

ОРГАНИЗАЦИЈА САОБРАЋАЈА

ИЗГЛЕД ПУТА

Већ је истакнуто да се о Цариградском друму не може говорити као о једној јединственој траси. Међутим, када је реч о изгледу пута, битно је, у ствари, само строго делити старе од нових деоница пута. Јер, без обзира на читав низ фактора који су на то имали утицаја, изглед друма зависио је првенствено од тога да ли је одређена деоница настала на римским темељима или је нова. На путописце ова стара римска калдрма, чак и када је у сасвим лошем стању, оставља снажан утисак и они јој, готово сви, посвећују више или мање простора на страницама својих путних дневника.

Прву и најзанимљивију белешку оставио је А. Вранчић. Он је на стари пут наишао идући из Ражња ка Нишу. Био је поплочан средњим камењем, „какво се свуда нађе“, и широк девет обичних људских корака. Нигде није видео комад потпунији и савршенији него што је онај на изласку из Ниша; био је дуг 140 корака. Иначе, на другим местима, лево и десно, налазили су се испрекидани комадићи пута, јер је остали део био делимично истрт и разграђен, а местимично је био огрезао у блату и обрастао грмљем.¹ По Х. Дерншваму, овај део је био дуг 500 корака и толико широк да се могу мимоићи двоја кола.² Знатно касније, Р. Лубенау (1587) сусрео се с овим путем већ после прелаза преко Мораве, а затим је поново наишао на пут идући према Нишу. Каже да пут иде све до Цариграда, али су га често губили, јер је на неким местима, због поплава или других разлога, био напола уништен.³ Француски аноним (1621) видео је остатке старог пута између Параћина и Ражња.⁴ И даље, на путу од Ниша до Софије, путници често спомињу стари пут. К. Рим (1571) каже да је на многим местима добро сачуван,⁵ док се, по Сен Присту (1768), од Ниша до Пирота ишло кроз три четвртине пута по камену.⁶ Стари пут је био сачуван и иза Цариграда,⁷ односно испред села Калотина⁸ и даље, у чувеној клисури Жежевици.⁹ С. Швајгер (1577) каже да је на овом делу пута калдрма у току времена знатним делом пропала и да су се стално јављале рупе. Неки тврде, бележи он даље, да су Турци намерно уни-

¹ А. Verancsics, нав. дело, МХХ СС, I, 305, 306.

² Н. Dernschwam, изд. Fr. Babinger, нав. дело, 12.

³ О. Зиројевић, нав. дело, Годишњак, XIII, 57, 58.

⁴ Р. Самарџић, нав. дело, 171.

⁵ Р. Matković, нав. дело, Rad JAZU, CXII, 176.

⁶ Ст. Новаковић, *Путничке белешке о Балканском полуострву XVII и XVIII века*, ГНЧ, XVII, 1897, 155.

⁷ Н. Dernschwam, изд. Fr. Babinger, нав. дело, 13.

⁸ Р. Matković, нав. дело, Rad JAZU, CXII, 218.

⁹ Исти, нав. дело, Rad JAZU, CXVI, 48.

штили калдрму да би камен употребили за своје зграде.¹⁰ Р. Лубенау је, описујући стари пут, оставио и једну занимљиву белешку. Ми смо, каже он, по каменом путу мало ишли, јер су Турци тражили најбољи пут, тако да смо ми највећим делом ишли поред њих, али понекад смо ишли и каменим путем.¹¹ Ово донекле објашњава зашто поједини путописци не помињу стару калдрму на оним местима на којима се сигурно зна да је постојала.

Што се тиче изгледа новог турског пута, треба разликовати онај део који је сасвим нов, а то је деоница Гроцка—Равно, од осталих делова који су у већој или мањој мери имали римску подлогу и на тај начин били донекле солиднији. Ипак, о овом путу тешко је рећи нешто одређеније, јер путописци углавном истичу да је рђав и напоран. „Ишли смо целе ноћи рђавим и блатњавим путем“, бележи Кикле. „...Пошто смо прешли преко других мочвара, врло опасних за кочије... Стигли смо у паланку звану Хасан-пашина Паланка.“¹² Одатле се, по Сен Присту, ишло кроз шуме „врло искривудавим путем и непрестано по брежуљцима“.¹³ За овај пут А. Пуле саветује да треба бирати новија кола, да се не сломе, јер се „то врло често дешава, готово увек кад се наиђе на каљугу и рђаво просечене путе у шумама, чиме“, закључује он, „обилују сви ови друмови“.¹⁴

Путем од Ниша ка Софији путовало се, углавном, са доста тешкоћа, јер то је планински крај којим је тешко ићи чак и по добром путу. Иначе, када се силазило у поља и речне долине, пут је постајао готово пријатан.

