

Драгана АМЕДОСКИ
Историјски институт
Београд

Владета ПЕТРОВИЋ
Историјски институт
Београд

ПРЕЛАЗИ НА ЗАПАДНОЈ МОРАВИ (15–16. век)

Апстракт: Рад има за циљ да представи саобраћај који се одвијао на Западној Морави, с освртом на путне мреже и караванску трговину. На основу више османских катастарских пописа Крушевачког и Смедеревског санџака и друге некоришћене османске грађе, утврђено је стање на терену у 16. веку, које показује да су већ постојећи средњовековни прелази на Западној Морави махом употребљавани и у османском периоду. Рад нуди нека нова решења о путном правцу дуж Западне Мораве, као и податке о томе када су и на који начин успостављани нови прелази.

Кључне речи: Западна Морава, Поморавље, Крушевачки санџак, Смедеревски санџак, 15. век, 16. век, скела, прелаз, брод.

Током средњег века, највећи део саобраћаја између јадранског приморја и унутрашњости Балкана чинио је каравански транспорт. Ипак, на путевима у унутрашњости одвијао се и колски саобраћај, нарочито у равничарским и мање брдовитим подручјима, као што су Поморавље, Полимље, Хвосно и Косово, на шта указују изрази *колник*, *возник* и *коловоз* на које наилазимо у позносредњовековним документима.¹ Извори о дубровачкој караванској трговини изузетно су значајни за многе српске средњовековне области. Нажалост дубровачки каравани ретко су директно ишли даље од Лима и Дрине. Као крајњи циљ каравана Рудник и Ариље наводе се само по једном, а Сјеница

* dragana.amedoski@iib.ac.rs

* vladeta.petrovic@iib.ac.rs

¹ Гавро Шкриванић, *Путеви у средњовековној Србији*, Београд 1974, 30–35.

два пута. Каравани су најчешће претоварани у Брскову, а од средине 14. века у Пријепољу и оближњим трговима у Полимљу.² Контрола и одржавање путне мреже одвијали су се у оквиру жупске организације српских феудалних области.³ На путну мрежу утицала је и црквена организација Српске аутокефалне архиепископије са седиштем у манастиру Жичи. Такође, оснивање манастира, који су били значајни привредни центри, утицало је на путну мрежу.⁴ Привредни развој подстакнут рударством од средине 13. века умногоме је путну мрежу усмерио ка значајним привредним градским центрима. Посредно већа привредна активност и развој трговине омогућили су стварање бројних трговишта на значајним путним правцима.⁵ У случају Западног Поморавља путна мрежа је сигурно гравитирала ка Руднику и Плани.⁶

Каравани су се кретали само дању. Ноћивали су у шаторима. По већим местима караван је свраћао у *стан*, а одговорност за робу сносио је *стањанин*. У позном средњем веку има података о *кућама (domus)* где су коначили каравани.⁷ У српској средњовековној држави постојала је јасна правна регулатива о чувању путева. Кефалија и судије царева били су дужни да постављају страже

² Михаило Динић, „Дубровачка средњовековна караванска трговина“, у: исти, *Из српске историје средњег века*, Београд 2003, 687–710, 689–691.

³ Жупа Морава обухватала је долину Западне Мораве до, оквирно, данашњег Краљева. За жупу Крушилницу сматра се да се налазила у порећу Рибнице и Жичке реке. Жупа Борач је старији назив за Гружу. Жупе Лепеница (обе), Белица, Лугомир и Расина лежале су у долинама истоимених река. Жупа Левач обухватала је исто подручје које обухвата и данашњи Левач. Видети: Милош Благојевић, „Преглед историјске географије средњовековне Србије“, *Зборник Историјског музеја Србије* 20 (1983) 45–126, 74. Гордана Томовић, „Жичко властелинство“, *Наша прошлост* 13 (2012) 9–52. Током 14. века жупску организацију замениле су нове јединице којима су на челу биле кефалије. За време деспота Стефана Лазаревића јављају се нове управне јединице: *власти*, којима су на челу стајале војводе. На територији која нас занима јављају се крушевачка, борачка, островичка, некудимска и лепеничка власт. Видети: Михаило Динић, „’Власти’ за време Деспотовине“, у: исти, *Из српске историје средњег века*, Београд 2003, 219–227, 220–221.

⁴ Често су се и већи манастири налазили на главним путним правцима. С временом, просторна организација саобраћајно повезаних верских средишта само се обогаћивала и учвршћивала. Видети: Ђурђе Бошковић, „Осврт на неке карактеристике регионалног просторног планирања споменика на територији средњовековне Рашке“, *Рашка баштина* 1 (1975) 7–14, 9.

⁵ Gavro Škrivanić, „Uticaj rudarstva na razvoj putne mreže u XIV i XV veku na teritoriji Srbije“, *Acta historico-oeconomica Iugoslaviae* 5 (1978) 39–56.

⁶ Владета Петровић, Дејан Булић, „Проблем убикације средњовековног Рудника“, *Историјски часопис* 58 (2009) 43–62. Владета Петровић, „Рударство“, у: *Шумадија у XV веку*, Београд 2018, 273–278. Мирко Ковачевић, „Средњовековно рударско насеље Плана“, *Гласник Друштва конзерватора Србије* 32 (2008) 80–85.

⁷ М. Динић, „Дубровачка средњовековна караванска трговина“, 687–710, 687–710, 701–702. У градовима је сваки путник одседао код гостионичара (стањанина). Предавао је пртљаг и коња. Стањанин је морао да надокнади било какву штету путнику. Видети: Константин Јиречек, „Стањанин“, у: *Зборник Константина Јиречека I*, Београд 1959, 417–420.

по свим путевима. У случају да је неко опљачкан или покраден, кефалија је морао сам да надокнади штету.⁸ Трговце и остале путнике преузимале би наизменично страже одговорне за поједине деонице пута. За сваку штету која би се десила на путу одговорни су били кефалија и стражари.⁹ Господари села која не приме путнике на преноћиште били су дужни да надокнаде штету која би услед тога настала.¹⁰ Путеве који су пролазили кроз пуста брда између жупа чувала су околна села. Сваку штету, разбојништво и крађу плаћала би та иста села којима је поверено чување пута.¹¹ Царине и бродарине падале су углавном на терет трговаца. Каравани обично нису били велики. Мали број каравана имао би више од педесет коња. Караванска трговина трајала је током целе године, а најинтензивнија је била у јесен.¹²

Преко река се пролазило каменим и дрвеним мостовима, *бродовима* и *газовима*. Мостови се помињу и у средњовековном дипломатичком материјалу, јер се наплаћивала посебна врста пореза – мостарина.¹³ У повељи краља Уроша I Цркви Светог Петра у Бијелом Пољу, краљ поклања цркви приходе од **мостарине** на Лиму.¹⁴ У заклетви Дубровчана бугарском цару Михајлу Асену Дубровчани траже да за учињене услуге њихови трговци не плаћају никакав кумерак нити дажбине ни у граду, ни на сабору, ни у селима, *ни на мосту*, ни на рекама, ни на путевима.¹⁵ Камени мостови сигурно су обнављани за време османске власти, тако да се многи средњовековни мостови с каснијом видљивом османском фазом проучавају у оквиру османске историје наших земаља. Тако хроничари крсташких ратова помињу камени мост у Нишу преко реке Нишаве.¹⁶ Мост је обновио Мехмед-паша будимски 1619. године и кнез Милан Обреновић 1877. године. Био је дуг 66 метара, а широк „*два коловоза*“. Страдао је у некој од великих поплава крајем 19. или почетком 20. века.¹⁷ Једино

⁸ *Законик цара Душана 1349. и 1354*, издао и превео Никола Радојчић, Београд 1960, 73–74, 131–132 (члан 157).

