

Мензилхане. — Чињеница да је веома рано, већ у време владавине Мехмеда II, била организована курирска односно поштанска служба⁶¹ наводи на закључак да су први саобраћајни објекти на овом друму биле мензилхане. Подизане су на одређеном растојању, углавном по селима, и њихов се број током времена стално повећавао као и број поштанских коња које су поједина села гајила. У својим дневницима путописци не помињу мензилхане, јер не користе њихове услуге, а не падају им ни у очи својим изгледом пошто су то биле обичне веће штале, сличне онима у Милошевој Србији.⁶² А. Шпренгер их овако описује: „...један сламни кров позади подупрт каменим зидом, а напред са два стуба, испод њега стоји пар изгладнелих коња или мазги. Покривени простор је са три стране отворен. Поред се налази једна или више колиба у којима живе људи који чувају коње.“⁶³ Идући од Београда ка Софији, мензилхане су, у времену о коме је овде реч,

⁶¹ H. Dernschwam, изд. Fr. Babinger, нав. дело, 261.

⁶² Fr. Babinger, *Conrad Jakob Hiltbrandt, Dreifache Schwedische Gesandtschaftsreise nach Siebenbürger, der Ukraine und Konstantinopel (1656—1658)*, Leiden, 1937, 164.

⁶³ Mühimme, V, 1597, 1693.

⁶⁴ Feridun Bey, нав. дело, I, 565.

⁶⁵ Г. Елезовић, нав. дело, III/1872.

⁶⁶ Evlija Celebi, нав. дело, изд. H. Šabanović, 95.

⁶⁷ Г. Елезовић, нав. дело, III/1446.

⁶⁸ У белешци уз село Моштаницу у Ресави, која храни поштанске коње, забележено је да имају заповест покојног султана Мехмеда [Смедеревски дефтер No 1007 (1516), 184, 185].

⁶⁹ J. Вујић, нав. дело, I, 129; O. Д. Пирх, нав. дело, 45.

⁷⁰ A. Sprenger, *Die Post- und Reiserouten des Orients*, I, Leipzig, 1864, Abhandlung für die Kunde des Morgenlandes, II, Leipzig, 1864, 2.

постојале у следећим местима:⁶⁴ Гроцкој,⁶⁵ Коларима,⁶⁶ Ландолу,⁶⁷ Кленовцу,⁶⁸ Радовању,⁶⁹ Тополи,⁷⁰ Баточини,⁷¹ Доброводици,⁷² Јагодини,⁷³ Брачину,⁷⁴ Предебелу,⁷⁵ Претрковцу (?),⁷⁶ Ђићини,⁷⁷ Бобовишту,⁷⁸ Трнави,⁷⁹ Вршишту,⁸⁰ Медошевцу,⁸¹ Нишу,⁸² Јелашници⁸³ Берировцу⁸⁴ и Вел. Цариброду,⁸⁵ а на осталим путевима у Лучици,⁸⁶ манастиру Ваведењу⁸⁷ и Мопштаници.⁸⁸

Треба истаћи да списак ових мензилхана није потпун, у првом реду зато што не располажемо свим званичним пописима; осим тога, нисмо у могућности ни да пратимо све промене до којих је, током времена, евентуално долазило.

У XV и XVI веку турска поштанска служба на Цариградском друму била је организована на овај начин: у одређеним местима, селима и касабама, изван број становника, хришћана и муслимана, имао је обавезу да се стара о два односно о три мензилска коња. Заузврат, уживали су извесне пореске олакшице. Ови коњи служили су у то време готово искључиво турској званичној пошти; сасвим ретко уступају се мензилски коњи страним посланствима, на пример. Мада већ средином XVI века имамо примере да становништво, поред тога што се стара о мензилским коњима, даје и новчану дажбину — мензилски имдад,⁸⁹ овај систем постаје владајући, бар што се тиче наше територије, касније, тек у XVII веку. Он је, уосталом, био у складу са променама насталим у Османском Царству, у првом реду са све знатнијом улогом закупа; у односу на ранији систем, представљао је изванредан напредак. У времену о коме је реч, поштанска служба била је организована тако што су се поштанске постаје—мензилхане давале

⁶⁴ Не дајемо их хронолошким редом, јер је немогуће тачно утврдити када је неко место добило обавезу да храни поштанске коње, односно када је у њему подигнута мензилхана. Нагласићемо само када се први пут помиње.

