

ПРОМЕТ ПУТНИКА

Питање путовања уопште, а посебно појединих врста путника, у досадашњој литератури о Османском Царству, и турској и страниј, готово да није обрађивано.

О томе како су путовали страни посланици и други званични путници који су ишли у Турску наћи ћемо доста података, често до у најситније појединости, у њиховим путним дневницима које су водили уз пут. О осталим врстама путника који су се кретали друмовима Османског Царства знамо веома мало или готово ништа. О њима, међутим, постоје многобројни извори, па је и то један од разлога који нас наводи да питању путовања у Османском Царству уопште посветимо извесну пажњу.

У ствари, како је у тадашњим условима развитка технике и саобраћаја изгледало само путовање, било да је реч о царској магистралу или о друму другог реда, најбоље обавештавају сами путници — путписци. Међутим, то је само један део овог занимљивог питања и о томе се, као што је већ истакнуто, довољно зна. Оно што ће бити предмет нашег проучавања овде, то је питање путовања уопште, с посебним освртом на класификацију путника и услове под којима су поједине врсте путника путовале.

Централизам османске државе и њено пространство играли су, сматрамо, када је реч о путовању, одлучујућу улогу. Без обзира на знатну разноликост случајева и привидно одсуство реда у њима, путовање у Османском Царству било је у целини под контролом и надзором државе односно централне власти. То значи да је сваки путник, било којим поводом да путује, појединачно или у групи, третиран, како би се данашњим језиком рекло, службено. Истина, наћи ћемо досто примера, можда чак и веома много, који ће оспоравати ову нашу

²⁷⁰ Исти, *Стара српска индустрија и трговина*, Студија из културне историје српског народа у средњем веку, Београд, 1904, 198.

²⁷¹ Р. Самарџић, нав. дело, 196.

²⁷² *Одломци из историје Београда*, ГНЧ, VIII, 330.

²⁷³ Љ. Никић, нав. дело, 131.

²⁷⁴ Р. Matković, *Putovanja po Balkanskom poluotoku XVI veka, Putovanja Melchiora Seidlitz a g. 1556—1559*, Rad JAZU, LXXXIV, 1887, 49.

²⁷⁵ С. Лехаџи, нав. дело, 238.

претпоставку. Међутим, оно што је основно и неоспорно у овом питању, то је изражена тенденција централне власти да води о свему строго контролу. Она је то, углавном, и постизавала, јер су поменути случајеви, ма колико били многобројни, ипак, у суштини, само изузеци, којих је, из ових или оних разлога, морало увек да буде. И самим путницима је, такође, било којим поводом да су путовали, веома одговарало да њихово путовање има што службенији карактер, јер су у противном били препуштени сасвим неизвесној судбини. Читајући документе добијамо утисак да су главну сметњу представљали баш сами локални носиоци власти, док је опасност од хајдучије или других неприлика била другог реда. Препорука коју званични путник носи са собом састоји се, веома често, чак и ако је реч о угледном путнику, у наредби кадијама да га пусте да на миру пређе преко њиховог подручја. Не знамо како су путовали путници који су, да се изразимо савременим језиком, ишли приватно и појединачно. Они су, без сумње, били изложени недаћама које, у својим путним белешкама, помиње јерменски ходочасник Симеон Јехази. Уопште, сасвим је извесно да оваква путовања нису била пријатна и да су се на њих могли одлучивати само фанатични ходочасници, смели авантуристи и уопште људи који су поседовали неугасиву жељу за путовањем или које је нека невоља на то нагнала.

Уколико не би путовали у групи или праћени плаћеним чуварима, путници су се, вероватно увек, снабдевали код кадија или других представника власти потребним документима. Путници, турски поданици, добијали су овакав документ, највероватније, од подручних кадија. Није искључена, разуме се, ни могућност да су се извесна путовања на одређеним местима и под одређеним околностима могла обавити без икаквих путних докумената. Уопште, упркос централизму, који је нарочито у раније време био изражен, турски систем показивао је у пракси приличну толеранцију и еластичност било о којој институцији да је реч. Зато је и овде неопходно, колико то извори допуштају, да се детаљно обради путовање свих врста путника који су се кретали друмовима Османског Царства. Тек тада ће се добити потпунија и одређенија представа о промету путника у Турској и путовању уопште.

Војни походи. — Цариградски друм био је у првом реду војна саобраћајница, и та чињеница пресудно је утицала и на његово одржавање и на уређење околних насеља и области. У ствари, све је било подређено овој његовој улози и уређено тако да је он могао у одређеном тренутку почети да функционише. Иницијатива за то долазила је од Порте. Обично знатно пре почетка похода она је многобројним заповестима покретала локалне носиоце власти, у првом реду санџакбегове и кадије, да изврше све припреме које су неопходне за остварење војног похода. Тако је пред поход на Беч 1566. године наређено свим кадијама на путу од Пловдива до Београда да напишу редом све конаке, назначе раздаљине између њих, утврде да ли има тешко пролазних места, као и река и вода преко којих треба да се подигну мостови, укратко, да све веома детаљно и савесно испитају и јаве.²⁷⁶

²⁷⁶ Mühimme, V, 1693.

Припреме које су се, затим, обављале могу се поделити на две групе. У прву долазе оне којима су се пут и коначи на њему оспособљавали за пролаз војске. Ту је, значи, спадало чишћење пута, подизање мостова на њему²⁷⁷ и копање јаркова да би се заштитиле сељачке њиве.²⁷⁸ Сви ови послови обављали су се уз помоћ кадија. Од кадија се, такође, тражило да оспособе за конаке сва места која су за то одређена. Постављање мостова на одређеним местима на путу или изван њега поверавало се, готово редовно, санџакбеговима. На том послу, као изузетно важном, ангажовало се понекад и више санџакбегова.

Путујући са Купрешког поља у Шибеник, Евлија Челебија овако описује осспособљавање пута за пролаз војске: „Раније је напријед отишло три хиљаде раје ћерахора са коначијама и сјекирама, просјекли тијесна и тешко пролазна мјеста на топовским путовима која су била обрасла хростовином; камење су поразбијали и претворили у прашину, а дрвље спалили. Кад је уто на ово тијесно мјесто присипио и паша с војском огромном као море, одмах је наредио да се постави једна изгравирана и умјетнички израђена софра, па је сјео да ужива уз кахву. Све грање, трње и жбуње сасјекла је јањичарска сјекира, па је зачас изграђен простран друм.

Послије су сви топови, комора, велики шатори и војска лако прошли.“²⁷⁹

У другу врсту припрема спадало је обезбеђење свих потреба војске на походу. То је, пре свега, храна, људска и сточна. Сакупљање хране спадало је, најчешће, у надлежност кадија; они су били дужни да путем сурсата,²⁸⁰ нузула²⁸¹ и принудне куповине спреме захиру у местима на путу одређеним за конач. У томе су им помагали имами, ћехаје, муселими и угледни представници народа. Сакупљену храну кадија би, обично колима, превозио до одређеног конача и предавао нузул-емину односно ганем-емину. Од многобројних заповести које се пред поход 1566. године упућују кадијама и санџакбеговима, поменућемо само неколико: смедервском санџакбегу да спреми 400.000 кејла захире и 100.000 кејла брашна;²⁸² поново смедервском санџакбегу да спреми 1.000 кантара пексимита;²⁸³ свим кадијама на путу од Цариграда до Будима да припреме јечам, сламу и сено за потребе дворске штале;²⁸⁴ пиротском кадији да обезбеди 300 муда јечма, затим још брашна пекарима, масла, и меда;²⁸⁵ кадијама на путу од Софије до Београда да припреме 1.000 муда јечма, хлеба у вредности од 87.000

²⁷⁷ Исто, 1597, 1633, 1693, 1760.

²⁷⁸ Исто, 1761.

²⁷⁹ Evlija Celebi, изд. Н. Šabanović, нав. дело, 177.

²⁸⁰ Дажбина становника крај пута да дају одређене количине брашна, хлеба, јечма, оваца, масла, меда, сламе и дрва за потребе војске. Остали су давали у новцу (L. Güçer, *Osmanlı İmparatorlugunda Hububat Meselesi ve Hububatın Alınan Vergiler*, İstanbul, 1964, 93).

²⁸¹ Сличан је сурсату, само што се на овај начин прикупљена храна носила на само ратиште (Исто, 69).

²⁸² Куповина потребне хране и осталог по ценама које одреди држава.

²⁸³ Mühimme, V, 496.

²⁸⁴ Исто, 1008.

²⁸⁵ Исто, 1020.

²⁸⁶ Исто, 1057.

