њихови сопственици бунили су се на наше мамузе; они их ретко употребљавају, а Турци их и не носе, изузев у овом случају, када смо им ми дали. Коњи су и веома послушни на ђем. Кад смо се пењали на њих или се скидали са њих, они би се лепо заустављали где треба; а кад би смо ишли пешице, понеки су ишли за нама без повода. Потковице су им лакше и мање него у наших коња.”<sup>38</sup>

Поред коња, на путевима кроз Османско царство, могли су се још срести магарци, биволи, мазге и камиле.

#### *ПУТОВАЊЕ ПОД КОНТРОЛОМ ДРЖАВЕ*

Централизам османске државе имао је веома важно место у организацији путовања, па тако О. Зиројевић износи мишљење да је путовање у Османском царству у целини, упркос неким појединачним примерима који се не уклапају у ову тврдњу, било под контролом и надзором централне власти. “То значи”, наводи даље О. Зиројевић, “да је сваки путник, било којим поводом да путује, појединачно или у групи, третиран службено”.<sup>39</sup>

Анонимни писац, који је пратио барона де Е де Корманена на његовом путовању по Леванту 1621, забележио је: “Чауш који је имао наредбу од кајмакама да нас гости на трошак султанов, испунио је врло добро своју дужност: у свим местима у која смо стигли, ми смо налазили увек готов ручак и вечеру.”<sup>40</sup>

Било је и оних путника који су путовали мање-више самостално и који су сами морали да се побрину да себи обезбеде све потрепштине неопходне за путовање. Тако је А. Пуле, крећући из Сарајева пут Београда купио преносиви кревет, шатор, као и кухињско посуђе. “Први комад је лонац,...описује Пуле, “у који се ставља седам или осам тањира, чији се држак скида, превија по средини и унутар меће, скупа са кашикама, с крпом за прање и с много других ситница. Све се те ствари зби-

<sup>37</sup> Brodel, n. d., 274-275.

<sup>38</sup> Levental, n.d., 131.

<sup>39</sup> Зиројевић, „Цариградски друм”, 65.

<sup>40</sup> Самарџић, *Београд и Србија*, 163.

јају између ногу сацака, коме је обруч тако намјештен, да није шири од ствари која се на њ жели ставити. Додава се тому још леђен, који је попут осталих судова од црвена бабра. Напокон, да се одстрани лош мирис то је посуђе споља и изнутра окалајисано...

Додав овим предметима неколико дубровачких пладњева, неколико врчева за пиће, који су врло високи, те имају врло узан грлић и писак и неколико фењера, ми смо набројали све ствари, које се могу добити у Турској и служе за кућну употребу...

Бјеше ме још склонили, да купим фењер од воштаног платна, који се диже и спушта између поклопца и гвозденога дна, па се затвара попут кутије; те дрвену кутију нешто дужу од воштанице, у стању да носи фунту воштаних свијећа, а начијем је поклопцу прикован лимени фитиљ, који служи као чирак по ноћи, па се изврће, ако треба, а који се раби као заклопац кад га се опет стави на његово мјесто. Купих још стопу и по висок ћуп, начињен од бијела и врло танка дрвета, на који је прилијепљена кожа да га се учини чвршћим и да се спријечи да топлина од сунца не продире одвећ унутар. У тај се суд меће масло и боца од коже. На тај се начин бијих опскрбио нужним стварима.<sup>41</sup>

Да би осигурали сигурно и безбедно путовање, сами османски султани градили су дуж путева посебну врсту прихватилишта, сличну систему имарета на коме су подизани градови оријенталног типа, с тим што су у њима главни објекти били гостионица, караван-сарај, и када је то било потребно, мост.<sup>42</sup>

Путујући Османским царством, путници су коначиште могли добити у каравансарајима, мусафирханама, хановима или завијама и манастирима, смештеним у већим и мањим насељима дуж значајнијих путних праваца. Ова коначишта су некад грађена у формираним насељима, а у неким случајевима се насеље развијала око тих грађевина.<sup>43</sup>

Најраспрострањенији тип коначишта у читавом Османском царству, па стога и у српским земљама били су каравансараји и ханови. У историографији још увек није у потпуности разрешено питање да ли постоји или не разлика између ова два типа коначишта. И каравансараји и ханови представљају објекте за смештај путника, неку врсту "угости-тељских објеката" на друмовима и у градовима.

