

САОБРАЋАЈНА СРЕДСТВА

Кола. — Изгледа да су кола била најраспрострањеније саобраћајно средство на овом друму. Коришћена су, колико је то било нужно, у

¹⁵⁷ У посланству барона Ајцинга била су два ковача (*Die Reise Andreas Wolf von Steinach...*, изд. J. v. Zehn, Steiermarkische Geschichtsblätter, II, IV, Graz, 1881, 198), а Б. Курипешића један (Б. Курипешић, *Путопис кроз Босну, Србију и Румелију 1530*, Сарајево, 1950, 8, 9).

¹⁵⁸ К. С. Протић, нав. дело, Отаџбина, XXII, 65.

¹⁵⁹ Б. А. Цветкова, нав. дело, 171, 172.

¹⁶⁰ Р. Самарџић, нав. дело, 212.

¹⁶¹ Р. Matković, нав. дело, Rad JAZU, CXXIX, 60.

¹⁶² Исти, нав. дело, Rad JAZU, CXXX, 140.

¹⁶³ Ст. Новаковић, нав. дело, ГНЧ, XVII, 84.

¹⁶⁴ H. Dergschwam, изд. Fr. Babinger, нав. дело, 7.

¹⁶⁵ Р. Matković, нав. дело, Rad JAZU, CXXIV, 85.

¹⁶⁶ О. Зиројевић, нав. дело, Годишњак, XIII, 61.

¹⁶⁷ Р. Matković, нав. дело, Rad JAZU, CXVI, 48.

¹⁶⁸ Evlija Čelebi, изд. H. Šabanović, нав. дело, 63.

време војних похода, за транспорт разноврсне робе и, готово редовно, када су путовала званична посланства.

Султани су обично један део пута проводили у колима.¹⁶⁹ Силах-дар Мехмед-ага бележи да су у војсци кола дозвољена само шејхули-исламу, некибулешрефу и казаскеру. У свом војном дневнику *Нусрет-наме* он наводи један занимљив догађај из похода 1695. године. Упркос наређењу да се не узму кола, бележи он, неки су их ипак узели, тако да је било доста успорено напредовање падишаха. Због тога је издат ферман да се власници кола убију. Међутим, после неког времена султан је одлучио да се кола спале, а тридесет коња узму за државу.¹⁷⁰ Није искључено да је ова забрана употребе кола донета тек касније, у првом реду због пута који је временом постајао све лошији. Пишћуи о служби топарабација, И. Узнучаршили наводи да они иду заједно с тобцијама у војни поход и да се кола и животиње које вуку топове налазе под њиховим надзором и у време борбе. Поред тога, наставља он, закон је да се на топовским колима шахи-топова налазе двојица топарабација. Осим тога, топарабације су понекад носили и султанове ствари.¹⁷¹

Комора, која је ишла за војском, користила је, изгледа, углавном кола, а колима је и становништво околних области доносило храну за војску. Тако су у походу 1521. хришћани софијског, смедеревског, крушевачког и видинског санџака донели десет хиљада товарних кола брашна и јечма.¹⁷²

После неуспеле опсаде Београда, 1456. године, султан Мехмед II бежао је са сто кола рањеника до Софије.¹⁷³

У мирно време кола су се користила за разне државне потребе, најчешће за транспорт државне хране и за потребе султановог двора.¹⁷⁴

Уопште, тешки товари, као руда, олово и гвожђе, и дрвени материјал преносили су се, углавном, колима, а ређе на товарним животињама. Из многобројних наредаба упућиваних, тим поводом, кадијама види се да се у свим случајевима наглашава да сва та изнајмљена кола треба платити. Ту је, најчешће, реч о олову и дрвеној грађи које су разни турски великодостојници куповали за своје задужбине.¹⁷⁵

Путујући Моравском долином, Х. Дерншвам је три пута наилазио на многа кола, од којих су нека већ била одвезла со за Никопол, а нека је тек превлачила.¹⁷⁶ На повратку, на путу између Софије и Цариграда, сусрео је сто кола натоварених оловом које су Бугари, кулучећи, морали вући из Смедерева у Софију, Цариград и друга места. Све то олово, каже он, било је царско, које је цар продавао. За његов пренос требало је, како је чуо, набавити око три хиљаде кола.¹⁷⁷ Испред Ниша

¹⁶⁹ Feridun Bey, нав. дело, I, 514.

