

БЕОГРАД КАО ПРИСТАНИШТЕ И БРОДОГРАДИЛИШТЕ У XV, XVI И XVII ВЕКУ

Оно што ђаци не заборављају широм земљиног шара кад треба да одреде положај Београда јесу велике реке Средње и Југоисточне Европе — Дунав и Сава. Оно што путник који је боравио у главном граду Југославије неће моћи избрисати из сећања јесте дивни положај поносите вароши на ставама моћног, хладног Дунава и питоме, словенске Саве. Београд је велеград на води, до кога могу допловити мањи прекоморски бродови. Управо у наше дане успостављен је директан саобраћај између Београда и лука арапског Блиског Истока. Исто тако, у познатом бродоградилишту на Чукарици поринути су у Саву први овде грађени океански бродови. Значај Београда као речног пристаништа сваки је даном све већи. У изградњи је велико и савремено уређено пристаниште на Дунаву. Средњоевропске нације стварају сада планове да се Балтичко море веже са Црним, преко Лабе, Дунава и канала између ове две велике саобраћајнице, при чему се на Београд гледа као на речни порт од будућности. У светлости свих ових чињеница намеће се питање да ли је, у оквиру постојећих могућности, Београд имао такав значај као град на води и у својој ранијој прошлости.

Положај Београда на великим рекама и његов привредни и стратешки положај

На путнике који су у XV, XVI и XVII веку путовали преко Београда нарочити утисак стварао је положај ове тврђаве са насељем на широком воденом простору. Говорећи о Београду за време

турске опсаде 1440 године, угарски историчар Калимах бележи да се београдски град налази између Дунава и Саве на једном брегу, баш на месту где се мешају воде ових река, и то тако да обе реке непосредно оплакују подножје брега, и да зидине и јаркови града на самој обали раздељују водени простор на реке које га чине.¹ Пловећи Дунавом са севера, царски дипломата барон Бузбек (1553) видео је Београд пре него што је пришао пристаништу да се налази на простору обухваћеном Савом и Дунавом.² Познати привредни стручњак Ханс Дерншвам, који је путовао кад и барон Бузбек, није стекао нарочито повољан дојам о Београду; њему чак ни градска утврђења нису била особито чврста; али је лепо уочио да Београд чини моћним вода, тј. природни положај тврђаве над рекама а не дело људских руку.³ Шибенчанин Антун Вранчић, бискуп, хуманиста и царски дипломата упућен на Порту, посматрао је уливање широке али нимало плахе Саве у Дунав под самим зидинама града; Сава, по њему, здружује се с Дунавом без опреке, као у пријатељству и као његов сусед у простору; сама београдска тврђава више је окренута води, а од вароши је одељена зидом и двема кулама.⁴ Познати мађарски историчар XVI века Никола Иштванфи објаснио је положај Београда речима „на ставама Саве и Дунава“.⁵ За француског дипломату де Хе-а, Београд лежи на брежуљку, на месту које је дивно зато што се под њим улива Сава у Дунав; по њему, ниједан град под султановом влашћу, осим Цариграда, нема тако повољан природни положај.⁶ На ликовним приказима, већ од првих слика, средњеве-

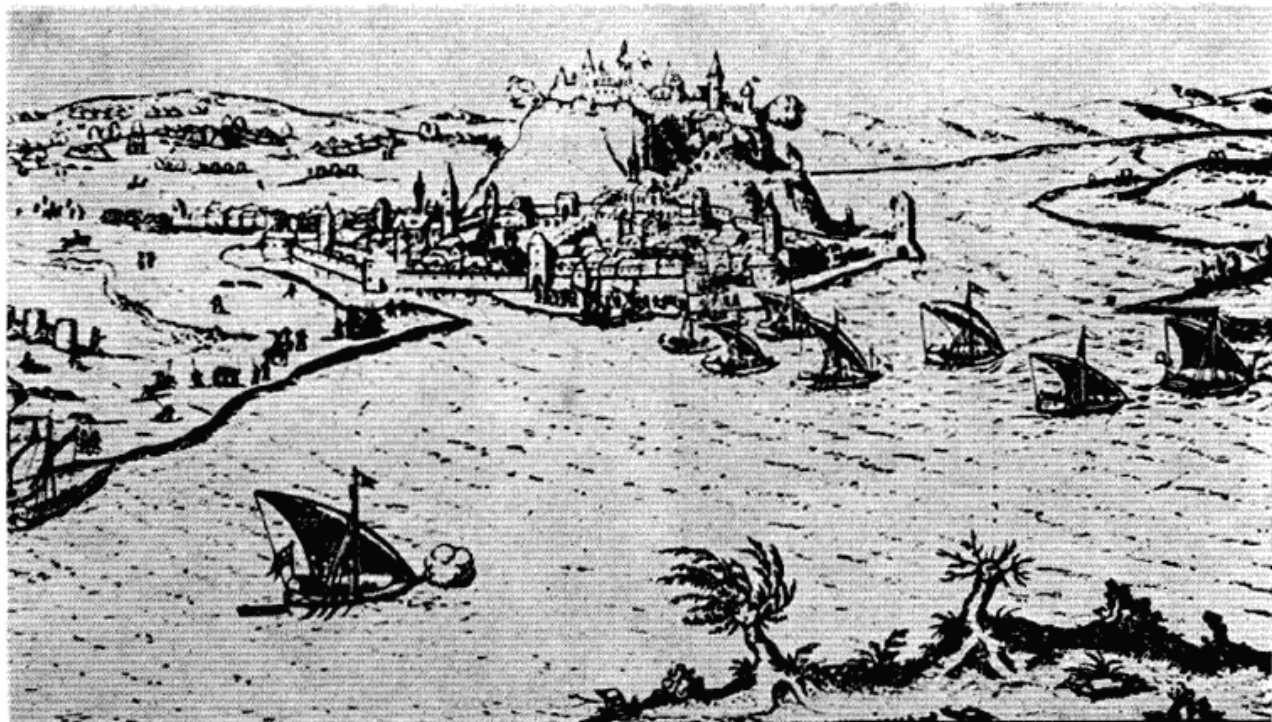
ковни Београд претстављен је у нераскидивом и вечитом загрљају Саве и Дунава, који су га везивали с пријатељима и преко којих су надирали непријатељи.⁷

Детаљнији описи Београда већ у првој трећини XV века много воде рачуна о положају Београда на великим рекама. За Константина Филозофа (1431), од тобожњих седам београдских брежуљака други „врх“ био је код река и пристаниште је лађама у њему са северне стране; трећи брежуљак је тамо „где је пристаниште царским лађама, који има и мношину утврђења“.⁸ У положају Београда на воденом простору са три стране има заиста нешто од оног господујућег дизања Цариграда над Златним Рогом и Босфором, тако да поређење Београда са Цариградом у животопису Стевана Лазаревића, ако и није адекватно, бесумње је асоцијативно. Савременик Константина Филозофа, бургундски витез Бертрандон де ла Брокијер, на свом путовању преко Београда затекао је београдски град и варош на врло јаком и лепом месту, на Сави која се на подножју тврђаве слива у Дунав. „И та варош Београд, забележио је он, је на саставу ових двеју река и на месту је које је доиста узвишено са три стране, а четврта, која је према земљи, је потпуно равна и може се доћи до ивице јарка“.⁹

Водени простор пред Београдом био је пре неколико столећа далеко већи него данас, кад војвођанске равнице нису блатнава језера него плодне оранице. Бертрандон дела Брокијер је о Дунаву, који је 1433 године изгледао нарочито надошао, записао да има добрих десет латинских миља у ширину; Сава му је исто тако изгледала као „веома велика река“.¹⁰ Турски путописац из друге половине XV века Дурсун-бег с оријенталним претеривањем о Сави је писао, да пред њеном „величином и количином воде река Нил ишчезава“.^{10а} У путопису А. Волфа и Л. Рима о путовању царског посланика Павла Ајцинга у Цариград 1583 године за Саву се каже да је тако велика као и Дунав, и да неки причају да ту Дунав узима Сави име. О Дунаву, пак, стоји да је

он код Београда толико простран да се може по њему једрити.¹¹ Треба знати да на самом ушћу Саве није се у XVI веку зеленило острво, које се први пут јавило над водом тек 30-их година XVII столећа, тако да је утисак о неизмерном воденом хоризонту био прилично разумљив. Средином 1608 године, пак, један немачки путописац је забележио да је мост на Сави под Београдом био дугачак 4 000 корака, а да је на ушћу Саве ширина реке износила око 800 корачаји; вода је око моста била устајала, баровита, али ипак врло дубока.¹²

Привредно-саобраћајни и стратешки значај београдског положаја, два момента која су највише доприносила величини Београда у прошлости, у потпуности се односе на његов смештај на ставама двеју река које уоквирују Панонски басен и Балканско Полуострво, управо на месту где су се копнене саобраћајнице најбоље пробиле. Још енглески путописац Браун (1669), на начин правог научника, забележио је: „И одишта, Београд је на тако згодном положају за трговину као ретко која варош на копну: на ставама Дунава и Саве; велика Тиса утиче у Дунав недалеко; ни Драва није далеко, а није ни Морава; Дунав пак тече према Црном Мору: што му све даје трговачке везе са многим удаљеним крајевима“.¹³ Надбискуп Франкопан, као члан изасланства угарских сталежа цару Карлу у Регенсбург, добро је запазио у свом говору 9 јуна 1541 да Угарској прети непрестана опасност од Турака зато што они у својој власти држе ушће Саве, Тисе и Драве, којим рекама лако продиру у дубину земље.¹⁴ Тежиште, пак, овог речног чворишта је Београд, у коме су Турци заиста и држали главни војни табор за све панонске и подунавске стране. Један савремени војни стручњак је сасвим правилно уочио значај река за стратешки положај Београда. „Да поменемо, пише он, само Саву, Драву и Тису, које скупљају готово све воде са величанственог венца што су га удружени Алпи и Карпати исплели око Панонске Низије да би их као данак предале своје сизерену, баш ту на споју Алпа и Родопа. Овде се могао пратити и контролисати



Сл. 1 — Београдско пристаниште 1521 године. (Немачка графика).

сав промет тих вода са Црним Морем. Додуше, то се могло чинити и са неке друге тачке низводно, али се ушће Саве налази у самом стецишту свих тих концентричних водених токова. То је географско средиште речног склопа, а усто је, видели смо, топографском јачином доминирало околином^{14,15}

Смештај и оперативни прилази београдске луке од XV до XVII века

Београд је још у првој трећини XV столећа имао два пристаништа: трговачку луку и сидриште војне речне базе. На северној страни, на Дунаву, налазило се велико трговачко пристаниште а источно од овога мало, за потребе ратног бродовља. Константин Филозоф ставља велико пристаниште наспрам овог другог а луку источно од овог, код свог трећег брежуљка.¹⁶ Бертрандон де ла Брокијер је запазио да у малом пристаништу може стати 15—20 галија, које служе за чување двеју кула, спојених

ланцем.¹⁷ Архитекта Драг. М. Јовановић сматра да прво пристаниште треба тражити северно од Горњег града, поред данашње куле Небојше а друго између замка и обале Саве; у погледу Брокијерових података мисли да је једна од ових двеју кула Небојша, и да се ово мало пристаниште протезало изван источног зида Доње вароши.¹⁸ Глиша Елезовић и Гавро Шкриванић, упоређујући своју турску слику о опсади Београда 1521 године с немачким бакро-резима о турском заузећу града, долазе до закључка да је велико трговачко пристаниште било на северној страни, и да се мало пристаниште, тј. ратна лука налазила на источном делу Доњег града, поред правоугаоног утврђења.¹⁹ Гаврило Витковић, пак, о београдском пристаништу пише следеће: „Под београдским градом до данас: (1887) се одржало бедемима заокружено дунавско пристаниште. Између Небојше куле и Видин-капије у њиховој непосредној близини налазила се јака каменита капија, која је сада у блату огрезла, кроз коју су Шајкаши могли да узмакну

под заштитом градских зидина. Из Дунава до унутрашњег пристаништа водио је широк и дубок канал, који је веома запуштен, али му се место јасно распознаје. Корито овог вијугастог канала било је калдрмисано. Воду су пропуштали кроз брану и канал само за време опсаде града. У борби на води нападали су поглавито на то утврђено пристаниште и трудили су се, да га заузму, а који су то бранили, морали су се на живот и смрт борити. На утврђеном пристаништу била је гвоздена капија, а шанчеви су били пуни топова и војника. У опште јачина дунавских градова и најважнији део било је то пристаниште“.²⁰

Са утврђивањем Турака у Београду прилике су се унеколико измениле и у погледу београдског пристаништа и вароши иза њега. Део града у коме се простирала лука и до ње мађарска варош с високим кућама и уским улицама добио је нови изглед. Турци су за заштиту сидришта и за прву одбрану града с дунавске стране подигли нова утврђења.²¹ Описујући доњу београдску тврђаву Евлија Челебија је писао да је она била округла са четири зида и да је имала четири гвоздене капије, између којих капију Великог пристаништа и капију Малог пристаништа. „Водена варош“ имала је 400 домова без вртова и пет џамија. Изван града протезало се велико пристаниште на Дунаву, које је могло да прими 50 бродова, а одмах пред зградом, опет на Дунаву, налазила се царинарница.²² Нешто касније Евлија говори о београдским пристаништима [у множини].²³ По описивачу путовања царског посланика Херберштајна 1608 године, пристанишни простор у Београду није био мали, јер је при дочеку његове лађе, поред воде, од тврђаве чак до њиховог пристаништа стајало много хиљада људи. То њихово пристаниште изгледа није било неко уобичајено место кеја, него се налазило подаље уз Саву, јер су на обали поред места на коме је бачена котва разапета два лепо украшена шатора за високе госте, а пристанишне зграде се никако не помињу.²⁴ На основу свих ових података могло би се закључити да је, поред



Сл. 2 — Угарски шајкаш.

два лучна издубљења на обали о којима је раније говорено, средином XVII века Београд имао и нове велике пристанишне „погоне“ на Сави и Дунаву. Јер, из свих ранијих описа излази да се већа, трговачка лука налазила са северне стране а западно од мањег војног сидришта, а Евлија о великом пристаништу говори као о месту још даље низ Дунав, тј. источније и од ранијег источног, војног сидришта. На савској, пак, страни било је већ у првој половини XVII столећа смештено још једно затворено склониште за бродове. О њему је француски путописац Кикле (1658) записао следеће: „У доњем граду на обали Саве налази се и једно мало затворено пристаниште, где се преко зиме, док траје лед, повлаче лађе“.²⁵ Ово бродско прибежиште најпре је, од средине XVI века, судећи по описима путовања Херберштајна, Пигафете и де Хе-а било отворено, резервисано за посебне намене. Пошто је водени простор пред обалом ветровитог Београда био тада заиста широк, прилази за лађе морали су се изградити подаље од самог састава река, низ Дунав и уз Саву, тим пре што се у XVII веку нису могла ископати на обали склони-

шта за бродове као у XV столећу, када је промет на Дунаву и Сави пред Београдом био далеко мањи. Излазило би, значи, да се управо услед великих функција београдске луке под Турцима она стално проширивала, те је средином XVII века, поред новог великог транспортног пристаништа на Дунаву, располагала и специјализованим доковима за зимовник, и то на Сави. Зимовник се, уосталом, и данас налази на тој страни.

Робни и путнички промет Дунавом и Савом преко Београда

Прави значај београдске луке у животу самога града као и у повести околних области најбоље се може одредити ако се укаже на значај промета и трговачког и путничког саобраћаја Дунавом и Савом у време о коме је реч. Притом треба имати стално у виду да је Београд био истовремено и истоварна, и утоварна лука, а не само пристаниште на пролазу за значајнија одређишта.

