

MILKA ZDRAVEVA
(Skoplje)

SAOBRAĆAJ U MAKEDONIJI U POSLEDNJIJIM VEKOVIMA OSMANSKE VLADAVINE

Smeštena u središnjem delu Balkanskog poluostrva, Makedonija, u prirodnim granicama od antičkih vremena kroz srednji vek do pojave modernih saobraćajnih sredstava, predstavljala je značajnu oblast kroz koju su prolazili transferzalni i longitudinalni putevi,¹ koji su povezivali južni Jadran sa Egejom i Carigradom, kao i južni Balkan sa Beogradom i dalje sa Evropom.

U prvim vekovima osmanske vladavine Makedonija je bila prekrivena širokom mrežom suvozemnih puteva.² Izgradnja, popravke i održavanje puteva najpre su bile uslovljene ratnostrateškim motivima, a zatim i ekonomskim zahtevima.

U uslovima nepostojanja političkih granica, Makedonija je bila dobro povezana sa svim susednim oblastima, a preko njih i sa Zapadnom, Srednjom, Istočnom Evropom i Levantom.

Jedan od najstarijih i vrlo važnih puteva do kraja 18. veka bio je poznati Via Egnatia, koji je povezivao Rim sa Carigradom čija se trasa kretala pravcem Drač - Elbasan - Struga - Ohrid - Rese - Bitola - Lerin (Florina) - Ostrvo (Arnisa) - Boden (Edesa) - Pela - Solun - Amfipolis - Filipi - Kavala - Enos i kod Ipsala na Marici spajao se sa Carigradskim putem (Via Militaris) koji je povezivao Carigrad sa Beogradom i Budimom.³ Sa jadranske obale prema Carigradu, odnosno Egejom preko Makedonije prolazili su i drugi putevi: jedan pravcem Debar - Kičevo - Prilep - Demir Kapija - Dojran - Ser - Sihna - Drama - Kavala i dalje putem Via Egnatia prema Carigradu, a drugi

¹ Gavro Škrivanić, "About mediaeval roads in Macedonia", *La Macedoine et les Macedoniens dans le passe, Recueil d'articles scientifiques*, Skopje 1970., str. 457-493.

² Aleksandar Stojanovski, "Patištata i organizacija na prometot vo Makedonija vo XV i XVI vek", *Acta historico-oesopnomica Jugoslaviae VI/1978*, Zagreb 1978., str. 71.

³ Gavro Škrivanić, cit. delo, str. 478.

preko Skadra - Prizrena - Skoplja - Kumanova - Stracina - Krive Palanke - Đustendila - Samokova i dalje putem Via Militaris.⁴

Južna albanska obala preko Lapsista - Sjatista - Kožana - Serfidže i preko Moskopole - Korče - Kostura - Kajlara (Ptolemaida) - Bera (Veria) bila je povezana sa Solunskim zalivom.⁵

Sa razvojem trgovine Osmanske imperije sa Austrijom i Rusijom u 17. veku, veoma veliki značaj dobili su putevi meridijanskog pravca. Jedna trasa ove relacije bila je Solun - Kukuš - Dojran - Strumica - Radoviš - Štip - Veles - Skoplje - Niš, odnosno Štip - Kumanovo - Niš - Beograd i dalje Pešta i Beč, odnosno Evropa.⁶ Za vreme Prvog srpskog ustanka i tzv. kontinentalne blokade povećao se značaj starog bosansko - makedonskog puta Solun - Kukuš - Dojran - Strumica - Radoviš - Štip - Kumanovo - Priština - Vučitrn - Banjska - Novi Pazar - Sjenica - Prijepolje - Čajniče - Sarajevo i dalje Austrija i Italija, odnosno Evropa.⁷ Preko pravca Ser - Gorna Džumaja (Blagoevgrad) - Sofija - Lom i Vidin, Solun je bio povezan sa Vlaškom, Moldavijom i Rusijom⁸ preko Katerina i Platamona na jugu sa Atinom.