<sup>41</sup> В. Јелавић, „Доживљаји Француза Pouillet-а на путу кроз Дубровник и Босну (године 1658)”, *Гласник Земаљског музеја у Босни и Херцеговини*, XX (1908), 62-63.

<sup>42</sup> Х. Иналцик, *Османско царство. Класично доба 1300-1600*, Београд 1974, 208.

<sup>43</sup> Тако је, на пример, настао град Узунћуприја, недалеко од Једрена. Наиме, Мурат II је најпре изградио мост преко реке Ергене, а затим уз њега хан, џамију и медресу, чији су расходи покривани од прихода једне бозацинице, хамама и више дућана. У околини хана населио је туркменске номаде чија је дужност била да чувају и одржавају мост, зашта су они уживали одређене пореске олакшице. На другој обали населио је *јаје*, војнике регрутоване из редова сеоског становништва, те се временом број становника ове насеобине повећавао, да би 1456. године бројио 431 кућу. Детаљније видети: Иналцик, *н.д.*, 208-209.

Описујући свој боравак у Нишу, Охир ван Бусбеке оставио је један од најсликовитијих и најпрецизнијих приказа каравансараја у нашим крајевима. “У Нишу смо”, пише ван Бусбеке, “одсели у једном јавном конаку, или како га Турци називају, каравансарају. У овим крајевима то је најоубичајеније коначиште и састоји се од једне прилично велике зграде која је у односу на своју ширину прилично дугачка. У средини се налази отворена просторија за пртљаг, камиле, мазге и кола. Она је углавном у целини опасана зидићем око метар висине који је повезан са спољашњим зидовима зграде. Горња страна зидића је равна и пун метар широка и служи Турцима као постеља и као трпеза; они ту кувају себи јело, јер на одређеном растојању су у спољњем зиду уграђена огњишта. То место на зидићу је једино које путник не дели са камилама, коњима и осталим товарним животињама. Поврх тога су животиње тако везане за зидић да главом и вратом извирују, и кад им се газде греју или када једу, они су ту присутни као какви лакеји, па повремено добију мало хлеба или воћа од њих. На том зидићу они, дакле, простиру себи кревет, најпре простру ћебе које у ту сврху носе под седлом; на њега дође капут, а седло им служи као јастук. Ноћу се увијају у дугу, крзном постављену одежду коју носе преко дана и која им допире до чланака. Ови конаци не знају за изузетак: све мора да се одвија у јавности и само ноћна тмина заклања повека од погледа других”.<sup>44</sup>

Опис коначишта оставио је и Џ. Бербери, који о хановима каже: “Следећи део пута довео нас је у Мустафа-паша Купри, где се налази један краљевски хан, односно каравансарај... Читалац треба да замисли пространо овално двориште с високим и лепим тремом; преко пута улазне капије, а са сваке стране трема диже се по једна велика зграда предивно покривена оловом. Те зграде носе по двадесет четири мермерна стуба (...) Лево и десно с унутрашње стране главног зида, где светлост улази кроз неколико уских отвора, постоји још један зид два лакта широк и висок. На раздаљини од око десет стопа један од другог, подигнуто је неколико камина који служе путницима да припремају јело, а зими да се греју. Поменути ниски зид служи уместо лежаја, стола и столица, као и за друге погодности којих у хришћанском свету има у обичним свратиштима. Нигде нема прегада, све је отворено и видљиво за друге, кад једете или када лежите, а под истим кровом налазе се и камиле и коњи. (...) Из свега тога може се лако замислити како сан и одмор очекују уморног путника и какве мирисе и буку мора да подноси.”<sup>45</sup>

Слично виђење каравансараја има и анонимни писац из пратње барона де Е, који након описа ових коначишта, додаје: “Каравансараји од Београда до Цариграда већином су врло простране, имају двадесет до тридесет огњишта ради угоднијег коначења и могу примити сто пе-

<sup>44</sup> Novaković-Lopušina, *n.d.*, 221.

