

МОСТОВИ ПОД БЕОГРАДОМ У XVI И XVII ВЕКУ

Досадашња истраживања прошлости Београда, посебно за период под влашћу Османлија, веома су изразито запоставила положај Београда као трговачког и занатлијског насеља на споју двеју највећих река Паноније и Подунавља; занесени источњачким шаренилом, историчари су се обично ограничавали на излагање о оријенталном изгледу градских махала, на карансерајима, хановима, џамијама, на трговцима и њиховом еспапу, слично некадашњим путописцима са Запада. За привредни живот и опште могућности Београда речни саобраћај је био бар толико важан колико копнени (који је иначе био значајнији за транспорте трупа). Мостови који су представљали облик копненог транзита, али су били везани за реке, излазили су из видокруга научника. Вредни али не увек са јасним концепцијама, Душан Поповић први је у својој последњој књизи о Београду, *у Београду кроз векове*, навео неколико података о мостовима, издавајући ту проблематику у посебно потпоглавље.

О понтонским и сталним мостовима у јужном делу Паноније има више вести код путописаца, угарских латиниста и у актима турских органа власти. Изградња Ћуприја под Београдом била је за тадашње савременике најнепосреднији и најуверљивији знак о спремању османлијских похода према северу. Због тога су вести о довлачењу грабе и о градњи мостова око Београда увек били прворазредни индикатори за наредна војно-политичка збивања. Значају мостова за привредни живот средњег Подунавља тадашњи војни обавештајци нису поклањали пажње. И сами документи више говоре о припремама и градњи него о изгледу и квалитетима тих објеката.

Мостови под Београдом до краја XVI столећа нису били стални, него су подизани у вези с покретањем ратних похода према Будиму и Бечу односно према Банату и

Великом Варадину. Мостови на Сави били су чешће грађени, јер је Сава, и поред бруштине на земунској страни, била погоднија за премошћавање. Од дуготрајног рата 1593—1606. године изграђен мост постао је сталан. Дунавски мост био је нешто подаље од града, изграђен између Гроцке и Панчева, и подизан је само у време ратова. Мостови око Београда најмање су се одржавали у свом трајању за време тзв. бечког рата (1683—1699), из кога времена постоје подаци о изградњи три турска и два аустријска моста на Сави и једне турске Ћуприје преко Дунава. И у условима постојања мостова, радо су се и даље употребљавале лађе у локалном транзиту.

Поред бродоградилшта Београд је полагао и специјализованим мануфактурним радионицама за израду понтона.

1. Савски мостови

Већ је речено да је Сава под Београдом била погоднија за премошћавање него Дунав, јер је ужа, плића и споријег тока. Тешкоћа је била само код прилаза реци са земунске стране (где је данашњи Нови Београд), јер је терен ту представљао прерију трске и барског биља, преко којег је требало превући велики дрвени прелаз на стубовима.

Први мост који су Турци изградили преко Саве под Београдом био је подигнут јуна 1521. године, управо за време борби с Мађарима око важне београдске тврђаве. Најпре је подигнута Ћуприја (пола понтонска пола обична) код Шапца. Како је Сава нагло надошла, вода је прекрила непокретни део моста, тако да су се султан и знатан део војске морали пребацивати преко воде чамцима. Кад су османлијске чете и саремске стране заобручиле београдску цитаделу, трећег дана рамазана, Караџи-паша је било заповеђено да преко Саве, близу

самог града подигне мост на лабама. Рад је почео истога дана и трајао је 12 дана и ноћи, тако да је у суботу, 14. дана месеца рамазана (сутрадан после хришћанског празника Видовдана) понтонски мост био готов. У „Дневнику“ Сулејмановог похода против Београда анонимни турски писац наводи да је султан 27. рамазана прошао преко моста у Београд; три дана касније Величанствени је из свог логора на сремској страни дошао у Београд бродом, а 12 шевала поново мостом.¹ Лабе за тај понтонски мост спремили су смедеревски, зворнички и видински санџак-бег, средствима царских добара.²

Турски понтонски мостови, начињени због потреба конкретног војног похода и освајања, обично нису били дугог века. Бродови речне флоте били су потребни ради преноса топова, муниције, хране и трупа узводно Дунавом, или за транспорт плена низводно Дунавом, те би се Њуприје и пред Београдом размонтирале, а локални превоз са Сремом и Банатом обављао би се мањим пловним објектима, уосталом као и много касније.

