

ПУТЕВИ, КАРАВАНСКИ САОБРАЋАЈ И БЕЗБЕДНОСТ НА ПУТЕВИМА СРЕДЊОВЕКОВНЕ СРБИЈЕ

Апстракт: *Путеви и каравански саобраћај средњовековне Србије били су развијени за ондашње прилике. Путовало се у складу са временом и могућностима самих путника. Та путовања су трајала данима, неупоредиво више него данас. Разноврсни проблеми чекали су путнике на овим путовањима. И поред свих тих проблема они су истрајавали у томе да упознају нове пределе и нове људе.*

Кључне речи: *путеви, путна мрежа, друм, каравани, каравански саобраћај, трговци, коњи, капетан, крамар, поносници, град, мост, скела, река, Душанов законик, кефалија, сеоске страже.*

Увод

Приликом изучавања литературе која се односи на проблематику путева и караванског саобраћаја уопште, дошли смо до закључка да је путна мрежа средњовековне Србије била развијена за оне прилике. Путеви ове епохе били су слабији од путева Римског царства. Са друге стране ситуација у другим деловима Европе није много била боља у односу на прилике у Србији.

Каравани су представљали једини начин превоза робе у унутрашњост ондашње Србије. На неким издвојеним деловима *Via Militaris* је било могуће превозити робу великим и малим колима, али су то издвојени случајеви. Једини начин превозења робе од лука ка унутрашњости Балканског полуострва и обратно је било

путем каравана. Да би се роба успешно превезла до жељеног места караваном, он је морао да буде организован. Сваки човек је знао своје место у каравану и сходно томе се и понашао. Сви могући проблеми који су могли да задесе један караван регулисали су се уговором. Безбедност путева је зависила од тога кроз коју су територију пролазили. Држава је путем неких мера покушавала да одржи безбедност саобраћаја и путовања.

1. Путеви и путна мрежа

Најважнији трговински центри у српској средњовековној држави били су повезани друмовима које су у већини случајева изградили још Римљани. У Римском царству се доста полагало на путну инфра-

структуру. Ови путеви прављени су у долинама река са превојима између планина. Они су водили из Панонске равнице и долина река у Србији и Македонији према лукама на мору.¹ После сеобе народа и досељавањем Словена на просторе Балкана, путна мрежа је препуштена пропадању. Ових такозваних "царских друмова" је било мало. Били су доста запуштени и у лошем стању. Вожња колима је због тога била доста отежана. Кола су често западала у блато или су наилазила на непроходне правце. Углавном се превоз људи и роба вршио коњима и товарним животињама на већини праваца.²

Најпознатији средњовековни пут је био Цариградски друм (Via Militaris) који је спајао средиште Балканског полуострва са Блиским истоком. Представљао је важну трговинску, али и војну саобраћајну везу између Истока и Запада. Друм је преко Београда ишао долином Мораве до Ниша, а одатле се пружао за Цариград преко Бугарске и Тракије. Деоница овог правца од Београда преко Гроцке, Браничева, Равна све до Ниша дуго је била или изван српске државе или на њеном источном рубу.³ Други крак овог пута ишао је долином Марице и Вардара и излазио на Егејско море и Солун. Цариградски друм пролазио је кроз многе српске градове који су у средњем веку играли важну улогу као средишта локалне и међународне трговине.

¹ М. Мирковић, *Економска историја Југославије*, Информатор, Загреб 1968, 66.

² К. Лиречек - Ј. Радонић, *Историја Срба*, 2, Слово љубве, Београд 1978, 188-189.

³ *Историја српског народа*, 1, СКЗ, Београд 1981, 366.

Већи делови Егнацијевог друма (Via Egnatia) који се протезао од Драча до Солуна и од Солуна према Цариграду обухваћен је и уврштен у састав српске државе за време владавине цара Душана.