⁶⁵ Смедеревски дефтер No 617 (1572), 178.

⁶⁶ Исто, 118.

⁶⁷ Исто, 139.

⁶⁸ Исто, 98, 99.

⁶⁹ Смедеревски дефтер No 166 (Мурат III), 119, 118, 120.

⁷⁰ Исто, 119.

⁷¹ Исто, 118.

⁷² Исто, 120.

⁷³ Исто, 242, 243.

⁷⁴ Крушевачки дефтер No 567 (1575—76), 102, 103.

⁷⁵ Исто, 111.

⁷⁶ Исто, 116.

⁷⁷ Исто, 163.

⁷⁸ Исто, 158.

⁷⁹ Нишки дефтер No 27 (1498), 51, 52.

⁸⁰ Смедеревски дефтер No МХТ 632 (s. d.), 189.

⁸¹ Смедеревски дефтер No 166 (Мурат III), 296.

⁸² Нишки дефтер No 27 (1498), 6.

⁸³ Исто, 41, 42.

⁸⁴ Софијски дефтер No 409 (султан Сулејман), 399, 400.

⁸⁵ Исто, 98.

⁸⁶ Смедеревски дефтер No 1007 (1516), 77, 78.

⁸⁷ Смедеревски дефтер No 517 (1572), 117.

⁸⁸ Смедеревски дефтер No 1007 (1516), 184, 185.

⁸⁹ Б. А. Цветкова, *Извјердни данџи и државни повинности в българиите земи под турска власт*, 57.

за одређену своту новца приватним лицима—мензилцијама у закуп. Трошкови мензилхана, укључујући ту и плату мензилције, падали су највећим делом на терет околног становништва подложног изванредном опорезивању; у случајевима где је то било потребно, подмиривала их је и држава.⁹⁰ За годишњу плату која је била утврђена, мензилција се старао о свим пословима везаним за мензилхану. Тако је, према једној белешци у сицилу битољског кадије из 1653—54. године, за битољског мензилцију, посредовањем вилајетских ајана, постављен неки Али Челебија, уз годишњу плату од 35.000 гроша. Он се, при том, обавезао да мензилцијску службу обавља са шест коња и да се сам брине за исхрану коња и улака.⁹¹ Из два слична уговора, који припадају нешто каснијем времену, види се да су мензилхане издаване сваке године приватним лицима, тако што је право мензилције трајало годину дана рачунајући од Митровдана. Плата битољских мензилција износила је 42.295 акчи, а капацитет мензилхане био је пет коња. Наводи се, затим, да су мензилхане и мензилски коњи служили за државне потребе, као и све службене потребе вилајетских органа власти и сеоских старешина. Трошкови су подмиривани из средстава која су давала села; рајинска села давала су према броју кућа, а остала паушално.⁹² Као мензилције помињу се и хришћани.⁹³

Поред ових мензилхана које су служиле углавном турској званичној пошти, постојале су и станице за узимање коња којима су се служили сви остали путници, у првом реду трговци и дипломатски посланици. На Цариградском друму постојале су овакве станице, ако се ослонимо на белешке западних путописаца, само у Београду и Софији. Међутим, чињеница да они једино у овим градовима изнајмљују коње никако не значи да оваквих станица није било и у другим местима на друму. Ако се суди по турским званичним изворима, број коња који су се изнајмљивали морао је бити знатан. Упоредо са све интензивнијим прометом доћи ће касије, у XVII веку, и до повећања броја ових станица на друму. Са свог пута кроз Македонију др Браун је оставио занимљиву белешку о овим станицама. Султан је закупцу месне поште, бележи он, дао право да наплаћује за сваког коња кога изнајми, с тим да нешто и за себе задржи, и да нико не може изнајмљивати коње у том месту осим њега. Када нису узели његове коње, јер их тренутно није било, овај купац је тужио Брауново посланство и тражио одштету.⁹⁴

Коначишта. — На турским друмовима путници су налазили конак у каравансарајима, мусафирханама, хановима и завијама, док су имарети, које неки путописци замењују с каравансарајима, били само јавне кухиње у којима се бесплатно делила храна. Сви ови објекти углавном су се налазили по насељима, већим и мањим, било да су

⁹⁰ А. Суџеска, *Ajani*, 112; Цветкова, нав. дело, 56.

⁹¹ А. Суџеска, нав. дело, 86.