На основу ових, доста површних обавештења, могу се ипак учинити извесне претпоставке и извући одређени закључак. Наиме, чињеница да готово сви путници посебно истичу кад наиђу на стари римски пут указује да се он веома упадљиво разликовао од новог турског пута, а то значи да овај или уопште није био каменит или је, уколико је био поплочан каменом, то било учињено на лошој основи, тако да је пут, упркос камену, био опет лош. Изгледа, ипак, да је овај пут био највећим делом насут шљунком или ситним камењем, као онај део према Пироту,¹⁵ и да се често није много разликовао од обичних сеоских локалних путева. Јер, није се ретко дешавало да путници, идући њиме, залутају, пошто би, грешком водича, пошли неком споредном стазом. А и сама чињеница да су често користили споредне, краће путеве указује да се ови нису много разликовали од главних. Употребљивост пута била је, у ствари, у највећој мери условљена временским приликама. Јер, по каквом ће се путу ићи, па чак и да ли ће се уопште путовати, највише је зависило од годишњег доба. Када је обилна летња киша била довољна да знатно отежа путовање, није тешко закључити како је друм изгледао у време сталних киша и поплава, а то је, углавном, било у пролеће и јесен.

¹⁰ J. G. Voeskh, *Саломон Швайгер и неговите белешки за пџуването му през Бџлгария*, Изследовани в чест на Марин С. Дринов, БАН, Софиа, 1960, 317.

¹¹ О. Зиројевић, нав. дело, Годишњак, XIII, 57, 58.

¹² Р. Самарџић, нав. дело, 195.

¹³ Ст. Новаковић, нав. дело, ГНЧ, XVII, 151.

¹⁴ Р. Самарџић, нав. дело, 212.

¹⁵ К. С. Протић, нав. дело, Отаџбина, XXII, 66.

Путници који су тада путовали, обично су се кретали оним деловима пута који су били далеко од речних долина. Тако су на одсеку Параћин—Алексинач готово редовно ишли преко Бовна. Р. Лубенау и Ј. Хилтебрант, који су путовали у марту, не ретко су морали да прекидају пут због велике воде која је преливала друм.

Знатно горе пролазила је војска са својом тешком комором. У дневницима војних похода 1521. и 1526. године, на пример, на више места се истиче, без обзира на то којом се трасом иде, да је пут мучан и тежак због блата.

Суви летњи месеци били су најпогоднији за путовање. Из бележака путописаца се види да је највећи број посланстава ишао баш у лето и рану јесен. У то време се, сасвим сигурно, обављао и најинтензивнији трговачки промет.

Са наступањем зиме саобраћај се прекидао, и тада, осим татара, готово да није било путника на царском друму. Од многобројних страних путника, у зимским месецима и по снегу путовали су Бузбек, Луј Жедоен „Турчин“ и леџи Мери Монтегју. У то време је несумњиво престајао и каравански саобраћај, али, сигурно, не сасвим. Када се Дунав замрзне, бележи Евлија Челебија, не наплаћује се увозна царина и пијачарина за робу која се споља увезе у Београд; тада долази по неколико стотина кола робе, па се сви, раја и повлашћени слој, баве трговином и тако се обогачују.¹⁶

На изглед пута велики утицај имала је и природа земљишта.

Брдски и планински терени преко којих је пут ишао, као и велике и густе шуме које су се простирале готово дуж читавог пута, умногоме су отежавали путовање царским друмом. И за коње и кола нарочито се била опасна и тешка планина Куновица; њоме се, каже један путописац, и низбрдо мучно јаше.¹⁷ Путници би увек одахнули када би се спустили у питомо поље или неку пријатну речну долину. Тада је путовање, уколико је било суво време, представљало чак и задовољство. Иначе, у тадашњим условима развитка технике, природне препреке су се, кад год је то било могуће, заобилазиле. Зато се турски путеви, за разлику од античких и средњовековних, најрадије држе речних долина.