Sva veća gradska naselja u Makedoniji u zadnjim vekovima osmanske vladavine među sobom su bila povezana putevima. Sa razvitkom seoske privrede, odnosno poljoprivrede i stočarstva, kao i sa razvitkom trgovine, gradovi su bili povezani sa seoskim naseljima iz svog područja gravitacije.

Što se tiče izgleda i kvaliteta puteva, raspoloživi izvori nude veoma oskudne podatke. Imajući u vidu reljef Makedonije, koji je 75% planinski, i niski stepen razvoja proizvodnje, putevi su se kretali uglavnom rečnim dolinama i planinskim prevojima. Činjenica da su u vreme kiša i snegova putevi bili blatnjava te da su se putovanja, naročito trgovačka, odvijala uglavnom u letnjoj polovini godine, govori da putevi nisu bili dovoljno kvalitetni, ali to ne znači da im osmanske vlasti nisu obraćale pažnju. Naprotiv, po Konstantinu Jirečku "od pada Rimskog carstva u Evropi nije bilo države koja je sistemu svojih puteva obraćala toliko pažnje (kao Turska b.m.)".⁹ Isto tvrdi Hamdija Kreševljaković,¹⁰ a o dobrim komunikacijama na

⁴ Isto, 488-9; Aleksandar Stojanovski, "Patištata i...", 73-4; Milivoj J. Nikolajević, *Opšti deo Geografije Balkanskog Poluostrva*, knjiga prva, Beograd 1904., 152.

⁵ Anastas Benderev, *Voenna geografija i statistika Maekdonii i sosjadnih sja neju oblastej*, S. Petersburg 1890., 566-7.

⁶ *Atlas po Bilgarska istorija*, kolektivno izdanje na D. Kosev, D. Angelov, I. Duyčev, N. Todorov, V. Mikov, G. Todorov i P. Koledarov, izdanje na BAN, Sofija 1963., 26, 32; A. E. Vacalopoulos, *History of Macedonia 1354 - 1833*, Tessaloniki 1973., 381.

⁷ Stojan Novaković, "Francuske službene beleške o Zapadnobalkanskim zemljama iz 1806-1813. godine", *Spomenik SKA XXXI*, Beograd 1898., 143-4.

⁸ *Atlas po Tlgarska istorija ...*, 26, 32 Jurdan Jurdanov, *Istorija na blgarskata trgovija do osvoboždenieto - Kratk očerk*, Sofija 1938., 113.

⁹ Konstantin Jireček, "Vojna Cesta od Beograda za Carigrad i Balkanski klanci", *Zbornik Konstantina Jirečeka*, 1, Beograd 1959., 150.

¹⁰ Hamdija Kreševljaković, "Esnafi i obrti u Bosni i Hercegovini", *Djela XVII*, Odeljenje istorijsko-filoloških nauka, 12, Sarajevo 1961., 27.

Balkanu govori i generalni direktor turske železnice 70-tih godina prošlog veka, nemački inženjer Vilhem Presil, koji je proučavao puteve.¹¹

O stanju puteva i brizi turskih vlasti o njima predočićemo nekoliko dokumenata. Iz jednog dokumenta, iz decembra 1736. godine vidi se da je put Solun - Enidže Vardar - Ostrovo - Bitolj - Veles - Skoplje kao najpogodniji bio preporučan bosanskom valiji koji je boravio u Solunu da njime putuje. Pri tome, lokalnim vlastima su upućene poruke da put bude čist.¹² Da su se putem Bitolj - Skoplje - Morava kretala kola svedoči jedan ferman iz 1819. godine upućen kadiji i ostalim vlastima u Bitoljskoj kazi (kadiluku) da pošalju 25 volovskih kola za prevoz kamena za izgradnju mosta na Moravi.¹³ I dokumenti iz 1866. godine svedoče o preuzimanju akcija za izgradnju i popravljjanje puteva i mostova, pri čemu se pominju i putevi Čustendil - Kriva Palanka, put Melnik - Ser i most na Strumi.¹⁴