акчи и друге намирнице;²⁸⁷ пиротском кадији да покупи 26.650 оваца из пиротске околине.²⁸⁸ За потребе коња, који су у великом броју коришћени у походу, у Београд је доведено 20.000 комплета потковица (1 комплет = 4 комада) и 30.000 комплета мамуза (1 комплет = 12 пари).²⁸⁹

Преко ордуција (ордуци) решено је било и питање многобројних и разноврсних занатских услуга, без којих остварење војног похода није било могуће. То су, у ствари, биле занатлије које су се, под руководством ордуцибаше, придруживале војсци на походу. Године 1566. одређују се следеће занатлије: касалин, продавац овчјих глава, хлебар, ашчија, бакалин, трговац сукном (чохаџија), дрогериста, сарач, папуџија, казас, кројач, пуџар, чакширџија, ковач, самарџија, старинар, свећар, налбант и налџаџија (занатлија који прави потковице за мушке ципеле и чизме).²⁹⁰ Списак ордуција из 1610. године нешто је друкчији: касалин, пекар, ковач, пиљар, крпач ципела, хамамџија, мутапџија, самарџија, ткач, обућар, папуџија, свећар, дрогериста, кројач, ћемерџија (прави сводове), чакширџија, кројач кафтана и бозаџија.²⁹¹ Поред тога, војска је користила и услуге лагумџија²⁹² и џерахора²⁹³ и, вероватно у највећој мери, раје, и то не само оне покрај путева већ са читавог подручја.²⁹⁴

Непосредно пред полазак војске упућивале су се јединице јаничара, јамака и серденгечџија²⁹⁵ да обезбеђују друм, у првом реду од хајдука, а затим и да одстрањују све оно што би могло да спречава нормално напредовање војске. Одмах иза њих ишле су конакџије, које су се старале о конацима и смештају.²⁹⁶ Тек после свих ових припрема кренула би главнина турске војске, са султаном на челу, у поход.

Међутим, могло се догодити да се понешто од набројаних послова изврши и у току самог похода, нарочито кад је у питању снабдевање и обезбеђење друма. Тако је 1521. године у току самог похода наређено дефтердарима да покупе нузул у подручју Ниша, Пирота и Софије,²⁹⁷ а 1566. велики везир Мехмед-паша Соколовић старао се о колском путу и са сваког конака наређивао потребне оправке.²⁹⁸

Друм остаје у функцији за све време трајања рата, ради даљег допремања ратног материјала и трупа које пристижу; посебно он служи за пролазак коморе која иде за војском, помоћних пионирских одреда и трговаца. Трговце који иду за војском помиње неколико путописаца, а о њима је реч и у једном наређењу упућеном пред поход 1566. неколицини санџакбегова.²⁹⁹

²⁸⁷ Исто, 1706.

²⁸⁸ A. Refik, *Türk idaresinde Bulgaristan (973—1255)*, Istanbul, 1933, 10, 11.

²⁸⁹ Mühimme, V, 1800.

²⁹⁰ Исто, 1040.

²⁹¹ *Die Protokollbücher des Kadiamtes Sofia*, 466.

²⁹² Mühimme, V, 1820.

²⁹³ Исто, 1953.

²⁹⁴ Исто, 1905, 1911.

²⁹⁵ Silâhdar Findiklî Mehmed Ağa, нав. дело, I, III, 259; I, I, 26, 30.

²⁹⁶ Исто, I, I, 46.

²⁹⁷ Feridun Bey, нав. дело, I, 507.

²⁹⁸ A. Refik, *Sokolović, Preveo s turskog M. R. Delić, Sarajevo*, 1927, 34.

²⁹⁹ Mühimme, V, 425.

Конаци царске војске одређивани су, као што смо већ истакли, знатно пре почетка похода, да би могли да буду на време припремљени. Одређивали су се тако да буду један од другог удаљени дан путовања. „За Турке“, бележи мисионар Дон Ђовани де Бурго, „конак је дан пута на коњу, тј. 25 италијанских миља; за војску, то су 3 конака, тј. 8 миља на дан“.³⁰⁰ Конаци су обично били крај неког насеља, али, могли су да буду и на ненасељеном месту, као што је, на пример, био случај у походу 1529. године, када је војска неколико пута коначила покрај реке или у кланцу.³⁰¹ Понекад, најчешће због великих киша, одустајало се од унапред утврђеног конака и ишло другим путем.³⁰²

Упркос мерама обезбеђења, на свом путу војска није била поштеђена хајдучких напада; у походу 1532. године, када је војска прелазила мост код Беле Цркве (Смедеревска Паланка), хришћани су јој правили многе сметње, па се чак неколико њих спустило и на друм.³⁰³ Опасност од хајдучких напада нарочито је била велика ноћу, па су се зато предузимале строге мере заштите;³⁰⁴ дању је такође било наређено да се нико не удаљује од војске.³⁰⁵

Султан је путем понекад ловио,³⁰⁶ а читава војска се на одређеним местима одмарала кад је то било потребно, или кад се због кише није могло ићи даље.

У војним походима били су у знатној мери ангажовани и дербенџије. Они су, наиме, имали обавезу да проводе војску преко тешких и опасних места.³⁰⁷ Иначе, војску су водили одређени водичи — калаузи; када је 1435/36. године султан Мурат напао Угарску, забележено је да је калаузио Ђурађ Бранковић (Лазоглу).³⁰⁸ Средином XVI века сусреће се сразмерно велики број тимара у Угарској у рукама хришћана тобџија, азапа и калауза. Висина њихових прихода кретала се од 1.400 до 2.000 акчи.³⁰⁹

Као транспортно средство у војном походу највише су се, изгледа, користиле товарне животиње, док кола служе само за потребе војне коморе и лакшег наоружања. Аутор *Нусретнаме*, Силахдар Мехмед-ага, каже да су у војсци кола дозвољена једино шејхулисламу, некибулешрефу и казаскеру.³¹⁰ Као товарне животиње користили су се највише коњи, муле и камиле,³¹¹ а за вучу топова и другог ратног материјала, поред коња и камила, још и биволи.³¹² Тако је пред поход 1566. године

³⁰⁰ Р. Самарџић, *О догађајима у Београду 1663—1665 године*, Годишњак града Београда, V, 1958, 57.

³⁰¹ Feridun Vey, нав. дело, I, 567, 568.

³⁰² Исто, 508.

³⁰³ Исто, 578.

³⁰⁴ Silâhdar Findiklîli Mehmed Ağa, нав. дело, I, I, 49.

³⁰⁵ Исто, I, II, 157.

³⁰⁶ Исто, I, I, 51.

³⁰⁷ Н. Hadžibegić, *Rasprava Ali Čauša iz Sofije o timarskoj organizaciji u XVII stoljeću*, GMZ, II, 1947, 189, 190.

³⁰⁸ Nešri, нав. дело, II, 623.

³⁰⁹ М. Vasić, *Martolosi u periodu uspona osmanske države*, Godišnjak Društva istoričara Bosne i Hercegovine, XIV, 1964, 45.

³¹⁰ Silâhdar Findiklîli Mehmed Ağa, нав. дело, I, I, 41.

³¹¹ Љ. Никић, нав. дело, 131.

³¹² Г. Елезовић, нав. дело, III/789, III/1592, III/1737.

тражено из Солуна 100 пари бивола.³¹³ Велики топови, ђулад и уопште тешки товари транспортовали су се обично речним путем, или су се лили у близини самог ратишта.³¹⁴

Татари, улаци или курири. — Будући да је Цариградски друм био најважнија комуникација европског дела Османског Царства, на њему је већ од најранијих времена била организована турска курирска служба. Што се тиче осталих европских држава, у првом реду Аустрије и Венеције, оне се, због честог ратног стања, нису увек могле користити овим друмом. Тачније, аустријска пошта иде преко Србије, мање-више редовно, тек од шездесетих година XVI века,³¹⁵ док Венеција упућује своју пошту морем на Котор, а одатле копно, користећи се услугама Црногораца.³¹⁶ Што се тиче курирске службе Дубровачке Републике, која је такође ишла и овим друмом, она је, захваљујући својој брзини и ефикасности, била веома цењена, па је не ретко обављала и посредничку улогу.³¹⁷ Сачувани извори допуштају закључак да се у XVI веку ове стране курирске службе не користе на путу услугама турских мензилхана. Могућно је, ипак, да се у ретким случајевима од овог правила и одступало. За касније време, међутим, не располажемо никаквим подацима, али је вероватно, с обзиром на промене настале у организацији мензилхана, да се њиховим коњима користе и страни курири, уколико нису били пешаци, као што је био случај са дубровачким куририма.

У сваком случају, мензилски коњи служили су у првом реду турским татарима или улацима који су преносили житну државну пошту, важне документе и, уопште, ствари од већег значаја и вредности.

Овај систем поштанских станица, мензилхана, преузели су Турци из ранијих цивилизација и задржали га, уз извесне измене, све до увођења железнице. За касније време, крај XVIII века, зна се да је поштанска служба спадала у надлежност посебног одељења турских финансија — мензил халифеси калеми.³¹⁸

На Цариградском друму прве мензилхане јављају се веома рано, већ у време владавине Мехмеда II,³¹⁹ што значи, а то је и разумљиво, да су Турци на овом друму прво организовали поштанску службу.

³¹³ Mühimme, V, 792.

³¹⁴ Садедин, нав. дело, 455, 456; F. Tauber, нав. дело, 32.

³¹⁵ В. Сокол, *Курирски саобраћај преко Балкана у XVI вијеку*, ПТТ Архив, 5, Београд, 1960, 58. За каснији период вид. од истог аутора: *Курирске везе преко Балкана у XVII, XVIII и XIX вијеку*, ПТТ Архив, 7, Београд, 1961, 53—90.

³¹⁶ Г. Станојевић, *Два уговора о преносу млетачке поште од Венеције до Цариграда преко Котора и Црне Горе у XVI вијеку*, ПТТ Архив, 12, Београд, 1967, 5—12; Н. Гулан, *Поштанска служба на нашим територијама за време Млечана*, ПТТ Архив, 4, Београд, 1960, 29—60; В. Сокол, *Један сувремен извјештај о Црногорцима у курирској служби Венеције у XVII вијеку*, ПТТ Архив, 9, Београд, 1963, 5—38.