¹⁷⁰ Silâhdar Findiklîli Mehmet Ağa, нав. дело, I, I, 41.

¹⁷¹ I. H. Uzunçarşılı, *Osmanlı Devleti Teşkilatından Kapıkulu Ocakları*, II, Ankara, 1944, 100.

¹⁷² H. Yurdaydin, *Kanuni n Cülusu ve ilk seferleri*, Ankara Üniversitesi İlahiyat Fakültesi Yayınları, XXXI, Ankara, 1961, 25.

¹⁷³ J. Hammer, нав. дело, II, Pest, 1828, 25.

¹⁷⁴ Б. А. Цветкова, нав. дело, 178.

¹⁷⁵ Mühimme, III, 1174; V, 1800; VII, 1037, 1928; XXI, 511, 772.

¹⁷⁶ H. Dernschwam, изд. Fr. Babinger, нав. дело, 6, 7.

¹⁷⁷ Исто, 255.

сусрео је опет сто кола са оловом које је превожено најпре у Софију, па у Цариград, а мало затим Бугаре који су у винским бурадима возили колима вино из Ниша у Софију. Тако су, бележи Х. Дерншвам, целе године имали посла са султановим десетком вина, остављајући да се њихово квари.¹⁷⁸

П. Контарينو је у долини Куновице видео кола која су возила пиринач у Угарску.¹⁷⁹

Изгледа да се сав пиринач са пиринчаних поља Србије носио колима до Београда и даље за Угарску.¹⁸⁰

И роба коју су сељаци носили на пазар да продају превожена је колима. У кануннамама се увек наводи висина тржне таксе за робу која се доноси колима. Х. Дерншвам је на путу од Софије до Цариграда срео једанаест кола са вином које су Бугари купили и преносили воловским колима из Ниша у Софију. Вино је било у дугачким великим бурадима, налик на ону у Тирољу.¹⁸¹

Најзад, колима су се служила и званична посланства; и то или искључиво колима, или је поред извесног броја кола било и кочија и оседланих коња. У овом последњем случају коњи су, углавном, служили за ношење пртљага и за послугу. Иначе, кола су могла да буду: затворена,¹⁸² сељачка,¹⁸³ товарна.¹⁸⁴ Године 1728, за немачког дипломатског представника тражено је да се скупе троје кола типа „серем“.¹⁸⁵ Ђ. Кјаромани је добио двоје сељачких кола покривених асурама. Једна од њих је изнутра обложио, тако да је могао не само да путује у њима него и да спава.¹⁸⁶ Члановима посланства Џ. Бурбурија кола су такође служила као постеља, а осим тога у њима су носили и своје ствари.¹⁸⁷ А. Пуле саветује да треба бирати новија кола, да се не слома.¹⁸⁸

Што се тиче броја кола, он је био различит. Зависио је у првом реду од величине самог посланства, као и од пртљага који носи. Тако је Д. Унгнад кренуо на пут са 20 кола,¹⁸⁹ Венерн са 125,¹⁹⁰ Ј. Хилтебрант са 5,¹⁹¹ а леди Мери Монтегју са 20.¹⁹² С. Швајгер је, уз неколико кочија, имао 10 кола,¹⁹³ А. Волф 9,¹⁹⁴ М. Безолт 5,¹⁹⁵ а Џ. Бурбури 200.¹⁹⁶

¹⁷⁸ Исто, 256.

¹⁷⁹ Р. Matković, нав. дело, Rad JAZU, СХХIV, 84.

¹⁸⁰ Дефтер прихода и расхода дефтердара Румелије No D 9 (1584), 32, 33, 40.

¹⁸¹ Н. Dernschwam, изд. Fr. Babinger, нав. дело, 254.