Рудници и градови са трговима у унутрашњости Србије били су повезани са Јадраном Зетским друмом (Via de Zenta). Зетски друм полазио је из Котора, Бара и Будве и спајао се у јединствени правац у Подгорици, одакле је ишао према Пећи, Брсковоу, Чачку, Руднику до Београда. Овим путем трговци из приморских градова доносили су робу са свог тржишта, а односили углавном сировине и сточарске производе јер је друм пролазио кроз плодне крајеве и богате рударске пределе. Зетски друм имао је још један правац од Котора према северним крајевима Србије и то преко Пљевља, Никшића (Оногошта), Ужича и Ваљева.⁴ Из овога се види да су градови у Приморју српске средњовековне државе били добро повезани путевима. Овде пре свега мислимо на Котор, Будву, Бар и Улцињ. Добра траса пута је одавде ишла и ка градовима и трговима који су се налазили око Скадарског језера. Неки од њих били су Свети Срђ, Скадар, Дањ и Дриваст. Одавде је роба отпремана у унутрашњост државе према Рибници или Дању. Из Рибнице је један пут водио до Оногошта где се спајао са Via Iesera или Via Anagasti. Значајан је био правац који је из Рибнице ишао уз реку Морачу на Брсково и до манастира Светих апостола у Полимљу. Роба која је ишла из правца Дања отпремана је до Светог спаса на

⁴ Н. Вучо, *Привредна историја Србије до првог светског рата*, Научна књига, Београд 1955, 106.

Дриму, а одатле уз Дрим до Призрена.⁵

Босански друм (Via de Bossnia) спајао је босанске крајеве са Македонијом и Грчком идући преко Бањалуке, Травника, Сарајева, Горажда, Вишеграда, Звечана, Митровице, Трепче, Вучитрна, Приштине, Скопља, Куманова, Велеса и Ђевђелије до Солуна.

Дубровачки друм (Via Ragusina) полазио је из Дубровника и ишао преко Требиња, Фоче,⁶ Пљевља, Пријепоља, Милешева, Новог Пазара и Прокупља, долазио до Ниша где се спајао са Цариградским друмом. У долини Ибра он се рачвао на правац који је водио на југ за Звечан или Трепчу ка Приштини, Липљану, Скопљу и даље на југ, а често се из Приштине и Липљана скретало према истоку за Ново Брдо. На истоку правац је долином Топлице водио ка Нишу, а на северу овај пут је ишао преко Брвеника где се стизало до Рудника. Дубровачки пут пролазио је кроз богате крајеве Србије и имао је везе са осталим трговинским путевима општег или локалног значаја.

У доба деспота Ђурђа Бранковића посебан значај је имао пут који је полазио из Дубровника, а стизао до Сребренице и осталих градова северне Србије. Обично се путовало преко Полимља, до кога се стизало преко две трасе. Прва (Via Drina или Via Bossnia) је ишла на Требиње, Билеће, Гацко, Чемерно, Тјентиште, уз Ђехотину до Лима. Други правац (Via Iesera или Via Anagasti), преко Требиња, Оногошта, изворске области Пиве, преко Таре на Лим. Низ Дрину се путовало преко Фоче, Горажда,

Вишеграда до Сребренице, а одатле у градове северне Србије. До Сребренице и Зворника могло је да се стигне и другим путем. Тај правац је полазио из Дубровника и ишао је преко Коњица, Гласница и Средњег Подриња у Сребрницу, а одатле у Зворник. Из Зворника и Сребрнице пут је даље водио у северну Србију. Био је познат прелаз на Дрини код Братунца. Одавде се лако долазило у Бохорину, Зајачу, Крупањ, оближња и напредна места у последњим деценијама постојања српске државе. Одавде се на југоисток стизало до Ваљева и Рудника. Ако би се ишло на север, пут је водио у Београд и Смедерево.⁷

2. Организација каравана и каравански саобраћај

Трговачки путеви којима се роба могла допремати до сваког жељеног циља нису били путеви које је људска рука изградила или одржавала. Било је скромних покушаја да се изграде неке деонице попут моста код Љетине (околина Бјелог Поља) за чију је изградњу заслужан кнез Мирослав. На трговачким путевима роба се није могла превозити колима, изузев на боље очуваним деоницама римских путева. Роба се због тога махом преносила на коњима.⁸ Коњи су могли да носе терет од 150 до 180 кг.⁹ У случају да су коњи носили мањи терет од 150 кг, број товарних коња за

⁵ *Историја српског народа*, 1, 366-368.