³¹⁷ Опширније: В. Сокол, *Курирска служба Дубровачке Републике (Прилог познавању историје пошта у Далмацији)*, ПТТ Архив, 12, Београд, 1967, 13—64; исти, *Појава курира-професионалаца у Дубровачкој Републици*, ПТТ Архив, 13, Београд, 1968, 5—85.

³¹⁸ I. H. Uzunçarşılı, *Osmanlı Devletinin Merkez ve Bahriye Teskilâtı*, Ankara, 1948, 360.

³¹⁹ Смедеревски дефтер No 1007 (1516), 184, 185.

Мензилхане су биле уређене на овај начин: извештан број становника одговарајућег насеља, обично четрдесет кућа (називају се улачким кућама), имао је обавезу да стално храни једног поштанског коња (мензил бар-гири), а заузврат били су ослобођени тешких државних намета (avāriz i divāniyye ve tekalif i örfiyye). Улачке куће биле су углавном хришћанске, а муслиманске само у оним случајевима када у насељу није било хришћанског становништва. Током XVI века број насеља с овом обавезом стално се повећава, као и број коња које хране; од једног, колико су у почетку сви хранили, на два и, најзад, три. Наредба да све мензилхане у Царству хране по три коња издата је 1573. године.³²⁰ За касније период, за сада, не располажемо подацима; извесно је, међутим, да се тај број временом морао повећавати.

Мензилским коњима користили су се, у принципу, сви они који су, због хитности и важности посла који обављају, добијали „заповест улака“ (ulak hükmi). То су, најчешће, били чауши; сасвим изузетно наводи се да се мензилски коњи уступају страним посланицима и њиховим људима. Недовољан број коња по мензилханама и важност посла који су обављали учинили су да је „заповест улака“ постала, како то тврди у својој *Историји Сулејманов велики везир Јуфти-паша*, извор највећих злоупотреба у османској држави. Јер, по истом аутору, ову заповест су добијала и лица која су обављала и најмање послове.³²¹ Турско законодавство је, истина, већ од најранијег времена, покушало да стане томе на пут. Тако се у Мехмедовој и Сулејмановој кануннами наређује да се од хришћана не узимају на силу кола и коњи за пошту.³²² Навори Сулејмановог великог везира Јуфти-паше донели су, изгледа, више успеха. Он је већ на почетку свог везировања (1541) предузео одређене мере: увео је институцију мензилских коња на неким путевима и „заповест улака“ строго ограничио на сасвим изузетне случајеве. Међутим, упркос свим настојањима, злоупотребе нису могле да буду потпуно ликвидирание.³²³ То, уосталом, потврђује и чињеница да се, кад год је реч о дербенџиским селима, на пример, изричито наглашава да су она, поред осталог, ослобођена и улака.³²⁴ Опасност од узимања коња претила је чак и страним посланствима³²⁵ и угледним турским личностима.³²⁶ У другој половини XVI века донето је неколико наредба с циљем да се злоупотребе курира сведу на најмању меру и на тај начин обезбеди што нормалније обављање ове службе. Поменућемо најкарактеристичније: године 1573. наређено је, преко чауш-баше, свим мензилханама у Царству да коње дате улацима мензилције опет доведу назад и да улаци никад не узимају коње од народа.³²⁷ Од кадија се, затим, тражи да се по мензилханама не дају

³²⁰ Mühimme, XXIII, 360.

³²¹ F. Köprülü, *Lutfi Paşa, Türkiyat Mecmuası*, I, İstanbul, 1925, 136.

³²² Г. Гълбов, *Турски извори за историјата на правото в Българските земи*, I, БАН, Софија, 1961, 24; Н. Hadžibegić, нав. дело, GMZ, IV—V, 365.

³²³ F. Köprülü, нав. дело, 187. О овим злоупотребама има доста сведочанстава и у белешкама савремених путника.

³²⁴ Поменимо само села Горњи Глоговац, Вргудицац и Клисурсица [Софијски дефтер No 61 (султан Мехмед III), 226, 131, 132].

³²⁵ Mühimme, XIV, 29.

³²⁶ Mühimme, XXI, 489.

³²⁷ Исто, XXIII, 360.

улацима слаби коњи.³²⁸ Следећа заповест, из 1577. године, односи се на кадије дуж пута Цариград — Будим; у њој се изричито наглашава да се гласницима беглербегова и крајишких команданата, уколико не поседују службену заповест да је реч о важном послу, не дају мензилски и улачки коњи; ако се неко томе супротстави, треба да јаве његово име.³²⁹ Године 1580. наређује се свим кадијама, где има мензилхана, да се суднице подижу у близини мензилхана и да се онима који немају у рукама заповест не дају мензилски коњи.³³⁰ Како је касније, у XVII веку, функционисала курирска служба на Цариградском друму, не можемо за сада ништа одређено рећи. Познато је само, као што смо већ истакли, да је организација ове установе доживела знатне измене и да су и даље мензилхана и мензилски коњи служили у првом реду за државне потребе.³³¹ „На мензулани“, пише С. Тројановић, „чим стигне, татарин скине седло с коња, спусти на земљу и преко њега се навали грудима и главом, те преспава свега четврт сата, никад више. У томе му изведу другог коња, опреме га, и он с места узјаше па јури даље“.³³²

Од хране су, по истом аутору, пили „обичну црну кафу, а то је била само туцана кафа коју би кашчицом захватили и гутали“.³³³ Х. Крешевљаковић бележи да су татари, док се вршила измена коња, узимали кахватлију, која се састојала од добро помашћеног пилава, мале чаше млека и добре црне кафе.³³⁴

Татаре су на путу пратили један или два мензилска момка — „суруџије“. Они би, од станице до станице, јахали пред њим и терали све с пута „татарском камџијом“, вичући из свег гласа: варда, варда!³³⁵ „Татар врисну, суруџија писну, а мензили коњи полетјеше“ — пева народна песма.

Сусрет са татарима на путу помиње неколико путописаца, а др Браун бележи да су у кућама у које су улазили многи лепо дочекали царског курира и распитивали се шта им је донео.³³⁶

Не знамо којом су се брзином кретали турски курири, као ни дали су се, осим коња, користили још неком врстом јахањих животиња. Ако се суди по кануннамама, у европском делу Царства за пошту су коришћена и кола.³³⁷

Поред курира-јахача, постојали су, такође, и курири-пешаци, турски: пеик. Француски путник XVI века Никола де Николе оставио је веома опширна и занимљива сведочанства о овој врсти царских гласника. Било их је, по њему, обично четрдесет и родом су из Персије. Њихова плата износи 8 или 10 аспри на дан и, уз то, добијају још и два пара дворског одећа од свиле или дамаста у који су уткани разнобојни цветови. Кабаница им је, обично, равно подрезана и позади

³²⁸ Исто, 434.

³²⁹ Исто, XXX, 62.

³³⁰ Исто, XXXIX, 484.

³³¹ О. Ковачевић, нав. дело, 103.

³³² С. Тројановић, нав. дело, 101, 102.

³³³ Исто, 102.

³³⁴ Н. Kreševljaković, нав. дело, 12.

³³⁵ С. Тројановић, нав. дело, 103.

³³⁶ Е. Brown, нав. дело, 49; Влад. Поповић, нав. дело, Гласник, VII, 1—3, 299.

³³⁷ Г. Гълбов, нав. дело, 24; Н. Hadžibegić, нав. дело, GZM, IV—V, 365.

нешто краћа. Испод кабанице носе блузу од тафта која досеже готово до колена. На глави носе високи калпак, који је од сребра и позлаћен; на његовој чеоној страни је златна тока посута многобројним правим и лажним драгим камењем, калпак је још украшен златном перјаницом. Опасани су широким и скупоценим опасачем, сатканим од свилених и златних нити, који је толико дугачак да се њиме могу трипут опасати. О боку носе бодаж који лежи у лепо изрезбареној токи, израђеној од китове кости. У једној руци носе наџак или малу секирицу, а у другој марамицу с прженим шећером који за време трчања једу.

Н. де Николе бележи, затим, да ови гласници трче испред турског цара, а када је потребно да се по читавом царству нешто хитно разгласи, они у том случају морају да носе пошту. Иначе, тврди Н. де Николе, они се толико истичу својом брзином да им по њој и издржљивости нема равних. Као пример наводи да у китним случајевима пут између Цариграда и Једрена и натраг претрче за два дана и две ноћи, за шта коњу, ма како теран био, треба четири дана, пошто овај пут траје пет дана путовања по турском начину, док би по француском начину путовања трајао три или највише четири дана.³³⁸

Страна посланства. — Сагласност за долазак страног посланства у Турску даје увек сам султан. Тим поводом упућује се владару земље о којој је реч султанско писмо — *name-i humayun* — у коме се тачно одређује број чланова посланства, дужина трајања посланства и права која ужива на путу кроз земљу и у Цариграду. Ово писмо, које обично носе чауши, шаље се у кутији нарочитог облика, израђеној од метала. Када су били у питању страни владари, ова кутија је, вероватно, израђивана од племенитих метала, као што је био случај 1574. године, када је за писмо аустријском цару поручена кутија од злата.³³⁹ Уколико је реч о редовном доласку дипломатског представника, шаље се само путна исправа (*yol hükmü*).³⁴⁰ Трошкови око издржавања посланства од времена када ступи на територију Османског Царства па за све време трајања падају на рачун турског султана. Ипак, ово правило није морало увек да се примењује. Има много случајева када посланство само сноси своје трошкове. Уопште, као и свуда, и овде су биле могуће разне варијанте, зависно од тога које посланство је било у питању и у које време. Описујући састав посланства барона Ајцинга, Андрија Волф, поред осталог, бележи: „Изнајмљених кола на којима су били момци и на којима су ношени дарови било је девет, све са по четири коња, за које су дневно добијали по два талира, они су ишли на рачун турског цара, и после тога још за шест недеља, а затим су морали сами да плаћају. У Цариграду“, наставља он, „турски цар је све нас издржавао шест недеља, после тога је ишло на рачун римског цара. Господин Ренсберг, Квитзон и Шлавада сами су се издржавали“.³⁴¹ Овим се, углавном, исцрпљивало старање султана око стра-

³³⁸ В. Сокол, *О турским царским лакајима*, ПТТ Архив, 5, Београд, 1960, 93—97.

