



Друштво
конзерватора
Србије

Зборник радова

ТРАНСПОРТ И ПРЕВОЗРОБЕ КАО КУЛТУРНО НАСЛЕЂЕ

БЕОГРАД, 23–24. новембар 2017.

2021.
БЕОГРАД



Друштво
конзерватора
Србије

Зборник радова

ТРАНСПОРТ И ПРЕВОЗРОБЕ КАО КУЛТУРНО НАСЛЕЂЕ

БЕОГРАД, 23–24. новембар 2017.

2021.
БЕОГРАД

Научни одбор

др Ђорђе Ђекић, Србија, председник
др Ценка Јорданова Иванова, Бугарска
др Зоран Бундало, Србија
др Марко Стојановић, Србија
др Андреј Милин, Румунија
др Марија Силађи, Србија
др Милина Ивановић Баришић, Србија
др Васиљ Јововић, Црна Гора
др Тамаш Фејерди, Мађарска

САДРЖАЈ

Милина Ивановић Баришић	
Транспорт робе у сеоским заједницама до средине 20. века.....	7
Леда Шилинг	
Утицај пруге на транспорт робе и пијачарење Купусинаца.....	21
Гордана Пајић	
Занати у служби транспорта људи и роба.....	33
Павле Карабасил	
Водари и водарска кола у Сомбору.....	45
Ђорђе Ђекић, Милош Павловић	
Транспорти путовање у делима Доментијана и Теодосија	54
Немања Благојевић	
Опасна покретно-транспортна средства код Срба	
у средњем веку.....	66
Милош Ђорђевић	
Проток роба између Османског царства	
и Хабзбуршке монархије почетком 18. века	90
Бранка Гугољ, Естер Зајми Милентијевић	
Представе пловила у српском средњовековном сликарству....	101
Зорана Ђорђевић	
Кочија као средство за превоз путника и робе	117
Бранислав Милић, Регина Миланов	
Значај регулације реке Бегеј за транспорт робе	
на релацији Темишвар-јадранске луке	125
Гордана Милетић	
Саобраћај и транспорт робе и путника на Дунаву	
код Смедерева од друге половине 19. до тридесетих година	
20. века- из сећања и прича браће Јефремовић	146
Марија Силађи, Аница Драганић	
Појава железничког саобраћаја у Банату -	
значај и архитектура.....	156
Тања Лазић	
Сто година жељезнице у Семберији или пруга без повратка	168
Небојша Босанац	
Трамвајски саобраћај у Нишу.....	177

Издавач

Друштво конзерватора Србије

Главни и одговорни уредник

Катарина Максимов, председник Друштва конзерватора Србије

Уредник

Др Мирјана Ђекић

Рецензенти:

Др Милина Ивановић Баришић

Др Леда Шилинг

Др Мирјана Ђекић

Лектор

Борјана Гаврилов Болић

Технички уредник

Роберт Генцел

Др Марија Силађи

Електронско издање

ИСБН 978-86-80200-05-7

ТРАНСПОРТ РОБЕ У СЕОСКИМ ЗАЈЕДНИЦАМА ДО СРЕДИНЕ 20. ВЕКА

Анстракт: У сеоским заједницама пренос робе обавља се још увек на различите начине. Користи(ло) се сопствено тело-леђа, глава, рамена, руке. У исту сврху користе се поједине животиње из човековог ближег окружења – коњи, волови, краве, магарци и др. Појава кола са животињском вучом олакшала су, али и убрзала пренос терета. У раду ће се указати на начине преношења различитих терета у оквиру породичне и сеоске заједнице у Србији.¹

Кључне речи: производња робе, пренос робе, сеоске заједнице, породичне заједнице, Србија.

Milina Ivanović Barišić

TRANSPORT OF GOODS IN THE RURAL COMMUNITIES UNTIL THE MIDDLE OF THE 20th CENTURY

Abstract: In rural communities, the transfer of goods is still done in different ways. Body (back), head, shoulders, arms are used. For the same purpose, certain animals from man's immediate environment are used - horses, oxen, cows, donkeys, etc. The appearance of carts with animal traction facilitated, but also accelerated the transfer of cargo. The paper will point out the ways of transferring different burdens within the family and rural community in Serbia.

Keywords: production of goods, transfer of goods, rural communities, family communities, Serbia.

Током друге половине 20. века процеси који су обележили друштвени развој могу се посматрати као својеврсни дисконтинуитет у развоју готово свих друштвених сфера – политике, економије, културе и др. После Другог светског рата сеоско наслеђе се у значајној мери транс-

* milina.barisic@ei.sanu.ac.rs

¹ Рад је настао у оквиру истраживачке делатности у Етнографском институту САНУ кога финансира Министарство просвете, науке и технолошког развоја.

формисало, а поједини његови сегменти изобичајени су у потпуности. У том смислу, готово све оно што подводимо под материјално културно наслеђе народа – одећа, покућство, различити занатски производи, транспортна средства и слично, не само да је нестало из употребе већ све више бледи и сећање на бројне предмете који су били познати у прошлости и употребљавани у народу. Посматрано из садашње перспективе, начини преноса робе различите намене, као и бројна помагала која су у ту сврху коришћена, могу се подвести под материјално, али и нематеријално наслеђе српског народа.²

Позната је чињеница да је село у Србији до Другог светског рата опстајало углавном као самодовољна заједница у којој се производило готово све што је неопходно за опстанак породичног домаћинства, а самим тим и села као нешто шире заједнице. Ова, условно речено, изолованост села у значајној мери је била изражена до 19. века – када се покрећу ратови за ослобођење српског простора од турске окупације. На додатну изолацију села и његовог становништва утицао је и недостатак одговарајућих саобраћајница.

* * *

Људи су давно спознали да је произведену робе за различите намене неопходно транспортовати од места где је настала до места где је организовано њено чување, даља прерада или коришћење. Транспорт робе одувек је прилагођаван техничким могућностима уже заједнице, али и економским (и сличним) условима који су превладавали у друштву шире посматрано. Другим речима, као и многе друге појаве, тако је начин преноса робе био одраз нивоа друштвеног развоја. За разлику од садашњег времена када је ова врста делатности значајно олакшана и убрзана захваљујући технолошком развоју, током прве половине 20. а нарочито током 19. века и раније, ова делатност је у сеоским заједницама била знатно спорија и значајно отежана. Свакако да је био последица начина на који је обављан, али је можда још више био одраз непостојања одговарајућих саобраћајница које би убрзале пренос робе из једног места у друго.

„Историја преноса робе представља на неки начин и историју развоја друштва па се може слободно рећи да је у неком облику постојала 'одувек' јер су људи морали производити и складиштити храну за себе и стоку, али су, такође, константно кроз време заједнице (појединци) испољавали потребу за храном и другим сировинама различите намене – од прављења разних оруђа, помагала за лакши пренос различите робе и др. У дугом временском периоду, преношење углавном самопро-

² О значају овог наслеђа видети на пример: Лукић Крстановић, Радојичић 2015: 165–178.

изведене робе за сопствену употребу – од места стварања до места складиштења, обављано је на различите начине и у значајној мери је одражавао економско стање села, појединца и/или породице“ (Ивановић Баришић 2019: 175–176).

Транспорт робе се дуго времена обављао као вид унутар сеоске или међусеоске размене. Оснаживање сеоске економије значило је подстицање размене / трговине и на релацији село - веће насељено место, варошица или град. Произведену робу транспортовали су сами произвођачи (сељаци) или су за то постојали професионалци у послу. У селима су само одређене врсте транспорта – пренос угља, катрана, соли, дрва и сл., били у делокругу посла професионалаца. Унутар села преношени су пољопривредни производи (воће, поврће, вода, житарице и сл.), сточни производи (месо, млеко и његове прерађевине – сир, кајмак и др.), сточна храна – сено, кукурузовина и сл. затим, огревни материјал – претежно дрво.

Када се говори о српском селу до половине 20. века, треба имати у виду чињеницу да трговина у садашњем смислу скоро уопште није постојала или је спорадично обављана. Као што је познато, у сеоским заједницама до скорашње прошлости није, готово ништа, набављано изван сопствене производње. Овакву ситуацију условила је ниска економска моћ која је била карактеристика већине породица у српским селима. Такво стање у селу је породични живот и организацију рада усмеравао на сопствену производњу готово свега неопходног за одржавање живота. Једино што се морало купити била је со, евентуално уље, свеће, гас за осветљење и томе слично. Начин живота и рада, као и начин на који су организоване сеоске заједнице није захтевао пренос робе на велику удаљеност. Стога се и могло у ту сврху користити сопствено тело, али и помоћна средства која нису захтевала значајнија техничка знања.

Економско јачање породица и издвајање имућнијих становника села повећава производњу добара, па самим тим и вишкове произведене робе, што подстиче повећање размене, односно продају. Саразвојем трговине у обновљеној Србији 19. века граде се / обнављају саобраћајнице којих је по конституисању државе било недовољно, а с друге стране оне које су постојале биле су у прилично лошем стању. Као што је познато за ваљано обављање послова повезаних с трговином неопходне су саобраћајнице, али су исто тако важни и објекти који су у служби опслуживања трговаца током путовања – механе, кафане и слични објекти. Постојањем одговарајућих објеката у служби трговине омогућавао се „лакши пренос вишкова производа и робе и у нешто удаљеније крајеве, али, истовремено и набавка недостајуће робе из тих крајева што је имало значајне последице не само у економском него и у културном по-

гледу. Кроз упознавање и међусобну комуникацију са људима изван свог круга [кретања] употпуњавала су се сопствена сазнања о начинима живота, навика, друштвене и социјалне организације других група и људи чиме су се мењале и сопствене навике и убеђења. У том смислу су и саобраћај и транспорт као средства размене / продаје добара, у прошлости имали велики значај за економски и културни развитак одређеног села или краја“ (Ивановић Баришић 2019: 176–177).

Околности у којима се нашла српска држава у време своје обнове током прве половине 19. века, ниво економског и друштвеног развоја, као и недостатак одговарајуће саобраћајне инфраструктуре допринеле су да се у дужем времену „одрже у употреби стара традиционална транспортна средства и организације, засноване на архаичној средњовековној традицији караванског саобраћаја и непогодних и спорих воловских запрега. Развој железничког саобраћаја, започет у другој половини 19. века, а затим и интензиван развој друмског саобраћаја у годинама после Другог светског рата, учинили су да архаична организација транспорта добара постане неекономична“ (Масловарић 1973–1974: 5).

За разлику од 19. и прве половине 20. века, већ од 50-их година 20. века шира друштвена заједница је уложила значајне напоре ка убрзавању транспорта, односно преноса различите робе имајући у виду чињеницу да је покренута свеопшта модернизација на свим нивоима у друштву. У основи новоуспостављеног послератног модернизацијског развоја била је индустријализација и урбанизација. То је у пракси значило убрзавање развоја градских центара у држави уз истовремено слабљење, односно успоравање економског и сваког другог развоја села због повлачења радне снаге. Промене које су се дешавале у привредном, економском и културном погледу у друштву нису могле у кратком временском периоду коренито изменити сеоску организацију и функционисање појединих сегмената привређивања јер је у селима остајала старија генерација радно способног становништва да настави пољопривредну, сточарску, занатску и другу производњу. Оно што се прилично убрзано мењало је транспорт робе од једног до другог места—од места производње до места складиштења, пре свега због продора различитих облика технологије. Пренос добара „организују појединац или група људи ради подмиривања својих свакодневних, редовних или ванредних потреба. Она обухвата и пренос вишкова сопствених производа до потрошачких центара. (...) Културни садржај је локалан, али и значајан, јер је у технологији очувао многе архаичне облике рада, помагала и средстава. Пренос обавља појединац или група људи, (моба) непосредно користећи снагу свога тела, или посредно—уз помоћ разноврсних помагала. За пренос тешких и кабастих предмета испомаже се снагом домаће стоке, запрежним колима и санкама“ (Масловарић 1973–1974: 19–20).

На који ће се начин одређено добро пренети од места производње до места складиштења или продаје зависи од тога шта се преноси, колика је тежина или запремина онога што се преноси, која је намена терета; затим зависи од врсте саобраћајница и рељефа простора, од годишњег доба у којем се транспорт обавља, метеоролошких услова итд. У оквиру села роба је преношена за породичне или сеоске потребе, али су постојали и појединци који су се бавили неким облицима трговине. Појединци или пак организована група превоз су обављали уз помоћ домаће стоке и запрежних кола, што већ прелази у неку врсту допунског привређивања јер је ова услуга обично имала своју цену. Ова врста рада била је значајна како у економском тако и културном погледу, јер поред прихода које „превозници“ остварују, доприноси се и бољем међусобном упознавању, отвара се могућност да се на путовањима и у међусобним контактима преузимају знања других, њихови обичаји, навике, уметничка и техничка достигнућа итд. С обзиром да тема рада обухвата само транспорт у оквиру села, професионални ангажман преноса робе и саобраћаја – кириције, рабације и др., у овој прилици се неће разматрати јер пренос робе у оквиру сеоског атара подразумева сасвим другачију организацију у односу на професионално организовање.

* * *

Коришћење сопственог тела као транспортног средства свакако да спада међу најстарије, најједноставније и несумњиво најспорије начине преноса терета са једног на друго место. Човек и његова снага се најчешће користе за пренос робе на краћим растојањима јер ношење терета временски дуго и на удаљено место је превелики напор и за снажну и издржљиву особу. Руке, рамена, појас, леђа, глава човекова су „транспортна средства“.

С обзиром на ограничену могућност директног коришћења људског тела користе се различита помоћна средства да се олакша пренос различите робе. Помоћна средства су разноврсна по облику и материјалу од кога су прављена и обично су употребљавана за ношење растреситих терета. У ту сврху најчешће се употребљавају торбе и корпе различитих облика и величине. Торбе од различитих материјала (дрвене коре, коже, биљних или животињских влакана) су и данас у употреби, пре свега због своје функционалности; а носе се у руци, могу и преко руке, стављане су на рамена, али и на леђа. Међутим, ако су кабастије и веће запремине ношене су на обрамици или штапу и тада се стављају искључиво преко рамена.³ Поред торби, у употреби су такође корпе различитих

³ О изгледу и намени торби више видети: Аранђеловић-Лазивић 1958: 99–129; Костић 1990.

облика и запремине. Најчешће су израђене од прућа. Користе се за пренос, али и чување различитих производа. Мање корпе се носе у руци, на рамену или леђима, а ако су већих димензија транспортоване су на колима или санкама. Осим корпи, у употреби су биле и козије коже (*мешине*) у којима су преношене, најчешће, одређене врсте хране – проино брашно, вурда, кајмак, масло и др. Торбе и корпе су још увек у употреби у селима у Србији.

За пренос течности – воде, вина, ракије и сл., употребљавани су предмети израђени од глине, дрвета, метала или тикве. Најчешће су коришћени предмети израђени од глине (тестије за воду, бардаци за ракију). Ношени су углавном у рукама, а у планинским селима појава стаклене, касније пластичне амбалаже није их у потпуности потисла из употребе, нарочито у првим деценијама после Другог светског рата. У чутурама израђеним од тикве или дрвета, као и пљоскама израђеним од глине, ношена је вода, вино или ракија, кад се пође на неки пут. После Првог светског рата у употребу улазе металне чутурице које су задржане из војних униформи. Дрвене чутуре се носе преко рамена, а оне израђене од тикве и метала закачињу се за појас. Сеоске занатлије су израђивале судове посебног облика – „буца“ или „џбан“ за пренос веће количине воде. Носили су их мушкарци или жене у рукама или на леђима (Масловарић 1973–1974: 22). Жене су у прошлости користиле обрамице као врсту помагала при ношењу различитог терета. Обрамица је ношена преко рамена а на њене крајеве стављан је терет. Израђиване су од дрвета, лучног су облика, имају зарезе на крајевима за качење посуда са теретом. На обрамици су ношени судови са водом и храном, опрано рубље, и други производи.

Узгој стоке у Србији је био од велике важности за породичну економију па је стога припрема сточне хране за зимски период када је испаша била минимална или у прекиду због снежних наноса била веома важна. У ту сврху су често коришћени предмети тзв. „кошеви“ који су својим обликом и величином прилагођени за ношење на леђима. Њима је преношена трава, сено, слама и др. Тако су, на пример, у Срему, деловима источне Србије и Сјеници, у ову сврху коришћени „луци“, „лучаце“ („таљигар“), „мрежаге“, сличног изгледа рибарској мрежи, „загажањ“, коју су чинила два лучно савијена прута облепљена мрежом и увезана канапом. У њој се преносило сено, трава или слама. Предмет је био производ домаће радиности (Дробњаковић 1957: 1–24).

Ношење терета на глави у Србији није било превише раширено, али није било ни непознато. Тако су, на пример, у Нишави, околини Краљева и у јужној Србији жене на овај начин носиле храну радницима који су радили на њивама. Терет се стављао директно на главу или је између

главе и терета постојао обруч направљен од текстила који је одржавао стабилност терета на глави (Петровић 1933:224–230).

За пренос претежно кабастих терета употребљавана су *носила* сачињена од две паралелно постављене мотке или облице које су, у зависности од величине терета, држала два или четири мушкарца. Ако је требало пренети расути терет (код градње куће, на пример) на мотке се уткивају даске. Израђивали су их сељаци кад им је била неопходна њихова употреба. Исто тако, „човек често мора да обави неке преносе гурањем или вучом, уз помоћ ручних колица, санки или отесаном граном. Граном се људи у Србији испомажу од вајкада, и то за пренос сена, сламе и кукурузне шаше преко неке рудине. Увежу је коношцем па вуку“ (Петровић 1932: 226–227). Овакав начин преноса и данас се може видети (претежно) у планинским селима у Србији. Такође, у употреби за пренос терета била су и тзв. ручна колица – са једним или са четири точка. Колица са једним точком била су у облику сандука. Највише су коришћена у грађевинарству, за пренос малтера, креча, песка, шљунка, цигле и другог материјала па им отуда назив „кубикашка колица“. Са њиховом употребом започиње се 20-их година 20. века. Колица на четири точка су упрошћена варијанта запрежних кола. Израђивали су их сами сељаци и користили за пренос различитог терета по равничарским путевима (Масловарић 1973–1974: 25).

Током зиме за вожњу по снегу у равничарским пределима, а лети у планини за пренос мањих товара коришћене су санке различите величине и готово идентичне израде на читавом простору Србије. Санке се вуку или гурају ако се користи људска снага или се само вуку ако их вуку животиње (обично коњи). Израђивали су их сељаци, а биле су у употреби у многим крајевима и дубоко у 20. веку. У традиционалном привређивању у Србији биле су незаобилазно средство за пренос терета.

Као и у другим областима живота, тако и када је у питању пренос добара, била је заступљена традиционална подела послова на „мушке“ и „женске“. Да је ношење терета људском снагом био „женски“ посао оставили су сведочења ранији истраживачи (Петровић 1933: 230). Међутим,

„временом је, услед различитих околности, овакво схватање у народу почело да се мења. Теже облике преноса прихватили су мушкарци, а лакше – жене. Данас се у народу пренос добара људском снагом схвата као заједнички рад, али се још увек прави разлика између појединих средстава и помагала“ (Масловарић 1973–1974: 26).

Дуго времена су породице које нису могле обезбедити „помоћ“ животиња у обављању различитих послова на окућници или сеоском атару, као и за преношење летине и других товара, биле принуђене да користе сопствену снагу.

„Треба ли поћи у шуму или гај за ситнију грађу или дрва; треба ли ићи у млин, по сено итд., онда коња [на пример] замењује снага одрасле чељади, а често и деце. Добрим делом носе и они који имају товарне или теглеће стоке. За мање послове људи и не гледају да се одмене туђом снагом иако би то могли. Снопови са њиве преносе се као по правилу људском снагом. Тако и 'навилке' (мање пластове) носе по двоје на кочаницама између себе, на исти начин се разноси и ћубре по њиви на 'трањама' (леса). На малим размацима носи се својом снагом и камење, дрва, жито, сточна храна, и друго. Све се то некако само по себи разуме. Утолико то пре чине сироти и они који немају товарне и запрежне стоке“ (Барјактаровић 1952: 476–477).

* * *

Употребом (домаћих) животиња знатно је повећана могућност преноса робенавећуудаљеност. Помоћу животињске снаге терет који се преноси већег је габарита у поређењу са коришћењем људске снаге. Најчешће су животиње коришћене да се уз њихову помоћ роба транспортује на различите удаљености. У ту сврху највише су коришћени коњ, мазга, магарац, биво. Коњ је домаћа животиња коришћена за пренос робе још од средњег века. У деценијама после Другог светског рата, коњи су држани да олакшају пренос робе, али и као помоћ у обради имања.

У прошлости често коришћена товарна животиња била је мазга. У појединим деловима земље коришћена је и после Другог светског рата. У транспортном саобраћају магарац није много коришћен, али јесте као товарна животиња у источној и јужној Србији и дубоко у 20. веку. У том смислу, „у `планини` магарац служи чобанима да им носе пртљак и воду у `дбовима` – бурићима, особито тамо где су извори – `кладенци` (...) далеко од колибе“. Такође, уз њихову помоћ обављан је пренос хране из села до колибе у планини и обратно, као и за пренос терета (Томић 1962: 26).

Са појавом бољих и током читаве године проходних путева, у Србији се почиње користити воловска запрега за пренос терета. Њено коришћење потискује појава железнице. Једна од доста коришћених животиња у Србији био је и биво. Најдуже се користио на Косову и Метохији (Масловарић 1973–1974: 27).

Као помоћно средство при коришћењу животињске снаге издваја се употреба кола. У Србији се користе једноосовинска и двоосовинска кола. „Прва више по планинским и саобраћајно неразвијеним крајевима са лошијим путевима, а друга у равничарским и брдским крајевима“ (Масловарић 1973–1974: 30). Са појавом кола за превоз робе у оквиру једног или више села транспорт је знатно олакшан, али и убрзан. Њихова употреба одржала се готово до нашег времена. У Србији су позната два типа кола. Старији и скоро непознат тип кола у јавности били су

„врндели“. Карактеришу их дрвени „самотворни“ точкови, без паоца, направљени стругањем трупца. Према ширини осовине, јављају се у две варијанте: као ужа и шира кола. Овај, архаичан облик кола могао се видети у употреби у околини Ивањице, на Пештеру (Сјеници) и у источној Србији и током последње декаде 20. века (Костић 1991: 151–164).

„Гвоздена“ кола (са гвозденим осовинама и „шинама“) у Србији (Јадар) почињу се користити већ крајем 19. и почетком 20. века. Током последње декаде 20. века доста су у употреби кола са гуменим точковима.

„Краће време, као прелазни облик биле су ‘морокоше’ – чије су дрвене осовине биле обложене лимом. Напореда са гвозденим колима све до Другог светског рата употребљаване су и ‘дрвењаче’ поглавито за ‘планину’ – саобраћај у планини. За пренос пољопривредног алата, житарица у врећама и дрва употребљавају се кола са ‘сандуком’ – оградом од дасака. За пренос сламе, сена, кукурузовине и сл. на кола се постављају ‘шиљци’. За пренос ђубрива, песка, камена и земље употребљавају се ‘двоколице’ које се добијају тако што се од обичних кола одвоји ‘предњи штел’ на који се одоздо постави ‘сантрач’ (‘котобањ’)“ (Павковић, Тешић 1964: 166–167).

* * *

Србија је после Другог светског рата, као део бивше југословенске заједнице, кренула ка модернизацији друштва у којој је доминантно место имала индустрија а са њоми урбанизација. Улазак земље у модернизацијске токове у значајној мери се одразило и на традиционалну сеоску културу. У протеклим деценијама – период после Другог светског рата, наслеђена култура предака тешко се уклапала у новоуспостављене процесе друштвеног развоја. Подстицање миграција са села у град због неопходне радне снаге потребне индустрији свакако да је један од значајнијих узрочника насталих промена у селу па самим тим и друштву уопште.

„Ако се има у виду да су миграције скоро искључиво текле од села према граду, као и чињеница да је село било носилац привредног и културног развоја земље до Другог светског рата, онда бивају јаснији разлози измене у структури сеоског привређивања, па самим тим и сеоске културе стваране на селу, а чији само један сегмент представљају саобраћајна и транспортна средства као и технологија њихове израде“ (Ивановић Баришић 2019: 185).

У селима су најчешће преношени пољопривредни производи – сточна храна, ђубриво, огрев, и др. Начини и средства саобраћаја имају различите облике који се врло често преплићу. У раду је учињен осврт на пренос добара између кућа и привредних површина у оквиру сеоског атара. Осим преноса робе представљеног у раду, постојао је: 1. саобраћај и пренос добара између два и / или више села; као и 2. саобраћај и пренос добара између сеоских насеља и административ-

нополитичких и привредних средишта (Павковић, Тешић 1964: 164). У дугом временском периоду пренос добара између породичних и / или задружних кућа и привредних површина у оквиру сопственог сеоског атара био је најзаступљенији вид транспорта. Овај тип преноса робе, како је у раду показано, по својим облицима је разноврсан, а по интензитету је најизраженији па је стога и издвојен од осталих видова транспорта као тема за разматрање.

Литература

Аранђеловић-Лазих, Јелена. Народне торбе. *Гласник Етнографског музеја у Београду* XXI (1958)99-129.

Барјактаровић, Мирко Р. Пренос добара у Горњем Полимљу. *Гласник Етнографског института САНУ* I-2 (1952)475-486.

Дробњаковић, Боривоје. Једно давнашње оруђе за пренос хране. *Гласник Етнографског института САНУ* IV-VI (1953-1954) (1957)1-28.

Ивановић Баришић, Милина. Транспорт добара у сеоском друштву. *Етно-културолошки зборник* (22) (2019): 173-178. Сврљиг: Етно-културолошка радионица.

Костић, Софија. *Торбе Србије у функцији преноса добара*. Каталог изложбе. Београд: Етнографски музеј, 1990.

Костић, Софија. 'Врндељ' – кола са пуним точком. *Гласник Етнографског музеја у Београду* 54-55 (1991)153-164.

Лукић Крстановић, Мирослава и Драгана Радојичић. „Нематеријално културно наслеђе у Србији – праксе, знања и иницијативе“. *Гласник Етнографског музеја у Београду* 79 (2015) 165-178.

Масловарић, Душан. 1973-1974. *Саобраћај и транспорт добара*. Каталог изложбе. Београд: Етнографски музеј.

Павковић, Никола и Ђорђе Тешић. 1964. Традиционални саобраћај, комуникације и трговина у Јадру. *Гласник Етнографског музеја* 27 (1964) 159-169.

Петровић, Ж. Петар. О ношењу терета људском снагом у нашем народу. *Зборник радова на III Конгресу у словенских географа и етнографа*, (1932) 224-230.

Томић, Персида. Сточарство. *Гласник Етнографског музеја (Горња Ресава)* 25 (1962) 16-45.



Воловска кола, околина Лознице (1964) (Фотографије у тексту су из фонда фототеке Етнографског музеја у Београду.)



Воловска кола, околина Лознице (1965)



Жена са врећом на леђима, околина Зајечара (1964)



Кола, околина Лознице (1964)



Кола, околина Чачка (1967)



Санке, околина Пирота (2000)



Ношење на глави, Сјеница (1966)

УТИЦАЈ ПРУГЕ НА ТРАНСПОРТ РОБЕ И ПИЈАЧАРЕНЈЕ КУПУСИНАЦА

Сажетак: Купусина је село у западној Бачкој, недалеко од леве обале Дунава. Становници су већином Мађари католичке вероисповести. Од када су се доселили (1751. године) бавили су се повртарством. Накад познати по производњи црног лука, данас воћа и цвећа. Своје производе су носили на пијаце суседних градова, у: Апатин, Сомбор, Оцаке и села: Бачки Моноштор, Сонга, Стапар, Бездан, Пригревица ... Робу су носили пешке, увезану у убрусе, завежљаје или на кочијама пажљиво упаковане у корпе, а житарице су паковали у цакове.

Од 1912. године, када је пруга стигла у село, начин транспорта робе се изменио. Прво су користили железницу за транспорт робе до већ познатих пијаца, те и мало даље, нпр. до Оцака, Бајмока, Славонског Брода. Од 50-тих година 20. века то се нагло променило. За транспорт у далеке градове су користили искључиво железницу. Више произвођача се удружило, па су заједно изнајмљивали целе вагоне, напунили их робом и слали на далеке дестинације, поставши пијачари целе Југославије. Народна ношња коју су Купусинке носиле на пијацама била је гаранција за квалитетну домаћу робу на пијацама садашње Хрватске: Осијека, Винковаца, Загреба, Ријеке и околине. Веома добросу их познавали и у Босни, на Башчаршији у Сарајеву, на пијацама Тузле, Бијељине, Брчког и Бања Луке. Роба је транспортована теретним вагонима, а пијачарке су ишле за њим путничким возовима.

Развој транспорта је променио начин живота села. Након 50-тих година подижу се нове куће, купују се савремени електрични уређаји, аутомобили, на трпези породица су се појавиле намирнице из градова, зашивење народне ношње су почели куповати материјале из метражних продавница градова у којима су продавали своју робу.

Кључне речи: Купусина, пијаца, роба, пруга, транспорт

*sillingleda@gmail.com

INFLUENCE OF RAILWAY ON THE TRANSPORT OF GOODS FROM KUPUSINA

Abstract: Kupusina is a village in West Bačka not far from the river Danube. The inhabitants are mainly Hungarian, of catholic religion. Since the resettlement of the population (1751) they were engaged in vegetable growing. They were known as special onion growers. Nowadays they are known for growing apples and flowers. The market places for the vegetables grown here, were the neighboring cities: Apatin, Sombor, Odžaci and villages: Monoštor, Sonta, Stapar, Bezdán... The goods were carried on foot, bound up in tablecloths or packed in baskets and carried by carriages.

From the year of 1912, when the railroad arrives to the village, the transport of the goods changed. In the beginning they used the railway to the already known markets. Since the 1960s this has changed greatly. They used railway for the transport of goods. They rented entire wagons, filled them with vegetables, and sent them to distant destinations. So they became vendors for all former Jugoslavija. Women in folk costumes from Kupusina meant a guarantee that the goods on the market places were good quality and homemade. They knew the market Baščaršija in Srajevo, and market places of Otok, Tuzla, Brčko and Banja Luka well. The influence of the transport development affected the life in Kupusina.

During this time they built new houses, new kinds of food items appeared on their tables from the towns. They also started using new materials from the cities for making their characteristic folk costumes.

Keywords: Kupusina, markets, goods, railroad, transport

Купусина је село у западној Бачкој, недалеко од леве обале Дунава, између Апатина и Сомбора. Име Купусина се први пут спомиње 1692. године, на листи/попису становника. Око 1690. године доселило се ту и српско становништво. У попису становништва 1670. године наведени су: Јано Купусинац, Јован Хетешанин, Сава Купусинац, Максим Сетинанин... (укупно седамнаест власника домаћинства) (Бељански 1974: б.с), по чијим презименима се види да су их добијали по насељима одакле су потицали.

До краја 18. века, ово становништво које је водило номадски начин живота, скоро је нестало. На основу уредбе Угарске дворске коморе простор се поново насељава. Документ о насељавању са правилима и правима досељеника издат је 1751. године. На основу разних истраживања познато је да су нови становници Купусине, католици по вероисповести,

дошли из Мађарске и данашње Словачке. Да су причали словачким језиком указују етнолошка истраживања по којима се зна да су старије особе још до краја 60-тих година 20. века причале међусобно овим језиком, а не уобичајено мађарски - да деца не би разумела о чему говоре.

Језик је промењен услед унутрашњих и околних утицаја. Али сличност са дијалектима из Словачке се и данас може приметити. Купусинци и данас користе свој дијалекат са речима који имају словачко порекло. Извори из 1808. године говоре да су још тада држали четири мисе недељно на словачком језику (Silling 1992).

Данас су становници Купусине већином Мађари католичке вере. Окружени су становништвом разних националности. У суседном граду Апатину су становали Немци, у Моноштору су Шокци, у Бачком Брегу Хрвати ...

Већ од самог насељавања становници су се бавили повртарством. Постали су познати по производњи посебне врсте црног лука. Данас се исто баве повртарством које полако замењују воћњаци и парцеле засађене цвећем. Потражња обликује производњу.

Продавање робе, посеђивање вашара и куповина, саставни је део свакидашњег живота становништва. На местима размене добара се размењују не само материјална добра већ и духовна, културна добра (Dankó 1991: 6). У овом неопходном друштвеном процесу се развија комуникацијски систем за који пијаце и вашари пружају простор. Индустријализацијом се овај простор шири и утицаји се појављују на сваком сегменту живота Купусинаца.

Осамдесет процената становништва Купусине је живело од земљорадње. По врстама пољопривредних култура више од половине укупних њива око села су оранице. Остали део је био подељен на: баште, ливаде, винограде, пашњаке и површину под трском. Ова подела је стална, само су нестали виногради, а пашњаке је преорала локална земљорадничка задруга. Поред Дунава су велике шуме, али сопствене шуме Купусина никада није имала.

Први историјски подаци о пијачарењу Купусинаца

Марија Терезија је 1749. године додељивањем Повеље слободног краљевског града Сомбору и давањем могућности за одржавање два недељна пијачна дана и четири годишња вашара, утицала на развој производње у околним местима, а самим тим и на Купусину (Fridrik 1878: 141). Ваљи Андраш, 1796. године, о Купусини пише да се на њивама поред пшенице производе купус и лук, а занимљиво је да има и пуно корњача (Vályi 1796: 468). Такође спомиње да своју робу продају на пијацама Сомбора и Апатина (Vályi 1796: 468). Ако погледамо суседна села, ни у једном случају не можемо наћи белешку да се неко осим

Купусинаца бави пијачарењем. Историјски подаци из 1800. и 1801. године говоре о томе да су се Купусинци жалили Слободном краљевском граду Сомбору због тога што се од њих узима два пута птеак (такса) када су ишли на пијацу: и код капије на улазу у град и на самој пијаци.

Фењеш Елек, географ, 1851. године у свом географском речнику Купусину спомиње као место у коме се производе купус, поврће, и које је познато по производњи белог лука (Fényes 1851:281). Фридрик Тамаш, 1878. године, у географском, историјском и статистичком опису Бач-Бодрошке жупаније посебно истиче да се у целој жупанији само у овом насељу баве гајењем купуса у великим количинама за продају. Овај податак потврђује да су житељи Купусине били познати продавци на пијацама овог поднебља. На основу овог извора знамо да су пијаце Купусинаца биле у Апатину, Бездану и Сомбору (Fridrik 1878: 187). Фридрик пише да: „Не само да преплаве пијаце ове жупаније него су присутни и у другим и продају своју робу делом за новац а делом за житарице” (Fridrik 1878: 187).

Бадич Ференц, 1891, у опису Аустроугарске монархије, пише у делу који описује Бачку следеће: „Од Сомбора води пут поред места Купусина где се баве повртарством” (ОММ 1891: 602). Ивањи Иштван, 1892. и 1909. године, пише да су произвођачи поврћа којим измирују потребе целе околине. Становништво у околини лови рибу, чик, корњаче. На простору Кучка, који изнајмљују, гаје стоку и свиње; мало житарица се производи, а пуно купуса, лука и остало поврће, чиме снабдевају целу околину.” (Iványi 1907:148).

Наведени историјски подаци о Купусини потврђују значај пијачарења у животу локалног становништва. Од самог насељавања (крајем 1700-тих година) до данас живе од тога и тако можемо рећи да са пуно успеха настављају ову традицију.

Места пијачарења

Питање одласка на пијаце, било да смо продавци или купци, може се разрешити само детаљним истраживањем. Ово истраживање или познавање терена не односи се само на цене, већ и на тачан датум одржавања пијаца и вашара, могућности путовања, величину и квалитет понуде и на посебне врсте специјалне робе која се појављује тамо (Dankó 1991:672). Тиме је и био одређен простор пијачарења Купусинаца. Више пута, са опрезним, некад и дуготрајним упознавањем пијаца пробним продавањима, бирана су места на којима су после продавали своју робу.

Географске и друштвене околности су утицале на округ пијачних места која су посећивали мештани. Квалитет земље суседних насеља је другачији. Житељи су живели од производње житарица, сточарства, или им је Дунав ближе, па је то доносило више других могућности за

опстанак. У почетку развоја пијачарења, поврће произведено на њивама Купусине продавало се у суседним насељима. У Апатину, где су углавном живели од малих индустрија (мануфактура) и у Сомбору који је био седиште жупаније и где су многе фабрике радиле, па су имали потребе за свежом храном из околних села.

Сомбор је иначе центар ове регије. Вашаре и недељну пијацу је сигурно имао и пре добијања статуса слободног краљевског града (1749), али тада је њихово одржавање и званично утврђено. Град тада добија право одржавања четири годишња вашара и неколико пијаца. Житељи Сомбора, углавном службеници и занатлије, представљали су највећи потрошачки слој.

Продајна места Купусинаца су била још: Бачки Моноштор, где су живели од продаје дрвета из подунавских шума и од рибарства, Бездан, Сонта, Стапар, Оџаци - у коме су живели Немци, занатлије.

На територији Војводине, осим наведених места, Купусинци су своје свеже производе продавали и на пијацама: Суботице, Бајмока, Пригревице, Куле, Врбаса, Новог Сада, Зрењанина, Бачке Паланке, Бачке Тополе, Црвенке. У потиски регион ниси ишли на пијаце, јер су тамо оне већ биле попуњене робом.

Путеви до пијаца

Постојање путне мреже одредило је могућности којима су Купусинци стизали у градове и тамошње пијаце. Ови путеви, како их Купусинци зову - летњи путеви, били су некада већином земљани. Најближе насељено место поред Купусине је Бачки Моноштор, до којег су могли стићи са својом робом, често и пешке, преко бента/насипа поред Дунава. Апатин је најближи град. На пијацама овог места Купусинци су се појавили баш рано. Често су ишли пешке са робом на леђима увезаном у убрусе. У рукама су носили корпе ако је то било потребно. Родитељи су носили и децу до Апатина на пијаце. Тако су се она већ од раног детињства навикавала на такву врсту живота.