⁶ Напомена: данас Србиње.

⁷ М. Спремић, *Деспот Ђурађ и његово доба*, СКЗ, Београд 1994, 605-606.

⁸ *Историја српског народа*, 1, 368.

⁹ Да би се пренео терет од 10 000 килограма робе или један вагон требало је да караван има седамсесет коња или мазги. Мијо Мирковић, 69.

пренос робе се повећавао.¹⁰ Роба се паковала у бале или вреће, сир, вино и мед у јареће мешине. Овако упакована роба се товарила на самаре (товарница). Мањи завежљаји смештани су у бисаге које су у ствари биле кожне двоструке торбе које су се затварале верижним заклопом.¹¹ Роба која се преносила била је разноврсна. Биле су то тканине од различитих материјала попут кавада, сандала, скерлета, аксамита (кадива), пандура, челуна (дамашкина), броката, свиле и др. У "мрчарије" је спадала разна бакалска и колонијална роба. Поред тканина и мрчарија роба која се најчешће помиње у караванским транспортима је со, усолјена риба, уље, вино, шалитра и друго. Од увозних метала каравани су доносили калај.¹²

Каравански¹³ саобраћај између Дубровника и залеђа одржавали су Власи сточари, сопственици планинских коња из области данашње Херцеговине и Црне Горе. Неки од њих били су са територија манастира Мораче, Милешеве, Студенице. Они су давали и гониче (поноснике) за коње.¹⁴ Караван је најчешће чинило до 20, а понекад и до 100 натоварених коња, који су били узајамно повезани уларом један за другог. Мада се помињу и каравани који су у свом саставу имали и 150 или чак 300

коња.¹⁵ Најамнина за једног коња била је висока и обично је износила 30-50 одсто његове цене па и више.¹⁶ Темпо и правац давао је калауз, по коме су се остали коњи равнали, често праћен верним псом, који је јурио око каравана и лавезжом најављивао сваку опасност.¹⁷

Преношење скупоцене робе којој је требало много времена да караванима доспе до одређеног тржишта и много труда да се сачува од друмских разбојника, стајало је под надзором дубровачке властеле из чијих редова је обично постављан заповедник каравана (*Capitaneus turmae*)¹⁸. Ово правило је, наравно, важило ако је караван био дубровачки. Сваки караван, без обзира чији је био, имао је свог капетана. Которски статут тако одређује да ни једна "turma" не сме путовати у Брсково или уопште у Србију, нити се из ње враћати без капетана, кога су именовале градске судије.¹⁹ Вођа каравана се заклетвом обавезивао да ће у свакој прилици бранити караван, пазити да товар не остане негде на путу и да ће предузети све да роба стигне на одређено тржиште. Особље каравана које се звало "поносници", било је наоружано и морало је да се без поговора покорава наредбама капетана под претњом новчане казне. Капетан је обично носио повеље о привилегијама са собом. На основу

¹⁰ С. Димитријевић, *Дубровачки каравани у јужној Србији у XVII веку*, САН, Београд 1958, 7-12.

¹¹ К. Лиречек-Ј. Радонић, *Историја Срба 2*, 189.

¹² М. Динић, *Српске земље у средњем веку*, СКЗ, Београд 1978, 330.

¹³ Реч караван настала је од персијске речи *saqavanus* или латинске речи *turma*.

¹⁴ К. Лиречек-Ј. Радонић, *Историја Срба 2*, 189.

¹⁵ Помиње се 1278. године један караван који је ишао из Дубровника у Брсково и бројао 150 коња. (К. Лиречек-Ј. Радонић, *Историја Срба 2*, 189).

¹⁶ *Историја српског народа 1*, 368.