³³⁹ Mühimme, XXIV, 952.

³⁴⁰ Исто, IV, 231.

³⁴¹ A. Wolf, изд. J. v. Zehn, нав. дело, 198.

них посланстава; о свему осталом старали су се његови заступници. А то су, у првом реду, били будимски беглерберг односно херцеговачки санџакбег или њихови кајмаками, који су прихватили посланство на граници, и султанов кајмакам, који га је испраћао из Цариграда. Поред њих, и сви санџакбегови и кадије на друму којим се посланство креће, наступају у извесној мери као султанови заступници, јер се и они, више или мање, старају о посланству. Не ретко, пак, старање око страног посланства сводило се на то да се од санџакбегова и кадија преко чијег подручја се прелази тражи једино да пусте посланство на миру да прође односно да му се не причињава никаква штета. Тако, када се пољски посланик 1571. године враћао у домовину, тражено је од ових кадија на путу да му нико не дира у ствари и животиње.³⁴² Понекад се локалним функционерима наређује да посланицима пруже помоћ на путу и, за акце, обезбеде храну.³⁴³ Одређује се, у извесним случајевима, колико посланство сме да води коња, јаких и товарних.³⁴⁴

„Чим је паша дознао за наш долазак“, бележи Ж. Б. Таверније, „посла он свога коњушара с коњима, добро опремљеним, које су водили робови, да нас доведу у град“.³⁴⁵ Посланство Ђ. Кјароманија дочекало је неколико чауша и на коњима одвело у један сарај који је био за њих намењен.³⁴⁶ Француског посланика, барона де Корманена, дочекао је будимски паша у Београду, пошто је у то време у њему боравио. „И тако долазећи у пристаниште“, бележи анонимни пратилац овог посланства, „ми се задржасмо на нашем броду само толико времена колико је било потребно да се доведу папине коњи, на које уздахасмо да бисмо отишли у стан који нам је одређен и у који нас одведе више чауша, јаничара и других службеника, осим софратије који је био с нама стигао. Чим смо тамо ушли“, наставља он, „паша посла једног од својих да господину де Е-у изрази радост због срећног доласка и своју жељу да га види. Због тога поменути господин де Е одлучи да му исте вечери пошаље на дар свилене тканине и чоху од вуне које одговарају пашином положају“.³⁴⁷

У Будиму, односно Београду, посланство би редовно било примљено код будимског паше, понекад и два пута. Ж. Б. Таверније чекао је на овај пријем 12 дана, јер паши није било добро па није могао да га прими.³⁴⁸

Од неколико сачуваних описа пријема, одабраћемо онај који припада перу анонимног пратиоца барона де Корманена: „Три наоружане слуге корачали су први, одевени у кадифу гримизно црвене боје. Следила су их три чауша, на коњу, одевена у лажни брокат. Софратија, окружен јаничарима, ишао је за њима. Испред коња господина де Е-а наступали су, један уз другог, четири кадије. Око њега било је више јаничара који су потискивали народ што је са свих страна придолазио. Ми смо га пратили, са више дубровачких трговаца који

³⁴² Исто, XIV, 29.

³⁴³ Исто, LXVIII, 103; XLII, 672; XXI, 705; XL, 19.

³⁴⁴ Исто, XXX, 286; XXXV, 936; XXXVI, 282; LXVIII, 103.

³⁴⁵ Р. Самарџић, нав. дело, 185.

³⁴⁶ Јов. Кјаромани, изд. Јов. Томић, нав. дело, Споменик, XLVII, 102.

³⁴⁷ Р. Самарџић, нав. дело, 166.

³⁴⁸ Исто, 185.

живе у овој земљи и који су га следили скоро свуда куда је ишао. На тај начин прођосмо кроз највећи део града да бисмо стигли до пашиног конака, где је читава војска стајала постројена у шпалир. Пошто је сјахао с коња, двојица капици-баша, који су Портини капетани, узеше господина де Е-а испод руку и одведоше га у једну велику собу у којој су се налазила два седишта, потпуно једнака, застрта златном чохом. Он седе на једно од њих. Под ове собе био је прекривен персијским ћилимом, а преко њега је био један други од гримизне црвене кадифе, преко кога се ходало. Око зидова, који су били украшени мрамором, било је четвртастих јастучића, такође од гримизно црвене кадифе, златом везених, да они који седну на ове ћилиме не осете хладноћу мрамора кад се на њега наслоне. Читава таваница била је позлаћена лаком врло пријатног изгледа. Нисмо били дуго времена у овој дворани, а паша се појави и седе на друго седиште. Његов кафтан, који служи као мантија, беше од сребром тканог платна превученог златом. Његова фереца, која је горња одећа, била је од чоже са упреденим златом, постављена куном златицом, чије се крзно ценило на 2.000 талира. Његов турбан био је изванредно висок, тако да би му допирао до појаса кад би га ставио крај ногу. Пре но што је господин де Е почео да говори, требало је дати времена присутнима да изразе поздраве уобичајене у таквим приликама. После тога он му саопшти да му је краљ, његов господар, одашиљући га султану ради више ствари које се тичу његове службе, наредио да види пашу у пролазу и да му преда његова писма. Паша их прими с великом скромношћу, говорећи да сматра за велику част што га се Његово Величанство сећа, а писма, која је од њега добио, он ће послушати. После више других разговора, господин де Е напусти пашу, а исте капиције га сведоше до дна степеница где се налазио његов коњ.³⁴⁹

За све време боравка посланства у Београду, паша се старао о његовој исхрани³⁵⁰ и обезбеђењу,³⁵¹ а на поласку дао је посланику потребне документе и пратњу која је била састављена од чауша и јаничара. Х. Дерншвам бележи да су их пратили један чауш и два јаничара.³⁵² У пратњи барона де Корманена помињу се пашин софратија и чауш.³⁵³ Ж. Б. Тавернијеа пратило је шест чауша и двојица спахија.³⁵⁴ Ђ. Кјаромани помиње само дванаест добро наоружаних пешака,³⁵⁵ а Ж. Сарден бележи да је кајмакам дао амбасадору једног чауша.³⁵⁶ „Уживао сам да разговарам са чаушима“, пише др Браун, „нарочито кад су у годинама, јер говоре разне језике и видели су много света. Осман чауш, који је с нама путовао, имао је око 50 година, говорио је турски, словенски и италијански и био је одважан и одан човек, веома чист и уредан. Рекао ми је да је пропутовао највећи део Турске, а кад је остарио, населио се као везиров чауш у

³⁴⁹ Исто, 166, 167.

³⁵⁰ Исто, 185, 186.

³⁵¹ Исто, 167.

³⁵² Н. Dernschwam, изд. Fr. Babinger, нав. дело, 41.

³⁵³ Р. Самарцић, нав. дело, 167, 163.

³⁵⁴ Исто, 186.

³⁵⁵ Јов. Кјаромани, изд. Јов. Томић, нав. дело, 103.

³⁵⁶ Р. Самарцић, нав. дело, 347.

Будиму“.³⁶⁷ Дубровачка посланства, када су ишла на Порту, редовно су узимала од херцеговачког санџакбега једног чауша,³⁶⁸ док су оружане стражаре: мартоLOSE, сејмене (бекчије), аркибузијере, пандуре или чланове градских посада, изнајмљивали уз пут, где год је то било потребно.³⁶⁹

Величина и врста пратње зависила је, значи, од читавог низа фактора и мењала се од случаја до случаја. Изгледа да се за ову врсту, ипак, најчешће употребљавају чауши; они обично прате посланство на читавом путу до Цариграда односно, на повратку, до границе.