У почецима развоја транспорта, путовање за потребе пијачарења се одвијало и коришћењем водених путева тамо где их је било. Реке и транспорт на води су добили на значају од када се развила производња робе (Gráfik 2001: 974). Пијаце Осијека су биле прве даље дестинације за пијачаре из Купусине који су користили Дунав као пловни пут. „’65-’67. смо ишли до Осијека. Још сам била девојка. Нисмо још имали кола, мој отац је све спаковао на запрежна кола, одвезао нас је до луке у Апатин. Одавде смо ишли бродом до Осијека. Тамо смо тражили кола (fuharos). Препаковали смо робу и он је однео све до пијаце. Ако

смо из Купусине кренули ујутро у осам, до подне смо стигли до тамо. Одма' смо испаковали робу и продавали смо исти дан..."

Првобитна намена пруге је била да преко железнице и железничких станица укључесведеловедржавеуразмену добара и омогуће транспорт већих количина робе. Сви су се надали да ће неке, до тада неразвијене територије, захваљујући самој изградњи пруга, бити укључене у ток размене добара (Molnár Gergely 2015).

Промене због пруга

Без комуникације и без саобраћаја нема ни привредног, ни културног контакта између људских заједница, нације, радног слоја. Комуникација и саобраћај су неопходни предуслови за ток размена добара, тако и за размену културних добара (Pládi-Kovács 2001: 813) Развој транспорта је отворио велике могућности за продају робе.

Од 1912. године, када је пруга стигла у село, начин транспорта робе се изменио. Прво су користили железницу за транспорт робе до већ познатих пијаца (нпр. Бачког Моноштора, Сомбора, Апатина), те и мало даље, нпр. до Оцака, Бајмока, Славонског Брода.

Развојем мреже путева и изградњем пруге превоз и транспорт је постао бржи, тако да су се укључили у економски крвоток државе и до тада издвојена или затворена села (addig elzárt, csak saját magára vagy legfeljebb közvetlen környékére, mint vonzaskörzetre szorítkozó félreeső helységet, területet) (Dankó 1991: 649). Купусинци су тада постали трговци целе тадашње Југославије.

Од 50-тих година 20. века територија продајних места се нагло променила. За транспорт у далеке градове пијачари су користили искључиво железницу. Мрежа градова у којима су они продавали је покривала све бивше републике. Загреб, главни град Хрватске, има више пијаца: Долац (главна пијаца), Кватерник (на Кватерниковом тргу), Трешњевка, Бранимир, Илица – најскупља, па зато нису ни пуно долазили на ову пијацу. Око 50-70 купусинских продаваца се истовремено могло наћи на овим пијацама. На мањим загребачким пијацама Дубрава, Шпанско, Циглана, било их је мање.

На територији Хрватске су још ишли са својим производима у следеће градове: Славонски Брод, Осијек, Винковце, Кутина, Сисак, Бјеловар, Вараждин, Карловац, Борово. Како се и види, многа од ових места се налазе на железничкој мрежи од Осијека према Загребу. Што се тиче приморских градова - више породица је ишло до Ријеке, и неколицина њих до Сплита, Пуле, па чак и до Дубровника.

Осијек је најближи град у Хрватској где су ишли продавати своју робу. У потрази за бољим пијацама су ишли и у друга места у околини

тог града (Бело Брдо, Бели Манастир, Вуковар, Нуштар, Белишће, Подравска Слатина, Вировитица).

На територији Босне и Херцеговине су носили робу до већих и познатих градова. Тако ни Башчаршија, најпознатија пијаца у Сарајеву, није изостала са листе. Према причама старијих Купусинаца, они су са својим производима ишли и у Тузлу, Брчко, Бања Луку, Бијељину. Као на обалу Јадрана, тако у средиште Босне, само су неколико пута ишли на тамошње пијаце. Познато је да су само једном носили робу до Фоче због тешкоћа на путу. (Ширина пруге у Босни је била мања него у Србији, па су морали робу препаковати у друге вагоне).

Словенију, најзападнију републику тадашње Југославије, трговци из Купусиненису често посећивали. Разлог томе су земљорадничке задруге са којима су купци из Словеније почетком сваке године потписивали уговор за робу. Ова врста потражње се појавила неколико година после појаве пруге. Транспорт робе вагонима био јефтинији до далеких дестинација.

Транспорт робе вагонима

Робу су слали вагонима до железничких станица изабраних градова. Количину робе за пијацу, потребну да би се напунио један вагон, никада није могла једна породица да припреми; зато се више њих удруживало, како би напунили вагон, па су га тако заједно и наручили. Изабрали би одговорно лице које је позивало заинтересоване трговце и рачунало количину робе за транспорт. У један вагон је могло да стане 10 тона робе. Толико се смело званично утоварити. Али више пута су то немарни трговци прекорачили и тада су морали плаћати казне. Трошкове казне су заједнички делили чланови привремене удруге. Једна таква удруга је бројала од шест до осам чланова. Међусобно су поделили количину места у вагону, тако да би свима стала роба намењена за пијацу. Када је теретни вагон стигао на железничку станицу заједнички су паковали робу, као у мобу, товарили у њега, помажући једни другима. После су га затворили и послали возом. Исто вече су и они сами заједно сели у путнички воз и кренули за робом. Ако су ишли до Загреба, кретали су увече и следећи дан су већ рано изјутра били на главној железничкој станици/на главном колодвору. Човек одговоран за вагон је на станици средио папирологију („извадио вагон“) па су изнајмили у почетку шпедитер, а после мали камион да би могли однети робу до пијачних магацина.

Како би продале своје производе, на пијаце су најчешће ишле жене, Купусинке. Сваки пут су цепале једну крпу и тим деловима обележавале своје цакове. То је било потребно да чланови једне удруге не би помешали робу међусобно. Носили су пуно робе како би се путовање исплатило.

„Ишли смо возом. Увече у осам смо кренули из Сомбора, тада је био воз, до Загреба. Ишао је вагон, па и ми, нас осморо-десеторо. Ко је већ био у Загребу тај није путовао, само су му слали робу. Иако је вагон ишао полуспразно и онда смо морали платити пуну цену, али се тада није исплатио пут. После су дошли камиони, па се све то променило. Могли смо утоварити 100 метара робе, то је 10 тона. Када су измерили било је 12 или 13 вишка. Свакоме по 60-70 килограма више. Па смо морали платити казну. Госеникомени је свидело. Било је и таквих, које су пуно преварили. Онај, који је био капелмајстер, одговоран за вагон, преварио је друге, тако да је његова роба путовала бесплатно. Ја сам рачунала на памет, па сам знала. Али никадани сам хтела бити капелмајстер, јер то је одговорност. Мораш наручити вагон, треба да идиш у канцеларију, треба да шаљеш, па да вратиш вагон, а после и да организујеш транспорт робе до пијаце.” (Шугар Миклош, рођен 1918)

У повратку су такође путовали заједно. Носили су сами празне џакове или су их слали возом унапред.

У Купусини су многи временом остварили позамашну зараду оваквим начином пијачарења. То им је омогућило да купе камионе којима су возили и развозили робу осталима. Први камион је стигао у село почетком 70-тих година. У новим приликама, продавци су камионом слали робу, а они су сами путовали путничким возовима до Загреба. Лакше је било када су стигли, јер су возачи камиона одвезли робу до саме пијаце.

„Мој отац је купио камион 1972. Сем њега су још имали Прохаска Шањи, Бохаши, Биркањ, Попе и Крате. Укупно 5-6 камиона у селу. Највише су ишли до Брчког, Тузле и Загреба. У један камион је стало до 50 метара робе. Један човек је могао и до 10-12 метара робе да има. Удруживали су се по троје-четворо, па су они испунили цели камион са робом. У повратку није носионишта, није трговао. У празним џаковима су слали назад поруке. Цена транспорта је ишла по џаковима. Добио је добре паре од тога, па је сад пензионер.” (Анталович Јожеф 1960)

У камионима су неретко, сем робе, путовали и људи. *„Троје је могло ићи са великим комбијем. Један је легално седео поред шофера, а двоје су се сакрили назад. Тамо су били џакови и колиџа. И тамо поред тога су се могли сакрити. Овако су ишли до Новог Сада или Осијека, Сомбора, даље не. До Загреба само су путовали поред шофера.” (Бажантик Борбала 1934)*

Појавом првих аутомобила у селу, транспорт робе до суседних места се променио. До пијаца војвођанских насеља су ишли самостално. Није више била потребна међусобна помоћ око транспорта. Тако су могли и добре пијаце држати у тајности. Због добрих пијаца и веће зараде, држали су у тајности своја пијачна места. Тако каже једна бакица - *„Али то је све само бајка сада, нико више ни не верује да смо то радили.”*

Пуно њих је путовало сваки дан из Сомбора. Тако и оне. Њихов кум је кренуо истим возом. Жене нису ишле до Загреба, него само до

Сиска. Воз је био исти, али али је требало раније изаћи из воза и кратко путовати другом линијом. Морали су наћи решење, да их кум не види, да случајно не открије где оне иду. Одлучиле су да ће искочити из воза. Кум их је проверавао на свакој станици. Жене су то приметиле. На одговарајућој станици, када је воз успорио, оне су искочиле и одмах стале иза воза, да се не виде. Чекале су док воз не крене, па су преселе на други воз. То им је значило више пара на пијаци у Сиску. У повратку су среле кума у возу, али никад нико није открио где су продавале. Само су рекле да су имале јако добру пијацу.

Закључак

Купусинци су тако постали пијачари целе Југославије. Народна ношња Купусинки на пијацама је била гаранција за квалитетну домаћу робу на пијацама Хрватске, Босне и Херцеговине, па чак и Словеније. Роба је транспортована теретним вагонима, а пијачарке су ишле за њом путничким возовима.

Захваљујући железничком транспорту, доступност већих градова са више пијаца је допринела већем квантитету производње и пласману поврћа, тиме и већем приливу новца у село, што се испољавало и на урбанистичком изгледу места (новезграде, свевећи комфор узградама).

Информатори

Анталович Жожеф (1960)
Бажантик Борбала (1934)
Шугар Миклош (1918-)

Литература

Bárth, János. Remény, szerencse és tudatosság a népesedéstörténeti kutatásban. A Kupuszinára költözött bátyaiak példája. Múzeumi kutatások Bács-Kiskun megyében. Kalocsa: Bács-Kiskun Megyei Önkormányzat Múzeumi Szervezete, 1997, 209–219.

Beljanski, Milenko. *Hetes és Kupuszina története a tizennyolcadik század végéig*. Zombor [s. n.], 1974.

Dankó, Imre. A javak cseréjének néprajza. (Néprajz egyetemi hallgatóknak 10.) Debrecen: Kossuth Lajos Tudományegyetem, 1991.

Dankó, Imre. *A magyar vásárok néprajza*. In: Domonkos Ottó (főszerk.): Magyar Néprajz III. Kézművesség. Budapest: Akadémiai Kiadó, 1991, 637–702.

Dudás, Antal és Dudás Árpád. *Pest megyei jövevények a bácskai településekre, 1753-ban*.

Bácsország, 2002. I–III., 65–66.

Fényes, Elek. *Magyarország Geographiai Szótára I–II*. Pest: 1851.

Fridrik, Tamás. *Bács-Bodrogh vármegye földrajzi, történelmi és statisztikai népszerű leírása*. Szeged: Nyomatott Endrényi Lajos és társa könyvnyomdájában, 1878

Iványi, István. *Szabadka szabad királyi város története. I–II. rész*. Szabadka: Bittermann József Könyvnyomdájából, 1892.

Harkai, Imre (szerk.) *Topolya monográfiája 1750–1945*. Újvidék: Dániel Print, 2001.

Paládi-Kovács, Attila. *Magyar néprajz II. kötet, Gazdálkodás*. Budapest: Akadémiai Kiadó, 2001.

Paládi-Kovács, Attila (főszerk.) *Magyar néprajz VIII., Társadalomnéprajz*. Budapest: Akadémiai Kiadó, 2000.

Papp, Árpád–Raffai, Judit–Terbócs, Attila (szerk.) *A Vajdasági Magyarok Néprajzi Atlasza*. (CD és kommentárkötet). Szabadka: Kiss Lajos Néprajzi Társaság, 2002.

Silling, István. *Kupuszinai tájszótár*. Újvidék: Jugoszláviai Magyar Művelődési Társaság, 1992.

Vályi, Adrás. *Magyar országnak leírása, melyben minden hazánkbeli Vármegyék, Városok, Faluk, Puszták; uradalmak, fábrikák, huták, hámorok, savanyú, és orvosló vizek, fürdőházak, nevezetesebb hegyek, barlangok, folyó vizek, tavak, szigetek, erdők, azoknak hollételek, Földes Urook, fekvések, történettyek, különbféle természeli tulajdonságaik, a' betűknek rendgyek szerint feltaláltatnak*. Buda: a' Királyi Universitásnak betűivel, 1796–1799.



Простор пијачарења Купусинаца



Утовар робе на железничкој станици у Купусини



Пијаца Тузла



Купусинка продаје цвеће на јесењој Сомборској пијаци



Железничка станица



Железничка станица данас (фото Жељко Вукелић)

ЗАНАТИ У СЛУЖБИ ТРАНСПОРТА ЉУДИ И РОБА

Сажетак: Народни музеј Ваљево је од свог оснивања у етнолошкој збирци баштинио предмете традиционалних занатских вештина овог краја. Скроман број музеалија и фотографија односи се на занате који су од краја 19. до средине 20. века били у служби транспорта људи и роба у друмском саобраћају. У раду желимо да укажемо како се индустријски развој овог краја након Другог светског рата одразио и на занатску делатност, па постепено изумиру занати као што су поткивачи, ковачи, колари, рабације, а у регистима занатлија и услужних делатности све је више аутомеханичара и аутопревозника.

Кључне речи: традиционални занати, индустријализација, нови занати

Gordana Pajić

HANDICRAFTS IN THE PASSENGER AND CARGO TRANSPORT SERVICE

Abstract: National museum Valjevo has hosted objects used for traditional handicrafts of this part of Serbia since its foundation. A small number of museum items and photographs refer to handicrafts which were used for passenger and cargo road transportation from the end of the 19th to the mid-20th century. The purpose of this article is to depict how the industrial development of this region after the Second World War impacted handicraft business and how occupations such as farrier, blacksmith, wheelwright, hired coachmen slowly stopped existing while in the register of craftsmen and service businesses there are more and more car mechanics and transport companies.

Keywords: Traditional crafts, industrialization, new crafts

*23bobita@gmail.com

Занати су у прошлости представљали живу привредну грану ваљевског краја која је пратила све друштвене токове, а занатлије су били уважени грађани. Међу бројним занатлијама, од краја 19. до средине 20. века, били су заступљени и занати у служби транспорта људи и роба у друмском саобраћају. Развој ових заната може се пратити на основу релевантне литературе, архивске грађе, старе штампе, али и музејских збирки. Етнолошка збирка Народног музеја Ваљево баштински производе, алат, фотографије и документа о ковачком, поткивачком, ужарском и сарачком занату, који се могу посматрати у контексту општег историјског и привредног развоја ваљевског краја од средине 19. до средине 20. века.

Привређивање и занатство до средине 20. века

Природно географски услови одредили су да се становништво ових простора у прошлости претежно бавило пољопривредном и сточарском делатношћу, па је и занатска делатност била њима на услузи. Занатска делатност у ваљевском крају интезивније се почела развијати након доношења Еснафске уредбе 1847. године, која је регулисала односе у овој делатности као што је учење заната, удруживање занатлија, односе градских и сеоских занатлија. У Ваљевоу се 1849. године оснивају и први мешовити еснафи: трговачко-терзијско-абацијски, ковачко-пушкарски и други (са ковачима и налбантима).¹ *Ковачко-поткивачки занат* се 1855. године издваја у посебан еснаф, док су *колари* деловали у оквиру столарско-качарско-пинтерско-молерског еснафа. Крајем 19. века у Ваљевоу је било 8 ковача, 3 колара, 3 поткивача и 2 сарача (*Занатство у ваљевском крају и друге самосталне привредне делатности* 1987: 24), а према речима ваљевског хроничара Боре Вујића (Вујић 1987: 58), почетком 20. века у граду има 7 поткивача, 15 ковача, 8 колара, 6 рабација, 3 кочијаша и 3 фијакериста.

Полупрофесионални мајстори по селима, а касније и професионалне занатлије у граду, израђивали су оруђа за рад, запрежна кола, поткивали волове и коње, а рабације су превозиле робу.

За развој занатске делатности у ваљевском крају од великог значаја је школовање занатлија. Организовани рад на школовању започео је са Радничком школом која је основана 1897. године и у којој се образовала и занатима учила женска младеж. Општа занатска школа у Ваљевоу основана је 1909. године, а школовање је трајало три године. Школа се похађала у вечерњим сатима и недељом. О Занатској школи је кратко време водило бригу Министарство народне привреде, а затим старање о раду школе на себе преузима Ваљевска општина. Обе

¹ Налбанти је стари назив за поткиваче

занатске школе су радиле у отежаним условима и имале прекиде, па се њихов рад наставља 1919. године, након Првог светског рата. Занатску школу су похађали ђаци, будући мајстори, не само из Ваљева и околине, него и удаљенијих места.

Учење заната подразумевало је и рад код мајстора са којим се потписивао уговор, а након завршетка школе полагао се и испит на којем се морало показати умеће одређене занатске вештине.

Жива зантска делатност Ваљева прекинута је вихором Првог светског рата, па су занатлије делиле судбину народа и свеукупне привреде ваљевског краја. Бројни губици у људству довели су да смањеног броја радне снаге, а бројне занатске радње биле су и физички уништене. Тек започети опоравак занатске делатности од друге деценије 20. века нарушила је велика привредна криза 1929. године, у којој је посебно био тежак положај занатских радника, а занатски производи и услуге су се веома слабо пласирали на тржишту. У тако тешким околностима, у међуратном периоду, у Ваљеву је било 35 врста занатлија и био је један од већих занатских центара у држави.

У циљу превазилажења економске кризе, занатлије су основали Ваљевску занатску задругу, а занатлијски радници су се организовали у синдикалном и радничком покрету. Своје су услуге занатлије често оглашавале у локалном листу *Глас Ваљева*, како би њихова роба и услуге нашли пут до својих корисника.² Управо из ових оглашавања

²Ево неколико огласа из 1930.

- бр. 30, стр.4- „Аутомобил марке Форд, полован и очуван добро, продајем по повољним условима“, Бранко Димитријевић, апотекар Мионица;

- бр. 33, стр 4- „Пажња путничком и пословном свету,

Пре неколико дана пустили смо у саобраћај један сасвим нов и удобан

Аутобус *Прогрес*, који саобраћа свакодневно између Ба -Уба-Обреноваца и Београда. Из Ваљева полази од „Гранд Хотела“ у 5 часова ујутру а из Београда од „Зеленог венца“ и „Хотела Балкан“ у 16 час (4 по подне)...“

У огласима из 1953. оглашавају се и следеће услуге:

- бр. 17, стр. 3

„Рабације!

Има вуче букових дуга из Крупња и Дебелог Брда и дуга из Кукаља и Буковог Брда код Мтавињаца.

За погодбу обратите се Миљку Кораћу у Ваљеву“

- бр.22, стр 4- „Пажња посетиоцима Дивчибара

Јављам поштованим посетиоцима летовалишта Дивчибара, да сам узео под закуп превоз поште Ваљево-Дивчибаре и натраг и да ћу свакодневно саобраћати са своја двоја кола, систем Десото Бјуик са удобним седиштима за посетиоце. Једним колима управљам сам лично а другим шофер Миде Секулић, који смо као дугогодишњи шофери добро познати посетиоцима Дивчибара.

Редован саобраћај: сваки дан полазак из Ваљева у 8 30 час, а са Дивчибара у 14 часова.

С поштовањем Душан Коларевић, шофер.“



Аутобус Браће Веселиновић у Осечини

сазнајемо да се у том периоду поред традиционалних заната у служби транспорта људи и роба јављају нове занатлије и услужне делатности као што су аутомеханичари. Путна мрежа у ваљевском крају постепено се развија, па се Ваљево повезује аутобуским линијама са Београдом, Бањом Ковиљачом и Љигом (Трипковић 1980: 109-110), а из варошице Осечина саобраћао је аутобус Браће Веселиновић за Ваљево и Београд.³ На ваљевским улицама у том периоду јављају се и први аутомобили.

Занатска активност од средине 20. века

Занатска делатност након Другог светског рата била је у великој кризи због разарања земље, страдања занатлија и сиромаштва становништва. Нови друштвени поредак условио је, пре свега, да се занатска делатност обавља у оквиру друштвених и самосталних делатности, а у деценијама које су следиле доносили су се и бројни законски прописи који су регулисали све аспекте деловања ове важне привредне гране. Опоравак и опстанак самосталних занатлија, а пре свега оних који су се бавили традиционалним (старим) занатима, био је веома тежак.

³ Теренска грађа бр.634/18.12.2015.

На то су поред поменутих услова утицали и појава нових заната⁴ и услужних делатности, али и јачање индустрије и промене у свеукупном начину живота људи.

На основу Закона о занатству НР Србије, у Ваљево се оснива Занатска комора среза Ваљево, која делује у периоду 1950-1962. године и која је имала задатак да се стара о унапређењу занатства и квалитету занатских производа на својој територији, брине о стручном усавршавању занатлија и друго. Према прописима Коморе, све занатлије су имале обавезу да буду чланови. Бројна документација о раду Коморе данас се чува у Међуопштинском историјском архиву Ваљево, а захваљујући тој грађи сазнајемо о: бројном стању занатских радњи и занатлија, разноврсности заната, начину учења заната, полагању мајсторских испита, прописима о организовању посла и радног времена, порезима, друштвеној ангажованости занатлија, организовању занатлија у културним и спортским активностима града, међусобној занатлијској солидарности, сарадњи ваљевских занатлија и сличних удружења у тадашњој Југославији и слично.

Од средине 20. века стручно усавршавање занатлија обављало се на вишемесечним курсевима или се похађала Занатлијска школа⁵ у којој се занат учио кроз теоријску и практичну наставу. Приликом ступања на занат био је обавезан Уговор о учењу заната који се потписивао између ученика и послодавца (мајстора или школе).

Занатске активности и у овом периоду биле у служби људи и њихових потреба, а то се односи и на занате који су били у служби транспорта људи и роба. Међутим, привредни опоравак овог краја, у другој половини 20. века, одвијао се неравномерно, па је лоша путна мрежа и конфигурација терена условила да су се у ваљевском крају волови користили – упрезали за обраду земље, а воловска и коњска запрега се користила као транспортно средство. Након Другог светског рата, воловска запрега (рабаџије) била је главно превозно средство за превоз: соли, дрва, шљива и других животних намирница, осим пшенице која се транспортује железницом. Велика заступљеност ове сточне запреге условила је да је поткивачки занат средином 20. века био бројан. Потреба за воловским потковицама у првим послератним годинама била је неупоредиво већа него за коњским, о чему сведочи и један документ из 1944. године у којем се наводи бројно стање на-

⁴ У списковима занатлија 1944. године помиње се и један аутомеханичар Иван Шама. Ова грађа се чува у Међуопштинском историјском архиву Ваљево, Окружни народноослободилачки одбор Ваљево 1944-1947, Инв. бр. 145/2, документ бр. 986

⁵ Непосредно после Другог светског рата школа је једно време била смештена у згради у којој је данас Народни музеј Ваљево, а у складу са бројним школским реформама школа је више пута мењала назив.



Воденица кнеза Јовице или Умковића воиденица, на Колубари, источна страна

бављених клинаца и потковица за коње и волове и констатује се да се преостали материјал „од коња може упутити неком другом срезу...јер су у овом срезу већином волови.“⁶ Нова држава је преко Народноослободилачких одбора водила бригу о стању запрежних кола (воловских и коњских), њиховој поправци и набавци потковица за волове и коње. Грађа која се чува у Међуопштинском историјском архиву у Ваљево пружа нам доста података о запрежним транспортним средствима и њиховим потребама, а пре свега која се роба и на који начин превозила и како се вршила набавка неопходних делова за одржавање воловске и коњске запреге. Набавка свега неопходног обављала се преко трговачких радњи и прослеђивала власницима запреге, на основу строго утврђених потреба, па се на пример каже: „Центар за гвожђе и метале да додели другу Живораду Гођевцу, трговцу из Ваљева, 300 кг шина за кола, 2000 кг шина за поткивање стоке, 600 кг дах плеха тањег, 100 клинаца н.0,1,2; 500 кг ексера од 6,7,8 цм.“⁷

⁶ МИА Ваљево, Окружни народно ослободилачки одбор Ваљево 1944-1947, Инв. бр. 144/1, документ бр.1287

⁷ МИА Ваљево, Окружни народно ослободилачки одбор Ваљево 1944-1947, Инв. бр. 144/1, документ бр. 1179



Михаило Исидоровић са сестрама иде у поље да раде

Сточна запрега се поред транспорта робе у сопственом или суседним срезовима, упућивала и у Војводину као испомоћ у брању и сетви,⁸ а санитарско одељење ваљевске Државне болнице је имало коња и кола за превоз животних намирница, робе и болесника, које им је одузето за време рата за потребе војске. Запрежни превоз је и након рата, када је болница постала цивилна, био једини начин транспорта, па од Санитарског одељења Народно-ослободилачког одбора траже да им се „додели“ други, млад, мањи здрав коњ „како би се могао лакше хранити“ и са њим обављати послови као и раније.⁹

У регистру занатлија за период 1946-56. видимо да је било 12 поткивача, 40 ковача, 1 колар и 4 сарача (*Занатство у ваљевском крају и друге самосталне привредне делатности* 1987: 168). Колико су ове занатлије биле значајне у тек ослобођеној земљи потврђује и документ у којем се каже да се они ослобађају од војних обавеза, јер ће бити потребни пољопривредницима „за оправке справа и алата по селима.“¹⁰

Потреба за сточном запрегом потрајаће и у наредним деценијама, а поготово у зимским условима за превез људи и роба из околних брдских села, о чему сведоче бројни новински чланци у ваљевском листу

⁸ Исто документ бр.1159

⁹ Исто документ бр. 920

¹⁰ МИА Ваљево, Окружни народно ослободилачки одбор Ваљево 1944-1947, Инв. бр. 144/1, документ бр. 606

Напред. Потреба за старим занатима од средине 20. века исказана је и кроз следећу табелу.¹¹

Назив заната	1945.	1969.	1970.	1980.	1985.
Ковачки	11	35	24	21	19
Поткивачки	8	15	11	7	5
Коларски	2	/	2	/	/
Сарачки	2	4	4	3	1
Рабацијски	7	/	/	/	/
Ужарски	1	2	/	/	/
Аутомеханичарски	2	3	3	9	8
Вулканизерски	/	2	1	4	6

Занати у етнолошкој збирци ваљевског музеја

Присуство и делатност заната који су у служби транспорта људи и роба, може се пратити не само кроз архивску грађу, већ и скроман музејски материјал који се чува у Народном музеју Ваљево.¹² Скроман број музеалија, докумената и фотографија који се чувају у овој збирци, за период од краја 19. до средине 20. века, односе се на ковачки, поткивачки, коларски и сарачки занат. Предмети и грађа о овим занатима у оквиру збирке су неравномерно заступљени, чувају се у музејском депоу, а повремено су презентовани у оквиру тематских и сталних изложби. Ову збирку чини неколико калфенских и мајсторских писама, фотографије мајстора, печати, изванредан број предмета алата и занатских производа.

Један од најзаступљенијих и најстаријих заната у прошлости био је ковачки. Њим су се бавиле полупрофесионалне занатлије у селу, али и професионални у граду. Овај занат је увек био у тесној вези са поткивачким којим су се правиле потковице и клинови за поткивање. Видели смо да су од средине 19. века ова два заната имала свој еснаф у Ваљеву. На Бирачком списку из 1914. године налази се и 15 ковача и 7 поткивача (Вујић 1987: 58), а међу бројнијим занатима 1934. године било је и 28 ковача. Ковачи су пружали услуге и другим занатским вештинама, па је њихов рад у тесној вези са поткивачким и коларским занатом, јер су израђивали све металне елементе.

¹¹ Табела је формирана на основу података из књиге *Занатство у ваљевском крају и друге самосталне привредне делатности, Ваљево 1987*

¹² Од свог оснивања 1951. године, у етнолошкој збирци Народни музеј Ваљево баштини предмете традиционалних занатских вештина ваљевског краја.

У етнолошкој збирци Народног музеја Ваљево налазе се производи ковачког заната као што су: вериге, српови, раоници и кантари, узен-гије али и алат: мех, наковањ, различите врсте чекића и клешта, секачи, турпије, ковачка кецеља. Међу бројним предметима који су у музеј дошли појединачно, важно је напоменути да је 1956. године откупљена и ковачка радионица Радомира Ћирића из Маиновића (Јеремић 1981: 54-55). Ковачки занат је увек налазио место на сталним музејским поставкама ваљевског музеја, па је и поменута радионица била презентована на претходној сталној поставци, илуструјући њену улогу у Другом светском рату, а на актуленој сталној поставци¹³ она је допуњена другим предметима и постављена је у контексту приче о развоју ковачко-поткивачког и коларског заната и занатске делатности у Ваљеву током 19. века.

О ковачком занату у Ваљеву сведочи и Калфенско писмо на име Десимира Тешића које је издато у Шапцу 1921. године, а мајстор се овим занатом бавио све до пензије 1976. године. О ваљевским занатлијама сведоче и печати занатских радњи који се чувају у етнолошкој збирци. Један од њих је печат „Поткивачке радње Станоја М. Павловића“ који је израђен у Ваљеву после Првог светског рата када је радња и отворена, а била је активна до 1962. године.¹⁴

Колекцији печата припада и печат „Радионица колара Браће Ћерић Ваљево.“ Печат је рађен 1918. године по нацрту самог Крсте Ћерића. Радионица је израђивала воловска кола, таљиге, чезе и фијакере за Уб, Шабац и Обреновац и радила је до 1928. године „када је продата на добаш за дуг.“¹⁵

Потребе за коларским занатом у овом крају су биле велике и они су израђивали дрвена кола, точкове и вршили поправке користећи при томе разноврстан алат, а само нешто од тога: коларска макља, поткивачки фиразн, узенгије, коларско сврдло, катраница и улара,¹⁶ налази се у сталној поставци ваљевског музеја. Међутим, у етнолошкој збирци постоји и један јарам и коњска кола, посебно украшена и обојена, која су се вероватно користила у свечаним приликама као што су свадбене поворке.¹⁷ О коларском занату у Ваљеву сведочи и Мајстор-

¹³ Поставка под насловом „Трећа димензија прошлости-поглед из будућности“, отворена је за публику 2007. године

¹⁴ Етнолошка збирка, Инв. бр. Е 377

¹⁵ На основу података у предметном картону Инв.бр.Е 309 сазнајемо да је мајстор учествовао у Првом светском рату и као рањеник био у Француској и у Лиону научио коларски занат. Од 1933. радио је у радионици за поправку и израду возила при ваљевској општини све до 1950. године.

¹⁶ Предметни картони Народног музеј Ваљево, Етнолошка збирка, Инв.бр. Е 912,913, 809, 916, 310, 1624.

¹⁷ Подаци у предметном картону Народног музеј Ваљево, Етнолошка збирка, Инв. бр.Е 808



Колари и ковачи, мушкарац са кецељом је мајстор Душан Стојаковић, снимљено 1939. НМВ инв. бр. 928



Запрежна кола НМВ инв.бр. Е 808

ско писмо Душана Стојаковића који је положио испит 1922. године. Радња је мењала локацију и последња је била у близини ваљевске пијаце, у центру града, све до 1957. године. Мајстор је радио заједно са братом Нешом Стојаковићем ковачом.¹⁸

Један од мање заступљених заната у ваљевском крају био је сарачки. Последње сарачке радње биле су у ваљевској четврти (улици) Тешњар, средином 80-тих година 20. века. Ове занатлије су правиле и продавале различите производе од коже, који су представљали део коњске опреме, како свакодневне, тако и свечане. У етнолошкој збирци ваљевског музеја о том занату сведоче само три предмета: тезга, сарачки коњ (ресло) и оглав.¹⁹

Закључак

Потреба за старим занатима у области транспорта у ваљевском крају била је присутна и у другој половини 20. века, о чему сведоче различити извори: архивска грађа, новински чланци, старе фотографије и музејски предмети.

Природни и привредни фактори условили су да се бројни стари занати у служби транспорта људи и роба јављају не само у сеоској, него и градској средини, па су се занатлије све више, од средине 19. века до средине 20. века, досељавали у град где су остајали након учења заната.

Нови занати су од Другог светског рата све присутнији, јер се почињу користити камиони за превоз робе, а са модернизацијом путева превоз путника све више се преусмерава на организован аутобуски превоз који је своје почетке имао у међуратном периоду. Зато можемо рећи да већ од 40-тих година 20. века долази до сусрета старих и нових заната у служби транспорта, што смо барем делимично показали и овим радом.

Извори

Етнолошка збирка, Народни музеј Ваљево (НМВ)

Међуопштински историјски архив Ваљево, Окружни народно ослободилачки одбор Ваљево 1944-1947, Инв. бр. 144/1.

Литература

Вујић, Боривоје. *Записи о старом Ваљеву: (предели, људи, догађаји)*. Ваљево: Новинска и радио установа "Напред", 1987

¹⁸ Подаци у предметним картонима Инв.бр. 434 и 930

¹⁹ Подаци у предметним картонима Инв.бр. 434 и 930

Бокић, Даница. *Занати у Пожаревацу крајем XIX и почетком XX века*. Пожаревац: Народни музеј, 1996.

Јеремиић, Бошко. *Ваљевски музеј 1951-1961, Сакупљање предмета из партизанске болнице бомби*. Ваљево: Народни музеј, 1981.

Петровић, Емила. *Стари неготински занати*, Неготин: Музеј Крајине, 2011.

Трипковић, Милан. *Ваљево 1900-1941*. Ваљево: Графичко-издавачка радна организација „Милић Ракић”, 1980.

Ранковић, Здравко (ур.) *Занатство у ваљевском крају и друге самосталне привредне делатности*. Ваљево: Опште удружење радних људи и њихових задруга, Удружење самосталних занатлија, угостиоца и ауто-превозника Ваљево, Општа занатска задруга „Занат-промет“ Ваљево, 1987.

Теишњар кроз три века. Ваљево: Завод за заштиту споменика културе „Ваљево”, 2008.

Томић, Алекса (ур.) 2004. *Водич МИА Ваљево, Занатска комора среза Ваљево-Ваљево (1950-1962)*. Ваљево, 2004.

ВОДАРИ И ВОДАРСКА КОЛА У СОМБОРУ

Сажетак: Снабдевање водом у многим је одређивало живот људских насеља. Оно није само инфраструктурно решење лакшег или тежег начина снабдевања, већ је питање од суштинског значаја. Из данашњег угла посматрано, допремање воде се не чини као велики проблем, јер нам је она доступна толико, да је скоро ни не примећујемо. Посматрањем начина снабдевања водом кроз историју, може се видети да су сви захтевали одређене предуслове.

Водарски занат у Сомбору је временски ограничен на период од краја деветнаестог века до друге половине двадесетог, односно, условљен је копањем артеских бунара, као нужним предусловом за његово настајање, а потиснут водоводом, као неупоредиво повољнијим решењем овог проблема. Преобликовање паорских кола у водарска значајно је олакшало допремање воде домаћинствима. Осамдесетак година трајања овог занимања оставило је трага у историји Сомбора и представља, иако не јединствен, али свакако веома домишљат, начин суочавања са проблемима и потребама становништва.

Кључне речи: артески бунари, водари, водарска кола

Pavle Karabasil

WATER CARRIERS AND WATER WAGONS IN SOMBOR

Abstract: Water supply determined the lives of human settlements in many ways. It is not just an infrastructural solution for an easier or more difficult way of supply, it is a matter of essential importance. From today's point of view, water delivery does not seem like a big problem, because it is so available to us, that we almost do not notice it. By monitoring the water supply through history, one can see that it required certain preconditions.

The water carrier profession in Sombor is time limited to the period from the end of the 19th century to the second half of the 20th, that is, it is conditioned by the digging of artesian wells, as a necessary precondition for its formation, and suppressed by the water supply system, as an incomparably

* pavlekarabasil@gmail.com

more favorable solution to this problem. The conversion of farm wagons into water wagons significantly facilitated the supply of water to households. The period of around eighty years that this occupation lasted left a trail in the history of Sombor and represents, although not unique, but certainly very imaginative way of dealing with the problems and needs of the population.

Keywords: Artesian well, water carriers, water wagons

Снабдевање водом у многим је одређивало живот људских насеља. Оно није само инфраструктурно решење лакшег или тежег начина снабдевања, већ питање од суштинског значаја. Познато је много различитих начина на који је решаван овај проблем, а само решење је зависило од природних услова и од економских и технолошких могућности датог друштва.

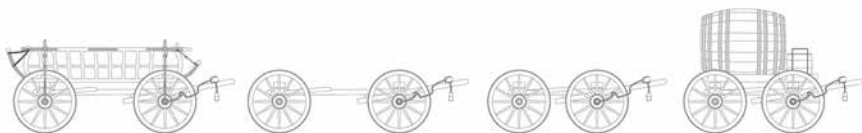
За настајање насеља неопходно је постојање воде, било у виду водотокова, подземних извора или резервоара у које се вода допремала. Војводина није обиловала квалитетном пијаћом водом, тако да коришћење подземних извора почиње још у неолиту, и од овог периода надаље констатован је значајан број бунара (Кукин 1970: 179). Садоласком Римљана на ове просторе, почиње изградња водовода (остаци римског водовода пронађени су у Сремској Митровици и у Раковцу) (Кукин 1970: 180), који као скуп и захтевни пројекти обухватају само значајнијаместа. Ову праксу задржавају и Турци, постављајући водовод у Вршцу на такорећи идентичан начин и користећи керамичке цеви толико сличне онима из римског периода, да се постављало питање коме се може приписати вршачки водовод (Кукин 1970: 180–181). Ипак, водовод остаје привилегија стратешких центара, док се остала насеља морају задовољити једноставнијим решењима.