<sup>45</sup> Levental, *n.d.*, 105.

десет коња и двадесет кочија. Има их који имају једну малу собу уз капију која се готово уопште не употребљава јер Турци обично не желе да се удаље од свог пртљага. У овим каравансарајима нема ничег, тако да, ако не носи са собом оно што му треба за спавање, човек треба да спава на камену. Али они који су одавде не осећају никако ове неугодности зато што ни у својим кућама нису удобније смештени. Они носе собом ћилим на сапима свога коња који им служи као душек, седло стављају под главу, а уместо покривача служе се великим огртачем који зову јагмурлук, а који носе против кише. Пошто су дошли у ова јавна места, они, ако хоће да једу, пале ватру да би спремили своју чорбу која се састоји од нешто куваног пиринча на води, што је код њих велика гозба, будући да то немају сваку дан, јер обично једу само бели и црни лук.... Најзад ја у њима [*каравансарајима*, Е.М.] не налазим никакве удобности, ако она није у томе, што је, спавајући у безбедности, човек сутрадан ослобођен препирке са крчмарем...У каравансарајима”, наставља даље он, “бука је тако велика да је немогуће одморити се. Тако се врло често догађало, када бисмо тамо коначили, да још нисмо ни почели да спавамо, а већ је требало полазити, тим пре што Турци полазе обично у два или три сата после поноћи да би рано стигли на ново коначиште.”<sup>46</sup>

Готово сви путописци наводе, као и горе цитирани аноним, да су имали проблема са својим турским водичима, који су их прерано подизали да би кренули на пут. Сличну ситуацију, Бусбеке описује: “...Водичи су, заварани јасном месечином, давали знак за полазак давно пре свитања. Ми бисмо онда пожурили да се спремимо, како не бисмо каснили или испаштали због застоја, моју постељу и шатор утоварили бисмо на кола, коњи већ оседлани и ми спремно очекујемо знак за покрет. У међувремену би Турци, увидећи да су се забунили, поново прилегли како би још мало одремали. Пошто бисмо их неко време узалуд чекали, послао бих им поруку да смо спремни и да их чекамо. Наши гласници би се вратили са саопштењем да су се Турци вратили на починак, кунећи се да их је месечина грдно преварила кад дадоше знак за полазак. И још није било време за покрет и било би нам много боље да и ми опет прилегнемо. Последица тога је била да смо са много труда опет све истоваривали, или добар део ноћи проводили цвокоћући од зиме. Да бих учинио крај оваквим непријатностима, забранио сам Турцима да ме узнемиравају у рекао сам да лично на себе преузимам одговорност за правовремени полазак, уколико ми они претходног дана кажу када треба да пођемо. При том сам их уверио да се могу постарати за то пошто имам поуздане часовнике; нека слободно легну да спавају, додао сам, и нека слободно препусте мени да на време дигнем дружину на ноге. Сложише се самном али нису у потпуности имали поверења, па испрва долазише рано да пробуде мог слугу како би отишао до мене

<sup>46</sup> Самарцић, *Београд и Србија*, 170.

и распитао се шта кажу прсти мога часовника. Вративши се, он би им казао што је боље знао и умео колико ће потрајати пре него сване сунце. Када се који пут уверише у веродостојност његових речи, поуздаше се безусловно у часовник и изразише своје дивљење његовој тачности. Тако смо напoкoн могли да уживамо у починку, а да нас њихова галама не омета.”<sup>47</sup>

За разлику од каравансараја, Бусбеке има само речи похвале за ханове, које он назива “турским хотелима”, у којима је одседао ако је “имао среће”. Не прецизирајући на који хан мисли, он ту врсту коначишта описује као “удобне и простране зграде са засебним спаваћим собама”. У хановима, наставља он “никоме се не одбија приступ; било да је хришћанин или Јеврејин, богат или сиромашан, врата су сваком отворена. Санџакбегови и паше ту одседају када путују. Услуга је увек изванредна, достојна краљевске палате.”<sup>48</sup>

О мусафирханама на нашем простору има релативно мало података. На траси Цариградског друма од Београда до Софије помиње се само мусафирхана у Јагодини.<sup>49</sup>

Завије су такође били објекти у којима су путници примани на конак, најпре у оним крајевима где је путницима требало обезбедити безбедно уточиште. Завија је, по својој суштини, задужбина намењена смештају путника, чији је оснивач шејх или дервиш. Оснивач завије добијао је од султана мањи комад земље, који је оснивач завије заједно са дервишима који су се око њега окупили, обрађивао; од прихода са земље издржавали су себе и своју завију. Завије су имале веома значајну улогу у турској колонизацији новоосвојених области у западној Анадолији и на Балкану, где је завија постајала језгро новог турског села.