Prema podacima koji se odnose na poslednje decenije 19. veka, više puteva u Makedoniji već je bilo sa nasipom i za kretanje kola, kao na primer put Solun - Ser i Kavala - Drama. Put Solun - Gevgelija - Strumica - Radoviš - Štip - Kumanovo - Vranje je bio običan za kretanje kola; za kretanje kola je bio i put Bitolj - Lerin - Kostur; zatim Strumica - Petrič i drugi,¹⁵ a konjski i teški su bili putevi Petrič - Melnik, Prilep - S'botsko, teško je bilo putovati u planinskom delu Razlog - Nevrokop - Drama i tako dalje.¹⁶

Putne trase koje su prolazile kroz gradska naselja bile su od kaldrme.¹⁷

Vlasti su vodile računa i o mogućnosti prelaska preko vodenih tokova pa su bili građeni mostovi, od kojih neki su sačuvani i do danas. Na reci u Bitolju je bilo desetak drvenih i kamenih mostova.¹⁸

Za predah, pri putovanju na dužim relacijama, putnici i stoka su konačili na određenim rastojanjima. Konačilo se u zavijama, karavan-sarajima, hanovima i privatnim kućama. Specijalno namenjeni objekti za konačenje putnika obično su bili rađeni u većim naseljima, a ponekad u manjim ili izvan

¹¹ *Izvori za Blgarskata istorija, XVIII, Nenski izvori za blgarskata istorija I (1875-1877)*, Sastavili V. Paskaleva, K. Kosev, M. Doneva, Sofija 1973., 109.

¹² *Turski izvori za ajdulstvoto i aramistvoto vo Makedonija (1725-1775)*, IV, Prevod, redakcija i komentar dr Aleksandar Matkovski, Skopje 1979., dok. 51.

¹³ *Turski dokumenti za makedonskata istorija (1818-1827)*, IV, Prevod, redakcija i komentar Panta Džambazovski, Skopje 1957., dok. 27.

¹⁴ *Dokumenti izi turskite državni arhivi, Čast I (1564-1872)*, podbral i prevel Pančo Dorevi, Sofija 1940., dok. 774.

¹⁵ Jovan Dragašević, *Vojna geografija Ilirskoga tropolja (Balkanskog poluostrava)*, Beograd 1903., 129, 137.

¹⁶ Isto, 132, 135.

¹⁷ Hristo Vakarelski, *Etnografija na Tilgarija*, Sofija 1974., 344-5.

¹⁸ Evlija Čelebi, *Putopis, Odlomci o Jugoslovenskim zemljama*, Preveo, uvod i komentar napisao Hazim Šabanović, Sarajevo 1967., 304.

naselja.¹⁹ Tako su u Skoplju u Staroj čaršiji poznati: Kuršumli-han, Kapanhan, Suli-han i drugi, u Bitolju je poznat Deve-han i drugi.²⁰

Najrasprostranjenija usputna mesta za konačenje bili su karavan-saraji i hanovi. Karavan-saraj je bio pravougaona prostorija bez pregrada. Svi putnici u početku bez razlike koje su vere, nalazili su u njemu besplatno sklonište.²¹ Karavan-saraji su rađeni u blizini izvora vode. U sredini prostorije su se smestala kola, konji, kamile i teret, a sa strane ljudi. Na malim rastojanjima (8 stopa) bila je paljena vatra kako bi putnici mogli da prate svoj prtljag i kako bi pripremili neko jelo.²²

Karavansaraji i hanovi kasnije su bili zakupljivani. Zakupci su snabdevali hranom putnike i stoku, a često je bilo majstora za popravljanje kola i potkivanje tovarnih životinja.²³

Imenovanje konaka kao karavan-saraj i han ponekad se upotrebljava kao sinonim, ali je verovatnije da je han razvijeniji stadijum zgrade za konačenje. To je bila zgrada sa prozorima prema kaldrmisanom dvorištu, koje je imalo bunar, česmu ili šadravn. U sklopu hana postojale su izdvojene sobe sa ognjištem.²⁴ Prolazeći kroz Bitolj u 17. veku Evlija Čelebi beleži da je to grad sa bogatim trgovcima i handžijama,²⁵ a kadijski sidžili obiluju sa handžijskim cenovnicima.²⁶