Досадашњи истраживачи прошлости Београда, посебно за период под Турцима, у потпуности су запоставили положај Београда као трговачког насеља на споју двеју највећих река Паноније и Подунавља; они су се, занесени источњачким шаренилом, обично ограничавали на излагање о каравансерајима и караванским друмовима. Како је већина тих људи родом била из Србије или из других наших балканских области, то је субјективно било разумљиво. Ма како да би било неправилно раздвајати копнене од водених путева у Београду, који је природни чвор и једних и других, ипак је јасно, за оне који имају иоле осећања за привредна питања, да су речне саобраћајнице за економски живот и у прошлости биле далеко значајније. Сасвим је било на свом месту тврдити да је Цариградски друм од Београда до Босфора био главна саобраћајна артерија европске Турске, али је исто тако тачно да је управо њен наставак према северу водени пут од Београда до Будима и даље, иако је уз Дунав кроз Ма-

ђарску постојао и копнени пут. Поред тога, никако не треба губити из вида да је Цариградски друм био превасходно стратемиска, војничка саобраћајница, и да, кад се говори о привреди, водени пут може далеко више и лакше понети робе. Уосталом, и у погледу војних потреба, Турци су избегавали да своје справе вуку копном, него су бојне товари превлачили морем и Дунавом, касније и Савом, чак упркос узводном правцу река, док су само трупе савладавале простор цестама. Када се, пак, путовало из Средње Европе у Цариград и на Исток, до Београда се по правилу пловило Дунавом, а онда се прелазило на царски друм. На Дунаву и на његовим обалама струјао је буран живот и постојао свет нама данас сасвим мало познат. У градовима уз Дунав, на тадашњој светској магистрали, а нарочито у Београду, Баји, Рац-Ковину, Будиму, Ђуру и Коморану трговина је добро била развијена. Међу лађарима, пак, Срби су заузимали важно и значајно место.²⁶ Велика је штета што се о промету Дунавом и Савом од XV до XVII века данас можемо обавестити готово једино из докумената који се односе на војне акције или путовања дипломата; отуда ће економских анализа бити врло мало.

Пуна оријентација Београда као трговачког средишта на рекама управо почиње у XV столећу. Тиме је и београдска лука добила у значају. Тада је за Београд као луку готово једино правац према Средњој Европи имао трговачког значаја. Чедомиљ Мијатовић је изнео занимљиво мишљење да је Београд већ у XII веку почео да служи немачкој трговини „Швапског савеза“ као посредник у њеној трговини с Цариградом; роба би се слала лађама из Регенсбурга до Београда, где би се претоваривала на караване.²⁷ Са доласком Турака, уместо на Јадранско Море, трговина Београда се у потпуности упутила на Босфор и Будим, иако нису напуштане ни старе везе и путеви.²⁸ У XVI веку стварна улога београдске чаршије састојала се у томе да снабдева турске поседе северно од Саве и Дунава, нарочито храном и мануфактурном робом; ово тржиште није било мало, ако се има у виду и само

многобројна турска војска по панонским градовима, коју је требало хранити и богато одевати. У XVII столећу та се улога проширила, тако да су трговачке комуникације преко Београда почеле добијати међународни карактер, упоредо са привредним снажењем Средње Европе и с општим пропадањем Отоманског царства као државе, односно са економским јачањем подвлашћених европских покрајина.

У време Мађара као и под Турцима београдско пристаниште претстављало је трговачко средиште и склониште за бродове на широком простору водених путева. Никако се није радило само о пловидби на Дунаву. Бертрандон де ла Брокијер нашао је да су србијанске реке пловне и да би се у Србији могла наћи и транспортовати храна, ако би се повео крсташки рат против Турака.²⁹ Више него два столећа доцније енглески путописац доктор Браун забележио је да се Моравом носе у Дунав производи Србије а делимично и Бугарске, а да се с друге стране уз Мораву преносе производи из Мађарске, Аустрије и суседних земаља.³⁰ Промет Савом а делом и доњим токовима њених притока морао је бити још интензивнији. Тако, говорећи о Зворнику, месту на гласу по разноме воћу, јеловим, храстовим и брестовим даскама, ђону и вуни, Евлија Челебија је додао: „То је веома прометно пристаниште (скела). Има неколико хиљада лађа које саобраћају ријеком Дрином до Београда“.³¹ Пловило се и Дравом, Тисом, Тамизом и Бегејом у правцу Београда. Ипак, Дунав је био жила куцавица трговине и промета Београда, и то не само у низводном него и у узводном смеру. Узводно, поред житног зрна, стижала је у Београд и ердељска со. На српском делу Дунава стовариште ердељске соли држали су Турци раније у Смедереву, где је познати привредни стручњак, Ханс Дерншвам, видео у јарку крај Дунава седам великих храстових лађа, које су биле довучене из Дееша у Ердељу.³² Касније је свакако Београд постао и претоварна станица за ову со, управо као што је Смедереву преотео и улогу житног тржишта.

По једном аутору, у књигама Про-

токоларија у Венецији, међу осталим грбовима лука, налазио се скраја XV века и грб Београда,³³ што би значило да је Београд тада имао репутацију светског порта.

За време турске власти у Београду XVI века нарочито је дошао до изражаја превоз хране Дунавом и другим рекама у Београд, из Београда или преко Београда, посебно у вези с ратним припремама. Сам Београд у погледу снабдевања житом никако није зависио од своје непосредне околине, него се хлебно зрно у Београд допремало са источне стране (Влашка, северна Бугарска, смедеревски крај), Савом из Срема а понекад и из Мачве и Подриња који су улазили у састав Зворничког санџака, изузетно, пак, са Косова.³⁴ Пре него што се Београд придигао после турског заузимања 1521 године, Смедерево је привремено играло улогу складишта животних намирница; ту је из унутрашњости довожена храна лађама.³⁵ За период, пак, пре пада под турску власт занимљив је податак који је донео Евлија Челебија, да је Мехмед II, након што је освојио Зворник, бадио око на Београд, те је пресекао пролаз бродовима који су снабдевали град живежом; како је, међутим, непријатељ имао контролу на реци Дунаву, жито је у Београд довожено из Бачке и из Влашке.³⁶

Марино Сануто, који је имао прилике да експецтира званична документа Млетачке канцеларије, оставио је запис да су Турци превозили храну Дунавом и Савом 1532 године.³⁷ Године 1528 Млечанима нису дате извозне житне дозволе за области источно од рта Матапана, пошто је одатле храна скупљана да би се за војне потребе упутила *per il Danubio*.³⁸ За ратни поход на Беч следеће године по султановој наредби 700 бродова ушло је са јестивом у Црно Море,³⁹ да би се Дунавом, преко Београда нашло на угарском ратишту. По једном савременом турском извору, спролећа 1543 године, пре изласка трупа из Цариграда за поход на Угарску, на 371 лађи послато је 40000 мерова брашна и 124800 мерова јечма из Црног Мора у Дунав.⁴⁰ Према писму бискупа Вранчића цару Фердинанду из Егера 7 марта 1559, турске

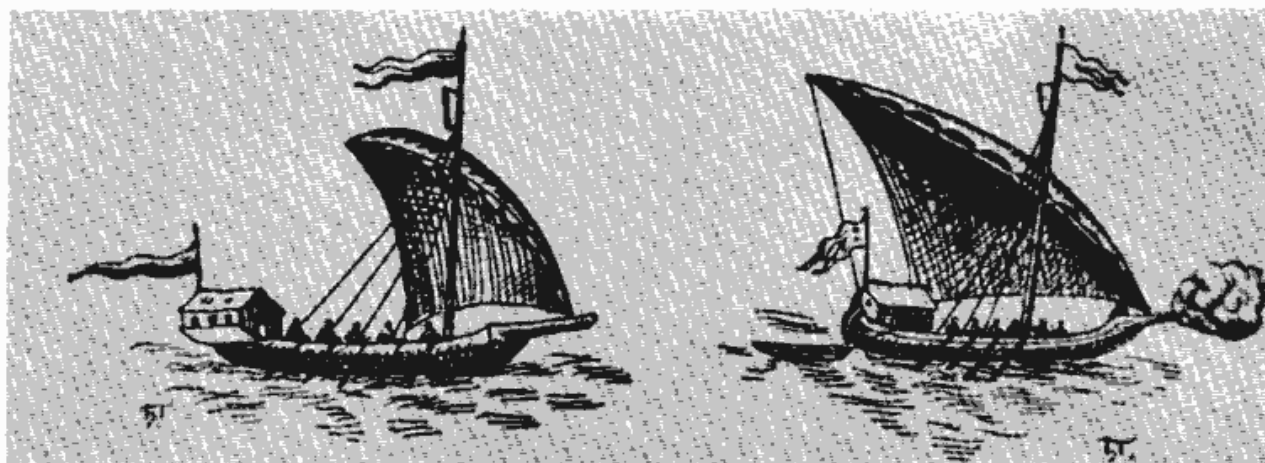
лађе су у то време товариле код Београда пшеницу која је возена у Будим, да се тамо истовари и да послужи кад у Будим дође султан.⁴¹ Жетва 1570 године много је подбацила у Панонији због неповољних климатских прилика (сталне кише и дубоки снег), те је настала велика оскудица и глад, праћене кугом. У суседним турским крајевима прилике су у овом погледу биле нешто повољније, те су турске власти дозволиле да поданици бечког цара купују у овим областима храну. Отуда су многи, разуме се преко Београда, ишли за Србију и Бугарску да би товарили лађе.⁴² Три године касније аустриско посланство које је водио Давид Унгнад видело је на пролазу у Београду 60 прилично великих бродова на Дунаву, приправних да носе житно зрно за рат против цареваца, пошто се рачунало да ће Беч ускратити данак.⁴³

Утовар животних намирница на лађе у Београду и транспорт јестива бродовима преко београдске луке особито су били велики у време турских ратних операција на Угарску. Како је ближе изгледала организација таквог похода и каква је била улога београдског пристаништа у вучи захире Дунавом у Мађарску, најбоље се може видети из архивске књиге бившег Портиног архива која се односи на последњи подухват султана Сулејмана 1566 године. Још 15 фебруара 1566 заповеђено је Бајрам-бегу у Београду да поднесе извештај о стању бродова и жита, па му је наложено шта треба да предузме за спремање јечма, брашна и бродова.⁴⁴ Три дана доцније санџак-бегу у Београду је саопштено да спреми по хиљаду кантара двојека за потребе царске морнарице и за газире који ће поћи у свети рат.⁴⁵ Турски ратни бродови под командом турског капетана Дунава, који је у мирно време тада обично заповедао на доњем Дунаву, од Ђердапа наниже, подмиривали су потребе у провијанту почев од Београда, кад би их ратни вихор довукао на средњи Дунав.⁴⁶ Преко Београда и његовог пристаништа пролазила је храна за султанову војску коју су, на пример, слали влашки војвода или видински санџак-бег.⁴⁷ Двадесет петог маја је послата на-

редба Бајрам-бегу да поднесе извештај о бродовима и јестиву.⁴⁸ Двадесет дана доцније намеснику у Београду наложено је да преосталу храну утовари у лађе да би је послао за трупима уз Дунав.⁴⁹ Двадесетог јуна, пак, београдски кадија примио је заповест да захиру пошље бродовима у Земун, где ће царска ордија провести бајрам.⁵⁰

За време аустро-турског рата 1593—1606 године храна се исто тако из Београда упућивала у горње мађарске стране. Нажалост, докумената о овом слању има само изузетно. Један од таквих у вези је с једним великим хајдучким подвигом на Дунаву 1598 године. У позну јесен дочеку су шајкаши бечког цара да су Турци из београдског пристаништа отпратили за Будим и Пешту храну и друге потребе. На ове вести кренуше одмах низ Дунав Никола Палфи са својих 1200 хајдука и острогонски вајда Јован Ђорђе са шајкашима. У близини варошице Пакша ударе на турску експедицију из Београда, многе Турке исекоше а многи се подавише. Самог бега измуче и окују, пошто је грозно мучио њихове другове. У том чуше да долази турска дунавска флота са пратњом од 8000 Турака. Разних турских лађа било је 130. Више Толне, између Фокта и Усоде, хајдуци срчано нападаше Турке, тако да 5200 Турака изгубе живот или нађе гроб у Дунаву. Плен је био огroman: 60 трговачких дереглија и све османлиске убојне галије и шајке, 3000 дуката, право обиље хране, оружја, багута, топова, олова и других ствари.⁵¹ Крајем следеће године у београдском војничком логору владало је завидно обиље животних намирница, јер су султанови поданици лишени и последњег зрна хране.⁵² Но, зато је оскудица у житарицама у будимском логору у јесен 1602 године била тако велика, да је турски заповедник места морао предузети нарочите мере да би осигурао товар животних намирница које су довлачене шајкама,⁵³ наравно из Београда или преко његове луке.

Спролећа 1634 године, када се спремао поход против Пољске, у Београд су послати коморници да добаве животне намирнице и понтоне за мостове.⁵⁴



Сл. 3 — Ратне шајке из XVI века.

Слично је било и за време Кандиског рата. Спролећа 1646 довезене су велике количине жита, проса и брашна у Београд, Бању Луку, Сарајево, Јајце и Книн.⁵⁵ Јула 1648 године, пак, ускочки одред Петра Миљковића уништио је на Сави један сплав, који је из Београда пловио у Градишку са житом, са три топа и са 3—400 топовских кугли од 70 либара.⁵⁶ Операције на далматинском фронту почетком 1657 године почеле су са турске стране тако што је нови заповедник с јаничарима стигао у Београд, забранио извоз жита и друге хране из Београда, те ратни материјал и житно зрно упутио на бродовима Савом, према којој су са турског ратишта у Далмацији послали 1000 коња и волова да превезу топове и остало.⁵⁷ Јануара 1660 године, пак, отправљене су из Цариграда захириције, тј. скупљачи житне хране, у Софију, Београд, Будим и у Босну да поберу житне обавезе и резерве у жита-рицама. Ова се храна, као, на пример, по документу од 24 јануара 1663, са свих страна сливала у Београд, да се оданде, као и све друге ратне потребе, упути бродовима Савом а онда копном за турски фронт у Далмацији.⁵⁸ Док је раније Дунав служио за транспорт хране за турску војску у Панонији, средином XVII столећа, с обзиром на новоотворени фронт у Далмацији, Сава је постала главна водена саобраћајница за војне потребе па и за жито намењено султано-

вој војсци у европском делу царства.