⁹² О. Ковачевић, *Витољске мензулане у XVII веку*, ПИТ Архив, 5, Београд, 1960, 103, 104.

⁹³ *Die Potokollbücher des Kadiamtes Sofia*, bearb. G. Galabov, hsg. H. W. Duda, München, 1960, 762, 827.

⁹⁴ E. Brown, *A Brief Account of Some Travels in Divers Parts of Europe...*, London, 1685 (II изд.), 53, 54; Влад. Поповић, *Путопис д-р Брауна*, Гласник Историског друштва у Новом Саду, VII, 1—3, 1934, 303.

подизани у већ постојећем насељу или да се оно током времена развило око њих. Најраспрострањенији тип коначишта уопште, па и на Цариградском друму, били су каравансараји и ханови. Занимљиво је истаћи да се исти објекат једном назива каравансарајем а други пут ханом. Понекад се оба назива употребљавају заједно као синоними, а догађа се и да путописци покушавају да утврде разлику између каравансараја и хана. Ни у званичним документима нема доследности у употреби ова два назива. Напори А. Бејтића и Х. Крешевљаковића да тачније одреде ове две врсте коначишта своде се, углавном, на то да су каравансараји само обична бесплатна коначишта која су подизали поједини добротвори, а ханови нешто налик на гостионице; држала су их, обично, приватна лица и у њима се плаћало за конак и храну. Поред тога, у сваком хану постојао је, обавезно, и извешан број дућана.⁹⁵ Ова подела је у основи тачна. Међутим, многобројна одступања, која истичу и поменути аутори, указују да се између ове две врсте коначишта не може повући оштра граница, јер, у ствари, ту је, изгледа, реч о једном типу коначишта који пролази кроз одређене етапе развоја. Наиме, каравансарај првобитно служи само као коначиште, најчешће бесплатно. Временом, међутим, у њему почиње да се продаје и храна, па и да се издаје под закуп. По Х. Дерншваму, такво коначиште се и даље назива каравансарајем.⁹⁶ Кикле сматра називе каравансарај и хан синонимима,⁹⁷ а Пјер Ласкалопје назива каравансарајем коначиште путника на друму без соба и без радњи, док хан има своје радње и своје собе.⁹⁸ И у званичним документима ови појмови се често мешају.⁹⁹ На Цариградском друму, током XVI века, за сва коначишта употребљава се искључиво назив каравансарај. У XVII веку, међутим, овај назив се постепено замењује називом хан, што не значи да је првобитни тип каравансараја морао да ишчезне. Извесно је, ипак, да је постајао све ређи и да је на крају сасвим потиснут, тако да није оставио трага ни у народном говору ни у топономастици.¹⁰⁰

Из низа описа каравансараја издвојићемо онај који припада вештом перу анонимног пратиоца барона де Корманена. „То су“, бележи он, „јавне зграде више дуге но широке, изграђене отприлике као хамбари у овој земљи или као велике шупе, изузев што су затворене зидовима. Средину зграде сачињава један велики простор за смештај кочија и кола са коњима и камилама, а остатак простора који претиче до зидова уздигнут је за три стопе и широк шест стопа. Ово уздигнуто место служи као кревет, сто и кујна, јер уз зидове су мала огњишта, на осам стопа удаљена једно од другог, тако да, не мичући се са свога места, свако може мотрити на свој пртљак и на своје коње који стоје према огњиштима. Највећа господа у Турској“, наставља

⁹⁵ А. Бејтић, *Spomenici osmanlijske arhitekture u Bosni i Hercegovini*, POF, III—IV, 1953, 269—273; Н. Крешевљакović, *Hanovi i karavansaraji u Bosni i Hercegovini*, Naučno društvo NR Bosne i Hercegovine, Djela, VIII, Odjeljenje istorisko-filoloških nauka, 7, Sarajevo, 1957, 29, 30.

⁹⁶ Н. Dernschwam, изд. Fr. Babinger, нав. дело, 36.

⁹⁷ Р. Самарџић, нав. дело, 195.

⁹⁸ Исто, 202.

⁹⁹ Н. Крешевљакović, нав. дело, 29.

¹⁰⁰ Исто, 30.