Сомбор се током своје историје описује као град који лежи на Мостонги, разливеној реци са мноштвом острва. И поред обиља воде, због лошег квалитета осећао се недостатак пијаће воде, што је надокнађивано копањем бунара, углавном пољског типа. Ни ова бунарска вода није била задовољавајућег квалитета тако да се за пиће користила и вода из Мостонге (татарски и турски извори спомињу опору сомборску воду) (Тасић 1994: 6–7). Оваква ситуација остаће све до пред крај XIX века када се у читавој Војводини масовно и организовано почиње са копањем артеских бунара. Одлука да се копа артески бунар у Сомбору донета је 1885. године, а као инвеститор се јавља Градска штедионица, која на главној скупштини, 15. фебруара 1885. године, доноси одлуку о издвајању 15 000 форинти у ове сврхе (Тасић 1994: 8). Први бунар ове врстепредат је грађанима на коришћење 4. фебруара 1890. године, након низа потешкоћа које су искрасавале током припреме и радова на њему.

Убрзо по ископавању првог артеског бунара, јавља се нови занат – водарски, јер се велика количина квалитетне воде за пиће најбоље и најједноставније могла достављати заинтересованим домаћинствима, уколико је читав поступак организован. Мора се нагласити да термин *занат* у овом случају треба узети условно јер делатност водара није била производног него услужног типа, посао није захтевао посебну обуку, тако да није било ни звања шегрта, калфе ни мајстора, једино што су, попут занатлија, а за разлику од трговаца, имали средства за обављање делатности.

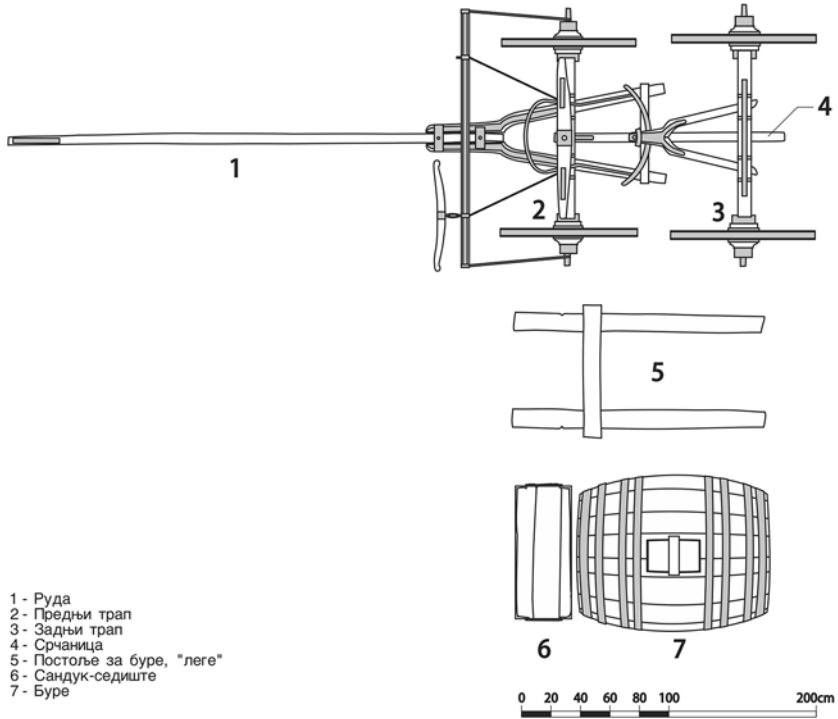
Позив водара није био специфично сомборски, овај начин снабдевања водом био је познат у многим крајевима, на пример, у Београду, Зрењанину, Краљеву, Бачком Петровом Селу (Гајић 1995: 596), итд. Негде су водари називани сакацијама, као у Београду, од саке – бурад. Сам начин превоза био је особеност краја и зависио је од квалитета путева, али и од инвентивности самих водара. Тамо где су путеви били лоши, вода се у бурадима преносила на магарцима, а тамо, где су услови то дозвољавали, знатнија количина воде преношена је у већем броју буради на колима. Разлике се испољавају и у понуди воде; негде су водари износили воду на улицу, чекајући муштерије, а у неким местима су ишли улицама и достављали воду заинтересованима. У Бачком Петровом Селу коришћена су паорска кола на која су товарена бурад, 3 – 4 комада (Гајић 1995: 596), а рад са њима је захтевао поприлично физичког напора током пуњења, премештања или истакања. У Сомбору долази до преиначења паорских у водарска кола, тако да се у овом случају радило само са једним великим буретом (500 – 700 л), а знатан део мануелног рада пребачен је са буради на кола, односно са човека на коња.

Преобликовање паорских у водарска кола није захтевало значајне измене, али ипак представља висок степен домишљатости - било је дозвољно одбацили товарни сандук, скратити растојање између предњих и задњих точкова на дужину која одговара бурету, што се постигало скраћивањем срчанице, и изградити лежиште за буре. Може се претпоставити да су ове радње обављали сами водари јер нису биле претерано захтевне, тако да им услуге мајстора колара нису биле неопходне.¹ На овај закључак наводи и постоље за буре „леге“, део водарских кола у



Сл. 1. Пробликовање паорских у водарска кола

¹Према казивању Јосипа Марковиновића, мајстора колара у пензији.

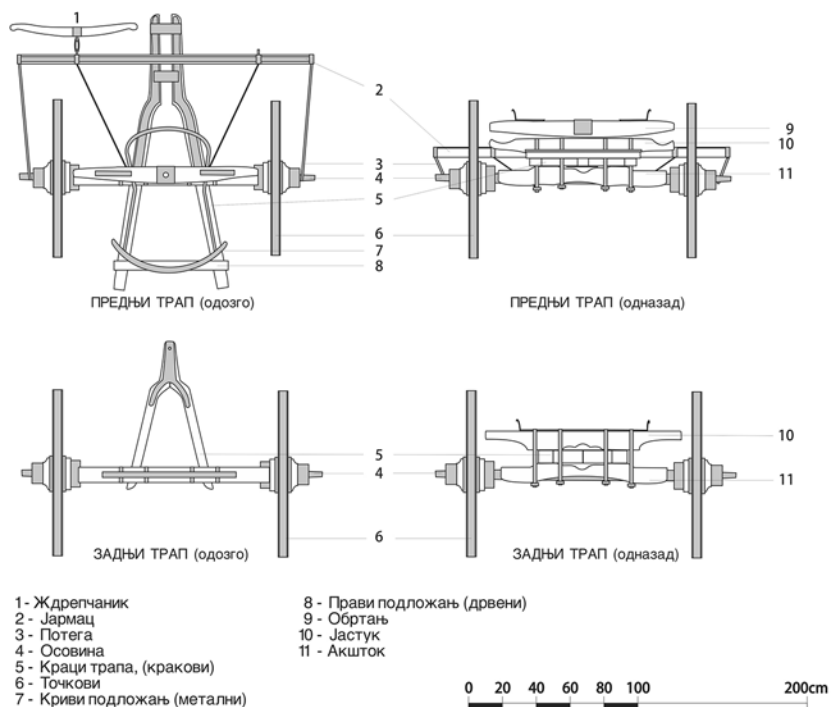


Сл. 2. Водарска кола - цртеж

власништву Градског музеја Сомбор (инв. бр. 2968, сл. 1 и 2), које по квалитету израде и материјала одуара од осталих делова – коришћена је чамовина, а сама израда је прилично нестручна.

Водарска, као и паорска кола, састављена су од руде, предњег и задњег трапа са точковима, међусобно повезаних срчаницом. На предњем трапу та је веза само у једној тачки, а на задњем је крута, што дозвољава покретање предњег трапа по углу у односу на задњи, чиме се омогућава скретање. Срчаница прелази преко подложња (сл.3, под 7 и 8) и на том месту има метално ојачање да се не би превише трошила. Задњи трап везан је за срчаницу прстеном и клином, и то врховима кракова, а чврстину везе се постиже тиме што је срчаница углављена између јастука и акштока задњег трапа. На водарским колима се, за разлику од паорских, уместо товарног сандука постављају леге, буре и сандук, који служе као седиште и остава за алат и ситне потрештине.

И предњи и задњи трап су састављени од точкова, металне осовине са дрвеном оплатом – акштоком, два крака која су на предњем крају



Сл. 3. Трапови цртеж

повезана металним оковима, док им је задњи крај учвршћен између акштока и јастука, међусобно везаних оковима. Предњи трап садржи још и ждрепчанике, за који се везују коњи, јармац, који преноси силу са ждрепчаника на осовине и читав предњи трап преко потега и додатних металних ојачања.

Забележен је само један случај када је за водарска кола искоришћен само предњи трап, тако да буре лежи на два точка (сл. 4). Очито је да се на овај начин губило на стабилности бурета, које је додатно морало бити учвршћено, али и читавих кола. Уз то, и буре је морало бити мање, због чега се чешће морало ићи на бунар и чекати на ред за сипање. Ови су недостаци очигледно били довољан разлог да се устали употреба водарских кола са два трапа.

Колари су израђивали све дрвене делове, док су металне делове израђивали ковачи. У овим крајевима за израду дрвених делова најчешће је коришћен багрем, због чврстине и издржљивости. Главчине су углавном прављене од бреста, жбице од багрема, наплатци од јасена или храста.



Сл. 4. Водарска кола на бунару (ИАС, збирка фотографија, инв. бр. 1736)

Ковачи су израђивали потеге, шине и окове за точкове и сва метална ојачања на колима. Водари су морали, осим кола, да имају и два бурета, између 500 и 700 л, једно црвене и једно зелене боје. Црвено је служило за превоз пијаће, а зелено за превоз воде за употребу у домаћинству, и било је строго забрањено да се другачије употребљавају.

Правила слободног краљевског града Сомбора о заштити од пожара (ИАС 1909, инв. бр. 550) је први званични акт који се односи на сомборске водаре, обавезујући их да се у случају пожара морају ставити под службу командира Добровољног ватрогасног друштва.

О функционисању водарске службе у Сомбору пре доношења *Статута о разлишању воде из артеских бунара* (Тасић 1994: 27-31), тешко је говорити због недостатка извора, али се управо на основу њега могу донети извесни закључци. Овим Статутом, донетим 1910. године, Градска скупштина је преузела на себе да уреди функционисање водарске службе, сматрајући је веома важном за сам град, а и да би предупредила проблеме који су се појављивали или би се могли појавити.

Основне одредбе којима се Статут бави могле би се разврстати у неколико ставки:

- распоред коришћења бунара;
- број водара и услови које они морају испуњавати;
- ред и хигијену око бунара;
- реоне који водари опслужују;

- цену услуга;
- однос према муштеријама и обавезе које имају према њима;
- редарство, односно обавезе које имају према граду у случају пожара;
- санкције у случају кршења одредби.

Може се претпоставити да су проблеми, који су се појављивали пре доношења Статута, били управо из ових области и да је то један од разлога за његово доношење. Други је, једнако битан разлог, инкорпорирање службе у шири друштвени систем, што се посебно огледа у обавези недељне приправности водара у случају пожара, чиме ова служба добија на важности. Градски капетан је правио распоред пожарстава, а водар у приправности је имао обавезу да у случају пожара воду допрема без надокнаде. Наглашавање друштвене улоге је утолико израженије, уколико се зна да су водари регрутовани из сиромашнијег слоја становништва, који су од овог заната могли живети скромно, али ипак пристојно, добијајући на овај начин значајнију друштвену позицију. Први и једини водар који се спомиње по имену, пре 1914. године, био је Душан Милутиновић Дуца, који се упоредо бавио земљорадњом и чобановањем (Бељански 1976: 12). На први поглед се чини да је доношење воде захтевало допунска занимања да би се могло преживети, али загарантована привилегија наслеђивања овог позива у породици и чињеница да су је потомци Душана Милутиновића користили током неколико генерација, говори супротно.

Број водара, који Статут ограничава на 25, могао је бити и већи, као пред Први светски рат, када их је било 28, али и мањи, у зависности од потреба – 1925. године Сомбор опслужује 18 водара (Бељански 1976: 12).

Захтеви за одржавањем реда и хигијене око бунара, који су спречавали несугласице и могуће проблеме на самом бунару, изазвали су последице друге врсте. Спомињу се трке водара, који су се, да би уграбили ред за сипање и скратили чекање, међусобно утркивали (Бељански 1976: 13). Да би се напунило буре, било је потребно између 8 и 30 минута, зависно од издашности бунара, некад чак и више, јер су грађани могли пунити канте не чекајући да водар заврши са сипањем. Чистоћу буради и бунара надгледали су градски санитарни органи, обично лекари.

Са повећањем броја бунара, редови за чекање, као и могуће несугласице, смањују се, а градски капетан, као надлежни за ова питања, одређује водарима припадајуће бунаре и реоне за снабдевање.

Редовно снабдевање се такође осигуравало Статутом, који прописује да се у случају да је један водар спречен у обављању доставе, његова обавеза равномерно расподели између водара два суседна реона. Грађани нису смели бити оштећени ни ценом, па је и она морала бити једнака. Одређена је била цена воде по канти (не већој од 12 л) и по бурету,

зависно да ли је вода за пиће или за употребу у домаћинству. Зими је цена била нешто виша. Уколико је муштерија куповала по канти, водар није имао обавезу да воду уноси у кућу или двориште, али је то могао учинити уз расписану надокнаду, док је у случају куповине целог бурета, то морао урадити бесплатно. Иако измене нису уношене у Статут, до промена цена је долазило током времена.

Да је служба одлично функционисала, и да је Статут у потпуности био усаглашен са потребама грађана и могућностима водара, доказ је да је преживео кризна времена, и да је, такорећи неизмењен, примењен и после распада Аустроугарске. Измене, које су установиле нове власти, биле су формалне природе. И сама служба остаје током целог трајања суштински неизмењена, мењао се једино број водара.

Градски народни одбор, 1961. године, доноси одлуку о оснивању Јавног предузећа „Водоканал“ (Бељански 1976: 13), са циљем увођења водовода. Ова одлука се може посматрати као кључни моменат занестајање водара са сомборских улица. Увођењем воде у саме куће, престаје потреба да је допремају водари. Иако појединци и даље узимају воду од њих, правдајући то образложењем да је боља за шприцере од воде из водовода, то никако није било довољно да се одржи ово занимање. Може се претпоставити да су муштерије, које је опслуживао последњи сомборски водар Самко Милутиновић Дуца, биле руковођене потребама више ритуалне, него утилитарне природе.



Сл. 5. Водарска кола ГМС

Једна од водарских кола са сомборских улица, завршила су у Градском музеју Сомбор, који их је откупио 28. 12. 1971. од Милице Милутиновић за 1000 динара.

Заведена у инвентарној књизи као *комплетно водарско буре са колима*, под инвентарним бројем 2968, расклопљена су и смештена у депо, где остају до септембра 2004. године, када су поново састављена и презентована јавности поводом манифестације Дани европске баштине, са темом „Вода“ изазивају велико занимање публике.

Изданашњег угла посматрано, допремање воде се не чини као велики проблем, јер нам је она доступна толико, да је скоро ни не примећујемо. Тек посматрањем више етапа допремања, може се видети да су сви ови начини захтевали одређене предуслове. Водарски занат у Сомбору је временски ограничен на период од краја 19. века до друге половине 20. века, односно, условљен је копањем артеских бунара, као нужним предусловом за његово настајање, а потиснут водоводом, као неупоредиво повољнијим решењем овог проблема. Осамдесетак година трајања овог занимања оставило је трага у историји Сомбора и представља, иако не јединствен, али свакако веома домишљат начин суочавања са проблемима и потребама становништва.

Извори и литература

Бељански, Миленко. *Бунари, водари и сомборски водовод*. Сомбор: Просвета, 1976.

Гајић, Томислав. Алас и његове бајке, у: Веселин Јазић (ур.) *Тија Вода gutta cavat lapidem* књ. XI. Нови Сад: ПЧЕСА, 1995: 594–597.

Кукин, Александар. Коришћење питке подземне воде у Војводини од неолита до данас. *Рад Војвођанских Музеја* 18-19 (1969-70) 179–185.

Тасић, Александар. Воде Сомбора, у: Александар Тасић (ур.) *Сомбор, варош на хиљаду острва*, Прилози за завичајну историју, свеска 1 Сомбор: Историјски архив Сомбор, 1994: 3–10.

Историјски архив Сомбор (ИАС), *Правила слободног краљевског града Сомбора о заштити од пожара*, фонд 6, 1909, инв. бр. 550.

Статут о разнашању воде из артеских бунара, у: Александар Тасић (ур.) *Сомбор, варош на хиљаду острва*, Прилози за завичајну историју, свеска 1 Сомбор: Историјски архив Сомбор, 1994: 27–31.

Ђорђе Ђекић
Департаман за историју, Филозофски факултет, Ниш*
Милош Павловић,
ОШ „Ј. Ј. Змај“ Ал. Рудник

ТРАНСПОРТИ ПУТОВАЊЕ У ДЕЛИМА ДОМЕНТИЈАНА И ТЕОДОСИЈА

Сажетак: Српске средњовековне хагиографије, поред обиља других података, читаоце обавештавају и о транспорту и путовању људи тога доба. У овом раду проучићемо дела два животописца, Доментијана и Теодосија; они доносе разноврсне податке који су довољни да се стекне увид у ову тему. Према ономе што они сведоче, путовање је у средњем веку било напорно и скопчано са великим трудом. Као средства превоза на копну помињу босе ноге, затим коње и мазге, а као средства транспорта на мору лађе и бродове. Поменути писци прате путовања Светога Саве по Балканском полуострву и Светој земљи, односно по читавом источном Медитерану. При томе, у највећем броју случајева, не помињу начин на који је он прешао из места у место. То показује да за њих путовање као чин није било предмет пажње од примарног значаја. Вести о путовањима и транспорту код Доментијана и Теодосија су углавном фрагментарне и успутне, нигде овој теми оба писца нису посветила значајну пажњу, јер то није било у сфери њихових интересовања, али ни њихових читалаца. Међутим, оне су довољне да се на основу њих реконструише начин и облик путовања и транспорта робе у Србији 13. века.

Кључне речи: путовања, Доментијан, Теодосије, Свети Сава

Ђорђе Ђекић
Милош Павловић

TRANSPORT AND TRAVELING IN THE WORKS OF DOMENTIYAN AND TEODOSIJE

Abstract: Serbian medieval hagiographies, apart from being rich with other data, also inform the readers about the transportation and traveling of the people of that age. Medieval biographers Domentijan and Teodosije

*djordje.djekic@filfak.ni.ac.rs

contributed with a lot of data, enough for us to understand this topic well. According to them, traveling was exhausting in the medieval era, and it came with great difficulties. As a means of transportation on land, going on foot is mentioned, as well as using horses and mules. On the sea, the transport would be boats and ships. The writers follow the travels of Saint Sava on the Balkan Peninsula and the Holy Land, i.e. on throughout the entire Eastern Mediterranean area. Meanwhile, in most cases, they do not mention how he crossed certain distances, but they simply state that he moved from place to place. This shows that travel as an act was not worthwhile their focus. Announcements about travel and transport in Domentijan and Teodosije's works are mostly fragmented or indicated as additional information, and neither of the writers devoted significant attention to this topic. This is the case because it was not in the sphere of their interests nor the one of their readers. Nevertheless, the available information is enough to provide the base for the reconstruction of the means and shape of travel and transportation of goods in Serbia in the 13th century.

Keywords: Traveling, Domentijan, Teodosije, St. Sava

У српској историографији средњег века тема о путовању, транспорту и транспортним средствима није нова. Гавро Шкриванић је у свом научном раду писао о *Саобраћајним средствима на путевима у средњовековној Србији*, односно о *Путевима у средњовековним српским повељама и средњовековној књижевности*. Ова тема и време били су предмети посебне студије. Монографију о путовању кроз средњовековну Србију објавили су заједнички Радивој Радић и Радослав Петковић, а њен наслов гласи *Путovati кроз Србију у средњем веку. Путовање или двосмисленост* (Радић 2011). Како је тема овог рада заснована на сазнањима и описима средњовековних хагиографа, за наше излагање посебно је интересантна књига Наташе Половине *Топос путовања у старим српским биографијама XIII века: Доментијан и Теодосије* (Половина 2010) у којој је ауторка детаљно обрадила ову тематику као мотив српске средњовековне хагиографије; за разлику од ње, ми ћемо у нашем раду претрести вести из ових извора о путовању и транспорту робе као једној целини. Незаобилазно је поменути и рад Д. Витковића, *Друго путовање св. Саве по источним светим местима* (Витковић 1926).

Поред ретких општих студија, чешће тема наших истраживача била је тесно повезана са путовањима и транспортом у контексту сазнања која се односе на саме путеве, односно трасе на којима се одвијао тадашњи саобраћај. То је оно што данашњи истраживачи наслеђа често називају кулурним рутама или путевима културних утицаја. Од радова

који дефинишу средњовековне путне правце, а који су задржали значај до данас, споменућемо неколико: Јиричеков о *Трговачким путевима у средњовековној Србији и Босни*, а осим поменутог и следеће радове Гавре Шкриванића: *Путеви у средњовековној Зети* и његово најзначајније дело за тему којом се бавимо *Путеви у средњовековној Србији* (Шкриванић 1974). Како су записи о пловидби део средњовековних текстова, за разумевање контекста путовања и пловила кроз векове значајан је и зборник *Пловидба на Дунаву и његовим притокама кроз векове*.

Мотива и тема је на претек, а ми смо, за ову прилику, изабрали да представимо податке о путовању, транспорту и транспортним средствима које доносе у својим делима свакако два најзначајнија писца 13. и почетка 14. века – Доментијан и Теодосије.

Да се подсетимо. Они су аутори два *Житија Светога Саве* и по једног *Житије Светог Симеона* и *Житије Светог Петра Коришког*. Оно што Доментијановом делу даје додатну тежину и веродостојност је чињеница да је био непосредни ученик Светога Саве и сапутник на путовању по Светој земљи и Медитерану. То значи да је и сам био путник и да је путовао за појмове једног средњовековног човека веома много. Вести које они доносе о путовању и транспорту су бројне и корисне за истраживање ове теме. Наши извори сведоче о периоду с краја 12. и почетка 13. века. С обзиром да они описују и путовања изван српског простора, подаци који ће бити разматрани неће обухватити само простор Србије, него и знатно шире.

На почетку треба нагласити да је једна од карактеристика средњег века била висока покретљивост становништва. На почетку ове историјске епохе налази се управо *Велика сеоба народа* и уопште путовања су била важна карактеристика средњовековне цивилизације.¹ Можда је на то утицала нужда која је терала људе да и због најпростије комуникације или размене добара прелазе велике удаљености.

На самом почетку Теодосијевог *Житија светога оца нашега Саве*, већ у наслову стоји: *Житије и подвизи у пустињи са оцем и засебно путовања и делимично приповедање...*, чиме аутор указује на значај овог чина у животу првог српског архиепископа.

Оно што се након читања њихових дела одмах уочава је да они, иако често наводе путовања, нарочито Св. Саве, ретко спомињу средства на којима је путовао. То сведочи да се забележени начин транспорта или путовања подразумевао у свести средњовековног читаоца и да није било потребно наводити га.

О значају путовања за делатност Светога Саве сведочи и већ поменути податак да се и у називу житија Светог Саве које је саставио Теодосије

¹ „Покретљивост људи средњег века, била је огромна, изненађујућа“ (Le Goff 1974: 167).

наводи путовање. Наслов самог дела одређује да то није прича само о чудима и монашким подвизима, већ и о путовањима Светога Саве. Према томе, наши писци су више него релеватни извори за изучавање ове теме.

На важност путовања указује и податак да се лице које са неким путује назива сатрудник. Дакле, путовање се доживљавало као труд, као велики напор, па се сапутници, називају сатрудници који заједно са неким подносе велики напор (Теодосије 1988а: 102). Доментијан каже да је Свети Сава после доласка у Свету Гору починуо од путнога труда (Доментијан 1988а: 85), то исто каже и за монаха Саву после путовања из Свете Горе до Цариграда и назад (Доментијан 1988а: 93). Труд који изазива путовање помиње се на више места код наших писаца (Доментијан 1988а: 104, 202; Теодосије 1988а: 109, 110, 116, 194). Ходочашће које је предузео Свети Сава по Светој земљи представљало је велики напор за ходочасника, оно је представљало прелажење велик раздалјина и користила су се транспортна средства (пешице, коњи, лађе), зато Теодосије каже да је његов труд био велики и веома похвалан: *Који се дивљаше његовој усрдности у обилажењу светих места и благохваљаше велик и његов труд у Богу* (Теодосије 1988а: 226).

На питање како се путовало мора се рећи да је то зависило од саме дестинације где се путује. Могло се чак предузимати и путовање босим ногама по жељи путника. У средњем веку уопште, постојала су четири начина путовања – пешке, јахањем, запрегом и бродом (Порчић 2004: 195), описе свих начина срећемо код наших писаца.

Тако је Свети Сава, као млади монах у Ватопеду, тражио благослов да обилази светогорске манастире и монахе – пустињаке пешице и бос. Каже Доментијан: *И уранивши ујутро натовари мазге и сам пред њима пешице идући босим ногама* (Доментијан 1988а: 67). На другом месту читамо: *И христољубац који им је служио, удостоји се велике благодети, подневши велике трудове: једном пролазећи пустиње, свагда својим ногама пешице ходeћи* (Доментијан 1988а: 104). Исто Теодосије наводи на неколико места (Теодосије 1988а: 116, 117, 119, 121).

Ако путовање босим ногама и није било уобичајено, него дело монашког подвига, путовање пешке, свакако јесте било често. Оно је тачније, било за припаднике нижих друштвених слојева једини доступни начин путовања. Теодосије, рецимо, Петра Коришког наводи као путника који путовао пешке док је коначно пронашао погодно место у коме ће се подвизавати (Теодосије 1988б: 271).

Постоји још један случај путовања ногама, тачније реч је о транспорту који се обавља пешице, а то је нешто што се у Житијима из којих истражујемо назива свечаним преносом, односно говори се о посебној врсти транспорта, а то је транспортовање светих моштију; том приликом

је читав процес спровођен свечано и побожно. Овакав транспорт се помиње приликом преноса моштију Светога Симеона Мироточивог: *А када је часни јеромонах кир Сава стигао са часним моштима Светога у своје отачаство, и још на крају земље своје сrete га његов љубазни син, велики јупан кир Стефан са часним клиром царства свога... и богољубива чед његова са славом и чаићу сатворише провођење Светога...* (Доментијан 1988а: 115, 116). Овакав пренос требало је сачекати на граници своје државе и то краљ са читавим црквеним сабором, односно највиши државни и црквени великодостојници изашли су до границе своје државе да би сачекали долазак ове велике драгоцености, светих моштију Симеона Мироточивог. Да би пренос моштију кроз Србију био достојно спроведен, побринуо се и Сава који унапред јавља свом брату да се за овај транспорт припреме: *Сава јавља писмом брату свој долазак са моштима и каже му да се достојно спреме у њихово сретанье* (Теодосије 1988а: 162), што значи да се ради о великој светињи која заслужује свечани пренос и дочек.

У речима: *Сатворише провођење светога* (Доментијан 1988а: 116) које користи Доментијан упућује се на то да су га носили на рукама, али Теодосије је ту много експлицитнији када каже: *... И на својим рукама уздижући их ношаху* (Теодосије 1988а: 163). Потпуно је јасно да су мошти ношене пешице на рукама, што би био пример још једног путовања пешице, али и транспорта велике светиње као што су светитељске мошти. Зна се на основу других извора да су код Срба у средњем веку за пренос болесника или пак старијих и угледних људи коришћене „носиљке на путевима” (Шкриванић 1974: 36), могуће да је нешто слично коришћено и приликом преноса моштију. Доментијан сведочи да је монах Сава подигао оца на одар између два коња и он је тако ношен разгледао околину: *И начинивши одар између два коња обиђе сву Свету Гору, јер није могао од старости јахати* (Доментијан 1988б: 282). Исти податак не прескаче ни Теодосије (Теодосије 1988а: 137). Могуће да је нешто слично коришћено и за пренос кивота са моштима светога, па су повремено ношене на рукама, а повремено између коња као на носиљци.

Дакле, несумњиво се према вестима из хагиографских извора које изучавамо путовање пешице изводило само услучају дубоке религиозне потребе како би се исказало поштовање, било према старцима, или светим местима или приликом преноса реликвије од великог значаја. Ходочасник је могао по својој жељи ходати бос том приликом уколико је желео да покаже смирење и поштовање према предмету или личности свога ходочашћа.

Најчешће средство путовања јесу коњи, понекада названи од помених аутора и „силни коњи“. Свети Сава, молећи светогорског монаха

да га поведе у Свету Гору, каже да би желео побећи од куће али се боји да ће га отац сустићи и вратити, на шта му стари монах одговара: *Само нека буде коња да ме носи да бисмо могли побећи од оца твојега* (Теодосије 1988а: 106). Када је сазнао за бекство у манастир свог најмлађег сина, велики жупан Стефан Немања окупља верне витезове и њиховом вођи каже само да му врате сина, а писац наставља говорећи да тај благородник своје људе посади: *На силне (и брзе) коње* (Теодосије 1988а: 108). Када су кренули Теодосије каже: *Па на силне коње уседоше тако да су од радости заборавили толику удаљеност места и толиких дана и ноћи трудна путовања* (Теодосије 1988а: 109). Када су витези пронашли и сустигли Светог Саву у манастиру Светог Пантелејмона, овај се зачудио: *Како толики пут превалисте тако брзо и не уленисте се пред толиком даљином места и тако напорним путем* (Теодосије 1988а: 110). Доментијан казује: *И док је он још далеко био од њега, сретe га други, ходeћи на брзом коњу, и јави му* (Доментијан 1988а: 166). Помен силних или брзих коња упућује на то да се ради о врсти већих и јачих коња, јер знамо да сунаспрот њима у планинским крајевима коришћени мали коњи посебне врсте, забележени у дубровачким изворима као *seksana* и *paulum* (Шкриванић 1974: 30). Поред ових, несумњиво су постојали и коњи племените расе резервисани само за угледне јахаче, на то нас упућује познато писмо охридског архиепископа Димитрија Хоматијана упућено Св. Сави у коме га оптужује између осталог и за то што јаше лепе коње племенитог соја (Острогорски 1970: 177).

Родитељи Св. Саве су међу многим даровима, манастиру Ватопеду послали и коње (Теодосије 1988а: 124). Када је Сава дошао код никејског цара Јована Ватаца, кога Доментијан погрешно назива Калојаном, тражио је да му дају коње (Доментијан 1988а: 180), а када је краљ Владислав добио мошти Светога Саве од цара Асена међу многим даровима, којима су Срби обдарени, били су и коњи (Теодосије 1988а: 254).

Поред ових вести, има много места на којима се може претпоставити да су коришћени коњи иако се то не спомиње. *А неки од слугу Стреза успешно „стигавши светога“* (Теодосије 1988а: 184), значи да су вероватно имали брзе коње којима су журили за Савом. Или када се само помиње пут Савин од Свете Горе до Цариграда или Солуна и назад (Доментијан 1988а: 133; 138; 141).

Да је Свети Сава под старе дане јахао коње, указује и податак да је, сазнавши за смрт свога брата Стефана сјахао са коња (Теодосије 1988а: 220). Дакле, ни старост није била препрека за путовање јахањем.

Може се поставити питање – ако су људи путовали на коњима, које суживотиње коришћене за транспорт робе? У житијима се наводи да се транспорт робе обављао мазгама. Примери за то су бројни. И то је једина животиња која се помиње у нашим изворницима, мада је по-

знато да су у средњем веку за транспорт коришћене и друге животиње: магарац, камила, биво и во, углавном на планинским путевима, а на равничарским великим путевима и разне врсте великих и малих кола (Шкриванић 1974: 36). Још као млади монах Сава, у већ поменутом примеру о његовом босоногом подвигу, читамо да он: *И уранивши ујутро натовари мазге и сам пред њима пешице идући босим ногама* (Доментијан 1988а: 67). То је у ситуацији са превозом хране до удаљених и усамљених светогорских скитова у којима су се подвизавали усамљени старци монаси. Односно, опис исте ситуације код Теодосија: *Једном спремивши топле хлебове и натоваривши мазге манастирске, и узевши уз њих слуге као сапутнике* (Теодосије 1988а: 121).

Онда видимо да су Свети Симеон и Сава поклонили много мазги манастиру Ватопеду (Доментијан 1988а: 83) или: *Одмах принесеше манастиру свете сасуде, а доведоше коње изабране и мазге за рад* (Теодосије 1988а: 130). Касније им мазге шаље и велики жупан Стефан Немањић као тражену помоћ (Теодосије 1988а: 138).

Када се наводе поклони – дарови које су први Немањићи слали Сави и манастирима, наводи се да су их преносиле мазге на товарима. Транспортован је хлеб, храна, али и злато. Мазге су осим за транспорт служиле и за рад, Свети Симеон и Свети Сава тражили су од великог жупана Стефана да им из Србије пошаљу и мазге које су им очигледно биле неопходне за обављање транспорта – преноса грађевинског материјала и у физичким пословима, због подизања Хиландара. Траженој помоћи владар Стефан се обрадовао и послао им тражене дарове, свакако међу њима и мазге, без којих би рад на градњи манастирских објеката био незамислив (Теодосије 1988а: 138). Међу поклонима наводе се и различити товари злата који су несумњиво преношени мазгама, најпре када родитељи шаљу писмо и злато младом Сави после његовог замонашења (Доментијан 1988а: 66–67; Теодосије 1988а: 124), злато шаље цар Алексије монаху Симеону (Доментијан 1988а: 93), или монаси који су дошли на двор Стефана Немање по помоћ – сигурно су имали мазге којима су планирали да се врате (Теодосије 1988а: 105). Краљ Радослав даје стрицу Сави *велики товар злата и сребра* приликом његовог кретања на ходочашће по Светој земљи, верујемо да је овај велики товар ношен мазгама до бродова и касније по Светој земљи (Теодосије 1988а: 224). Тај терет је по Блакану готово сигурно ношен мазгама, јер оба писца једино ове животиње помињу као транспортна средства, али не указују да ли је на Блиском истоку за транспорт товара коришћена друга животиња, нека је морала бити, јер се терет са брода истоварао у пристаништу и потом носио приликом ходочашћа: *Дођоше у град Акр, где је лађа имала да истовари терет* (Теодосије 1988а: 238).

Житија пружају податке колико је у то време трајало путовање између одређених дестинација. Сазнајемо тако да је Сава путујући из Свете горе за Солун морао да заноћи, што значи да је путовање трајало два дана. Гавро Шкриванић је у својој значајној монографији посветио једно кратко поглавље питању трајања путовања; према његовим закључцима може се сазнати да је путовање на релацијама које он наводи зими трајало два пута дуже него по лепом времену (Шкриванић 1974: 40–42).

Поред путовања и транспортаробе на копну, наши писци нас обавештавају и о његовим облицима на мору. На лађама се преноси и различит товар, који се искрцава у неком пристаништу и потом даље разносио на различите начине. *Када је кренуо у Синајску Гору, султан му опет одабра људе, и даде му поклоне богате и ретке* (Теодосије 1988а: 242). У описима се на првом месту наводе бродови, затим лађе, галије, а на једном месту поменут је и сандал. Бродови, односно лађе, представљају свакако најудобније, најбрже и најносивије за терет средство путовања у средњем веку (Порчић 2004: 200).

Доментијан наводи како је изгледало путовање до Свете земље. Прво се ишло до далматинског приморја, а одатле лађом у данашњу Италију и тек се одатле налазио брод који је превозио у Свету земљу: *И дошавши на Диоклитијско море, и отуда пошавши на пут по мору... и пристаде у град звани Брендич* (Доментијан 1988: 197). Пут од Бриндизија до Акре у Палестини у време Светога Саве је трајао мало више од месец дана (Порчић 2004: 202).

И прошавши Јерменију и турску страну, и дошавши на сиријско море, нађе лађу која иде у Анатолију. И давши најамнину, пође у њој Господом крмањен (Доментијан 1988а: 218; Теодосије 1988а: 234). Дакле, ослањање на Господа који се показује у свести наших писаца као путеводитељ путника (израз „Господом крмањен“) можда најбоље открива све опасности и тешкоће поморског саобраћаја у средњем веку, овај израз не срећемо приликом описа путовања на копну. Очигледно је море било опасније за путнике, без обзира на све предности које је доносило, нарочито приликом преноса робе. Господ се овде назива путеводитељем и покровитељем морнара и путника на мору.

Када је први пут кренуо на ходочашће у Свету земљу, Свети Сава је од краља Радослава добио велики товар злата и сребра да понесе: *И тако дође на западно море у Далмацију, и отуда лађом, са својом пратњом, поче морем пловити* (Теодосије 1988а: 224). Када се вратио са овог путовања, лађом је пловиио из Акра до Цариграда, где се јавио латинском цару, а цар је потом опремио једну лађу са оружаним људима коју је послао да прате Саву до Свете Горе и Србије (Теодосије 1988а: 227). Наведени цитат открива важну чињеницу о средњовековним путовањима, било да се одвијају на мору или на копну, а то је опасност од

разбојника. Када је Сава по други пут кренуо у Свету земљу, Теодосије каже да су многи знали да носи са собом велико богатство и гусари: ... *Укрцаше се у брзе галије и у морским заливима у заседи чекајући, вребаху на њега, тражећи да га опљачкају* (Теодосије 1988а: 234). У наставку се догодило да је Бог сачувао Светога Саву густом маглом због које га гусари нису видели и тек када је избегао њихову замку, схватили су шта се догодило и да је Божји човек. Доментијан такође бележи овај случај: *А безбожни гусари чувши да свети путује ка томе граду, и сабравши много лађа, заузеше му све путеве, хотећи га озлобити* (Доментијан 1988а: 197). То није чудо, јер је у науци већ утврђено да је гусарење појачано у Медитеранском басену после 1204. године. На линији Крф – Драч притисак пирата појачан је након Сицилијанског вечерња 1282. године, овај притисак је престао тек 1315. године (Ђекић 2011: 137–138). Интересантно је да су гусари који се помињу код Доментијана и Теодосија разбојници, односно пирати који пљачкају за свој рачун, а не професионални корсари који раде за интерес државе.²

Осим гусара, постојала је и опасност од буре на мору. Одмах пошто се чудесно спасао од разбојника, лађу Светога Саве и његових пратилаца задесила је велика опасност од невремена на пучини и овај случај забележила су оба писца. Доментијан нам открива да се то десило на Средоземном мору близу граница Свете земље (Доментијан 1988а: 198–199), док Теодосије врло драматично описује ову непогоду, преносећи да су сви на броду изгубили наду да ће преживети (Теодосије 1988а: 235–237).