О једном мосту преко Саве, саграђеном одмах по заузећу Београда прича Евлија Челебија. Преко тог моста прешли су муслиманска војска и акинџије, који су после харали угарске и хрватске земље све до Пожеге, Осиека, Печуја и Будима; кад су се вратили, напунили су шехер Београд пленом.³ То вероватно не би био мост подигнут 1521, него неки други, онај из 1526. или чак из 1529. године.

Скеле и Њуприје на Сави и Дунаву биле су поверене чувању Срба у турској служби. Кад су ти стражари омогућили Павлу Бакићу да негде почетком 1526. године пређе са својом свитом у Угарску, за чуваре су уместо српских војника одређени Турци. Бакић је том приликом донео Маџарима прве вести о великим турским припремама за поход према Будиму, за који је већ било приспело у Београд 30 кола са справама и прибором за градњу моста.⁴

О мостовима из времена првих угарских похода Сулејмана Законодавца најбоље информације пружа „Дневник“ канцелара Млетачке Републике Марина Санута. Године 1526. султан је приспео у Београд првога јула и ту је 11. истога месеца прославио свој бајрам. У међувремену је завршен мост преко Саве. Са обе стране Њуприје подигнути су веома јаки бастиони ради одбране моста.⁵

Првих дана јула 1529. године, на основу писма поклисара фирентинског надвојводе из Београда, знало се у Фиренци да се оче-

кује велика војска у Београду и да су већ начињени мостови на Сави. У истом смислу говорила је и службена власт чедадског провидура (од 11. јула): Дунав је тако надошао да се излио из корита и да је поплавио појас терена од три миље од обале; у то време већ је приспело 40.000 турских војника у Београд, али нису могли даље, јер мостови због велике воде такође нису били завршени. Када се походна војска налазила на десет дана хода од Београда, велики везир Ибрахим послао је заповедника Скендера да подигне прелаз преко Саве и да га осигура, како би војска по доласку у Београд одмах могла да крене даље. Двадесет седмог јуна главнина турске војске налазила се само три дана хода од дунавске метрополе, али није могла даље због обилних киша које су потпуно заочиле наступ трупа. Поклисар краља Јаноша Запоље, који је чекао султана у Београду, био је мишљења да падишахов двор неће пристићи у Београд ни за две недеље. У то доба због ђудљиве воде ни под Београдом ни у суседним местима није могао да се подигне мост ни на Сави, ни на Дунаву. Такву ситуацију искористили су царевци, премоћнији у погледу дунавских бродова, те су коњицом прешли Дунав и опљачкали Срем. Турски заповедници до даље могли су употребити само 20 бродова („фустате“) да би се прибавила обавештења о непријатељу. Султан је коначно стигао у своје прво велико одређиште ратног подухвата 6. јула, кад су Њуприје преко Саве већ биле зготовљене. Тада су походни одреди пребачени у Срем, па је у близини Београда извршена смотра јединица. Свој логор Сулејман Величанствени није сместио у самом Београду, него поред Саве, крај Београда.⁶ О овој изузетно тешкој и напорној градњи моста на Сави писао је у Венецију и сам султан по повратку војне, 13. новембра 1529, из Београда.⁷

Треба скренути пажњу да се у историјским изворима у вези с прелазом преко Саве увек говори о мостовима а не о мосту (дакле у множини а не у једнини). Тај навод треба тако схватити да је реку пребродивао само један понтонски мост, који се на сремској страни надовезивао на други мост (који није био понтонски), а који је служио да се војска не би заглибила у мочварном пределу на простору до Земунa. Карактеристичан је и податак да се 27. јуна није ни мислило да је због велике воде могуће начинити мостове, а да су ови ипак већ 6. јула били готови, дакле после свега девет дана. Градња Њуприја је можда трајала и мање. О тако изузетној способности турских војних градитеља сведочио би и