U svim većim usputnim naseljima u Makedoniji do sredine 20. veka, odnosno do otvaranja pošta u Turskoj, za promene konja kojima su Tatari (Uplaci) prenosili vesti organima vlasti izgrađeni su menzil-hanovi (menzulani). Konji su se menjali obično na rastojanju od 50-60 km, a na rastojanju od jednog dana hodanja se noćilo. Menzilhani su obično bili u krugu ili u blizini hana. U sastavu ovih zgrada bili su magacini u kojima se čuvala hrana i oprema za konje.²⁷

Za prenošenje ljudi i robe, do izgradnje železničke pruge u zadnjim decenijama XIX veka, bili su korišćeni: konji, mazge, kamile, magarci, negde kola, a u donjim tokovima Vardara i Strume čunjevi.

Konj je bio najcenjenije saobraćajno sredstvo. Konji su služili u armiji, za jahanje pri putovanjima visokih velikodostojnika, begova, aga, kao i tatara.

¹⁹ Olga Sirojević, *Carigradski drum od Beograda do Budima u XVI i XVII veku*, Novi Sad 1976., 15-16.

²⁰ Karta na Makedonija, Priloženie kimi knjigata *Makedonija*, Kartografičeski Institut, Sofija 1904.

²¹ Olga Sirojević, cit. delo, 15.

²² Isto.

²³ Isto.

²⁴ Isto.

²⁵ Evlija Čelebi, *Putpis*, str. 305.

²⁶ Milka Zdraveva, *Makedonija vo megunarodnot soobrakaj i trgovija vo XVIII i početokot na XIX vek (1699-1815)*, Skopje 1986, 49.

²⁷ Milka Zdraveva, *Makedonija vo megunarodniot soobrakaj i trgovija vo XVIII i početokot na XIX vek (1699-1815)*, Skopje 1986, 49.

Konji su istovremeno bili i teretne životinje.²⁸ Francuski konzul u Solunu Kuzineri, putovao je karavanom od 200 konja na prilepski vašar. Sa razvitkom stočarstva u prvim decenijama 19. veka imućni hrišćani su imali konjske ergele za prevoz robnih proizvoda.²⁹ Sa razvitkom trgovine. Puno ljudi iz razloškog i banskog kraja, imalo je, na prelazu između 18. i 19. veka, mnogo konja, mazgi i muladi. Razvitak trgovine uslovio je da su oni kao kiradžije i trgovci nosili makedonski pamuk u Evropu.³⁰ Kao izdržljivije tovarne životinje za duže relacije su bile korišćene mazge i mulad, a u letnjim mesecima i kamile.³¹ Kao teretna životinja na kratkim relacijama korišćen je magarac, koji je bio skroman u ishrani i posjedovala ga je skoro svaka kuća.³² Magarac je služio i za jahanje predvodnika (kalauza) karavana sa kamilama.³³

Za prenošenje teških tereta na pogodnim relacijama su bila korišćena kola (arabe), neka sa dva a neka sa četiri točka.³⁴ Ova kola su vukli ili volovi ili bivoli. Već u 19. veku kola su pravljena i sa metalnim delovima, ali u manje pogodnim delovima Makedonije drvena kola su korišćena do početka 20. veka,³⁵ pa čak i danas. Konj je kao vučna životinja korišćen u putničkim kolima i pajtonima.³⁶

Do podela Makedonije 1912. godine takoreći čitava Makedonija je gravitirala prema Solunu i on je bio glavna uvozno-izvozna luka (za brodove). Za izvoz i uvoz su bile korišćene i luke Orfano i Kavala, a zapadna i jugozapadna Makedonija je koristila albansku luku Drač. Kako je gore rečeno, donji tokovi Vardara i Strume bili su korišćeni za prenošenje tereta čamcima i splavovima.³⁷

U prvim vekovima osmanske vladavine, osobe iz usputnih sela u blizini klisurastih mesta i mostova, bile su dužne preko institucija pandurske, martološke i dervendžijske službe da se brinu o bezbednosti puteva, kao naknadu za to imale neke poreske olakšice. Povećanje dažbina i nametnuta

²⁸ Isto; Milka Zdraveva, "Eksploatacija na Sulfur i šalitra vo Makedonija vo vremeto na osmanliskoto vladeenje i nivnata prerabotka vo crn barut", *Glasnik na IHI*, Godina XXIII 2-3, Skopje 1979., 111-122.