Приликом свог боравка у Будиму, Бербери је посетио један, како каже “турски манастир у којем станује неколико побожних мушкараца које називају дервишима. Они сви живе у заједници и поседују само оно што сваки заради својим занатом...Ови дервиши примају путнике и дају им склониште, а бесплатно деле с њима и храну коју имају. Обично се пред њиховом капијом налази чесма с дрвеним судом причвршћеним ланцем, из којег пролазницима дају да пију воду. По правилу, Турци су према странцима заиста гостољубиви.”<sup>50</sup>

Помен о завијама као прихватилиштима за путнике срећемо на траси цариградског друма, и то у Смедереву и Нишу.<sup>51</sup>

И православни манастири, као институције које нису обезбеђивале приход, били су дужни да пруже путнику конак и окрепљење. Тако,

<sup>47</sup> Novaković-Lopušina, *n.d.*, 222-223.

<sup>48</sup> Исто, 221.

<sup>49</sup> Зиројевић, „Цариградски друм”, 54.

<sup>50</sup> Levental, *n.d.*, 99.

<sup>51</sup> Зиројевић, „Цариградски друм”, 54.



Француз Пјер Лескалопје, који је од Дубровника ка Софији путовао 1574. године, боравио је у манастиру Милешева, где су им монаси “дали да једемо чорбе са уљем и празилуком, мало рибе и црног хлеба”.<sup>52</sup>

Путници су врло често спавали и у приватним кућама, па тако Е. Браун бележи да “каравансараји, ханови или јавни конаци, које су зидали добротвори, нису нам се свиђали тако као приватне куће, те смо, пошто нам дружина беше мала, у њима ретко отседали”.<sup>53</sup>

Кад кад није било ни те могућности боравка у приватним кућама, па су путници спавали у шаторима, под ведрим небом.

Питер Куке од Алста 1533. године описује свој боравак у нашим крајевима следећим речима: “Попели смо се у планине земље Славоније, где се не може наћи хране ни за људе ни за животиње, осим оног што путници понесу са собом. Путници са својим животињама и пртљагом треба да се одморе преко ноћи под ведрим небом, изложени киши, ветру, снегу и ињу, тамо где могу наложити ватру да би се угрејали”.<sup>54</sup>

Очигледно упознат са проблемима око смештаја на путевима у Царству, Француз Пуле је у Сарајеву набавио неку врсту “покретног кревета или чадора”, који описује речима: “Та справа не бјеше ни дужа ни виша од мене. Она се састојаше од четири коца, у којих доњи крај бијаше окован, а горњи пробушен. У средини бијаше колут причвршћен гвозденим обручем, на који бијаше сашивено платно чврсто попут цвилица, али лакше од њега. Позабив та четири коца у земљи кревет је био готов, а да се не сруши, бјеше се приковало на њих с великим чавлима четири мале пријечке. Ја ударих још једну мотку уздуж као што се чини на чадору, да вода може слободно отицати.”<sup>55</sup>

Жалећи се на услове смештаја, Бусбеке објашњава: “Можда ћеш се питати како сам тешио своје сапутнике због њиховог лошег преноћишта; јер помислићеш - и то с пуним правом – да вина, уобичајеног средства против лошег починка, нема у изобиљу у средишњој Турској. Вино се заиста не може наћи у сваком крају, поготово не у местима где не живе хришћани. Често се, наиме, дешава да хришћани којима је дојадило да подносе турско ропство напусте околину великих путева и да се повуку у непроходне пределе који су сиромашнији, те тако остављају плодне крајеве својим пробљивачима. Када би, дакле, наши турски пратиоци приметили да се приближавамо таквом једном крају без вина, упозоравали су нас да неће моћи да се набави вина. Ми бисмо онда послали нашег куvara да у пратњи једног Турчина крене испред нас дан раније, како би у најближем хришћанском селу спремио залихе. На тај начин моји људи никада нису били лишени тог тешитеља у својој нево-

<sup>52</sup> Самарџић, *Београд и Србија*, 135.