Осим на мору, путовање је генерално било скопчано са бројним опасностима, а није много безбедније било ни на копну, којим год начином да се обављало путовање или транспорт.

Често је на путу могло да дође до напада разбојника на путнике. Код Доментијана и Теодосија можемо прочитати како су Светога Саву још као младог монаха на Светој Гори два пута напали разбојници док је пешице и бос обилазио манастире и скитове. *И када је он ишао крај мора по путу код места званог Милопотам, нападоше на њ разбојници, и ухватише оне с њим* (Доментијан 1988а: 68). Срећом, брзо су се покајали због свог разбојништва па су га сами ослободили, тако је забележено и код Теодосија (Теодосије 1988а: 121). Поред ове епизоде, Теодосије сведочи да су разбојници напали манастир Каракал и опљачкали га а братство заробили; они су из лађа изашли на копно и потом се вратили у лађе, а братство манастира се спасило тако што су монаси

² О овој разлици види: Ђекић 2011: 139. Интересантно је поменути мишљење Богумила Храбака који сматра неоправданим инсистирање историографије на прављењу разлике између пирата и гусара, јер за жртву није важно да ли то неко чини у своје име или у име државе, види: Храбак 2005: 79–80; Храбак 1977: 117.

из Велике Лавре Светог Атанасија платили откуп за њих, уз услов да преузму њихов манастир (Теодосије 1988а: 149).

Колико је опасност по живот на друму била реална сведочи и Теодосије када каже да је Свети Сава, приликом хиротоније за архиепископа у Никеји, размишљао о томе колико ће у будућности свако путовање новог архиепископа српских земаља до васељенског патријарха на хиротонију изискивати материјалне трошкове и представљати у исто време опасност; он се због тога решио да тражи аутокефалију за српску цркву, коју је на крају добио (Теодосије 1988а: 197). Опасности од разбојника на путевима биће касније предмет српског законодавства у средњем веку, чак пет чланова Душановог законика односи се на путовање и транспорт, на путнике (углавном трговце) и њихову безбедност – то су чланови 118, 119, 158, 159 и 160 (Соловјев 1980: 273–275, 303–305).

Опасност је постојала и од лопова. Теодосије у *Житију Петра Коришког* бележи да овај светац пошто се коначно настанио у месту свога подвизавања био је толико скроман у поседовању личне имовине да: *Ништа у пештери не имађаше што би лопови могли покрасти* (Теодосије 1988б: 271). Теодор Метохит сведочи да су му покрадени коњи ноћу крајем 13. века (ВИИНЈ VI 1986: 27–30), што је податак који допуњује податке наших писаца. Надокнада штете од лопова била је предвиђена српским законодавством у средњем веку, због тога је постојала установа приселице (Благојевић 1971: 165–188). Наравно то се односило и на лопове на путевима.

Једноставно, путовање у средњем веку је било генерално опасно и ризично и скочано са бројним опасностима, од којих нису све биле људски фактор (лопови и разбојници), већ су и временске непогоде могле наудити путницима.

Сматрамо да појам брода, лађе и галије, није потребно додатно објаснити. Међутим, наводи се и појам сандал као нешто што плови по мору. Појам сандал означава чамац. Доментијан на једном месту каже: *Једном хтеде ићи у лавру Св. Атанасија и севши у сандал, са неколицином братије пођоше по мору* (Доментијан 1988а: 69). Појам неколицине, значи да је то било пловило у коме је могло да стане неколико путника и који је служио за транспорт на краћим морским релацијама.

Лађом је путовао од Акра до територије којом је владао никејски цар Јован Ватац. Када је наставио пут за Свету Гору, добио је од цара: *Лађу са царском сликом и са људима који ће управљати лађом* (Доментијан 1988а: 180), посебно је овде занимљив податак о царевој слици. Иако је јасно да су ове лађе имале посебан статус и може сепретпоставити уживале посебну заштиту, немогуће је одредити у чему се та специфичност састојала.

Дакле, резимирајући наша разматрања можемо да закључимо да су путовања на кратким релацијама могла да буду пешице, а да су монаси подвизавајући се могли то путовање да предузимају и боси. Уобичајно је било да се по копну путује коњима, док се транспорт обављао на мазгама. На мору се путовало, како се наводи: бродовима, лађама, галијама и сандалима. Да ли су и које разлике постојале између типова наведених бродова и лађа, није могуће одговорити. На краћим растојањима путовало се, како смо навели чамцима, званим сандали. Помени Светога Саве и других важних личности као путника не треба да нас чуде, већ да укажу ко су углавном били путници у средњем веку, а које бележе Доментијан и Теодосије. Података о путовању жена и зависног становништва нема. Треба рећи да је и у литератури изнето мишљење да се они као путници јављају најређе (Порчић 2004: 192–193).

Извори

Доментијан 1988а. Живот Светога Саве, у: *Живот Светога Саве и Живот Светога Симеона*, приредила Радмила Маринковић, Београд: Просвета и Српска књижевна задруга, 55–233.

Доментијан 1988б. *Живот Светога Симеона*, у: Живот Светога Саве и Живот Светога Симеона, приредила Радмила Маринковић, Београд: Просвета и Српска књижевна задруга 1988: 237–325.

Византијски извори за историју народа Југославије VI, уредници Фрањо Баришић и Божидар Ферјанчић, Београд: Византолошки институт САНУ, 1986.

Теодосије 1988а; Теодосије. *Житије Светога Саве*, у: Житија, приредио Димитрије Богдановић, Београд: Просвета и Српска књижевна задруга, 1988, 99–261.

Теодосије 1988б; *Житије Светог Петра Коришког*, у: Житија, приредио Димитрије Богдановић, Београд: Просвета и Српска књижевна задруга, 1988.

Литература

Благојевић, Милош. Оброк и приселица. *Историјски часопис* 18 (1971) 165–188.

Витковић, Димитрије. Друго путовање св. Саве по источним светим местима. *Братство* 20 (1926) 1–16.

Ђекић, Ђорђе. Гусари (пирати) у средњем веку у делу Богумила Храбака, у: *Живот и Дело Богумила Храбака*, Међународни тематски зборник, Косовска Митровица, 2011, 137–155.

Le Goff, Jacques. *Srednjovekovna civilizacija zapadne Evrope*, Beograd: Jugoslavija, 1974.

Острогорски, Георгије. Писмо Димитрија Хоматијана св. Сави и одломак Хоматијановог писма патријарху Герману о Савином посвећењу, У: *Византија и Словени*, Београд 1970, 170–189 (доступно и у: *Светосавски зборник II*, Београд 1938, 91–125).

Половина, Наташа. *Топос путовања у српским биографијама XIII века: Доментијан и Теодосије*, Нови Сад: Академска књига, 2010.

Порчић, Небојша. Путовање – животу покрету, У: *Приватни живот у српским земљама средњег века*, прир. Смилја Марјановић Душанић и Даница Поповић, Београд: СЛЮ, 2004, 183–217.

Радић, Радивој. *Путовати кроз Србију у средњем веку*, у: Радић, Радивој и Радослав Петковић. *Путовати кроз Србију у средњем веку. Путовање или двосмисленост*. Београд: Службени гласник, 2011.

Соловјев, Александар. *Законик цара Стефана Душана 1349. и 1354. године*, Београд: САНУ, Одељење друштвених наука, извори српског права VI, 1980.

Храбак, Богумил. Северноафрички гусари на Јадрану од почетка XVI до почека XVIII столећа. *Историјски часопис* 24 (1977) 117–143.

Храбак, Богумил. Гусарство на Арбанашком простору у XIII–XVIII веку. *Арбанашке студије књ. 1* (2005) 79–105.

Шкриванић, Гавро. *Путеви у средњовековној Србији*, Београд: Туристичка штампа, 1974.

ОПСАДНА ПОКРЕТНО-ТРАНСПОРТНА СРЕДСТВА КОД СРБА У СРЕДЊЕМ ВЕКУ

Анстракт: Једна од битнијих области при проучавању српске средњовековне историје јесте војска, њена организација и опрема. Један од мање истражених аспеката војне историје су опсадне справе српске војске. Разлог томе је мањак материјалних извора и периферан положај војне историје средњег века у домаћој историографији. У фокусу овог рада су опсадно-покретна средства као један од значајних фактора брзог продора Срба у време насељавања на Балкан, као и ширења граница српске државе у наредним вековима, па и саме одбране српских граница у периодима инвазије спољних непријатеља. Писани извори указују да су Срби веома рано овладали успешном изградњом, употребом и транспортом опсадних справа, још приликом првих напада на Источно римско царство. Да су ту употребу усавршили у наредим вековима, што се посебно и запажа приликом ратова са Ромејима у 11. веку, па све до њиховог врхунца у 14. и 15. веку, сведоче подаци Дубровачког архива. Од значајнијих опсадно-покретних справа у средњем веку код Срба издвајају се: опсадни торањ-бутефред, корњача, спингарда, трабуко и манган.

Кључне речи: опсадне машине, опсадни торањ, трабуко, манган, спингарда

Nemanja Blagojević

MOVABLE SIEGE-TRANSPORT EQUIPMENT OF THE SERBS IN THE MIDDLE AGES

Abstract: One of the most important areas in the research of Serbian medieval history is the army, its organization and equipment. One of the less explored aspects of military history is the siege equipment of the Serbian army. The reason for this is the lack of material resources and the pre-eminent position of the military history of the Middle Ages in domestic historiography.

* coneblagoje@gmail.com

Therefore, the focus of this paper on the movable siege equipment of the Serbs in the Middle Ages, as one of the starting factors of the fast military advance of Serbs to the Balkans at the time of settlement, as well as the spread of the borders of the Serbian state in the following centuries, to an important element of defending Serbian borders during the invasions of foreign enemies. Based on the written sources, we see that the Serbs had mastered very successfully the successful construction, use and transportation of the siege devices, even during the first attacks on the Eastern Roman Empire. That they perfected this use in the following centuries, which is especially noticeable during the wars with the Romeians in the 11th century, until their peak in the 14th and 15th centuries, as evidenced by the data of the Dubrovnik archive. Among the most important transport siege equipment used by Serbs we can mention: a siege tower-butefred, a turtle, trebuchet and a manganese.

Keywords: Siege equipment, siege tower, trebuchet, manganese, turtle

Под опсадним справама подразумевају се сва постројења и уређаји који су служили за савладавање, уништавање и разбијање утврђења, или појединих њихових делова.¹ Постојале су две врсте опсадних справа: нападне и помоћне. Нападне су служиле за тучење и разбијање непријатељских утврђења, а помоћне су омогућавале извршење напада (Шкриванић 1957: 117). Опсадне справе такође можемо поделити и на: покретне и стациониране. Покретне су имале тоčkове и као такве имале функцију да током битке или опсаде мењају свој положај у складу са борбеном стратегијом. Стациониране нису имале тоčkове и биле би посебно за сваку ситуацију монтиране на лицу места по потреби, одакле би дејствовале, без могућности да се накнадно релоцирају. Циљ овог рада биће разматрање покретних опсадних справа кориштених од стране Срба, али и од Словена који су поставили узор у њиховој даљој изградњи и употреби. Биће размотрено које су то покретне справе коришћене од стране Срба, како су оне изгледале, која им је била функција, порекло, где су биле употребљиване и како су биле транспортоване до места употребе. Осврнућемо се такође кратко и на историјат ових ратних справа, начин изградње и преглед свих доступних извора за њихово истраживање. Где је то неопходно ради бољег објашњења, прегледаћемо и које су то справе биле стациониране, помоћне опсадне и бацачке.

¹ Опсадне справе спадају у војна оруђа, јер у оруђе спада свака справа за чије је руковање потребно најмање четири човека.

Употреба опсадних справа позната је од најстарјих времена, употребљавали су их Асирци, Египћани, стари Грци, Римљани,² коришћене су кроз цео средњи век, све док топови нису усавршени да су их могли потпуно заменити. Срби су познавали технику градње и коришћења опсадних справа и њоме су овладали врло рано, још током насељавања на Балкан. Како о самом изгледу и функцији опсадних справа и оруђа из периода средњег века нема пуно података, не постоје материјални остаци, ни домаћи ликовни извори, њихов изглед и употребу можемо реконструисати на основу података које доносе византијски писци, података из Дубровачког архива, као и западноевропских извора - ликовних илустрација и описа опсада.

Описујући заузимање градова у Тракији од стране Словена, Проконије каже да су том приликом употребљавали лествице за освајање градских зидина (Баришић 2007: 43). Према речима писца „Чуда Св. Димитрија“, митрополита солунског Јована, током словенско-аварске опсаде Солуна 586, Словени су били наоружани таквим справама „какве човек нашег доба не само да није видео већ им ни назив не зна.“ На овај опис није се досад много освртало, и сматра се да су Словени вештину градње опсадних справа потпуно усвојили од Византинаца. Но, иако, митрополит не припада војним круговима и није упознат са војном терминологијом, имао је прилике да више података о опсадним справама сакупи од византијских војника или заповедника, како је и сам био савременик догађаја (Живковић 2000: 80). Поготово узимајући у обзир да су Византинци били изузетно педантни и опширни приликом употребе војних терминологија.³ Сем тога и сам писац за словенске справа напомиње да ниједан човек његовог доба није досад видео, нити им имена зна. Наравно, овакав опис увек можемо придодати књижевном стилу и жељи писца да драматизује опасност и тиме увелича византијску победу и славу Светог Димитрија, али не можемо занемарити велико изненађење аутора, што сведочи и у прилог истоветним ако не унапређеним варијантама византијских опсадних справа. Можемо претпоставити да брз продор Словена и

² Највећи део средњовековних опсадних справа вуче своје корене из доба Рима. То се, пре свега, односи на опсадне торњеве, корњаче, балисте, док би трабуко и манган били аутентични средњовековни изум. Није сасвим јасно да ли се спомињање спингарде може идентификовати са римским *Carobaliste*, које помиње Публије Флавије Вегације Ренату свом делу „Сажетак војне вештине“ (*Epitomareimilitaris*) објављеном 385. године. (Петровић 1970: 40).

³ Византинци су имали посебне називе чак и за различите типове секира у војној употреби, а та стручност се итекако огледала у употреби опсадне терминологије (Heath 1989: 6-7).

пад византијских градова на Балкану може бити доказ да су Словени поседовали одређено знање о изради опсадних справа и пре напада на Византију, или да су постојеће византијске справе додатно унапредили и усавршили. За прву тврдњу можемо поставити питање да ли је било довољно времена да Словени усвоје византијску вештину градње сложених опсадних справа, када знамо да су Словени за кратак временски период освојили већи део Балкана, и то без великих почетних пораза на којима би имали прилику да науче и савладају нове препреке. Брз продор и словенска сигурност приликом напада и на највеће градове⁴ може нам дати повода да су Словени као домишљат народ већ познавали одређене опсадне технике и справе. Ми знамо да је брзо савладавање опсадних техника и методе грађе опсадних справа могуће, али у посебним условима. За пример можемо узети Монголе који су као степски народ брзо усвојили кинеске опсадне справе и њима освајали кинеске градове. Али, у овом случају околности су биле посебне, јер су се у монголској војсци нашли кинески инжењери пребези, али и заробљени инжењери, који су потом градили ове справе (Turnbull 2001: 15). Да ли је ово могао бити случај и са византијским инжењерима је питање за које ми не можемо имати сигуран одговор. Ако се размишља у овом правцу, може се узети у обзир и чињеница да нису Византинци ти који нападају словенске градове и тврђаве, већ Словени византијске, те они нису имали где да претходно виде употребу опсадних торњева и великих опсадних катапулта. Њихову изградњу су могли једино да науче од заробљених инжењера, или су то знање већ донекле поседовали. Слично се сматра и за Аваре, за које Фрањо Баришић доноси податке да су ову вештину стекли за време опсаде подунавског

⁴ У опису упада Словена из 548. године Прокопије каже да су варвари заузимали тврђаве јер су оне тад биле небрањене. Међутим, да је византијске војске било и у Илирику сведочи Прокопије у наставку када пише да је Словене пратила ромејска војска у јачини од 15 000 људи. (Баришић 2007:38). Постоје и други примери да је током владавине Јустинијана I Илирик био брањен не само тврђавама већ и снажним војним снагама. Као што је приморски град Топир, који су Словени заузели 550. године, а који је имао знатну војну посаду (Баришић 2007: 42). А у јесен 551. године када су Словени пустошили по Илирику, Јустинијан на њих шаље војску, између осталог и са германским најамницима (Баришић 2007: 45). Сем тога, знамо да је Јустинијан покренуо велику градјевинску делатност у циљу изградње нових и обнове старих тврђава на простору Балкана. У Дарданији су изграђене четири нове тврђаве, а обновљена је 61 (Баришић 2007: 60-61); у околини Ниша подигнуте су 32 нове тврђаве а обновљено је седам (Баришић 2007: 62, 138); у области Ремесијане обновљено је 30 утврђења (Баришић 2007: 63-64); у области града Акве обновљено је 37 утврђења и подигнуто једно ново (Баришић 2007: 64-65). Оволика концентрација тврђава на релативно малом месту, и поред тога да вероватно нису биле добро опремљене посадом, говори о великој словенској опсадној моћи, што са собом повлачи и велико знање у изградњи опсадних справа, али и у њиховом коришћењу, што се није могло савладати за кратак период.

града и тврђаве Апиарије 586. године, од неког Бусе (Баришић, 180). Ако су Авари градњу опсадних справа савладали тек 586. године, то не даје довољно времена да се они у њој извеште толико да их унапреде и потом искористе приликом наведене опсаде Солуна. Сем тога, име инжењера „Буса“ може навести на његово могуће словенско порекло, како то Византинци не прецизирају.

У сваком случају, сигурна тврдња би могла бити да су Словени врло вешти у градњи опсадних справа, да су барем делом преузели и до одређене мере унапредили византијске опсадне справе, јер у супротном би их писац „Чуда Св. Димитрија“ препознао, а на даље остаје отворено питање у коликој су мери Словени већ поседовали знање израде и употребе ратних справа.

Из описа „Чуда Св. Димитрија“ добијамо доста података о изгледу и функцији опсадних справа у употреби код Словена, и док није већи проблем распознати различите справе, проблем настаје при одговору на питање како су те справе изграђене за ову прилику и како су транспортоване до попришта опсаде. Овде се морамо осврнути на информацију да је опсада трајала седам дана и да је отпочела изненада и брзо, изненадивши бранитеље. Да бисмо разјаснили питање израде морамо се осврнути на начине транспорта и постављања опсадних справа на место одакле би оне деловале. Први и најчешћи начин би била њихова изградња на лицу места од стране нападача. У том случају нападач би по подизању опсаде отпочео и изградњу потребних опсадних справа, користећи материјал доступан на лицу места. Овај начин не можемо узети у обзир, како знамо да је цела опсада трајала седам дана и да су борбе почеле врло брзо по подизању опсаде (Баришић 2007: 177), док би за израду потребних справа на лицу места било потребно знатно више времена. Такође, можемо отписати и варијанту да су Словени изградили справе у ближој или даљој околини Солуна, јер би током процеса изградње вероватно били примећени, а сам писац наглашава да су браниоци били изненађени нападом. Стога нам остаје једна од две друге могућности, а то је да су ратне справе транспортоване већ конструисане на територији под контролом Словена, а потом насопственим точковима уз помоћ вучне снаге запрежних животиња довучене до зидина града⁵, или су справе у деловима изграђене на словенској територији и потом растављене, транспортоване на запрежним колима, и потом убрзано састављене испред града за саму употребу. Ова друга опција би била далеко више вероватна, јер је брзина транспорта на запрежним колима

⁵ Писац сам напомиње да су нападачи лествице већ довукли направљене до града, те ако су и наједноставнија опсадна помагала направили даље од града, која су се и могла лако и брзо направити на лицу места, то значи да су и компликоване справе вероватно направили изван града (Баришић 2007: 178).

далеко већа због прерасподеле, него када би се тешке и гломазне справе транспортовале лошим путевима, што скоро па и није било могуће. Из тога можемо закључити да су Словени своје опсадне справе направили у деловима на територији коју су чврсто контролисали изван домета византијских извидница, а потом их транспортовали на запрежним колима која би вукле товарне животиње до самих зидина града или непосредне близине. Овакве справе би се потом брзо намонтирале и у току једног дана биле спремне за дејство.

Из описа „Чуда Св. Димитрија“ препознајемо катапулте (справе за бацање ватре и стрела), корњаче, трнокопе, овнове, опсадне куле-хелиополе (високе лествице са точковима). Од свих справа најубитачније и најстрашније оружје нападача је катапулт, за којег писац каже да их је само са источне стране било 50 (Баришић 2007: 183). Опис катапулта је нејасан, делом због лошег превода византијске војне терминологије, а делом и што очигледно Византинци нису били довољно упознати са овом словенском бацачком машином. „Имало је четвртасту широку основу, прелазећи у уже кровове који су имали јако дебеле цилиндри, гвожђем окованим на крајевима. За њих су биле приковане дрвене греде, са направом за бацање“. Биле су огромне, судећи по опису камења које је било попут омањих брежуљака, које је моментално рушило куће и све где је падало. Поред тога балисте су биле заштићене са три стране дрвеним засторима обавијеним свеже одраним животињским кожама, како би заштитили посаду од паљевине и стрелаца (Баришић 2007: 182). Иако доста нејасан, поменути опис указује на постојање катапулта или како се то на западу Европе говори, мангонелу или онагеру. Поред тога, ми не можемо јасно знати каква су све побољшања у односу на византијске имале словенске балисте, али засигурно знамо да је у питању бар дрвени застор прекривен кожама, јер обична варијанта овог оруђа то не поседује. Такође, познато је да су катапулти имали точкове и да су померани често током битке, како то писац наглашава. Такође, на крају битке писац пише да су се нападачи брзином повукли остављајући шаторе, робље и плен, али то не каже за опсадне справе, што говори да су их вероватно вратили назад са собом (Баришић 2007: 177).

Писац више пута помиње гвоздене корњаче, опсадне справе четвртасте основе, на точковима и покривене кровом, испод кога се или налази ован за разбијање зидова и капија, или, ако су биле без њега, служиле су као заштита војницима који су поткопавали зидове. Обложене са три стране даскама и свеже одраним кожама, примицале су се зидовима, сигурне од непријатељске ватре и стрела. Опис гвоздених корњача је нешто ново - како је ово оруђе најчешће прављено само од дасака и коже, због мање тежине и лакоће транспорта а и због већих потешкоћа приликом израде гвоздених. Ово очигледно није представљало про-

блем Словенима, те би и ово била још једна од иновација. Ове корњаче су више пута биле приближаване зидинама и капији, а како писац каже - страховито потресаху темеље града, међутим, по својприлици неуспешно. Такође знамо да су Словени поткопавали зидине, за шта су свакако морали употребљавати и корњачу као помоћно средство (Баришић 2007: 181–182). У сврху поткопавања темеља и зидина вероватно је служила и направа трнокоп, за коју немамо прецизне податке, али је могуће била нека врста овна са посебним клиновима на крајевима, којима би се извлачили камени блокови из зидова, као што имамо код Бугара међу машинама којима је Крум хтео да освоји Цариград (Шкриванић 1957: 118), мада је ово само претпоставка.

Опсадни торњеви или хелопол су биле справе за освајање зидова, у облику вишеспратних кула на точковима. Сматра се да је хелеопол изумео Димитрије Полиоркет у 4. веку п.н.е., али су они свакако постојали и раније, највероватније још из времена Асираца. Обично се претпоставља да су аварско-словенски хелиополи били израђени по византијском утицају, јер је деловање Словена приликом опсада слично тактици коју препоручује савремени Псеудо Маврикијев *Стратегикон* (Баришић 1972: 180). Међутим, ово је непрецизна претпоставка, из разлога што Словени нису имали прилика да посматрају Византинце приликом опсада туђих градова, нити да проучавају византијске војне приручнике. Описи словенских опсада које ми добијамо нису прецизни ни детаљ-ни да бисмо добили јасну слику, коју бисмо потом чврсто повезали са византијском тактиком. Са друге стране добијамо јасне податке да Словени граде своје сопствене куле са својим домишљатим мајсторима и великим иновацијама (Баришић 2007: 207)⁶. Високи торњеви обично су били исте висине као и градске зидине, са неколико спратова.

⁶ Говорећи о словенској опсади Солуна из јесени 677. године анонимни писац каже: „Док су наиме, поменути Словени злотоврно измишљали и градили на своју пропаст средства за одбрану, као и справе за напад на град, и док би се један сетио да пронађе ову а други ону нову справу, један нови начин ковања мачева а други стрела, наста право такмичење у самоистицању... Међу њима беше један из истога народа Словена, искусан у животу, на послу и у проналажењу. Пошто је због свог богатог искуства био способан за намештање и изграђивање ратних справа, он замоли кнеза да му се да пуна слобода, као и радна снага како би од расположиве дрвене грађе вешто склопио и подигао једну јаку кулу са точковима и ваљцима. Мајстор је обећао да ће на врху куле поставити бацаче, са две стране причврстити неке вештачке мачеве, на врху изградити круниште за пешадију и читаву кулу обложити сировим кожама. Кула ће бити троспратна и у њу ће сместити стрелце и праћкаре. И просто речено, саградиће такву справу да ће помоћу ње сасвим сигурно моћи освојити град“ (Баришић 2007: 207). Иако кула није завршена пошто је мајстор полудео и побегао у шуму пошто је видео „белог светлог коњаника“, што се сматра једним од чуда Св. Димитрија, опис свакако говори да су Словени били изванредни градитељи опсадних справа, те да су сваку усвојену вештину унапредили и усвршили за дату ситуацију.

На врховима су имали платформе снабдевене стрељачницама на три стране са којих су стрелама и праћкама нападани браниоци (Баришић 2007: 182–183). Дејство торњева било је неуспешно, и не помињу се често. Разлог њиховог неуспеха можемо потражити у томе да су Византинци на зидинама користили справу „катаракту“, кратку гвоздену куку, која је вероватно служила за обарање кула. Мада, ово су само претпоставке. Свакако знамо да су се нападачи препали од ове направе и да су се повукли са својим справама (Баришић 2007: 182).

Опис изгледа овнова у „Чудима Св. Димитрија“ није јасан иако имамо приказ њиховог дејства по зидинама града, тако да се морамо окренути Прокопијевом опису, који би вероватно доста одговарао словенским справама, поготово узимајући чињеницу да су се Словени при изради оруђа угледали на Византинце. Према опису Прокопија овнови су били израђени као покретни торњеви који су на сваком углу имали точак. Помоћу точкова било је омогућено преношење справа са једног краја на други. За ову сврху упрезани су и волови у унутрашњости торња. На половини висине био је на ланцима покретан балван. Врх балвана био је окован гвожђем у облику шиљка од стреле или овновске главе, по коме је справа добила име. Справа би се прислонила уза зид, а затим би помоћу нарочитог механизма посада овна повлачила балван уназад, па нагло отпуштала како би се врхом проузроковало рушење зида. Овнови би били обложени одераним воловским кожама, да се не би запалили од запаљиве смоле коју би бацали браниоци. Ован је имао посаду од 50 људи, која је служила за покретање саме справе и балвана за рушење (Баришић 2007: 42–43). Овакав ован не одговара опису овнова какви су се користили на западу Европе, који су били знатно једноставнији, обичне четороугаоне основе, са покривеним кровом и окованим балваном који би висио на ланцима испод крова. Византијски ован је био нешто слично опсадној кули са овном у виду окованог балвана за разбијање зидова. Оваква конструкција византијског овна више је одговарала природи опсада великих и добро утврђених градова, који су се у овом периоду налазили више на истоку него западу.

Важан аспект словенских опсада чиниле су и поморске блокаде и поморски напади. У више случајева добијамо значајне податке како су Словени користили своје вештине за изградњу моносила, чамаца, лађа и водених платформи како би савладали непријатељска утврђења. Приликом опсаде Солуна, 616. године, они су изградили велику покривену водену платформу са које су хтели да освоје Солунску луку, али безуспешно (Баришић 2007: 191–192). Познато је и њихово дејство приликом опсаде Цариграда, 626. године, када су моносилима пробали да освоје залив Златни рог.

Из свега наведеног можемо видети да су Словени били вешти градитељи опсадних справа, које су делом преузели од Византинаца, а делом и сопственом способношћу изумели и усавршавали. Словени су комбиновали разне видове опсадних тактика и покретних опсадних справа, од поморске блокаде, лађама, моноксилима и платформама до фронталних напада разних покретних справа као што су: опадна кула, ован, корњача и дејства артиљерије, катапулта и балиста. Срби своје ратно умеће, оружје, оруђе, тактике, па и опсадне справе носе у наследство од првих Словена који су освајали Балкан од 6. века. Наслеђујући умеће градње сложених опсадних справа, Срби поседују моћно оружје које ће им помоћи у изградњи јаке средњовековне државе.

У наредном периоду, све до првих Немањића, ми немамо значајне податке о опсадним справама које су користили Срби. Да бисмо више расветлили овај период, користимо се подацима о употреби ратних справа од стране српских суседа Бугара, који су по свом пореклу, обичајима, војној тактици и уређењу доста слични Србима, нарочито након потпуне славинизације Бугара од 9. до 10. века. Неке конкретније податке о изгледу ратних справа и њиховим варијацијама, облицима и сврхама, добијамо од анонимног писца који помиње разноврсне справе које је Крум спремио за планирани напад на Цариград 814. године. Из описа знамо да су Бугари користили:⁷

· Бојне куле - односно опсадне торњеве, који су били високи од 27 до 55 м, такве конструкције да су могли примити и друге опсадне справе на себи, за бацање кугли или стрела. За заштиту од ватре, поред животињских кожа и поњава поливених сирћетом, имали су и гвоздене плоче. На доњем спрату био је прикачен ован, а на горњим мања оруђа и стрелци наоружани луковима и праћкама. Торњеви су били на точковима (Шкриванић 1957: 118).

· Корњаче - оклопљене справе за пробој зидова, капија и кула утврђења. Кров ових справа био је необично чврст како би издржао нападе непријатеља и том приликом био је обложен кожама и металним плочама. Имале су 4 до 8 точкова, а некад су се кретали и по балванима. Посебан део чинио је балван окован гвожђем којим се вршило пробијање, који је био окачен на ланцу (Шкриванић 1957: 118).

· Лествице - обично састављене од неколико делова како би се лакше носиле. Обично су биле дужине око 3,6 метара. Ради лакшег спајања и учвршћивања, сваки део се понаособ сужавао ка врху (Шкриванић 1957: 118).

· Овнове - који су за разлику од корњача имали куке које би се постављале на врх главе за ударање и служили су за извлачење камена из градских бедема. На супротном крају се постављао велики

⁷ Опис справа дао је В.Н. Златарски, на основу разноврсних извора и историјске литературе, па се овде доноси његов извод, пренет од Шкриванића.

терет како би ударац био што јачи. Чест је био и у виду торња, али ован је уједно могао представљати и само окован балван којим би се ударало о зид или капију (Шкриванић 1957: 118).

Као што видимо, Бугари су имали значајно знање о изградњи опсадних справа. Како су до 10. века већ били славинизирани, а Бугари који су у 7. веку дошли били коњанички номадски народ из степе и као такав невешт градњи опсадних справа, можемо претпоставити да су ово знање преузели од Словена са којима су се стопили у једну државу. По опису справа можемо видети да оне налице на описе словенских али и византијских ратних машина, те да и имају и исто порекло. Уједно можемо добити и више детаљнијих података како су оне изгледале. Ако су Бугари сачували словенску традицију градње опсадних справа вероватно је то ситуација и са Србима. Али, како су Срби у овом и у народном периоду све до 13. века углавном били неосвајачки народ, једноставно нису имали веће потребе да их користе, те је вероватно знање о њиховој изградњи стагнирало и чак опало, док су подаци о њиховој употреби ретки.

Подаци о употреби опсадних справа од стране српске војске током средњег века су бројни, али не пружају конкретне податке о њиховој употреби и врстама справа. Тако код Јована Скилице, при опису византијског напада на Дукљу 1042. године, добијамо неке податке, где можемо видети да Срби користе справа за бацање камена ван битака око утврђених градова, тј. као нападно оружје на бојном пољу. Конкретно је реч о Барској бици где Срби засипају камењем Византинце из справа које бацају камење (Ферлуга 1966: 161). Овај податак је значајан јер видимо да Срби заједно са својом војском у покрету воде и ратне машине, катапулте⁸. Срби су катапулте могли да превозе на сопственим точковима, али како је дукљански терен планински и тежак, вероватно су справа транспортоване на мањим колима до места погодном за битку, а потом ту склапане и по потреби померане у складу са бојном стратегијом. Говорећи о природи самог терена и битке, овде се највероватније ради о катапулту, како су мањих димензија од мангана и трабука и покретљивије. Сврха катапулта је, за разлику од трабука и мангана, да дејствује и по војсци, јер је имао већу брзину паљбе и кугле мањег калибра, погодније за пешадију (Gallway 1907: 13). Јаков Лукаревић

⁸ Катапулт је општи назив за ратну справу која је избацивала камење, уједно је то назив и за посебну четвртасту справу, на точковима или без њих, која је преко ваљка и утегнутих канапа затезала дугу мотку на чијем крају се налазила корпа за камење. Подврсте катапулта су трабуко и манган. Шкорпион, балиста или спингарда је слична направа чија је функција била да избацује велике стреле, и као таква њен примаран циљ је била пешадија, док су катапулти првенствено деловали по непријатељским фортификацијама (Gallway 1907: 8-9).

помиње опсадене справе које је употребио зетски кнез Бодин приликом напада на Дубровник. О овим справама немамо никакве податке, али вероватно се ради о кулама, овновима, корњачама и катапултима, који су с обзиром на дуже трајање опсаде могли бити саграђени и на лицу места. Марво Орбини каже да је Мирослав опседнуо Дубровник и да га је почео тући опсадним справама, али не говори којима. Пошто се изразито каже „тући“ вероватно се говори о катапултима, како трабуко, манган и шкорпион још нису заживели у употреби у овом периоду. Знамо да је напад осујећен након изненадног напада Дубровчана којим су успели да спале неке од справа, вероватно сопственим справама или диверзијом, те је Мирослав морао да се повуче (Дероко 1950: 35-36; Шкриванић 1957: 119).

Стефан Немања је водио успешну и брзу војну кампању против византијских градова у Приморју и на југу Србије. Ове акције су спровођене врло ушешно и брзо, што је довело да пада градова једним за другим, од којих су неки били добро утврђени. Стога су морале постојати ефикасне опсадне справе и војска спретна у њиховом руковању, јер се другачије не може објаснити брзо и ефикасно освајање тврђих градова, попут Котора, Бара, Скадра, Ниша и других (Благојевић 1989: 39). Оваква успешна кампања је немогућа без јаких и покретљивих опсадних справа. Како су све тврђаве пале у кратком року, ми не можемо говорити о дугим опсадама и градњи статичних справа на лицу места, морала је постојати ефикасна логистика и добро организован транспорт српских машина до лица опсаде, од града до града. Справе су биле транспортоване у деловима на колима или сопственим точковима у случају градова који су се налазили на сред већих саобраћајница. Велики успех говори о њиховој ефикасности и спретности употребе, али друге податке о врстама машина и изгледу немамо.

Следеће податке имамо тек за време опсаде Галипоља 1312. године од стране Византинаца, где су учествовали и Срби као подршка. По Нићифору Григори и Византинци и Ђеновљани, који су нападали Турке, имали су различите машине за опсаду и разбијање зидова. Дан и ноћ је бацано велико камење у град, које је правило огромну штету Турцима⁹. Срби су приликом ове опсаде дошли у контакт са најсавременијим опсадним справама, уколико их сами нису имали, те су имали прилике да потом модернизацију и усаврше своје справе, за период

⁹ Јован Кантакузин доноси податак да је камење избачено из трабука могло да пребаци залив златног рога, који је широк 400 метара (Дероко 1950: 36).

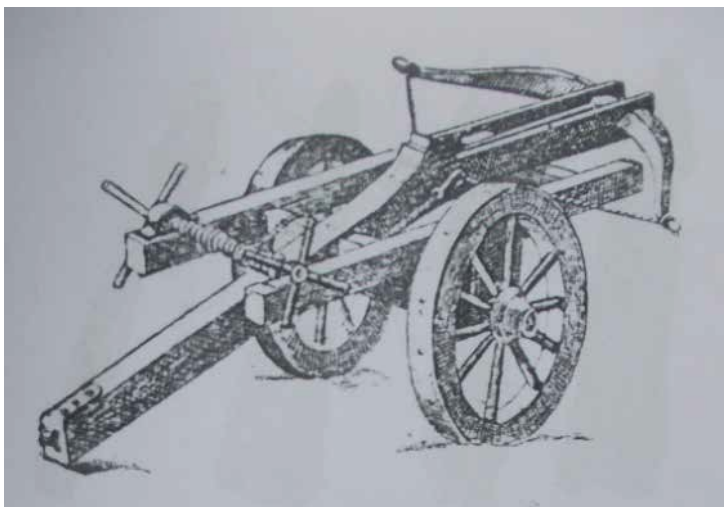
освајања и експанзије српске државе које је следило (Шкриванић 1957: 120). За време Душанових освајања освојени су многи јако утврђени и неприступачни градови. Ова освајања су била резултат кратких и дугих опсада, потплаћивања непријатеља, договора, али и пустошења околине градова, што би потом изазвало глад и предају браниоца (Ћирковић 1986: 485-486; Ћирковић 1986: 265). Али свакако да Душан није поседовао снажне опсадне справе не би се ни упуштао у ова освајања, а браниоци се не би ни предали да нису знали да непријатељ има јака средства за пробој градова.