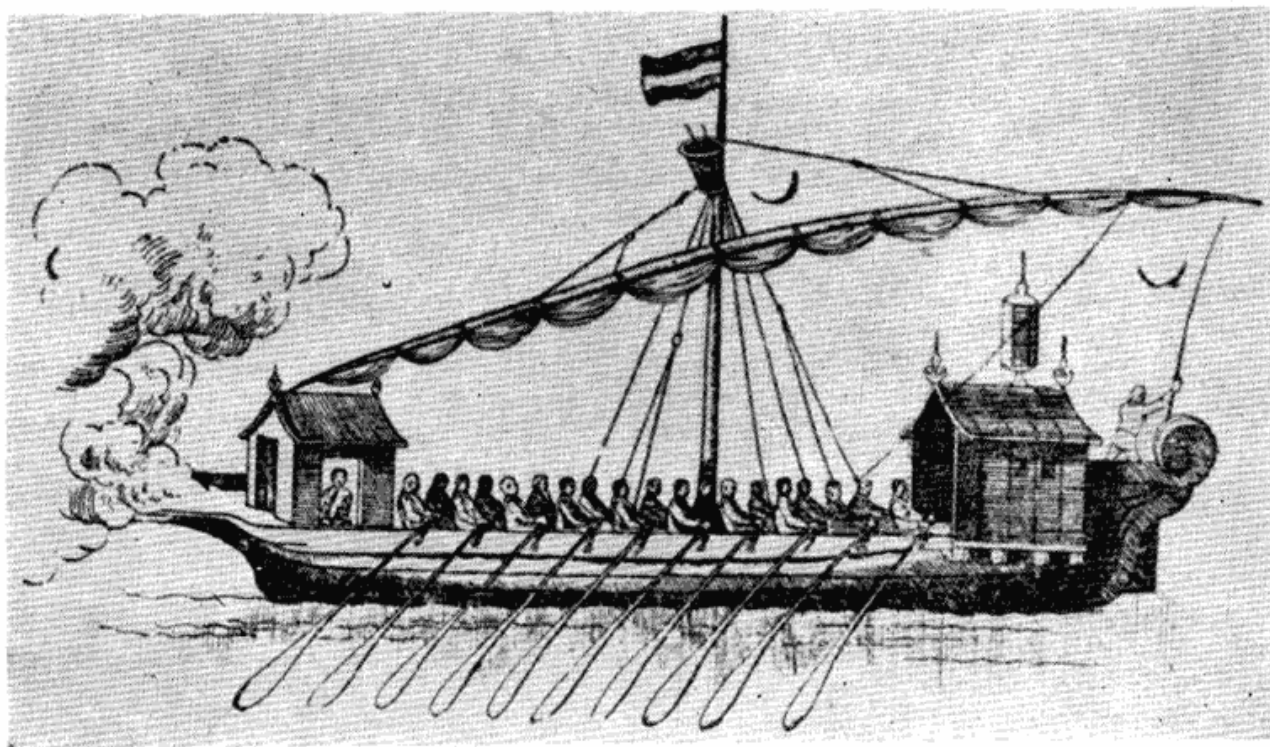
Било би, међутим, погрешно ако би се стекао утисак да је у београдској луци само жито и друго јестиво исто-варивано или укрцавано на бродове. Београд је под Османлијама био и велико тржиште мануфактурне робе, како источњачке тако и оне са Запада. И једна и друга долазиле су у Београд караванима, а онда најчешће лађама за Будим, Пешту и друге панонске градове. Понекад су тканине из Средње Европе бродовима стизале из северних мађарских градова у Београд, посредством чак и Дубровчана.⁵⁹ Турска војска која је гарнизонира-ла у Београду, по угарским градовима и на граници, за коју се зна да се богато и китњасто одевала и којој су гранична пљачка и робљење омогућавали лепе ванредне приходе, била је велики купац скупог сукна и свиле. Овом коњуктуром нарочито су се користили дубровачки трговци, који су у Београду имали јаки центар у организационој мрежи своје трговине у турским земљама на Балкану и у Подунављу.

Трговина београдских Дубровчана са Будимом претстављена је многобројним везама и разноврсним видовима. Пошто ова тема треба да буде предмет посебног рада, овом приликом даће се само неки нужнији подаци. Турске власти у Београду гледале су да на дубровачку робу која се из Београда слала у Будим наплати посебни намет од 4⁰/. Почетком

1550 године дубровачка се влада тужила у Цариграду на београдске органе власти који противзаконито наплаћују ову таксу; у упутству посланицима који су ишли да се поклоне султану стајало је да су се санџак-бег и кадија сагласили са захтевом емина и амалдарџа да се убере 4% од вредности ове робе. Касније су поред Будима узимани у обзир и Темишвар и остала места Угарске. Када су новом султану Селиму II, 1566 године, ношене на потврду старе повластице, понесен је и један ферман београдском кадији да се од Дубровчана не узима кумерк за робу коју носе у Будим.⁶⁰ У Београду као и у Сарајеву и Солуну од свих је иначе наплаћивана транзитна царина (ћумрук).⁶¹

Докумената о непосредном пословању београдских Дубровчана у Будиму и оних из Будима и Пеште са Београдом многобројна су и разноврсна: заједничка трговачка друштва, пословни и породични односи и међусобна посећивања, при чему је многе задесила и смрт, слање новца и робе преко посредника, докумената о заоставштини, именовању пуномоћника, пословни спорови и уговори,

задуживања и потраживања.⁶² Најмање има података о транспорту робе, али је јасно, на основу упоређења с целокупним прометом између поменуте две метрополе, да се саобраћај из Будима ка Београду вршио готово искључиво Дунавом, док је путовање и превоз из Београда на север у летње доба године великим делом обављан узводно, али је вршен и копном, нарочито од јесени до пролећа. Притом, Дубровчани као и други трговци у Београду много су чешће путовали заједно, на истим лађама па и у истим конвојима, не искључујући слање еспапа и на војним бродовима, али је било случајева да су се Дубровчани отиснули низ Дунав и на појединачним баркама.⁶³ У сваком случају, као трговцима из велике средоземне луке и града који је често посредовао у трговини као поморски кириџија, Дубровчанима у Београду није био туђ превоз водом. Уосталом, неки су од њих у свом родном граду у XVI веку иступали као осигурачи бродског терета, како своје тако свакако и туђе робе.⁶⁴ Није искључено да су београдски, будимски и пештански Дубровчани имали и своје бро-



Сл. 4 — Ратна шајка крајем XVI века.

дове на Дунаву као власници-удеоници и да су их овде куповали и одржавали.

Трговци других трговачких нација слично су у Београду пословали са северним странама, свакако најчешће дунавским лађама. Јевреји су, пак, и становали у близини Дунава,⁶⁵ а познато је да их је тада у Београду било из немачких области. Они никако нису потпуно прекидали са својим рођацима и знанцима из земаља под немачким утицајем. Средином XVII века, међутим, Јермени су, по мишљењу француског путописца Килеа, једини трговали, са Немачком и Бечом обично Дунавом.⁶⁶

*

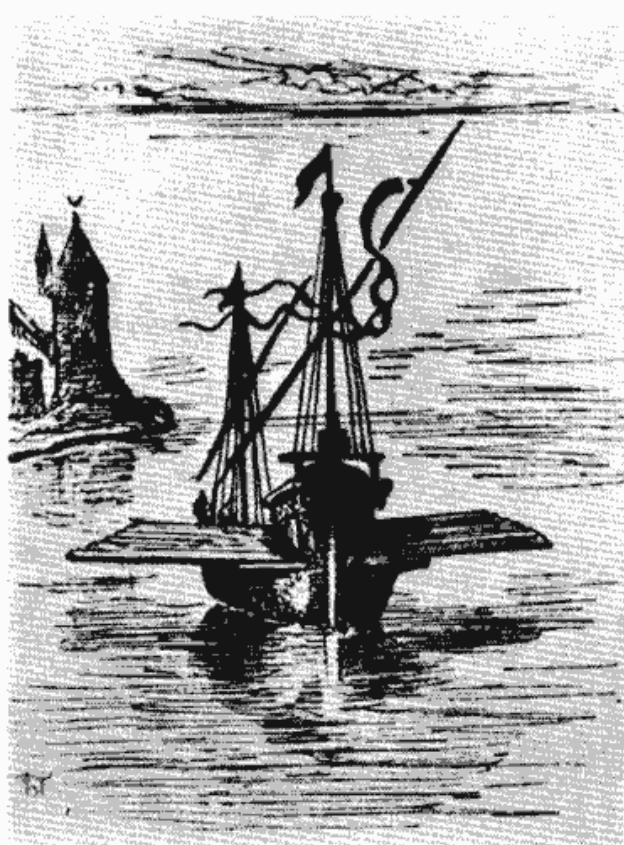
Пловидба и трговачки промет Дунавом нису били без озбиљних сметњи. За време зимског дела године врло је често на овој моћној реци господарио лед.⁶⁷ За време пловидбене сезоне, пак, велику су невољу претстављали хајдуци на Дунаву, које је без икакве сумње привукао на ову саобраћајницу значајан транзит. Као год на друму, и на Дунаву су у XVI и XVII веку постављане хајдучке заседе, обично уз речну матицу. За XVII столеће већ је досада историографија располагала врло уверљивим примерима (пљачка трговачке лађе код Коморана 1656 године, путовање посланика де Хе-а и сл.).⁶⁸ За XVI столеће повише података о дунавском гусарству има код латинског угарског писца, Шибенчанина Антуна Вранчића. Један од недостатака организације турске речне флоте у Панонији налазио се у томе што Турци нису имали војних речних база више расутих и по мањим местима, и особито што их дуго нису имали на Тиси, Сави, Драви и Моришу, иако су они врло рано, већ у првој половини XV века, располагали борбеним пловним објектима на Морави а 70-их година истог столећа и на Дрини и Сави.⁶⁹ Угри су хајдуковали и пљачкали путнике, како муслимане тако и хришћане. Поред осталих, 1542 године, поубијали су слуге будимског турског намесника Балије Епироћанина, који су путовали у Београд. Због тога је овј господар Будима, заједно са заповедником бродовља и нижим старешинама предузео опсаду Палоте.⁷⁰ Го-

дине 1549 дунавски гусари су отели једном дубровачком трговцу који је из Мађарске путовао у Београд 21 трубу тканина у вредности од 650 дуката; опљачкана барка се налазила у мањем конвоју, при чему неки други Дубровчанин на суседној некој барци није претрпео штете.⁷¹ Јула 1553 године, пре него што су пошли као царски посланици из Коморана за Цариград, бискуп Вранчић и заповедник хабзбуршке речне флоте Зај саветовали су се како да путују, јер се знало да се и на Дунаву и на копну стално постављају заседе; требало је да плове до Београда да не би морали заморно да путују друмом, али, пошто Турци тада нису били много моћни својим бродовљем на Дунаву, у један мах су радије изабрали прахњаву цесту.⁷² Ујесен следеће године заступник будимског паше жалио се преко гласника на Порти да угарске посаде из Сигета, Бабоче и Капошвара узнемирују цео крај од Дунава до Драве, па сметају и пловидбу на Дунаву.⁷³ Годину дана касније царски посланици из Цариграда поновили су турски захтев да се Дунав ослободи хајдука.⁷⁴ Током времена, међутим, и Турци су јачали на Дунаву, те су на реци постављали своја гусарска гнезда. Тако, 1567 године Турци су из заседе на простору између Егера и Коморана ухватили неку житну лађу.⁷⁵ После 1590 године јавио се у Мађарској млад човек по имену Дели-Марко, који је пресретао трговачке караване и бродове и упадао на Балканско Полуострво све до реке Марице.⁷⁶

Велику техничку тешкоћу пловидбе на Дунаву претстављала је слаба покретљивост бродова на весла и једра кад се понесе већи терет, кад се хитало, кад се пловило узводно или на брзој води и на појединим речним теснацима. У побројаним случајевима обезбеђивана је вуча натоварених лађа коњима, воловима или људском снагом. Још у XIII веку постојале су у Будиму читаве компаније које су набављале стоку за бродску вучу. Ове мађарске компаније или еснафи држали су у својим рукама главну саобраћајницу, а уз главни посао бавили су се и трговином хране и страних вина. Гаврило Витковић је претпо-

ставио да је таквих богатих цехова било и ван Пеште и Будима, у свим бродским станицама, па и у Београду, Земуну и у Смедереву.⁷⁷ Исти писац сматрао је да се грозно турско господство осећало и у томе што су Османлије без икакве плате дизали људе да вуку лађе. По њему главно зборно место турске дунавске флоте било је у Видину, одакле је хришћанско робље теглило бродове узводно до Београда, Будима, Острогона па и под Коморан. По Витковићу, Турци су у XVII веку терали на овај посао не само робове него и остало становништво до на шест миља далеко од Дунава с обе стране.⁷⁸

Турски подаци који се односе на војни поход 1566 године конкретизују наше знање о овој ствари. Видински и никополски бродови заиста су се превлачили „горе“, тј. преко Београда за Угарску. Притом је видински санџак-бег обично био задужен да организује извлачење пловних објеката кроз Бердапску клисуру.⁷⁹ Узводну пловидбу бродова, пре свега на овом делу Дунава морали су да помажу и други турски функционери: кадије Кучајне, Кладова и Смедерева,⁸⁰ печујски кадија,⁸¹ сегедински санџак-бег.⁸² По наредби са Порте од 8 јуна 1566, видински намесник имао је да се побрине да се бродови изведу из дунавске Демир-капије и да се у Београду предаду бегу од Коца-Или.⁸³ Три дана потом заповеђено је кадијама Смедерева и Рама да даду довољан број шајки Мехмед-хану (из Никопоља), како би могао извући бродове⁸⁴ према Београду. Четири дана после тога наложено је кадијама Кучајне, Ресаве и све до Београда на обема обалама да помогну да се извуку лађе, те да пошаљу људе.⁸⁵ Дан касније, издата је, опет, заповест моравском кадији да ради бродске вуче упуту до 2000 неверника, и истовремено је поручено видинском санџак-бегу да се не креће према Београду док се лађе не извуку на најтежем делу пута, до Смедерева.⁸⁶ У вези с овим турским подацима из прве руке треба додати да је Витковић погрешно кад је мислио да се само робовска радна снага у XVI веку користила за тегљење дунавских лађа; што он говори за XVII столеће посто-



Сл. 5 — Трговачка шајка из друге половине XVII века.

јало је већ стотинак година раније, и то не само за прибрежно становништво него и за живаљ са веће даљине.

Вуча шајки уз Дунав постојала је као обавеза и за извесно београдско становништво, и то на делу од Београда према Будиму. Тако, за време угарског похода 1593—1606 године, као и за време заострене ситуације 1634 године, турски заповедници у Београду приморавали су Дубровчане и остале Латине, босанске и јеврејске трговце да обезбеде радну снагу за вучу бродова уз Дунав као и да даду новац за опрему шајки.⁸⁷

При пловидби Дунавом постојале су и природне тешкоће услед физичких својстава самог речног корита. Из путописа Давида Унгнада сазнаје се да је тада (1572 године) Дунав почињао да се шири од Пакша, северно од Толне и Баје, тако да је у околини било више лука, али се зато Дунав код Мохача разливао, тако да је на неким местима био плитак, и тешко се пролазило бродовима.⁸⁸ На

природним узинама реке саобраћај је отежаван и тиме што су се на таквим местима далеко више гомилали разни предмети који су пловили површином воде и много више се таложио речни нанос него другде, иако је на целом току сметала пловидби околност да дунавски пут под Османлијама није довољно чишћен. Један западни путописац, који је по службеној дужности путовао из Будима у Београд и даље, јула 1553 године, спомиње да су дунавске обале обрасле шумом или претстављале ужасне пуста-ре, са оточићима и стаблима сред воде, који попут гребена вребају бродска тру-пла, нарочито ноћу, када изазивају и ве-лики страх код путника, посебно у те-снацима.⁸⁹ Да омогуће промет, Турци су се ипак трудили да одржавају дунавски водени пут. О томе сведочи један султа-нов ферман из 1565 године будимском беглербегу, да се држи од старине утвр-ђених прописа за чишћење реке.⁹⁰