од даље, „приморана су да одседају на овај начин када их рђаво време спречи да се утаборе, што нас је много чудило, јер у њима је био тако тежак смрад, због коња и камила који су измешани са људима, да се то не може издржати... У овим каравансарајима нема ничега, тако да, ако не носи са собом оно што му је потребно за спавање, човек мора да спава на камену... 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... у каравансарајима не постоји никакво издвајање, тако да свако види шта ради његов друг, уколико га ноћни мрак не сакрије. Најзад, ја у њима не налазим никакве удобности, ако она није у томе што је, спавајући у безбедности, човек су-традан ослобођен препирке са крчмаром. Ми смо коначили, колико је било могуће мање, у овим прљавим и неудобним местима.“¹⁰¹

Каравансараји су обично били грађени од камена и покривени оловом, бакром или опеком. Готово редовно имали су само један улаз, врло висок и широк најмање толико да је несметано могао проћи коњ под товаром. У средини се налазило двориште, обично калдрмисано, са бунаром или чесмом негде у крају или, ређе, шадрваном. „Неки су грађени на два спрата“, бележи Х. Дерншвам, „тако да се по њима може ићи унаоколо. Горњи спрат је више од дрвета, са собама једном до друге, као калуђерске ћелије. Сви прозори окренути су према ходнику, те немају никакав поглед на улице.“¹⁰²

Овакви каравансараји налазили су се, углавном, по градовима. Уопште, постојање једне или више посебних соба у каравансарају сматрало се извесним луксузом и било је доста ретко.

На путу од Београда до Софије, изгледа да је најлепши био каравансарај који је 1553. године подигнут у Нишу. Био је грађен, бележи Х. Дерншвам, „све од камена довученог одасвуд са старих грађевина. Грађен је на четири стране, унутра је имао прилично двориште, на обема странама, с десна и лева, било је по шест засвођених ћелија. У свакој по једно огњиште и по један мали прозор. Једна ћелија дугачка је и широка по два хвата (3,80 m), а висока је колико човек може руком досегнути. Остали делови зграде нису били засведени, већ су рђаво таванисани неизрендисаним дрветом. Изнад речених ћелија било је исто толико других ћелија такође са огњиштима, све изграђено од дрвета и тако распоређено да се могло једним ходником обилазити. Улаз у зграду“, наставља он, „имао је једну велику капију испод које се могло седети као испод црквеног трема. Према капији отпочето је било да се нешто гради, у приземљу, као стаја за коње, а на њој, одозго, по њиховом обичају, дрвена палата у којој би могао ноћити неки господар. Иначе, приземље није имало никаквог подрума ни свода, а кров је био пљоснат, покривен опекама“.¹⁰³

Поред овог, у Нишу је, сигурно, постојало још неколико каравансараја; почетком XVI века било их је најмање три.¹⁰⁴ Х. Дерншвам каже да је у њему било много каравансараја.¹⁰⁵

¹⁰¹ Р. Самарцић, нав. дело, 169, 170.

¹⁰² H. Dernschwam, изд. Fr. Babinger, нав. дело, 23.

¹⁰³ Исто, 9.

¹⁰⁴ Смедеревски дефтер No 1007 (1516), 206.

¹⁰⁵ H. Dernschwam, изд. Fr. Babinger, нав. дело, 257.

У Смедереву је такође постојало, вероватно, неколико каравансараја; двадесетих година XVI века помиње се један.¹⁰⁶ Међутим, о њима путописци нису оставили ниједну белешку, тако да не знамо ништа ни о њиховом изгледу ни о приближном броју. Но, с обзиром на то да је реч о значајном прометном средишту, веома је вероватно да су каравансараји у Смедереву били већи и да их је било бар неколико.

Знатан је био и каравансарај у Гроцкој. По Х. Дерншваму, могао је да прими око две стотине коња. У стаји је било око две стотине четрдесет огњишта, а пред њом две собе са огњиштима и два одељења са сеном и јечмом. Пред зградом је био и један бунар.¹⁰⁷ По Шт. Герлаху, налазио се пред селом.¹⁰⁸ Евлија Челебија помиње овде два мала хана,¹⁰⁹ као и Француз Кикле, који још наводи да су лепо.¹¹⁰