¹⁸² Р. Matković, нав. дело, Rad JAZU, СХII, 216.

¹⁸³ Исти, нав. дело, Rad JAZU, СХХIX, 60.

¹⁸⁴ Р. Самарџић, нав. дело, 186, 187.

¹⁸⁵ Б. А. Цветкова, нав. дело, 185.

¹⁸⁶ Јов. Томић, *Писма Јована Кјаромани с пута преко Балканског полуострва 1659. године*, Споменик САН, XLVII, 1909, 104.

¹⁸⁷ Ст. Новаковић, нав. дело, ГНЧ, XVII, 83.

¹⁸⁸ Р. Самарџић, нав. дело, 212.

¹⁸⁹ Р. Matković, нав. дело, Rad JAZU, СХII, 216.

¹⁹⁰ Исти, нав. дело, Rad JAZU, СХХХ, 142.

¹⁹¹ С. J. Hildebrandt, изд. Fr. Babinger, нав. дело, 164.

¹⁹² Lady M. W. Montagu, нав. дело, 102; Влад. Поповић, нав. дело, ГНЧ, XLV 75, 76.

¹⁹³ Sal. Schweiger, изд. J. G. Voeckh, нав. дело, 312.

¹⁹⁴ А. Wolf, изд. J. v. Zehn, нав. дело, 196—198.

¹⁹⁵ Р. Matković, нав. дело, Rad JAZU, СХХIX, 60.

¹⁹⁶ Ст. Новаковић, нав. дело, ГНЧ, XVII, 83.

Званични путници изнајмљивали су кола обично по великим градовима. Ж. Б. Таверније узео је у Београду товарна кола за Једрене.¹⁹⁷ Ј. Хилтебрант је, такође у Београду, за 5 нових кола до Будима платио 40 талира.¹⁹⁸ За свака изнајмљена кола у посланству барона Ајцинга (1583) султан је дневно плаћао по 2 талира.¹⁹⁹

Међутим, изгледа да је чест поступак био и узимање кола од народа, као што је, уосталом, на насеља крај пута падала и брига око исхране ових путника. „У Турској“, бележи Кикле, „обичај и наређења су такви: они који имају наредбу власти, могу скинути с коња и кола све оне које сретну, да се подмире и наставе пут.“²⁰⁰ Слично бележе и Дриш и леди Монтегју.²⁰¹ У једној заповести, 1721. године, кадијама на путу од Софије до Цариграда наређује се да се за пртљак немачког дипломатског представника скупи од становништва троје кола заједно с коњима.²⁰²

Ово принудно сакупљање кола нарочито је тешко падало становништву у време војних похода. Тако је, на пример, године 1738. само из Пловдива и околине тражено 600 товарних воловских кола, 100 коња и 100 товарних камила.²⁰³

За пренос десетка, као и свих производа који су припадали султани, такође су узимана кола од околног становништва. На путу од Софије до Цариграда, Х. Дерншвам је срео 100 кола натоварених оловом које су Бугари, кулучећи, морали вући из Смедерева у Софију, Цариград и друга места.²⁰⁴

У низу докумената из 1584. године, међутим, забележене су знатне суме новаца које су дате за пренос царског пиринча са пиринчаних поља Србије у Београд. Тако је од Ниша до Београда плаћено 33 кола по 35 акчи, од Параћина 50 кола по 80 акчи, а од села Грабовца у Ресави 66 кола по 80 акчи.²⁰⁵ Исте године плаћено је још за пренос од Ниша до Београда 6.400 акчи, од Параћина до Београда 4.000 акчи и од Параћина до Смедерева 825 акчи.²⁰⁶ Најзад, исте године за исту сврху дато је још 16.210 акчи.²⁰⁷

За вучу кола узимали су се коњи, ако су била путничка, и биволи или волови за пренос пољопривредних и рударских производа.

Питањем уређења коњске запреге бавио се караванбаша.²⁰⁸ Број коња у запрези био је различит. Приликом путовања барона Ајцинга сва кола вукла су по четири коња.²⁰⁹ Ђ. Кјароманију су дата кола са

¹⁹⁷ Р. Самарџић, нав. дело, 186.