⁹ Исто, 74–75, 132 (члан 160).

¹⁰ Исто, 74, 132 (члан 159).

¹¹ Исто, 74, 132 (члан 158).

¹² М. Динић, „Дубровачка средњовековна караванска трговина“, 687–710, 708–709.

¹³ Надежда Катанић, Милан Гојковић, *Грађа за проучавање старих камених мостова и акведуката у Србији, Македонији и Црној Гори*, Београд 1961.

¹⁴ *Зборник средњовековних ћириличких повеља и писама Србије, Босне и Дубровника I*, Београд 2011, 228. *Село Латине код моста и мост, како га је поставио мој деда, брат Светога Симеона, Мирослав кнез хумски, у доходак цркви, тако и ми утврдисмо доходак, како је и пре било.*

¹⁵ *Зборник средњовековних ћириличких повеља и писама Србије, Босне и Дубровника I*, 201.

¹⁶ Бертрандон де ла Брокијер, *Путовање преко мора*, Београд 1950, 126–127. Бертрандон де ла Брокијер је Нишаву у Нишу прешао преко моста, а Јужну Мораву (коју он назива Нишавом) скелом. После Крушевца прешао је Западну Мораву, такође, на скели (исто, 128–129).

¹⁷ Н. Катанић, М. Гојковић, *Грађа за проучавање старих камених мостова и акведуката*, 8. О поправци моста 1618. године видети: Драгана Амедоски, Јована Шаљић, „Мост на Нишави у османско доба“, *Зборник Народног музеја у Нишу* 16–17 (2008) 145–154.

се из позног средњег века сачувао „Војновићев мост“ у Вучитрну. Налазио се на путу од Косовске Митровице за Приштину, на самом улазу у Вучитрн. Мост се данас налази на сувом, пошто је Ситница променила свој ток. Путописци из 16. века га помињу, али га не описују, попут Курипешиха и Канеја.¹⁸ Мост је свакако из средњег века, а касније је поправљан.¹⁹ Многи мостови су, очигледно, били дрвени.

На рекама где није било камених или дрвених мостова прелазило се преко *бродова* и *газова*. На Дунаву је било у средњем веку око тридесет бродова а на Сави осам. Код тих места укрштали су се копнени путеви. На већини ових прелаза развили су се значајни привредни центри. Ковин се као брод помиње у 14. веку, а право држања сајма доделио му је краљ Жигмунд 1405. године. На овим местима убирале су се разне дажбине, у првом реду скеларина. Често су краљеви ослобађали трговце плаћања скеларине да би оснажили њихово пословање. Царињење робе (тридесетина) се такође обављало на бродовима. На Сави она се плаћала у Митровици, Баричу, Рачи и Купинову, а на Дунаву у Земуну и Ковину. Имали су значајну војну улогу, посебно када се Угарска налазила у непријатељским односима са Србијом и доцније с Османлијама. Нека од ових места била су зборно место угарске војске. Краљ Жигмунд када је ратовао у Србији пребацивао је трупе, углавном, преко ковинске скеле. Од Батине и Раче до Храма поред сваког значајнијег брода налазио се неки одбрамбени објекат.²⁰ Сигурно је да су исти привредни, саобраћајни и војни значај имали и прелази у српским средњовековним земљама. У повељама српских владара приходи који су се добијали на овим местима уступани су појединим манастирима.²¹ Поједини манастири ослобађани су царине на свим

¹⁸ Бенедикт Курипеших, *Путопис кроз Босну, Србију, Бугарску и Румелију 1530*, Сарајево 1950, 32; у суботу 24. септембра, кренуо из трговишта Митровице, па ударивши преко Косова Поља и прешавши преко лијепо озиданог моста, стигосмо у велико трговиште Вучитрн.

Михаило Динић, „Три француска путописца XVI века о нашим земљама“, *Годишњица Николе Чупића* 49 (1940) 101. Вучитрн је велика варош са многим мошејама и великим каменим мостом на Ситници (1573. година).

Дрину код Фоче прешао је преко дрвеног моста (98); После Качаника прешли су реку Лепенац преко каменог моста (101); У Скопљу је Канеј запазио леп, стари водовод, који је био очуван, али није био у употреби *пошто су пронађени подземни канали много погоднији, сигурнији и скопчани са мањим издацима* (101).

Лескалопје (1574. г.) такође помиње дрвени мост преко Дрине у Фочи (113).

¹⁹ Н. Катанић, М. Гојковић, *Грађа за проучавање старих камених мостова и акведука*, 19, 22.

²⁰ Петар Рокаи, „Бродови’ на Дунаву и притокама на подручју Јужне Угарске у средњем веку“, у: *Пловидба на Дунаву и његовим притокама кроз векове*, Београд 1983, 139–176, 140–145.

²¹ Кнез Лазар је манастиру Раваници, између осталог, поклонио: **И панагѹрь Петровъ оу Сталкоу з врьдомъ. И вродъ на Равно на Моравѣ. И вродъ на Обрасцеу на Мораве. И вродъ на Глобжанеу на Моравѣ**; видети: Александар Младеновић,

бродовима. Тако у хрисовуљи краља Милутина манастиру Светог Стефана у Бањској (1314–1316) даје привилегију да се царина за манастир *не узима ни на ком броду*.²²

Дефинитивним падом Деспотовине 1459. године Османлије су преузеле и контролу над путним правцима у Западном Поморављу.²³ После бројних војних сукоба путна мрежа на овим просторима била је у знатној мери оштећена, а путеви готово неупотребљиви. С друге стране, мање коришћене деонице биле су недовољно развијене за потребе османске војске. Због тога се у овом делу Румелије промет робе и људи одвијао рекама, где год је то било могуће.²⁴

Становништво ангажовано на пословима везаним за контролу, транспорт и одржавање путних праваца вероватно је задржано из претходног периода.²⁵ Они

Повеље кнеза Лазара, Београд 2003, 54, 94, 113. Монах Доротеј је манастиру Дренчи дараовао и: и њ Загрьлатои Тръгъ на Мшраве и съ вродом; видети: А. Младеновић, *Повеље кнеза Лазара*, 181.

Манастиру Светог Пантелејмона војвода Михал приложио је половину прихода од брода на Великој Морави код Лапова: *Вонвода Михаль приложи Хлаповѡ Полѡинѡ . И на Моравѡ половинѡ брода*; видети: Александар Младеновић, *Повеље и писма деспота Стефана*, Београд 2007, 296.

²² *Зборник средњовековних ћириличких повеља и писам Србије, Босне и Дубровника* 1, 468.