За дуг период потом нема директних података о употреби справа од стране српске војске, али по промени тактике српске војске, која је подразумевала концентрацију на одбрамбене ратове иза јаких зидова градова, српска војска је вероватно располагала бацачким справама, које су се користиле са зидова градова, служећи се пре свега дубровачким примером и одбраном њихових утврђења. О томе сведочи и податак да су Млечани 1439. године, када су држали Котор, набављали пале¹⁰ за градске балисте, што је доказ да је Котор већ поседовао ове справе. Док приликом пријема Дања на Дриму, од Срба, Млечани између осталог оружја затичу и 12 балиста, што сведочи и о широкој одбрамбеној функцији ратних справа приликом одбране српских градова (Шкриванић 1957: 120).

Иако на основу података византијских и домаћих писаца можемо закључити да је српска војска од свог досељавања па све до пада српске државе под Турке, користила разне врсте опсадних и одбрамбених справа, савремених, разноврсних и врло ефикасних, о њиховом изгледу и функцији податке тек можемо добити из Дубровачког архива, а који се односе на наоружавање града у кризним временима; што можемо сматрати и верним описом справа које су коришћене и у српској држави.

Дубровчани су сами правили разлику између две врсте ратних справа, једне су биле оне које су служиле за избацивање пројектила, камења и стрела, а друге су заштитне конструкције које су служиле за опсаду, или одбрану. Све бацачке справе Дубровчани су звали „*machina*“ и исти назив употребљавао се и у Италији, док се на западу Европе користо израз „*ingenium*“. У општим цртама Дубровчани су све справе називали епитетима, мале или велике, а према поменима из архива

¹⁰Струне, канапи за затезање



Спингарда

налазимо на три врсте бацачких справа: спингарда, манган и трабуко (Петровић 1976: 83).¹¹

Спингарда је директни наследник античких бацачких справа, покретаних снагом уплетених конопца од жила.¹² Била је врста великог самострела постављеног на посебно постоље из којег су се избацивале стреле, запаљиве стреле, оловне и камене кугле. Постоље је могло бити статично, али због практичности и транспорта током и ван битке, логичније је да је имала и точкове, као што видимо на илустрацијама са запада Европе. Имала је дрвено држаље са жлебом за пројектиле. Кроз отвор на бочним странама предњег дела држаља био је провучен масиван дрвени лук, за чије је крајеве закачена тетива. Ка врху држаље налазио се, у једном удубљењу, врста котура - орах. Тај орах био је делимично покретан, имао је хоризонтално удубљење за стављање затегнуте тетиве чијим је отпуштањем избациван пројектил. Није тачно познато чиме је затезана тетива, али је у питању вероватно черек, као што је било у антици (Петровић 1976: 84).

¹¹ Ни за једну ратну справу коришћену у Дубровнику не постоји одговарајући словенски назив (Петровић 1976: 84).

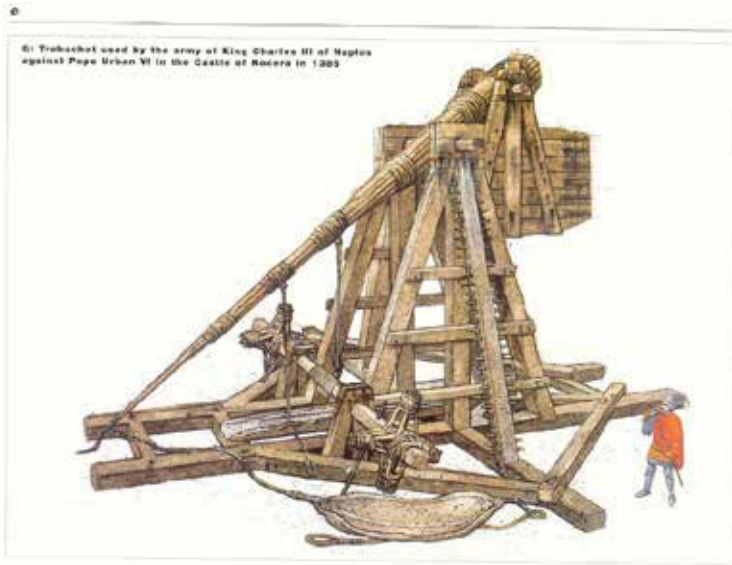
¹² Када говоримо спингарди говорићемо о посебној врсти справа за бацање стрела. Термин је средњовековни, потиче од германске речи „*sprin*“ и франачке „*springan*“, што у преводу значи скочити (Петровић 1976: 84). Баллиста би била наследник старих античких бацачких справа и служила је за избацивање како стрела тако и камења. Ретко се користила током средњег века, јер је уступила место једноставнијим и мањим справама. Ови термини су у литератури често мешани што доводи до конфузије. Шкорпион би био други назив за спингарду, који се користио пре свега на западу Европе (Galloway 1907: 23-25).

Прво спомињање спингарде у Европи је 1258. године, док се ближе у домаћим подручјима спомиње тек 1345. године, када је Венеција, у оквиру настојања да покори Задар, послала у Нин четири спингарде са потребним постољем. Први помен спингарде у Дубровнику потиче из 1351. када је склопљен уговор са Николом Тевтонцом, мајстором за израду спингарди. Вероватно је та иста спингарда послата у Стон 1361. за време рата са Војиславом Војиновићем. На основу докумената може се претпоставити да су Дубровчани поседовали свега четири спингарде на својим утврђењима (Петровић 1970: 40–41).¹³ Према времену помињања можемо да закључимо да су их градили само у временима кризе и опасности, а у мирним периодима склањали са зидова и складиштили.

Главни проблем у нашој историографији потиче из проблема интерпретације спингарде - негде као опсадне справе, а негде као топа. Проблем компликује и прво помињање топова у приближном временском периоду кад и касније спингарде. Топови у Европи се помињу још 1338. године у француском граду Руану, потом 1340. године у Риму, 1345. у Енглеској, у Дубровнику 1378, Зети 1382, у Србији 1386. године (Беретић 1960: 16). Међутим, поједини аутори као што је Беретић Лукша у свом делу „Дубровачка артиљерија“, помен спингарде везује за први помен ватреног оружја на овим просторима, те га касније и усваја и у наредним поменима спингарде у дубровачким документима, његово мишљење подржава и Џуњак (Беретић 1960: 25-26). Разлог овом схватању је помињање спингарди као „*puschassivespingardas*“, што наводи да се дотично оружје схвата као врста пушке, тј. као врста ватреног оружја, а њен први помен о изради 1351. године схвата као први помен ватреног оружја на подручју Дубровника (Џуњак 2005: 89). Ово схватање није усвојила Ђурђица Петровић, која опис овог оружја у Дубровачком архиву јасно тумачи као опсадну справу направљену од дрвета са функцијом да избацује стреле (Петровић 1976: 84–85). Док појаву топова везује за прво помињање назива бомбарда 1378. године, време када је по њеном тумачењу изграђена задња спингарда (Петровић 2013: 147–148).

Мишљење да је спингарда заправо врста ватреног оружја подржава њен назив *puschassivespingardas*, што донекле може и потврдити увелико коришћење топова у Италији у овом периоду. Те се појава ватреног оружја у овом периоду мора узети у обзир као могућа. Међутим, мишљење Ђ.Петровић се мора узети као релевантније како је потврђено и поткрепљено описом спингарде као оруђа направљеног од дрвета, са дрвеним постољем, о чему сведочи и слање дрводеље Сергола као посебног мајстора у Будву како би помогао при изради једне спингарде у овом граду (Петровић 1976: 86). Престанак израде

¹³ До 1378. Дубровчани су поседовали само две спингарде, а 1378-1380. су изградили још две. Пета спингарда била је код будванског кастелана Површка и њу су Дубровчани уништили после његове смрти 1364. (Петровић 1976: 85- 86).



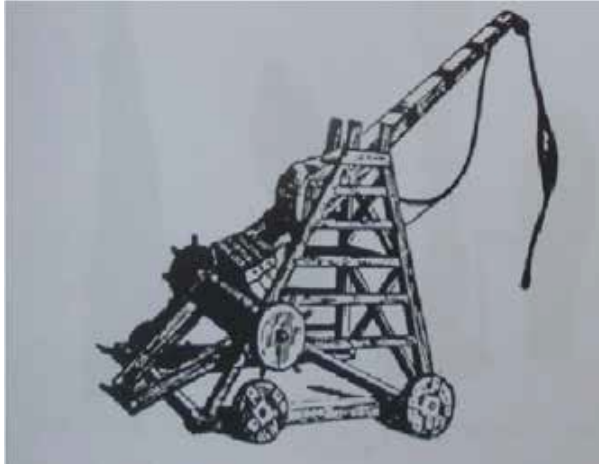
Трабуко

спингарди 1378–1380. године и почетак ливења топова 1378. године, такође сведочи да су спингарде опсадне справе које постају застареле већ са првим израдама топова. Разлог остатка имена *puschassivespingardas*, можемо повезати са чињеницом да Дубровчани везују за нову врсту оружја, малокалибарске тврђавске топове, старо име, пошто је функција новог оружја била слична претходном застарелом; док ипак праве одређену разлику између два типа оружја, тако што за нову врсту ватреног јасно истичу назив *puschas*. Стога јасну употребу спингарде сигурно можемо ставити све до 1378. године, када је полако замењују пушке и топови,¹⁴ задржавајући у појединим облицима име спингарда, али са додатком пушком.

Трабуко је највећа ратна справа у средњем веку. Представљао је новину у односу на ратне справе антике, пошто се користио балистичким својствима праћке. Пројектил, који се налазио у лежишту праћке намештене на дужем крају једне полуге, окретао се око своје осовине докле год није био ослобођен супротни краћи крај те исте полуге, на којем се налазио велики терет као контра полуга. Пројектил је тако полетао из лежишта и снажно ударао на великом одстојању, које је достигало и до 270–300 м, са пројектилом од око 135 кг. Првобитно се ослобађање пројектила вршило људском снагом, а потом је замењено

¹⁴ То не значи да се топови и пушке нису раније користили, али је овај датум сигуран за свако следеће помињање спингарде као врсте ватреног оружја, тј. пушке.

полумехаником, која је натезала опругу са знатно мање људства¹⁵ (Петровић 1976: 87–88; Петровић 1970: 50; Devries 2007: 138–139).



Манган

Први помени трабука везују се за норманску опсаду Париза 886. године, а потом га први сигурни подаци везују за немачког цара Отоа IV, који га је употребио при опсади једног италијанског града (Devries 2007: 80–81).¹⁶ Један од најсликовитијих описа ове справе оставио је анонимни хроничар опсаде Задра из 1345–1346. године, који каже да су се тим справама користили и Венецијанци и Задрани, и на копну и на мору. Он истиче два велика млетачка трабука који су испаливали на град кугле тежине око 1000 кг (Петровић 1976: 88). Ова справа била је позната и у Дубровнику, али је сачуван само један директан помен, 1301. године, када је на седници Малог већа одлучено да се изгради један трабуко. Његовој изради се вероватно приступило и 1350–1351. године, када се спомиње израда три велике справе, које су највероватније биле ова врста ратних справа. Надаље се не спомиње више њихова употреба, али вероватно је у питању била застарелост због све веће употребе

¹⁵ Прве верзије овог оружја нису функционисале по принципу контратега, већ су затезане тако да су војници вукли помоћу канапа страну наспрам пројектила и потом би се по отпуштању осигурача ослобађала сила довољна за испаливање камена. Овакве справе имале су мали домет и силу хитца, али су биле једноставне за изградњу и употребу (Nicoll 2002: 26).

¹⁶ У 13. веку трабуко је заменио потпуно античке катапулте, захваљујући снази свога хица. Егидио Колона даје у свом делу „De regimine principum“, детаљан опис трабука и каже да је то најефикаснија опсадна справа његовог доба (Петровић 1976: 88).

топова и конфигурације терена Дубровника, који није био погодан за гломазне справе (Петровић 1976: 88).

Што се тиче употребе трабука у Србији, не поседујемо податке који би га директно потврдили, али из претходног излагања можемо видети да је српска војска употребљавала опсадне бацачке справе, међу којима се морао налазити и табуко. Србија је његову употребу могла применити по угледу на Дубровник, Угарску и Византију. Сем тога, један документ из Дубовачког архива говори о поклону дубровачке владе Стефану Лазаревићу, 1420. године, у виду канапа-тетива за ба-листе, који су вероватно употребљавани на некој врсти катапулта или трабука (Дероко 1950: 36). Треба напоменути да је трабуко најчешће било стационирано опсадно оружје, које се градило на лицу места без точкова, или транспотовало до одређене локације, растављено на то-варним колима; мада поседујемо податке и илустрације и покретних са точковима. Као такав није био практичан за употребу на бојном пољу, већ само приликом опсада.

Манган је био мања верзија трабука, са истим системом полука код којих је коришћена земљина гравитациона тежа. То су биле мале ратне справе, за разлику од великих (трабука). Поред тога, чешће су били конструисани и са точковима, а као такви лакши за транспорт, те су били погодни и за употребу у биткама на отвореном.

Сматра се да су првобитни мангани, бацачи камена, представљени крајем 12. века као усавршене верзије антчких катапулта. Увођењем тзв. франачког система полуге уместо до тада употребљаваних упле-тених конопаца, у западној Европи, крајем 12. века, долази до промена у систему дејства мангана. Отуда се мангани почињу називати лакшим



Опсадна кула- бутефред

типом каменобацачких справа, за разлику од трабука као великих. (Петровић 1976: 89; Петровић 1970: 54).

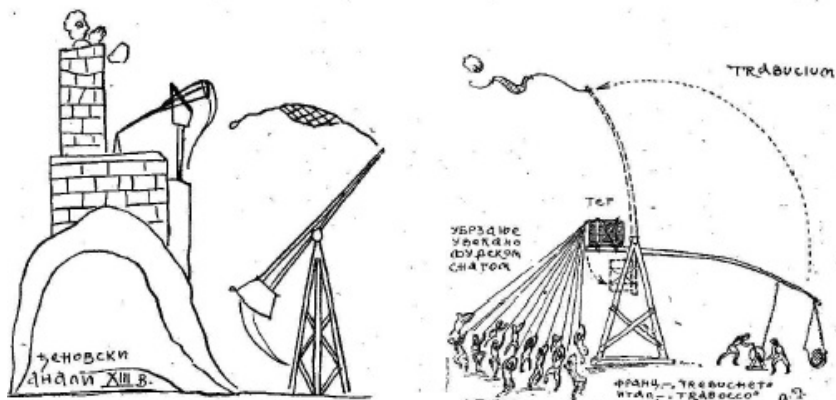
Први помен мангана у Дубровнику везан је за 1302. годину када је наложено сакупљање новца за мангане. Следећи помен је из 1346. када се због опасности од непријатеља налаже његова изградња, како би чувао луку. Поново се спомињу од 1349. до 1351., када је изграђен знатан број, помињу се четири, па осам. Нов период грађен је 1361. када је склопљен уговор са градитељем из Италије да дође у Дубровник како би радио на њиховој изради (Петровић 1970: 54-55). На основу свих ових података можемо закључити да је манган био врло заступљено оружје у Дубровнику, који је очигледно њиме био добро снабдевен за случај напада, како са мора тако и са копна. О његовој употреби имамо податак за Србију - када је 1361. године издата наредба дубровачким бродовима да се не приближавају сувише непријатељском Котору, како не би били погођени манганом (Петровић 1976: 89-90).

Поред бацачког оружја, на основу грађе Дубровачког архива, уочавамо и постојање опсадних справа са заштитном функцијом приликом борби око опседнутог града - бутефред и бердеска.

Бутефред се први пут помиње 1336. у одлуци Малог већа да изгради три на тврђави у Стону.¹⁷ У истој одлуци се напомиње да је потребно начинити још четири направе код солана. Након тога се поново помиње, 1349. око утврђивања Стона. До краја 14. века рачуна се да је изграђено чак 46 бутефреда (Петровић 1970: 56-57). Сама справа и њена функција није најбоље појашњена, те су многи истраживачи давали различита мишљења: да су бутефреди бацачке справе, истурене куле, удубљења на зидовима. Данас је устаљено мишљење да је то помоћна дрвена кула која се градила од дрвета на неопходним местима, уз замак или изван њега, како би пружила додатну заштиту. Међутим, функција ове бранич-куле у Дубровнику, није била иста и за целу Европу и Србију, где се такође користила као опсадна кула, која би се приликом напада на утврђени град стављала уз зид града.¹⁸ Служила би и као кула са које би нападачки стрелци пружали подршку војсци, али и са које би војници упадали на зидине тврђаве (Петровић 1970: 58). Као таква опсадна справа она се јавља приликом опсаде Галате

¹⁷ Batifredus је латинизирана италијанска реч која потиче од француске *becvrir*, која значи „који чува мир“ (Петровић 1970: 56).

¹⁸ У хроници Парме 1308. наводи се да су саграђени бутифреди за одбрану града. У историји Падове наводе се 1320. године бутифреди као куле стражаре Бутифред се такође користио на лађама и бојним бродовима. Даниеле Кинацио, хроничар рата Венеције и Ћенове, наводи да су у једном поморском сукобу из 1379. млетачке лађе биле снабдевене бутефредима, белтрескама, и другим дрвеним грађама са којих се може посматрати и рушити (Петровић 1970: 58, 60).

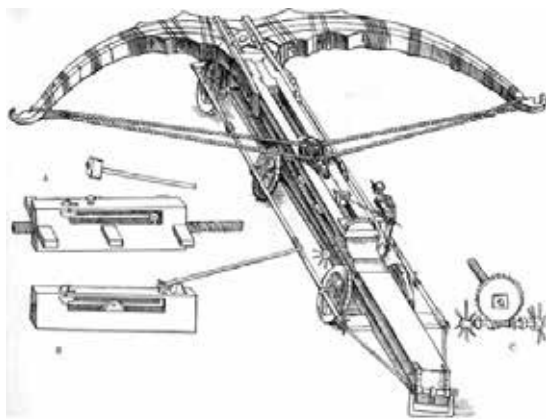
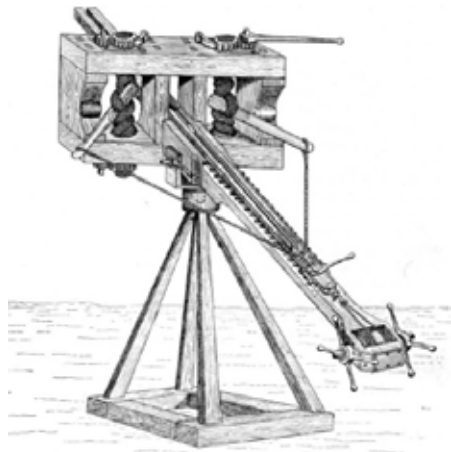
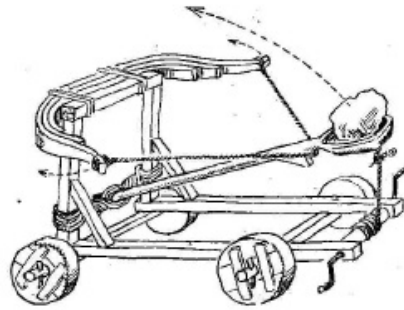
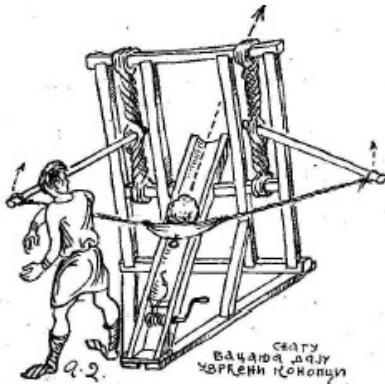


Два типа трабука: трабуко на контра тег и на људску снагу

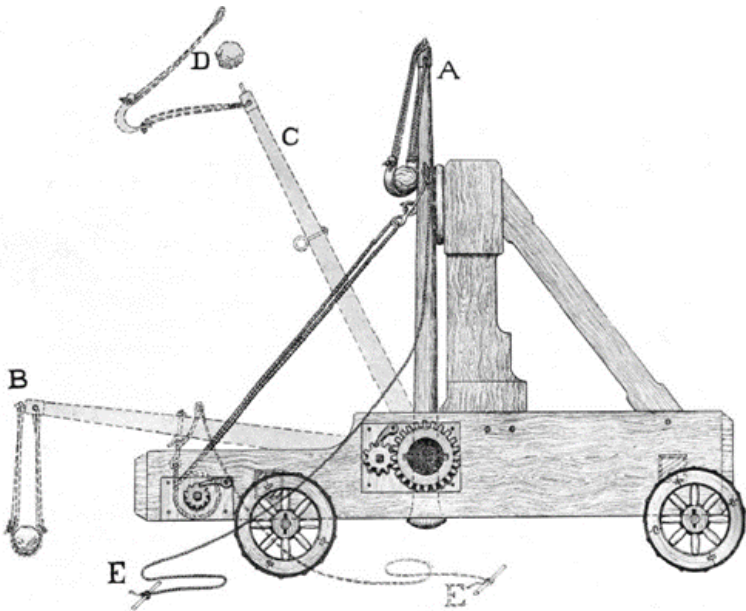
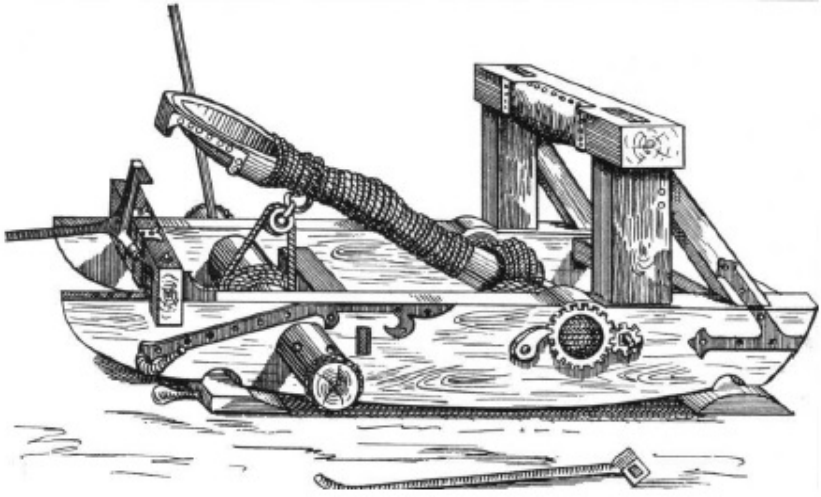
1348. али и у илуминираним шпанским рукописима с краја 13. и почетком 14. века. Неку врсту ових опсадних торњева користили су и Словени приликом опсаде Солуна, али највероватније и Мирослав приликом покушаја опсаде Дубровника. И поред тога што нема других података, можемо закључити на основу приложеног да је опсадна кула, бутефред, била у саставу српске војске још од досељавања на Балкан и да су је Срби користили приликом заузимања тврђих градова.

Бердеска. Назив потиче од италијанске речи *bertesca*, која се односила на једну од варијаната дрвених кула за напад на тврђаве. Под овим именом се подразумева врста тврђавског додатка у виду дрвене куле. За разлику од бутефреда који су подизани поред зидова, бердеске су дограђиване на самим зидовима. Из 1204. године имамо објашњење да су то четворостране утврде, опасане двоструким ходником, са којих су спуштани покретни мостови. У самој кули и на свим платформама налазили су се наоружани војници. Један податак сведочи о њеној могућој опсадној разлици од бутефреда, а то је да се у њеном саставу налазио и клин или ован за избијање зидова. У сваком случају, разлике су вероватно биле минималне и обе куле су се користиле како за одбрану, тако и за напад, и на копну и на мору на бродовима (Петровић 1970: 62).

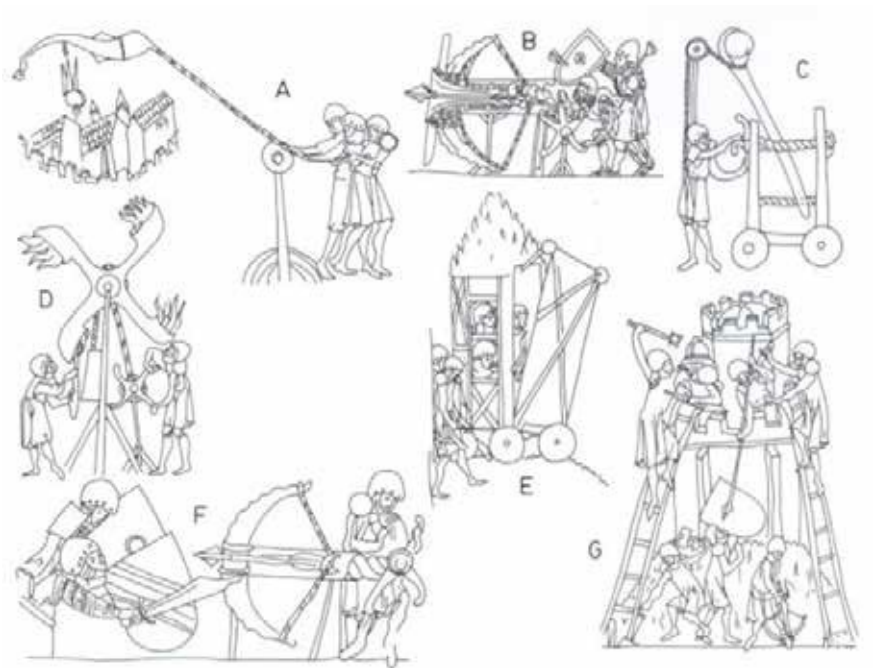
У Дубровнику се оваква врста машина ретко спомиње. Први помен је из 1358. године када је решено да се изгради бердеска ради утврђивања источног зида у Малом Стону. Потом, и 1361. године када су бердеске поставељене на зидинама Малог Стона и Дубровника (Петровић 1970: 62-63). Ова врста опсадне справе није пуно коришћена у Дубровнику, а о њеној употреби у Србији немамо никаквих података, али можемо закључити да се у Србији њена употреба и сврха није пуно разликовала



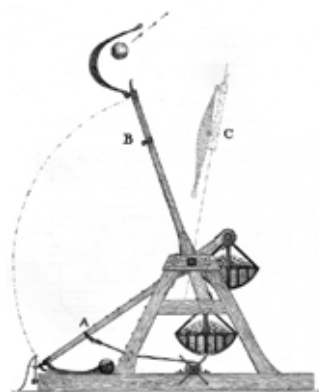
Балиста, балиста-катапулт, античка балиста, шкорпион



Два типа катапулта: мангонел и онагер



*Прикази опсадних справа
у западноевропским књижевним илустрацијама*



Два типа трабука (старија и новија верзија)

од бугефреда, или опсадне куле, а вероватно би се радило о једној истој опсадној справи.

Опсадне справе биле су саставни део српске војске у нападачким и у одбрамбеним дејствима. Прве податке о њиховој употреби имамо још за време освајања Балкана, када су се Словени вешто користили њима, што говори о врло брзом прилагођавању опсадном ратовању и страним техничким достигнућима, али и о могућности да су градњу појединих справа и њихово коришћење донели из своје прадомовине, о чему говори велики број опсадних справа и њихова сложеност (да их ни Византинци не препознају) (Demetri 2007: 181-182). Кроз цео средњи век Срби су наставили са употребом справа, посебно катапулта, које су користили и на бојном пољу (Скилица 2007: 161), али и лествица, опсадних торњева, корњача и овнова. Све ово потврђују и бројна освајања тврдых градова од стране српске војске кроз векове, која нису била могућа без доброг познавања и употребе опсадних справа. То је на крају и резултовало ширењем српске државе на рачун византијског царства, чији тврди градови нису одолели српској опсадној тактици.

Извори

Баришић, Фрањо. *Miracula s. Demetri I*, у: *Византијски извори за историју народа Југославије*. Том I, Обрадили Фрањо Баришић, Мила Рајковић, Бариша Крекић, Лидија Томић. Уредници Ф. Баришић и Г. Острогорски. Београд: Византолошки институт, 2007, 185-217.

Баришић, Фрањо. *Miracula s. Demetri I*, у: *Византијски извори за историју народа Југославије*. Том I, Обрадили Фрањо Баришић, Мила Рајковић, Бариша Крекић, Лидија Томић. Уредници Ф. Баришић и Г. Острогорски. Београд: Византолошки институт, 2007, 173-185.

Баришић, Фрањо. *Прокопије*, у: *Византијски извори за историју народа Југославије*. Том I, Обрадили Фрањо Баришић, Мила Рајковић, Бариша Крекић, Лидија Томић. Уредници Ф. Баришић и Г. Острогорски. Београд: Византолошки институт, 2007, 17-73.

Ферлуга, Јадран. *Јован Скилица*, у: *Византијски извори за историју народа Југославије*. том III, обрадили Јадран Ферлуга, Божидар Ферјанчић, Радослав Катичић, Бариша Крекић, Борислав Радојчић. ур. Г. Острогорски и Ф. Баришић. Београд. Византолошки институт САНУ, 1966, 51-172.

Ћирковић, Сима; Ферјанчић, Божидар, *Нићифор Григора*, у: *Византијски извори за историју народа Југославије*. том VI, обрадили: Љубомир Максимовић, Иван Ђурић, Сима Ћирковић, Божидар

Ферјанчић, Нинослава Радошевић. ур. и Ф. Баришић и Б. Ферјанчић. Београд: Византолошки институт САНУ, 1986, 143–297.

Ћирковић, Сима; Ферјанчић, Божидар, Јован Кантакузин, у: *Византијски извори за историју народа Југославије. том VI, обрадили: Љубомир Максимовић, Иван Ђуричић, Сима Ћирковић, Божидар Ферјанчић, Нинослава Радошевић. ур. и Ф. Баришић и Б. Ферјанчић. Београд: Византолошки институт САНУ, 1986, 297–577.*

Литература

Благојевић Милош. *Србија у доба Немањића од кнежевине од царства 1168-1371*. Београд: Вајат, 1989.

Беретић, Лукша. *Дубровачка артиљерија*. Београд: Војни музеј, 1960.

Васиљевић, Душан. *Самострел у Европи и Србији*. Београд: Пешић и синови, 2014.

Дероко, Александар. *Средњовековни градови у Србији, Црној Гори и Македонији*. Београд: Просвета, 1950.

De Vries Kelly, Smith Robert. *Medieval weapons*. California: Santa Barbara university, 2007.

Живковић, Тибор. *Словени и Ромеји*. Београд: Историјски институт САНУ, 2000.

Nicoll, David. *Medieval siege engines- Western Europe AD 585-1385*. Oxford; Osprey Publishing, 2002.

Петровић, Ђурђица. Ратне справе XIV века према дубровачкој грађи, *Весник војног музеја 16*, Београд.

Петровић, Ђурђица. *Дубровачко оружје у XIV век*. Београд: Војни музеј, 1976.

Петровић, Ђурђица. *Балканско оружје XII-XIX века*. Београд: Војни музеј, 2013.

Turnbull, Stepan. *Siege weapons of the far East AD 612-1300*. Oxford: Osprey Publishing, 2001.

Trevor Munson, Betsy. *Siege warfare during the crusades*. Texas: Tech University, 1974.

Heath, Ian. *Byzantine armies 886-1118*. London: Osprey Publishing, 1989.

Џуњак Млађан. *Средњовековно оружје и опрема ратника са територије Подунавског и Браничевског округа*. Смедерево: Музеј Смедерево, 2005.

Шкриванић, Гавро. *Оружје у средњовековној Србији, Босни и Дубровнику*. Београд, Српска академија наука, 1957.

ПРОТОК РОБА ИЗМЕЂУ ОСМАНСКОГ ЦАРСТВА И ХАБЗБУРШКЕ МОНАРХИЈЕ ПОЧЕТКОМ 18. ВЕКА

Сажетак: У раду ће бити приказани начини превоза роба копном и рекама између Османског царства и Хабзбуршке монархије након Пожаревачког мира 1718. Основу за успостављање трговинских односа две царевине представљао је трговински споразум у Пожаревцу омогућивши трговцима и трговачким компанијама продор ка новим тржиштима. Формирана граница 1718. раздвајала је део српског становништва на оно које је живело у аустријској провинцији Краљевству Србији и новооснованом нишком пашалуку, а трговина се одвијала легалним и илегалним путевима. Значајан аспект у трговини на овом подручју представљале су царинске испоставе и наплата царина, као и кажњавање кријумчара.

Кључне речи: трговина, проток роба, превоз роба, граница, Пожаревачки мир, Османско царство, Хабзбуршка монархија.

Miloš Đorđević

FLOW OF GOODS BETWEEN THE OTTOMAN EMPIRE AND THE HABSBUERG MONARCHY IN THE BEGINNING OF THE 18TH CENTURY

Abstract: The paper will present the ways of transporting goods by land and river between the Ottoman Empire and the Habsburg Monarchy after the Peace of Požarevac in 1718. The basis for the establishment of trade relations between the two empires was the trade agreement in Požarevac, enabling traders and trading companies to penetrate new markets. The border formed in 1718 divided a part of the Serbian population into those who lived in the Austrian province of the Kingdom of Serbia and the newly founded Pashaluk of Niš, and trade took place in legal and illegal ways. The important aspect

* milos.djordjevic@filfak.ni.ac.rs

of trade in this area was represented by customs offices and the collection of customs duties, as well as the punishment of smugglers.

Keywords: trade, flow of goods, transport of goods, border, Treaty of Požarevac, The Ottoman Empire, Habsburgmonarchy.

Када се Хабзбуршка монархија охрабрила да на почетку 18. века освоји део балканског подручја Османског царства, у позадини су били круцијални економски, односно трговински интереси. Оствареним политичким и војним циљевима постигнутим у мировним преговорима вођеним у Пожаревцу 1718. године, придодати су и услови трговине између две царевине. Кључна су била два разлога због чега је монархија имала инструменте којим би то могла да оствари. Први се односи на политички притисак на Османлије, након што је принц Еуген Савојски, предводећи аустријску војску, извојевао победе 1716. и 1717. године код Петроварадина, односно Београда. Постављени циљ допринео би да се монархији обезбеде трговински услови (капитулације) какви су већ постојали између Османског царства и европских поморских сила (Француске, Енглеске, Венеције, Низоземске). Други разлог је био суштинско опредељење монархије да централноевропски простор укључи у тржиште Османског царства, пре свега да се оствари економски продор ка Цариграду. Ипак, овај сегмент економске политике је више заживео у виду трговине немуслиманског становништва Османског царства у Хабзбуршкој монархији, насупрот покушајима хабзбуршких трговаца у продору на тржиште Цариграда. Трговински уговор у Пожаревцу је допринео да многе хришћанске трговачке породице из османских провинција населе хабзбуршке земље трајно, као и да уз цареву заштиту продају своју робу оријенталног порекла и устолучесе у градовима попут Трста, Будима или Беча. Осим слободне трговине (изузев војне опреме) између две царевине, овај уговор од двадесет тачака односио се и на слободу пловидбе који ће имати значаја за границу на Сави, као и на бродове Царске привилеговане оријенталне трговачке компаније који су превозили робу Дунавом. Ипак, кључни параграф уговора о трговини и пловидби прописивао је јединствену увозно-извозну царинску тарифу од 3% за трговце који су поданици обеју царевина (Samardžić 2011: 23–24; Heppner 2019: 88–90; Roksandić 2007: 65).

У петом члану уговора предвиђени су хабзбуршки конзули и драгомани (тумачи) који би били постављени у било ком граду Османског царства, а њихов задатак би био да заштите хабзбуршке поданике и пруже им помоћ при опхођењу са локалним властима. Тиме су они обезбедили статус својим трговцима као заштићеним странцима у оквиру Османског царства. Овакав положај су већ имали трговци западноевропских земаља као што су Енглеска, Низоземска и Француска (Elibol, Kucukkalay 2011: 161). Значај споразума о слободној трговини

И пловидби имао је далекосежне последице по односе Хабзбуршке монархије и Османског царства чак и након рата 1737-1739. године, јер је билатералним споразумом 1783-1784. године дозвољено аустријским бродовима да плове Црним морем (Реџај 2011: 153).

Стварањем провинцијских администрација у новоосвојеним земљама, хабзбуршка власт је начинила прве кораке у политици подстицања привредног развоја на подручју Краљевства Србије, Темишварског Баната, Царске Влашке и Краљевства Славоније. Иако је због многобројних околности монархија била фрагилна, нарочито од времена доношења Прагматичне санкције цара Карла VI (1713), вишеструки напори представника Дворског ратног већа и Дворског коморског већа у провинцијама резултирали су одређеним економским успесима. Под тим се не подразумева само успешно спровођење фискалне политике, већ и привредни развој, узимајући у обзир чињеницу да у се у том погледу између новоосвојених провинција не ставља знак једнакости. Највећа постигнућа остварена су у Темишварском Банату под управом гувернера грофа Мерсија (Крчмар 2011: 114). Интереси Бечког двора су били да се успостави јединствен царински систем у којем ће значајну улогу имати и пловне реке Сава и Дунав, као и да у смислу меркантилистичке и камералистичке економске теорије, оствари позитивни биланс у извозу добара. С обзиром на то да је река Сава представљала значајну линију раздвајања између две царевине, ово питање је у преговорима било спорно до краја преговора у Пожаревцу. За разлику од Карловачког мировног уговора (1699) према коме је по први пут установљена гранична линија између две царевине и када је река Сава остала пловна река за њихове поданике, она је на основу одредби Пожаревачког мира постала искључиво у надлежности Хабзбуршке монархије. Још средином 17. века спомињу се лађе српских трговаца који су Дунавом преко османске Угарске стизали до Коморана и Беча. У другој половини 18. века спомињу се и трговци Цинцари, као и аустријски, мађарски и остали трговци, али према изворима које наводи М. Костић, на средњем току Дунава највише је било српских трговаца.¹ Главни пловни правац од Темишвара до Карловца (који се настављао копненим путем до Ријеке) ишао је рекама Тисом, Дунавом, Савом и Купом. Главне станице биле су Темишвар, Земун, Нови Сад, Сисак, Карловац и Ријека. У зависности од робе коју превозе и реке по којима плове, трговци су користили различите пловне објекте. Најчешћи су били бурчеле (лађе

¹ М. Костић наводи трговца житом Илију Жигића из Новог Сада, затим Исака Аврамовића, Николу Лазаревића, Косту Јовановића, Петра Димитријевића, Кузмана Милетића, Антонија Томића и друге. Многи од њих су били удружени у ланцу трговине житарицама на пловном путу до Карловца. Ова делатност српских трговаца је настављена и у 19. веку (Костић 1959: 269-270).