¹⁷ М. Спремић, *Деспот Ђурађ и његово доба*, 607.

¹⁸ Вођа каравана од XV века добија турски назив караван-баша.

¹⁹ К. Лиречек-Ј. Радонић, *Историја Срба 2*, 189.

ових повеља уживао је заштиту слободног кретања кроз Србију или другу земљу.²⁰ Капетан каравана имао је право изрицања новчаних казни. Половину прихода од њих самих добијао је капетан, а другу половину општина.²¹

Поред капетана важну функцију у каравану обављао је крамар или примићур.²² Капетан је био представник Дубровчана, Которана или других трговаца у каравану, а крамар је био старешина поносника. Крамар је јахао на најбољем коњу, са звоном око врата. Он је склапао уговоре са трговцима, одговарао је за њихово извршавање, организовао је караван и водио га ка постављеном циљу. Крамар се углавном обавезивао да ће водити караван најкраћим путем без прекида, да ће сносити одговорност за поверену робу. Такође се обавезивао да ће платити сваку штету било да роба за време преноса нестане или претрпи квар. Употреба и изнајмљивање коња били су повезани са истовременим изнајмљивањем водича који су се бринули не само о коњима него и о товару који су коњи преносили. Ова лица називана су кирицијама.²³ Њих су за потребе каравана изнајмљивали крамари.

У особље каравана спадају поносници, односно људи који су товарили робу, водили коње и обављали остале тешке послове. Поносници су крамарови људи који само преко крамара долазе у контакт са

трговцима. Били су наоружани луковима и стрелама, носили су штитове и мачеве. Коњи крамара и поносника су били жигосани нарочитим знацима катуна или племена из којих су ови људи потицали. Караване су пратили понекад писари или свештеници, али ретко.²⁴

Каравани су полазили у току целе године најчешће у септембру, октобру и новембру, или у доба одржавања панађура. То не значи да у другим месецима није било караванског саобраћаја. Било га је, али доста мање, у зависности од месеца до месеца. Мај и јун достижу готово јесење месеце, док април, јул и август нешто заостају за њима. Најслабији су зимски месеци са склопљеним уговорима за путовање и то месеци децембар, јануар, фебруар, док у марту постоји благи пораст склапања уговора за путовање.²⁵

Пут се прелазило увек истим темпом, по тачно утврђеним дневним деоницама од којих су неке биле лакше, а друге теже. Некада је требало два до три месеца да роба дође до одређеног тржишта. Прозлазећи кроз Србију Берtrand де ла Брокијер помиње у “Поморављу један пролаз веома тежак за прелаз због дубоког блата” и “тежак шумски пут преко брда и долина”. Због лоших путева, колски саобраћај је ретко коришћен на дуже стазе, али се не може негирати његово постојање, јер исти Берtrand де ла Брокијер прича да житељи између Беле Паланке и Ниша преко планине “иду великим и малим

²⁰ Н. Вучо, *Привредна историја Србије до првог светског рата*, 106.

²¹ М. Динић, *Српске земље у средњем веку*, 318.

²² Назив примићур је византијског порекла, али настао је од латинске речи *primus incera*, што код нас означава катунара.

²³ С. Димитријевић, *Дубровачки каравани у јужној Србији у XVII веку*, 17-18.

²⁴ М. Динић, *Српске земље у средњем веку*, 319, 320-321.

²⁵ М. Динић, *Српске земље у средњем веку*, 329.

колима”.²⁶ Разумљиво да колски саобраћај није могао да се користи на брдовитим трасама од Дубровника до прилично удаљених градова Србије.

Каравани су ишли само дању, ноћивало се по станицама које су биле на одстојању једне обданице. Спавало се по шаторима, кућама, свратишима, становима, манастирима.