²³ Александар Јаковљевић, „Османско запоседање Подриња и угарска опсада Зворника 1464. године“, у: *Пад Босанског краљевства 1463. године*, ур. Невен Исаиловић, Београд 2015, 227–255, 236–248.

²⁴ Anđelko Vlašić, „Plovidba baranjskim, slavonskim i srijemskim dijelom Dunava za vrijeme osmanske vlasti (1526–1690)“, у: *Dunav u hrvatskoj povijesti i kulturi*, ур. Josip Parat, Slavonski Brod 2021, 200.

²⁵ Више о путевима и систему транспорта у османско доба видети: Suraiya Faroqhi, „Camels, Wagons, and the Ottoman State in the Sixteenth and Seventeenth Centuries“, *International Journal of Middle East Studies*, Vol. 14, No. 1, 532–539; Rıza Bozkurt, *Osmanlı İmparatorluğunda Kollar; Ulaklar ve İaşe Menzilleri*, Ankara 1966; Yusuf Halaçoğlu, „Klasik Dönemde Haberleşme ve Yol Sistemi“, in: *Çağını Yakalayan Osmanlı*, İstanbul 1995, 43–90; idem, *Osmanlılarda Ulaşım ve Haberleşme (Menziller)*, Ankara 2002; Hanefi Bostan, „Osmanlı Devletinde Yol ve Haberleşme Sistemi“, *Türk Dünyası Araştırmaları* 82 (1993) 63–67; İsmet Miroğlu, „Osmanlı Yol Sistemine Dair“, *İstanbul Üniversitesi Edebiyat Fakültesi Tarih Enstitüsü Dergisi* XV (1997) 241–252; Cengiz Orhonlu, *Osmanlı imparatorluğu'nda Şehircilik ve Ulaşım Üzerine Araştırmalar*, (Derleyen Salih Özbaran), İzmir 1984; Hüdayi Şentürk, „Tanzimat Devrine Kadar Osmanlı Devleti'nin Ulaşım Teşkilatı ve Yol Sistemine Genel Bir Bakış“, *Türkler* X (2002) 904–912; Colin Heywood, „The Ottoman menzilhane and ulak system in Rumeli in the eighteenth century“, in: *Türkiye'nin Sosyal ve Ekonomik Tarihi (1071–1920)*, eds. Osman Okyar, Halil Inalcik, Ankara 1980, 179–186; idem, „Osmanlı Döneminde Via Egnatia: 17. Yüzyıl sonu ve 18. Yüzyıl Başında Sol Kol'daki Menzilhaneler“, in: *Sol Kol, Osmanlı Egemenliğinde Via Egnatia (1380–1699)*, ed. Elizabeth A. Zachariadou, İstanbul 1999, 138–160; Murphey Rhoads, „17. Yüzyılda Via Egnatia Boyunca Görülen Ticaret Örüntüleri“, in: *Sol Kol, Osmanlı Egemenliğinde Via Egnatia (1380–1699)*, ed. Elizabeth A. Zachariadou, İstanbul 1999, 191–214; Gülçin Küçükkaya, „Mimar Sinan Dönemi İstanbul-Belgrad Arası Menzil Yapıları Hakkında Bir Deneme“, *Vakıflar Dergisi* 21 (1990) 183–254; Татјана Катић, „Сувоземни пут од Београда

су добили статус дербенџија који су бринули о безбедности путева и прелаза (*derbenci*), путара (*kaldırımci*), бродара (*gemici*) који су обезбеђивали све врсте прелаза на рекама које се изливају и на којима није било могуће подићи мост и на крају мостара (*köprücü*).²⁶ Њихов број је зависио од прометности пута. Међу њима је било и муслимана и хришћана, бирани су по способностима. Ова служба је могла бити наследна. Сваки од ових статуса обезбеђивао је ослобађање од дажбина. Неки од њих нису били регистровани у дефтерима, али су поседовали хуџет²⁷ од кадије, на основу кога су обављали ову дужност. Касније би се обавила инспекција и уколико је заиста постојала потреба, у следећи попис су уписивани с новим статусом.²⁸

Речни саобраћај је у великој мери зависио од природних услова.²⁹ Период „Малог леденог доба“ које је трајало од почетка 14. до средине 19. века, карактерисале су оштре зиме и обилне падавине, које су посебно отежавале саобраћај и прелажење река. Бродови су могли да плове од маја до новембра.

до Видина према дневнику похода Мустафа-паше Ђурпилића 1690. године“, *Историјски часопис XLVII* (2000) 103–115; idem, *The Balkan Route: Historical Transformations from Via Militaris to Autoput*, eds. Florian Riedler and Nenad Stefanov, Berlin/Boston 2021; M. Erdem Kabadayı, Piet Gerrits, Grigor Boykov, „Geospatial mapping of a 16th century transport corridor for Southeast Europe“, *Digital Scholarship in the Humanities*, Vol. 37, No. 3 (2022) 788–812 и др.

²⁶ Олга Зиројевић, *Турско војно уређење у Србији 1459–1683*, Београд 1974, 176–183; Cengiz Orhonlu, „Osmanlı İmparatorluğunda Şehircilik ve Ulaşım üzerine araştırmalar“, *Eğre Üniversitesi Edebiyat Fakültesi Yayınları*, No. 31 (1984) 70, 75.

²⁷ Судско решење, одлука.

²⁸ С. Orhonlu, *Osmanlı İmparatorluğunda Şehircilik ve Ulaşım*, 72.

²⁹ Речни транспорт, мостови, скеле и други речни прелази у османско доба, а посебно они на Балкану, такође су мало изучавани. Rossitsa Gradeva, „Shipping along the Lower Course of the Danube (End of the 17th Century)“, in: *The Kapudân Pasha. His Office and His Domain. Halcyon Days in Crete IV. Symposium Held in Rethymno, 7–9 January 2000*, Ed. Elizabeth A. Zachariadou, Rethymno 2002, 301–323; Yusuf Gülderen, „Kanuni Sultan Süleyman Döneminde (1520–1566) Tuna ve Tuna’ya Akan Diğer Nehirlerdeki Türk Filosu ve Gemilikleri (Tersaneleri)“, in: *X. Türk Tarih Kongresi*, Ankara. 22–26 Eylül 1986. Kongreye Sunulan Bildiriler 4. Cilt, Ankara 1993, 1773, 1794; Cengiz Orhonlu-Turgut Işık, „Osmanlı Devrinde Nehir Nakliyatı Hakkında Araştırmalar. Dicle ve Fırat Nehirlerinde Nakliyat“, *İstanbul Üniversitesi Edebiyat Fakültesi Tarih Dergisi XIII/17–18* (1963) 77–102; Cengiz Orhonlu, „Gemicilik“, *Türkiyat Mecmuası XV* (1968) 157–169; idem, „Osmanlı Türkleri Devrinde İstanbul’da Kayıkçılık ve Kayık İşletmeciliği“, *İstanbul Üniversitesi Edebiyat Fakültesi Tarih Dergisi*, sy. 21 (1966) 109–134; Bogumil Hrabak, „Osmanlıjska mornarica u porečju srednjeg Dunava 1428–1566“, *Godišnjak grada Beograda* 26 (1979) 15–44; Јусуф Ђулдеран, „Турска бродоградилшта на Дунаву и његовим притокама у другој половини XVI века“, у: *Пловидба на Дунаву и његовим притокама кроз векове*, ур. Ваца Чубриловић, Београд 1983, 179–191; Gábor Ágoston, „Çevre ve Sınır Tarihi Çalışmalarının Buluştuğu Yer: Macaristan’daki Osmanlı-Habsburg Sınırı Boyunca Nehirler, Bataklıklar ve Kaleler“, *Osmanlı’da Strateji ve Askeri Güç* (Çev. M. Fatih Çalışır), İstanbul 2012, 97–130.