Ђ. Кјаромани и Сен Прист бележе да им се пратња мењала од места до места,³⁶⁰ док остали, изгледа, иду с истом пратњом све до Цариграда. С тим, наравно, што се она повећава на свим оним местима где је то потребно. Тако је, на пример, барон де Корманен, поред пратње коју му је дао будимски паша, на поласку из Ниша добио још двадесет турских коњаника да га прате кроз мучне и опасне планине.³⁶¹ Поред чланова градских посада, користи се, чак и знатно више, и само околно становништво, и то у првом реду дербенџије, а затим и остали. Када је посланство Ж. П. Форезјена, на путу из Фоче за Дубровник, било приморано да се утабори усред шуме, јаничари су отишли до најближег засеока и из њега довели неколико сељака да стражаре.³⁶²

До саобраћајних средстава: кола, кочија и коња, посланство је долазило на више начина. Наиме, уколико их не би већ поседовало, обично их је изнајмљивало,³⁶³ а, вероватно, није била реткост да их је и принудно узимало од народа.³⁶⁴ Само неколико пута смо наишли на наредбу да се посланству дају улачки коњи, без сумње стога што је била реч о изузетно хитном и важном послу.³⁶⁵

Исхрана посланства на путу углавном је била уређена тако што се од конака до конака о њој старало месно становништво. „Чауш који је имао наредбу од кајмакама да нас гости на трошак султанов“, бележи анонимни пратилац барона де Корманена, „испунио је врло добро своју дужност; у свим местима у која смо стигли, ми смо налазили увек готов ручак и вечеру, на обали реке, чему се много чудимо, јер било је места где су села тако удаљена од обале да се никако нису могла видети“.³⁶⁶ Уколико би, из било којих разлога, овај начин снабдевања изостао, турски пратиоци би силом изнуђивали од народа храну, као и уопште све што им је било потребно.³⁶⁷ Овакав

³⁶⁷ Е. Brown, нав. дело, 52; Влад. Поповић, нав. дело, Гласник, VII, 1—3, 302.

³⁶⁸ Т. Поповић, нав. дело, 115.

³⁶⁹ С. Димитријевић, нав. дело, 85—95.

³⁶⁰ Јов. Кјаромани, изд. Јов. Томић, нав. дело, 103; Ст. Новаковић, нав. дело, ГНЧ, XVII, 151, 152.

³⁶¹ Р. Самарџић, нав. дело, 172

³⁶² Исто, 139.

³⁶³ Sal. Schweiger, изд. J. G. Voeckh, нав. дело, 312; С. J. Hildebrandt, изд. Fr. Babinger, нав. дело, 164.

³⁶⁴ Р. Самарџић, нав. дело, 192; Lady M. W. Montagu, нав. дело, 102; Влад. Поповић, нав. дело, ГНЧ, XLV, 75, 76; К. Протић, нав. дело, Отаџбина, 21, 623; Б. А. Цветкова, нав. дело, 185.

³⁶⁵ Mühimme, XXXI, 879; XXXIV, 700; XXXV, 754.

³⁶⁶ Р. Самарџић, нав. дело, 163.

³⁶⁷ Исто, 177.

начин путовања учинио се Киклеу „веома пријатним и забавним“,³⁶⁸ а Х. Дерншвам истиче да су дуж целог пута сељаци морали чинити све што би им чауш наредио.³⁶⁹

Но, то није био једини начин да се дође до хране. Чланови посланства су обично могли и сами да купују храну по градовима, где ју је готово увек било у изобиљу, а и на самом друму. Шт. Герлаху су у Драгоману хришћани понудили на продају хлеб, погаче, јагоде, сир и млеко,³⁷⁰ а Ј. Бецеку су у Новом Селу изишле у сусрет жене са хлебом.³⁷¹ Х. Дерншвам је у околини Цариброда наишао на једног сиромашног сељака који је имао покрај пута колибицу од лишћа у којој је продавао вино,³⁷² а Бузбеку су на пролазу кроз Бугарску сељаци нудили у пепелу печене погаче и другу храну, и то по доста умереној цени.³⁷³

Има, међутим, случајева, и то многобројних, да се посланство све време само стара о својој исхрани, односно да је набавља за свој новац, а од кадија се једино тражи да се обезбеди куповина ових намирница по дневним ценама.³⁷⁴

Што се тиче конака, иако посланства често ноће у каравансарајима, стиче се утисак да је то само у случајевима када не могу да их избегну; Ж. Б. Таверније назива каравансарај „рђавим местом“ из којег су их дубровачки трговци извукли и одвели на стан код једног доброг грађанина.³⁷⁵ Ни др Брауну се каравансараји не допадају толико као приватне куће и, пошто их је било врло мало у групи, ретко су у њима одседали.³⁷⁶ Поред приватних кућа у којима посланства често коначе,³⁷⁷ користе се понекад чак и сиромашне сеоске кућице.³⁷⁸ Знатно чешће, међутим, посланства ноће под ведрим небом: у самом насељу,³⁷⁹ недалеко од њега³⁸⁰ или негде на пољу.³⁸¹

Посланство или поједини његови чланови враћали би се из Цариграда тек пошто би добили за то дозволу, која им је, истовремено, служила и као путна исправа. Уколико се са посланством враћао још

³⁶⁸ Исто, 192.

³⁶⁹ Н. Dernschwam, изд. Fr. Babinger, нав. дело, 42.

³⁷⁰ Р. Matković, нав. дело, Rad JAZU, CXVI, 49.

³⁷¹ Исти, нав. дело, Rad JAZU, LXXXIV, 89.

³⁷² Н. Dernschwam, изд. Fr. Babinger, нав. дело, 13.

³⁷³ К. Јиречек, нав. дело, Периодическо списание, VI, 12.

³⁷⁴ Mühimme, XXI, 705; LXVIII, 103.

³⁷⁵ Р. Самарџић, нав. дело, 186.

³⁷⁶ Е. Brown, нав. дело, 48; Влад. Поповић, нав. дело, Гласник, VII, 1—3, 298.

³⁷⁷ Н. Dernschwam, изд. Fr. Babinger, нав. дело, 6, 9; Р. Matković, нав. дело, Rad JAZU, CXII, 217; Sal. Schweiger, изд. J. G. Boeckh, нав. дело, 316; А. Wolf, изд. J. v. Zehn, нав. дело, 233; Р. Самарџић, нав. дело, 10, 195, 196.

³⁷⁸ Sal. Schweiger, изд. J. G. Boeckh, нав. дело, 315—317; С. J. Hiltbrandt, изд. Fr. Babinger, нав. дело, 66.

³⁷⁹ Н. Dernschwam, изд. Fr. Babinger, нав. дело, 7, 13; А. Wolf, изд. J. v. Zehn, нав. дело, 232.

³⁸⁰ Р. Matković, нав. дело, Rad JAZU, LXII, 104; Н. Dernschwam, изд. Fr. Babinger, нав. дело, 5, 261; Р. Matković, нав. дело, Rad JAZU, CXXIV, 85; исти, нав. дело, Rad JAZU, CXXX, 142; Р. Самарџић, нав. дело, 197.

³⁸¹ Н. Dernschwam, изд. Fr. Babinger, нав. дело, 7; Р. Matković, нав. дело, Rad JAZU, CXXX, 143.

неко, био слободан човек или ослобођени роб, то се у путној исправи увек наглашавало.³⁸² Исто тако, одређивао се и број коња које је посланство смело да води са собом.³⁸³ Не ретко наређује се да посланство не носи са собом забрањену робу: добре коње, заробљенике, оружје, и др.³⁸⁴ Уколико би, пак, посланство желело да купи неку робу, тканине на пример, наређивано је успутним кадијама и еминима да на њу ударају царину, с тим што је количина робе била увек тачно одређена.³⁸⁵

Занимљиве и веома детаљне податке о путовању једног званичног муслиманског посланства даје сачувани дефтер издатака. Реч је о иранском посланству које је, у време владавине Сулејмана Величанственог, ишло принцу Селиму. Поменути дефтер вредан је не само због тога што свакодневно бележи све расходе, наводећи, при том, цену и количину набављених намирница и осталог, већ и зато што показује ко се све стара о овом посланству и на који начин, што, разумљиво, има општу вредност. Тако сазнајемо, најпре, колико се и каквих намирница троши на сваком конаку идући од Ерзерума до обала Мраморног мора. У касабџи Бајбурделену, на пример, узето је: 150 пари хлеба, шест батмана пиринча, пет батмана масла, два батмана меда, 14 оваца, 37 кокоши, шафрана, цимета и др. зачина, и 50 кеља јечма. Уписани су, на крају, и издаци за свеће и хамам. Путем је, осим тога, трошено још и за изнајмљене коње и камиле као и за дарове. Укупно је утрошено 154.995 акчи. Начин на који се прибављала храна био је, као што је већ истакнуто, различит. Могли су је у целини давати беглербегови односно санџакбегови, или је купована по дневним ценама, с тим што су се узимале потврде. Понекад су извештај део давали санџакбегови, а остало је куповано. Сакупљали су је беглербегови односно санџакбегови људи или кадија са знањем санџакбега. Не види се увек начин на који је прибављана, али је вероватно да је узимана и без накнаде, с тим што је, можда касније, приликом наплате пореза то урачунавано. Постојање различитих начина прибављања хране приликом путовања једног истог посланства најбоље приказује многобројне могућности које су у том случају могле бити коришћене.³⁸⁶ Исто тако, треба истаћи да трошкови око одржавања посланства нису морали увек да буду тако велики, будући да је овде реч о муслиманском и, очигледно, веома угледном посланству.

Турске мисије и разни изасланици Порте. — О организацији путовања турских посланстава и мисија готово да нема никаквих података. На основу чињенице да и нижи изасланици Порте уживају знатна права на друму, може се, међутим, закључити да су турска посланства, вероватно, имала исти статус као и страна. За пролазак кроз хришћанске земље они су од владара коме су ишли добијали „salvum conductum“ и вероватно одговарајућу пратњу, као што је био

³⁸² Mühimme, VI, 745; XIX, 571; XXXIV, 565.

³⁸³ Исто, XXX, 286; XXXIV, 565; XXXVI, 282.

³⁸⁴ Исто, LXVIII, 103.

³⁸⁵ Исто, VII, 1403.

³⁸⁶ Мензили No 426 (султан Сулејман).