¹⁹⁸ С. Ј. Hiltebrandt, изд. Fr. Babinger, нав. дело, 164.

¹⁹⁹ А. Wolf, изд. J. v. Zehn, нав. дело, 196—198.

²⁰⁰ Р. Самарџић, нав. дело, 192.

²⁰¹ К. С. Протић, нав. дело, Отаџбина, 21, 623; Lady M. W. Montagu, нав. дело, 102; Влад. Поповић, нав. дело, ГНЧ, XLV, 75, 76.

²⁰² Б. А. Цветкова, нав. дело, 185.

²⁰³ Исто, 171.

²⁰⁴ Н. Dernschwam, изд. Fr. Babinger, нав. дело, 254.

²⁰⁵ Дефтер прихода и расхода дефтердара Румелије No D 9 (1584), 32.

²⁰⁶ Исто, 33.

²⁰⁷ Исто, 40.

²⁰⁸ Р. Самарџић, нав. дело, 137.

²⁰⁹ А. Wolf, изд. J. v. Zehn, нав. дело, 198.

по три коња у запрези,²¹⁰ а у посланству Џ. Бурбурија нека кола су вукла три а нека четири коња.²¹¹

Број бивола односно волова у запрези износио је обично два. П. Контарино је сусрео у Куновици кола која су вукла по два бивола.²¹² Х. Дерншвам је два пута наилазио на кола која су вукла по два вола,²¹³ а једанпут на кола са два бивола и четири вола.²¹⁴

Цене кола биле су различите; у периоду од педесетих година XVI до средине XVII века — реч је о заоставштинама спахија — обична кола стајала су просечно 200 акчи, покривена кола 300, а воловска 125; наилази се и на кола чија је цена износила нешто преко 100 акчи.

Кочије. — Упоредо са колима, као саобраћајно средство које углавном користе дипломатска посланства, јавља се и кочија. Већ поменути пописи заоставштине турских спахија дају могућност да се нешто каже о овој врсти саобраћајног средства. Сама чињеница да цена једне кочије износи три, четири, па и више хиљада акчи,²¹⁵ док се цена кола, као што је већ истакнуто, креће око 200, указује да су се оне веома много разликовале од кола. Што се тиче врста, ту се помињу, најпре, кола кочија (400 акчи), затим мађарска кочија (500), обична кочија (3.000 и 4.000; стара 1.500) и, најзад „изванредна кочија са црним коњем и кулом“ (31.000).²¹⁶ Може се, такође, истаћи да се кочије у попису турских спахија налазе доста ретко. Све то, верујемо, указује да је ту реч, иако располажемо ограниченим материјалима, о оскудној, понекад веома луксузној врсти саобраћајног средства које, сигурно, није било често на турским друмовима. По Французу А. Пулеу, међутим, кочија нема ничег вредног осим овог имена. „Постављена је“, каже он, „на четири точка направљена од дрвета, без гвоздених окова, као и њен продужени труп, исти као труп двоколица без клинаца. Њен кров је у облику завесе од двоструке асуре од рогоза у полулуку. Оно што је врло zgodно јесте то што је њен предњи део као код наших кочија и што су три коња која вуку ову направу упрегнута упоредо, те кола личе на запрегу победилаца, коју су вукла четири коња тркача упрегнута један поред другог.“²¹⁷ У оваквој кочији Кикле је неколико пута коначио,²¹⁸ а Џ. Бурбури је једну веома богату кочију (каруце) носио на дар турском султану.²¹⁹

Број посланстава која користе кочије доста је мали, као и број кочија уопште. Посланство С. Швајгера имало је четири кочије.²²⁰ У посланству барона Ајцинга, поред једне кочије која је њему припадала, било је још неколико са тринаест племића који су путовали

²¹⁰ Јов. Кјаромани, изд. Јов. Томић, нав. дело, Споменик, XLVII, 104.

²¹¹ Ст. Новаковић, нав. дело, ГНЧ, XVII, 83.