Током зимских месеци реке би се замрзнуле, делимично или потпуно, и тада би превоз стао. У пролеће и рано лето, када воде нарасту, долазило је до изливања река, а крајем лета, дешавало се да се бродови насукају на речним спрудовима због ниског водостаја. Ипак, највећа мана речног саобраћаја била је спорост, на коју су поред наведених природних услова утицале и физичке препреке, као што су сужења, стене у кориту река, незаобилазне плаже и слично. Упркос томе, путници су радије путовали рекама зато што је ту била мања опасност од хајдучких напада.³⁰

Западна Морава је за Османлије била стратешки значајна и, као и друге реке, у ратна времена коришћена је за превоз војника, артиљерије, наоружања, муниције и логистичког материјала. У мирно доба коришћена је за транспорт људи, комерцијалне робе и хране (стоке и житарица) за војне посаде у градовима и тврђавама. Због тога су османске власти на различите начине бринуле о прелазима на Западној и Великој Морави и одржавале их.³¹ С једне на другу страну реке углавном се прелазило преко дрвених мостова, најчешће понтонских у чијој изградњи су Турци били нарочито вешти.³² Понтонски мостови били су заступљени и у другим деловима Румелије, нарочито у периоду после османског освајања. Одговарали су и цивилним и војним потребама, а и релативно брзо су могли бити направљени, за свега неколико дана. У њихову изградњу били су укључени и војска и раја. Технологија прављења ових мостова се током векова османске владавине није много променила.³³

Изградња понтонских мостова била је нарочито интензивна у време похода. Уобичајена османска пракса била је да када се започне с планирањем похода почну и благовремене припреме за изградњу мостова, како реке, мочваре и блата не би ометали и успоравали кретање војске. У току похода се могло и одустати од првобитних планова, уколико услови на терену нису дозвољавали да се успостави прелаз.³⁴ У том случају требало је утврдити да ли се од места где је могуће подићи мост може стићи до постојећих конака или не. За процену ове ситуације на Западној Морави био је задужен сам крушевачки санџакбег.³⁵

³⁰ Olga Zirojević, „Mreža turskih puteva (kopnenih i vodenih) na području današnje Vojvodine i Slavonije“, u: *Turci u Podunavlju I*, Pančevo 2008, 65.

³¹ Душанка Бојанић, „Ниш у раздобљу турске власти“, у: *Историја Ниша I*, ур. Даница Милић, Ниш 1983, 116.

³² O. Zirojević, „Mreža turskih puteva (kopnenih i vodenih) na području današnje Vojvodine i Slavonije“, 64.

³³ Gösün Tanyeli, Uğur Tanyeli, „Osmanlı Yüzer Köprüleri“, *Orta Doğu Teknik Üniversitesi Mimarlık Fakültesi Dergisi* 10, 1–2 (1990) 13–15.

³⁴ Olga Zirojević, „Il famoso ponte d’Essek“, u: *Turci u Podunavlju I*, Pančevo 2008, 51.

³⁵ *5 Numaralı Mühimme Defteri (973 / 1565–1566), Özet ve Transkripsiyon*. Т. С. Başbakanlık Devlet Arşivleri Genel Müdürlüğü (Haz.), Osmanlı Arşivi Dairesi Başkanlığı Yayınları, Ankara 1994, 266 (h. 1694).

Дрвна грађа за прелазе на Западној Морави обезбеђивала се из кадилука Крушевачког санџака и Смедеревског санџака,³⁶ што није био проблем, с обзиром на пределе богате шумом на територији ова два санџака.³⁷

Када је требало обезбедити хитан прелаз за војску и транспорт хране, спремна грађа и бродови могли су бити поручени из оближњих места.³⁸ Дешавало се да понтонски мостови који више нису били потребни буду растављени, па њихови бродови буду искоришћени за други мост. Једном приликом су сидра за потребе изградње мостова на Западној и Великој Морави послата из Видина.³⁹ Чест случај је био да централне власти наложе да се мост по преласку војске поруши.⁴⁰ За изградњу мостова на Великој и Западној Морави камење је транспортовано воловским колима из околних кадилука и санџака, Пирота, Софије, Смедерева, Пловдива, Татарпазара, а за то су били задужени румелијски валија и београдски мухафиз.⁴¹

С обзиром на то да мостови углавном нису били од чврстог материјала, већ од дрвета, били су подложни честим оштећењима. Током 16. века брига око одржавања ових мостова на Западној Морави поверавана је обично неком заиму. У случајевима када је мост био оштећен, најчешће због бујица и поплава, или када потону његови бродови, па мост буде ван функције, именовани заим би пријављивао проблем, а од надлежних органа би добијао инструкције за решавање проблема.⁴² У каснијем периоду, током 17. и 18. века, ове послове је обављао управник моста (*köprü emîni*). Он је припремао извештај о томе које су врсте радника потребне за рад на изградњи или поправци моста.⁴³ Кадија је био задужен за то да контролише како радови теку и да ли је посао обављен. Уколико није, требало је да утврди разлоге за то и о томе извести Порту.⁴⁴ Радници су обично бирани међу локалним становништвом, а ако их није било довољно, довођени су из околних крајева. За прибављање и транспорт грађе били су задужени дрвосече и колари из околних села, док су ковачи, тесари и друге занатлије превасходно били из оближњих градских насеља, највише

³⁶ Topkapı Sarayı Müzesi Arşivi, *Evrak* no. 245/19.

³⁷ У ратна времена дешавало се да услед оскудице у бродовима и дрвној грађи дође до обустављања изградње моста, па је зато било неопходно на време обезбедити потребан материјал (О. Зиројевић, „Il famoso ponte d’Essek“, 52).

³⁸ Başbakanlık Osmanlı Arşivi, İstanbul (даље BOA), *Mühimme Defteri* (даље MD) 21, h. 69.

³⁹ BOA, *Cevdet Nafiye* no. 40/1977.

⁴⁰ О. Зиројевић, „Il famoso ponte d’Essek“, 51.

⁴¹ BOA, *Cevdet Nafiye* no. 1/44.

⁴² 7 Numaralı Mühimme Defteri (975–976 / 1567–1569), I, *Özet ve Transkripsiyon*. Т. С. Başbakanlık Devlet Arşivleri Genel Müdürlüğü (Haz.), Osmanlı Arşivi Dairesi Başkanlığı Yayınları, Ankara 1999, 163 (h. 306).

⁴³ BOA, *Cevdet Nafiye* no. 45/2234, 12/489; 12/562; BOA, Ali Emiri, I. Abdülhamid no. 3467/24229.

⁴⁴ Д. Бојанић, „Ниш у раздобљу турске власти“, 116.