²⁹ Milka Zdraveva, "Udeo stočarstva u privredi Makedonije u prvoj polovini XIX veka", *Acta historico-oconomica Jugoslavicae*, 15/1988, Zagreb 1988., 59.

³⁰ Istoto; Jurdan Jurdanov, *Istorija na ...*, 163; Biržinija Paskaleva, "Avstrob Igarski t'rgovski vr'zki b' kraja na XVIII i načaloto na XIX vek", *Istoričeski pregled*, Fod XIV, br. 5, Sofija 1958., 90.

³¹ Dr. Klime Džambazovski, "Za karavanskiot transport vo Makedonija", *Glasnik na INI*, Godina IX, br. 1-2, Skopje 1960., 274-6.

³² Milka Zdraveva, "Udeo stočarstva...", 60.

³³ Kosta N. Kostić, "Domaće životinje kao transportna sredstva u srpskim zemljama u turskog vremena", *Glasnik Srpskog geografskog društva*, I, (1913), 71.

³⁴ Olga Zirojević, cit. delo, 22.

³⁵ Hristo Vakarelski, *Etnografi na...*, 28.

³⁶ Olga Zirojević, cit. delo, 22.

³⁷ Hristo Andonov - Poljanski, "Osnovite na trgovskite vrski pomegu Rieka i turcija vo vtorata polovina na XIX vek", *Godišen zbornik na filozofskiot fakultet vo Skopje*, Kn. 15, Skopje 1963., 144, 173-5.

vanredna davanja koja su nastala, u vezi ratova koje je vodila Osmanska imperija zadnjih decenija 17. i 18. veka, kao i nametanje raznih dažbina sa strane lokalnih predstavnika vlasti, doveli su do otkazivanja poslušnosti od strane lica angažovanih na obezbeđivanju puteva.³⁸ U prvim decenijama 18. veka bile su ukinute pandurska i martološka služba,³⁹ a nakon jednog veka i derbendžijska. Seljaci iz derbendžijskih naselja (u Makedoniji ih je bilo oko 200) bili su fermanima zaduživani da se brinu za bezbednost puteva.⁴⁰ Međutim, i pored preduzetih mera, sa slabljenjem centralne vlasti i povećanim odmetništvom u planinama, putovanje je bilo rizično i praktikovalo se grupno, naročito na dužim relacijama. Pri tome, putnici su morali da nose sa sobom putne isprave (yoł hukmu), odnosno teskere (dokument),⁴¹ što znači da su vlasti imale evidenciju o kretanju svojih podanika.

SAOBRAĆAJ U MAKEDONIJI U POSLEDNJIIM VEKOVIMA TURSKE VLADAVINE

Re z i m e

U prvim vekovima osmanske vladavine Makedonija je bila prekrivena širokom mrežom suvozemnih puteva. Izgradnja, popravke i održavanje puteva najpre su bile uslovljene ratnostrateškim motivima, a zatim i ekonomskim zahtevima. Jedan od najstarijih i vrlo važnih puteva do kraja 18. veka bio je poznati Via Egnatia, koji je povezivao Rim sa Carigradom čija se trasa kretala pravcem Drač - Elbasan - Struga - Ohrid - Rese - Bitola - Lerin (Florina) - Ostrvo (Arnisa) - Boden (Edesa) - Pela - Solun - Amfipolis - Filipi - Kavala - Enos i kod Ipsala na Marici spajao se sa Carigradskim putem (Via Militaris) koji je povezivao Carigrad sa Beogradom i Budimom. Sa jadranske obale prema Carigradu, odnosno Egejom preko Makedonije prolazili su i drugi putevi: jedan pravcem Debar - Kičevo - Prilep - Demir Kapija - Dojran - Ser-Sihna - Drama - Kavala i dalje putem Via Egnatia prema Carigradu, a drugi preko Skadra - Prizrena - Skoplja - Kumanova - Stracina - Krive Palanke - Đustendila - Samokova i dalje putem Via Militaris. Sa razvojem trgovine

³⁸ Aleksandar Stojanovski, *Derbendžicstvo vo Makedonija*, Skopje 1974., 121.