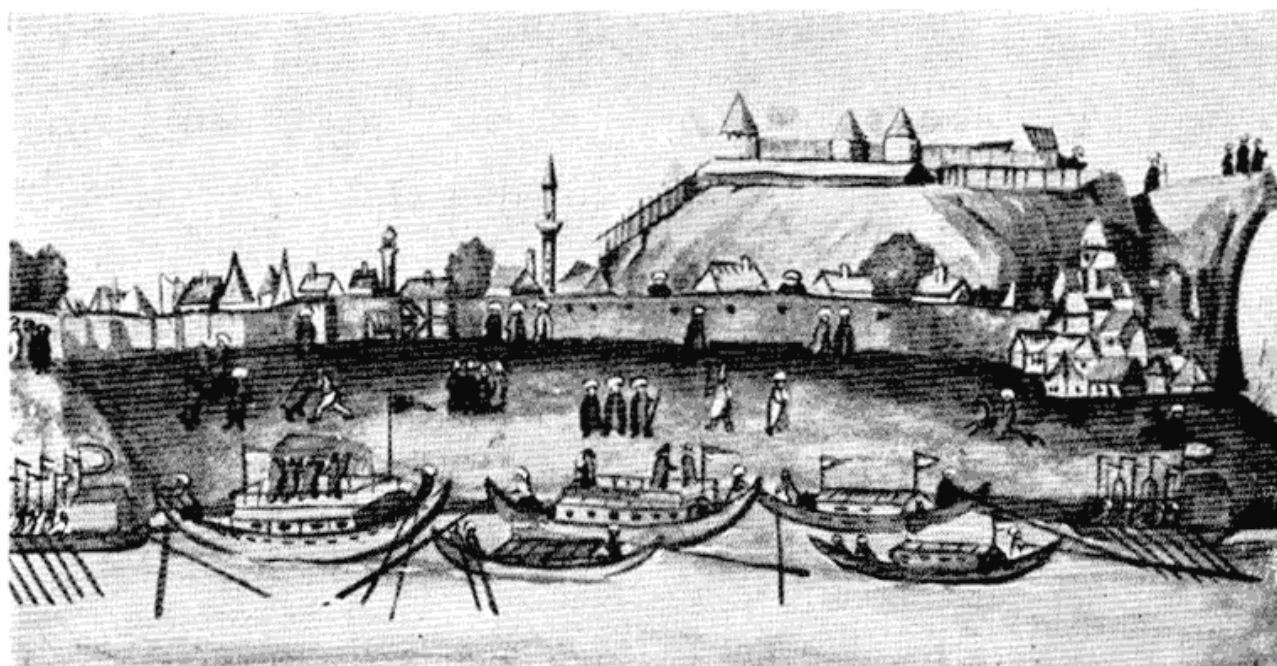
Дунавско корито је било ђудљиво и низводно од Београда, ако се и изузму тешкоће које и данас постоје у Бер-дапу. У путопису француског посланика де Хе-а забележено је да је Дунав код Хисарцика веома широк, јер се ту река рачва, тако да се један крак одваја од главнине све до Смедерева. Путопис је и на овом делу Дунава поменуо тешкоће при пловидби, јер се стабла могу сусре-сти и на средини речног корита.⁹¹

*

Поред трговачког и војног транзита који је полазио из београдске луке или је ишао за Београд односно преко Бео-града, београдско пристаниште било је значајно и као станица у путничком саобраћају. Ипак, одмах треба рећи да је посебних путничких бродова било тада само изузетно у промету (напр. код по-сланстава, војних и дипломатских кури-ра, код појединих лекара, црквених до-стојанственика и хаџија, трговаца на малим пловним објектима); путници су обично путовали на теретним лађама.⁹² Из Беча и Аустрије путовало се за Турску преко Београда и то Дуна-вом. Са дипломатским претставницима хабзбуршког владарског дома пловио би конвој бродова, обично њих пет.⁹³

Брод којим се низ Дунав отиснуо ба-рон Бузбек имао је 24 весла и прет-стављао је преуређену галију која се кретала на једра и дању и ноћу.⁹⁴ Ла-ђа, пак, којом је некако у исто време пошао из Будима Ханс Дерншвам, при-мила је с путницима и коње и кола, и са друге четири лађе била је везана за једну насаду (тј. лаки ратни речни брод), коју је покретало 30 веслача, како дању тако и ноћу.⁹⁵ Дочек у Будиму који би страним дипломатским претставницима приређивао будимски паша подразуме-вао је слање у сусрет ратних бродова (чак и до 20) а у самом Будиму пуцњаву из топова флоте.⁹⁶ У појединим случаје-вима такви би се свечани дочеци на води приређивали и пред Београдом, као по-сланству Херберштајна који је 1608 го-дине одлазио у Цариград ради ратифи-кације Житваторошког мира. На две миље више Београд изашло је посланику у сусрет 20 београдских шајки, на којима је било малих топова, из којих су пу-цали, чим су се показале посланикове лађе. После овога поздрава бродови су се поставили у једну врсту, па су тако пратиле посланство до Земунa. На де-сном чеоном крилу ове флотиле нала-зио се најстарији турски достојанстве-ник. У Земуну је ово бродовље дочекала поздравна салва топова са земунске тврђаве. И при прелазу из Земунa у Београд пресреле су турске шајке по-сланикове лађе, одајући му почаст пуц-њавом из својих топовских оруђа. Да свечаност буде већа, лађе су се поврста-ле по целом Дунаву, који је на том месту тада био веома широк.⁹⁷

Мађарски историчар XVI и почетка XVII века, Н. Иштванфи, такође пише о неким знаменитим путницима који су допловили у Београд: о дипломати хабс-буршког двора Велтвику, који се 1545 године враћао у Цариград да ради на мировном споразуму, о ердељском вла-дару Јаношу Жигмунду, који је године 1566 приспео бродом у султанов табор у Београду,⁹⁸ итд. Царским посланицима Ногаролу и Ламберту, који су наводно послати султану Сулејману 1531 године, погрешно је маршруту а није тачно дата ни година: он пише да је пловидба Ду-навом била забрањена те да су легати



Сл. 6 — Земунско пристаниште 1608 године. (Према немачком путописцу Прандштетеру).

прошли „илирским крајевима“, из Сиска на Костајницу и Крупу на Уни, те од Дубице Савом за Београд.⁹⁹

Из Београда се, по расположивим подацима, у последњој трећини XVI века путовало Дунавом даље до Никопоља, како би се скратио тегобан пут копном. Та је релација тада за путнички саобраћај већ била прилично уобичајена, иако је страним путницима у Београду препоручивано да избегну тај опасан пут. У београдском пристаништу мењале би се лађе, пошто су једне ишле на линији Будим—Београд, а друге, мање, због Ђердапског кланца, од Београда према Видину и Никопољу. Док се изврши претовар у лађама, на београдском пристаништу се обично ноћивало.¹⁰⁰

Путовање бродом из Будима у Београд трајало је у XV и XVI веку седам или шест дана,¹⁰¹ из Коморана у Београд (1567) десет дана,¹⁰² а пут цестом од Будима до Београда дванаест дана.¹⁰³ Према томе, и у погледу времена, једрење Дунавом се више исплаћивало. Узводно путовање, нарочито за време зимских и кишних дана трајало је дуже,¹⁰⁴ тако да се ту радо хватао друм.

У београдском пристаништу, најзад, виђали су се и бродови који су саобраћали на локални пругама, како је то и данас у свим великим лукама. Са околним насељима, а пре свега са Земуном, постојао је сталан саобраћај већим и мањим пловним објектима. За путнике, а пре свега за беспослене дипломате, возња лађом из Београда у Земун имала је забаван и излетнички карактер, као например за посланство чије је путовање описао Л. Рим 1571 године.¹⁰⁵ Становништво суседних места, међутим, долазило је лађама и чинчик-чамцима у Београд да се снабде животним намирницама на великом београдском тржишту, како је то за Земунце 1663 године забележио славни путописац Евлија Челебија.¹⁰⁶ Под локални бродски саобраћај из београдске луке треба убројати и превоз пловним објектима са београдске на земунску или банатску страну и обрнуто. Каравани који су ишли уз Дунав сухим путем прелазили су преко Дунава превозима, и то обично сплавовима. Тако је (1583 године, например) вршен саобраћај између Земуна и Београда. Дерншвам је, пак, из Београда прешао у

Земун скелом, на коју су могла стати само троја кола.¹⁰⁷ Прелаз бродовима увелико се примењивао и за војне потребе. У време турског угарског похода 1566 године посебне су лађе, свакако веће и шире, спремљене за превоз исламске војске и коња, каогод што су се овде на сремску обалу пребацивала и стада оваца за потребе војске.¹⁰⁸ Пребацивање трупа преко Дунава обављало се код Панчева, и то како великим понтонским мостом, тако и лађама; о војсци која се из Ердеља у касну јесен 1661 године враћала у Београд на зимовање, Евлија Челебија је забележио да се са банатске стране пребацила у Београд на 300 лађа, и да су војсци на пристаништу „рајског насеља“ Београда изашли у сусрет прваци и великаши града.¹⁰⁹

У локални саобраћај београдске луке спадао би и промет између Београда и ближих војвођанских места која леже на рекама. Евлија Челебија је забележио читав низ трговачких пристаништа у близини Београда: бендер Рачу на Сави, чији су житељи „већином бродари транспортних бродова“, скелу касабе Немци на Сави, тада напредније од Митровице, камено пристаниште у Бечке реку (данас Зрењанин) на Бегеју и у Новом Бечеју на Тиси¹¹⁰ итд. Душан Поповић у потпуности има право кад за Београд у XVI веку каже да је био „уствари најзначајније насеље за Војводину“, иако се налази изван ње.¹¹¹ Београд је заиста боље везивао све делове Војводине од било ког војвођанског града, захваљујући свом срећном положају. То се осећало и на београдској пијаци, тако да је Масареки (1632) лепо запазио да Дунавом и Савом „притјече у град велико обиље жита, вина, стоке, риба, сијена, јечма, дрва, грађе и свега што треба за живот“.¹¹² Од оних производа по којима је Београд био познат као извозник, говеђе коже из угарских прерија, које су на београдском тржишту зване „секатице“, довожене су у београдску луку овим локалним воденим пругама, иако их је било и са веће даљине и које су у Београд дотурале караванима.

Транзит преко речне војне луке у Београду

Београд у XV, XVI и XVII веку никако није био само лука позната због свог робног промета и путничког саобраћаја. Необично стратегиски важан, као стециште читавог речног чворишта, Београд је у историји остао забележен и као врло значајно упориште речних флота народа и држава у чијим се рукама налазио. Он је био војна база, арсенал и оперативна станица од прворазредне важности и угарске и турске речне флоте. Учешће угарске и турске морнарице у биткама при турским опсадама Београда (1440, 1456, 1521) већ је у науци обрађено. Пуна историска обрада речне војне базе у Београду, укључујући и сва дејства угарских и турских убојних лађа из упоришта у Београду, превазилази оквире овог рада. Овде ће се обрадити само значај београдске луке за војни транспорт, довоз и одвоз оружја, хране и материјала за арсенал у Београду и из њега на разне стране.

Речне флотиле у Подунављу, како у XV, тако и касније, имале су задатак да што више онеспособе непријатељско бродовље, и тако обезбеде своје и угрозе противникове комуникације, да трупе пребацују преко река, да граде мостове и брину се за њихово обезбеђење, да ратним прибором и храном снабдевају оперативну војску, да по могућности предузимају самосталне акције приликом освојења или одбране градова положених на речним обалама.¹¹³ За све те задатке речним флотама су биле неопходно потребне сигурне базе, ближе или даље граници или ратној зони, одакле су организована дејства.

Каогод што су угарски бојни бродови излазили у акције из београдске луке, исто су тако у београдско пристаниште долазиле лађе са севера, довозећи ратну опрему и муницију. Више је у науци позната ова допрема у 1521 години, пред опсаду за време које је Београд и пао под турску власт. Савременик догађаја, Млечанин Марино Сануто забележио је да је опседнутом Београду стизала помоћ Дунавом, и то су пешадија и на-

јамници укрцани на бродове, а коњица је пристизала копном.¹¹⁴ Нешто млађи Никола Иштванфи писао је да су у лађе укрцани и у Београд послати новац за војничку плату, справе за бацање пројектила и сумпор, многа копља, ашови, лопате, секире, али свим се овим тако споро администрирало, — док се сакупе морнари, веслачи и тријерари (заповедници бродовља), — да су једне тешкоће повлачиле друге, тако да је слање лађа испало за државу највећа несрећа.¹¹⁵ Да би онемогућио ово снабдевање опседнутог Београда са севера, султан је из Црнога Мора послао бродове да град опколе са стране река.¹¹⁶

По турском освојењу, Београд је постао војни логор одакле су упућиване све акције у Панонску равницу и према Будиму и Бечу. Сваки од шест великих угарских похода султана Сулејмана пратило је дунавско бродовље, полазећи из београдског сидришта. О походу 1526 године савременик Марино Сануто је записао да се у Београду скупило 50 000 људи и да у београдској луци има 50 бродова, галија, фуста и паландарија; кад је султан прешао Саву код Београда, исти хроничар је забележио да је на Дунаву чекало доста фусти и барки.¹¹⁷ Према дневнику цара Сулејмана, 11 јула 1526, кад је он приспео у Београд, на Дунаву и Сави се налазио велики везир с огроном морнарицом од 800 лађа; пред Карловцима појавило се од ове флоте 120 бродова, пре него што је нападнут Петроварадин.¹¹⁸ У походу на Беч, три године касније, између 400 лађа које су се распоредиле под Будимом, било је и београдских шајки.¹¹⁹ Заповеднике тих београдских шајки, Хасана и Мумина, Иштванфи помиње као тријерархе, тј. заповеднике стражарских бродова на Дунаву у време овог похода. По њему, у експедицији на Беч учествовало је 160 лађа.¹²⁰ Бесумње из београдске ратне речне базе, Дунавом и Тисом, испоручено је вазалној мађарској војсци 50 топова и 500 центи праха, према уговору који је Ласки фебруара 1528 године склопио са султаном.¹²¹

Турска флота, имајући у Београду упориште, интервенисала је и у дога-

ђајима око Будима и Пеште 1530 године. Кад су, наиме, царевци опколили Будим, Дунавом су у Београд упућени гласници с поруком да санџак-бег Смедерева и Београда, Мехмед-бег Јахиоглу, што пре дође те ослободи град опсаде и избави га од велике оскудице у храни. Мехмед-бег се одазвао позиву те је довео помоћ у људству и јестиву, бесумње и воденим путем. При повратку са експедиције свакако је такође коришћен Дунав, кад се у Београд довлачио плен.¹²² Следеће, 1531 године, на скупштини у Регенсбургу кружили су гласови да султан Сулејман спрема нову најезду на Панонију, те да ће се сва турска војска из европских покрајина сабрати у Београду, и да ће онда уз Дунав кренути бродови натоварени убојним справама и осталим материјалом.¹²³ Турска морнарица дејствовала је код Острогона и око Будима 1532 године с наслоним на упориште и луку у Београду, и тек 1533 године турска се флота чвршће везала за Будим и Пешту.¹²⁴

Септембра 1540 године, кад су се многобројнији Турци сабрали у Београду да пођу према северу, босански санџак-бег је скупио шајке у Градишки, ту их храном напунио, те се говорило да ће Бошњаци покушати да заузму Печуј. Непосредни задатак био им је да заједно с трупама зворничког и крушевачког санџак-бега похитају у Срем.¹²⁵ Иако се изричито не говори, јасно је да су ови босански конвоји с војском и храном пловили Савом ка београдској луци. О транспорту из Београда 50-тих година XVI века има података код бискупа и царског дипломате Антуна Вранчића. У писму краља Фердинанда из Старог Будима (Сикамбрије) од 25 јула 1553 Вранчић је у додатку дописао да им је речено, док су чекали лађе из Коморана, да је будимски папа послао двадесет шајки у Београд по ђулад и барут за топове; других шест шајки, које су њима као царском посланству додељене, добиле су задатак да се из Београда врате у Будим натоварене топовским зрнима и цебаном.¹²⁶ Слично су се топови и из Будима слали 1555 године.¹²⁷ Првих дана 1559 године опет је Вранчић забележио да Турци шаљу

Дунавом на границу према Будиму огромну количину праха за топове и гвоздених пројектила (12 000 комада) за највеће артиљериске направе, од којих су најмањи тежили 18, а највећи 24 оке; слати су и ашови, кочеве и други алат и предмети сличне врсте неопходни за копање ровова; упућено је и 80 или 100 000 грубих платнених џакова за подизање хумки према зидовима опсађених непријатељских градова, како би, тобоже, ови напуњени џакови надвисили утврђења и омогућили турској пешадији препињање и упад преко зидина.¹²⁸ Кад је неколико седмица доцније о истој ствари писао своме пријатељу Томи Надаждију, Вранчић је додао да су истим лађама упућени у Будим и турски ливци бомбарда (топова), и да све то спада у припреме да се следеће године освоји Беч.¹²⁹ У вези, пак, са излагањем за годину 1562, Иштванфи бележи да су Турци слали пшеницу и другу залиху према борбеним положајима у Мађарској, и то како копном тако и водом.¹³⁰ Слично је било и раније, кад се турска војска борила у Славонији, којој је у Осијек слао храну намесник у Београду, Мехмед-бег Јахјиоглу.¹³¹