Власници свратишта која су се налазила у градовима били су одговорни за поверени пртљаг и коње. О овој одговорности власника свратишта говори 125. члан Душановог законика који каже: "Градовима да нема приселице"²⁷, осим ко иде да долази стањанину, или мали или велики, да иде стањанину, да му преда коње и све стање, да сачува стањанин са свим, и кад пође онај гост, да му преда стањанин све што буде примио, аколи му буде што нестало, све да му плати.²⁸ Из овога произилази да су градови били ослобођени дужности давања хране или стана било коме.²⁹ Живот у градовима није био развијен. Није постојао одговарајући број адекватних зграда за смештај каравана и његових путника. Власници ових свратишта били су сопственици приватних кућа, сматра Константин Јиречек, "...никако јавних гостионица у великом каменим зградама, какве беху у византијским варошима...".³⁰

²⁶ Б. де ла Брокијер, *Путонис путовања преко мора кроз Палестину, Малу Азију, Србију и Француску*, Чигоја, Београд 2002, 106-112.

²⁷ Приселице су право владара, властеле државних чиновника и службеника, као и страних посланика на коначење, исхрану и спровођење.

²⁸ *Душанов законик*, Просвета и СКЗ, Београд 1986, 74.

²⁹ С. Новаковић, *Законик Стефана Душана, цара српског*, Београд 1898, 222.

³⁰ К. Јиречек - Ј. Радонић, *Историја Срба*, 2, 190.

Крајем XV века било је на важнијим друмовима специјално организованих ханова за смештај људства, робе и коња.³¹ У овим хановима се могло не само спавати, већ јести и пити.

Крамарима се исплаћивала половина уговорене своте унапред у Дубровнику, Котору или неком другом граду у зависности одакле је караван полазио. Остатак су добијали по истовару робе на одређеном месту. Наравно да су се могла појавити одступања у корист Влаха или на њихову штету. Поткивање коња плаћао је трговац, што се регулисало уговором. Постојала је могућност и за добијање награде по товару коју су давали заинтересовани трговци. Уговор који су склапали крамар и трговци садржавао је више или мање прецизне обавезе за обе стране. Уговор није могао да садржи све ситуације које су се могле десити на терену. Вековна пракса створила је многе обичаје који су сматрани за разумљиве саме по себи и нису увек уношени у уговоре.³²

Тачно се знало колико је било потребно времена да се пређе од једног до другог места. Берtrand де ла Брокијер прелазио је пут од Једрена до Крушевца за десет дана, од Крушевца до Некудима за два дана, од Некудима до Београда за два дана.³³ Од Дубровника до Ниша пут је трајао петнаест дана, а од Ниша до Цариграда још петнаест дана.³⁴

Каравани су могли на путу да буду и опљачкани. Зато су се трговци удруживали и заједнички су изнајм-

³¹ Н. Вучо, *Привредна историја Србије до првог светског рата*, 107.

³² М. Динић, *Српске земље у средњем веку*, 323.

³³ Б. де ла Брокијер, *Путонис путовања*, 110.

³⁴ М. Мирковић, *Економска историја Југославије*, 67.

љивали поноснике. Каравани су страдали од великаша, разбојника, али највише од Турака. Зато крамари понекад нису гарантовали безбедност робе у случају напада Турака.³⁵ Крамари су преузимали дужност да чувају и бране робу по сваку цену, па и по цену живота.

Крамари и поносници су одговарали и за квар који би настао услед лошег поступања са робом што је доводило до настанка штете трговцима. Роба је могла де се оштети приликом преласка преко воде, услед крађе, ватре, недовољног надзора. У свим овим случајевима штету је морао да надокнади крамар.³⁶

Готово сви уговори између крамара и трговаца садрже клаузулу о санкцијама за случај да се једна страна не држи примљених обавеза. Одређивана је и новчана казна која је била подједнака и за трговце и за крамаре, обично у износу од педесет или сто перпера.³⁷

До XV века Србија у погледу путне мреже постаје развијена земља. Ово се може закључити из докумената који кажу да се од ујутру до увече стизало до манастира, града или караванске станице.