случај 1525. године, када је турско посланство одлазило пољском краљу.³⁸⁷

Остали нижи функционери Порте, којих је било разних врста, добијали су према своме рангу, китности и важности посла који обављају одговарајућу пратњу. „У руци сваког изасланика“, стоји у Сулејмановој кануннами, „има царска заповест. Што год буде у њој наведено од јела и пића, јахаћег коња и водича (килавуз) и друго, нека дају, и ништа више нека не дају. А ако није ништа заповеђено, нека дају само собу. Што год буде потребно, нека сами од себе купе и нека никог не узнемиравају. Ако би то они учинили, нека известе моју високу Порту“.³⁸⁸

Значи, у сваком случају посебно се наглашавало у царској заповести, коју су изасланици носили са собом, каква права имају на путу.

Године 1634, када је због рата у Пољској послат султанов капицибаша да сакупи војску, наређено је готово свим носиоцима власти широм Румелије, Босанског ејалета, Сремског и Смедеревског санџака, да му дају добре месне коње или мензилске, где их има, водиче и храну.³⁸⁹ У једном наређењу смедеревском санџакбегу тражи се само да лицу које путује ради неког нарочитог посла стави на располагање шајку.³⁹⁰

Путовање разних изасланика Порте било је, дакле, организовано тако што су се о њему старали месни носиоци власти, у првом реду санџакбегови и кадије, док је народ давао храну, превозна средства, водиче и др. Сен Прист је забележио да пролазак само једног јаничарског официра који носи Портину наредбу стаје становништво готово 300 гроша.³⁹¹

Уколико су ови изасланици путовали даље, изван граница османске државе, Турци би тражили од суседних земаља да се старају о њима, било што ће им пружити извесну помоћ или што ће их, једноставно, несметано пропустити преко своје територије. Овакве услуге тражене су нарочито често од Дубровачке Републике.³⁹²

Ходочасници. — Из наших крајева ходочасници су, углавном, ишли Цариградским друмом до Цариграда и одатле, даље, преко Мале Азије и Сирије. Понекад су ишли на Солун, а затим морем у Александрију и даље у Хеџас. Касније, од XIX века, наше хаџије ишле су преко Дубровника, па морем у Александрију и одатле у Арабију.³⁹³

Ходочасници су, без сумње, најчешће ишли у караванима које су штитили изнајмљени стражари. Јерменин Лехаци путовао је с оваквим караваном из Јерусалима у Халеп. Караван је бројао шесто душа, мушкараца и жена, с њим су ишла два предводника на коњима и

³⁸⁷ *Monumenta Vaticana Historiam Regni Hungariae Illustrantia*, II, I, *Relationes oratorum pontificiorum 1524—1526*, Budapest, 1884, 176.

³⁸⁸ Н. Њаџибегич, нав. дело, GZM, IV—V, 361.

³⁸⁹ В. Вошков, *Турски документи за историјата на македонскиот народ*, I, II, Скопје, 1966, 74, 75.

³⁹⁰ Г. Елезовић, нав. дело, III/289.

³⁹¹ К. С. Протић, нав. дело, Отаџбина, 22, 152, 153.

³⁹² С. Truhelka, *Tursko-slovenski spomenici Dubrovačke archive*, 89, 112, 137.

³⁹³ О. Sokolović, *Nekoliko starih rukopisa o putovanju na hadž*, Glasnik Vrhovnog islamskog starješinstva, 8—12, Sarajevo, 1952, 2.

четири чауша, тј. калауза, који су јакали напред и позади.³⁹⁴ Исти аутор помиње и један занимљив обичај везан за пролазак хаџија. Наиме, када пролазе ходочасници из Јерусалима, сви су дужни да им изиђу у сусрет. А пошто је с њима био и владика, указивали су им чак и велике почести.³⁹⁵ На путу из Будима у Београд сусрео је др Браун караван од две или три стотине лица, од којих су неки ишли на поклоњење, а имали су са собом јаничаре да их штите.³⁹⁶

Слично су поступали и сви они који су ишли да посете манастире; они су обично узимали по неколико Турака као пратиоце.³⁹⁷

За разлику од ходочасника-хришћана, ходочасници-муслимани били су, када је реч о обезбеђењу, у повољнијем положају. Њима је, наиме, на путу од Цариграда до светих места одређивана, ради заштите, пратња јаничара.³⁹⁸ Осим тога, постављана је и стража на свим пролазима и мостовима.³⁹⁹

Када су били у питању нарочито угледни ходочасници — било хришћани, било муслимани — без обзира на то што су путовали појединачно, њима је такође посвећивана одређена пажња. То је чинено на тај начин што би добијали званичну пратњу⁴⁰⁰ или, пак, потребне документе за пут, и то са највишег места.⁴⁰¹

Не располажемо подацима о томе како су се односиле турске власти према хаџијама на Цариградском друму. Извесно је, ипак, да су их, с обзиром на карактер путовања, свуда прихватале с одређеним поштовањем и већ самим тим чиниле њихово путовање мање тегобним и пријатнијим. Уколико су у питању били ходочасници-муслимани, сасвим је извесно да им је свуда, где је то било потребно, обезбеђивана и извесна пратња. Када су, пак, путовали сами, ходочасници су се, вероватно, сусретали са свим оним тешкоћама које у својим *Путним белешкама* помиње Јерменин Симеон Лехаџи.⁴⁰²

Путовање калуђера, односно одлазак „у писанију“, било је, по једном ферману из XVIII века, уређено тако што нико није смео да им смета на путу и ником нису били дужни ништа да дају.⁴⁰³

Аџеми оглани. — Сакупљање хришћанске деце у аџеми оглане поверавало се обично лицима блиским Порти, најчешће јаничарским старешинама. Укупан број оних који су се упућивали ради обављања овог посла могао је да износи и преко 200, али је, иначе, обично био

³⁹⁴ С. Лехаџи, нав. дело, 224.

³⁹⁵ Исто, 233.

³⁹⁶ Е. Brown, нав. дело, 24; Влад. Поповић, нав. дело, Гласник, VI, 3, 350.

³⁹⁷ Ср. Поповић, нав. дело, 199.

³⁹⁸ Mühimme, XXXIII, 543.

³⁹⁹ Mühimme, XLII, 2036.

⁴⁰⁰ Мајци кримског хана одређена су, да је прате, четири чауша (Mühimme, XLVIII, 576).

⁴⁰¹ Исто, IV, 368.

⁴⁰² С. Лехаџи, нав. дело, 154, 238.

⁴⁰³ А. Пејаговић, *Списак фермана, бујрунџија, хуџета, итд. у манастиру св. Троице код Пљеваља*, Споменик САН, XXXIX, 1903, 140.

много мањи.⁴⁰⁴ Поред једног аге,⁴⁰⁵ који је био старешина, помињу се још писар⁴⁰⁶ и суруџија,⁴⁰⁷ који су водили децу.

Локални функционери, у првом реду кадије, унапред су обавештавани о купљењу деце и о личности сакупљача,⁴⁰⁸ колико ради обављања извесних припрема, толико и ради спречавања могућих злоупотреба.

Приликом сакупљања деце, у „високим заповестима“ које су се упућивале са Порте, од кадија се тражило да предузму заштитне мере за чување деце као и да их снабдевају храном. При томе су још морали и да воде рачуна да суруџије, које су спроводиле ту децу, не врше злоупотребе над народом. Ови каравани требало је да иду право путем, од конака до конака; тамо где ноће, да се не задржавају по два-три дана нити да се враћају у места у којима су већ коначили. Били су дужни, такође, да спрече свако насилно узимање хране од раје.⁴⁰⁹

Поред кадија, овај посао се обављао и уз неминовно суделовање санџакбегова,⁴¹⁰ сеоских старешина⁴¹¹ и осталих виших и нижих носиља власти.

Што се тиче превоза, највероватније је да су деца превожена колима или на коњима, као они дечаџи које је у Мустафа-паши срео Х. Дерншвам. На једном коњу било је у корпама по двоје деце од по четири године. Била су обучена у црно са црвеним капама.⁴¹²

Пренос робља. — Не мали број путника и савремених писаца о Турској помиње у својим списима сусрете с робљем на турским друмовима, задржавајући се понекад и на његовој тужној судбини. Ми ћемо овде издвојити спис Бартоломеја Георгијевића, који је и сам био допао ропства и тако био у могућности да остави највреднија обавештења о животу робова, па и о њиховом транспорту. „Водили су ме“, бележи он, „са осталим заробљеницима кроз дивља и планинска места, некад боса а некад са потплатом који је покривао само доњи део ноге... Руке су ми биле завраћене на леђа, па да позади не бих имао баш никаквог слободног кретања, метнули би између лаката преко кичме штап и то је ономе који је био везан задавало више муке него узлови. У вечер“, наставља он, „не попуштаху ништа из окова, него везиваху и ноге; тако је бивало да се ноћ провела у самом плачу и запомагању... Тако сам најбедније провео седам дана. А кад не бих могао да сустижем господара који је јахао, вукли су ме конопцем везаним за седло и око мога врата“.⁴¹³

Робове су путем водили они који су их заробили, или, чешће, трговци, јер су они готово редовно пратили војску и одмах куповали

⁴⁰⁴ Јов. Томић, *Данак у крви*, Прилогак проучавању српског народа у XVI веку, Београд, 1898, 5.

⁴⁰⁵ Г. Елезовић, нав. дело, III/443.