Остала коначишта на селу путописци само помињу или дају и крају белешку. Тако сазнајемо да је у Коларима постојао хан,¹¹¹ Кикле каже да је прилично леп и да се зове Хан Хаџи-Назира Београђанина.¹¹² Каравансарај у Хасан-пашиној Паланци био је налик на велики амбар или сењак¹¹³ и без засебних соба.¹¹⁴ Р. Лубенау се учињо леп,¹¹⁵ а Венерну простран.¹¹⁶ Ј. Рим, међутим, помиње само два мала каравансараја.¹¹⁷ Баточина је, по барону Вратиславу, имала велики каравансарај.¹¹⁸ Евлија Челебија налази у Баточини само један нов хан,¹¹⁹ док Кикле бележи да је леп и да се зове Бали Хаџи-Ахмедов хан.¹²⁰ Када је реч о броју каравансараја у Јагодињу, путописци се не слажу; док Р. Лубенау и барон Вратислав помињу само један каравансарај, који је, по њима, био леп и простран, Шт. Герлах налази ту четири угледна,¹²¹ а М. Безолт неколико камених каравансараја.¹²² Знатно касније, Венерн¹²⁴ и Кикле¹²⁵ помињу, међутим, само два, а Евлија Челебија више ханова.¹²³ У Параћину налази М. Белозт леп, камени, оловом покривени каравансарај. „У њему су с обе стране собице и димњаци, где путници зими станују и варе. Уосталом“, наставља он, „прости турски каравансарај пространа је коњушница где се може сто и више коња сместити, и у ту сврху једино су и грађени.“¹²⁷ У овом

¹⁰⁶ Смедеревски дефтер No 978 (1528—30), 69.

¹⁰⁷ H. Dernschwam, изд. Fr. Babinger, нав. дело, 5.

¹⁰⁸ P. Matković, нав. дело, Rad JAZU, CXVI, 54.

¹⁰⁹ Evlija Čelebi, изд. H. Šabanović, нав. дело, 59.

¹¹⁰ P. Самарџић, нав. дело, 119.

¹¹¹ Evlija Čelebi, изд. H. Šabanović, нав. дело, 69.

¹¹² P. Самарџић, нав. дело, 121.

¹¹³ Sal. Schweiger, изд. J. G. Voeckh, нав. дело, 313.

¹¹⁴ P. Matković, нав. дело, Rad JAZU, CXXX, 139.

¹¹⁵ O. Зиројевић, нав. дело, Годишњак, XIII, 56.

¹¹⁶ P. Matković, нав. дело, Rad JAZU, CXXX, 142.

¹¹⁷ Исти, нав. дело, Rad JAZU, CXXIX, 31.

¹¹⁸ Исти, нав. дело, Rad JAZU, CXXX, 140.

¹¹⁹ Evlija Čelebi, изд. H. Šabanović, нав. дело, 68.

¹²⁰ P. Самарџић, нав. дело, 124.

¹²¹ O. Зиројевић, нав. дело, Годишњак, XIII, 56.

¹²² P. Matković, нав. дело, Rad JAZU, CXVI, 52.

¹²³ Исти, нав. дело, Rad JAZU, CXXIX, 60.

¹²⁴ Исти, нав. дело, Rad JAZU, CXXX, 143.

¹²⁵ P. Самарџић, нав. дело, 96.

¹²⁶ Evlija Čelebi, изд. H. Šabanović, нав. дело, 67.

¹²⁷ P. Matković, нав. дело, Rad JAZU, CXXIX, 61.

каравансарају први је преноћио Ј. Бецек.¹²⁸ По Евлији Челебији, био је велики и подигао га је Сулејманов велики везир Рустем-паша.¹²⁹ П. Манди помиње у Ражњу добар хан,¹³⁰ а Кикле истиче да је леп и јако велики,¹³¹ док Евлија Челебија налази овде више импозантних ханова,¹³² што је, без сумње, претерано. Следећи каравансарај био је у ишчезлом селу Смољановцу; саградио га је темишварски беглербег Хасан-паша.¹³³ По Киклеу, био је доста леп.¹³⁴ Исти паша саградио је каравансарај и у Алексинцу.¹³⁵ Велики хан постојао је и у Муса-пашиној Паланци.¹³⁶ У низу путника, Ј. Бецек је први коначио у пиротском каравансарају;¹³⁷ Евлија Челебија га назива ханом.¹³⁸ Последње коначиште на овом делу пута налазило се, колико смо могли да утврдимо, у селу Драгоману.¹³⁹

Мусафирхана се на овом делу пута помиње само у Јагодини.¹⁴⁰

Завије, које су такође пружале коначак путницима, налазиле су се само у Смедереву и Нишу,¹⁴¹ судећи по документима којима сада располажемо.