3. Речни путни правци и прелази преко река

Пловне реке у Србији коришћене су као саобраћајне артерије у оној мери у којој је то било могуће тадашњим примитивним пловним средствима. Дунав као периферна

река није имао велики утицај на промет робе у унутрашњости Балкана. Увоз и извоз робе гравитирао је према Јадранском мору. Дунав је више служио као саобраћајна веза за трговину која се обављала између Цариграда и германских земаља пре крсташких ратова. Сава, Морава и Вардар служиле су углавном за локалну трговину. О постојању пристаништа у Београду говори де ла Брокијер у свом делу. Ово пристаниште је могло да прима петност до двадесет галија.³⁸

За прелаз преко река служили су дрвени мостови, а вероватно и неки камени мостови који су остали из времена Римљана. Каравани су реке најчешће прелазили скелама. Бертрандон де ла Брокијер спомиње да код града Ниша постоји мост. Он каже: "Ту је једна варош, звана Ниш, на реченој реци која се ту прелази мостом".³⁹ У свом каснијем тексту де ла Брокијер међутим каже да је Нишаву прешао скелом тако да не знамо у каквом је стању био тај мост. Дажбине за прелаз мостова или скелама припадала је владару или је уступана властели и манастирима. Приликом прелаза преко река каравани су често наилазили на проблеме због несигурности прелаза, али и због злоупотреба које су чинили феудалци наплаћивањем претераних дажбина, а често су и насилно отимали робу.⁴⁰

4. Безбедност на путевима

Путеви у средњовековној Србији, као и у многим другим државама, били су веома несигурни за

³⁵ М. Спремић, *Деспот Ђурађ и његово доба*, 609.

³⁶ М. Динић, *Српске земље у средњем веку*, 324.

³⁷ М. Динић, *Српске земље у средњем веку*, 326.

³⁸ Б. де ла Брокијер, *Путопис путовања*, 110.

³⁹ Б. де ла Брокијер, *Путопис путовања*, 106.

⁴⁰ Н. Вучо, *Привредна историја Србије до првог светског рата*, 107-108.

путовања на дужа растојања. Хајдучке и разбојничке дружине налазиле су се на појединим деловима пута којима су каравани пролазили. Трговци су током својих путовања често били пљачкани и од стране становништва кроз чију су територију пролазили. И сами феудалци из редова високе властеле учествовали су у пљачкама каравана.

Заштита коју су српски краљеви, а касније цареви прописивали у повељама и уговорима показала се као недовољна. Појавила се потреба да се у Душанов законик уврсте одредбе о заштити путника и њихове робе. Душановим законом се прописује обавеза стражарења на путевима. Члан 157. говори о обавези чувања путева: “Где се налазе жупе смесне, села црквена и царева, и властеоска, и буду смесна села, и не буде над том жупом једног господара, него ако буду кефалије и судије цареви, које је поставио цар, да поставе страже по свим путевима, и кефалијама да предаду путове, и да их чувају са стражама, и да, ако се ко опљачка или покраде, или се које зло учини, у тај час иду кефалијама, да им плаћају од свога, а кефалије страже да траже и разбојнике и лопове”.⁴¹ Из овог члана Душановог законика можемо да видимо да се у мешовитим жупама које немају јединственог господара постављају по свим путевима страже и да су оне под командом кефалије.⁴² Ово старање о личној и имовинској безбедности путника, организовање и постављање страже по путевима, борба против разбојника и лопова показују да је кефалија водио

рачуна о организовању полицијске службе на повереном му подручју.⁴³ Такође, кефалија је био дужан да одмах надокнади сву штету коју су путници претрпели од разбојника и лопова на његовом подручју. Он је своје трошкове надокнађивао ако је успео да ухвати лопове или разбојнике који су причинили штету. Кефалија је водио рачуна о безбедности на повереном му подручју. Сви градови у српској држави нису били под управом кефалије. Важнијим тврђавама су управљали челници. Они су бринули о безбедности тврђава или утврђених градова. Под својом командом су имали и одређени број војника.⁴⁴ Путници који су пролазили у XVI и XVII веку територијом данашње Србије бележе да постоје страже на путевима и у клисурама. Из овога се може закључити да су се неки делови Душановог законика одржали и после пропасти српске државе. Али исто тако постоји могућност да су правила о чувању путева постојала и пре доношења Душановог законика.⁴⁵