Једина природна препрека коју су Туци уклањали биле су шуме. Ово је било важно и због хајдука и због промета, па су поједина села имала искључиво обавезу да секу дрвеће покрај пута. Шума се, међутим, највише секла пред војне походе. И не само то; тада је и путу поклањана изузетна пажња, тако да су и војни походи били један од фактора који су веома много утицали на изглед друма. Изгледа чак да су се тада друмови једино и поправљали. Уколико је и долазило до поправки у мирно време, оне сигурно нису биле знатне и падале су, изгледа, искључиво на терет околног становништва, као, уосталом, и све друге обавезе које су наметали друм и промет путника.

Поправљање друма вршило се непосредно пред поход, а понекад и у току самог похода. У овим радовима, поред одређеног броја радника који су упућивани из Цариграда, учествовала је, вероватно увек, и раја, а понекад их је обављало искључиво околно становништво.

¹⁶ Evlija Čelebi, изд. Н. Šabanović, нав. дело, 93.

¹⁷ P. Matković, нав. дело, Rad JAZU, CXII, 176.

Описујући сарај и његове службенике, Антоан Жефроя (1538—40) помиње једног шах-рах-емина који је имао дужност да прави и чисти путеве и у време мира и у време рата; плата му је износила дневно 50 аспри а под собом је имао 400 људи, који су примали дневно по 4 до 5 аспри.¹⁸ Но, они су се, вероватно, највише старали о путевима око Цариграда, којима је султан често ишао.

Дурсун-бег бележи да су 1458. за крчење пута упућене балгације,¹⁹ а у двома наредбама кадијама на путу до Београда пред поход 1566. наређује се, најпре свим кадијама на путу до Крушевца, да пруже велику помоћ силахдар-хеџаји који је упућен ради чишћења путева, а затим се — овог пута заповест је упућена свим кадијама до Београда — наређује да се силахдар-хеџаји и силахдарима који су са њим даје храна у довољној количини за акче.²⁰ У наредби из 1718, упућеној софијском кадији, види се да терет око поправљања пута пада искључиво на домаће становништво. „Треба да се рашири и рашчисти пут Софија — Берковица“, стоји ту, „зато је високим ферманом назначен мубашир који, кад стигне, треба да скупи помоћу ајана и месних становника Турака 800 радника и колико треба дунђера који ће радити на путу, као и да набави други неопходан материјал“. Да се изда илам да се на посао упути 350 радника из софијског кадилука, који неће примати никакву плату. Наднице за дунђере узеше се из прихода софијске цизје.²¹ У наредби кадијама на путу од Софије до Видина из 1738. године набраја се тачно шта све треба да се уради: да се оправе путеви, да се рашчисте шуме и калдрма, да се изравнају блатна места, да се поправе мостови и друго.²² А у свим тим пословима највећи део терета падао је на кадију.²³

Ово чишћење и крчење друма описао је веома сликовито Евлија Челебија путујући по западној Босни и Далмацији. „Пролазећи Пролог планину“, бележи он, „мудри паша упутио је каменоломце и черахоре 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 да су се врлетне стене распадале у комаде. 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 стране друмове којима су сви шахи топови и тешки топови с лакоћом прошли...“²⁴

Ову обавезу раје да поправља путеве помиње, поред осталих, и Вук Караџић.²⁵

¹⁸ Р. Самарџић, нав. дело, 280.

¹⁹ Г. Елезовић, *Турски извори за историју Југословена (два турска хроничара из XV века)*, Браство, XXVI, 1932, 103.

²⁰ Mühimme, V, 1597, 1633.

²¹ Н. Тодоров, *Положението на българския народ*, БАН, София, 1953, 65.

²² Б. А. Цветкова, *Извнредни данџи и државни повинности в българските земи под турска власт*, БАН, София, 1958, 158, 159.

²³ О улози кадије у овим општедржавним пословима: А. Сућеска, *Ajani, Prilog izučavanju lokalne vlasti i našim zemljama za vrijeme Turaka*, Naučno društvo SR Bosne i Hercegovine, Djela, XXII, Odjeljenje istorijsko-filoloških nauka, 14, Sarajevo, 1965, 50.

²⁴ Evlija Čelebi, изд. Н. Sabanović, нав. дело, 149.

²⁵ В. Караџић, *Први и други српски устанак*, Београд, 1947, 35.

Тиме су се, изгледа, углавном исцрпљивале поправке пута. То значи да је његов изглед, када се елиминишу раније побројани фактори, ипак пресудно зависио од војних похода. Али, исто тако треба истаћи да је приликом проласка војске, тешке коморе и наоружања пут у знатној мери и страдао.