Крушевца.⁴⁵ Могуће је да се радило о особама укљученим у рад бродоградилшта које је постојало на Морави у близини Крушевца,⁴⁶ имајући у виду да је више околних села било ангажовано на пословима везаним за изградњу бродова. Тако су на пример осамдесетих година 15. века из Козника слате пошилке катрана за потребе бродоградилшта у Смедереву,⁴⁷ док је након османског освајања Београда 1521. у селима Крушевачког санџака Батоте⁴⁸ и Шареница⁴⁹ почела да се прави ужад за бродове саграђене у бродоградилштима на Дунаву и Сави, а потом и на Морави.⁵⁰

На местима где није било мостова саобраћале су скеле које нису коришћене током зимских месеци. Њима су припадали приходи тог транспорта који су Османлије прецизно дефинисале и строго контролисале. Кадије су повремено обављале инспекцију скела. На скелама је постојала царина. Када би бродови стигли на пристаништа, превезена роба и производи пажљиво су евидентирани и опорезовани (*resm-i gümrük*), а плаћана је и надокнада за коришћење скеле (*iskele parası*). Чамци су могли с других скела да преузимају путнике и робу само уз печат и дозволу царинског управника (*gümrük emîni*).⁵¹ Свако ко је обављао овај посао морао је имати јемца (*kefil*). Један возач чамца је могао другом да буде јемац, док је ђехаја⁵² скеле (*iskele kethüdâsi*) јемчио за све њих. У 16. веку су возачи чамаца који нису имали јемца удаљавани с те дужности. Иначе, ђехаја је водио рачуна да бродови и чамци који се приближавају скели не крше правила. Пошто су међусобно биле удаљене, свака је морала да именује свог ђехају.⁵³

⁴⁵ О. Зиројевић, *Турско војно уређење у Србији 1459–1683*, 200, 202; Adem Handžić, „Izgradnja lađa kod Novog na Savi u XVI veku“, *Prilozi za orijentalnu filologiju* 22–23 (1972–1975) 90–91, 96–99, 107; Богумил Храбак, „Београд као пристаниште и бродоградилште у XV, XVI и XVII веку“, *Годишњак града Београда* 5 (1958) 30–31; Јусуф Ђулдеран, „Турска бродоградилшта на Дунаву и његовим притокама у другој половини XVI века“, 179–180, 189–190.

⁴⁶ У 16. веку су у Крушевцу прављени бродови за војне и цивилне потребе (*5 Numaralı Mühimme Defteri (973 / 1565–1566), Özet ve Transkripsiyon*, 194 (h. 1220). Осим бродоградилшта на Морави, бродове су правила и бродоградилшта у Београду, Смедереву, Голупцу, Зворнику, Пожеги итд. (Gábor Ágoston, *Barut, Top ve Tüfek: Osmanlı İmparatorluğu'nun Askeri Gücü ve Silah Sanayisi* (Çev. Tanju Akad), İstanbul 2006, 78).

⁴⁷ О. Зиројевић, *Турско војно уређење*, 202.

⁴⁸ Данас село Батоте, југоисточно од Бруса.

⁴⁹ Данас заселак Шареница у селу Доњи Липовац, јужно од Бруса.

⁵⁰ Срђан Катић, Драгана Амедоски, „Производња бродске ужади у селима Крушевачког санџака Батоте и Шареница“, *Крушевачки зборник* 14 (2010) 231–236.

⁵¹ С. Orhonlu, *Osmanlı İmparatorluğunda Şehircilik ve Ulaşım*, 84–85.

⁵² Помоћник, заступник паше, бега и других великодостојника.

⁵³ С. Orhonlu, *Osmanlı İmparatorluğunda Şehircilik ve Ulaşım*, 85–86. У периоду од 1560. до 1583–1585. године село Грдџица је припадало Пожеги и у то време је на Морави постојао брод који је радио када се Морави излије и од њега су приходи били 300 акчи (BOA, *Tapu Tahrir Defterleri* (даље TD) 316, 691; *Tapu ve Kadastro Genel Müdürlüğü*, Ankara, Kuyûd-i Kadime Arşivi (даље TKGM.KKA), TD 168, 311a).

На скелама се наплаћивао превоз трговачке робе с једне на другу обалу.⁵⁴ Део продате робе је вероватно с пристаништа преко Западне Мораве отпреман у друге градове, а један део је налазио своје место на локалним пијацама и у радњама. Поред путника, трговаца, државних службеника, било је кочијаша и носача који су искрцавали и укрцавали товари. Приходи пристаништа на Западној Морави у 16. веку указују на фреквентност ових прелаза, а самим тим и оближњих копнених путева.⁵⁵

Код прометнијих скела, попут оних на Дунаву, а могуће и на скелама на Западној Морави у непосредној близини Крушевца, постојали су државни магацини. Ту су биле складиштене житарице чији транспорт није било могуће обавити. Локални кадија и наиб⁵⁶ водили су евиденцију о томе.⁵⁷

Најразвијенија пристаништа дуж Западне Мораве била су Гугољ, Чачак, Горичани, Цветке, Грдица, Угљарево, Трстеник, Броска, Јасика, Шанац, Мрзеница. Прелази су били на путним правцима различитог значаја. Основни путни правац пратио је ток Западне Мораве од Гугоља до Крушевца. Укрштао се са путевима различитог значаја који су пресецали Западну Мораву. Код прелаза Гугољ⁵⁸ укрштали су се путеви из Ариља и Ужица. Код Чачка⁵⁹ одвајао се један привредно значајни крак према Руднику. Према Митесеровом опису из 1784. године пут је ишао преко села: Љубића, Соколице, Брђана, Бруснице, па се по прелазу реке Деспотовице ишло њеном долином преко Мајдана и стизало у Рудник.⁶⁰

⁵⁴ Прописи о наплаћивању такси на рекама Морави, Дрини и Ибру сачувани су за 16. век. У кануну о рекама Морави, Дрини и Ибру (из 1516. године), прописано је: *Од коњаника који прође бродом узима се на сваког коња једна аспра, а од два пешака једна аспра. Од сваких кола узима се по једна аспра на сваки точак, од сваке бачве по четири аспре, од коњског товара две аспре, по грлу говеда једна аспра, за четири јагњета једна аспра, за сваку свињу једна аспра.* Душанка Војанић, *Турски закони и законски прописи из XV и XVI века за смедеревску, крушевачку и видинску област*, Београд 1974, 19, 35, 39–40, 54, 84.

⁵⁵ Приходи од три прелаза на Западној Морави у близини Крушевца припадали су хасу крушевачког санџакбега што говори о томе да су били уносни (ВОА, *TD* 55, 16).

⁵⁶ Помоћник кадије.

⁵⁷ ВОА, *Maliyeden Müdevver Defterleri* (даље *MAD*) 2532.

⁵⁸ У попису Смедеревског санџака из 1560. уписан је прелаз у близини села Доњи Гугаљ које припада Пожеги. Прелаз је радио када се Морава излије и приходи од њега су износили 300 акчи (ВОА, *TD* 316, 707). Село Гугољ наводи се и у детаљном попису Смедеревског санџака из 1572. године. У приходима од села наводи се прелаз преко реке Мораве преко кога се прелази откако је постављен (Ахмед Аличић, *Турски катастарски пописи неких подручја западне Србије XV и XVI век* III, Чачак 1985, 395).