²¹² Р. Matković, нав. дело, Rad JAZU, CXXIV, 84.

²¹³ Н. Dernschwam, изд. Fr. Babinger, нав. дело, 7, 254.

²¹⁴ Исто, 7.

²¹⁵ О. Barkan, *Edirne Askeri Kassami na At Tereke Defterleri (1545—1659)*, Belgeler, III, 5—6, Türk Tarih Kurumu, Ankara, 1968, 243, 294, 340, 228.

²¹⁶ Исто, 224, 339, 415, 310, 291, 432.

²¹⁷ Р. Самарџић, нав. дело, 212.

²¹⁸ Исто, 192—197.

²¹⁹ Ст. Новаковић, нав. дело, ГНЧ, XVII, 83.

²²⁰ Sal. Schweiger, изд. J. G. Voeckh, нав. дело, 312.

обично по двојица.²²¹ М. Безолт каже да су имали пет кочија,²²² а анонимни пратилац барона де Корманена четири.²²³

До кочија се, као и до кола, долазило на разне начине. А. Волф каже да су кочије довели са собом на два брода.²²⁴ Посланству барона де Корманена кочије је обезбедио будимски паша.²²⁵ А. Пуле је дао 36 талира за једну кочију у којој је могло лако седети шест лица.²²⁶ Кикле, међутим, бележи да су коње и кочије узимали уз пут „без церемоније, по нашој наредби“,²²⁷ а „кад је покрет, заустављале су се све кочије и узимале за службу великог везира“.²²⁸

Кочије којима је путовало посланство барона Ајцинга вукло је по четири или шест коња,²²⁹ А. Пуле помиње четворопрег,²³⁰ а Ц. Бурбури запрегу од шест коња.²³¹ Кочију су могла да вуку, такође, и један или два коња. Овакви коњи користили су се, изгледа, искључиво за кочије и њихова цена износила је око 2.000 акчи.²³²

Коњи. — Пролазећи кроз нашу земљу, Ј. Беџек је забележио да је народ врло сиромашан и да држи мало коња, а више волова.²³³ Знатно касније, Браун, међутим, тврди да у већини ових земаља имају врло добре и веома брзе коње, али их, наставља он, никад не држе у шталама. Њихови репови расту у дужину и понекад их лепо украшавају. Иначе, ови коњи су дневно прелазили добрих 20 миља и били су веома сигурни на ногама. Веома су слободни и зато су власници коња радо прихватили енглеске мамузе, које они ретко употребљавају, а Турци никако. Коњи су дуги и имају осетљиве жвале, и кад би јахали или сјахали, коњи би сами прешли преко опасних места. Њихово копито, завршава Браун свој опис, било је лакше и мање од копита енглеских коња. Додаје још да на путовањима често сјахују с коња, а затим их снажно повуку за гриву, јер мисле да их то много освежава.²³⁴ Занимљиву белешку о коњима оставио је и Ж. Димон. По њему, коњи су у шталама везани конопцима средње дужине и храну им стављају веома ниско. Увек су покривени са два или три дуга и топла покривача, па им је длака кратка и сјајна као огледало. За лежиште им простиру само здробљену коњску балегу. Иначе, имају обичај да им боје репове и гриве; понекад обоје и читавог коња, а каткад само половину. Уопште, труде се, колико год им је то могуће, да им коњи буду што гиздавији,²³⁵ јер је, као што је познато, добар коњ био њихов понос.

²²¹ А. Wolf, изд. J. v. Zehn, нав. дело, 198.

²²² Р. Matković, нав. дело, Rad JAZU, СХХІХ, 60.

²²³ Р. Самарџић, нав. дело, 169.

²²⁴ А. Wolf, изд. J. v. Zehn, нав. дело, 206.

²²⁵ Р. Самарџић, нав. дело, 169.

²²⁶ Исто, 207.

²²⁷ Исто, 192.

²²⁸ Исто, 207.

²²⁹ А. Wolf, изд. J. v. Zehn, нав. дело, 198.

²³⁰ Р. Самарџић, нав. дело, 212.