податак да су у јесен 1526. године Турци саградили мост на Дунаву између Будима и Пеште за свега непуну три дана, јер је трећег дана већ извршен прелаз трупа.⁸ Тако експедитиван рад пред Будимом био је могућ зато што су већ 1529. године у Београду грађени и пловни објекти који су имали да послуже као понтони. У Београду је у јесен те године грађен велики број барки којима је требало изводити војне акције на Дунаву.⁹

Изричите вести о два моста ради прелаза у Срем наводе се и марта 1532. године. Према писму из Беча (од 10. тога месеца) у Београд је прispело скоро невероватно мноштво од 50.000 камила, натоварених стрелицом и храном, кад су „поринута два моста преко јарка (речног корита)“.¹⁰ Опет овај навод треба разумети на начин који је горе примењен, тј. да је реч о ћуприји преко реке и о мосту преко мочвари. Из једног писма млетачког покликсара и подбала из Цариграда од 26. априла 1532, могло би се закључити да су у Београду прављени понтони и друге потребе за мостове који су се подизали на великим рекама и на другим местима; наиме, Млечанин је са Босфора дојавио да му је Јонус-бег саопштио да ће походна војска из Ниша и Босне кренути ка Смедереву и Београду, где ће се одлучити где ће бити постављени мостови. На ову вест лепо се надовезује једно обавештење из Прага (од 28. маја) да је паша из Београда прешао реке Саву и Дунав и да су Турци подигли мост код Петроварадина да би преко Бачке, Тисе и Баната напали и на Темишвар.¹¹

Може се узети као сигурно, иако о томе нема увек непосредне потврде у савременим изворима, да су трупе и на свим следећим султановим походима пребациване на лабама, којих код Турака на Дунаву никад није било довољно, и не у току вишенедељног спорог пребацивања бродицама, него мостовима, који су омогућавали много експедитивнији и бржи прелаз. Уосталом, у Панонији би таквих прелаза због многих великих река морало бити више, а бродова за истовремено (због спорости) пребацивања није било. О таквом походном мосту, начињеном код Београда за Срем од бродова и дасака говори нам за последњу војну Сулејмана Законодавца (1566) мађарски латински писац Николa Иштванфи.¹²

О градњи војног моста преко Саве 1566. године постоји више турских докумената. Смедеревски санџак-бег Бајрам-бег још 24. априла добио је генералну заповест да се побрине за поправку мостова преко река и мочвари. Средином маја 1566. примио је на-

редбу да приступи подизању моста. Тридесетог маја примио је нову директиву у вези с радовима на мосту и у вези са слањем шајки у Будим. Петога јуна издате су му наредбе о мерама које је требало предузети за прелаз у Београд и о изради мостова. Два дана касније поручено му је да уложи све снаге на изградњу ћуприје и бродова и за обезбеђење хране. Четрнаестог јуна заповеђено је и сремском санџак-бегу да помогне своје колеги у Београду у снабдевању мостова потребним материјалом. Суградан оба намесника упозорена су да мост мора бити чврст и јак. Осамнаестог јуна Бајрам-бегу је наложено да похита са израдом моста.¹³ Санџак-бег у Београду мора да је важио као специјалиста у подизању мостова, јер је још пре него што је завршио објект под Београдом, 10. јуна добио нову поруџбину — да приступи подизању моста и код Петроварадина и да, заједно са појешким санџак-бегом, пошаље свом сремском другу у части бродове, грађу и друго што је потребно за подизање ћуприја.¹⁴

О томе да у годинама кад није било масовног покрета трупа према северу није било сталних мостова код Београда сведочи и познати путописац и привредни стручњак Ханс Дерншвам; он је, на пример, 26. јуна 1554. прешао из Београда у Земун скелом, на којој су могла стати само троја кола.¹⁵ Можда би и околност да у турским пописима Београда до 1566. године нема помена о ћупријама (мостарима) у Београду говорила да ту није било ни сталних мостова које је требало чувати и одржавати.¹⁶