⁵⁹ Године 1560. Чачак је касабa у нахији Маглич чија је раја расута. У њему живе власи и одржава се пазар. Регистровани су приходи од баждарине, глоба, панађура и младарине и таксе на брод који ради када се река излије и они износе 9.560 акчи (ВОА, *TD* 316, 672). У попису из 1572. види се да су ови приходи смањени на 2.500 акчи (А. Аличић, *Турски катастарски пописи* III, 359), да би у наредних десетак година, до 1583–1585. били још више смањени и износе 1.000 акчи (ТКГМ.ККА, *TD* 168, 304a).

⁶⁰ Душан Пантелић, „Војно-географски описи Србије пред Кочину крајину“, *Споменик* 82 (1936) 76–77.

Прелаз код Горичана⁶¹ и Цветке (Цветанов Брод)⁶² свакако су били од мањег значаја и везивали су значајније путне правце с десне и леве стране Западне Мораве.

Код села Грдице⁶³ постојао је један значајни прелаз који је пратио путни правац преко Западне Мораве који је водио у долину Груже. Од овог прелаза могло се ићи преко трга Бреснице за Рудник и Борач.⁶⁴ Уз то, у једном попису наводи се и прелаз у атару овог села, преко Ибра. Ако се не ради о грешци писара овог дефтера, то би говорило да је атар овог села обухватао простор данашњег Краљева. У сваком случају, прелаз код Карановца, преко Ибра био је

⁶¹ Године 1516. у селу Горичани уписана је такса на брод у износу од 75 акчи (ВОА, *ТД* 1007, 233). У попису из 1572. године наводи се да су становници села Гојсанић били дужни да поправљају и одржавају мостове на реци Морави на месту познатом под називом Бабине. Могуће је да се ради о селу Бапско Поље код Горичана; видети: А. Аличић, *Турски катастарски пописи* III, 379.

⁶² Цветан Брод је регистрован у нахији Морава, кадилук Рудник, у поименичном попису влаха Смедеревског санџака из 1528. године (ВОА, *ТД* 1011, 936; Ахмед Аличић, *Турски катастарски пописи неких подручја западне Србије XV и XVI век* II, Чачак 1984, 164). Вероватно се ради о данашњем селу Цветке. Цветан Брод се опет помиње у нахији Морава, у кадилуку Рудник (А. Аличић, *Турски катастарски пописи неких подручја западне Србије XV и XVI век* I, Чачак 1984, 437), у једном недатираном попису Смедеревског санџака (ВОА, *ТД* 978, 304–305; Код Ахмеда Аличића погрешна сигнатура овог дефтера; дата је сигнатура 976, а треба 978).

Хазим Шабановић смешта овај попис у период између 1528. и 1530. године (Хазим Шабановић, *Турски извори за историју Београда и околине 1476–1566*, Београд 1964, 115–116, док Срђан Катић и Урош Урошевић сматрају да је попис настао после 1532. године (Срђан Катић, Урош Урошевић, „Вакуфи у сумарном попису Смедеревског санџака 1530. године“, *Мешовита грађа (Miscellanea)* 36 (2015) 40).

У српским средњовековним повељама нису ретки помени насеља у чијем називу се налази реч *брод*. Тако се у повељи кнеза Лазара манастиру Раваници помињу: село Балајин Брод, Угљешин Брод; видети: А. Младеновић, *Повеље кнеза Лазара*, 53, 54. Очигледно је да је прелаз добио име по оснивачу или држаоцу брода и села у чијем се атару налазио прелаз. Вероватно се радило о неком припаднику властеоског сталежа. Има примера да су и реке мењале име по неком угледном властелину, као што је случај с реком Брезницом код Пљеваља, која је променила име у Ђехотину: видети Александар Лома, „Топономастика и археологија – антички локалитети код Пљеваља и Пријепоља и могући предсловенски остаци у тамошњој топонимији“, *Ономатолошки прилози* 10 (1989) 1–32, 6–9. Помиње се у 18. веку, у доба аустријске окупације, као једно од средишта српске милиције (Zwetka); видети: Срета Пецињачки, „Извештај К. А. Виртемберга о неким тврђавама и домаћој милицији аустријске ‘Краљевине Србије’ у 1720. години“, *Мешовита грађа (Miscellanea)* 5 (1977) 57–69, 67.

⁶³ У попису из 1477. село Грдица је регистровано у нахији Маглич. Ту је постојао брод, с кога је убиран приход од 1.507 акчи (ВОА, *ТД* 16, 513). Године 1516. у овом селу је постојао брод на реци Ибар, а плаћана је и такса на брод у износу од 250 акчи (ВОА, *ТД* 1007, 221). У детаљном попису насталом око 1540. године наводи се село Грдица, у кадилуку Пожеги. У приходима од села, вероватно грешка, наводи се *лађа на Убу* . . . 300 (А. Аличић, *Турски катастарски пописи* III, 508).

⁶⁴ Г. Шкриванић, *Путеви*, 103–104.

доста значајан. Иначе, значајан прелаз преко Ибра налазио се између Готовца, Ковача и Конарева.⁶⁵

Прелази после ушћа Ибра у Западну Мораву везивали су у средњем веку Жичу с Рудником. Пут од Рудника водио је у долину реке Груже и даље према долини Ибра. Имао је две варијанте. Први пут је из Рудника ишао долином Каменичке, затим је преко села Кнежевца и Гривца, утврђења Честин, села Сибнице и Петропоља водио у Жичу. Друга варијанта је ишла из Рудника, преко села Врбаве, Белог Поља, Бечевце, тврђаве Борача, села Пајсијевића, Витковца и преко Западне Мораве на Жичу.⁶⁶ Где је био главни прелаз који је спајао комуникацију из долине Груже с путем Чачак–Карановац–Крушевац тешко је рећи. У грађи која нам је доступна јавља се прелаз код Угљарева.⁶⁷

Прелаз код Трстеника⁶⁸ био је сигурно значајан и у османском периоду, као и у средњем веку. Водио је за Јагодину и Ђуприју, а код данашњег Рековца одвајао се један крај за долину Лепенице и даље за Некудим, Смедерево и Београд.

У попису из 1477. године помињу се село Броска које припада Магличу и село Војин Брод, које је уписано као празно. Стављена је напомена да је у њему раније у функцији био брод, а да он сада ради изнад, у селу Броска, на Морави.⁶⁹ У попису из 1516. године помиње се у нахији Левач мезра Војин Брод, коју обрађују

⁶⁵ *Приход од прелаза преко воде Ибра између Готовца, Конарева и Ковача, припада Пожеги, са риболовиштима на споменутој води, изван дефтера.* На сугестији да је у објављеном издању овог пописа овај део погрешно прочитан захваљујемо Александру Јаковљевићу. Погрешно прочитано код: А. Аличић, *Турски катастарски пописи III*, 425.

⁶⁶ Г. Шкриванић, *Путеви у средњовековној Србији*, 103–104.

⁶⁷ Године 1477. село Уљарево је припадало Лепеници. У њему је уписан прелаз на реци Морави, са приходом од 4.953 акче (ВОА, *TD* 16, 489). Нешто касније, 1516. године приходи од овог прелаза износили су 350 акчи (ВОА, *TD* 1007, 153).