<sup>53</sup> Levental, *n.d.*, 131.

<sup>54</sup> Novaković-Lopušina, *n.d.*, 49.

<sup>55</sup> Јелавић, *н.д.*, 62.

љи, и на тај начин је вино надомештало перјане кревете и душеке и друге погодности које поспешују сан. За личну употребу сам у колима имао флаше вина изврсног квалитета те сам био добро опскрбљен. Тако је увек било залиха и за мене и за моје сапутнике.”<sup>56</sup>

Храну су путници куповали код локалног становништва. Жан Палерн Форезјен констатује да “за време овог пута није било труда око ношења намирница као ни воде, јер се свакога дана наиђе на добро трговиште снабдевано свим потребним стварима за малу цену: имали смо увек дванаест до петнаест јаја за једну аспру, кокош за највише две или три аспре и добро вино по умереној цени.”<sup>57</sup>

О сличном начину снабдевања пише и Луј Жедоен “Турчин”, који сведочи да се сељаци храну давали невољно. “Тешкоћа је била у томе”, пише он, што сељак, кад бисмо дошли, никада ништа није нудио и порицао је свим клетвама да нема начина да намири нас и наше коње. Тако, тражећи му зоб, његов редовни одговор је био *нема*, што на њиховом језику значи нема ништа. Тако исто у погледу хлеба, вина и других потреба одмах би нас услужио овим *нема*. Али наш јаничар, одавно научен на ова лукавства, прво би сместио наше коње под кров и затим, хладнокрвно, као што је то био навикао, са батином и корбачем у руци којима би жестоко опалио домаћина по крстима одмах би променио ову грубу реч *нема у има*, што значи имаћемо. И ускоро потом изобилно би нас послужили по нашој потреби, али нарочито изврсним винима, најкуснијим које сам икада где пио. Нисам пропуштао да се сажалим на ова насиља и кришом сам им давао нешто новца да бих им накнадио штету: то је требало радити тајом из страха да не наљутим наше сапутнике који су увелико уживали у овој разоноди коју смо наставили све до Београда”.<sup>58</sup>

### *БЕЗБЕДНОСТ НА ПУТУ: ХАЈДУЦИ И ДЕРБЕНЦИЈЕ*

Главну сметњу нормалном одвијању промета роба и путника на саобраћајницама у Османском царству представљали су поред ратова и епидемија заразних болести, у првом реду куге, хајдучија и пиратерија, као распрострањени вид разбојништва.<sup>59</sup>

Хајдучија је појава која је током читавог периода османске власти у српским земљама била присутна на готово свим путним правцима. Иако фрагментарна, османска изворна грађа наводи на закључак да

<sup>56</sup> Novaković-Lopušina, *n.d.*, 222.

<sup>57</sup> Самарџић, Београд и Србија, 140.

<sup>58</sup> Исто, 177.

<sup>59</sup> Иако је хајдучија као одлика читавог османског периода српске историје сложена, вишеслојна појава, у овом раду она ће бити посматрана искључиво као појава која угрожава безбедност промета на путевима у Царству.

су хајдуци били присутнији у планинским подручјима у унутрашњости земље и око рудника, него на главним путним правцима, као што је Цариградски друм, на пример.<sup>60</sup>

Разумљиво је да су мета напада у првом реду били трговци, мада ни османска војска није била у потпуности поштеђена хајдучких напада.<sup>61</sup> Трговачки каравани су се најчешће кретали под оружаном пратњом, али ни то није била довољна гаранција њихове безбедности.