²³¹ Ст. Новаковић, нав. дело, ГНЧ, XVII, 83.

²³² О. Вагман, нав. дело, 432, 415, 232.

²³³ Р. Matković, нав. дело, Rad JAZU, LXXXIV, 86.

²³⁴ Е. Браун, нав. дело, 48; Влад. Поповић, нав. дело, Гласник Историјског друштва у Новом Саду, VII, 1—3, 298.

²³⁵ Р. Самарџић, нав. дело, 686, 687, нап. 249.

Цене коња, у времену о коме је овде реч, биле су углавном веома високе. Тако се цена товарног коња кретала, најчешће, од 1.000 до 2.000 акчи, али се помињу и суме од 3.000 односно 6.000 акчи. Јахаћи коњи били су, разумљиво, далеко скупљи; највиша цена на коју смо наишли износи 22.400, а најнижа 1.725 акчи.²³⁶ Будући да је грађа коју овде користимо фрагментарна, то ови подаци имају само оријентациони карактер.

На путевима Османског Царства, посебно на нашој територији, коње су у првом реду користили улаци. Помињу се, истина, и курири-пешаци, а могућно је да је за курирску службу коришћена и камила, но, без сумње, сасвим изузетно.

Коњи су, затим, много коришћени у време ратних похода, поред тога што су за пренос извесног дела коморе и наоружања коришћена и кола и камиле. Тако су топове често вукли сами коњи;²³⁷ у рату 1665. године, док су тешка оружја остала у Будиму и Београду, лака, којих је било 40—50, вукла су по четири коња, саопштава П. Рико.²³⁸ Исто тако, шаторе, којих је било много, носили су, поред мула и камила, и коњи. П. Рико сматра да су ове тегобне опреме узрок што у турском логору има толико коња, камила, мазги, коња за пртљак и толико хиљада људи који о њима воде бригу.²³⁹

Уопште, коњи су се користили за пренос терета. Међутим, када је реч о Цариградском друму, ту се транспорт најчешће обављао колима, док су се коњи, изгледа, мање употребљавали, вероватно само у оним случајевима када је транспорт требало брже да стигне или није било довољно кола. Међу путницима једино Х. Дерншвам помиње да је сусрео на свом путу товарне коње; једном су носили на себи 15 угарских дечака који су из Будима били упућени у Цариград,²⁴⁰ а други пут бакар из Београда.²⁴¹

С. Тројановић бележи да кирицијски пазарни коњ путује дневно највише пет сати непрекидно. После тога га на пландишту растоваре и пуге да се један сат одмара. Изузетно, терају га да носи терет и шест сати.²⁴²

На овом друму коњи су се мало користили за путнички саобраћај. Једино Ж. Б. Таверније и Џ. Бурбури, поред товарних кола, узимају и изванредан број оседланих коња.²⁴³ Остали користе за путовање и пренос пртљага искључиво кола и кочије са коњском запрегом.²⁴⁴

Зато се на осталим путевима, као на дубровачком или на путевима кроз Босну, користе, изгледа, искључиво коњи, јахаћи и товарни.²⁴⁵

²³⁶ О. Баркан, нав. дело, 254, 270, 274, 326, 363, 365, 372, 373, 392, 404, 426, 431, 427, 419, 405, 216.

²³⁷ I. H. Uzunçarşılı, нав. дело, II, 57.

²³⁸ Љ. Никић, нав. дело, 131.

²³⁹ Исто.

²⁴⁰ H. Dernschwam, изд. Fr. Babinger, нав. дело, 6.

²⁴¹ Исто, 258.

²⁴² С. Тројановић, *Наше кириције, Етнолошка и етнографска грађа*, СЕЗ, 13, Београд, 1909, 16.

²⁴³ Р. Самарцић, нав. дело, 186, 187.

²⁴⁴ Не узимамо у обзир случај Луја Жедоена „Турчина“ који путује на коњу, јер путује у сасвим изузетним приликама (Р. Самарцић, нав. дело, 183).

²⁴⁵ Исто, 112, 114, 135, 139; Б. Курпешкић, нав. дело, 14.