Турски документи о припремама за ратну кампању 1566 године исто тако доста говоре о експедицији топова, артиљериског прибора и муниције из Београда према северу.¹³² Посебно треба скренути пажњу на „дарбезане“, можда справе за бацање камења, који су се слали из београдске луке.¹³³ У поменутом походу као и у другим приликама Београд је био значајан и по томе што се овде спремао материјал за градњу војних мостова за прелаз тупа, на пример конкретно за мост код Петроварадина.¹³⁴ У вези с тим или због сличних потреба упућивани су из београдске луке бродови¹³⁵ и клинци, дрва и храна.¹³⁶ Приликом овога похода команду над дунавском флотом преузео је стари бег Родоса, Алипортук, који је са три галије из Црног Мора ушао у Дунав, да би турско бродовље повео у Драву.¹³⁷

Посебни значај стекла је београдска лука као ратна база и арсенал у аустро-турском рату 1593—1606 године. Тих година, кад Будим више није могао да

буде сигурно речно упориште и провијантско слагалиште због ратних акција у непосредној близини, опет је све спало на Београд и пријемни и отправни капацитет његових докова. Војни промет панонским рекама био је особито жив управо првих година рата. И Савом и Дунавом се превозило. Транспорт Савом до Београда за потребе турске војске у Угарској, иако је почео још пре пола столећа, управо од 1593 године стиче пуни стратешки значај, како то лепо излази из *Историје* савременика Николе Иштванфија.¹³⁸ Синан-пашина војска превожена је 1594 године у северну Мађарску лађама уз Дунав, бесумње из београдске луке; изричито се каже да је неким јаничарима на биремама (галија са два реда весала) заповедао „префект“ Београда.¹³⁹ Наредне, 1595 године, појачања у људству и опреми за фронт иза Будима довлачила су се узводно триремама (галијама-трое-сларицама) и шајкама.¹⁴⁰ Пошто су у току борби 1595 године били присиљени на узмак, Турци су се лађама довлачили у Београд, Смедерево и у друга удаљена и сигурна места.¹⁴¹ Исто тако, пошто је ујесен 1597 године војску упутио у зимовнике, султан Мехмед III је *Belgradum secundo flumine devectus est*.¹⁴² У касну јесен 1601 године Турци су топове из Кањиже са сикетске стране превезли бродовима Дравом и Дунавом у Београд.¹⁴³ Бродови су послужили Турцима при повлачењу и 1603 године. Јаничари и остали Турци, који су на пољима северне Мађарске изгубили битку, бежали су бродовима, али су при оваквом отступању поново сусретани од стране хабзбуршке војске која се привлачила дунавским прелазима, тако да су многи побијени или потопљени. Поред осталих султанових ратника, поред око 1 500 јаничара, у бици за Будим удавио се и санџак-бег Београда и Смедерева. После борбе под Будимом, Турцима је Београд остао као једино склониште на средњем Дунаву.¹⁴⁴

Никола Иштванфи је забележио да су топови и војска из Београда слати Дунавом под Острогон и 1600 године.¹⁴⁵ Августа 1602 године, пак, мало затим пошто је војсковођа Хасан, друг из де-

тињства султана Мехмеда III приспео у Београд, ратне справе утоварене су на лађе те Дунавом упућене у Будим, а трупе су послате цестом; приликом враћања са похода у Београд, Хасан је опет топове спровео Дунавом.¹⁴⁶ Не само према Будиму, него и на запад, у Славонију и према Хрватској слате су ратне потребе из београдске луке. Тако, чак под Сисак 1593 године помоћ и попуна Турцима стизала је из Београда, Темишвара и других гарнизона у Подунављу. Притом је довучен и топ који је пре неколико десетина година заплењен од потученог Кацијанера. Опрема и војска пребацивале су се тада бродовима, Савом узводно. На Сави, иначе, Турци су у Градишки подигли војно речно упориште, и ту су тада стално држали 29 шајки и морнаричког заповедника (*classarius*).¹⁴⁷

Снабдевање турских „западних страна“, тј. далматинског ратишта бојним потребама из београдске ратне базе почело је још у доба Кипарског рата (1570—73). Ова функција београдског војног логора појачала се, дакле, и за време рата од 1593—1606 године и то због ратишта у Хрватској. Но, пуни стрателгиски значај Београда као базе за турски фронт у Далмацији показале се тек за време Кандиског рата (1645—69). Сава ће тада, као што је већ речено, постати далеко важнија од самог Дунава кад је реч о војним транспортима. Према млетачким изворима зна се да је спролећа 1646 године дигнуто са београдске тврђаве 18 топова, који су онда транспортовани Савом и Купом у Далмацију.¹⁴⁸ Ватикански извори такође сведоче да је почетком маја поменуте године у Београд из Цариграда упућено седам бродова-карамурсали, натоварених двојеком и артиљериским зрнима (24 000 комада); истих дана у Београду је у лађе укрцано 300 товара барута и 12 топова да би се Савом експедовали у правцу Бање Луке.¹⁴⁹ Спролећа 1652 године у Градишку су пренесена сплавом три топа из Београда, који су се ускоро очекивали у Ливну. У то време се у Београду, Бањој Луци и Градишкој навелико пекао двојек за трупе.¹⁵⁰ Две године касније, по наређењу

босанског паше из Бање Луке, у Београд је упућено 300 људи и 1 000 волова да довуку топове са београдске тврђаве.¹⁵¹ На сличан је начин 6 маја 1647 из Цариграда пошло 120 кола са шест артиљериских оруђа у Београд, да из Београда у Далмацију спусте товарицебане, у првом реду праха.¹⁵² Као што се види, Београд је снабдевао далматински фронт не само Савом него и заморним транспортом копно. Почетком 1661 године сераскер-паша, тј. турски генералисим, налазио се у Београду, те је, и у име босанског паше и херцеговачког санџак-бега тражио од великог везира да се за ратиште према Млечанима у приморју обезбеди 3 300 кантара барута и 60 топова.¹⁵³

Спролећа 1663 године Београд је постао главна база и за фронт према Ердељу, тако да је одасвуд у Београд упућивана артиљерија и муниција, која је онда експедована у Темишвар; маја месеца очекивале су се у Београду храна и лађе с барутом из Цариграда.¹⁵⁴ По свему изгледа да су и реке у Банату у XVI и XVII веку биле пловне за ратне и теретне лађе. Темишварски бербербеглук је, на пример, имао приликом похода од 1566 године своје бродове.¹⁵⁵ Исто тако, у београдској су луци, на захтев беглербега и за слање у сам Темишвар, утоварени бродови барутом, ђуладима и другим материјалом.¹⁵⁶ Можда су у вези с појачаним прометом на реци Тамишу, средином XVII века раширене од стране трговаца гласине и у Београд довучене неке гломазне кости, наводно извучене из Тамиша,¹⁵⁷ да би се лаковерни народ уплашио и одвратио од пловидбе овом реком.

Као год што се из београдске луке или преко ње слао ратни материјал на бојишта, исто тако су се ратни плен и робље сливали у Београд. Када је угарска војска смрвљена на Мохачу 1526 године, 53 мађарска топа доведена су у Београд.¹⁵⁸ Слично је било и када је ускоро заузет Будим, са чије је цитаделе и са других места скинута артиљерија и сви украсни предмети од метала, те је све то воденим путем послато у Београд. Слично је поступљено са живљем које није побијено при наступању или

похватао са бродова пре похода: и они су Дунавом на сличан начин одвезени према Београду.¹⁵⁹ Том приликом на бродове су утоварени и благо угарских замкова и позната библиотека Матије Корвина, која је преко Београда однесена у Цариград.¹⁶⁰ Друкчије се није поступало ни онда када се граница у северној и западној Мађарској стабилизовала. У писму будимском беглербегу Рустему, бискуп Вранчић је из Егера 26 септембра 1559 писао да сва добра Турци из крајева Мађарске које су потчинили шаљу у Београд, а у једном писму нешто касније замолио је истог пашу да размотри о пљачкама које се обострано чине, наводећи му пример неког Хусејина Деде, који је протеклих година хватао хришћанске дечаке и Дунавом их слао у Турску.¹⁶¹

Све оно оружје и сав остали ратни материјал који се из Београда слао на панонска, а касније и на далматинско ратиште, само делимично су се производили у самом Београду. Већи део опреме и сав материјал, како за прераду тако и за даљи трансфер, претоваривали су се у Београду и у његовој луци. Београд је и сам много трошио јер није био само многољудно насеље и велики војни логор у време ратних кампања на Угарску, Хрватску, Ердељ и Далмацију, него стални зимовник и место предаха, склониште за рањенике, изнемогле и бегунце, етапни заробљенички и кажњенички табор, — „главни депо за храну и главна оружница за турске војске које су тада прелазиле за Угарску“.¹⁶² У Београду се производио барут,¹⁶³ лили се топови, ковала копља и други метални предмети, градили бродови и спремали понтони, пекао бисквит за морнаре и трупе у покрету.¹⁶⁴ Треба, међутим, знати да је Београд могао постати велики ратни арсенал не само захваљујући свом географском смештају, на саобраћајном чвору, него и чињеницом да је располагао великом луком и богатом околином уз реке, које су омогућавале далеко лакши и јевтинији саобраћај него што би се постигло на тврдој цести, иако је јасно да се довоз извесног материјала обављао и копном, из унутрашњости Балканског Полуо-

стрва. Баш зато што им је под руком било моћно београдско пристаниште, београдски заповедници су добијали задатак да припреме походе на север,¹⁶⁵ санџак-бегови из овог града имали су врло угледно место међу покрајинским намесницима, а посебни турски команданти у доба ратних припрема слали су се понекад у Београд, и то пре свега због транзита преко београдске луке и због попуњавања магацина храном, често у звању дунавских капетана.

У Београд су се најпре слали бродови, чак и празни, да би у београдској луци примили терет и с њим пошли према бојишту. Такви бродови са видинске стране већ су поменути кад се говорило о извлачењу лађа кроз Ђердапску клисуру ка Београду. Има и других вести из истих извора који у вези с угарским походом од 1566 године такође говоре о слању видинских лађа према „горе“, тј. у Мађарску преко Београда,¹⁶⁶ или бродова из Никопоља у Београд.¹⁶⁷ И са савске стране су у београдску луку стизали бродови, изграђени на зворничком бродоградилушту.¹⁶⁸ Приликом последње експедиције султана Сулејмана на Мађарску за дунавског капудана (капетана) именован је бег од Коџа Или, који је одмах примио задатак да бродове са топовима и ђуладима доведе на средњи Дунав, ближе ратишту.¹⁶⁹ Његов стожер се изгледа налазио у Београду, као и дунавског капудана пре њега, на кога је намеснику у Београду и будимском и пештанским кадији скренута пажња 12 маја 1565, да не хаје за одбрану, него да тумара и проводи се.¹⁷⁰ Западни путописац Л. Рим (1571 год.) помиње како је за време сигетског рата храбри и непопустљиви турски војсковођа Алипортук наредио да галије плове с Црног Мора „горе“ по Дунаву, а он сам да је до Београда довео пет галија, натоварених топовима, стрељивом и другим војним потребама.¹⁷¹

Довоз хране, бродова, грађе за понтоне и топова у Београд био је за западњаке у XVI веку најречитији знак да Турци припремају војни поход на Угарску. Тако, Павле Бакић је први донео поузданије вести о припремама за војну 1526 године, јављајући о довозу мате-

ријала за мостове у Београд.¹⁷² Фебруара 1552 године дубровачки сенатори су, поред осталог, дојавили намеснику шпанског краља у Напуљској држави да се у великим количинама довози у Београд пшеница и јечам, и то *per uso del mercato*, како је гласило њихово обавештење.¹⁷³ Ујесен 1558 године дубровачка влада извештавала је у два маха шпанског краља о турским припремама да спролећа наредне године нападне Угарску. Њене вести из Београда и Цариграда указивале су да је свима санџак-беговима упућена султанова заповест да треба да снесу у Београд храну; поред муниције која је у току неколико ранијих година смештена у Београду, султан је наредио да се џебана повећа са 25 нових барила праха и да се спреми артиљериска ђулад, како би се отпавила у Београд; чак су у Београд слати мајстори да салију за поход потребне топове.¹⁷⁴ Бродови са захиром и веслачима упућивани су у Београд за експедицију 1566 године и из Зворника,¹⁷⁵ а овце из Видина.¹⁷⁶ Дрво и други материјал потребан за изградњу и састављање мостова слати су више пута са разних страна.¹⁷⁷ Мимо тога што се у доба ратних кампања храна масовно довлачила у београдску луку, у Београду као великом речном пристаништу постојали су стални војни магацини са брашном, пшеницом и другим житарицама, какви су постојали на пример и у Никополу,¹⁷⁸ такође значајној турској дунавској војној бази. О положају, величини и изгледу провијантског слагалишта у Београду XVI века оставили су записе путописци Вранчић и Ханс Дерншвам,¹⁷⁹ а за XVII столеће путописац Прандштетер (1608), Масареки (1632), који је претпостављао да су житнице грађене за време рата 1593—1606 године, и Евлија Челебија.¹⁸⁰

Пошто је београдско пристаниште вероватно било недовољно да подмири капацитет војног арсенала у Београду, а свакако и да се искористи снажно здање Вука Бранковића у Смедереву, на обали Дунава, — један део утовара шалитре и сумпора обављан је у Смедереву.¹⁸¹ Ипак, чак и у Смедерево храна се понекад дотурала из Београда.¹⁸²

Београдско бродоградилиште у XV и XVI веку

У стара времена и ратни и трговачки бродови били су далеко мањи и мање сложени него данас, тако да за њихову фабрикацију нису били потребни сви они услови који су потребни савременој бродоградњи. Отуда, лађе су се правиле у знатном броју места. Па ипак, и тада је било пристанишних скверова који су надалеко били познати по својој производности пловних објеката. Једно од таквих познатијих бродоградилишта у XV а нарочито у XVI веку био је Београд, велико трговачко, транзитно и путничко пристаниште и речна војна база, где су потребе за лађама и њиховим оправкама увек биле велике.

За време Мађара постојале су многе компаније дуж Дунава које су се бавиле грађењем бродова. Говорећи о турској опсади 1440 године угарски историчар Калимах је написао да, пошто су у Београду саграђене наве, постављена је стража и на Дунаву и на Сави.¹⁸³ За време краља Владислава II неки Кинтос, јамачно грчки насељеник из Италије, руководио је у Београду грађењем „фустане“, ратног брода. Између оних мајстора, пак, које је краљ Лајош II користио за подизање немачке флотиле 1525 године, помиње се и неки Цветко, вероватно Сремац. За време Мађара, ипак, Београд је спадао у мање и млађе бродске радионице.¹⁸⁴

Према Београду, као главном угарском упоришту на дунавској и савској граници, Турци су слали бојне бродове, па су имали и потребе за мањим бродоградилиштима. Према једном писму дубровачког кнеза и Већа од 6 априла 1476, које се темељило на обавештењима неког трговца који је стигао из Трепче, Турци су на Дрини, вероватно у Зворнику, градили велики број бродова званих „плат“ (plattos), да би ове бродове убацили у реку Саву; због ове градње много су људи дигли из кућа на раду.¹⁸⁵ Према једној другој дубровачкој вести, у писму угарском краљу од 14 новембра 1457, султан је наредио румелиском беглербегу да иде у Ниш и да опреми флоту двапут већу него 1456

године, да би 1458 године Турци и са копна и флотом напали Београд;¹⁸⁶ без икакве сумње, под припремама о којима је реч треба разумети и оправку па и градњу бродова, тим пре што, ако се узме северни правац, бродови нису имали откуд да се и појаве у Нишу.