⁶⁸ У попису из 1476. године у зеамету Лепеница, наводи се село Трстеник које припада нахији Маглич. Имало је 66 пореских кућа, два рајинска млина која су радила целе године и један хаса виноград (посед дат на личну употребу) који је био запуштен. Битан податак је да су те њиве настањивали, сада више не. Израђују лађе, па су њиве због тога запуштене (А. Аличић, *Турски катастарски пописи I*, 239). Такође, становници села Броска (непознато) у нахији Маглич израђивали су лађе на Морави. Ово село се највероватније налазило у атару данашњег села Штулац, западно од Трстеника (А. Аличић, *Турски катастарски пописи I*, 240). И у попису из 1516. наводи се село Трстеник у нахији Маглич, у оквиру зеамета Трстеник. Имало је 87 пореских кућа, неочењених 21, удовица 13, баштина 11. Напоменуто је да на Морави ради лађа, брод и да се плаћа порез на прелаз у износу од 400 акчи (ВОА, *TD* 1007, 215). У детаљном попису из око 1540. године село Трстеник припада Пожеги. У приходима од села наводи се и порез на прелаз у износу од 200 акчи (А. Аличић, *Турски катастарски пописи III*, 491). Године 1560. село Трстеник, познато као Горњи Трстеник, припада Пожеги и плаћа порез на прелаз у износу од 200 акчи (ВОА, *TD* 316, 729). Исти приходи су остали до средине осамдесетих година 16. века (А. Аличић, *Турски катастарски пописи III*, 419; ТКГМ. ККА, *TD* 168, 327а).

⁶⁹ Такса на брод је износила 500 акчи (ВОА, *TD* 16, 473).

власи, са бродом на Морави.⁷⁰ Доцније, у попису влаха Смедеревског санџака из 1528. године наводи се село Проско другим именом Братанковац, али у нахији Левач.⁷¹ Такође, село Броска у истој нахији бележи се и у дефтеру Смедеревског санџака из 1530. године.⁷² Судаћи према другом имену, поуздано се може идентификовати са селом Брајковац, северозападно од Крушевца, уз опаску да се данашње насеље налази 6-7 км северно од своје првобитне локације покрај леве обале Западне Мораве, одакле је премештено у 19. столећу.⁷³ У складу с тим, село (мезра) Војин Брод налазила се између првобитне локације Брајковца и локалитета Буњиште на ком је било смештено село Лазац у атару данашњег Беле Воде. Од овог прелаза на Западној Морави водио је пут којим се преко Селишта, Велике Дренове, Страгара, Милутовца и Пољне стизало у унутрашњост Левча, односно до Превешта, Каленића и Жупањевца и даље у Лепеницу. Локално предање памти га као пут *Дервен-Вошиновац*, односно *Крагујевачки друм*.⁷⁴

Прелаз код села Јасике⁷⁵ водио је преко Крвавице, Каменара, Карановчића, Секурића, Кавадара и Сабанте за долину Лепенице. И на овом путном правцу постојала је могућност се дође до Јагодине, Параћина и Равног (Ђуприје).⁷⁶

Прелази код Шанца⁷⁷ и Мрзенице⁷⁸ водили су долином Западне и Велике Мораве преко Бошњана, Обрежа, Рашевице и Трешњевице за Равно (Ђуприју).⁷⁹ Један крак пута одвајао се код Мрзенице и водио преко Бошњана, Вратара, Падежа и Коморана ка Опарићу и манастиру Каленић. Изнад села Каменара и Коморана спајао се са *Старим друмом* који је од прелаза код Јасике водио преко Срња и Брајковца до Опарића. Такође, један пут се одвајао код Варварина и уз Каленићку реку и поред цркве Светог Јована у Орашју водио у унутрашњост Левча ка Жупањевцу.⁸⁰

Османски поход на Београд 1521. године доноси значајне податке за путни правац дуж Западне Мораве. Према подацима из једног анонимног дневника похода султана Сулејмана на Београд, коначишта османске војске била су у: Aladja Hysar (Крушевац); Kazi Куюеу; Ilyasdjuk; Djahka; Grabodom; Ramaki

⁷⁰ ВОА, *TD* 1007, 72.

⁷¹ ВОА, *TD* 1011, 742.

⁷² *MAD 506 Numaralı Semendire Livâsı İcmâl Tahrîr Defteri (937/1530) : Dizin ve Tıpkıbasım*, ed. Mustafa Budak et al., Ankara 2009, 24.

⁷³ Станоје Мијатовић, *Темнић – антропогеографска студија*, Београд 1905, 313–314.

⁷⁴ Александар Ристић, „Путеви у средњовековној жупи Левач“, *Љубостињска приношења* 2 (2017) 139–141.

⁷⁵ Приход је износио 2.000 акчи (ВОА, *TD* 567, 41).

⁷⁶ Д. Пантелић, „Војно-географски описи Србије“, 93–95.

⁷⁷ ВОА, *TD* 179, 73; ВОА, *TD* 567, 36; Драгана Амедоски, „Касаба Крушевац 1584. године (фрагмент из опширног пописа Крушевачког санџака)“, *Мешовита грађа (Miscellanea)* 34 (2013) 78.

⁷⁸ ВОА, *TD* 179, 73; ВОА, *TD* 567, 36.

⁷⁹ Д. Пантелић, „Војно-географски описи Србије“, 70–71.

⁸⁰ А. Ристић, „Путеви у средњовековној жупи Левач“, 138–139.

(Рамаћа); Chatorina (Шаторња).⁸¹ Убикација неких места која се помињу у дневницима ствара извесне проблеме. Према нашем мишљењу Ilyasdjuk би био Угљарево, Дјаћка Чачак а Grabodom Грабовица код Горњег Милановца.⁸² Постоји село Kaziklu, у нахији Козник. Међутим, оно је на старом путу за Топлицу.⁸³

Један османски извор, који описује поход из 1543. године, изузетно је значајан за нашу тему. Османска војска после Крушевца коначила је у Новом Селу, а Ибар је прешла преко моста код села Грдице, а Западну Мораву, такође преко моста, код села Обрве.⁸⁴

Раја која је била задужена за бригу о мостовима и скелама често је била изложена различитим злоделима, па се дешавало да села буду напуштена. Године 1566. раја два села на Морави која су обављала дужност на скелама раселила се. Порта је због значаја ових прелаза хитно реаговала и налагала да се стање испита и ако се утврди да је зулум разлог бежања раје, да се томе одмах стане на пут и да се тој раји дају одређене привилегије како би се села опет населила.⁸⁵ Међутим, очигледно је да су се напади разбојника наставили и у каснијим вековима, с обзиром на то да су централне власти покушавале да успоставе систем који ће трајно решити овај проблем и елиминисати нападе у близини мостова на Морави и у околини. Порта је у селима на Морави стационирали војску која је била задужена за чување ових места. Како би их приволела на ову службу, Порта је наложила диздарима,⁸⁶ азап-агама⁸⁷ и фарисан

⁸¹ Felix Tauer, *Histoire de la Campagne du Sultan Suleyman I contre Belgrade 1521*, Prague 1924, 32–34.