Први подробнији опис моста преко Саве и мочварног терена са земунске стране оставио је 1608. године секретар једног царског посланства у Цариграду Прандштетер. Мост који је тада налегао на реку био је дугачак око 4.000 корака, али је део над самом Савом износио само 800 корачаји, док је остали део премошћивао водоплавно земљиште. Део ћуприје био је покретан, јер су по Сави стално пловили турски бродови. Стални део моста није се састојао од понтона, него је и у Сави и на ритском комплексу био положен на стубове, који пису вирили над водом више од једног хвата. Вода око моста била је устајала, баровита, али ипак врло дубока.¹⁷ Као што се из описа може закључити, била је то комбинација понтонског и сталног моста. С обзиром да је стални део објекта премошћивао не само мочвару него и приобалне делове Саве, може се закључити да је цео мост био стално место прелаза, и да није служио само привремено, за одређени ратни поход, него је преко тога моста стално

обављан и цивилни, путнички и теретни промет. Што се стални мост баш тада појавио можда би се могло објаснити околношћу да је врло дуго, нешто раније, вођен рат на северним међама Царства (1593—1606), те је мост имао да послужи сваке године трупама за одлазак, појачања и долазак војске у зимовиште.^{17а}

Знаменити турски мост преко Саве под Београдом који је као стални мост служио у другој половини XVII столећа био је подигнут у времену од јануара до априла 1662. године, по наређењу Исмаил-паше, који се тада бавио у Будиму. Буприја је лежала на 36 лаба (понтон) а од сремске обале надовезао се на тај мост чврст дрвени мост, дуг скоро пола миље, који је премошћивао глибовиту, трском обраслу мочвару. На изградњи тога моста морали су учествовати сви хришћани (сем Дубровчана) и Јевреји са 1.500 људи дневно; међутим, Београђани су се откупили од овог кулукa, и то хришћани са 4.000 а Јевреји са 1.000 турских дуката. Тај мост, који је био изграђен на месту где се некад налазила земунска скела и где се дизао магацин са београдске стране, био је дугачак 3.380 и широк 15 корака. На мосту је, слично као на осјечком, било постављено неколико мотака, на којима су висили буздован, ратна секира, полумесец, крило и слична знамења. Са београдске стране на прилазу мосту налазила се циганска махала са неколико улица. Описивач овога моста Аустријанац Отендорф (1663) изричито је забележио да је то и ови мост на Сави.¹⁸ Треба, значи, закључити да је тад на Сави под Београдом постојао још један, с т а р и мост, можда баш онај чији нам је опис остао из 1608. године.

О овом мосту, и то исте 1663. године, писао је и познати турски путописац Евлија Челебија. Он је преко њега прешао 9. јуна и негде новембра исте године. Евлијино претеривање је и ту дошло до изражаја: он наводи 50 понтонских лаба. Део моста над реком износио је 400 корачаји, а потом се прелазило на други мост који је водио пролазника преко савских баруштина у правцу града Земунa. Тај други мост био је подигнут на стотину хиљада хрстових греда и био је дуг 4.000 Евлијиних корака. На рубу баруштина ширио се отворен простор, где су путници разлазили своје шаторе и одмарали се. Иначе, пијача за становнике овог земунског поља налазила се у Београду.¹⁹ Колико је тачно био у употреби тај мост, односно није ли уништен тек у аустро-турском рату 1683—1699. године немогуће је тачно установити. По свој прилици његов покретни део разложен је пре 1688.

године. тј. пре него што је Београд пао у руке цареваца.

Из времена великог аустро-турског рата 1683—1699. године има више података о мостовима које су за своје потребе подизале ратујуће стране. У лето 1683. изградња моста на Сави под Београдом била је поверена војводама Влашке и Молдавије, чији су људи били познати као мостоградитељи у османлијској војсци.²⁰ Тај мост су без сумње Турци уништили приближавањем аустријске војске Београду. Према вестима које су приспеле преко Херцеговине у Котор средином јула 1688, царска војска још док се водила борба у Срему саградила је мост на Сави под Београдом.²¹ Хамер је на основу турских наративних извора донео податак да је тај мост завршен пре краја јула и да је водио преко Аде Циганлије.²² Није јасно како је био састављен тај мост — да ли је био полупонтонски или сталан, да ли се састојао из два дела при чему се преко Аде ишло сувим или је и изнад Аде био саграђен само не као понтонски. Године 1691. велики везир који се налазио у Београду саградио је, јула те године, мостове преко Саве.²³ Крајем маја 1693. аустријски војвода фон Крој поставио је нови мост преко Саве.²⁴ Пет година касније Турци су саградили свој мост на Сави.²⁵ Тек он је био нешто боље среће да се одржи.