Београд се под турском управом развио у чувено бродоградилиште, пре свега за војне потребе. О његовој производњи 1557 и 1558 године сачували су се трагови у дубровачкој архивској грађи. Када је Мађар Ференц Бебека 1557 године са великим даровима пошао на Порту да приволи султана да лично пође на Беч, у Београду и Смедереву су истоваривали материјал за градњу мостова и ливење топова, а исто тако се ту градила флота, и већ крајем зиме калафати су завршили посао на 85 трирема, с тим што је предвиђено да флота у Београду треба да се повећа на 120 јединица.¹⁸⁷ Оволики број великих галија са три реда весала могла су у Турској тада да саграде у кампањском року само цариградска бродоградилишта, у ово време светски позната. Сјесени следеће године опет су Дубровчани јавили хришћанским владарима да се за пролећни поход у Мађарску већ врше припреме у Београду: аргати су стигли из Цариграда и већ су почели да у Београд довлаче дрво *per fabricare le barche per uso del Danubio*.¹⁸⁸

У време ратне експедиције 1566 године читав низ бродоградилишта је те и 1565 године радио за потребе султанове дунавске морнарице. Велика бродоградилишта на Дунаву била су тада: Видин,¹⁸⁹ Никопољ,¹⁹⁰ и Рушчук,¹⁹¹ али и у влашким водама лађе су се порињавале у реку по наредби господара са Босфора.¹⁹² Том приликом се помиње, разуме се, и Београд, где је радовима руководио санџак-бег Бајрам-бег.¹⁹³ Бродови за дејства на Дунаву градили су се и у Славонији, пре свега у Осијеку, о чему је бригу водио пожешки санџак-бег,¹⁹⁴ и у познатом бродоградилишту у Зворнику,¹⁹⁵ које је на Дрини обиловало добром дрвеном грађом. Подизање ратне морнарице у зони Београда помагали су и бегови из Крушевца¹⁹⁶ и из Срема, Ужица и Рудника.¹⁹⁷

Београдско бродоградилиште није опустело ни онда кад су престали ратови према Будиму и Бечу. Путописац са путовања Давида Унгнада 1572 године записао је о Београду да су Турци у њему поред воде нагомилали велику количину конопље, воска и смоле из Ердеља и доње Угарске ради градње бродова. Нешто пре него што је посланство прошло кроз град, букнула је ватра, па је уништила сав овај материјал као и многе куће, тако да је трговцима нанесена грдна штета; причало се да је неком Дубровчанину погорело робе у вредности од 30 000 талира.¹⁹⁸ Да је сличног допремања грађе за градњу и опремање бродова морало бити и других година, кад није било пролаза страних посланстава и великих пожара, сасвим је разумљиво.

Директних помена бродоградилишта и бродоградњи у Београду у XVII веку нема, али то не значи да се бродови у Београду нису и даље производили. Пошто су престале турске навале на Средњу Европу, западне силе и њихови дубровачки обавештајци мање су пажње посвећивали војном арсеналу у Београду. Један турски извор помиње „мале београдске шајке“ улето 1621, приликом операција преко Дњестра; султан Осман, наиме, на овим је шајкама код Исакче прелазио Дунав.¹⁹⁹ „Кратке турске бродове“ на Сави пред Београдом бележи и Прандштетер 1608 године.²⁰⁰ Изгледа да су ови кратки, мали бродови били специјалитет београдског бродоградилишта, јер се на запуштеном средњем Дунаву и поред Ђердапа нису могли уводити у промет онако велики бродови као на доњем Дунаву или у Подунављу под влашћу Хабзбурга.

*

После свега што је речено, није тешко претставити у мислима Београд као град на води у XV, XVI и XVII веку: пристанишне прилазе готово ода свуд око града и вароши са великим бројем лађара, рибара, морнаричке турске пешадије (азапа), трупа у пролазу, довученог робља и плена, чувара житница, калафата и других мајстора бродоградитеља, раје на работама око из-

влачења бродова и у бродоградилишту, кажњеника са галија, трговаца и путника, дипломата и шпијуна разних пута, говора, одећа и обичаја, са мноштвом разних бродова на весла и са катаркама за једра, под котвом у зимовнику, на истовару или у покрету, за дуга путовања или за локални саобраћај, са шареним шаторима на кејовима, са огромним количинама истоварених или утовариваних житарица, двојека, соли, сухог меса и рибе, оваца и друге стоке, сена, вина, буради с пијаћом водом на доковима, с парковима топова разних врста и величине, копаља, ђулади разне тежине и облика, с барутом, сумпором и шалитром, са шумом балвана, дасака од разног дрвећа, с кочевима и понтонима, с клинцима и другом гвозђаријом, с ашовима и осталим пио-

нерским и рововским алатом, с војним и другим трговачким врећама и сандуцима, пуним и празним, с најразличитијом трговачком робом од слаткиша, шећера, зачина и мириса до смрдљивих кожа, смоле и воска, конопље, ужарије, скупих тканина са далеког Истока, из Беча и мрког Запада, с таљитама и камилама, да изруче или приме товар. Све се то мешало, одлазило и укрштало, и све је то зависило од велике луке, која је у Београду сваком отвара врата на све стране света.

У наше доба, кад се брзина толико поштује, извесну предност су стекле друге врсте саобраћаја. Али и данас Београд је велико пристаниште чији се значај стално повећава жељом радних људи да производе, размењују резултате свога труда и живе у миру.

НАПОМЕНЕ

¹ М. Динић, *Грађа за историју Београда у Средњем веку*, I, Београд 1951, 29.

² *Lettres du baron Busbec*, trad. en. franc. par l'abbé de Foy, t. I, Paris 1748, 39.

³ F. Babinger, *Hans Dernschwam's Tagebuch einer Reise nach Konstantinopel und Kleinasien* (1553—55), München—Leipzig 1923, 263; М. Влаинац, *Из путовања Ханса Дерншвама 1553—55 год.*, посебни отисак из *Братства XXVI* (1927), 47. — Дерншвам на друга места одмерава ширину воденог простора ширином Дунава (Babinger, 157, 197).

⁴ Р. Matković, *Putovanja po Balkanskom poluostrvu XVI veka*, Rad JAZU LXXI (1884) 189.

⁵ N. Istvánfy, *Historia Regni Hungariae post obitum gloriosissimi Matthiae Corvini regis*, Viennae—Prage—Tergesti 1758, 58. — Слично је Дубровчанин Паладин Гундулић, 10 новембра 1471, писао Фердинанду, краљу Сицилије, о Београду као дунавском Београду (*Belgrado del Danubio*) (В. Макушев, *Историјски споменици Јужних Словена и околних народа*, књ. II, Београд 1882, 94—5).

⁶ Ј. Томић, *Опис два путовања преко Балканског Полуострва француског посланика де Хе-а у 1621 и 1626 год. од непозната писца*, *Споменик СКА XXXVII* (1900), 65. — Нешто касније познати турски путописац XVII века забележио је о положају Београда следеће: „Београдска тврђава и варош налазе се на врху високих бријега што лежи на рту двију великих ријека“ (Evljija Čelebija, *Putopis, Odlomci o jugoslovenskim zemljama*, превео Н. Šabanović, I, Sarajevo 1957, 87).

⁷ З. Симић-Миловановић, *Галерија пеј-*

сажа у Музеју града Београда, *Годишњак Музеја града Београда*, I (1954), 294.

⁸ *Старе српске биографије XV и XVII века*, превео Л. Мирковић, СКЗ. Београд 1936, 84—5.

⁹ Бертрандон дела Брокијер, *Путовање преко мора*, превео М. Рајичић, Београд 1950, 131.

¹⁰ Исто, 147 и 131.

^{10a} Г. Елезовић, *Турски извори за историју Југословена*. Два турска хроничара из 15. века, *Братство XXVI*, Београд 1932, 121.

¹¹ Р. Matković, н. д. *Rad JAZU CXXIX* (1896), 22. — Новембра 1583 Сава и Дунав су толико надошли, да је дипломата Андрија Волф морао „ради велике воде“ остати два дана у Београду (Исто, 45).

¹² I. Bojničić, *Putovanje carskog poslanstva u Carigrad g. 1608*, *Vjesnik kr. hrvatsko-slavonsko-dalmatinskog Zemaljskog ark'va XII*, Zagreb 1910, 216; Ј. Богићевић, *Путовање царског посланства у Цариград 1608*, *Гласник Историјског друштва у Новом Саду IV* (1931), 445.

¹³ В. Поповић, *Путопис д-р Брауна*, *Гласник ИДУНС VII* (1934), 286. — Треба додати и: Дрину, Тамиш и Береј.

¹⁴ V. Klaić, *Povjest Hrvata*, sv. III, dio I, Zagreb 1911, 147.

¹⁵ П. Томац, *Стратегиски значај Београда, Ратна прошлост Београда*, Београд 1952, 2.

¹⁶ Као у напмени 8.

¹⁷ Б. дела Брокијер, н. д., 131—5. — Пре ће бити да је било обрнуто, да су куле с ланцем служиле за одбрану флоте, а да је флота бранила прилаз с воде читавом Београду.

¹⁸ Д. М. Јовановић, Из збирке гравира старог Београда, *Годишњак МГБ I* (1954), 103 и 101. — Убикација пристаништа за царске лађе према Константину Филозофу је изгледа погрешно постављена, јер је то пристаниште исто с малим пристаништем Брокијера.

¹⁹ Г. Елезовић — Г. Шкриванић, *Како су Турци после више опсада заузели Београд*, Београд, САН, 1956, 18. — Исти писци ово мало, ратно пристаниште називају тврђавским пристаништем (*Ратна прошлост Београда*, 50).

²⁰ Г. Витковић, *Прошлост, установа и споменици угарских краљевских шајкаша*, *Гласник СУД 67* (1887), CXVIII.

²¹ Т. Стефановић Вилоски, Београд под Турцима (1535—1688), *Дело*, књ. 74, Ниш 1915, 62.

²² Evlija Čelebija, н. д., I, 88—9; прва два пристаништа преводилац правилно означава великим почетним словом а оно изван града малим.

²³ Исто, I, 104: „У свим пристаништима...“ — Турски географ XVII века Хаџи Калфа, међутим, говори само о једном пристаништу на ушћу Саве и Дунава (*Споменик СКА XVIII*, Београд, 1892, 64).

²⁴ I. Војничкић, н. д., 214; J. Богичевић, н. д., 442—3. — На исти је начин, уз десну обалу Саве, на трећину миље од града, постало поштом Антуна Вранчића 1567 године; шаторе су разапели на истој ливади (*Putopis Marka Antuna Pigafette u Carigrad od god. 1567*, *Starine JAZU XXII* (1880) 91; P. Matkrović, н. д., *Rad 100*, 94).

²⁵ М. Марковић, Један француски путописац о нашој земљи 1658, *Гласник ИДУНС VII* (1934), 315. Велико и Мало пристаниште по подацима из XV века, иако су били код Доњег града, били су на Дунаву а не на Сави, и то Велико па Мало.

²⁶ Д. Поповић, *Војводина у турско доба*, зборник радова *Војводина I*, Нови Сад 1933, 286, 289, 292.

²⁷ Ч. Мијатовић, *Историја трговине*, II изд. Београд 1893, 129, 98, 141.

²⁸ У овом смислу: В. Миленковић, *Економска историја Београда*, Београд 1932, 56.

²⁹ В. Де ла Брокијер, н. д., 147.

³⁰ Вл. Поповић, н. д., 287; Д. Поповић, н. д., 287.

³¹ Evlija Čelebija, н. д., II, 259. Реч је лађицама, отуда толики број, који је Евлија, по свом обичају, свакако још увећао. — Хаџи Калфа (н. д., 87) такође пише да у Зворник долазе равничарском али ипак дубоком и брзом реком Савом из Београда „многе лађе ради трговине“. Од Зворника бродови Дрином навише нису пловили.

³² F. Babinger, н. д., 5 и 261; М. Влаинац, н. д., 8 и 46. — Дершам је претпоставио да је ове лађе са слагалиштима соли 1529 године отео Фугерима Јануш Вајда.

³³ М. Бирташевић, О грбовима града Београда, *Годишњак МГБ I* (1954), 151. Колега

др. Г. Станојевић, наш засада најбољи познавалац Венецијанског архива, узалуд је, на нашу молбу, трагао у Венецијанском архиву, да нађе потврду овој вести.

³⁴ Б. Храбак, Београд као житно тржиште и житарство шире београдске околине у XVI веку, *Годишњак МГБ IV* (1957), 69.

³⁵ Исто, 61. Види и Закон смедеревског пристаништа: Н. Hadžibegić, *Kanunnama sultana Sulejmana Zakonodavca*, *GZM IV—V n. s.*, Sarajevo 1950, 326.

³⁶ Evlija Čelebija, н. д., I, 78; Б. Храбак, н. д., 69, бел. 43.

³⁷ F. Rački, *Izvodi za jugoslovensku poviest iz dnevnika Marina Sanuda za g. 1526—1533*, *Starine JAZU XXIV* (1891), 289; Б. Храбак, н. д., 61, бел. 4.

³⁸ F. Rački, н. д., 211.

³⁹ Исто, 234.

⁴⁰ Hammer, *Geschichte des osmanischen Reiches*, B. III, Pest 1828, 128. За помоћника капетана дунавског бродовља наменован је у вези са овом експедицијом бер Сегедина Синан-ага.

⁴¹ Verancsics Antal, *Összes munkái, közli Szalay László*, VIII, MHN, Scrip. 10, Pest, MTA, 1865, 347: *naves apud Belgradum onerari frumento*.

⁴² Istvánfy, н. д., 315.

⁴³ P. Matković, н. д., *Rad JAZU CXVI* (1893), 15.

⁴⁴ Gl. Elezović, *Iz carigradskih arhiva Muhimme defteri*, Београд, САН, 1950, стр. 307, бр. III—938.

⁴⁵ Исто, 312, бр. III—974, 979; Б. Храбак, н. д., 64.

⁴⁶ Elezović, н. д., 330, бр. III—1145.

⁴⁷ Исто, 381 и 385, бр. III—1641, 1685.

⁴⁸ Исто, 384, бр. III—1676.

⁴⁹ Исто, 394, бр. III—1765; Б. Храбак, н. д., 65.

⁵⁰ Elezović, н. д., 412, бр. III—1947.

⁵¹ Г. Витковић, нав. д., LVI—VII; Р. Агатовић—П. Спасић, *Српски устанци против Турака у вези са народним сеобама у туђину од 1459—1814 год.*, I део, Београд 1895, 545. —

Савременик Иштванфи даје о овоме следеће податке: Петар, Аврам и друге вође слободних пешака дошли су на обалу Дунава код Толне, где су им се прикључили други из Кањиже, Бабоце и из других крајева, као и они који су били у Илирику, жељни рада са добитком. Мало затим придружио се Продан Србин са Кањижанима и Бајанима. Најзад их је било 1258. Сместили су се на дунавско острво. Ибрахим-паша, који је стигао у Београд, сакупио је старешине над провијантом, напунио разне врсте лађа и дереглија, које они називају геми, те је пошао уз Дунав, пошто је претходно помогао да се довуку од Смедерева до Београда. Овај конвој пратила је једна трирема из београдске флотиле (*classis Belgradii*) и 5000 пешака копном. О свему овоме царевци су

били обавештени преко својих обавештајаца у редовима непријатеља. Напад на конвој почео је кад су бродови били у висини дунавских острва, близу Калоче, на коме се налазила напуштена Ердедијева тврђава. Турци су наступали десном обалом. Препад је извршен делом на води делом на копну. Продан, који је одређен да реши битку на копну, изашао је Турцима на друм, те је дао знак. Онда су Аврам и Петар, уз урнебеску вику навалили на лађе. Пешаци су крепко наваливали на Турке, те су им отели и мала оруђа, којима су одмах почели да туку Турке. На обали, међутим, било је више губитака. Продан је онда прешао на плотуне. Пошто је више од хиљаду непријатеља побијено, остали су се дали у бекство. Хришћани су изгубили свега сто бораца. Ухваћено је 58 великих теретних лађа, са врло великом количином пшенице, пиринча, јечма, брашна, двојека, усољеног меса овчег. Заплењене су једна трирема и 34 насаде или шајке. На лађама је нађено и 49 топова на запрегу, који су одвучени копном. Све оно што се није могло понети, да не би послужило непријатељу, предато је пламену, а већи део оруђа и направа побацани су у Дунав. Барут који се налазио у два поткровља на лађама сукнуо је димом у ваздух (Isthvanfy, н. д., 455).