мање носивости), гемије и тумбаси за превоз житарица Савом и Дунавом. Свакако да је највећи проблем било узводно допремити жито уз помоћ коњске вуче, углавном из Баната, што је изискивало знатно више времена него приликом превоза робе у супротном правцу. Иако је коњска вуча реком превозила и до шездесет пута већу количину робе него копном, оптерећење и застој су правили високи водостаји и невреме. Сама конструкција лађа је из тог разлога имала пљоснато и широко дно, а жито је превожено у дрвеним бачвама (Kostic 1959: 267 – 268). Неколико бродоградилшта била су направљена у Тителу, Петроварадину, Земуну, Вуковару, Осијеку, Карловцу, Сиску и другим градовима, а њихов значај у 18. и 19. веку био је велики узимајући у обзир и трговачке и ратне бродове (Kostic 1959: 275).

У трговачком продоруну Истоку, аустријски трговци су након Београдског мира отпочели са стратегијом извоза житарица, уведући логистику у процес транспорта. Један од познатијих је био Никола Ернст фон Клеман који је током свог путовања 1768–1770. године од Беча преко Београда до Килианове, између осталог, описао и Дунав у свом делу (Kleemann 1773). Његов план о извозу велике количине житарица до Херзона и Цариграда осујетио је последњи аустро-турски рат (1788-1791), иако је од аустријских власти добио тражене привилегије које су појевтиниле транспорт. Од почетка последњег аустро-турског рата лађе нису биле поштеђене османских напада, због чега су власници тражили надокнаду од аустријских власти. Слично се догодило и са земунским лађама у време првог српског устанка 1804. године.

Политика меркантилизма у Хабзбуршкој монархији није могла у већој мери да буде спроведена без обновљене путне инфраструктуре која је у ратовима до 1718. претрпела велика оштећења. Почетком друге деценије 18. века у монархији се почело са спровођењем планова за обнову путева који ће Унутрашњу Аустрију повезати са морем, односно великим лукама у Трсту и Ријеци. До краја 18. века видеће се резултати мера спроведених у три фазе. Свакако најважнија је била прва фаза обнове трговинских или комерцијалних путева коју је водила путна комисија. Један од стратешки важних новоизграђених путева за Царску трговачку оријенталну привилеговану компанију био је од Карловца до Ријеке. Такозвана „Каролинска цеста“ имала је за циљ спајање Подунавља и Посавине са слободном царском луком Ријеком (Kostic 1959: 261). У извозу робе преко Ријеке нашло се и жито из Баната и осталих удаљених крајева хабзбуршких провинција. То је подстакло и поједине српске трговце да оснују трговачку компанију 1725. године, чији је представник био српски трговац из Темишвара Бибић (Bibics), а чинили су је укупно 76 чланова српских и грчких трговаца (Kallbruner 1958: 69).

У инфраструктуру потребну за трговачку делатност велику улогу имале су тврђаве и контролисани приступ градовима, нарочито када је у питању

надзор кретања трговаца. Чврсте зидине и контрола уласка доприносили су сигурности за државу у процесу надзора кретања људи и добара, имајући у виду намеру да целокупну територију подвргну истој контроли. Након аустро-турских ратова крајем 17. и у 18. веку, две царевине су тежиле осигуравању и учвршћивању међусобне границе, између осталог и уз помоћ модерно конструисаних пограничних тврђава. У случају Хабзбуршке монархије, радило се о преуређивању новоосвојених територија, не само административно, већ и инфраструктурно, о чему говоре многобројни извештаји војних и цивилних власти провинција.² Подаци о стању путева, тврђава, зграда, контумаца и осталог које су служиле у цивилне и војне сврхе биле су предмет обраде аустријских власти, након чега су приступили пројектовању и реконструкцији објеката. Што се тиче османских власти, тежиште пажње било је ка пограничним тврђавама (Ђорђевић, 2019: 83). Након Пожаревачког мира нишка тврђава је била реконструисана иако су унутрашње побуне изазвале одређени застој у радовима. Одлука османских власти био је да Ниш према плану реконструкције постане непробојни бедем за евентуалне будуће походе хабзбуршке војске ка југу. Поред војног, Ниш је имао и економски значај за Османско царство у овом периоду, јер је постао чвориште за трговачке путеве којима су крстарили трговци поданици аустријског цара и османског султана (Протић 1889: 59). Иако је повремено долазило до забрана трговином одређених сировина и производа између две царевине, то није у многоме утицало на укупан обим трговине. Дужи прекиди наступали су у време епидемија куге, чији је епицентар у Цариграду често условљавао делимичну забрану трговине или издржавања карантина до 42 дана у монархији (Ђорђевић 2016: 30).

Контрола трговаца постала је веома значајна након трговинског споразума из Пожаревца 1718. године. За монархију је систем контроле уласака у земљу био сведен на поседовање трговачких пасоша за стране трговце. Што се тиче османских трговаца, они у монархији нису имали трговачка удружења с којима би власти уредили њихов положај, већ је свако поседовао путну исправу (Пешаљ 2014: 190). Током епидемија куге у 18. веку била је такође неопходна и потврда о издржавању карантина, издата у контумацима. Увоз луксузне робе био је нарочито контролисан, пре свега због позитивног спољно-трговинског биланса као једног од принципа камерализма. Процент од вредности робе за увоз, извоз или транзит који је трговац из Хабзбуршке монархије плаћао износио је између 0,1 и 40. На таксу је поред скупоцености и луксузности робе утицало и уколико је производ био стратешки важан за монархију. Ово потврђује низ примера у књизи царинских тарифа из 1733. године које су биле прокламоване у монархији. Евидентан је пример да је трговцу

² Видети скице тврђава, контумаца и солана у Краљевству Србији у прилозима: Ђорђевић 2018.

из монархије за увоз обрађеног крзна самура, који је узгред спадао у веома луксузну робу, било потребно да плати таксу у износу од 80 форинти, односно 10% од његове паушално постављене вредности, док је за увоз једног цента необрађеног гвожђа било потребно издвојити свега 6 крајцера, односно 2% вредности производа. За исте производе су османски трговци плаћали различите таксе - 24 форинти за крзно самура, односно 9 крајцера за центу необрађеног гвожђа. На овим примерима се види да је трговински споразум за османске трговце био повољнији уколико је проценат таксе износио више од 3%. У пракси је било јасно да су они задржали примат у трговини Хабзбуршке монархије. Поред паушалне вредности производа, протоколи за наплату царина садржали су и податке о његовом пореклу, затим начину мерења количине робе, као и израчунате све три врсте такси изражене у форинтама и крајцерима (Ђорђевић 2018: 121; Ђорђевић, Nedeljković 2018: 129; Пешаљ 2014: 189–191).

Када се спомиње вредност одређених производа, мора се истаћи да је било оних чија је вредност за Хабзбуршку монархију била толико велика, да је била забрањена за извоз. Реч је о соли чија је производња, контрола и продаја била под монополном државе. Политика монопола у трговини сољу у европским државама уврстила је овај производ у ред стратешки најзначајнијих уз племените метале. Након што се габела (порески намет на со) усталио у Француској у време краља Шарла V (1364–1380), постепено су га примењивале и остале државе. Хабзбурзи су још од 15. века чинили напоре за увођење монопола соли за земље у којима су владали. Како се царство ширило путем наслеђа, спроведено је низ мера у време владавине Фридриха III, Максимилијана I и Фердинанда I које су допринеле стављање рудника соли и његову производњу под директну контролу владара. Забраном увоза соли из других земаља потпуно је успостављена контрола трговине овим производом, па је држава могла да одреди његову цену и организује продају. Највећи проблем са којим су се хабзбуршке администрације суочавале било је кријумчарење и крађа соли. На примеру Београдске администрације се види да су то решили изградњом новог магацина соли у Београду 1732. године до којег су лако стизале лађе са робом. Према инструкцијама хабзбуршких власти, сва лица која су кријумчарила увозну со плаћали су казну – контрабанд, о чему је иберрајтер (помоћник провизора у дистрикту) обавештавао администрацију. Један од најбитнијих фактора у контроли државног монопола соли имала је посебно оформљена служба (Salzamt). Због специфичности и значаја посла који су обављали запослени у соланама били су подређени директно властима у Бечу (Ђорђевић 2018: 31, 89). Контрабанд је изрицан и кријумчарима који су ухваћени у превозу разне врсте скупочених тканина, племенитих

метала, драгог камења, новца, накита и посуђа и тд. Често се дешавало да кријумчари копнену границу пређу илегалним путевима вукући са собом робу у запрежним колима, двоколицама или кочијама.

Када је принц Александар Виртембершки (гувернер провинције Краљевства Србије) предао 1720. године Дворском ратном савету у Бечу исцрпан извештај о стању српске милиције, велики део се односио на предлоге са циљем побољшања одбрамбених постројења (чардака и стражарница) на граници, стварању фортификационог система, као и о обезбеђивању главних друмова и спречавању кријумчарења робе (Пецињачки 1977: 68–69). Патент који је уређивао казнену политику за трговце који кријумчаре робу донет је још 1720. године и односио се на царске и османске трговце. Такође, аустријска комисија која је сачињавала инструкције за царинске службенике, поучена искуствима из ранијег периода, посветила је значајну пажњу поступцима који ће допринети спречавању кријумчарења робе (Ђорђевић, Nedeljković 2018: 131). У решавање проблема који су се тицали ерара били су укључене и друге институције при Београдској администрацији, а превасходно се њихово ангажовање односило на означавање трговачких путева који су трговци морали користити приликом доласка неку од царинарница у Краљевству Србији. Имајући у виду да је иберрајтер био један од помоћника ангажованих у овом послу заједно са царинском службом је имао овлашћење да наплате казну и извести надлежну Главну царинску управу у Београду. Интересантан је податак да је аустријска администрација имала утврђен и систем награђивања ревностних службеника. Службеник који је заслужан за расветљавање случаја кријумчарења робе, добијао би трећину обрачунате казне - контрабанда у том поступку, о чему је било потребно известити Главну царинску управу. С обзиром на то да су све царинарнице бележиле наплату контрабанда, у обрачуну су се налазиле ставке о додељивању трећине укупне суме службенику, иберрајтеру, прегледачу или потказивачу који је учествовао у откривању кривичног дела. Уколико је неко од ових службеника лично заслужан за спречавање кријумчарења онда ће се два дела од једне трећине приписати њему, а трећи део осталим службеницима. Такође је могуће да службеници поделе једну половину контрабанда између себе ако марљиво раде и уколико им је потребно више средстава за ефикасно извршавање посла (Ђорђевић 2018: 107).

Што се тиче легалног преласка границе, сваки трговац је морао имати потврду о увозу, извозу или транзиту (уколико наставља пут ка осталим земљама царства) са печатом прегледача робе. Печати на потврдама су били различити. Транзитне и извозне потврде обележаване су печатом на којем се налазио царски орао, а тзв. *Correspondenz* печат је коришћен за потврду о увезеној роби. У мало сачуваних царинских протокола из

прве половине 18. века могуће је видети шта је било предмет трговине на јужној граници Хабзбуршке монархије са османским царством. Протоколи парафинске царинарнице из 1723. године показују промет од 21.100 комада оваца, 112 коња и 467 грла говеда у свега недељу дана. Битно је напоменути да су Арбанаси гонили стоку на испашу у Краљевство Србију, плаћајући десетак аустријској царини. Промет је знатно смањен био 1731. и 1733. године највероватније због епидемије куге и издржавања карантина за људе, стоку и робу (Гавриловић 2008: 74–79).

Узевши у обзир да средства транспортаробе и људну свету нису унапређивана од доба ренесансе до средине 18. века, може се рећи да ни балкански трговци у том погледу нису заостајали за западноевропским. Такође, као и у осталим деловима света, хабзбуршко-османски ратови утицали су на неизвесност и скупоћу робе трговаца обеју царевина, било да се она превози копном или рекама. У мирнодопским временима за 1.500 км ваздушне линије трговцима, поштанским службеницима и другима који путују било је потребно од три недеље до два месеца, уз многобројне ризике које је доносило путовање у јесен и зиму (Chaunu 1977: 248–250). За путовање кроз територију Балкана од користи су били путни календари и водичи за поштанске и војне путеве кроз Немачку и Европу, штампани у Светом Римском царству. У њима је дуж главних трговачких путева приказана раздаљина између насеља у старим немачким миљама³. Према овом водичу од Београда до Цариграда било је потребно прећи 143 миље, а од Беча до Београда 83 миље. Мноштво градова приказаних на путу од Беча до Цариграда преко Београда говори о релативно добром познавању терена, иако подаци нису у потуности прецизни. Наводе се Гроцка (Хисарцик), Коларе, Смедеревска Паланка, Баточина, Јагодина, Параћин, Ражањ, Алексинац, Ниш и остали градови на путу ка Софији и Цариграду (Видети слику 1. и 2)⁴.

Проток роба између Османског царства и Хабзбуршке монархије почетком 18. века представљао је битан сегмент преговора о миру у Пожаревцу 1718. године. Договор о трговини је учинио прекретницу у остваривању економских циљева не само две царевине већ и становништва балканског полуострва у занатству и трговини. Ситни и крупни трговци, као и трговачке компаније су по први пут имале могућност да на основу споразума утабају стазе за пласман роба. Саобраћајна мрежа која је успостављена у овом периоду имаће велику улогу у каснијем економском развоју Балкана. Османски поданици – хришћани су азијском робом снабдевали тргове у централној Европи, чиме је направљен велики продор ка том тржишту.

³ Пре успостављања јединственог метричког система у Европи средином 19. века, у употреби је била миља која је имала различите вредности у неколико земаља. Немачка миља износила је 7.532,5 метара.

⁴ *Reisekalender oder richtige Anweisung der Post- und Heerstrassen durch ganz Europa und vornehmlich durch Deutschland*, Berlin 1769.

Потешкоће попут епидемије куге успоравале су повремено ове процесе, али је за двадесет година мира успостављен систем који је уз европеизацију запостављеног Балкана, довео до развоја мануфактуре, нове технике у пољопривреди, као и преноса културних достигнућа. Трговачки слој српског становништва настао почетком 18. века у Хабзбуршкој монархији, показује се виталним у економским и политичким питањима кроз читав век.

Извори и литература

Гавриловић В. Фрагменти прометног протокола контумаца у Параћину (1723, 1731. и 1733). *Мешовита грађа* 29 (2008) 73–80.

Ђорђевић, М. *Краљевство Србија 1718-1739*. Ниш: Филозофски факултет, 2018.

Ђорђевић М. The Construction of the Great Well in Belgrade during the Austrian Rule in the 18th Century, In: *Harald Heppner / Sabine Jesner (eds.), The 18th Century as Period of Innovation, Yearbook of the Society for 18th Century Studies on South Eastern Europe* 2 (2019) 80–89.

Ђорђевић М. Sanitary Policy of Habsburg Monarchy and organisation of Paraćin Quarantine in 18th Century. *Acta hist. med. stom. pharm. med. vet., Naučno društvo za istoriju zdravstvene kulture* 35 (2016) 32–42.

Ђорђевић М, Неделjkовић С. Commerce and Customs Service on the Ottoman-habsburg Border in the First half of the 18th Century. *Facta Universitatis, Series: Philosophy, Sociology, Psychology and History* Vol. 17, No 2 (2018) pp. 127–135.

Kallbrunner J. *Das kaiserliche Banat. Einrichtung und Entwicklung des Banats bis 1739*. München 1958.

Kleemann, Nikolaus Ernst. *Nikolaus Ernst Kleemanns Reisen von Wien über Belgrad bis Kilianova, durch die Butschiack-Tartarey über Kavochan, Bender, durch die Nogew-Tartarey in die Crimm, dann von Kaffanach Konstantinopel, nach Smirna, und durch den Archipelagus nach Triest und Wien, in den Jahren 1768, 1769 und 1770. Nebst einem Anhang von den besondern Merckwürdigkeiten der Crimmischen Tartarey*. Leipzig: Johann Paul Krauß, 1773.

Костић М. О дунавско-савској трговини, лађама, лађарима и лађарским цеховима у XVIII и XIX веку до појаве жељезница. *Историјски часопис* 9-10 (1959) 259–293.

Крчмар Ф. Прилог биографији грофа Мерсија. *Зборник Матице српске за историју* 83 (2011) 105–118.

Пецињачки С. Извештај К. А. Виртемберга о неким твђавама и домаћој милицији аустријске „Краљевине Србије” у 1720. години. *Мешовита грађа* 5 (1977) 59–69.

Пешаљ Ј. Путовање и надзор у Хабзбуршкој монархији у време просветитељства. У: *Hrvati i Srbi u Habzburškoj monarhiji u 18. stoljeću: „Prosvijećene“ modernizacije*, Filozofski fakultet (2014) Zagreb, 187–198.

Пешаљ Ј. Making a prosperous peace: Habsburg diplomacy and economic policy at Passarowitz. У: *The Peace of Passarowitz, 1718*, Perdue University Press (2011) 141–158.

Протић, К.С. Путовање кроз Србију 1719. и 1720. године. *Отаџбина* 22 (1889) 57–80.

von Rumszysky 3 m.
 Kowno 6 m.
 Keydam 6 m.
 Peyfagola 6 m.
 Szawell 6 m.
 Janyszky 6 m.
Mietau 3 m.
 Schultzenkrug 4 m.
Riga.

Summa 104 Meilen.

94. Von *Wien* nach
Belgrad.

Von *Wien* 2 m.
 Hochau 2 m.
 Wimpasfin 2 m.
 Gros Höflin 2 m.
Oedenburg 2 m.
 Gros Warasdorf 2 m.
 Güns 2 m.
 Stein am Anger 3 m.
 Körmend 4 m.
 Szala Egeszegg
 3 m.
 Hahur 3 m.
Canischa 2 m.
 Iheros 2 m.
 Presnitz 3 m.
 Babosca 3 m.
 Iftvandi 2 m.
Gros Sziget 4 m.
Fünfkirchen 3 m.
Sielos 3 m.
 Baranya-var 4 m.
Essek 4 m.
 Vuckowar 2 m.
 Novafella 2 m.
 Patfch 3 m.

Kerakitsch 3 m.
 Gloschan 4 m.
Peterwardein 4 m.
 Petfche 4 m.
 Panosza 4 m.
Belgrad.

Summa 83 Meilen.

95. Von *Belgrad* nach
Stambol oder *Con-*
stantinopel.

Von *Belgrad* 6 Stunden.

Hifargik 6 St.
 Collat 6 St.
 Hasfan Basfa 12 St.
 Jagodina 6 St.
 Rama 12 St.
Nisfa 12 St.
 Scherkui 12 St.
Soffia 12 St.
 Hifchtimann 12 St.
 Tutarbasartfchik 6 St.
Philibe (Philippopoli)
 14 St.
 Karapasfar 10 St.
Andrene (*Adria-*
nopel) 6 St.
 Hapsala 6 St.
 Esky-Babao 6 St.
 Brigas 10 St.
 Tfschiurli 10 St.
 Citimrea 12 St.
Stambol oder *Con-*
stantinopel.

Summa 176 Stunden.

(rechnet man nun 3 Stun-
den auf 2 Meilen, so
be-

Српски градова на путу од Беча до Цариграда

betrüge diese Weite
117 $\frac{1}{2}$ Meilen.

96. Ein anderer Weg von
Belgrad nach Constantinopel.

Von *Belgrad* 3 $\frac{1}{2}$ m.

Krotzka 2 m.

Kolar 3 m.

Hasfan Basfa Palanka
3 m.

Batatschin 4 m.

Jagodina 2 m.

Parakin 3 m.

Razena 4 $\frac{1}{2}$ m.

Alexinza 4 m.

Nisfa 2 $\frac{1}{2}$ m.

Corfumblija 2 m.

Mustapha Basfa Pa-
lanka 4 m.

Scharkioi 6 m.

Sartbrod 3 m.

Dragman 3 m.

Chalkali 4 $\frac{1}{2}$ m.

Soffia 1 $\frac{1}{2}$ m.

Hienghian 2 m.

Jetiman 3 m.

Kisfilhifar 1 $\frac{1}{2}$ m.

Jengikioj 1 $\frac{1}{2}$ m.

Tribarpasavaschi 2 m.

Philippopolis 1 $\frac{1}{2}$ m.

Handa 2 m.

Doantsch 2 m.

Papasoli 2 m.

Jengikoj 1 m.

Armilia 2 m.

Simidscha 3 m.

Ufumschefe 3 $\frac{1}{2}$ m.

Basfakinpri 1 $\frac{1}{2}$ m.

Han 1 m.
Adrianopolis 3 m.

Ogul Bascha 3 m.

Japfaghild 2 $\frac{1}{2}$ m.

Kulely Kioy 2 m.

Eskibabick 4 m.

Bibasqui 3 $\frac{1}{2}$ m.

Apule 3 $\frac{1}{2}$ m.

Borgas 2 $\frac{1}{2}$ m.

Tehiflik 3 m.

Brusilaba 5 m.

Tscholy 5 m.

Ponte Grandé 4 m.

Silevria 3 m.

Congerb 4 m.

Kumburgas 3 m.

St. Stephano 3 m.

Melantrada 1 $\frac{1}{2}$ m.

Kudschukdikmed-
schek 2 $\frac{1}{2}$ m.

Stambol oder Constantinopel.

Summa 143 Meilen.

97. Von *Wien nach Trieste.*

Von *Wien* 3 m.

Traiskirchen 3 m.

Neustadt 4 m.

Schotwien 2 m.

Mörzzuschlag 2 m.

Krieglach 2 m.

Mörzhofen 2 m.

Prugg 2 m.

Retlstein 2 m.

Peggau 2 m.

Grätz 2 m.

Wilthau 2 m.

VON

Српски градова на путу од Беча до Цариграда

Бранка Гугољ
Универзитет у Приштини са привременим седиштем у Косовској
Митровици, Факултет уметности Звечан - Косовска Митровица*

Естер Зајми Милентијевић
Универзитет у Приштини са привременим седиштем у Косовској
Митровици, Факултет уметности Звечан- Косовска Митровица

ПРЕДСТАВЕ ПЛОВИЛА У СРПСКОМ СРЕДЊОВЕКОВНОМ СЛИКАРСТВУ

Медитеран није једно море, већ низтечних поља повезаних мање или више широким вратима. У два велика базена Медитерана, источном и западном, међуразличити оштуреним континенталним масама издвајају сенизови уских мора – narrow-seas. Свако од тих светова има своје карактеристике, своје типове бродоградње, обичаје, историјске законе, она најмања су по општем правилу и најбогатија значењем и вредношћу, скоро као да је човек освајао пре свега Медитеране скучених размера. Чак и данас чувају свој локални живот, утолико живописнији уколико је преживела употреба старих теретних једрењака и старинских барки за риболов (Brodel 2001: 106–107).

Сажетак: Писани и ликовни извори пружају нам податке о композицијама у којима се појављују представе пловила. Циљ рада је да се покаже како су приказиване рибарске барке и транспортне и ратне лађе у српском средњовековном сликарству: живопису и иконопису. Илустрације библијских догађаја, као и чуда светог Николе и арханђела Михаила на иконама и зидовима цркава мала су ризница историје бродоградње од античких времена до краја средњег века.

Кључне речи: барке, лађе, српско средњовековно сликарство

Branka Gugolj
Ester Zajmi Milentijević

REPRESENTATION OF VESSELS IN SERBIAN MEDIEVAL PAINTINGS

Abstract: Both written and illustrated sources were used to study compositions representing vessels. The goal of this paper was to review the representations of fishermen's boats and transport and war ships in the Serbian medieval paintings, including both secular artwork and religious icons. The illustrations of Biblical events and miracles performed by St. Nicolas and Archangel Michael, as shown on icons and church walls, represent a whole small treasury of ship-building history, from the Classical Antiquity to the end of Middle Ages.

Keywords: boats, ships, Serbian medieval paintings

*b.gugolj@gmail.com

Пловила се помињу у писаним изворима: Светом писму, житијима светитеља, архивским документима, сликарским приручницима, натписима. Илустрована су на фрескама, иконама и минијатурама. Поодавно је у науци запажено да средњовековна слика представља важан извор за проучавање средњовековне културе (Ђорђевић 1977: 87–98). Типови пловила, њихови помени у архивској грађи и лексичким изворима, као и ликовне представе у српском средњовековном живопису, иконопису и сликарству минијатура, показују разноврсност.

У старим српским књижевним текстовима и натписима назив за брод је *кораб* и *корабл*. Реч *коравион* која је преузета из грчког језика не односи се на одређену врсту или тип брода. У истом тексту се на пример користи наизменично са термином *дрјево* или *катрга*, као код Доментијана и Теодосија, а понекад са термином *сандал* који се изгледа односио на мање бродове (Маловић-Ђукић 1999: 316). Термин брод у повељама не означава пловно средство, већ место где се прелазила река (Мишић 1999: 64–65; Мишић 2017: 126–129). У сликарском приручнику Дионисија из Фурне за пловила се користи свега неколико термина: *καράβι μεγάλο* – велика лађа у вези са представљањем сцене *Ноје гради ковчег* (Медић 2005: 182–183); *πλοίου* у значењу барка, у опису представе *Христос се јавља апостолима на Тиверијадском мору* (Медић 2005: 308–309) и *καΐκι* такође у значењу барка, за представу пловила у композицији *Арханђели Михаило и Гаврило спасавају дете од утапања у мору* (Медић 2005: 442–443).

У средњем веку Јадраном су пловили трговачки и ратни бродови. Византинци су од Грка наследила ратни брод дромон, али су градили и трговачке бродове корабе. По узору на дромон грађене су галије које су од XIII века уместо великог весла користиле кормило. Први брод који је користио само једра – нава, појавио се у IX веку. Средоземне наве имале су две палубе, два јарбола са латинским једрима и понекад крсним. Од XIII века појављују се коке – здепасти кратки бродови високих бокова који имају један јарбол, а касније добијају јарбол на крми и на прамцу (Кастратовић-Ристић 1999). Ове типове бродова купују или у својим бродоградилштима граде српски владари од времена Немањића.

Лексичка истраживања назива типова бокелских једрањака који су у периоду од XIV до половине XIX века грађени у бродоградилштима у Котору, Перасту, Топлој и Прчању, указују на романску провинцијенцију која је резултат интензивних језичких и интересних контаката медитеранских народа који су се бавили поморством. Објављена архивска грађа и европски етимолошки речници доносе називе тридесет седам типова бокелских једрењака. Навешћемо само неке од њих који се хронолошки уклапају у тему истраживања. Занимљиво је да се у речницима разликују барк и барка. Барк је једрењак са два или више

јарбола, а барка мали чамац на весла. У једном од речника се наводи да се барка помиње од XIV века, а у другом да је обично имала једно једро латинског типа. Баркусија – једрењак са два јарбола и латинским једрима спомиње се у Котору и Перасту током XIV века. За цакору се каже да је отворени чамац као скаба или шкаба која се градила у Котору између 1436. и 1442. године. Кока је већи једрењак, а кокина мањи. На Медитерану се појавио у XIII веку, а у XIV су га градили Ђеновљани, Млеци, Каталонци, Дубровчани и Которани. Галија – брод на весла и једра био је у употреби од X до XVIII века, а у Котору се градио од XIV века. Которским грађанима, Пераштанима и странцима је у XV веку Статутом било забрањено да граде било какав брод осим лондре – малог трговачког једрењака. Марсилиана – једрењак са три или четири јарбола и латинским једрима пловио је Јадранским и Јонским морем од XV до XVIII века. За наву се само каже да је једрењак са три или четири јарбола. Сагена је назив за рибарски брод али и брод обалских пирата, који је у Котору у XIV веку познат под називом сагина. У которском Статуту помиње се и мањи брод зола (Čulić 1995–1998: 233–244).

Оскудни историјски извори наводе да су српски владари већ од XII века имали своје бродове. У актима манастира Хиландара наводи се да је византијски цар Алексије III Анђео издао, у јуну 1199. године, повељу Светом Сави којом је Хиландару дато право да поседује трговачку лађу носивости 1000 модија – мерица (Oikonomides, 2000: 29-33; Živojinović 1991: 109–110). Овај брод је према савременој процени имао носивост од седамнаест тона. Да би могао да пристане, Хиландар је морао да има своје пристаниште – арсану, која се могла налазити у склопу манастира Св. Василија на мору (Ненадовић 1997: 180–181). Судско-нотарске которске књиге доносе податке о бродовласницима, типовима бродова и бродоградитељима. У њима се у периоду од 1326. до 1327. године помиње седам которских једрењака, од којих је највећи био Свети Марко, док су остали били мањи: једна скаба и пет баркозија – барки (Ковијанић 1956: 5). У периоду пре млетачког освајања града, 1420. године, помиње се само шест домаћих једрењака: четири барке од којих је једна била позната под називом „Света Марија“, једна карака и једна кока „Свети Јаков и Антун“. Нешто касније, између 1430. и 1435. године, помиње се двадесет пет једрењака, од којих су четири страна. Само четири брода: два домаћа и два страна су велика, а остало су барке, међу којима је шест баркозија. У то време помиње се и пет бродоградитеља. Бродова је сигурно било више, али се не помињу сви у судско-нотарским списима (Ковијанић 1957: 23). У документима которског Државног архива налазе се подаци о једрењацима који су у периоду од 1397. до 1455. године грађени у которском бродоградилшту. Они у извесној мери доприносе ближе одређивању типа бродова који су приказани

на српским средњовековним фрескама и иконама. Баркозија је био једрењак који је имао два јарбола са латинским једрима. Грађен је од храстовине, а његову опрему чинили су поред осталог и један чамац, тегло – уже за маневрисање бродом и два либана – конопци за вез брода. Чамац је био опремљен са четири весла и квадратним једром. Носивост баркозија кретала се између шездесет и сто тона. Овим лађама бокељски поморци обављали су трговину по Јадранском и Средоземном мору. Барка је имала један јарбол са латинским једром, а уз то покретана је и веслима којих је било пет до шест, а њена носивост износила је између седам и тридесет тона. У опреми барке помиње се и кормило – које се почело користити од друге половине XIII века. Веће барке имале су и мали чамац који је служио за саобраћај са копном и за тегљење по тишини. Скаба је била отворени чамац, односно дуга и уска бродица, покретана веслима и једром које је било четвороугаоно. Служила је само за превоз људи. Крмени део чамца имао је прилично високу ограду за заштиту људи од ветра. Цакора је био чамац тупљег облика од скабе, покретао се крижним једром и веслима, а служио је за превоз људи и мањих количина терета (Милошевић 1960). Крсно једро, односно једро у облику четвороугла разапето између два танка крста, користили су Египћани и Феничани, од којих су га преузели Грци, а од њих Римљани. Византијски ратни бродови дромони су први користили два крстаста једра разапета на два јарбола. Латинско једро троугаоног облика највише је коришћено на галијама. Неки бродови имали су мешана једра, на крменом јарболу крсно, а на прамчаном латинско (Babić 2016: 4–5). Босански краљ Твртко I, који се прогласио законитим наследником Немањића, желећи да сагради свој град на улазу у бокељски залив, основао је 1382. године Херцег Нови, који је требало да послужи као трговачка лука. Краљ је у почетку куповао млетачке, а користио и которске бродове, а потом је градио сопствене бродове у својим бродоградилиштима у Брштанику код Почитеља и Херцег Новом. У поседу Тврткових наследника Херцег Нови је остао све до турског освајања, 1482. године, када постаје важна поморска база за султанску флоту, али и за туниске, алжирске и улцињске бродове који су се бавили гусарењем (Ковачевић 1969: 137–141; Hrabak 1978: 7–9). Краљ Твртко I је у намери да оснује морнарицу изградио, 1383. године, мало новљанско бродоградилште. Лађе за његову морнарицу прављене су и у Котору. Велики војвода Сандаљ Хранић из династије Косача имао је у свом поседу неколико бродова. Степан Вукчић Косача је бринуо о својој младој морнарици, па је до 1440. године са сквера у Драчевици поринуо један бригантин и неколико барки (Храбак 2004: 117–120).

Ликовне представе пловила сачуване у композицијама библијског и хагиографског карактера сведочанство су о поморству српских др-

жава у средњем веку. У недостаку исцрпне ликовне грађе свели смо се на представе пловила у доступним ликовним изворима, као и њихову тематску и типолошку разноврсност.

Старозаветна прича о Ноју илустрована је у параклису Св. Димитрија у Дечанима са неколико сцена, од којих је за тему коју истражујемо важна неколицина која стоји у директној вези са историјом бродоградње. Композиција *Припрема за изградњу барке* – приказује раднике који доносе и обрађују греде потребне за израду барке. У сцени *Ноје гради барку* види се средишњи део барке српастог облика, са високо уздигнутом крмом и прамцем. Саграђена барка насликана је у сцени *Затапање барке смолом*. Има облик вишестраног ковчега са закошеним кровом, чије зидове двојица људи натапају растопљеном смолом. Циклус се наставља *Уласком у барку* Ноја, његове породице, птица и животиња. Следи композиција која вероватно представља *Потоп* и сцена која приказује *Крај Потопа*, у којој кроз прозор барке у облику шестостраног сандука провирују Ноје и његова жена. Следи оштећена композиција *Ноје испушта гаврана кроз прозор барке*. У наредној сцени *Излазак из барке* насликани су Ноје и чланови његове породице који излазе из барке. На лађи се појављује херувим, не само као знак Божје заштите над Нојем, већ подсећање на будућу Христову цркву чији је праобраз Нојева лађа (Тодић 2005: 348).

Комозиција *Христос се јавља апостолима на Тиверијадском мору* илустрована је у полукружној лунети олтарског простора у Дечанима. Лађица је поједностављена са шиљатим прамцем и тупљом крмом. Мало крстасто једро је смотано и привезано конопцима за прамац и крму. Крмено весло има вероватно улогу кормила, јер постоји само једно и ничим није причвршћено за брод (Кеџкемет 1962: 560; Тодић 2005: 388–389).

Композиција *Христос утишава буру на мору* приказана је у Грачаници на јужном зиду јужног параклиса посвећеног Богородици. У средишту сцене је барка означена као *koğabi*, која плови по олујном мору, док уплашени апостоли везују једро (Вуковић 2017: 222–223). Прамац и крма су уздигнути и зашиљени, јарбол је кратак, а једро крстасто (Кеџкемет 1962: 560). Исти догађај илустрован је у једном од два западна травеја јужног параклиса у Дечанима (Тодић 2005: 382–383).

Илустарција чуда *Арханђео Михаило потапа флоту Сарацена пред Цариградом* чува сећање на ослобађање византијске престонице од вишегодишње поморске опсаде Арабљана између 674. и 678, за време владавине Константина IV, приказана је у Леснову у циклусу посвећеном светитељу (Кеџкемет, 1962: 560; Габелић, 1998: 96). Приказана су три преврнута брода из којих испадају или су већ у мору сараценски војници, тамног инкарната. Само један брод још одолева и има разапета

једра, у коме је и један војник (Габелић, 1991: 113). Типови лађа су поједностављени, једна је трговачка са крстастим једром, две су ратне галије са по седам пари весала и једним крменим веслом (Kečkemet 1962: 560).

У појединим опширно сликаним представама Страшног суда насликана је *Персонификација мора*. У цркви Богородице Љевишке приказана је као женска фигура обнажених груди која јаше морску неман, а у левој руци држи бродић са једним јарболом и латинским једром (Живковић, 1991: 76–77). Приказана је и у припрати Велућа, као бесполно антропоморфно биће које једри на леђима две циновске рибе, нагих прса, са жезлом у десној и бродом са једним јарболом и једним крстастим једром у левој руци (Kečkemet 1962: 560; Popovich 1963: 314; Цветковић 2015: 74, 76–77).

Илустрације чуда Светог Николе, једног од светитеља чији култ је у српској средини изузетно негован, насликане су у оквиру циклуса који су му посвећени. Неколико чуда везано је за догађаје који су се одиграли на мору и укључује представе морских пловила. У Дечанима су илустрована два чуда Св. Николе на мору. Прво се односи на путовање у Јерусалим када су демони узбуркали море и покушали да пресеку ужад лађе, па су морнари позвали светитеља у помоћ, а друго на избављење неког Димитрија који је у време буре испао са брода у море (Тодић 2005: 409). *Чудо о избављењу Димитрија* приказано је и на житејној икони Светог Николе насликаној за игумана Дионисија (Ђурић 1961: 133).¹ У цркви Св. Николе Дабарског насликано је неколико сцена. Оштећана композиција *Свети Никола спасава лађу од потоп* налази се на источном зиду припрате. Већи део површине запрема море са мноштвом риба и траговима брода (Пејић 2009: 263). На јужном зиду припрате приказане су три повезане епизоде. У првој *Свети Никола запрети ветру и мору* приказан је светитељ како седи на крми брода у непогоди; једра су скупљена и привезана за јарболе. У трећој сцени *Свети Никола спасе лађу од вражјег масла* светитељ је насликан у лађи препуној путника како смирује буру коју је изазвало ђавоље уље (Пејић 2009: 264 – 265). Чудо Св. Николе који спасава лађу од потоп насликао је мајстор Радул у другој половини XVII века у цркви Св. Николе у Пећкој патријаршији и на житејним иконама овог светитеља из Подврха и Никољца. Иконографске схеме овог циклуса биле су већ образване у време када је Радул започео сликање ових композиција. Облик трупа лађе и таласи који га заплускују док је светитељ спасава од потапања дословно је прекопиран из мале цркве Св. Николе у Морачи, коју је 1639. године живописао сликар Јован (Ракић 1998: 85 – 88). У пећкој црквици приказана је композиција *Св. Никола спасава Миру Ликијску од глади* (Ракић 1998: 86, 183, 223, 224, 227).