Остало је забележено да су 1521. године убијени јеврејски трговци код Смедерева<sup>62</sup>, трговачки караван с којим је путовао А. Пуле 1658. године нападнут је на планини Куновици<sup>63</sup>, док су Црногорци држали под својом контролом путеве који су водили из Боке ка унутрашњости, те је 1739. остала запамћена као година када су наношене велике штете караванима који су превозили храну у правцу Босне.<sup>64</sup>

Напада на караване било је и на другим путевима. Пипери и Бјелопавлићи заробили су 1689. године један турски караван који је путовао из Подгорице ка Бијелом Пољу, робу су опљачкали, а људе побили.<sup>65</sup>

Промет и трговину су понекад угрожавали и сами османски локални функционери. Тако је спушки капетан Мехмед пресрео 1777. год. муслиманске трговце из Подгорице и отео им више од 2.000 златника.<sup>66</sup>

Путници су ради своје заштите предузимали одређене мере, као што је унајмљивање пратње која се састојала од Турака или хришћанског становништва<sup>67</sup>, а у неким случајевима одабирани су алтернативни путни правци, који су у одређеном тренутку сматрани безбеднијим.<sup>68</sup>

Француз Пуле своју пратњу описује речима: “Посматрајући држање јуначина из нашег друштва на местима где је било разлога да се плашимо, поуздање које је њихово лице показивало, различите ставове у којима су се они кретали, са луком, стрелом и цилитом у руци, спремни да одбију силом оне који би хтели да нас нападну, буку коју су правили у зраку мноштвом хитаца које су испаливали, веровао сам да су у стању да устраше читав пакао. Али авај! када је требало тући се, све се распрши; ови нападачи једва да су опалили плотун иза једног реда дрвета где су се били сакрили (јер обичај је међу њима да прво убију не

<sup>60</sup> Зиројевић, „Цариградски друм”, 90-91.

<sup>61</sup> Пред војне походе, поред осталих опсежних припрема, османске власти су чистиле земљу од хајдука. Детаљније видети: Зиројевић, „Цариградски друм”, 92.

<sup>62</sup> Исто, 92.

<sup>63</sup> Самарџић, *Београд и Србија*, 213.

<sup>64</sup> М. Васић, „Градови под турском влашћу”, ИЦГ III-1, 586.

<sup>65</sup> Исто, 586.

<sup>66</sup> Исто, 587.

<sup>67</sup> Самарџић, *Београд и Србија*, 213.

<sup>68</sup> Тако су у 18 веку трговачки каравани из Бихора и Бијелог Поља, који су раније за Подгорицу и Скадар ишли јадранским путем, почели да користе путне правце који су се кретали долином Лима и Цијевне. Детаљније: Васић, н.д., 587.

рекавши “чувај се” и да одмах опљачкају оне који су пали на земљу), а већ је сваки одлетео, рачунајући ту чак и слуге овог доброг господара, који се послужише предношћу и врсношћу његових коња једино да оставе ђаволу оне који су заостали.”

Исти путописац детаљно описује како су се путници довијали да сакрију новац који су са собом носили: “Почекавши да будем на осами”, пише Пуле, “преполових пас од памука, који се продава у овим странама и у који бијаш по обичају увио свој новац. Оба комада уших у моје рукаве, који почињу од испод пазуха и допиру до зглова руке. Ова ми је вјештина била од двоструке користи. Прва се састојаше у томе, да се не примјећаваше, да штогод имам уза се, пошто се не виђаше на мени паса, јер акопрем је сакривен под доламом, тас се пас помаља на видик кад полијегају...Друга корист беше у томе, да ме се не би ишло пребирати на томе мјесту, а баш кад би и пало то коме на ум, било би му врло тешко то учините без да га ја осјетим”.<sup>69</sup>

Гоњење хајдука било је у надлежности санџак-бега и локалног кадије. У потерама су учествовали мартолози, дербенције, акинције, а када је било потребно и читаво цивилно и војно становништво неког краја. Ове потере, мањег или већег обима, биле су готово стална појава. Поред њих, Турци су повремено прибегавали и тзв. тефтишу, када би целокупно становништво одређеног насеља сатерали у обор, приморављујући га да изда хајдуке. Још једна од мера у борби против хајдука било је крчење, па чак и паљење, читавих шума покрај пута. Ухваћени хајдуци су по правилу осуђивани на смрт, док су казне као што је веслање на галији било много ређе.<sup>70</sup>

У циљу обезбеђења саобраћајница османске власти су користиле више модела, као што су систем колективне одговорности, познат још из преосманских времена, систем гаранција, по коме су становници једног насеља гарантовали једни за друге, или пак више лица па чак и насеља гарантовало за појединце, и систем дербенцијске службе, као један од најраспрострањенијих видова заштите путника и њихових добара.