Из времена следећег рата између Аустрије и Отоманског царства такође постоје вести о градњи мостова преко Саве. Године 1716. грађен је мост преко Саве у правцу Земунa, за који је било ангажовано 3.000 људи са 70 шајки. Тај је мост био завршен 14. јула те године. Изгледа да је то био мост поред већ постојећег, јер се наводи да је огромна турска војска три дана и три ноћи куљала у Срем „преко удвојеног моста на Сави“, како би се улогорила код Бановаца и Белегиша. Годину дана доцније, да би успешно извршио опсаду Београда, аустријски војсковођа Евгеније Савојски је наредио да се на Сави, поново преко Аде Циганлије, подигне понтонски мост. Он је завршен ноћу 28/29. јула.²⁶

II Дунавски мост

Београдски мост преко Дунава све до претпоследње године XVII века није се налазио у непосредном варошком кругу, него подаље, између Гроцке и Панчева. Као што је непосредно испод калемегданске тврђаве радила земунска скела, тако је и у Доњој вароши, на Јалији, близу краја у ко-

ме су живели Јевреји, скела за Темишвар пребацивала преко велике реке путнике и товари.¹

Први мост којим су Турци из Смедеревског санџака прешли у Банат пљачке ради, подигао је војвода Али-бег у Смедереву, крајем пролећа 1476. године. Био је то понтонски мост.² Једна ћуприја преко Душава се неодређено помиње и 1532. године.

Године 1551. беглербег је у близини Београда окупио свој логор, а потом је у близини насеља подигао мостове, прешао хладну реку и, нешто касније, затаборио се поред Тисе.³ Није познато зашто би се градило више прелаза над речним коритом, тако да и ту треба претпоставити да је реч о премошћивању и реке и мочваре. Није ближе познато где је та градња обављена. Извесно је само да је ћуприја над реком била понтонска и да је тај прелаз био ближе Београду него каснији мостови.

О једном новосаграђеном мосту преко Душава код Панчева знамо за 1598. годину. Њиме су се турске трупе вратиле са тешког и дуготрајног марша на Чанад. Вероватно су тим мостом чете и пошле у рат. Зимски логор образован је у Београду тек почетком октобра.⁴

Двадесетих година XVII века сигурно није било сталног моста на Дунаву ни код Гроцке. Анонимни француски путописац 1621. године и Луј Жедоер „Турцији“ 1624. путовали су од Београда до Гроцке (овај друти по леда!), али нису забележили мост. Кикле је (1658) записао да се Дунав зими заледи, те се из Београда прелази у Банат преко леда, дакле „прелази без лаба“.⁵ Треба закључити да кад није било леда, прелаз преко врло широког Душава код Београда обављан је пловним објектима.

У дугом, 60-годишњем интервалу од 1598. до 1658. године, ипак су понскад грађени мостови на Дунаву, у широј сфери Београда. Разуме се, искључиво за војне потребе. С пролећа 1634, кад је спреман поход против Пољске, у Београд су слати и понтони за мостове.⁶

Приликом одласка у војну против Великог Варадина 1660. године подигнут је преко Душава код Гроцке велики понтонски мост на 77 дрвених тулумбаза. Био је дуг 800 а ширио 50 корака. Значајна је нарочито његова ширина. Ипак, те године се из Панчева путовало у Београд и лабама, као и наредних година. За време походне кампање 1662. турске трупе са позиција око банатског села Јабуре на 300 бродова прегалили су свој ратни плен у београдски зимовник.⁷

Тек 1698. године изграђен је понтонски мост преко Душава у непосредној близини града. По примљеном налогу из Истамбула, турски заповедник у Београду дао је да се сагради ћуприја чији су прилази и почетни део у води били од камена и чија је укупна дужина износила 1.800 турских лаката (аршина). Био је завршен за свега 18 дана. Њиме је требало да се пребаци војска, којој су табори били одређени код Панчева и Бечкерека (Зрењанина).⁸ То је управо мост на гравири Г. Боденра, са самог краја XVII столећа.⁹

У следећем аустро-турском рату Османлије су у лето 1716. године одустале од градње моста на Дунаву испод Београда. Јуна следеће године Аустријанци су, изгледа, на два места мост склапали: пошто су га расклопили и поставили насупрот десног крила контравалационе линије, на ушћу Душава су подигли шанец, утврђен са десет топова; он је требало да брани мост, осигура прелаз у Банат и онемогући пољску војску.¹⁰

III Београд као радионица понтона

Београд није био само градилиште разних врста бродова, него и пловних објеката који су служили за изградњу покретних речних мостова. Неки примери фабрикације понтона у Београду већ су поменути.