⁵² Hammer, н. д., IV, 292.

⁵³ Исто, 324.

⁵⁴ Hammer, н. д., V, 178.

⁵⁵ G. Stanojević, Dalmacija u doba Kandiskog rata (1645—1669), *Vesnik Vojnog muzeja JNA* V/2, Београд 1959, 105.

⁵⁶ Исто, 121.

⁵⁷ Исто, 133.

⁵⁸ I. Dujčev, *Avvisi di Ragusa*, Roma 1935, 244, 267, 267—8.

⁵⁹ Државни архив у Дубровнику (—DAD), Sent. sanc. CXIV, 212—3.

⁶⁰ Ј. Тадић, *Дубровачка архивска грађа о Београду*, књ. I, Београд 1950, 47, 105, 124—5; Ј. Радонић, *Дубровачка акта и повеље*, књ. II, св. 2, Београд 1938, 143. — Емини и амалдари који се помињу били су функционери београдске скеде и царинарнице.

⁶¹ Evlija Čelebija, н. д., II, 31. — Цумручки емин, по Евлији, наплаћивао је средином XVII века сваке године по 17000 гроша царине (I, 93).

⁶² Ј. Тадић, н. д., стр. 16, 61, 96, 98, 112, 123, 128, 136, 144, 205, 231, 301, 312, 314, 347, 379 (:Будим), 40, 63, 88, 95, 131, 156 (:Пешта); В. Винавер, *Једна дубровачка трговачка ликвидација у Будиму*, *Историски часопис САН IV*, Београд 1954, 83.

⁶³ В. Винавер, н. д., 89.

⁶⁴ На пример: DAD, Div. sanc. CXLIV, 194—5 (1558 год.). Података о овоме има и у другим серијама, нарочито у Noli e sicurtà.

⁶⁵ И. Шланг, *Јевреји у Београду*, Београд 1926, 22. — Евлија Челебија пише да су Јевреји становали поред тврђаве, са дунавске стране (Evlija Čelebija, н. д., I, стр. 95).

⁶⁶ М. Марковић, н. д., 314.

⁶⁷ М. Марковић, н. м., 315; Evlija Čelebija, н. д., I, 105 — Савремени угарски историчар Иштванфи нарочито бележи да је лед спречео 1560 године поразбијао мостове на Дунаву, и да је пловидба овом реком обављана с тешкоћама (Isthvanfy, н. д., 244). Лед је сметао и градњи моста на Сави код Београда почетком 1663 године (I. Dujčev, н. д., 268).

⁶⁸ А. Ивић, *Историја Срба у Војводини*, МС, Нови Сад 1929, 257; Ј. Томић, н. д., 63; Д. Поповић, *Војводина*, 288; Д. Поповић, *Срби у Војводини*, I, МС, Нови Сад 1957, 237 и 242.

⁶⁹ М. Динић, н. д., II, 70 (Ниш, 1459), 87 (Дрина и Сава, 1476).

⁷⁰ Isthvanfy, н. д., 159.

⁷¹ Као нап. 59. Дубровачки суд применио је одредбе аварее, тј. кад се нап. гусарство десило на мору, те штету наметнуло и неоштећеном сапутнику.

⁷² Verancsics, н. д., III (1858), 16—7: tam in Danubio quam in continenti intendisse insidias; non multa classe pro id tempus Turcae pollent. — Бузбек, који је путовао истом приликом, одлучио се за пловидбу Дунавом, пошто је тако, по њему, путовање било сигурније и удобније, особито зато што је било хајдука на друмовима, а није их било да изведу пиратерије на води (*Lettres du baron de Busbec*, I, 37—8). Бузбек свакако није био довољно обавештен.

⁷³ Verancsics, н. д., III (1858), 387 и 388.

⁷⁴ Исто, IV, 153.

⁷⁵ Исто, V, 92.

⁷⁶ Д. Поповић, *Срби у Војводини*, I, 185.

⁷⁷ Г. Витковић, н. д., CVI.

⁷⁸ Исто, CVIII.

⁷⁹ Elezović, н. д., 356, бр. III — 1407; 400, бр. II — 1825, 1826; 406, бр. III — 1884.

⁸⁰ Исто, 406, бр. III — 1882 (са 2000, само кучајнски); 408 бр. III — 1900 (заједно са видинским санџак-бегом); 410, бр. III — 1926.

⁸¹ Исто, 404, бр. III — 1865.

⁸² Исто, 399, бр. III — 1814.

⁸³ Исто, 397, бр. III — 1800.

⁸⁴ Исто, 401, бр. III — 1832.

⁸⁵ Исто, 405, бр. III — 1870.

⁸⁶ Исто, 405, бр. III — 1876, 1877.

⁸⁷ В. Винавер, *Дубровник и Турска у првој половини XVII века* (докторска дисертација), Београд 1958, стр. 158 рукописа. И овом приликом захваљујем колеги Винаверу што ми је дао рукопис своје тезе на читање.

⁸⁸ Р. Matković, н. д., *Rad JAZU* CXII (1892), стр. 208.

⁸⁹ Исто, *Rad JAZU* LXXI (1884), 16. — Рукавац Дунава претрпан дрвом, којим се ретко вршио саобраћај и острво пуно шибља помиње 1621 год. и француски путописац посланства де Хе-а (Ј. Томић, н. д., 63), коме су иначе дунавске обале les belles rives (стр. 70).

- ⁹⁰ Elezović, н. д., 60, бр. II — 209.
- ⁹¹ Ј. Томић, н. д., 70.
- ⁹² Д. Поповић, *Војводина*, 289. — Један пример појединачног путовања турског службеног курира шајком из Београда: Elezović, н. д., 238, бр. III — 289 од 2 октобра 1565.
- ⁹³ Р. Matković, н. д., *Rad JAZU CXII* (1892), 204 Д. Унгнад, 1572; *Rad JAZU CXVI* (1893), 74 (Ј. Синцендорф, 1577); *Rad JAZU CXVI*, 50 (Х. Лихтенштајн, 1584); F. Babinger, н. д., 4; М. Влаинац, н. д., 6.
- ⁹⁴ *Lettres du baron de Buslec*, I, 37—8.
- ⁹⁵ F. Babinger, н. д., 4; М. Влаинац, н. д., 6.
- ⁹⁶ Р. Matković, н. д., *Rad JAZU C* (1890), 88; *Rad CXII* (1892), 166, 204, 206; *Rad CXVI* (1893), 10—11; *Rad CXXIX* (1896), 20—1, 51; Verancsics, н. д., I (1857), Д. Поповић, *Војводина*, 293.
- ⁹⁷ I. Војничкић, н. д., 214; Ј. Богићевић, н. д., 442. Види и: Д. Поповић, Један Немац о животу у Београду 1608 године, *Политика* од 27 априла 1935, 8; Т. Стефановић Вилоски, Слика Београда из времена великих турских ратова, *Дело*, књ. 72, Ниш 1915, 116; Д. Поповић, *Војводина*, 295; Исти, Срби у Војводини, I, 245. Среди и белешке енглеског племића Џ. Бурбури с пута аустријског посланика грофа Леслија 1664 године: Ст. Новаковић, Путничке белешке XVII и XVIII века, *Годишњица Н. Чукића XVII* (1897), 78. Види о дочеку који је будимски паша приредио француском посланику де Хе-у 1621: Ј. Томић, н. д., 67—8.
- ⁹⁸ Istvánfy, н. д., 171, 288.
- ⁹⁹ Исто, 109: *trajecto Savo Belgradum pervenire*. Итинерар утврдити према: Р. Matković, н. д., *Rad JAZU LVI* (1881) 198 (година 1532!). — На Сави је за време угарско-хрватског краљевства још у XII веку било уређених речних лука, за које се бележи да су као луке плаћале трибут: Thallóczy-Horváth, Alsó-Szlávoniai okmánytár (Dubicza, Orbász é Szana vármegye), МНН, Dipl. XXXVI, Budapest, МТА, 1912, стр. 27 (трибут), 33, 46, 192—3 (право да манастирски кметови плове бродовима на Уни). Једна лука забележена је 1391 године на ушћу Босута у Саву (В. Трпковић, Турско-мађарски сукоби до 1402, *Историски гласник* 3—4 за 1959, бел. 104—10).
- ¹⁰⁰ Р. Matković, н. д., 112 (1892), 174 и 216; 116 (1893), 87; 129 (1896), 29.
- ¹⁰¹ Б. дела Брокијер, н. д., 153 (7 дана); М. Влаинац, н. н., стр. 59—60 (6 дана); Р. Matković, н. д., *Rad JAZU LXXI* (1884), 16 и 17 (7 дана); *Rad JAZU LXXXIV* (1887), 85 (6 дана); *Rad JAZU C* (1890), 94 (9 дана); *Rad JAZU CXII* (1892), 208 и 210 (6 дана) и 169 и 171 (6 дана); *Rad JAZU CXVI* (1893), 80 и 86 (9 дана) и 13 и 15 (8 дана); *Rad JAZU CXXIX* (1896), 53—4 (7 дана); Д. Поповић, Срби у Војводини, 24 (Вранчић, 1553 — 6 дана).
- ¹⁰² Verancsics, н. д., XII (1875), 190.
- ¹⁰³ *Lettres du baron de Bucbec*, I, 37—8.
- ¹⁰⁴ Д. Поповић, *Војводина*, 292.
- ¹⁰⁵ Р. Matković, н. д., *Rad JAZU CXII* (1892), 193.
- ¹⁰⁶ Evlija Čelebija, н. д., II, 109 и 110; Д. Поповић, Срби у Војводини, 263.
- ¹⁰⁷ Д. Поповић, Срби у Војводини, I, 243.
- ¹⁰⁸ Elezović, н. д., 194, бр. II — 1332; 360, бр. III — 1476; 403, бр. III — 1874.
- ¹⁰⁹ Evlija Čelebija, н. д., II, 84. Упореди: Исто, I, 109.
- ¹¹⁰ Evlija Čelebija, н. д., II, 260, 262. — Евлија пише: „Из многих мјеста која се налазе на Дунаву долази безброј лађа и то ствара велику јефтиноћу у Београду“. Јевтини су: жито, месо, млеко, јаја, поврће и воће, тј. производи у домету локалног саобраћаја, „али пиринач и шећер су скупи“ (I, 104—5).
- ¹¹¹ Д. Поповић, Срби у Војводини, I, 263.
- ¹¹² M. Vanino, *Isusovci u Beogradu u XVII i XVIII stoljeću, Vrela i prinosi IV*, Sarajevo, 1934, 4—5. — Угарске земље својом плодношћу обилато су доскочиле потребама у доба рата или мира (Исто 4).
- ¹¹³ У том смислу: Д. Поповић, *Војводина* 232; Исти, Срби у Војводини, I, 189.
- ¹¹⁴ Marina Sanuda Odnosaji skupnovlade mletačke prema južnim Slavenom, *Arhiv za povjestnicu jugoslavensku*, VIII, Zagreb—Mlaci 1865, 122 и 126 (per il Danubio zoe la fanteria e le zente d'arme) Санута слично пише и за угарски напад на Смедерево улето 1500, којом приликом је артиљерија товарена на барке у Будиму, да би Дунавом била пребачена под Смедерево (*Arhiv V* (1859), 140).
- ¹¹⁵ Istvánfy, н. д., 60.
- ¹¹⁶ М. Динић, н. д., II, 105.
- ¹¹⁷ Marina Sanuda Odnosaji, *Arhiv VIII* (1865), 232 и 236.
- ¹¹⁸ Hammer, н. д., III, 55—6; Г. Витковић, н. д., XXXV.
- ¹¹⁹ Г. Витковић, н. д., XLVIII.
- ¹²⁰ Istvánfy, н. д., 98—99. — Пре самог похода са обе стране вршено је патролирање и извиђање бродовима. Притом су хришћани са Дунава харали по Срему, а Турци су ухватили осам хришћанских барки које су бежале са својом робом, те су их довели у београдску луку. Београдски Турци упадали су својим фустама као плачкаши све до Будима, те су се са великим пленом вратили у Београд (F. Rački, н. д., 236, 234, 239).
- ¹²¹ Hammer, н. д., III, 77.
- ¹²² Istvánfy, н. д., 106—8.
- ¹²³ Исто, 108: *onerariarumque navium, quibus tormenta ac reliquis belli apparatus adverso Danubio vehantur*.
- ¹²⁴ Према Istvánfy-у, н. д., 110 и 117.
- ¹²⁵ V. Klaić, н. д., св. III, дио 1, 144—5. — Босански Турци плачкали су Срем, служећи се притом својим шајкама на Сави још 1522 године. Те године Радич Божић је потукао чете које су чувале шајке босанског паше, потопио је шајке, а онда је 12 августа, заједно са Томоријем, страховито разбио босанског Ферхат-пашу код Манђелоса, тако да је највећи део турске војске том приликом изгинуо

или се подавио у Сави (Д. Поповић, Срби у Војводини, I, 122).

¹²⁶ Verancsics, н. д., XII (1875), 132: Passam misisse Belgradum XX saykas pro globis et pulveris bombardicis.

¹²⁷ Исто, IV (1859), 399.

¹²⁸ Исто, XII (1875), 229. Вранчићево писмо Максимилијану Хабзбургу из Егера од 29 јануара 1559.

¹²⁹ Исто, VIII (1865), 350 од 7 марта 1559.

¹³⁰ Isthvanfy, н. д., 255.

¹³¹ Исто, 135.

¹³² Elezović, н. д., 409, бр. III — 1913; 402, бр. III — 1840.

¹³³ Исто, 398, бр. III — 1802; 399, бр. III — 1812. Види и: 265, бр. III — 532; 267, бр. III — 550.

¹³⁴ Исто, 398, бр. III — 1808; 404, бр. III — 1868 и 413, бр. III — 1948. Види и: Isthvanfy, н. д., 290 и 289. — Свакако су Београђани изградили мост код Панчева, преко кога се вратила војска и Чанада године 1598 на зимовање у Београд (Isthvanfy, н. д., 448).

¹³⁵ Elezović, н. д., 386, бр. III — 1694; 401, бр. III — 1821.

¹³⁶ Исто, 268, бр. III — 556, 557.

¹³⁷ Hammer, н. д., III, 444.

¹³⁸ Isthvanfy, н. д., 389 и другде.

¹³⁹ Исто, 391—2 и 386.

¹⁴⁰ Исто, 403.

¹⁴¹ Исто, 408—9.

¹⁴² Исто, 438.

¹⁴³ Hammer, н. д., III, 319.

¹⁴⁴ Isthvanfy, н. д., 492.

¹⁴⁵ Исто, 467.

¹⁴⁶ Исто, 483.

¹⁴⁷ Исто, 368.

¹⁴⁸ G. Stanojević, н. д., 105.

¹⁴⁹ I. Dujčev, н. д., 54 и 56.

¹⁵⁰ G. Stanojević, н. д., 128.

¹⁵¹ Исто, 131.

¹⁵² I. Dujčev, н. д., 103. Види и вест из Београда од 6 јуна 1647 о спремању барута и доласку 3000 јаничара за фронт у Далмацији.

¹⁵³ I. Dujčev, н. д., 253.

¹⁵⁴ Исто, док. од 8 маја 1663.

¹⁵⁵ Elezović, н. д., 359, бр. III — 1429.

¹⁵⁶ Исто, 334, бр. III — 1191; 408, бр. III — 1906.

¹⁵⁷ М. Марковић, н. д., стр. 315. — Евлија Челебија је о Тамишу забележио: „То је малена мочварна ријека“ (I, 107).