Занимљиви су подаци које је о свом путу по азијској Турској оставио јерменски путник и ходочасник с почетка XVII века Симеон Лехаџи. Када су јахали кроз Кесарију, каже он, бацали су на њих камење и штапове, јер тамо дозвољавају јахање само на магарцу. Те године, наставља он, у град је дошао неки зао кадија, који је, поред осталог, наредио и да хришћани не јашу коње.²⁴⁶ Ја сам, каже он на другом месту, у сваком граду трпео велику штету и плаћао казну за свога коња.²⁴⁷

До коња се долазило на више начина.

Улази су бесплатно добијали поштанске коње (мензил баргирлери) које су одређена места на путу, у замену за извесне пореске олакшице, хранила. Уз то, они су имали обичај да скину с коња сваког кога сретну. Јерменин С. Лехаџи се жали да су више пута од њега узимали улак, тако да се с муком и помоћу дарова избављао.²⁴⁸

Овим су се користила и дипломатска посланства²⁴⁹ и велики број оних који су службено путовали. Када је 1530. године Курипешихево посланство путовало кроз Босну, војвода Мурат тражио је за њих 3.000 коња од народа.²⁵⁰ На овај начин решавали су питање преноса и разни турски великодостојници,²⁵¹ феудалци уопште и сам султан. Не треба посебно истицати колике је размере добијало ово принудно узимање коња у време рата.²⁵²

У осталим случајевима коњи су се обично изнајмљивали за одређену своту новца. Тако је 1574. године П. Лескалопје путовао на коњима „које од Дубровника до Софије изнајмљују кириџије“;²⁵³ Ж. Гасо (1458) и Ж. Шено (1547) остали су у Дубровнику неколико дана дуже да би изнајмили коње.²⁵⁴ Ж. Б. Таверније и Џ. Бурбури изнајмљују оседлане коње у Београду.²⁵⁵ Х. Дерншвам наводи да су од Цариграда до Једрена платили за једног товарног коња по 60 аспри, а од Једрена до Софије по 68. При закупувању коња био је обичај да кириџија да на име капаре по 5 аспри за сваког коња као јемство.²⁵⁶

У босанским кануннамама из 1516, 1530. и 1542. године наређује се да се за пренос одређене количине хране у пограничне градове плати најамнина.²⁵⁷ Године 1568/69. плаћа се за пренос 62 кантара олова од рудника Сребрнице до Београда 620 акчи.²⁵⁸

Исхрана коња на путу решавала се на тај начин што се о њој, углавном, старало околно становништво. У време војних похода храна за коње носила се заједно с људском храном у конаке на путу. Сли-

²⁴⁶ С. Лехаџи, *Путевые заметки*, Москва, 1965, 238.

²⁴⁷ Исто, 154.

²⁴⁸ Исто.

²⁴⁹ Р. Самарџић, нав. дело, 192.

²⁵⁰ Б. Курипеших, нав. дело, 14.

²⁵¹ Д. Шопова, *Македонија во XVI и XVII века, Документите от цариградските архиви*, Скопје, 1955, 57.

²⁵² Б. А. Цветкова, нав. дело, 171.

²⁵³ Р. Самарџић, нав. дело, 135.

²⁵⁴ Исто, 114, 112.

²⁵⁵ Исто, 186, 187.

²⁵⁶ Н. Dernschwam, изд. Fr. Babinger, нав. дело, 247.

²⁵⁷ *Kapuni i kapunpate*, Monumenta Turcica, I, Sarajevo, 1957, 29, 142, 165.

²⁵⁸ Фонд 6, арх. јед. 9, Белград, 19.

чно је било и са разним званичним посланствима. Продају сточне хране у каравансарају путници помињу веома ретко.²⁵⁹ Вероватно су сви они путници који нису спадали у званичне, најчешће набављали храну по градовима, а можда су извесне количине и сами носили.