Продаја на друму. — Турски путеви, у времену о коме је овде реч, не познају крчме у оном облику у коме се оне јављају у другим земљама. Описујући каравансарај, Х. Дерншвам каже да пред њим станују ковач и лице које продаје сено и сламу,¹⁴² а П. Лескалопје бележи да каравансарајџија продаје дрва и намирнице, ако ту нема села или града где би се могле купити, тако да се ту увелико тргује.¹⁴³

Готово сви остали путници истичу да се у каравансарајима не може ништа купити.

Овакво одсуство крчми на путу и уопште сталних и одређених места где би се могла у свако доба купити храна може се објаснити у првом реду доста неразвијеним трговачким прометом, као и постојањем одређеног система у снабдевању путника храном. Наиме, исхрана свих званичних путника, а таквих је у ово време било највише, падала је искључиво на терет околног становништва. Тиме су потребе путника на путу биле сведене на најмању меру. Снажни развитак трговине, међутим, до кога је дошло у XVII веку, учинио је постојање крчми на путу неопходним. То је време када се коначишта све чешће називају хановима и када путници у њима, поред коначка, све чешће налазе и храну.

Но, иако није било крчми, путници су ипак налазили храну по градовима и већим местима или на самом путу. Ж. Б. Таверније бе-

¹²⁸ Исти, нав. дело, Rad JAZU, LXXXIV, 86.

¹²⁹ Evlija Celebi, изд. Н. Sabanović, нав. дело, 66.

¹³⁰ P. Mundy, нав. дело, 70.

¹³¹ P. Самарџић, нав. дело, 197.

¹³² Evlija Celebi, изд. Н. Sabanović, нав. дело, 65.

¹³³ Крушевачки дефтер No 567 (1575—76), 166.

¹³⁴ P. Самарџић, нав. дело, 197.

¹³⁵ Mühimme, VII, 122

¹³⁶ Evlija Celebi, изд. Н. Sabanović, нав. дело, 62.

¹³⁷ P. Matković, нав. дело, Rad JAZU, LXXXIV, 90.

¹³⁸ Evlija Celebi, нав. дело, изд. Н. Sabanović, 61.

¹³⁹ Крушевачки дефтер No 567 (1575—76), 166.

¹⁴⁰ Исто, 67.

¹⁴¹ Смедеревски дефтер No 1007 (1516), 388, 508.

¹⁴² H. Dernschwam, изд. Fr. Babinger, нав. дело, 23.

¹⁴³ P. Самарџић, нав. дело, 133, 134.

лежи да је у Београду хлеб, вино, месо и све остало изврсно и јевтино.¹⁴⁴ У Смедереву је Х. Дернашвам нашао доброг и јевтиног вина; један пун крчаг продавао се за три и по аспре. Јевтин је и добар и хлеб, четири хлеба за аспру, а и месо, воће и диње. У Једрену, Пловдиву и Нишу такође су добили свежег вина. У Нишу је било доброг и укудног хлеба, четири хлеба за аспру и двадесет јаја за аспру.¹⁴⁵ „У погледу хлеба и вина“, саветује анонимни пратилац барона де Корманена, „треба се снабдевати у градовима и варошицама, јер се по селима не налази доброг.“¹⁴⁶

Ипак, и на самом друму путницима су често нудили храну на продају. Пролазећи кроз једно село недалеко од Ниша, Х. Дернашвам бележи да је у сусрет изашло око двадесет жена нудећи погаче и воће на продају; у околини Цариброда један сиромашни сељак имао је покрај пута колибицу од лишћа у којој је продавао вино.¹⁴⁷ У Драгоману су, каже Шт. Герлах, хришћани донели на продају хлеба, погача, јагода, сира, млека.¹⁴⁸ Посланству П. Контарина понудиле су жене у Клисури погаче и незреле трешње,¹⁴⁹ а Ј. Бецеку, када је пролазио кроз Ново Село, хлеб.¹⁵⁰ На пролазу кроз Бугарску, бележи Бузбек, сељаци су нудили у пепелу печене погаче и другу храну по малој и доста умереној цени.¹⁵¹ Уопште, изгледа да су путници, упркос непостојању гостионица, налазили на самом друму довољно хране. Анонимни пратилац барона де Корманена закључује да се ту „лепо живи, јер живина стаје само 18 денијеа, а овце 15 суа“.¹⁵² Слично тврди и П. Рико; док су путовали кроз Бугарску, нису оскудевали ни у чему што је неопходно за живот.¹⁵³ Х. Дернашвам је сасвим опширан: „...кокош смо добијали“, бележи он, „за две и три аспре комад, а добре велике пилиће за једну аспру; сем говеђег, овнујског, јагњећег, другог меса није било. На путу се купује жива стока па коље. Исто тако, било је на путу и јаја — 22 и 32 комада за аспру; прилична врећа јечма за коње — 6 аспри“.¹⁵⁴