¹⁵⁸ Marina Sanuda Odošaji, Arkiv VIII (1865), 249: le artellarie Ungariche quello sono pezzi 53 le faze portar in barche et condur a Belgrado.

¹⁵⁹ Marina Sanuda Odošaji, Arkiv VIII 250—1. Евлија Челебија је забележио да су Турци 1521 године из освојеног Београда по-

харали Срем, Славонију, Барању и све до Будима, те да су Београд напунили ратним пленом (I, 85). На другом месту, пак, забележио је да је Гази Мехмед Јахјапашин (санџак-бег у Београду 1527—33 и 1536—41) саградио велелепну цамију у Београду од ратног плена (I, 97). Плен са похода на Ердељ у Евлијино време доведен је у Београд и ту на лицитацији распродат (I, 109).

¹⁶⁰ Hammer, н. д., III 62—3.

¹⁶¹ Verancsics, н. д., VIII (1868), 69—70 и 160—1.

¹⁶² Т. Стефановић Вилоски, Султан Сулејман у Београду (1521—1566), Дело, књ. 72, Ниш 1915, 68.

¹⁶³ Hammer, н. д., III, 458 (према Хаци-Калфи помиње да је београдска тврђава изграђивана не само по турском освојењу, него и пред крај владе Сулејмана Законодавца, пошто је гром ударио у барутну кулу, те је разорена цела тврђава). — Евлија Челебија, н. д., I, 101. О барутној кули види и запис код Пигафете (Putopis Marka Antuna Pigafette u Carigrad od god. 1567, Starine JAZU XXII, 1890, 182; P. Matković, н. д., Rad 100, 134).

¹⁶⁴ Поред већ напоменутих помена о двојеку у Београду, види посебно: М. Марковић, н. д., 315.

¹⁶⁵ Isthvanfy, н. д., 146. — Г. Витковић пише да је Порта прешла и у организовању убојне флоте на Дунаву на феудални систем, тако да су поједини подунавски капетани у Београду, Никопољу, Силистрији, Исмаилу, Исакчи, Килији и другим местима, као и поједине области, били обавезни да ставе Порти на располагање извештај број лађа за разне циљеве с целим прибором (Г. Витковић, н. д., CXXVIII—IX).

¹⁶⁶ Elezović, н. д., 331, бр. III 161 (видинске шајке дунавском капетану); 356, бр. III — 1407; 368, бр. III — 1516.

¹⁶⁷ Исто,

¹⁶⁸ Исто, 386, бр. III — 1692.

¹⁶⁹ Исто, 377, бр. III — 1604; 401, бр. III — 1837; 406, бр. III — 1887; 410, бр. III — 1924.

¹⁷⁰ Исто, 168, бр. II — 1112 од 12 маја 1565.

¹⁷¹ P. Matković, н. д., Рад JAZU CXII (1892), 174. Упоредити и текст уз бел. 137. Види о дунавским капетанима у Београду код Евлије Челебије (I, 93).

¹⁷² Д. Поповић, Срби у Војводини, I, 124.

¹⁷³ DAD, Lett. Lev. XXV, 34.

¹⁷⁴ Ј. Тадић, н. д., 93, бр. 183; 94, бр. 185.

¹⁷⁵ Elezović, н. д., 401, бр. III — 1835; 409, бр. III — 1930.

¹⁷⁶ Исто 395, бр. III — 1777.

¹⁷⁷ Неки документи: V. Klaić, н. д., св. II, дио III (1904), 349 (за годину 1526); Elezović, н. д., 402, бр. III — 1844. — Евлија посебно истиче дрво са Јавор планине код Сребрнице за градњу лађа на Дунаву (I, 113).

¹⁷⁸ Isthvany, н. д., 31: Мађари су у борби с Османлијама 1561 године прешли Дунав код Никопоља и спалили пространо подграђе, у коме се налазила велика количина пшенице.

¹⁷⁹ В. Храбак, н. д., 67. О оправкама тих државних житарица, вероватно 1556 године, сазнајемо из једне одлуке диванског савета (Elezović, н. д., 213, бр. III — 36).

¹⁸⁰ I. Војничкић, н. д., 216; Ј. Богићевић, н. д., 445 („По повратку одвели су његову милост у зграду за провијант који лежи одмах поред воде. Она је облика дугачке улице, саграђене од дрвета, има на обе стране велике уочљиве собе или армарове, сваки петхвати дугачак и отприлике три широк и висок, у њима се оставља жито и брашно, донесено горе с мора, као и много бисквита“); М. Vanino, н. д., 4 („На савској обали има житница саграђена у вријеме задњих ратова у Угарској, дугачка отприлике четврт миље“). — Евлија Челебија је забележио да су државни амбари саграђени од тврдог материјала на обали Дунава, на једном уздигнутом терену, и дужина им износи 300 корака; они су пуни масла, пиринча, пшенице, јечма и осталих животних намирница (I, 101). На другом месту, међутим, пише да је емин падишахових складишта имао под својом управом све благо и сурсат у амбарима који су се налазили на обали Саве (I, 93). Једна се махала у Београду у XVII веку звала Амбарска махала (I, 96). Житарица је, по Евлији, било и на другим местима у Београду. Тако, говорећи о страшној старој тамници, он пише: „Сада, после толико стотина година, овај је понор због страха од опсаде напуњен до врха просом и несољштеним пиринчем. То жито изгледа тако као да је истом донесено са њиве и сасуто у амбар“ (I, 92). Било га је и у тврђави

Нарин (I, 91). Иначе, о београдском тржишту жита и варива пише: „Овдје има црвене, жуте и бијеле зрнасте пшенице, затим јечма, боба и проса. Раја куха хљеб од зоби, ражи и хељде“ (I, 102).

¹⁸¹ Elezović, н. д., 404, бр. III — 1869.

¹⁸² Исто, 401, бр. III — 1830.

¹⁸³ Као напомена 1.

¹⁸⁴ Г. Витковић, н. д., CXII—CXIII.

¹⁸⁵ М. Динић, н. д., II, 87.

¹⁸⁶ Исто, 70.

¹⁸⁷ Ј. Тадић, н. д., 82, бр. 160.

¹⁸⁸ Исто, 93, бр. 183.

¹⁸⁹ Elezović, н. д., 295, бр. III — 814; 300, бр. III — 856; 368, бр. III — 1603; 377, бр. III — 1663.

¹⁹⁰ Исто, 281, бр. III — 675; 295, бр. III — 814; 331, бр. III — 1160; 377, бр. III — 1603.

¹⁹¹ Исто, 281, бр. III — 683; 331, бр. III — 1160; 349, бр. III — 1333.

¹⁹² Исто, 270, бр. 576.

¹⁹³ Исто, 374, бр. III — 1582; 394, бр. III — 1772.

¹⁹⁴ Исто, 310, бр. III — 957; 402, бр. III — 1845; 407, бр. III — 1892.

¹⁹⁵ Исто, 278, бр. III — 649; 289, бр. III — 751; 310, бр. III — 957; 317, бр. III — 1021, 1022.

¹⁹⁶ Исто, 335, бр. III — 1196, 1199.

¹⁹⁷ Исто, 335, бр. III — 1199.

¹⁹⁸ Р. Matković, н. д., Rad JAZU CXII (1892), 215.

¹⁹⁹ Hammer, н. д., IV, 526.

²⁰⁰ Војничкић, н. д., 216; Ј. Богићевић, н. д., 445.



BELGRADE COMME PORT DE COMMERCE ET CHANTIER AUX XV^{ÈME}, XVI^{ÈME} ET XVII^{ÈME} SIÈCLES

B. HRABAK

Les voyageurs du XV^{ÈME}, XVI^{ÈME} et XVII^{ÈME} siècles ont déjà donné, dans leurs relations de voyage, la description de la situation favorable et importante qu'occupe Belgrade au confluent de la Save et du Danube. Certains d'entre eux ont souligné que la position de Belgrade, au centre d'un noeud formé par les tributaires du Danube dans le territoire plus large de cette ville, offrait des possibilités considérables pour le développement de son commerce en le reliant, par toute une série de cours d'eau, à de nombreuses régions. Les experts militaires ont constaté que c'est justement à cette situation géographique et économique que Belgrade doit son importance stratégique, les grands mouvements de masses pouvant très facilement s'effectuer par les vallées de rivières au point d'intersection desquelles se trouve Belgrade.

Belgrade possédait, dans le premier tiers du XV^{ÈME} siècle deux débarcadères sur le Danube: le grand — qui servait au commerce, et le petit — où jetaient l'ancre des navires de guerre. Une description narrative, datant de 1887, donne des détails sur les vestiges de ce mouillage ancien: ouvrages de défense, canal de dérivation et le fond du port pavé de pierres. Sous la domination turque (à partir de 1521) Belgrade se développa rapidement en un port commercial et militaire, de sorte que vers le milieu du XVII^{ÈME} siècle, à en juger par les témoignages du voyageur turc Evliya Çelebi, Belgrade disposait d'un troisième port de commerce sur le Danube, assez grand et situé en dehors et en aval du territoire de la ville. D'après les informations d'un voyageur français qui passa par Belgrade en 1658, il y avait aussi un port d'hiver dans cette ville. Au XVII^{ÈME} siècle l'espace sous l'eau en face de Belgrade était beaucoup plus vaste qu'il ne l'est aujourd'hui à cause de la grande étendue de terrains submersibles en Hongrie du Sud et aussi parce que l'île qui se trouve de nos jours à l'embouchure de la Save dans le Danube n'émergea que dans la troisième décennie du XVII^{ÈME} siècle, à la suite d'un alluvionnement.

Au XV^{ÈME} et au XVI^{ÈME} siècle, un grand trafic de marchandises et de voyageurs passait par Belgrade en suivant les cours du Danube, de la Save, de la Morave et des rivières du Banat. Les directions principales du commerce et des communications en général à cette époque conduisaient de Belgrade vers Buda au nord et vers Constantinople au sud-est, et la fonction principale de Belgrade consistait à fournir des produits manufacturés et surtout des vivres à la partie turque de la Pannonie. Le trafic de vivres représentait la plus importante tâche du port de Belgrade, non seulement du port marchand mais aussi du port militaire. La ville même était un grand centre de consommation qui ne pouvait subsister exclusivement de la production de céréales dans ses propres environs. Pourtant, le commerce de vivres était grand, surtout à l'époque des grandes expéditions turques vers la Hongrie au cours du XVI^{ÈME} siècle. Dans le transport des produits manufacturés et d'autres marchandises vers la Hongrie, un rôle particulièrement important incombait aux Ragusins qui, outre leur grande colonie à Belgrade, possédaient aussi des établissements florissants à Buda, à Pest, à Temesvar et dans quelques autres garnisons turques de Hongrie. Les Juifs, auxquels se sont joints au XVII^{ÈME} siècle des Arméniens, faisaient aussi du commerce avec les provinces turques, situées au nord du Danube. Il y avait plusieurs sortes d'obstacles qui s'opposaient à la navigation sur le Danube: glace et autres difficultés qui se présentaient pendant l'hiver, propriétés physiques du lit du fleuve, curage défectueux du cours d'eau, brigandage auquel se livraient non seulement les chrétiens, mais aussi les Turcs et mobilité insuffisante des navires à l'époque. Le passage par les gorges des Portes de Fer présentait une difficulté particulière pour les navires qui se dirigeaient du Danube inférieur vers Belgrade: pour le halage en amont le long du défilé, on mobilisait les rayas (chrétiens-sujets ottomans) des environs, mais quelquefois aussi ceux des régions plus éloignées. Dans le troisième tiers du XVI^{ÈME}

siècle la navigation entre Belgrade et Nikopolje était devenue plus fréquente, grâce à la construction de navires plus légers. L'auteur expose aussi certains détails sur les conditions de voyage des agents diplomatiques et autres voyageurs qui venaient de l'Europe Centrale jusqu'à Belgrade au XVI^{ème} siècle. Dans le port de Belgrade se développait, finalement, le commerce local entre cette ville et les régions de Srem et de Banat, dans le but d'approvisionner le marché de Belgrade en produits de ces deux provinces et inversement, de transporter l'armée, le matériel de guerre et le gros bétail de l'autre côté du fleuve dans les régions situées au nord, etc...

Belgrade était un point stratégique d'une extrême importance, arsenal et station d'opérations pour la Hongrie et ensuite pour la flotte turque. Plusieurs actions hongroises et toutes les actions turques dirigées contre Buda et Vienne partirent non seulement du camp militaire de Belgrade, mais aussi du port ou par le port de Belgrade. L'auteur donne une description succincte des plus importantes de ces actions. Le port de Belgrade a été la base directe d'opérations jusqu'à 1533 puis celle-ci fut transférée à Buda. Lorsque Buda, pendant la guerre de 1593 à 1606, devint peu sûre comme base d'opérations, Belgrade assumait de nouveau ses anciennes fonctions stratégiques et tactiques. A partir de la guerre de Candie (1570-73) Belgrade prit aussi de l'importance pour les opérations que les Turcs menaient contre les Vénitiens; c'est de son port qu'on expédiait le matériel de guerre pour ce front, par la Save jusqu'à Nova Gradiška. Il existe de nombreuses données sur le transport du matériel de guerre (canons, obus, poudre, outils de génie et matériaux pour la construction de ponts) surtout chez l'humaniste Verantius, chez l'auteur contemporain hongrois N. Istahvanfy et dans les sommaires des décisions du Conseil de la Sublime Porte de Constantinople, concernant l'expédition de 1566 (dans les notes comme Elezović). De l'autre côté, vers le port de Belgrade affluaient, des territoires où les opérations militaires se déroulaient, le butin de guerre, la proie et les esclaves que l'on vendait aux enchères à Belgrade et, avec l'argent recueilli de cette façon, on bâtit plusieurs mosquées à Belgrade. En temps de guerre, le com-

mandant turc du Danube arrivait à Belgrade, accompagné d'une puissante flotte de guerre et de transport, où on lui envoyait des transports de matériaux et des navires sans cargaison. L'arrivage de provisions, de navires et du bois pour la construction de pontons et la fonte de canons étaient, pour les Occidentaux, un signe évident que les Turcs faisaient des préparatifs pour attaquer la Hongrie. Les Ragusins et les Serbes, au service des flottes fluviales turque et hongroise, jouaient un rôle particulièrement important en signalant ces faits aux Occidentaux.

Pour faire face aux nécessités de la guerre et du commerce, on avait fondé à Belgrade un chantier pour la construction et la réparation des navires, à l'époque où cette ville se trouvait encore sous la domination hongroise. Sous les Turcs, le chantier de Belgrade fit un progrès rapide. A l'époque des expéditions contre la Hongrie, les ouvriers du chantier maritime de Constantinople, qui jouissait alors d'une réputation mondiale, arrivaient à Belgrade pour y construire, avec la vitesse prodigieuse qu'exigeaient les circonstances, un grand nombre de bâtiments de guerre et de transport. Selon des informations ragusines datant de l'an 1557, on avait bâti à Belgrade, jusqu'à l'hiver de 1557-85, des trirèmes, et il fallait construire, au cours du printemps suivant, encore 35 vaisseaux du même genre. Pour satisfaire aux besoins de la flotte danubienne, outre le chantier de Belgrade, on construisait aussi des navires dans les chantiers suivants: à Vidin, Nikopolje, Ruščuk, Zvornik sur la Drina et à Osijek sur la Drave. En 1572, les matériaux qu'on avait fait venir pour le chantier de Belgrade avaient pris feu et l'incendie détruisit une grande partie de la ville, de nombreux magasins et des quantités importantes de diverses marchandises.

Illustrations dans le texte:

- Fig. 1 — Le port de Belgrade en 1521 (gravure allemande).
- Fig. 2 — Canotier hongrois.
- Fig. 3 — Bateaux de guerre du XVI^{ème} siècle.
- Fig. 4 — Bateau de guerre à la fin du XVI^{ème} siècle.
- Fig. 5 — Bateau de commerce de la seconde moitié du XVII^{ème} siècle.
- Fig. 6 — Le port de Zemun en 1608.