Године 1557, кад је Маџар Ференц Бебека са великим даровима пошао на Порту да приволи султана да лично пође на Беч, у Београду и Смедереву истоварен је и материјал за градњу мостова.¹

Приликом последњег рата Сулејмана Законодавца и санџак-бег, и кадија и ага азапа у Београду добили су наредбе да понтоне (körgü gemileri) упуते за мост у Петроварадину. Тада су понтони моста на Морави код Крушевца послати у Београд,² свакако зато што производња понтона није била онолико хитна колико је то тренутак захтевао. Уосталом, и 1573—1574. у Видину су изграђивани понтони за пределе средњег Душава.³ Из Београда су 1566. године експедирани за друга ћупријска радилишта ексери и дрво.⁴

Године 1697. султан се у свом походу на Сегедин зауставио у Септи, те је ту подигао мост, заповедивши да се мост код Београда размонтира и понтони упуते у Сенту.⁵

Гвожђарија, потребна за бродоградилшта и за подизање мостова стизала је на

средњи Дунав из бугарског рудника Самокова.⁵ Судићи према опису познатог дугачког моста код Осијека, понтони су били везани железним ланцима, тзв. пијавицама и кукама.⁶

Као радна снага на изради мостова довођена је раја. Како је, на пример, раја смедеревског санџака у времс похода 1566.

била преоптерећена овим и другим пословима, затражено је да раја зворничког и сремског санџака помогну у прављењу понтонских мостова и обезбеђивања дрвног материјала.⁷ Код изградње моста преко Драве, подигнутог за свега шест дана, употребљен је рад више хиљада зависних сељака.⁸

НАПОМЕНЕ

¹ Г. Елезовић — Г. Шкриванић, Како су Турци после више опсада заузели Београд, Београд 1956, 34, 52, 61, 65—66. 68. — Мост код Шапца помније и мађарски историчар Никола Иштванфи (*N. Isthvanfy, Historiarum de rebus Ungaricis libri XXXIV, Viennae-Prage-Tergesti 1758, 59*).

² Олга Зиројевић, Турско војно врсјење у Србији 1459—1683, Београд 1974, 232.

³ Евлија Челеби, Путопис. Одломци о југословенским земљама, препоо Х. Шабановић, Сарајево 1967, 75.

⁴ А. Ивић, Историја Срба у Војводини од најстаријих времена до оснивања Потиско-поришчке границе (1703), Нови Сад 1929, 60—61.

⁵ Marino Sanuto, I diarii, XLII, Venezia 1886, 349 (у даљем тексту: МСА).

⁶ МСА LI, 51, 69, 74, 124, 194, 273.

⁷ МСА LII 371. — Одмах затим подигнут је мост на Драву, те су трупе приспеле у Мочач (Исто).

⁸ МСА, XLIII, 277.

⁹ МСА LII, 315 и 453—54.

¹⁰ МСА LV, 664—5.

¹¹ МСА LVI, 312 и 360; LVII, 84—5.

¹² N. Isthvanfy, н. д., 290; Д. Ј. Поповић, Београд кроз векове, Београд 1964, 75—6. Ипак, 1566. године пребацивање стоке за потребе војске вршено је бродовима (Б. Храбак, Београд као пристаниште и бродоградниште, *Годишњак града Београда V, 1958, 40*).