⁴⁰⁶ Исто, II/1212.

⁴⁰⁷ Д. Шопова, нав. дело, 36, 37.

⁴⁰⁸ Г. Елезовић, нав. дело, III/842.

⁴⁰⁹ Д. Шопова, нав. дело, 36, 37.

⁴¹⁰ Г. Елезовић, нав. дело, III/193.

⁴¹¹ Јов. Томић, нав. дело, 6.

⁴¹² Н. Dernschwam, изд. Fr. Babinger, нав. дело, 247, 248.

⁴¹³ Б. Георгијевић, *Моје робовање и обичаји Турака*, Скопље, 1926, 1—2.

заробљенике. Сваки трговац води огроман број робова, бележи Б. Георгијевић, тако да десеторица њих имају по 500 робова повезаних у ланце, јер се једним ланцем могло увезати 50 до 60 људи. Робље у ланцима помиње и народна песма: „Кад ево ти стотину Турака, А ће воде робља три синцира“.⁴¹⁴ Робовима су били ударани окови и на руке, а увезивали су их тако да између свакога има по један корак растојања. Ноћу, да не би побегли, закивали су им и ноге, па су тако били изложени свакој непогоди. Положај жена био је нешто бољи, јер су оне нежније превозили на животињама, док су сасвим слабе носили у корпама.⁴¹⁵ Угарско робље које је ношено на коњима и у корпама помиње неколико пута и Х. Дерншвам.⁴¹⁶

Пренос новца. — За пренос ризнице (хазна) од једног места до другог, било на ком растојању да се налазе, углавном су се бринуле кадије. Њима су се са Порте упућивале заповести да чувају хазну при пролазу кроз њихове кадилуке. Када се хазна слала из Цариграда у Будим, на пример, овакву заповест добијале су све кадије које су се налазиле на путу. За овај посао кадије су, сасвим сигурно, користиле, у првом реду, дербенџије, јер су ови, поред чувања опасних места, били исто тако обавезни и да врше разне државне службе. На Цариградском путу, за становништво Јагодине изричито се наглашава да, поред осталог, има и обавезу да хазну која се шаље из Цариграда турским посадама по Угарској отпрати до дербенџијског села Луковице.⁴¹⁷ У XVII веку старају се о овом послу мартолози,⁴¹⁸ који, уопште, често замењују дербенџије. Уколико се хазна упућивала у Будим, тада је од санџакбегова тражено да се за њен пренос обезбеде потребне шајке.⁴¹⁹ Иначе, она је, изгледа, обично поверавана јајабашама.⁴²⁰ Слично курирској служби, и овде се, изгледа, јављају честе злоупотребе. У наредбама се, наима, наглашава да преносиоци хазне треба да узимају храну за акче⁴²¹ и да путем ником не чине зулуме.⁴²²

Године 1678. помињу се као организатори овог преноса хџаје, јаничарски сердари, градски и сеоски забити и др.⁴²³

Француз Кикле, који је из Сарајева за Београд путовао са султановим капиџибашом и његовим харачбашом, бележи да је сакупљени харач био смештен у 16 сандука који су били запечаћени печатима муселема, дефтердара и самог сакупљача, а пратили су их два буљук сејмена са њиховим буљукбашом и 20 коњаника.⁴²⁴ Путујући за Београд, Х. Дерншвам је на прелазу преко Мораве срео 16 турских коњаника који су купили царски харач. Са собом су, повезане ланцем, водили пет Цигана, јер нису могли да плате данак.⁴²⁵

⁴¹⁴ В. Ст. Караџић, *Српске народне пјесме*, VI, Београд, 1899, 114.

⁴¹⁵ Б. Георгијевић, нав. дело, 44—46.

⁴¹⁶ Н. Dernschwam, изд. Fr. Babinger, нав. дело, 249, 254, 255.

⁴¹⁷ Смедеревски дефтер No МХТ 632 (s. d.), 137.

⁴¹⁸ А. Матковски, *Турски извори на ајдутството и арамијството во Македонија (1650—1700)*, 1961, 14.

⁴¹⁹ Mühimme, V, 407, 799.

⁴²⁰ Исто, VII, 2688, 2689.

⁴²¹ Исто, 2690.

⁴²² Исто, 2689, 2688.

⁴²³ А. Матковски, нав. дело, 66.

⁴²⁴ С. Truhelka, *Opis Dubrovčika i Bosne iz god. 1658*, GZM, XVII, 1905, 433.

⁴²⁵ Н. Dernschwam, изд. Fr. Babinger, нав. дело, 7.

О проласку страних посланстава која су носила харач старали су се, обично, бегови и кадије крај пута.⁴²⁶ Доста се зна о проласку дубровачких поклисара који су, у времену о коме је овде реч, носили сваке године харач на Порту. „Тражићете од херцеговачког санџак-бега“, налаже се редовно у упутствима која је влада издавала својим поклисарима, „да вам ради обезбеђења харача да једног чауша који ће вас пратити до Цариграда“. Наводи се и награда која се давала чаушу; она је обично износила 17 дуката и 4 дуката за трошак.⁴²⁷ Поред чауша, поклисари су уз пут, где год је било потребно, изнајмљивали стражаре: мартоLOSE, сејмене, аркибузијере, пандуре или чланове градских посада.⁴²⁸

Јермени С. Лехаџи оставио је занимљиву белешку о ношењу харача из Влашке у Цариград. „Постојао је такав обичај“, бележи он, „по коме је у сваком граду харач требало да остане два-три дана, и свуда су били дужни да им дају храну и пиће (онима који су спроводили харач) и њиховим животињама“.⁴²⁹

Пренос робе (каравански и колски саобраћај). — Када је реч о улози трговачког промета на Цариградском друму, треба, пре свега, разликовати следеће периоде: до 1521. године, односно до 1541. и до почетка бечког рата, јер је померање турске државне границе према северу пресудно утицало на обим трговачке размене уопште, па, значи, и на пренос робе. На основу посредних података може се закључити да се и у периоду до освајања Београда, а то значи у временима ратним и несигурним, на подручју Србије уопште, а посебно на скелама доњег Дунава, обављао знатан трговачки промет. Следећи период, до 1541. године, доноси интензивнији развитак трговине, док је од времена после освајања Будима турска трговина коначно могла да се веже за средњоевропско тржиште. Непостојање царинских препрека на пространим подручју од Багдада до Будима, као и велике потребе средњоевропског и, даље, западноевропског тржишта за пољопривредним производима Турске и разноврсном робом источњачког порекла, створили су јединствене услове за развитак трговине. У том промету, било да се роба преносила са југа на север или са истока на запад и обрнуто, коришћен је увек, бар делимично, и Цариградски друм, јер су се у Београду и Нишу, главним саобраћајним раскрсницама на Балкану, стицали путеви који су царски друм повезивали са свим знатнијим средиштима на Балканском полуострву и, даље, с Јадранским и Егејским морем. На тај начин, Цариградски друм је истовремено био и пут који је повезивао Европу и Азију, односно Индију и Далеки исток са западном Европом.

Када је реч о улози Цариградског пута у трговачком промету, треба истаћи и не мали значај речних токова, у првом реду Дунава и Мораве, који су га на неки начин допуњавали. Посебно је значајан речни систем у Подунављу, јер он представља не само допуну овом

⁴²⁶ Г. Елезовић, нав. дело, II/323, II/506, II/728.

⁴²⁷ Т. Поповић, *Управна организација Херцеговачког санџака у XVI веку*, РОФ, XII—XIII, 1965, 115.

⁴²⁸ С. Димитријевић, нав. дело, 85—95.

⁴²⁹ С. Лехаџи, нав. дело, 35.

друму него и његов природни наставак према северу, упркос постојању и извесних копнених путева, као Београд — Будим, на пример.

Трговци су се радо сачекивали и удруживали или прикључивали званичним посланствима и уопште путницима који су ишли с јаким пратњом. С обзиром на то да је трговачки саобраћај имао углавном сезонски карактер, придруживање није било ретка појава.

За разлику од путева по унутрашњости Балканског полуострва, где су се за пренос робе користили искључиво коњи, на Цариградском друму најлакше и на кола. Ако судимо по вестима путописаца, изгледа да су се за пренос робе кола с коњском односно воловском запрегом чак више употребљавала. То потврђују, за извесан период, и званични турски документи. У многобројним наредбама упућиваним кадијама траже се за пренос тешких товара — олова и гвожђа — увек кола,⁴³⁰ а коњи у оним случајевима када је транспорт требало брже да стигне. То је, уосталом, и сасвим разумљиво, с обзиром на то да је Цариградски друм био заиста у знатно бољем стању него остали путеви на Балканском полуострву, па чак и они који су имали римску основу.

Каравани који су стизали са Босфора и из Мале Азије без сумње су били састављени од камила, као што о томе обавештава и Евлија Челебија,⁴³¹ док су они који су ишли у обрнутом правцу користили више коње. На путевима по јужној Србији, на пример, као и на делу Цариградског пута до Софије и даље, дубровачки трговци користили су искључиво коње.⁴³²

Уопште, изгледа да су се кола користила само за кратке релације и када је била у питању посебна врста робе, као со, олово, вино и пиринач, док су се коњи и камиле користили у свим осталим случајевима, нарочито за дуга путовања. Ипак, када је реч о Цариградском друму у одређеном времену, није могуће овај однос прецизније изразити.