Дербенције<sup>71</sup>, задужени да се старају о сигурности путева, регрутовани су из редова домаћег, хришћанског становништва, док су дербенције муслимани били ретки све до друге половине 16 века.<sup>72</sup>

У појединим сачуваним законским прописима из друге половине 15 и 16 века прецизно су одређене дужности дербенција: “А у клан-

<sup>69</sup> Јелавић, н.д., 50.

<sup>70</sup> Исто, 93-95.

<sup>71</sup> Реч *derbend* је персијског порекла и значи клусура, кланац, теснац.

<sup>72</sup> На Цариградском друму на релацији Београд-Софија, на пример, у селима Колари и Кленовац седамдесетих година 16. века дербенције су били искључиво муслимани, док су у Баточини, Ландолу и Трнави ову служби обављали и хришћани и муслимани. Зиројевић, „Цариградски друм”, 97.

цима и на опасним местима, дербенције које су именоване за чувања кланца нека обезбеђују имовину и личности пролазних путника. Ако настане штета, оне одговарају својим главама и имањем".<sup>73</sup> Али-Чауш из Софије о дербенцијама пише: "Тих тридесет људи у својим кланцима са ратном спремом стоје наизменично на местима која могу да буду бусија за одметнике и разбојнике и ударајући у бубањ обавештавају путнике, воде их и спроводе на сигурна места".<sup>74</sup>

Важну улогу у обезбеђивању саобраћајница имала су и утврђења, попут тврђава и паланки, али је њихова намена била првенствено за одбрану земље, а не за заштиту саобраћајница.<sup>75</sup>

\* \* \*

На крају, може се закључити да су побуде путника који су крстарили Османским царством у освит новог века биле разноврдне, од интелектуалне радозналости до дипломатских активности, али је извесно да готово нико није кретао на пут само зарад личног задовољства и упознавања нових крајева.

Иако много бољи у односу на неке друге области у том истом периоду, путеви у Османском царству били су генерално гладавши лоши, а услови путовања веома тешки. Ипак, по белешкама путника може се стећи утисак да су, поред тешкоћа, они имали и пријатних тренутака, упознајући нове људе, далеке земље, стране обичаје. Завршимо речима Француза Киклеа, који је путујући од Сарајева ка Београду записао: "“Не верујем”, да се може путовати срећније, забавније, с више доколице и пријатно проведеног времена, а с мање трошка. Сваког 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 на трошак народа у складу с наређењем које сам добио од паше у своју корист.”"<sup>76</sup>

<sup>73</sup> *Kanuni i kanunname za bosanski, hercegovački, zbornički, kliški, crnogorski i skadarski sandžak*, Priredili: Branislav Djurdjev, Nedim Filipović, Hamid Hadžibegić, Muhamed Mujić i Hazim Šabanović, Orijentalni institut u Sarajevu, Serija I, Zakonski spomenici sv. I, Sarajevo 1957, 56.

<sup>74</sup> Н. Hadžibegić, „Расправа Али-Чауша из Софије о тимарској организацији у XVII столјећу”, *Гласник Земаљског Музеја у Сарајеву* II (1947), 190.

<sup>75</sup> Детаљније о овоме: О. Зиројевић, *Турско војно уређење у Србији (1459-1683)*, Београд 1974.

<sup>76</sup> Самарцић, *Београд и Србија*, 192.