¹³ Г. Елезовић, Из цариградских турских архива Mühimme derteri, Београд, 1951, III — 1450, 1629, 1694, 1727, 1760, 1767, 1772, 1821, 1822, 1844, 1861, 1894. Види: G. Škrivanić, *Turski pohod na Siget 1566, Vesnik Vojnog muzeja JNA IV, Beograd 1957, 200* — Султан је прешао из Београда у Земун бродом Szamosközy Istvan, *Története Maradványai 1542—1608, briaadta. Szilágyi Sándor, IV, brötet, MNN, Scriptores XXX, Budapest 1880 24*. — Око изградње мостова у Срему и Славонији били су тада ангажовани и сремски (Исто, III — 1388, 1945, 1848, 1885, 1990) и пожешки санџак-бег (Исто, III — 1767, 1808, 1817, 1818, 1825, 1845, 1917).

¹⁴ Исто, III — 1803, 1808.

¹⁵ Hans Dernschwam's Tagebuch einer Reise nach Konstantinopel und Kleinasien (1553/

/55), von Franz Babinger, München—Leipzig 1923, 263; M. Vlajnac, Из путописа Ханса Дсрншвама 1553—55 године, *Братство XXI, Београд 1927, 101*.

¹⁶ Упореди: Х. Шабановић, Турски извори за историју Београда, Београд 1964. — О старима види: О. Зиројевић, н. д., 176; М. Петровић, Финансије и установе обновљене Србије до 1842, књ. I, Београд 1901, 33.

¹⁷ И. Бојничкић, Путовање царског посланства у Цариград г. 1608, *Вјесник кр. хрватско-славонско-далматинског земаљског архива XII, Загреб 1910, 216*; Ј. Божићевић, Путовање царског посланства у Цариград 1608, *Гласник Историјског друштва у Новом Саду IV (1931), 445*; Д. Ј. Поповић, Један Немац о животу у Београду 1608. године, *Политика 28. IV 1935*; Д. Ј. Поповић, Војводина у турско доба, *Војводина I, Нови Сад 1939, 291*; Б. Храбак, н. н., 28; Д. Ј. Поповић, Београд кроз векове, 76.

¹⁸ Велики мост на Сави управо је завршен марта 1596. године (В. Вилнавер, Прве устаничке борбе против Турака, Београд, 1953, 39). — О мосту на Сави ради пребацивања трупа при повратку новембра 1593; *Вогонvai trözli, Dessi János, Magyar, Historiája 1952—1957, Toldi Ferenz, MHN, Scriptoros XVII, Pest 1866, 456, 823, 2288*.

¹⁹ *Политика 26. III 1933, 11*; Д. Ј. Поповић, Београд кроз векове, 76; Б. Храбак, Јевреји у Београду до краја XVII века, *Годишњак града Београда XVIII (1971), 47*.

²⁰ Евлија Челеби, н. д., 349, 275. — И код места Купиника (Срем) налазио се шири простор, где је војска јуна 1566. године коначила (Г. Елезовић, н. д., III — 1929, 1930).

²¹ J. Hammer, Storia dell'impero osmano, è recata in italano da S. Romanini, т. XXIII, Venezia 1831.

²² Историјски архив Котора, Управно-политички списи V, 295, Кристофоро Змајевић ванредном провдудуру из Лераста 14. VII 1688. — Види: К. Протић, Одломци из историје Београда, *Годишњаница Николе Чупића, V (1885), 167*.

²³ J. Hammer, н. д., XXIV (1831), 377.

²⁴ Исто, 451—2.

²⁴ Р. Самарцић, Београд и Србија у списима француских савременика. XVI—XVII век, Београд, 1961, 247; Hammer, Storia XXIV, 482.

²⁵ J. Hammer, н. д., XXIV, 574—5. — Више конкретних и проверених података о грађњи мостова код Београда у току тзв. бечког рата има у раду Р. Веселшновића у последњем броју *Годишњака града Београда*. Ти подаци нису овде укључени, јер је овај рад раније био написан.

²⁶ Г. Станојевић, Београд у вријеме аустријско-турског рата 1716—1718, *Војно-историјски гласник* бр. 1/1972, 142—3 и 150.

II

¹ *Игњат Шланг*, Јевреји у Београду, Београд 1926, 22; Д. Ј. Поповић, Београд кроз векове; Б. Храбак, Јевреји, 25.

² *Thallóczy-Horvath*, Jajcza iörtenete 1450—1527, Codex diplomaticus partium regno Hungariae adnexarum, МНМ, Dipl. 40, Budapest 1915, 50 (вест из Будима 3. VII 1476). — При својим продорима у Србију, на пример 1480. Мађари се нису служили мостовима него лађама (Исто, 56).