¹ Икона је насликана око 1620. године (Ђурић 1961: 133)

Чудо Св. Димитрија који преноси лађу у Солун и спасава град од глади приказано је у параклису Св. Димитрија у Дечанима. Током једне опсаде варвари су опустошили читаву околину града, а ниједна трговачка лађа се није усуђивала да пристане у солунску луку. Тада се светитељ јавио у сну неком трговцу који је превозио жито и упутио га у опседнути град. Сцена приказује заспалог трговца у лађи, Светог Димитрија пред њим и град са црквом великомученика (Тодић 2005: 406). Иста чудо, са лађом тек усидреном у солунској луци, и још две лађе на мору, насликано је у хиландарској цркви Св. Димитрија (Ракић 2000: 581).

У параклису Св. Стефана који је саграђен уз припрату главног морачког храма у 14 сцена приказани су: живот, страдања и посмртна чуда архиђакона Стефана, а на једној од њих илустрован је *Преносковчега св. Стефана преко мора* (Петковић 1986: 94; Петковић 1967: 140).

На житејној икони светог Стефана Дечанског из 1577. године, око средишњег поља насликано је седамнаест сцена из краљевог живота. Једна од њих приказује како *Стефан Дечански наговара византијског цара Андроника да прогна јеретике из Цариграда* (Ђурић 1985: 22; Тодић 2005: 72). Лађа је српастог облика са једним јарболом и једним једром, а у њеној непосредној близини насликан је чамац који је вероватно служио за саобраћај са копном.

Икона са представом српских светитеља Саве и Симеона Немање са житијем Светог Саве из манастира Мораче садржи сцену *Свети Сава на путу у Јерусалим маглом спасава брод од разбојника*. Исту композицију живописао је у хиландарској трпезарији Георгије Митрофановић у другој деценији XVII века (Ракић 1998: 263).²

Пловила су сликана и у српским средњовековним рукописима. У Минхенском (српском) псалтиру, композицијом *Земља и море* (133 гесто) илустрован је Псалам 104, 25–26 (Роровић 1963: 316). У доњем десном углу композиције обнажена персонификација мора једри на леђима животиње сличној птици, а у десној руци држи чамац на чијем једру се налази сигнатура МР (MORP), док је у централном делу приказан брод са веслима и једним једром.

Последњи примери представа пловила настали су на заласку средњег века. Налазе се у једној од просторија у тврђави Канли куле у Херцег Новом. То су цртежи рађени на малтеру са представом галија. Изведени су на сва четири зида просторије која је првобитно служила као цистерна а потом као затворска ћелија. Уз представе бродова појављују се и крстови као симболи религиозне припадности, рибе, грбови, али и запис на арапском језику у коме затвореник кличе Алаху и Мухамеду.

² Икона је изведена 1644/1645. залагањем игумана Луке Равњанина, а о трошку јеромонаха Јефрема из Лепенца (Петковић 1986: 100).

Изградња Канли куле датована је у период између 1584. и 1664. године, што је и време када су могли настати цртежи о којима је реч (Pušić 1965: 143–147).³ Не можемо са сигурношћу говорити о националној припадности твораца ових цртежа јер их је изгледа било више, али не можемо ни занемарити могућност да је исти аутор цртао галије и крстове као и да је припадао српској етничкој заједници.

Присуство поморске иконографије доведено је у везу са утицајем мајстора из Приморја који су радили у континенталном делу српске државе. Велики значај у комуникацији и размени добара и уметничких утицаја имали су трговачки путеви. Бродови натоварени робом пловили су из Дубровника до Котора, Будве, Бара, Улциња и Св. Срђа на Бојани, одакле је роба сувоземним путевима и рекама транспортована у унутрашњост Балкана (Шуица 1999:647–648).

Лингвистички знаци у типовима пловила изгубили су своју функционалност јер се променило друштво које је те знакове – називе, као и сама саобраћајна средства користило. У српској средњовековној уметности: на фрескама, иконама и минијатурама сачувани су модели пловила које није могуће са апсолутном сигурношћу повезати са архивском и лингвистичком грађом која их помиње. Разлог томе лежи у чињеници да писани извори не доносе довољно података на основу којих би се на ликовним представама пловила могла прецизно идентификовати. Једино се може закључити да су у српском средњовековном сликарству приказани бродови издуженог или облог трупа са латинским или крстатим једрима, од којих су неки служили за превоз путника и робе, док су други имали ратну намену.

Литература

Babić, Ivan. *Vrste jedara*, Split, 2016, непубликовани завршни рад. https://vanwww.google.rs/search?source=hp&ei=GZkUWub7CKf36ATpgbvYBw&q=vrste+jedara&oq=vrste+jeda&gs_l=psy-ab.1.0.0i203k1j0j0i22i30k1.1961.5666.0.7803.11.11.0.0.0.258.1162.6j3j1.11.0....0...1c.1.64.psy-ab..0.11.1373.6..35i39k1j0i131k1.217.9aKmo5sYt7k (приступљено 18.11.2017).

Babuin, Andrea. Nakas Yanis, Byzantine ship graffiti from the church of Prophitis Elias in Thessaloniki, *Skyllis* 11 (2011), 8–17.

Brodel, Fernan. *Mediteran i mediteranski svet u doba Filipa II*. Т. 1. Београд: Геопоетика, Подгорика: CID, 2001.

³Графити са представом бродова углавном су изведени на зидовима цркава, о чему постоји одговарајућа литература (Meinardus 1972: 29-52; Babuin, Nakas 2011: 8 - 17).

Вуковић Емилија. Христос утишава буру на мору, у: *Српско уметничко наслеђе на Косову и Метохији: идентитет, значај, угроженост*, Београд: САНУ 2017, 222–223.

Габелић, Смиљка. *Манастир Лесново, историја и сликарство*. Београд: Стубови културе, 1998.

Габелић, Смиљка. *Циклус Арханђела у византијској уметности*, Београд: Српска академија наука и уметности Филозофски факултет, Институт за историју уметности, 1991.

Живковић, Бранислав. *Богородица Љевишка, цртежи фресака*, Београд: Републички завод за заштиту споменика културе, 1992.

Ђорђевић, Иван, М. Представе прибора за писање и опрему књиге у српском средњовековном сликарству, у: *Зборник Владимира Мошина*, Београд: Савез библиотечких радника Србије, Просвета, 1977, 87–98.

Ђурић, Војислав Ј. *Icônes de Yougoslavie*, Belgrade: Naučno delo, 1961.

Ђурић, Војислав Ј. *Икона светог краља Стефана Дечанског*, Београд: Републички завод за заштиту споменика културе, 1985.

Живковић, Бранислав. *Богородица Љевишка: цртежи фресака*, Београд: Републички завод за заштиту споменика културе, 1991.

Živojinović, Mirjana. The trade of Mount Athos monasteries, *ЗРВИ XXIX–XXX* (1991), 101–116.

Кастратовић–Ристић, Веселинка. *Navigare necesse est vivere non necesse*, каталог изложбе, Београд: Музеј историје Југославије, 1999.

Kečkemet, Duško. Naša stara pomorska ikonografija, *Pomorski zbornik: povodom 20-godišnjice dana mornarice I pomorstva Jugoslavije: 1942–1962*, Zagreb: JAZU, 1962, 554–591.

Ковачевић, Предраг. *Поморство Херцег-Новог*, Бока 1, (1969), 137–141.

Ковијанић, Ристо. Jedrenjaci kotorske luke XIV vijeka, *Godišnjak Pomorskog muzeja u Kotoru V* (1956) 5.

Ковијанић, Ристо. Једрењаци которске луке 1419-35 године (По подацима из Државног архива у Котору), *Godišnjak Pomorskog muzeja u Kotoru VI* (1957) 17–31.

Ковијанић, Ристо. Једрењаци которске луке 1441-5, *Godišnjak Pomorskog muzeja u Kotoru IX* (1960) 31–52.

Ковијанић, Ристо. Једрењаци которске луке 1451-5 године (По подацима из Државног архива у Котору). *Godišnjak Pomorskog muzeja u Kotoru XIII* (1965) 5–24.

Маловић-Ђукић, Марица. *Кораб, Лексикон српског средњег века*, Београд: Knowledge, 1999.

Медић, Милорад. *Стари сликарски приручници. 3, Ерминија о сликарским вештинама Дионисија из Фурне*, Београд: Републички завод за заштиту споменика културе, 2005.

Meinardus, Otto F. A. Medieval navigation according to akidogrammata in Byzantine churches and monasteries, *Δελτιον της Χριστιανικης Αρχαιολογικης Εταιρεις* 6 (1970) 29–52.

Мишошевић, Миливој Ш. Бокелски једрењаци грађени у Котору и Перасту у периоду од 1397 до 1455 године, *Godišnjak Pomorskog muzeja u Kotoru* IX (1960) 7–17.

Мишић, Сениша. Брод, *Лексикон српског средњег века*. Београд: Knowledge, 1999.

Мишић, Сениша. Саобраћај на Дунаву и притокама, у: *Моравска Србија: историја и историјска географија*, Београд 2017, 123–131.

Ненадовић, Слободан. *Осам векова Хиландара : грађење и грађевине*, Београд: Републички завод за заштиту споменика културе, Нови Сад 1997.

Oikonomides, Nikolaos. Le bateau de Chilandar, *Међународни научни скуп Осам векова Хиландара – историја, духовни живот, књижевност, уметност и архитектура*, Београд октобар 1998, Београд: САНУ 2000, 29–33.

Петковић, Сретен. *Морача*, Београд: Српска књижевна задруга: ИРО Просвета, 1986.

Петковић, Сретен. Зидна декорација параклиса Св. Стефана у Морачи, *ЗЛУМС* 3 (1967) 133–157.

Пејић, Светлана. *Манастир Свети Никола Дабарски*, Београд: Републички завод за заштиту споменика културе, 2009.

Porovich, Ljubica D. *Personification in Paleologian Art (1261–1453), Catalogue of Personification in Paleologian Art*, Washinton 1963, непубликована докторска дисертација.

Pušić, Ilija. Crteži galijautvrđavi Kanlikuleu Herceg-Novome, *Godišnjak Pomorskog muzeja u Kotoru* XIII (1965) 143–147.

Ракић, Зоран. *Радул, српски сликар XVII века*, Нови Сад: Галерија Матице српске, 1998.

Ракић, Зоран. Зидно сликарство XVII века, у: *Манастир Хиландар [приредио Г. Суботић]*, Београд: САНУ 1998, 263–278.

Ракић, Зоран. Циклус патрона у хиландарској цркви Светог Димитрија, *Међународни научни скуп Осам векова Хиландара – историја, духовни живот, књижевност, уметност и архитектура*, Београд октобар 1998, Београд САНУ 2000, 575–584.

Српско уметничко наслеђе на Косову и Метохији: идентитет, значај, угроженост, Београд: САНУ, 2017.

Тодић, Бранислав, Милка Чанак-Медић, *Манастир Дечани*, Београд: Музеј у Приштини (са измештеним седиштем): Центар за очување наслеђа Косова и Метохије – Mnemosyne: Дечани: Српски православни манастир Високи Дечани. 2005.

Нрабак, Вогумил. *Herceg-Novi u doba bosanskohercegovačke vlasti (1382–1482)*, *Бока* 10 (1978) 7–9.

Храбак, Богумил. *Босанско бродовље у доба Твртка I и Косача, Из старије прошлости Босне и Херцеговине*, Књ. III, Београд: Архивар, 2004, 117–120.

Цветковић, Бранислав, Гаврић Гордана. *Манастир Велуђе*. Велуђе: Манастир Велуђе, 2015.

Ћулић, Грацијела. *Etimološki aspekti naziva tipova bokeljskih jedrenjaka*, *Godišnjak Pomorskog muzeja u Kotoru XLIII-XLVI*, (1995-1998), 233–244.

Шуица, Марко. *Саобраћај, Лексикон српског средњег века*, Београд: Knowledge, 1999, 647–648.

Порекло илустрација

<https://www.blagofund.org/Archives/Decani/sr/>

<https://www.blagofund.org/Archives/Gracanica/>

<https://www.blagofund.org/Archives/Pec/sr/>

Естер Зејми Милентијевић



Сл. 1. Дечани - Припрема за изградњу барке



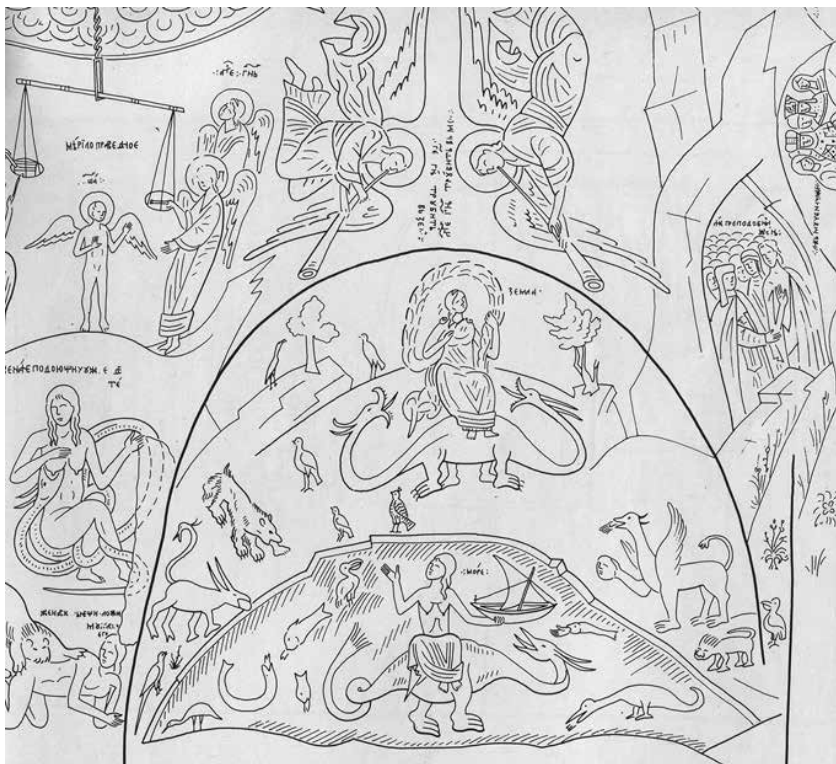
Сл. 2. Дечани - Ноје прави барку



Сл. 3. Грачаница - Христос утишава буру на мору



Сл. 4. Лесново - арханѣо Михајло потана флоту



Сл. 5. Богородица Љевишка - Персонификација мора



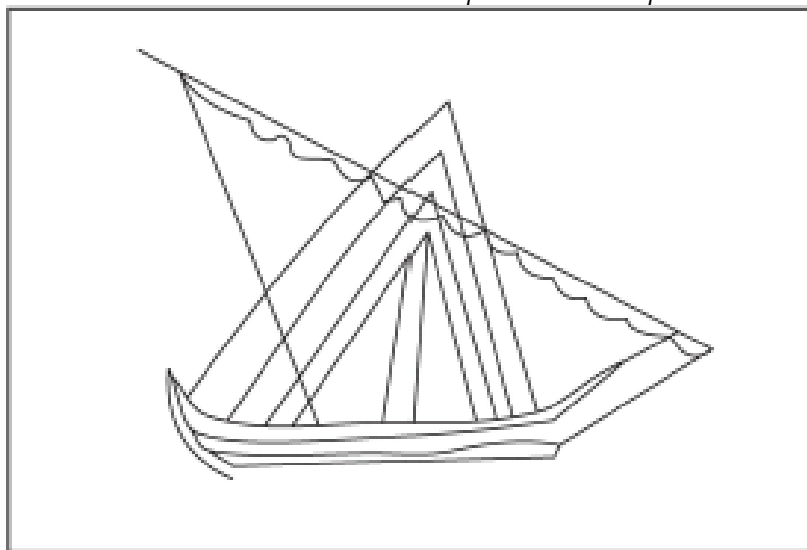
Сл. 6. Дечани - Свети Никола избавља Димитрија од давлѣња,
детал



*Сл. 7. Стефан Дечански наговара византијског цара
Андроника да прогна јеретике из Цариграда: икона
из Дечана*



Сл. 8. Минхенски псалтир - Земља и море



Сл. 9. Канли кула Херцег Нови – детаљ брода

КОЧИЈА КАО СРЕДСТВО ЗА ПРЕВОЗ ПУТНИКА И РОБЕ

(Митрополитске кочије, радови на обнови, конзервацији
и рестаурацији у лабораторијама Музеја Војводине)

Сажетак: Од најранијих времена кочије су сматране статусним симболом који се огледао у њиховој величини, квалитету и лепоти израде. Развојем великих градова, код нас и у свету, а пре појаве првих аутомобила, оне су служиле и за превоз путника по градовима (тип такси возила). Столарски и коларски занати добили су ширу примену у изради фијакера, чеза и кочија, углавном намењених богатом домаћем становништву, али и извозу. Јасно је одвојена намена кочија – за превоз више путника и дуга путовања, за градски превоз, за потребе високе класе (кочија изузетне израде), за посебне потребе (црквених великодостојника, богате класе или краљевских породица). Митрополитске кочије из 18. века су једноседне, са великим седиштем за кочијаша и стајалиштем за слугу. Рестауриране у лабораторијама за конзервацију и рестаурацију – за потребе изложбе *Патријарх Рајачић (1785-1861)*, приређене у Музеју Војводине 2004.

Кључне речи: кочија, превоз путника, развој, конзервација

Zorana Đorđević

CARRIAGE AS A MEANS OF TRANSPORTING PASSENGERS AND GOODS

Abstract: From the earliest times, carriages were also considered a status symbol (which was reflected in their size, quality and beauty of workmanship). With the development of large cities in our country and in the world, and before the appearance of the first cars, they were also used to transport passengers around cities (type of taxi vehicle). Carpentry and wheelwright crafts have been widely used in the manufacture of carriages, carriages and carriages, mainly intended for the rich local population, but also for export. The purpose of the carriage is clearly separated - for the transport of more

*zoranaapril@gmail.com

passengers and long journeys, for city transport, for the needs of the high class (carriages of exceptional workmanship), for special needs (church dignitaries, the rich class or royal families). Metropolitan carriages from the 18th century are single-seater carriages, with a large seat for the coachman and a stand for the servant

Key words: carriage, passenger transport, development, conservation

У контексту превоза путника и робе, запрежна кола са воловском вучом временом су мењала свој изглед, односно добијала су нови савременији облик. Услед развоја села и градова, замењена су чезама и фијакерима, док су се кочије издвојиле као неизоставни показатељ раслојавања друштва. Овладавање новим занатским вештинама у изради, украшавању и дизајнирању превозних средстава, које специјализоване радионице доносе као новину у локалне средине и градове, везујемо за платежну моћ друштвене заједнице као основну тачку у раслојавању друштва.

Кочија је назив за возило на точковима за превоз путника и робе. У односу на друга превозна средства (возила на вучу), при њиховој изради акценат се ставља на удобност путника. Од најранијих времена сматране су и статусним симболом (који се огледао у величини, квалитету и лепоти израде). Развојем великих градова, код нас и у свету,



Митрополитска кочија

а пре појаве првих аутомобила, оне су служиле и за превоз путника по градовима (тип такси возила). Као превозно средство биле су производ мануфактуре многих занатских радионица: колара, ковача, сарача, кројача, фарбара – уметничких радионица за осликавање, лакирера, ливаца и многих других.

Досељавањем становништва из средњих и западних делова Европе, поготово немачког,¹ на просторима северне Србије (Војводине) ширио се како културни тако и индустријски утицај. Овај утицај уводио је новине на пољу већ постојећих заната, доносио је нове занате, као и развитак алата и машина за рад и израду. Понуда производа занатских радњи са домаћих територија се брзо ширила, као и могућност пласирања робе у градове средње и западне Европе, што је омогућавало јачање и развој домаће индустрије. Тако су временом столарски и коларски занати добили ширу примену у изради фијакера, чега и кочија, углавном намењених богатом домаћем становништву, али и извозу. Декоративни елементи и дизајн израде сарачких производа (и сам занат) попримили су нову димензију.² Ковачке радионице су са доласком новог времена почеле са израђивањем раскошних уметничких елемената, коришћених и за украшавање превозних средстава типа кочија.

Ово преплитање нових утицаја из средње Европе и оријенталне традиције видно је у свим доменима рада и живота становништва са краја 18. и почетком 19. века, поготово немачког када је реч о простору данашње Војводине. Јак утицај видан је у свим доменима живота становништва, како у одевању и опремању ентеријера, тако и у стилу и начину живота у сваком облику. Напредак средње Европе се преко овог простора ширио на средњу, источну и јужну Србију. Данас се у многим европским и светским престоницама кочије користе у церемонијалне сврхе, а најчешће као туристичке атракција.

Као превозно средство кочија је могла бити отвореног и затвореног типа, једноседна, двоседна или са више места за путнике. У одосу на констуркцију кабине могу се издвојити три основна типа кочија:

¹ Немачко становништво плански је насељавано, прво у северним крајевима данашње Србије (данашња Војводине). Касније се, преко тих крајева, утицај немачког становништва (свим новинама које доноси) ширио ка југу. Ово насељавање у 18. веку је утицало је и на заштиту опустошених крајева данашње јужне Мађарске и Војводине, након турског повлачења. Циљ Хабзбуршке монархије овим насељавањем становништва била је одбрана њених југоисточних делова.

² Доласком немачког становништва врло брзо се уносе новине у све домене живота аутохтоног становништва, па тако и у развој у нових заната. Немачко становништво, јачањем веза са својим сународницима допринело је снажењу пословних веза и трговине, поготову са трговцима из Беча, Граца, Будимпеште, Берлина, али и других великих европских градова. У европским центрима је богато становништво захтевало луксузне поризводе, што је нагло утицало на пораст потражње и извоза робе, али је условило и израду луксузних производа домаћих занатских радионица.

кочија отвореног типа, затвореног и затвореног типа са покретаним кровом, најчешће израђеним од коже (такав кров могао се скидати, или се системом шипки (на којима је нашивена кожа) могао спаковати иза путника. Кочија је могла имати стајалиште за слугу, као и део за одлагање кофера. Показатељи одређеног статусног симбола власника и намене кочије су, пре свега, били: величина, простор за одлагање личних ствари и кофера, број слугу које су могле да стоје на стајалишту иза кабине, број кочијаша, број упрегнутих коња, врста материјала употребљеног за израду кочије, раскош украсних елемената и дизајн.

Током времена је одвојена намена кочија – за превоз више путника и дуга путовања, за градски превоз, за потребе високе класе (кочија изузетне израде и украшавања), за посебне потребе (црквених великодостојника, богате класе или краљевских породица).

Статусни симбол била је и коњска запрега (од два и четири коња, а само посебне кочије су имале више упрегнутих коња). Опрема и украсни детаљи на коњима (кићанке и украси од коже и текстила) били су још један од показатеља статусног симбола.

Кочије затвореног типа могле су имати стакла са стране (на прозорима и вратима). Уместо стакла на предњем делу возила (иза кочијаша) најчешће је коришћено дрво, које је служило за заштиту путника од временских непогода (прашине и блата које су дизали коњи). Седиште за кочијаша било је израђено од дрвета, могло је бити мањих димензија (једносед) или већих димензија (двосед) и могло је бити богато украшено, док је стајалиште за слугу, које се налазило иза кабине, било скромније израде.

При изради кочија бирала се посебна грађа, дрво за израду морало је имати одређена механичка³ и техничка својства, пре свега издржљивост на цепање, јачину, чврстоћу и истрајност⁴ (као основа трајања и употребљивости производа). Естетска својства дрвета (боја и текстура) била су битна приликом израде веома скупих кочија. На основу материјала од којег су прављена и начина обраде запрежних кола, фијакера, чеза и кочија може се пратити осавремењивање њихове израде (од једноставне обраде цепањем и тесањем до fine машинске обраде). Дрво коришћено за израду кола за вучу и превоз често је имало неправилности и мане, али временом се све више водило рачуна о одабиру и квалитету дрвета (поготову код израде кочија), начину спајања и израде делова, а многи дотадашњи дрвени делови (спојеви) замењују се металним.

Митрополитске кочије из 18. века су једноседне кочије, са великим седиштем за кочијаша и стајалиштем за слугу. Рестауриране су у лабораторијама за конзервацију и реставрацију Музеја Војводине за потребе изложбе *Патријарх Рајачић (1785-1861)*, која је приређена у Музеју

³ Механичка својства дрвета видљива су кад на дрво делују неке спољне силе.

⁴ Трајност дрвета дели се у три категорије: веома трајно, трајно и слабо трајно.

Војводине 2004. године. Ова кочија, растављена у делове, годинама је стајала у подруму Дворца у Челареву, те је због неадекватних услова (влаге, мемле, деловања инсеката и поремећаја статике конструкције), дошло до њеног евидентног пропадања и опште деградације, поготову дрвених делова.

Кабина је била окачена за конструкцију системом шестослојних каишева са копчама од месинга и гвожђа. Ови каишеви служили су и за кориговано хоризонтално и вертикално вибрирање кабине, на тај начин побољшана је удобност путовања. Каишеви су израђени спајањем неколико слојева говеђе коже и филца, чим се добијала њихова изузетна јачина и неопходна издржљивост. Целом дужином имали су прошивени орнамантални украсни вез (светле нијансе).

Кабину су носила два предња мања и два задња велика масивна точка од дрвета, са металном оплатом. Ови точкови, срчаница и паоци израђени су од храстовине и јасена (главчина—средишњи део точка од којег почињу паоци од дрвета захтева квалитетно дрво, тешко цепљиво⁵, како би издржало натезање на цепање). Точкови су имали металну оплату од кованог гвожђа која се набијала на основу од дрвета, у ужареном стању. На гвозденој оплати точкова постојали су отвори (рупе



Задњи велики масивни точкови од дрвета, са металном оплатом



Каишеви са копчама од месинга и гвожђа

⁵ Цепљивост дрвета је његова отпорност приликом продирања неког клинастог предмета, метала, дрвета... Цепљивост је важан фактор при одабиру дрвета за израду дубореза, али и приликом обраде дрвета за израду појединих делова кола, кочија, намештаја...

дуж целе површине), кроз које се (након набијања) додатоно, зарад учвршћавања, укуцавала у дрвену основу – гобел⁶.

За израду кочије употребљене су различите врста дрвета: руда, виљушка, предњи и задњи трап кочије израђени су од храста и јасена, срчаница је израђена од квалитетне храстовине, а кабина од јасена и чамовине.

Једноседна кабина, правоугаоног облика, украшена је металним круништем и осликаним деловима на свим деловима од дрвета. На црној основи предњег и задњег дела кабине осликана је украсна пузавица (дуж ивица врата, изведена златном бојом) и грб Карловачке митрополије (врата, предња и задња доња зона, вишебојно осликана). Затворени део кабине (са обе старане) чинила је флорална представа букета цветница (изведена златном бојом). Кров је украшен металним месинганим круништем, искуцавањем и резањем. Целокупан богати декор (дизајн) кабине употпуњен је детаљима од коже, сарачким боксом у црвеној боји (аплицираним на крову, предњем и задњем делу кабине - горње зоне), као и сарачким боксом у зеленој боји (аплицираним на поду и у унутрашњости кабине).

Стопа за улазак и излазак из кабине направљена је од дрвета (јасена), метала (месинга) и коже (сарачки бокс у тамној боји са украсним везом).

Лепота израде кочије наглашена је и изузетном занатском вештином тапацирања унутрашњости кабине за коју је употребљен квалитетани веома скуп материјал - свилени брукат (златножуте боје са флоралним орнаментима). Приликом тапацирања коришћена је свињска и коњска длака, као и морска трава (у неколико слојева, на тај начин постизала се и удобност приликом путовања). Свилени брукат, као и свилени плиш за седиште кочијаша замењени су током поступка конзервације и рестаурације (оригинални узорци су сачувани). Испод седишта путника налазио се мали простор за одлагање личних ствари.

Предњи прозор кабине (иза кочијаша), спуштао се помоћу гуртне (обложене текстилом) и сигурносног дугмета, за качење и фиксирање стакла на одређеној висини, Стакла су се налазила на бочним деловима кабине .



Тапацирање свиленим брукатом

⁶ Кружна дрвена основа точка направљена је спајањем гобелја, са спољне стране лако заобљеним, унутрашњост квадратног облика, са рупама у које су набијани паоци.

Након сагледавања свих чинилаца оштећења, приступило се основним заштитним радовима и плану конзервације и рестаурације. Урађен је третман тоталне инсектофунгицидне заштите свих дрвених делова (у комори за инсектофунгицидну заштиту и дезинфекцију). Метални делови великих димензија су пескарени, очишћени и заштићени. Мањи делови од метала који су недостајали изливени су у радионицама сарадника на пројекту, а касније су уклопљени и надограђени у оригиналне делове (позлаћени су и тонирани). После третмана инсектофунгицидне заштите, делови од дрвета и кабина пренесени су у лабораторију за конзервацију и рестаурацију дрвета, где су урађени сви остали радови: лепљења, фиксацирања, као и надоградња дрвених делова (употребом исте врсте дрвета). Након конзервације приступило се третманима рестаурације осликаних делова кабине.

Рестаурацију дрвених делова и ретуш на кабини урадиле су Зорана Ђорђевић, саветник - конзерватор и Драгана Живковић, саветник - конзерватор, уз помоћ Миленка Дашића, музејског столара, а рестаурацију свих металних делова урадила је Ана Олајош, саветник-конзерватор Музеја Војводине. Фото-документацију конзерваторско-рестаураторских третмана водила је Милица Ђукић, музејски фотограф.

Извођење конзерваторско-рестаураторских радова не би било могуће да није било спољних сарадника на пројекту. На ченејском салашу, власника Младена Чобића, изведени су радови на великим деловима конструкције од дрвета и метала (пескарење, чишћење, одмашћивање и спајање). Господин Младен Чобић помогао је приликом склапања кочије у договору са надлежним конзерваторима-рестаураторима Музеја Војводине.

Израда делова од коже и каишева поверена је сарачкој радионици у Сомбору, власника Николе Ђурана. У уметничко-ковачкој радионици у Инђији, власника Предрага Лајовића, вршена су исправљања делова од ко- ваног гвожђа и израда нових.

Делови од бронзе који недостају (украсног круништа) изливени су у Уметничко-ливничкој радионици „Станишић” на Ченеју, а по нацртима Драгана Радовановића, уметничког дизајнера. Уметничко-ливничка радионица Павела Харвана из Старе Пазове помогла је у одливању недостајућих делова од месинга, коришћењем старе технологије – ливења у песку.

Конзервација и рестаурација сваког појединачног предмета или објекта који је део културне баштине једног народа обједињује знања из многих области уметности, науке и технике, али и старих изумрлих заната и вештина. Важно је истаћи да је овај пројекат остварен уз велику и несребичну помоћ спољних сарадника, посебно занатлија, који и даље чувају традицију неких давних времена.⁷ Њихово знање и умеће пренето је на све учеснике у тиму, чиме је унапређен рад на заштити културне баштине коју чува Музеј Војводине.

Литература

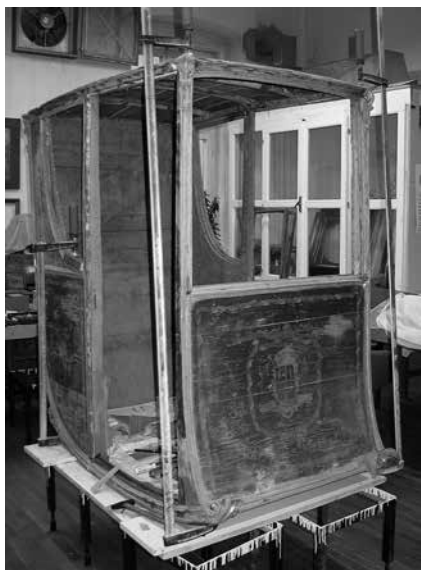
Угреновић, Александар. *Употреба дрвета и споредних продуката шуме*, Загреб: Накладни завод Хрватске, 1948.

Лазић, Веселин. *Стари занати у Војводини: Књига поводом оснивања пољопривредног Музеја у Култину* (књига 8), Нови Сад, Кулпин: ПЧЕСА, 1992.

Јовановић, Драг, *Технологија техничког дрвета*. Београд: Инду-стријска књига, 1948.

Ђорђевић, Зорана. Конзервација и рестаурација и конзервација митрополијске кочије, *Рад Музеја Војводине* 49 (2007) 231-238.

Јањетов, Зоран. *Немци у Војводини*. Нови Сад: Институт за новију историју Србије 2009



Кабина у поступку лепљења и учвршћавања

ЗНАЧАЈ РЕГУЛАЦИЈЕ РЕКЕ БЕГЕЈ ЗА ТРАНСПОРТ РОБЕ НА РЕЛАЦИЈИ ТЕМИШВАР-ЈАДРАНСКЕ ЛУКЕ

Сажетак: Година 1718. узима се као значајна за новију историју Баната, с обзиром да је те године Пожаревачким миром област око Темишвара, која се простирала јужно од Мориша па све до Дунава, потпала под непосредну управу Беча. За првог војног заповедника - гувернера Тамишког Баната постављен је 1720. године гроф Клаудиус Флоримунд Мерси. У време његовог ступања на дужност, равничарски Банат је одавао жалосну слику предела са подивљалим водотоковима и непроходним, нездравим мочварама, тако да је поред организације нове власти у Тамишком Банату, најважнији задатак била регулација река и исушивање непрегледних мочвара. Гроф Мерси је био визионар који је тадашњи ток Бегеја замислио као пловни пут којим би повезао Банат са светом, док је исушене мочварне пределе видео као будућу житницу Европе. Захваљујући његовом службовању, исушене су многе мочваре и претворене у плодне њиве, ударањем темеља и изградњом канала Бегеј започета је регулација тока Бегеја, основана су многа насеља. Иако је опстанак у овој равници у великој мери зависио од уређености водених токова, ово је до скоро била једна од неправедно запостављених тема.

Последњих година се овој теми поклања све већа пажња, а бројни скупови су омогућили да се стручна и шира јавност упознају са изузетним подвизима врских инжењера и са хиљадама безимених, који су током минула три века учествовали у стварању данашњег рељефа Баната.

Заштитом бројних хидротехничких грађевина попут насипа, црпних станица, устава, бродских преводница и пратећих грађевинских објеката, исти су сачувани од заборава, а истовремено су будућим покољењима остављени као материјалн доказ о оновременим техничким достигнућима на овим просторима.

Кључне речи: Банат, Бегеј, регулација, устава, бродска преводница

*spomkultzr@gmail.com

SIGNIFICANCE OF THE REGULATION OF THE BEGEJ RIVER FOR THE TRANSPORT OF GOODS BETWEEN TIMISOARA AND ADRIATIC PORTS

Abstract: The year 1718 is considered as significant for the recent history of Banat, since that was the year when the region around Timisoara, which extended south of the Moriš river all the way to the Danube, fell under the direct jurisdiction of Vienna by the Treaty of Požarevac. Count Klaudius Florimund Mersi was entitled as the first military commander - ‘the Governor of the Banat of Temeswar (Timisoara)’ in 1720. At the time when Count Klaudius Florimund Mersi received the service, the plain of Banat had a sad appearance of the area which contained unregulated and untamed watercourses and impenetrable, unhealthy wetlands, so besides the organization of the new authorities in the Banat of Temeswar (Timisoara), the most important task for Count Mersi was the regulation of the river and drying endless wetlands. Count Mersi was a visionary who imagined the existing course of Begej as a waterway connecting Banat to the world, while dried marshlands were seen as the fields capable of producing grain for the entire continent of Europe. Thanks to his service, many wetlands were drained and turned into fertile fields. Simultaneously, the regulation of the flow of Begej began by constructing the Begej Canal, which altogether created preconditions for establishment of many settlements.

Although the survival in this plain has always largely depended on the regulation of the water courses, this was one of the unfairly neglected topics until recently. However, this topic has been gaining increasing attention in recent years, and numerous conferences enabled the professional and general public to get acquainted with the extraordinary accomplishments of excellent engineers and thousands of nameless workers, who participated in the creation of the relief of Banat as we know it during the past three centuries.

The protection of numerous hydraulic structures, such as embankments, pumping stations, dams, ship locks and related built structures is preserving them from oblivion and, at the same time, leaves a material proof of technical achievements in the region for future generations.

Keywords: Banat, Begej, regulation, dam, ship lock

Година 1718. је значајна за новију историју Баната, с обзиром да је те године Пожаревачким миром област око Темишвара потпала под непосредну управу Беча и постала наследна крунска имовина – покрајина под називом Тамишки Банат. Ова област је одувек обиловала водама.

Северна граница је била река Мориш, западна Тиса, а јужна једна од највећих река Европе, Дунав. Сама територија испресецана је токовима многобројних река, међу којима су најзначајније: Бегеј, Тамиш Златица и Брзава. Њихови токови су пратили конфигурацију тла и оне су се несметано разливале, стварајући мочварна језера која су прекривала већи део низинског дела Тамишког Баната. За време турске владавине (1551–1716) ова територија је била готово опустошена, што од ратних паљења и рушења, што од нерегулисаних река и речица, након чега су настајале огромне мочваре и баруштине (Роровић 1996: 14).

За првог војног заповедника – гувернера Тамишког Баната постављен је 1720. гроф Клаудиус Флоримунд Мерси (Claudius Florimundus Mercy због заслуга у рату са Турском. У време његовог ступања на дужност, равничарски Банат је одавао жалосну слику предела са подивљалим водотоцима и непроходним нездравим мочварама, тако да је поред организације успостављања нове власти, најважнији задатак био регулација река и исушивање непрегледних мочвара које су оне стварале протичући кроз банатску низину.