Што се тиче осталих услуга на друму, на пример ковачких, једино Х. Дернашвам бележи да испред каравансараја станује и један ковач.¹⁵⁵ По Ж. П. Форезјену, међутим, у Турској нема поткивачких радњи, јер они не употребљавају мехове и угаљ, већ купују потковице на туце, и то до пола урађене и непробушене, као и готове ексере. Када им затреба, они, као кројачи, дају потковици облик и буше је длетом.¹⁵⁶ Неки путници их не помињу можда и зато што је обично с посланством

¹⁴⁴ Исто, 186.

¹⁴⁵ Н. Dernschwam, изд. Fr. Babinger, нав. дело, 261, 257.

¹⁴⁶ Р. Самарџић, нав. дело, 172.

¹⁴⁷ Н. Dernschwam, изд. Fr. Babinger, нав. дело, 256, 13.

¹⁴⁸ Р. Matković, нав. дело, Rad JAZU, CXVI, 49.

¹⁴⁹ Исти, нав. дело, Rad JAZU, CXXIV, 85.

¹⁵⁰ Исти, нав. дело, Rad JAZU, LXXXIV, 89.

¹⁵¹ К. Жиречекъ, *Стари пътешествия по България от 15—18 столѣтие*, Периодическо списание, VI, Сръдец, 1883, 12.

¹⁵² Р. Самарџић, нав. дело, 171, 172.

¹⁵³ Љ. Никић, *Белешке Пола Рикоа из године 1665 са путовања од Једрена до Београда*, Годишњак Београда, IX—X, 1962—63, 133.

¹⁵⁴ Н. Dernschwam, изд. Fr. Babinger, нав. дело, 9.

¹⁵⁵ Исто, 23.

¹⁵⁶ Р. Самарџић, нав. дело, 706.

ишао и ковач.¹⁵⁷ Ипак, доста је вероватно да их, осим по већим местима, на самом путу није ни било, бар не у раније време. Тек од XVII века, упоредо с интензивнијим прометом, а то значи и већим потребама, јављаће се чешће, поред других занатлија, и ковачи. Знатно каснији Дриш бележи да близу ханова има често богомоља, купатила, дућана, радионица.¹⁵⁸

На Цариградском путу не помињу се ни колари. У време војног похода они су обавезно ишли с војском, на челу сваког кадилука стајао је по један њихов старешина — арабаџибаша.¹⁵⁹ Остали путници, уколико није са њима путовао и колар, могли су да поправе своја кола вероватно само у градовима. А. Пуле саветује да треба бирати новија кола, како би се избегла опасност да човек заостане сâм док се кола поправљају кад се слома.¹⁶⁰

Чесме. — Руководећи се, пре свега, религиозним потребама, Турци су често и радо подизали чесме. Зато их је било свуда: по градовима, селима и на усамљеним местима крај пута. Без воде није било ниједно коначиште.

Међу насељима на Цариградском друму, по броју чесама нарочито се истицала Јагодина. М. Безолт је ту видео чесму пред џамијом где су се Турци прали и још две чесме у варошици.¹⁶¹ По барону Вратиславу, ова чесма пред џамијом била је, уколико је реч о истом објекту, изграђена од белог мермера.¹⁶² Ц. Бурбури, пишући о Јагодини, нарочито истиче да је обиловала чесмама.¹⁶³ Путујући из Јагодине на југ, Х. Дерншвам је на десној страни пута видео велику камену чесму из које је текла вода.¹⁶⁴ П. Конгарино помиње код села Клисуре врло лепу чесму над путем.¹⁶⁵ Р. Лубенау је код једне такве чесме изван села Драгомана заноћио,¹⁶⁶ а Шт. Герлах помиње у самом селу добру чесму.¹⁶⁷ У Нишу, бележи Евлија Челебија, „од чесама истиче се Хајдар-џеџајина чесма“; на њој се налази следећи натпис: „Њен хронотих, рече свети тајновит глас, подигао је чесму која се зове Себсебил.“¹⁶⁸ Датум градње одговара 1590—91. години.