Изглед пута је, као што се види, био условљен низом фактора, па је тешко донети о њему као целини неки одређенији закључак. Може се само, са више или мање сигурности, говорити о појединим деловима пута у одређеном времену и добу године. Ипак, чињеница да путописци добар пут и пријатно путовање бележе готово као куриозитет намеће претпоставку да је друм у целини остављао више лош него добар утисак. Чак и када се узме у обзир евентуално лоше расположење путописаца, њихова необјективност или ненавикнутост на такве путеве, утисак се много не поправља.

Треба поменути да су се на појединим местима до данас сачували делови старе калдрме, римске и турске, понекад једна преко друге. Међутим, они више помажу да се прецизније одреди траса пута него што стварно казују нешто о његовом изгледу, јер време и људи уништавали су их у толикој мери да су далеко драгоценије белешке старих путника.

Када је реч о изгледу пута као целине, треба поменути и сва она допунска средства на друму која су омогућавала нормално одвијање саобраћаја. Ту су спадали, углавном, мостови и скеле. Путници обично помињу оне веће и лепше мостове. Међутим, њих је било готово на свим рекама које се нису могле прелазити газом. Једи Мери Монтегју бележи, 1717. године, да „нема ниједног јарка нити барице између Филипопоља и Београда преко које није саграђен јак мост од дасака“.²⁶ Ако се суди по томе да је читав низ села покрај друма имао обавезу да поправља и одржава један или више мостова,²⁷ њихов број је морао био знатан. Били су то, без сумње, обични дрвени мостови, који су трајали од једне велике поплаве до друге и преко којих су путници прелазили најчешће не примећујући их. Два таква моста налазила су се код села Болеча, вероватно на Болечици,²⁸ један на Раљи код некадашњег села Вароши,²⁹ један преко велике мочваре код данашњег села Чимара у Ресави,³⁰ један на Лепеници код Баточине,³¹ један на Лугомиру у близини села Мијатовца,³² један у близини ишчезлог села Смољановца, вероватно на Моравици,³³ један у близини неутврђеног села Макове (?) код Пирота³⁴ и један преко реке Сукове.³⁵ И мостови

²⁶ *Letters from Lady Wortley Montagu (1709—1762)*, with an introduction by R. Brimley Johnson, London — New York, 1925, 113.

²⁷ О положају и дужностима мостара дали су занимљиве податке: Д. А. Ихчиев, *Материјали за историјата ни под њ турското робство*, Извѣстия на историческото дружество во София, II, София, 1908, 178—180; Г. Баласчев и Д. Ихчиев, *Привилегиите на христијаните-раја во Османската империја и документите во ртот тѣх*, Минало, 1, 1, София, 1909, 27—30.

²⁸ Смедеревски дефтер No 517 (1572), 174, 175.

²⁹ Исто, 115.

³⁰ Смедеревски дефтер No 166 (Мурат III), 141.

³¹ Смедеревски дефтер No MXT 632 (s. d.), 38.

³² Смедеревски дефтер No 166 (Мурат III), 243.

³³ Крушевачки дефтер No 567 (1575—76), 166.

³⁴ Софијски дефтер No 61 (Мехмед III), 208.

³⁵ K. Zen, изд. P. Matković, нав. дело, Starine, X, 210.

по већим насељима били су, готово сви, од дрвета, али много солидније грађени. У вароши Смедереву било је, по Х. Дерншваму, више приземних и високих мостова због кишна и Дунава који је продирао дубоко у град.³⁶ О овим мостовима старали су се становници села Милошевца.³⁷ Белица се у Јагодини прелазила лепим каменим мостом,³⁸ Морава код Равног добија мост тек 1658. По Киклеу, он је носио име султана Мехмеда и био је, иако сав од дрвета, лепо и прикладно саграђен.³⁹ Дрвени мостови на Црници у Параћину, које први помиње Кикле,⁴⁰ можда су сви, или бар неки од њих, постојали и раније. У Нишу, мост на Нишави први помиње Б. де ла Брокијер,⁴¹ по Х. Дерншваму, био је дрвен,⁴² Шт. Герлах бележи да је дуг,⁴³ а Ј. Рим леп.⁴⁴ У Софију се улазило преко великог каменог моста на три лука.⁴⁵

Скеле су на Цариградском друму саобраћале једино код Равног, где је одувек био прелаз преко Мораве, и у близини села Вукашиновца.