Камиле. — У коликој су се мери користиле камиле на Цариградском друму, тешко је одређеније рећи. Међутим, извесно је да њихов број није био баш мали. Ипак, коришћене су, изгледа, највише у рату, и то за вучу топова и коморе.²⁶⁰ Године 1521, доведене су за ту сврху из Анадолије.²⁶¹ М. Пигафета и Шт. Герлах видели су код Пловдива велике штале у којима се чувају султанове камиле,²⁶² а Унгнадов путописац бележи да је у Пловдиву за војском румелијског беглербега ишао караван од 500 камила. Исти путописац видео је у Једрену султанову шталу са неколико хиљада камила.²⁶³ Ако се суди по наредби из 1738. године, требало је да се из појединих области Бугарске сакупи 720 камила, товарних и обичних.²⁶⁴

Роба која је стизала из Цариграда ношена је, делимично, и на камилама. Описујући Београд, Евлија Челебија саопштава да „овамо годишње дође на камилама и колима по пег до шест хиљада камилских и колских товара робе из Мисира, Сирије, Сајде, Бејрута, Смирне (Измир) и арапске и перзијске робе уопће“.²⁶⁵

С. Швајгер је на путу сусрео београдског беглербега, који је ишао са триста коњаника и педесет камила које су носиле његов пртљаг.²⁶⁶

Међу многобројним наредбама упућиваним кадијама током друге половине XVI века, само једном се за пренос товара на нашој територији траже камиле. Тачније, у заповести из 1574. године наређује се да се гвоздене израђевине, које су донесене до Пловдива, хитно одатле отпреме до Цариграда на изнајмљеним коњима или царским камилама.²⁶⁷

Леди Мери Монтегју бележи да су камиле у поворци повезане једна за другу јаким конопцима, а на челу каравана је магарац на коме јаше камилар. Виђају се, наставља она, каравани од 300 камила; товари их за трећину више него најјачег коња, али не тако јако због грбе на леђима; у Турској камилу употребљавају само као товарну животињу.²⁶⁸ Изгледа да су се камиле касније, у XVII и XVIII веку, више користиле; у Београду су се сретале све до предаје градова 1867. године.²⁶⁹

²⁵⁹ Н. Dernschwam, изд. Fr. Babinger, нав. дело, 23, 245.

²⁶⁰ I. H. Uzunçarşılı, нав. дело, II, 57; Н. Yurdaydin, нав. дело, 25; *Одломци из историје Београда*, ГНЧ, VIII, 1886, 330.

²⁶¹ Н. Yurdaydin, нав. дело, 19.

²⁶² М. А. Pigaffeta, изд. P. Matković, нав. дело, Starine, XXII, 174.

²⁶³ P. Matković, нав. дело, Rad JAZU, CXII, 226, 227.

²⁶⁴ Б. А. Цветкова, нав. дело, 171.

²⁶⁵ Evlija Čelebi, изд. Н. Šabanović, нав. дело, 93.

²⁶⁶ Sal. Schweiger, изд. J. G. Boeckh, нав. дело, 312.

²⁶⁷ Mühimme, XXIII, 671.

²⁶⁸ Lady M. W. Montagu, нав. дело, 125.

²⁶⁹ Опширније о овоме К. Костић, *Домаће животиње као транспортна средства у српским земљама за турско време*, Гласник Српског географског друштва, 3—4, 1914, 68—73.

Најзад, о присуству камила на Цариградском друму сведоче Деве-хан у Пловдиву и Девебагрдан (раније име данашњег села Багрдана),²⁷⁰ који се некад звао и Деве Бајири, јер, по Киклеу и Пулеу, овај се локалитет налазио између Баточине и Јагодине.²⁷¹

Остале товарне и запрежне животиње. — За вучу топова и коморе користили су се, поред коња и камила, још и биволи²⁷² и муле,²⁷³ а као јахаћа животиња служио је и магарац. Тако је 1559. године Сајдлиц путовао из Цариграда у Београд на магарцу плаћајући дневну кирију од 100 аспри.²⁷⁴ Јерменин С. Лехаџи бележи да су, када су јахали кроз град Кесарију, бацали на њих камење и штапове, јер хришћанима дозвољавају јахање само на магарцу.²⁷⁶