³⁹ Isto, 131-4; Angažovana lica za bezbednost puteva regularno su naplaćivali taksu od prolaznika. U jednoj bujuruldiji iz 1704 godine stoji: da se uredi položaj u Rumeliskom vilajetu, a martolozi da naplaćuju "taksu za prelaz". *Turski izvori za ajdutstvo i aramistvo vo Makedonija (1700-1725)*, III, Prevod, redakcija i komentar dr Aleksandar Matkovski, Skopje 1973., dok. 12.

⁴⁰ *Turski izvori za ajdutstvo...*, IV, dok. 26; Aleksandar Stojanovski, "Patišta i ...", 75.

⁴¹ Olga Zirojević, cit. delo, 24-5.

Osmanske imperije sa Austrijom i Rusijom u 17. veku, veoma veliki značaj dobili su putevi meridijanskog pravca. Jedna trasa ove relacije bila je Solun - Kukuš - Dojran - Strumica - Radoviš - Štip - Veles - Skoplje - Niš, odnosno Štip - Kumanovo - Niš - Beograd i dalje Pešta i Beč, odnosno Evropa. Za vreme Prvog srpskog ustanka i tzv. kontinentalne blokade povećao se značaj starog bosansko - makedonskog puta Solun - Kukuš - Dojran - Strumica - Radoviš - Štip - Kumanovo - Priština - Vučitrn - Banjska - Novi Pazar - Sjenica - Prijepolje - Čajniče - Sarajevo i dalje Austrija i Italija, odnosno Evropa.

TRAFFIC IN MACEDONIA IN THE LAST CENTURIES OF TURKISH RULE

S u m m a r y

In the first centuries of the Ottoman rule, Macedonia was covered by a wide network of land routes. The construction, repairs and maintenance of the roads were first of all conditioned by war and strategic motives, and then by economic needs. One of the oldest and very important roads until the end of the 18th century was the famous Via Egnatia, connecting Rome to Constantinople, whose route followed the direction of Drač - Elbasan - Struga - Ohrid - Rese - Bitola - Lerin (Florina) - Ostrvo (Arnisa) - Boden (Edesa) - Pela - Solun - Amfipolis - Filipi - Kavala - Enos and at Ipsal on the Maritsa River joined the Constantinople road (Via Militaris) connecting Constantinople with Belgrade and Buda. From the Adriatic coast towards Constantinople, i.e. via the Aegean across Macedonia respectively crossed other roads, too: one road took the direction of Debar - Kičevo - Prilep - Demir Kapija - Dojran - Ser - Sihna - Drama - Kavala, and further along the road Via Egnatia towards Constantinople, and the other via Skadar - Prizren - Skoplje - Kumanovo - Stracin - Kriva Palanka - Djustendil - Samokovo and further along Via Militaris. With the development of trade of the Ottoman Empire with Austria and Russia in the 17th century, great importance was attached to the roads towards the Mediterranean. One fork of this road was Solun - Kukuš - Dojran - Strumica - Radoviš - Štip - Veles - Skoplje - Niš, i.e. Štip - Kumanovo - Niš - Belgrade and further to Pest and Vienna, i.e. Europe. During the 1st Serb uprising and so-called continental blockade, the importance of the old Bosnian-Macedonian road Solun - Kukuš - Dojran - Strumica - Radoviš - Štip - Kumanovo - Priština - Vučitrn - Banjska - Novi Pazar - Sjenica - Prijepolje - Čajniče - Sarajevo and further to Austria and Italy, i.e. to Europe, grew.