Приход од прелаза код Равног уписан је у најстаријем турском попису Србије; износио је годишње 2.847 акчи и обављао се бродом.⁴⁶ Касније, пред крај XVI века, становницима Равног помалага су у овом послу још и два суседна села.⁴⁷ Осамдесетих година годишњи приход од ове скеле и села Равног износио је 10.000 акчи.⁴⁸ Путописци готово редовно помињу прелаз преко Мораве; Д. Унгнад и М. Безолт кажу да су Мораву прешли на лађама,⁴⁹ а барон Вратислав на сплавовима.⁵⁰ По С. Швајгеру, био је то широки чамац и пребацивање је трајало четири сата због коња и кочија.⁵¹ „Задржасмо се врло дуго“, бележи анонимни пратилац барона де Корманена, „да бисмо превезли наш пртљаг зато што, на нашу несрећу, наиђосмо на велику гужву од кола, будући да су на том послу бродари тамо били врло неспретни.“⁵²

Скела која је саобраћала код села Вукашиновца, без сумње је повезивала Цариградски друм са неким споредним путем, можда оним који је водио за Крушевац. Ако се суди по висини прихода — шездесетих година износио је 5.966⁵³ — и овде се обављао знатан промет.

³⁶ Н. Dernschwam, изд. Fr. Babinger, нав. дело, 261.

³⁷ Смедеревски дефтер No 184 (Мурат III), 119.

³⁸ О. Зиројевић, нав. дело, Годишњак, XIII, 56.

³⁹ Р. Самарцић, нав. дело, 196.

⁴⁰ Исто.

⁴¹ В. де ла Брокијер, нав. дело, 127.

⁴² Н. Dernschwam, изд. Fr. Babinger, нав. дело, 8.

⁴³ Р. Matković, нав. дело, Rad JAZU, CXVI, 50.

⁴⁴ Исти, нав. дело, Rad JAZU, CXXIX, 31.

⁴⁵ К. Zen, изд. Р. Matković, нав. дело, Starine, X, 210.

⁴⁶ Смедеревски дефтер No 16 (1476—78), 168.

⁴⁷ Смедеревски дефтер No 166 (Мурат III), 138, 145.

⁴⁸ Дефтер баздара лива: Буле, Будима, Смедерева, Сигета и др. No D 661 (1588), 176, 183.

⁴⁹ Р. Matković, нав. дело, Rad JAZU, CXII, 217; исти, нав. дело, Rad JAZU, CXXIX, 61.

⁵⁰ Р. Matković, *Putovanja po Balkanskom poluotoku XVI veka, Putni dnevnici Jakova Bongarsa od g. 1585 i Vratislava s Mitrovica od g. 1591*, Rad JAZU, CXXX, 1897, 141.

⁵¹ Sal. Schweiger, изд. J.

⁵² Р. Самарцић, нав. дело, 170, 171.

⁵³ Крушевачки дефтер No 567 (1575—76), 153.

На друму, и то, изгледа, по насељима, Турци су се служили још једним средством које је на неки начин допуњавало пут и олакшавало саобраћај по њему. Биле су то дрвене даске или грање. Х. Дерншвам каже да је у Смедереву град био калдрмисан дрвеним даскама, ваљда зато да би се, кад је блато, могло ићи, закључује он.⁵⁴ У Осијеку Ј. Хилтебрант налази у свим улицама насип од грања иако је било све суво.⁵⁵

Мада је већ једном истакнуто колико су војни походи имали утицаја на изглед друма уопште, треба посебно нагласити њихов значај када је реч о мостовима. Јер, пред поход нису се само поправљали постојећи мостови по конацима кроз које ће проћи војска, већ је подизан, где год је то било потребно, и велики број нових.⁵⁶ Били су, углавном, понтонски и о њиховој изградњи старали су се санцак-бегови, кадије и за ту сврху одређени назири. Године 1526. помиње се овакав мост на Морави код Кулича,⁵⁷ а таквим мостом изгледа да се служила војска и прелазећи Мораву код Равног.⁵⁸ Кад год се ратовало у Угарској, подизан је мост преко Дунава или Саве.

Преко једног таквог моста прешао је и Евлија Челебија. Био је подигнут на седамдесет транспортних и понтонских лађа преко реке Дунава, близу Гроцке.⁵⁹ Понекад су се војска и коњи пребацивали и бродовима.⁶⁰