### Литература

- Bojanić D., *Turski zakoni i zakonski propisi iz XV i XVI veka za smederevsku, kruševačku i vidinsku oblast*, Beograd 1974.
- Brodol F., *Mediteran i meditaranski svet u doba Filipa II*, tom I-II, Beograd-Podgorica 2001.
- Васић М., „Градови под турском влашћу”, ИЦГ III-1, 503-609.
- Djurđjević V., Filipović N., Hadžibegić H., Mujić M. i Šabanović H., *Kanuni i kanunname za bosanski, hercegovački, zbornički, kliški, crnogorski i skadarski sandžak*, Ori-jentalni institut u Sarajevu, Serija I, Zakonski spomenici sv. I, Sarajevo 1957.
- Зиројевић О., *Турско војно уређење у Србији (1459-1683)*, Београд 1974.
- Зиројевић О., „Цариградски друм од Београда до Софије (1459-1683)”, *Зборник Историјског музеја Србије* 7 (1970), 3-197.
- Иналцик Х., *Османско царство. Класично доба 1300-1600*, Београд 1974.
- Јелавић В., „Доживљаји Француза Roulet-a на путу кроз Дубровник и Босну (године 1658)”, *Гласник Земаљског музеја у Босни и Херцеговини*, XX (1908), 23-75.
- Јовановић Т., „Лаврентијев путопис”, *Књижевна историја* XXVI /1992 (1994), 95-108.
- Јовановић Т., „Путопис Јеротеја Рачанина”, *Браничево*, XL/1992 (1994), 62-99.
- Катић Т., „Сувоземни пут од Београда до Видина. Према дневнику похода Мустафа-паше Ћуприлића 1690. године”, *Историјски часопис* XLVII/ 2000 (2002), 103-115.
- Levental Z., *Britanski putopisci u našim krajevima od sredine XV do početka XIX veka*, G. Milanovac 1989.
- Младеновић А., „Дневник патријарха Арсенија III Црнојевића о путовању у Јерусалим”, (текст и филолошке напомене), *Сентандрејски зборник* 3 (1997), 207-223.
- Novaković-Lopušina J., *Srbi i jugoistočna Evropa u nizozemskim izvorima do 1918*, Beograd 1999.
- Пантелић Д., „Ухођење Србије пред Кочину крајину”, *Глас Српске краљевске академије* CLIII, други разред 77 (1933), 105-163.
- Поповић Т., *Турска и Дубровник у XVI веку*, Београд 1973.
- Самарцић Р., *Београд и Србија у списима француских савременика XVI-XVII век*, Београд 1951.
- Самарцић Р., „Српска православна црква у XVI и XVII веку”, ИСН III-2, 73-74.
- Станојевић Г., „Црна Гора у XVI вијеку”, ИЦГ III-1, 8-501.
- Фотић А., „Најпознатији хиландарски ферман”, *Хиландарски зборник* 10 (1998), 302.
- Фотић А., *Света Гора и Хиландар у Османском царству XV-XVII век*, Београд 2000.
- Hadžibegić H., „Rasprava Ali-Čauša iz Sofije o timarskoj organizaciji u XVII stoljeću”, *Гласник Земаљског Музеја у Сарајеву* II (1947), 139-206.
- Hamerl J. v., *Historija turskog /osmanskog/ carstva* knj. 1., Zagreb 1979.
- Храбак Б., „Прошлост Пљеваља по дубровачким изворима”, *Историјски записи* 1-2 (1955), 1-38.
- Šabanović H., *Evlija Čelebi, Putopis. Odlomci o jugoslovenskim zemljama*, Sarajevo 1979.

Ema Miljković, Niš

## **THROUGHOUT THE OTTOMAN EMPIRE: ROADS AND TOWNS**

### **Summary**

This paper has the aim to present the travelling conditions through the Ottoman Empire in the period from 16th to 18th century, as well as personalities of the travelers and their reasons to undertake such a task. In order to describe the atmosphere of the time, in this paper are used the direct quotation from their published works and notes. It has been emphasized that such works are valuable historical source for evaluation of private and every day life. Special attention was given to the organization of travels in the Ottoman Empire, which dictated the living conditions of the population living in the settlements nearby the main roads. Also, in this paper has been described the major means of transportation, accommodation and food used by the travelers while on the road.

**Key words:** Travelling, Travelers, Travelers notes, Ottoman Empire, 16<sup>th</sup> century, 17<sup>th</sup> century, 18<sup>th</sup> century