

Овде треба поменути и речне комуникације, у првом реду Мораву и Дунав, које су на неки начин представљале допуну Цариградском друму, пошто се и њима обављао део промета. Јер, не треба заборавити да је Морава у то време била пловна све до Ниша. Хаџи Калфа је описује као велику реку која се у пролеће нигде не може прећи без брода.⁴⁶⁰ Код Равног, на пример, никада није забележено да су путници прешли Мораву газом. Недостају, међутим, подаци који би помогли да се одређеније утврде обим и врста промета који су се обављали копненим односно речним путем. У ствари, извесно је само да су се за транспорт тешког ратног оружја, као што су велики топови, на пример, и велике количине провијанта, користили готово искључиво речни токови. Тако су у походу на Београд 1441. и 1456. године Дунавом довучени велики топови,⁴⁶¹ а 1521. године, према једном савременом извору, у Нишу је „донета наредба да се доведу 200 великих бродова (кадирге и барке) из Црног мора у Дунав и да се на тим бродовима транспортују велики топови и многобројна ђулад чији је транспорт колима немогућ.“⁴⁶² Ове бродове су, без сумње, у време

⁴⁶⁰ С. Димитријевић, нав. дело, 83, 84.

⁴⁶¹ Mühimme, VII, 1769.

⁴⁶² Ст. Новаковић, нав. дело, Споменик, XVIII, 59.

⁴⁶³ Sadedin, *Tacüt tevarih*, Istanbul, 1806, 456; S. Tansel, *Osmanlı kaynaklarına göre Fatih Mehmed'in siyasi ve askeri faaliyetleri*, Ankara, 1953, 121; *Kitab-i Cihan-nüma, Neşri Tarihi*, III, Faik Reşit Unat, dr Mehmet A. Köymen, Ankara, 1957, 721.

⁴⁶⁴ F. Tauer, нав. дело, 32. Један турски извор помиње само 40—50 бродова (H. Yurdaydin, нав. дело, 21).

рата увек вукли људи, као што то показују многобројне наредбе упућене кадијама дуж Дунава и Мораве пред поход 1566. године.⁴⁵³ Коњска вуча, која се помиње на скелама на доњем Дунаву, коришћена је, вероватно највише, у мирнодопском саобраћају.⁴⁵⁴

Пред поход на Угарску 1543. године, послата је из Црног мора у Дунав 371 лађа на којима је било 40.000 мерица брашна и 124.800 мерица јечма.⁴⁵⁵ У једном документу из 1690. године, румелијски беглербег Махмуд тражи да се осигура довољно бродова на којима ће се пренети у Београд 5.000 кила јечма, брашна и друге хране купљене у области Рушчука и Силистрије за потребе војске у аустро-турском рату.⁴⁵⁶ Нешто касније, један део јечма који је принудно купљен у силистријском санцаку послат је копном до Београда, а други бродом.⁴⁵⁷ У време аустро-турског рата 1716—1718, Дунавом се упућују татарски одреди (15.000 војника).⁴⁵⁸

Далеко мање има обавештења о речном транспорту у мирно доба. Па ипак, извесне претпоставке могу се учинити. Случајан податак, на пример, да су 1573. године из Ниша стигла у Будим два товарна брода са житом,⁴⁵⁹ ако је недовољан да нешто каже о обиму промета, сасвим је поуздан, верујемо, када је реч о врсти робе која се носи реком. Јер, веома је вероватно да су се житарице најчешће транспортовале водом. Из кануна за град Кулич, на пример, види се да је ту роба стизала како Дунавом такс и Моравом.⁴⁶⁰ О обиму овог речног промета знатно више говори податак да је 1521—1523. део прихода од скеле Кулича који је припадао царском хасу износио годишње 2.500 акчи.⁴⁶¹ Енглески путник XVII века др Браун бележи да су „овом реком Моравом производи из Србије и целе Бугарске доношени на Дунав и тамо растурани“, али исто тако, наставља он, „узводно на истој реци превожени су со и друга роба из Угарске, Аустрије и суседних земаља“.⁴⁶² Бродове којима је довожена со са севера видео је 1553. године Х. Дерншвам у Смедереву; биле су то велике хростове лађе које су стајале у градском јарку.⁴⁶³ У турским изворима, трговачки бродови који плове Моравом и Дунавом називају се сефине, насад, геми. Били су то разни типови речних бродова, мањи и већи, с веслима и на једра. Што се тиче носивости речних бродова, постоје нека обавештења: насад носи 300, 400 и 600 кила житарица, сефине 1.200 и 1.300,⁴⁶⁴ док се келек (врста брода) могао натоварити са 52

⁴⁵³ Г. Елезовић, нав. дело, III/1832, III/1870, III/1876, III/1877, III/1882, III/1900, III/1926.