³ Р. Самарцић, н. д., 126 (француски путописац Мартен Фимс).

⁴ N. Isthvanfy, н. д., 448; Szamosközy István, n. d. II, Scriptorum XXVIII, Budapest 1875, 147—48; Б. Храбак, н. н., 51.

⁴² Р. Самарцић, Београд и Србија, 265—66.

⁵ Р. Самарцић, н. д., 169, 183, 194.

⁶ J. Hammer, Geschichte des Osmanischen Reiches IV, Pest 1829, 178; Храбак, н. н., 33.

⁷ *Евлија Челеби*, н. д., 89 и 96, 326; Д. Ј. Поповић, Срби у Војводини, књ. I, Београд 1957, 257; Б. Храбак, н. н., 40. — Код Гроцке је и 1566. и 1658. постојао сталан мост преко речице Гроцке (Г. Елезовић, н. д., III — 1730; Р. Самарцић, н. д., 195).

⁸ J. Hammer, Storia XXIV, 561 и 574—75.

⁹ Види реконструкцију: Историја Београда, књ. I, Београд 1974, 480—81.

¹⁰ Г. Станојевић, н. н., 143 и 150.

III

¹ J. Тадић, Дубровачка архивска грађа о Београду, књ. I, Београд 1950, 22, бр. 160; Б. Храбак, н. н., 46.

² Г. Елезовић, н. д., III — 1868, 1871, 1948; N. Isthvanfy, н. д., 290 и 289; Б. Храбак, н. н., 42.

³ О. Зиројевић, н. д., 233.

⁴ Г. Елезовић, н. д., III—556, 557; Б. Храбак, н. н., 42.

⁵ Г. Елезовић, н. д., III — 512.

⁶ Д. Ј. Поповић, Војводина у турско доба, 290.

⁷ О. Зиројевић, н. д., 242—43.

⁸ *Евлија Челеби*, н. д., 357.

LES PONTS PRÈS DE BELGRADE EN XVI^e ET XVII^e SIÈCLES

Dr Bogumil Hrabak

Les recherches du passé de Belgrade entreprises jusqu'à nos jours, notamment celles de la période sous les Osmanlis, ont complètement négligé la position de la ville de Belgrade, cette localité des commerçants et des artisans, située au confluent des deux fleuves les plus grands de Pannonie et de la région danubienne. Eblouis par le bariolage oriental, les historiens, tout comme jadis les voyageurs occidentaux, se sont bornés habituellement à décrire l'aspect oriental des quartiers de la ville, des caravanes-sérails, des khans, des mosquées, des commerçants et de leur marchandise.

Pour l'économie de Belgrade et, en général, pour ses possibilités, le transport fluvial était, pour le moins, aussi important que le transport terrestre (les voies terrestres étaient utilisées surtout pour le transport des troupes).

Les ponts, qui faisaient partie du transit terrestre quoique liés aux cours d'eau, ne se trouvaient jamais dans le champ visuel des savants. Dušan J. Popović, auteur actif, quoique n'ayant pas toujours des conceptions les plus claires, a été le premier à donner, dans son dernier ouvrage sur Belgrade (*«Belgrade à travers des siècles»*) quelques informations sur les ponts dans un chapitre séparé.

Sur les pontons et les ponts de la partie sud de Pannonie, il y a davantage de renseignements chez les auteurs de récits de voyages, les latinistes hongrois ou bien dans les actes des organes du pouvoir turc. Ces ponts près de la ville de Belgrade n'étaient pas permanents. Ils étaient construits à raison de déplacements des troupes, vers Budim ou Vienne, Banat ou Nagy Varad.

On construisait plus souvent les ponts sur la Save, parce qu'elle est plus facile à surmonter, malgré les marécages près de Zemun. Le pont construit pendant la longue guerre de 1593—1606, est resté. Le pont de Danube, situé entre Grocka et Pančevo, un peu plus loin de

la ville, était levé uniquement pour les expéditions militaires. Mais, bien qu'il y eût assez de ponts on utilisait volontiers des navires. Belgrade avait à cette époque, outre le chantier naval, des ateliers spécialisés en manufacture de pontons.