Што се тиче броја кола, располажемо доста оскудним подацима. Х. Дерншвам бележи да је на путу сусрео многа кола, а на једном месту наводи да их је било сто;⁴³³ остали путописци помињу само кола на друму. Ипак, у погледу тежине товара, забележен је товар тежак 2.000 кантара (1 кантар = 56,452 kg) олова; за његов транспорт био је потребан, очигледно, велики број кола. По подацима које дају дубровачки документи, најмањи дубровачки каравани у XVII веку имали су око стотину коња; иначе, углавном на основу посредних података, може се закључити да су каравани могли бројати 200, 600, па и 900 коња.⁴³⁴ Били су то коњи велике носивости. По В. Караџићу и С. Тројановићу, коњски товар износио је око 128 kg,⁴³⁵ док С. Димитријевић помиње товар од 140 ока или 180 kg.⁴³⁶ У зависности од врсте робе, товар су могли да сачињавају: вреће, бале и сандуци.⁴³⁷

⁴³⁰ Mühimme, V, 1800; VII, 1037, 1028; XXI, 511, 772; XXIII, 671.

⁴³¹ Evlija Čelebi, изд. Н. Šabanović, нав. дело, 93.

⁴³² С. Димитријевић, нав. дело, 7.

⁴³³ Н. Dernschwam, изд. Fr. Babinger, нав. дело, 6, 7, 254.

⁴³⁴ С. Димитријевић, нав. дело, 77—79.

⁴³⁵ В. Караџић, *Српски рјечник*, Београд, 1898, 766; С. Тројановић, нав. дело, 30.

⁴³⁶ С. Димитријевић, нав. дело, 7.

⁴³⁷ Исто, 39—45.

Коњи су се изнајмљивали у одређеним, обично већим местима; на Цариградском друму таква места била су, у првом реду, Београд, Софија и Цариград, док се на Дубровачком друму помињу највише Нови Пазар и околина Дубровника. Кирија која се за њих плаћала кирицијама, поносницима, како су се називали у средњем веку, била је различита. Зависила је, пре свега, од тежине товара и врсте робе, а затим од понуде и тражње на тржишту, годишњег доба и других фактора. Тако је износ кирије за пренос вуне од Новог Пазара до Дубровника у року свега неколико година износио 278, 297, 330—364 и 400 аспри.⁴³⁸

Каравани који су стизали са Истока били су, без сумње, обично велики. Сачуван је опис каравана који је, маја 1610. године, ишао из Багдада у Халеп. Бројао је 120 трговаца са укупно 942,5 товара, што значи да је имао најмање 943 товарне животиње, у овом случају, без сумње, камиле. Носио је чивит, разне тканине и мирисе. У њему су били припадници разних народа и вера: Арапи, Персијанци, Турци, Европљани, хришћани и Јевреји.

За раније време даћемо неколико сумарних података.

Године 1549. донето је из Багдада: 80 товара орашчића, 120 товара каранфилића, 100 товара цимета, 120 товара цвета орашчића (маџис), 8 товара зенђефила (врста зачина), 30 товара чивита, 30 товара лака, 40 товара неког лека који се француски зове *sesse* и 30 товара других лекова.

Године 1551, због оскудице камила, донето је само 70 товара мирођије.

Следеће године наводи се 350 товара мирођије, а 1555. године 150 товара цимета, 120 товара каранфилића, 90 товара орашчића, 40 товара цвета орашчића и 35 товара зенђефила.⁴³⁹

О организацији и отпремању каравана старали су се, по дубровачким документима, крамари,⁴⁴⁰ док се у турским изворима јавља караванбаша, који, за разлику од крамара, предводи караван и на путу.⁴⁴¹ Према истом извору, караванбаше су, изгледа, били стални на одређеним релацијама и примали су плату.⁴⁴²

Француз Ж. Б. Таверније тврди да се караванбаша бира међу самим трговцима; ако је у каравану већина трговаца Јермена, онда је он Јерменин; ако су муслимани, у том случају бира се међу муслиманима. У већ поменутом каравану из 1610. године караванбаша је био трговац и имао је, то се јасно види, и свој дефтер, што је, нема сумње, била свуда уобичајена пракса. Осим караванбаше, помињу се још писар, носачи и разни помагачи.⁴⁴³

Што се тиче опреме самих путника, она је, према саопштењу Француза Франсоа де ла Буле ле Гу, садржавала следеће: једну крзном постављену капу за прелазак преко планина и крзном постављену капу за ноћ, бео турбан за пролазак кроз села и још један тур-

⁴³⁸ Исто, 152.

⁴³⁹ Н. Sahillioglu, *Bir tüccar kervani*, Belgelerle Türk Tarihi Dergisi, 9, Istanbul, 1968, 63—69.

⁴⁴⁰ С. Димитријевић, нав. дело, 24—38.

⁴⁴¹ В. Бошков, нав. дело, 150.

⁴⁴² Исто.

⁴⁴³ Н. Sahillioglu, нав. дело, 66.

бан с белим и плавим пругама, какве носе хрипћани, за град, један црвени пустени клобук за заштиту од кише, један ћилим за седење, један покривач, један јастук, једног коња с опремом и кратким узенгијама, један свилени конопац да се коњ поведе, хладно коване потковице по његовој мери, пустену ашу која спречава да се коњ рањава, а која уједно служи за спавање, један пустени коњски покривач, једну платнену врећу у којој се коњу даје јечам и сецкана слама, ужад од коњске длаке с пет прстенастих гвоздених копчи да се веже за оглав и све четири ноге, како никог не би могао повредити на спавању ни побећи, велике бисаге од коњске длаке за одело и намирнице, једну округлу кожу од руске кравине, две и по стопе у пречнику, са које се једе, један мали лонац за кување пиринча и меса, шољу за пиће, једну торбу од руске кравине да се, не силазећи с коња, захвати вода и у њој расхлади, још једну мешину за вино, једне мале бисаге за ношење хлеба, хладног меса, сира и воћа и стакленце ракије, један заструг пресвучен кожом у коме се носи масло или маст за спремање пилава, још један заструг од истог материјала за овчетину или друго месо, једну кожну кесу за кафу, један мали лонац за кување кафе, једну кутију с порцеланским шољама да се гости понуде кафом, једну секиру за сечење дрва, један калаисани бакрени леген за прање пиринча, меса и рубља и, најзад, један шатор.⁴⁴⁴

Ипак, када је реч о трговцима, сасвим је извесно да, из практичних разлога, све ове ствари нису могли носити са собом. Они су, у првом реду, били пешаци, и због ограничене носивости товарних животиња, коња и камила, њихове потребе биле су, без сумње, сведене на најмању меру.

Пут се прелазило без журбе и ишло се углавном само дању, а ноћу само у време летњих врућина. По С. Тројановићу, кириџијски пазарни коњ путује највише пет сати узастопце, па се онда на пландшту растовари за један сат да би се одморио и назобио. Коњ дневно путује највише десет часова.⁴⁴⁵ На челу каравана, на најбољем коњу који је имао звоно о врату, јахао је караванбаша; остали коњи били су уларом повезани један другоме за репове или самар и у свему су се равнали према коњу претходнику — калазу.⁴⁴⁶

Караван камила предводио је магарац, док су камиле биле повезане једна за другу јаким конопцима.⁴⁴⁷

На путу, каравани су најрадије коначили по каравансарајима и хановима. На отвореном простору коначило се само у случајевима када у близини уопште није било коначишта или ако је постојао страх од заразе.

Храну су путници, као што је већ поменуто, обично носили са собом, али су је могли набавити и по већим насељима, па и на самом путу.

Важан елеменат у организацији трговачког промета представљало је обезбеђење, јер је трговцима, далеко више него другим путницима,

⁴⁴⁴ Р. Самарџић, нав. дело, 315, 316.

⁴⁴⁵ С. Тројановић, нав. дело, 18.

⁴⁴⁶ Истина, овај опис каравана припада каснијем времену (М. Динић, *Дубровачка средњовековна караванска трговина*, ЈИЧ, III, 1—4, 1937, 135).

⁴⁴⁷ С. Тројановић, нав. дело, 18; Lady M. W. Montagu, нав. дело, 125.

претила опасност од хајдучких напада. Ако се ослоњемо на дубровачке вести, јер готово само њима располажемо, ово питање решавало се на више начина. Као прво, Дубровчани су, мада странци и неверници, добијали посебне фермане који су им дозвољавали да јашу коње, носе оружје, завијају главу турбаном и облаче се на турски начин. Осим тога, у неким ферманима наређивало се месним властима да се дубровачким трговцима, у случају потребе, стави на располагање оружана пратња, „да би без штете и губитка ишли здрави и читави до њиховог конака“. Треба истаћи и да је готово са сваким дубровачким караваном ишао један јаничар који се, сасвим вероватно, старао о пратњи. Што се тиче система обезбеђења путева, оно је остваривано уз сарадњу у првом реду дербенџија, затим мартолоса, сејмена или бекчија, нафера, односно чланова градских посада, аркибуџијера и пандура.⁴⁴⁸

Треба још истаћи да је, поред хајдучије, трговцима претила знатна опасност и од турских власти. Оне су, готово увек, биле у могућности да трговцима нанесу извесну штету. Због тога се трговци, кад год је то могуће, снабдевају потребним документима било са саме Порте или од локалних функционера. Занимљива је, на пример, заповест из 1568. године. У њој се, поред осталог, наређује да се од пољских трговаца који путују по земљи не узимају коњи за војску или улаке.⁴⁴⁹