⁴⁵⁴ Фонд 6, арх. јед. 9, Белград, 12, 13, 13.

⁴⁵⁵ J. Hammer, нав. дело, 3, Pest, 1828, 248.

⁴⁵⁶ Б. А. Цветкова, нав. дело, 104.

⁴⁵⁷ Исто, 93.

⁴⁵⁸ Исто, 78, 79.

⁴⁵⁹ L. Fekete-Gy, Kaldy-Nagy, *Rechnungsbücher türkische Finanzstellen in Buda (Ofen), 1550—1580, Türkischer Text, Institutum Historicum Academiae Scientiarum Hungaricae, Budapest, 1962, 716.*

⁴⁶⁰ Смедеревски дефтер No 1007 (1516), 157.

⁴⁶¹ Смедеревски дефтер No 135 (1521—23), 5.

⁴⁶² E. Brown, нав. дело, 30; Влад. Поповић, нав. дело, Гласник, VII, 1—3, 287.

⁴⁶³ H. Dernschwam, изд. Fr. Babinger, нав. дело, 5.

⁴⁶⁴ L. Fekete-Gy, Kaldy-Nagy, нав. дело, 205, 207, 212, 203, 204.

а највише 64 таја житарица.⁴⁶⁵ Обично се узимало да речни брод може да носи 15 муда хране.⁴⁶⁶

Иначе, када је реч о речним комуникацијама, треба истаћи да су оне претежно служиле за превоз тешког ратног оруђа, као и уопште великих и тешких товара, било да је реч о ратном материјалу или о контингентима хране који су се у ратно или мирно доба упућивали низ Мораву или уз Дунав. У недостатку више извора, позивајући се само на чињеницу да је, у односу на копнени, транспорт водом био јевтинији, смемо претпоставити да се не само Дунавом већ и Моравом обављао знатан, ако не и веома велики део промета уопште. Разуме се, у одређеним годишњим добима.

Средиште речног као, уосталом, и копненог саобраћаја читавог овог подручја био је Београд.⁴⁶⁷ Његово пристаниште, које се налазило код ушћа Саве у Дунав, на једној ледини између зидина Доњег града, могло је да прими и до 60 шајки.⁴⁶⁸ Ту се разгранатом мрежом речних путева стицала роба не само са готово читавог Балкана и средње Европе, већ и из свих земаља на доњем Дунаву, па и Цариграда и Александрије. Нарочито су коришћени речни путеви у крајевима северно од Београда; јер, док се промет кроз Србију обављао највећим делом копненим путем, овде су, због природе земљишта, речне комуникације биле готово једине погодне за саобраћај. Велика јевтиноћа, коју истичу путописци, без сумње је резултат баш овог обилног прилива робе у Београд.

Треба још поменути да су се о безбедности саобраћаја на Дунаву старали речни азари, који су били под командом двојице дунавских капетана; један је имао подручје до Видина, а други од Видина до Будима.⁴⁶⁹

⁴⁶⁵ Један тај је пет стамболских кила или 145 ока житарица (С. Orhonlu — Т. İşıksal, *Osmanlı devrinde nehir nakliyatı hakkında araştırmaları Dicle ve Firat nehirlerinde nakliyat*, Tarih Dergisi, XIII, 17—18, İstanbul, 1963, 93).

⁴⁶⁶ Исто.

⁴⁶⁷ О овоме опширно: Б. Храбак, *Београд као пристаниште и бродоградилнице у XV, XVI и XVII веку*, Годишњак града Београда, V, 1958, 27—52.

⁴⁶⁸ Р. Самарџић, *Београд под Турцима, Београд кроз векове*, Београд, 1954, 41.

⁴⁶⁹ I. H. Uzunçarşılı, *Osmanlı Devletinin merkez ve bahriye teşkilati*, Ankara, 1948, 403.