⁸² Феридун-бег наводи да је османска војска коначила испред дербенда Деспинче на Морави и дербенда Крушевац. Према његовом излагању прошли су конаке Прибак (Пирјак), Крушевац, Мучковче (вероватно Мачковац), Косарик (Кусарек, Косарек). Након преласка преко Ибра, поред села Косарик (Кусарек, Косарек) прешли су Мораву. Затим су отишли по залихе на пазар Крушевица (Корушковице), коначили поред Лепенице (Липанце), Пираџика, Раље, Гроцке и Смедерева.

⁸³ Село Свети Никола, другим именом Казиклу, данас је заселак Никољача у селу Батоте, југоисточно од Бруса. Припадало је нахији Козник. Становници овог села су имали пореске олакшице зато што су бринули о безбедности пута који је водио за Прокупље и Косово (ВОА, *TD* 179, 264). Седамдесетих година овде је одржаван панађур (ВОА, *TD* 567, 128). Видети: Dragana Amedoski, Vladeta Petrović, Gordana Garić Petrović, „The Koznik District (nâhiye) in Central Serbia in the Sixteenth Century: Settlements and Population Dynamics“, *International Journal of Turkish Studies*, Vol. 17, No. 1&2 (2011) 9. Користимо ову прилику да исправимо грешку у раду. Наведено је да је пут водио за Прокупље и Козник, а у документу стоји да се ради о путу за Прокупље и Косово.

⁸⁴ Sinan Çavuş, *Süleymanname Tarih-i feth-i Şikloş, Estergon ve İstol-Belgrad*, Istanbul 1998, 229–233. Сачуване су и ликовне представе ова два моста, које додајемо као прилог.

⁸⁵ *5 Numaralı Mühimme Defteri (973/1565–1566) Özet ve İndeks*, 310 (h. 1979). Нажалост, у документу нису наведена имена села, па не можемо утврдити о којој Морави се ради.

⁸⁶ Заповедници тврђава.

⁸⁷ Азапи су прво служили у речној флоти као морнарска пешадија, а затим као тврђавска посада на пловним рекама.

агама⁸⁸ да војска која је уписана у паланкама дуж Мораве доведе са собом своје породице и настави с чувањем ових места.⁸⁹ Алајбегу⁹⁰ Крушевачког санџака било је заповеђено да сваки разбојник који се појави буде ухваћен и прогнан.⁹¹

Већина ових прелаза остаће у функцији све до 19. века. Из једног пописа (1868–1870) сазнајемо да је на Западној Морави било 14 бродова. Чачански и јасићки су имали понтонске мостове; а на гугољском, станићком, мрчајевском, катршком, обрвском, милочајском, поповићком, сирчанском, чукојевачком, трстеничком, почековачком и прђиловачком превозило се скелом. На Ибру су постојала четири брода, од којих рашки, лучачки и ушћански са скелама, а карановачки с пловећим, понтонским мостом. Сви ови бродови давани су у закуп.⁹²

⁸⁸ Заповедници коњаника.

⁸⁹ Ове мере су предузете крајем 17. века. *ВОА, MD 110*, h. 557.

⁹⁰ Непосредни старешина спахија и заима једног санџака.

⁹¹ Реч је о случајевима који су се одиграли крајем 17. века. *ВОА, MD 110*, h. 1433.

⁹² Боривоје Дробњаковић, *Путевима наше земље*, Београд 1952, 85–86.

Слика 1: Прелаз на Ибру*

Горњи натпис:

İbri suyu yânında karye-i
Novasel üstünde çayır fi
23 Safer-ül-muzaffer sene 950
Üç mîl

Пашњак изнад села Ново
село поред Ибра,
23. победоносног сафера
950. године
(28. маја 1543.)
Три миље

Доњи натпис:

Ibri suyunu köprüden geçüb
sırt üzere karye-i Kirtinçe
fi 24 Safer-ül-muzaffer
sene 950
Üç mîl

Прешли су реку Ибар преко
моста,
село Грдица на узвишењу,
24. победоносног сафера
950. године
(29. маја 1543.)
Три миље



* Sinan Cavuş, *Suleymanname Tarih-i feth-i Şikloş, Estergon ve İstol-Belgrad*, Istanbul 1998.

Слика 2: Прелаз на Морави**



Горњи натпис:

Āb-i Moravayı geçü su
kenārında
karye-i Obrva nām-ı diğēr
Olbinçi
fi 24 Safer sene 950
İkibuçuk mīl

Прешли су Мораву,
Село Обрва другим
именом Олбинци, поред
реке
24. сафера 950. године
(29. маја 1543.)
Две и по миље

Доњи натпис:

Karye-i Bresniçe fi 26 Safer
ül-muzaffer sene 950
Üç mīl

Село Бресница,
26. победоносног сафера
950. године
(31. маја 1543.)
Три миље

** Исто.

Dragana AMEDOSKI, Vladeta PETROVIĆ

**WEST MORAVA CROSSINGS
(15–16TH CENTURY)**

Summary

During the Middle Ages, traffic between the Adriatic coast and the midland of the Balkans was carried out mainly by caravans. In the countryside, on the roads, there was also vehicular traffic, especially in the plains and less hilly areas such as Pomoravlje, Polimlje, Hvosno and Kosovo. The road network was also affected by the church organisation of the Serbian autocephalous archiepiscopacy with its headquarters in the monastery of Žiča and the erection of monasteries, as important economic centres. Economic development prompted by mining as of the mid-13th century, channelled the road network towards important economic city centres. In the case of Western Pomoravlje, the road network gravitated towards Rudnik and Plana. With the definitive fall of the Serbian Despotate in 1459, the Ottomans also took control of the road routes in Western Pomoravlje. The West Morava was still used for transporting people, grains, cattle, weapons, and war supplies. The population engaged in transport-related work was granted a special status with guaranteed duty exemptions: persons who took care of the security of roads and crossings (*derbenciler*), toll collectors (*kaldırımçılar*), shipmen (*gemiciler*), who provided all kinds of river crossings where it was not possible to build a bridge, and bridge toll keepers (*köprücüler*). Muslims and Christians among them were selected according to their abilities. The rivers were crossed mainly by ships and rafts, and in places where conditions allowed, bridges were built. They were usually built of wood and the bridge type was mostly a pontoon. They met both civilian and military needs, and they could be built relatively quickly. The most developed docks along the West Morava were Gugolj, Čačak, Goričani, Cvetke, Grdica, Ugljarevo, Trstenik, Jasika, Šanac, Mrzenica. The main route followed the course of the West Morava from Gugolj to Kruševac, and it also intersected the roads of different importance that crossed the West Morava. At the Gugolj junction, the roads from Arilje and Užice crossed. Close to Čačak, an economically significant passage disjoined towards Rudnik. The Ottoman authorities took care of and maintained crossings on the West and Great Morava as they were important military and strategic points for administration. Most of these crossings remained in operation until the 19th century. From one of the censuses (1868–1870) it came to our knowledge that there were 14 ships on the West Morava.

Keywords: West Morava, Pomoravlje district, Sanjak of Kruševac, Sanjak of Smederevo, 15th century, 16th century, scaffold, crossing, ship.