Члан 158. говори о сеоским стражама на путевима: “Ако је пусто брдо међу жупама, да чувају стражу, ако ли не ушчувају стражу, што се учини том брду, у пустоши, штета, или разбојништво, или крађа, или које зло, да плаћају околна села, којима је речено чувати пут”.⁴⁶ Села су била дужна да путеве чувају на пустим планинским пределима између жупа. Уколико села нису ту дужност чувања

⁴¹ Душанов законик, 79; С. С. Стојичић, *Душанов законик, избор извора и објашњења*, Наша реч, Лесковац 1970, 35-36.

⁴² Кефалија је градски старшина.

⁴³ М. Благојевић, *Државна управа у српским средњовековним земљама*, ЈП Службени лист СРЈ, Београд 2001, 255.

⁴⁴ М. Благојевић, *Државна управа у српским средњовековним земљама*, 213.

⁴⁵ С. Новаковић, *Законик Стефана Душана цара српског*, 241.

⁴⁶ Душанов законик, 80.

путева савесно извршила била су дужна да надокнаде штету учињену разбојништвом или крађом. Велики је знак питања колико су ове мере могле да осигурају безбедност трговцима на путевима. На овај начин српска средњовековна држава је желела да путем јемства обавезе становништво да чува путеве.

Закључак

Српска средњовековна држава је у погледу путне мреже била развијена земља. Из докумената се може видети да се од јутра до вечери стизало од преноћишта до преноћишта, било да је то био манастир, град или караванска станица.

Каравани су били један од начина да се превози првенствено роба, али и људи. Да би се роба успешно преносила, морала је да постоји организација каравана. У овој организацији свако је знао своје ме-

сто. Путнике и остало особље на путу су чекале разне неприлике. Неке од њих су пљачке, напади, крађа целокупног товара и др. Српска средњовековна држава се трудила да законски, али и на терену обезбеди безбедан каравански сабраћај. Колико је у томе успевала ми данас не можемо да знамо. Сами покушаји су вредни наше пажње.

Можемо да кажемо да су људи средњег века били међусобно повезани. Путовали су са циљем да би опстали, да би упознавали нове крајеве или да би се срели са разним људима. Мучени свакојаким невољама људи овог времена су се добро сналазили, чак много боље него што ми можемо да замислимо. Били су отпорнији на многе недаће, али и упорнији од данашњег човека. То је био један од разлога што су успешно остваривали циљеве које су пред себе постављали у та тешка и смутна времена.

ЛИТЕРАТУРА

1. Бертрадон де ла Брокојер, *Путонис путовања преко мора кроз Палестину, Малу Азију, Србију и Француску*, Чигоја, Београд 2002.
2. Милош Благојевић, *Државна управа у српским средњовековним земљама*, ЈП Службени лист СРЈ, Београд 2001.
3. Никола Вучо, *Привредна историја Србије до првог светског рата*, Научна књига, Београд 1955.
4. Михаило Динић, *Српске земље у средњем веку*, СКЗ, Београд 1978.
5. Сергије Димитријевић, *Дубровачки каравани у јужној Србији у XVII веку*, САН, Београд 1958.
6. *Душанов законик*, Просвета и СКЗ, Београд 1986.
7. *Душанов законик*, избор извора и објашњења Слободанка С. Стојичић, Наша реч, Лесковац 1970.
8. *Историја српског народа*, том 1, СКЗ, Београд 1981.
9. Константин Јиречек и Јован Радонић, *Историја Срба*, књига 2, Слово љубве, Београд 1978.
10. Стојан Новаковић, *Законик Стефана Душана, цара српског*, Београд 1898.
11. Мијо Мирковић, *Економска историја Југославије*, Информатор, Загреб 1968.
12. Момчило Спремић, *Деспот Бурађ и његово доба*, СКЗ, Београд 1994.