За кратко време његовог службовања у Банату (1720–1734), исушивањем су многе мочваре претворене у плодне њиве. Започета је регулација тока Бегеја, основана су многа насеља; много тога је урађено што је у наредном периоду омогућило нагли привредни и културни развој овог подручја.¹

Први радови на водама Баната

Према досадашњим подацима, први познати мелиорациони радови на подручју Баната датирају из 6. и 7. века, када су Словени под Аварима изводили извесне радове на регулацији Златице (Аранке) у Северном Банату (Milovanov 1972: 9).

У новијој историји претеча свих регулација на банатским водама изведена је за војне потребе на Дунавцу (Dunavicz),² рукавцу реке Тамиш који се испод Ченте и Баранде издвајао из њега и спајао га са Дунавом. Наиме, у време ратова за ослобађање Баната од турске власти, заповедник аустријске војске гроф Мерсије, новембра 1716, освојио је панчевачку тврђаву. Освајањем Панчева, територија Торонталске жупаније је ослобођена од турске власти. Након успешне војне акције 1716, бечки двор је решио да ослободи Београд и започео је са припремама

¹ Bodor dr. Antal, Temesvárs Délmagyarországmúltja, jelenközállapotaiéstudistikail éirása-azAldunautikalauzával, Moravetz Testvérek Kiadása, Temesvár, 1908 (Прошлост и садашњост Темишвара и Јужне Мађарске, са туристичким описом тока доњег Дунава)

² У раду су за имена насеља, река, речних рукаваца, канала, језера, мочвара, пуста и др., коришћена она преузета са географских карата.

за војни поход који ће извести 1717. године. Једна од активности била је везана за снабдевање Панчева потребним намирницама, пошто су тамошњи магацини били од изузетне важности за снабдевање царске војске.

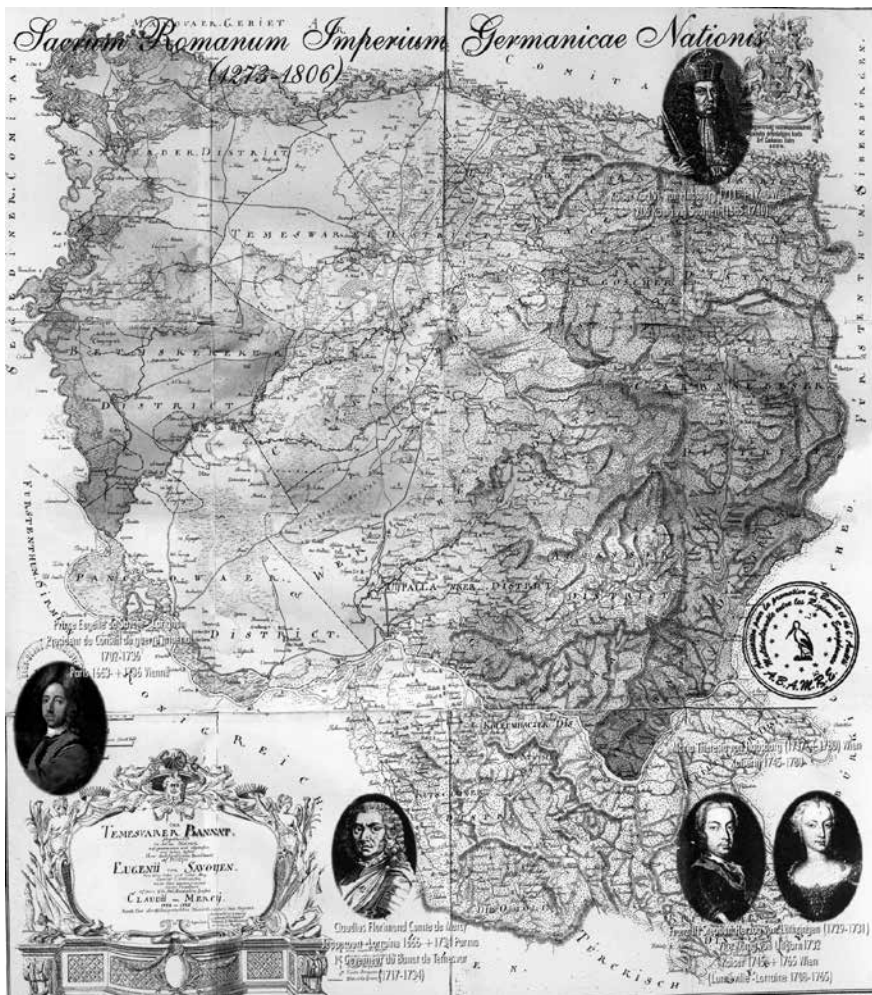
Иако је по многим изведба овог плана била немогућа, јер су бродови морали да прођу испод Београда како би Дунавом стигли у Панчево, овај опасан задатак је извршио официр барон Ерне Петраш (Petrásch Ernő). Успео је да из Петроварадина достави намирнице у Панчево. Друга активност се одвијала током зиме 1717. године и везана је продубљивање корита Дунавца, како би њиме могле пловити ратне лађе. Овај подухват је био од одлучујућег значаја за освајање Београда. Гроф Мерси је 16. и 17. јула, без икаквих тешкоћа, прешао Дунав и са својом војском ступио на турску територију, а већ 19. јула започео постављање обруча око Београда. После пада Београда, 16. августа 1717. године, вратио се у Тамишку покрајину ради одбране од могућих упада турске војске (Borovszky 1911: 409). Годину дана касније, 21. јула 1718, аустријска монархија потписала је мировни уговор са Турском, и према том уговору област око Темишвара, која се простирала јужно од Мориша па све до Дунава, постала је наследна крунска имовина, покрајина под називом Тамишки Банат.

Мерсијево време и почетак регулације Бегеја

Прва карта Тамишког Баната, настала је на основу премера и мапирања извршеног у периоду 1723-1725, под надзором грофа Мерсија са насловом „Темишварски Банат и његова подела на диштрикте“ 1723–1725 („Der Temesvarer Bannatabgeteiltinseiner District“ 1723–1725 Claudii von Mercy) (ИАЗ Ф.1 Збирка карата и планова 1752–1992 А- 3)³. (Сл. 1)

На тој тзв. „Мерсијевој карти“ налазимо реку Бегеј под називом Богхе Флус (Boghe Fl). Од свог изворишта у планинском делу Тамишког Баната, званог Појана Руска у Румунији, Бегеј је прикупљао воду многих дужих или краћих потока до места Кривина (Crivina). Овде је мењао смер ка југозападу и спуштао се кривудаваим током ка Темишвару, рачвајући се у више токова. По изласку из Темишвара, река се разливала и мочварила околно подручје, а један од препознатљивих токова пресецао је мочвару названу „Непроходна мочвара“ (Morast welcher nicht clurch zu kommen ist). На рубу мочваре, испод пустаре Кеча (Ketha), река је нагло мењала ток, скретала на југ и изнад места Итебеј (Idebej) се уливала у другу тзв. „Исушену мочвару“ (Trockner Moraste). Спуштајући

³ Оригинал се чува у Царско краљевском ратном министарству у Бечу, (Bécsics. És kir. hadügyminisztériumilevéltár), а копија израђена 1879. по налогу грофа Ендреа Чеконића у Историјском архиву у Зрењанину.



Сл. 1. Мерсијева карта, Темишварски Банат и његова подела на диштрикте 1723-1725 . Извор: ИАЗ Ф.1 Збирка карата и планова 1752-1992 А-3

се ка југоистоку, текла је њеним рубом, поред пустара Аркан и Идварнок. Код пустаре Пашин Јанкаит (Pashin Jankait), данашњег Јанковог Моста, Бегеј је скретао на југ, остављајући са десне стране тока насеље Св. Михаљ (St.Mihal) – данас Михајлово, а са леве Мutowелин Јанкаит (Muttovellin Jankait). Изнад пустаре Мартинце (Martincze) ток реке је скретао ка западу до Бечкерек (Bethskerek) и делио град на три острва.

Испод Бечкерека, Бегеј је текао ка југу, остављајући са десне стране тока место Ецка (Eczka), данашњу Ечку, а једним краћим краком испод Ечке уливао се у мочвару која се простирала између Бегеја и Тисе. Други, нешто дужи крак Бегеја уливао се у исту мочвару код пустаре Батка (Potka). Река је нестајала у водама мочваре и нешто изнад места Сиге (Szige), данашњег Перлеза, издвајала су се из мочваре два тока, од којих се један преко пута од места Тител (Tittul) уливао у Тису, док се други спуштао на југ кроз мочварни предео и уливао у безимено језеро код места Цента (Czenta), данашње Ченте.

На „Мерсијевој карти“ нема трага о регулационим радовима на Бегеју, који је од Темишвара до оба ушћа широко плавио и мочварио подручја кроз која је протицао.

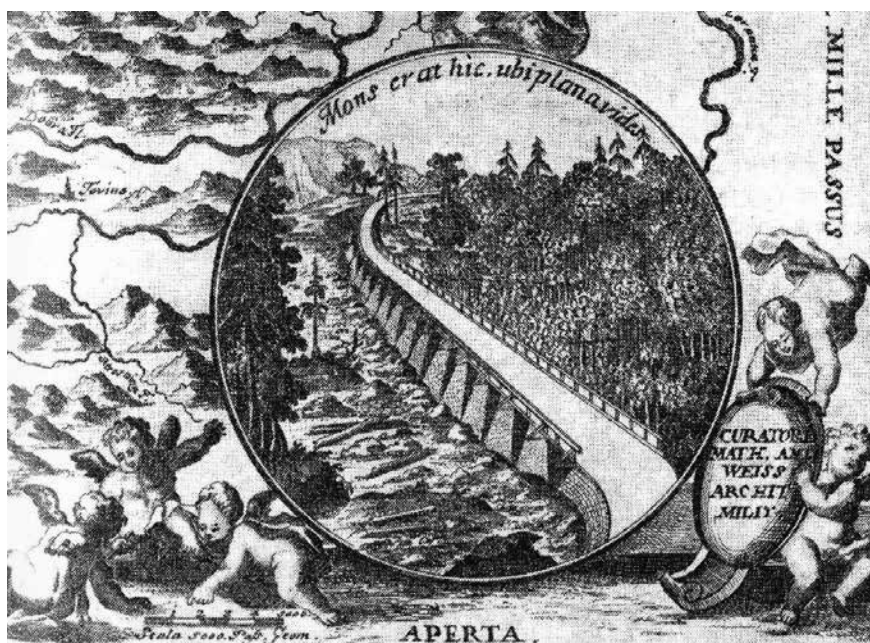
Веза истовремених радова на изградњи Каролинске цесте (пута) и Бегејског канала

За време Мерсија учињено је низ подухвата на исушивању Баната који су истовремено били и радови на развијању речног саобраћаја, чији је значај знатно порастао са развојем привреде и трговине. У то време Тиса је била једина река у Банату којом се пловидба обављала у оба смера и омогућавала везу са житородним залеђем до Сегедина, а даље преко Мориша до Арада и Ердеља (Митровић 1983: 52). Њена главна притока Бегеј није омогућавала пловност у свим деоницама.

Гроф Мерси је био визионар који је тадашњи ток Бегеја замислио као пловни пут којим би се Банат, преко Тисе, Дунава, Саве и Купе повезао са јадранским лукама: Бакром, Ријеком и Краљевицом, док је исушене мочварне пределе видео као будућу житницу Европе. Таква визија се поклапала са руководећим начелима привредне политике бечког Двора, који је већ од краја 17. века, а поготову током 18. века, спроводио меркантилистичке принципе⁴ по којима је трговина истицана као одлучујућа полуга привредног развоја (Petrović 1978: 23). Потребни добри копнени и пловни путеви на тој релацији тада нису постојали.

Да би се схватила међусобна зависност транспорта и пловидбе, није била потребна нарочита државничка мудрост, тако да је цар Карло VI, још пре састанка Угарског сабора 1723. године, издао налог за ангажовање најпознатијих страних инжењера, који би израдили пројекат о изградњи мреже пловних канала у Угарској (Petrović 1978: 26). Пројекат није реализован, највероватније због недостатка новца.

⁴ Теоријски одраз почетног, још неразвијеног стадијума капиталистичког развоја, сматрало је да се вредност ствара у сфери промета, дајући приоритет трговини, размени добара и извозу, а не производњи.



Сл. 2. Спуст Каролинске цесте према Бакарском заливу, око 1727.
Извор:<http://tehnika.lzmk.hr/cestoovni-promet/>

Нова меркантилистичко-централистичка политика бечког двора је сличне проблеме имала и на другој новоослобођеној територији од османлијских власти, територији данашње Хрватске. И у овом случају је непостојање добрих водених и копнених путева онемогућавало транспорт великих количина житарица и друге робе из залеђа до морских лука Краљевице и Ријеке. Такво стање довело је до градње (1720–1728) прве модерне макадамске цесте у Хрватској, названој по цару Карлу VI – Каролинска цеста (Via Carolina Augusta), или Каролина. (Сл. 2)

Упркос градитељским недостацима⁵, Каролинска цеста је у наредних 50-так година, тј. до изградње Јозефинске (1779) и Лујзијанске цесте (1811), одиграла кључну улогу у повезивању Панонске низије са

⁵ Верује се да су за трасирање цесте кориштене деонице старих франкопанских путева, а како се стриктно прилагођавала планинским превојима падињама и завојима, цеста се показала неприкладном за промет тешких кола и дилижанси, већ се транспорт вршио коњима. Уз цесту нису грађени пропратни објекти попут миљоказа, фонтана, сунчаних сатова и сл., али је позната по Великом мосту на подручју између Брестове Драге и Славице, чију је конструкцију носило тринаест стубова од камених блокова. Од Великог моста сада су остали само стубови, налик на крње пирамиде.<http://www.lokalpatrioti-rijeka.com/forum/viewtopic.php?f=55&t=310623>. 07. 2019

северним Јадраном (Hrvatska tehnička enciklopedija: <http://tehnika.lzmk.hr/cestovni-promet>).

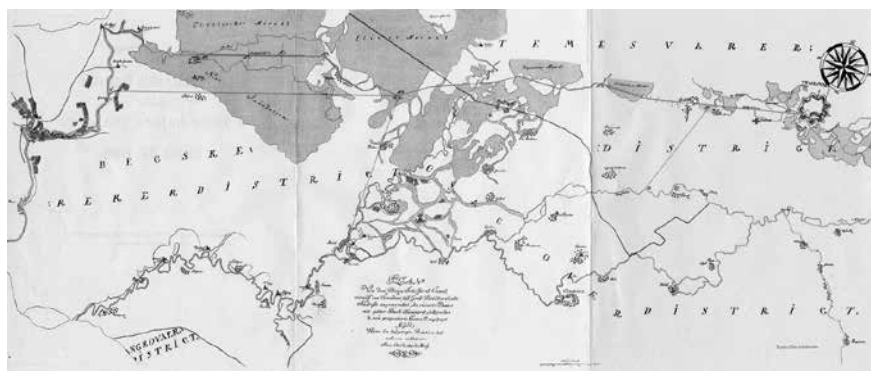
Иако су пројекти страних стручњака остали мртво слово на папиру, трговина речним токовима великих река Тисе, Дунава и Саве се у отежаним условима ипак одвијала, и роба из Паноније је некако стизала до Карловца, одакле се претоварала и Каролинском цестом стизала до кварнерских лука. За ту делатност ријечка Привилегована компанија основала је у Карловцу киријашку организацију за сувоземни транспорт Каролинском цестом са 169 кочијаша. Транспорт се одвијао тако што су се увезена роба и шећер из ријечке рафинерије допремљени Каролинском цестом до Карловца утоварали у лађе, којима је роба стизала до Темишвара и осталих источних делова Монархије, а претоварена роба из лађа намењена за извоз је колима са коњском запрегом из Карловца Каролинском цестом стизала до јадранских лука (Petrović 1978: 27).

Приликом транспорта робе највише проблема је било са најисточнијом провинцијом, Тамишким Банатом. Иако је у овом делу монархије постојала добра мрежа покривености водом, због кривудавих токова, плитких корита и меких обала, реке су се разливале и стварале велика језерска и мочварна подручја. У таквим условима није било могуће организовати транспорт већим лађама.

Суочавајући се са таквим проблемима, до регулације водених токова долази најпре у гоњем планинском делу тока реке Бегеј, од места Фачет (Facet), данашњег Фађета у Румунији, до Темишвара. По налогу грофа Мерсија ископано је ново корито, при чему је искориштен природни пад за допремање дрва за огрев и грађу, из дубоких шума у Темишвар. Радови на ископавању започели су 1728. године и трајали до 1730, а канал је уцртан на скици која приказује стање и регулацију корита реке Бегеј изнад Темишвара у првој половини 18. века (ИАЗ Ф.1 Збирка карата и планова 1752–1992 D-43). Убрзо након завршетка овог канала, у Темишвару је 1732. године подигнута прва градска лука на локацији садашњег хотела Континентал, да би већ 752. године била премештена на другу локацију (Bârboi 2012:41).

Изградња пловног канала на средњем току Бегеја у периоду 1730–1734. и 1753–1754.

Следећи радови на регулацији Бегеја вршени су у његовом средњем току. Главни циљ ископавања Бегејског канала био је стварање уређеног и сигурног воденог пута између Темишвара и Тисе, ради повезивања Темишвара са Великим Бечкерекком, а од Бечкерекка даље са Тисом и Дунавом. Темишвар, који је почетком 18. века постао седиште тадашње



Сл. 3. План изградње пловног канала Бегеј 1753.Извор: ИАЗ Ф.1
Збирка карата и планова 1752-1992,Д-43.

покрајине, већи део године био је, наиме, одсечен од осталог света због мочвара, које су својим разливањима стварали Бегеј и Тамиш. Да би се развио, било је потребно исушити мочваре, а Бегеј уредити и омогућити да постане плован. Тако би Темишвар и околина били снабдевени прехранбеним производима, а уједно би се омогућила продаја производа из Темишвара (Borovszky 1911: 172–174).

Регулација тока Бегеја између Темишвара и Великог Бечкерека вршена је у два маха, што потврђује „План за изградњу новог дела пловног канала“ из 1753. године, дело непознатог аутора. (Сл. 3) На њему је приказан постојећи пловни канал Бегеј, од Темишвара до Старог Бегеја – Св. Ђурђа (Alt St. Jurat), који је био изграђен током прве фазе у периоду 1730–34. године. У почетку је то био пловни пут погодан за приступ баржама капацитета до 700 мерова.⁶ Први брод отпловио је до Панчева. Убрзо након тога, пловидба је обустављена због руинираних насипа и пешчаних спрудова који су отежавали саобраћај (Bărboi 2012: 41).

Река је, као што се на плану види, у том периоду била од Темишвара усмерена у такозвани „Пловни канал“ (Schiffarts Canal), који се пружао од Темишвара и пресецао мочвару Силаш (Silascher Morast). Од мочваре Силаш до мочваре Погашин (Pegeschiner Morast), Бегеј је текао у свом старом кориту. Кроз мочвару Погашин види се канал који се пружао све до места Итебеј, на југозападном делу Хетинске мочваре (Etiner Morast). На северу ове мочваре налазило се Хетинско острво (Etiner Insel), једино суво место у мочварном пространству који је Бегеј стварао. Бегеј је

⁶ Мера за масу: Пожунски меров 51,2 кг. За запремину: Пожунски меров 62,5 литара, Пештански меров 94 литара. <https://www.ravnoplov.rs/stare-mere-u-backoj/>

потом скретао ка северозападу и поново заузимао некадашње корито, али само на кратком делу, изнад Итебеја, да би поново текао у пловном каналу који је пресецао Честеречку мочвару (Csestereker Morast). Део тока Бегеја под називом Стари Бегеј (Alte Behej) раздвајао се северно од Итебеја, од Пловног канала и протицао старим кривудавим током кроз Честеречку мочвару. Нешто западније од места Стари Св. Ђурађ, који је био прва настамба данашњег Житишта, Стари Бегеј и пловни канал Бегеј спајали су се поново у један ток и река је даље текла у свом старом кориту према Бечкереку.

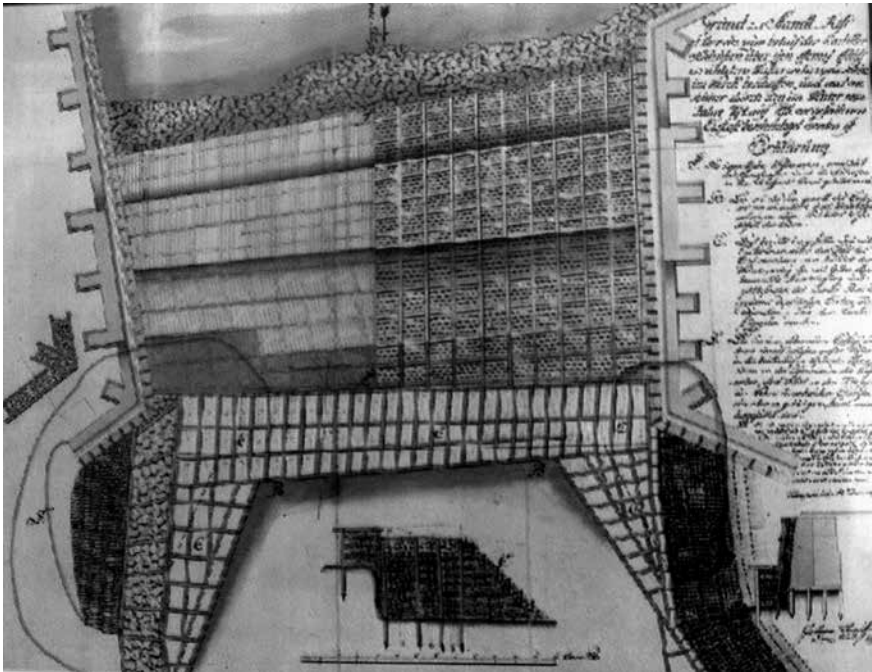
На Плану је такође уцртана и нова траса канала предвиђеног да се изгради нешто јужније од претходног. Према њему је током 1753–54. године изграђена нова траса пловног канала Бегеј, дуга 70 км. Копање новог корита канала је планирано од најјужније тачке коју је стари канал заузимао у тадашњој Хетинској мочвари (Etiner Moraste), да би у правој линији пресецао део мочварног подручја названог Нова инундација (Neue Inundation), који се простирао јужно од већ постојећег пловног канала. Кота која је била одређена за поновно спајање новог пловног канала са током Старог Бегеја, на плану из 1753. године означена је као Жуто дрво (Gelber Baum), близу данашњег места Клек, који у то време не постоји као насељено место. Према том плану и насеље Стари Св. Ђурађ, данашње Житиште, пресељено је нешто јужније ван инундационог, односно плавног подручја, на мање плавно подручје поред новоизграђеног канала.

Ископавање корита за нову деоницу Бегејског канала према плану из 1753. имало је за циљ да усмери и скрати ток реке, уједначи пад воде како би се могао користити за пловидбу, а уједно и да ублажи силину плавних таласа (ИАЗ Ф.1 Збирка карата и планова 1752–1992, Д-43. Planvondem Bega Schiffarts Canal 1753. План изградње пловног канала Бегеј, 1753). Овај подухват уједно спада у најзначајније радове прве половине 18. века, јер је то био први канал грађен у средњем Подунављу након слома османлијске власти (Ђекић и др. 2009: 219–222). Средње Подунавље је за бечке централне власти имало изузетан значај, тим пре што је већ половином 18. века остварен тржни вишак, првенствено пољопривредних производа, а за њихов извоз су били потребни још бољи водени путеви. За решавање тих проблема, по налогу Марије Терезије 1755. године, послата је комисија са задатком да проучи проблеме пловидбе и поднесе конкретне предлоге за унапређење пловног пута на релацији Подунавље – Јадранске луке. Тим поводом, два подухвата завређују пажњу, оба уз пуну подршку Дворске коморе. Први је експедиција лађама од Темишвара до Ријеке, а други оснивање Темишварске привилеговане трговачке компаније за унапређење трговине, 1759. (Petrović 1978: 30).

Првим подухватом је руководио капетан Шлај (Schley), који је по налогу Дворске трговинске дирекције 1758. године испловио из Темишвара са три речна брода натоварена житом, сувим месом и сланином, са задатком да их Бегејским каналом, Тисом, Дунавом, Савом и Купом доведе до Карловца, а одатле стрмом Каролинском цестом до Ријеке. За време пловидбе уживао је подршку војних граничарских команди. Извештај капетана Шлаја достављен након путовања требало је властима у Бечу да дочара истиниту слику о приликама на пловним путевима и проблемима које треба решити (Petrović 1978: 30). Овим подухватом капетан Шлај је „отворио пут великој трговини између Подунавља и Јадрана све док је не уништи железница“ (према Костић 1959: 259–260).

Изградња каналског система на Горњем Бегеју 1759–1760.

Регулациони радови усмерени на ископавање новог корита реке нису били довољни за обезбеђење нивоа воде потребног за несметани саобраћај. Ниво воде у каналу зависио је како од брзине топљења снега у планинском делу слива у пролеће, тако и од количине падавина током



Сл. 4. План бране у Коштиљу (Румунија), 1796.
Извор: Књига А. Vârboi, Vega și Vanatul

летњих месеци. Услед тога, Бегеј се у пролеће скоро редовно изливао, а у летњим месецима остајао без довољне количине воде за пловидбу. Да би се ови недостаци отклонили, део Бегејског канала је био спојен помоћу два канала са реком Тамиш. Планове за изградњу канала и брана израдио је холандски инжењер Максимилијан Фремо (Maximilian Fremaut), који је на позив царице Марије Терезије 1759. године стигао у ове крајеве (Vărboi 2012: 37).

Близу насеља Тополовец (Topolovez), данашњег Тополовату Маре (Topolovătu Mare) у Румунији, био је постављен канал за одвод вишка воде из Бегејског канала у Тамиш, а код места Коштиљ (Costill), данашњег Куштиља у Румунији, током 1759–60. Тамиш је био препречен браном и спојен каналом са Бегејским каналом, који се тада називао и „Фачетски канал“ (ИАЗ Ф.1 Збирка карата и планова 1752–1992 D-43/2). Овај каналски систем изграђен по систему спојених судова, имао је задатак да обезбеди сталну пловност Бегеја као једне од најважнијих речних саобраћајница тадашње Аустријске монархије. Према подацима Боровског (1911: 7 фн. 7), после Дунава само Бегеј је имао већи значај. Године 1893, Бегејом је превезено шест и по милиона метричких центи робе.

Током наступајућих година на регулацији Бегеја нису били предузимани радови већег обима. Постојећа брана код Куштиља је 1796. појачана каменим стубовима, а уз њу је изграђена и напајајућа устава. Справа за затварање устава била је капија од буквине тешка 10.000 кг, за чије је спуштање и подизање била потребна снага двадесеторо-тридесеторо људи (Сл. 4). Уз брану код Тополовца, устава је изграђена 1819. године. Због потребе непрестаног одржавања брана, код Куштиља на Тамишу подигнуто је насеље Мали Куштиљ (Coștei Mic), а поред Тополовца на Бегејском каналу, насеље Мали Тополовац (Topolovătu Mic).

Регулација доњег тока Бегеја

Регулационим радовима извршеним током 18. века на средњем делу тока Бегеја створени су основни услови за пловидбу од Темишвара до Ечке, док је доњи део тока од Ечке до ушћа био још увек несигуран, па чак и опасан за пловидбу. Да би се из Ечке кроз Белу мочвару одвијала пловидба без препрека, било је потребно стручњацима да пронађу решења на лицу места, јер је Бегеј створио пукотине на обе стране на улазу у Белу мочвару, што је доводило до разливања воде у мочвару (Vărboi 2012: 41).

Наиме, Бегеј је као пловни пут почетком 19. века пружао прилично безбедне услове за водени саобраћај, све до Беле мочваре, остатка некадашњег великог језера, чији је део данас познат под називом „Царска бара”. Ту се раздвајао у неколико мањих токова и губио у водама

мочваре, која је у олујним и кишним временима постајала непоуздан пловни пут. Како би и овај део Бегеја постао плован и безбедан у свим временским условима, српске граничарске јединице су у првој деценији 19. века извеле јединствен подвиг, усмеривши ток Бегеја између Ечке и Перлеза кроз Белу мочвару у вештачко корито, начињено од плетеног прућа у дужини од четири километра. Радови на усмеравању изведени су на основу Генералног плана⁷ Даниела Шатора (SátorDániel), главног инжењера реке Бегеј на прекретници два века (Kalapis 1992: 9). На поменутом плану приказано је мочварно водоплавно подручје и Канал Бегеј између Великог Бечкерека и Ечке, затим Бела Мочвара (Weißer Morast)⁸ и Пловни пут кроз Белу Мочвару (Fahrt Straße durch den Weißer Morast). Новопроектовани пловни пут (Neu projectirter Canal) се пружао дуж обода Беле Мочваре јужно од Ечке, па до изласка из Перлас Вароша (Perlais Varos), данашњег Перлеза. Одатле се један ток Бегеја кроз Јарак Густош (Custos Graben) одливао у Тису (Theis Fluß), док се други спуштао на југ кроз мочварни предео и нестајао у језеру званом Велики Кулпин (Groß Kulpin) код данашње Ченте. Постављањем трасе пловног канала Бегеј на обод Беле Мочваре, било је завршено трасирање пловног пута на Бегеју између Темишвара и ушћа у Тису званом Густош, у дужини од 115 км.

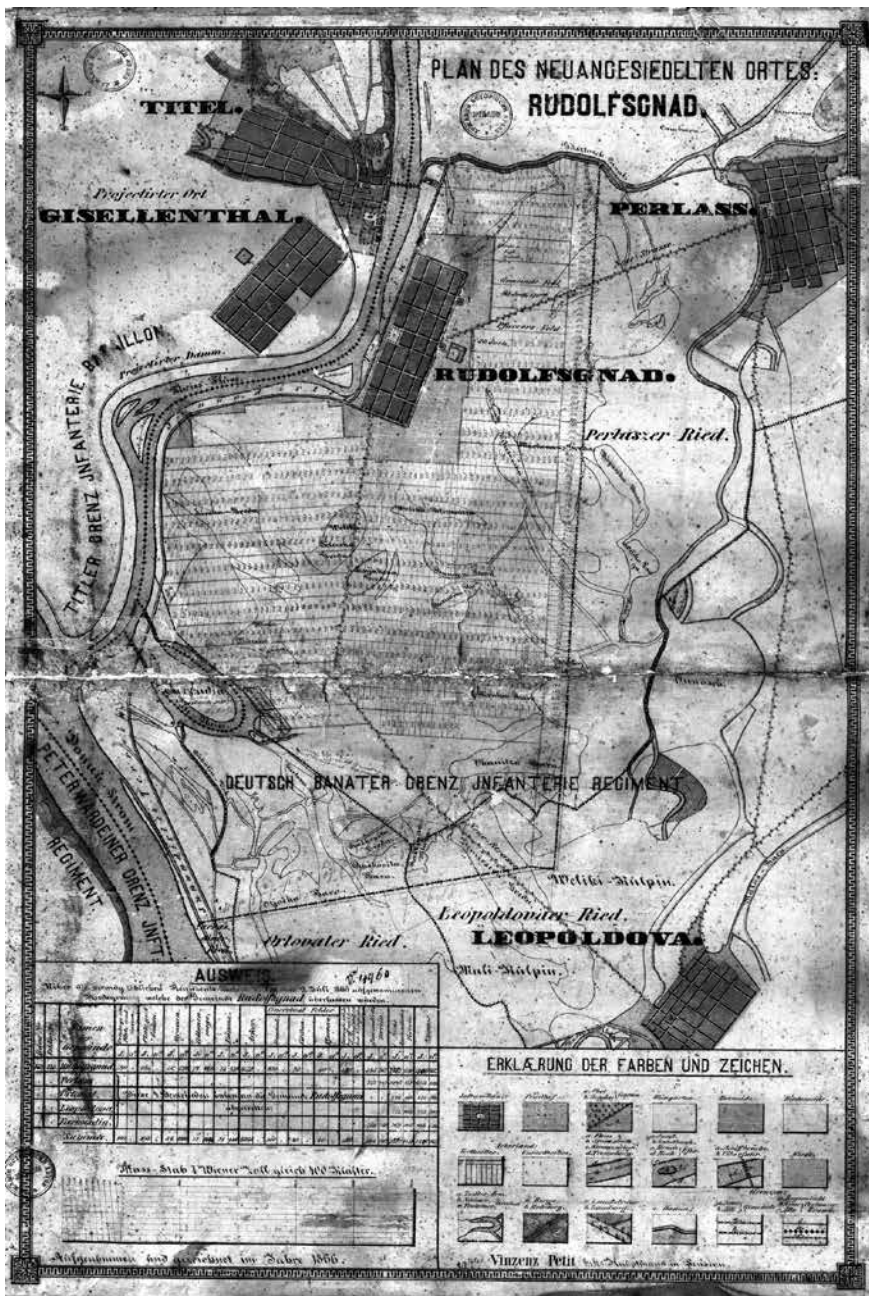
Наредни већи радови на регулацији доњег тока Бегеја вршени су на мочварном терену који се простирао јужно од канала Густош, између Перлеза и Ченте. Овим радовима је обезбеђена боља и безбеднија пловност на Бегеју, али је примарни задатак био усмерен на исушивању тог терена ради изградње насеља Рудолфсгнад⁹, данашњег Книћанина. (Monographieder Gemeinde Rudolfsnadin Torontaler Comiteteinderaufgelösten Militärgrenze 1891: 43) (Сл. 5). Израда пројекта била је поверена хидроинжењеру Јожефу Кепешију¹⁰, који је за нешто више од два месеца (26.

⁷ На основу увида у копију Генералног Плана из 1806. године, јасно се види учртана траса пловног пута кроз Белу мочвару. Уз огроман труд г-ђе Миланов, копија је пронађена у ИА Зрењанин.

⁸ Од Беле мочваре остало је *Бело језеро* (Fehértó) код Белог Блата, које и данас постоји захваљујући вештачком напајању водом за потребе рибњака, и *Царска бара*, коју је на предлог стручњака Завода за заштиту природе Србије, Влада Републике Србије прогласила Специјалним резерватом природе Стари Бегеј - Царска Бара, као предео изворне и незнатно измењене природе. Заштићено је 4276 h и утврђени су режими заштите, Уредбом о проглашењу Специјалног резервата – Службени гласник Републике Србије бр. 46/2011 од 24. 06. 2011. (Милић 2018).

⁹ У преводу Рудолфов дар.

¹⁰ Кепеши Јожеф је рођен 25. фебруара 1818. у Орошхази у Бекешкој жупанији, а умро је у Темишвару 1876. Диплому водоинжењера је стекао 1839. на пештанском Институту Геометрикуму. Као водоинжењер, бавио се регулацијом реке Тисе и изградњом насипа дуж њених обала. Пресецањем меандара Тисе од Кањиже до Титела, скратио је ток ове реке за око 60 км.



Сл. 5. План новонасељеног места Рудолфсгнад (Книћанин), 1866.
Извор: ИАЗ, А 13, кутија 1.

јуна – 31. августа 1865) израдио пројекат и предао га Генералкоманди у Темишвару (Димитријевић 1936: 58). Аутор пројекта је и надзирао радове који су трајали од 1866. до 1869. године.

У другој половини 19. века саобраћај на пловном каналу је опао из више разлога. Железница је током шездесетих–седамдесетих година 19. века премрежила земљу, те су се за саобраћај отворили и крајеви који су били удаљени од водених или друмских саобраћајница.

Други разлог била је појава парних бродова који су имали дубљи газ него бродови и дереглије на весла или вучу. И поред живог саобраћаја, пловидба на Бегеју се обављала отежано нарочито узводно, за шта нису била довољна весла и једра, већ је била потребна вуча људском снагом или сточном запрегом. Појава пароброда унела је велике промене у речном промету, а ово ново моћно саобраћајно средство први пут је Дунавом запловило 1831. године (Костић 1959: 291). У овом периоду бележи се редовни саобраћај који је био нарочито жив између Великог Бечкерека и ушћа у Тису, пошто су на овом делу Бегеја (услед успора због високог водостаја Тисе) могли добрим делом године пловити и већи пловни објекти, од 350–400 тона носивости. Међутим, лети у време суша, чим би водостај на Бегеју код Великог Бечкерека пао испод 110 цм, није било пловидбе. Такве прилике су имале негативне последице за привреду региона, која је крајем 19. века достигла већ завидан развојни ниво (Бешлић 1938: 204–206).

Регулација пловног канала Бегеј крајем 19. и почетком 20. века, уз изградњу устава и бродских преводница

Бегејски пловни канал је још при првом ископавању пројектован са веома плитким коритом у односу на околну земљиште. При сваком обимнијем дотоку воде обале су се размуљавале, шириле, а дубина канала се смањивала. Велике поплаве током 19. века додатно су урушавале насипе дуж канала, те је то још више отежавало промет на каналу.

Било је покушаја да се дубина канала повећа уградњом „мамуза“ (ИАЗ Ф.1 Збирка карата и планова 1752–1992 D-43) одврбовог прућа и измуљавањем, али се дубина корита није могла повећати. Морао се предузети радикалан захват уз улагање великих средстава како би каналом саобраћали и већи парни бродови. Током седамдесетих година 19. века било је чак и заговорника затрпавања пловног канала Бегеј због издатака које је одржавање канала захтевало. После дугих и жестоких расправа, надвладали су поборници реконструкције канала. Њоме је предвиђено рушење свих дрвених мостова преко канала и изградња нових гвоздених мостова, довољно високих за несметани пролаз парних бродова.



Сл. 6. Уздужни пресек устава на пловном Бегеју ниже од Темишвара.
Извор: архива ДП ДТД Средњи Банат Зрењанин

У периоду од краја 19. века до 1914. године, извршено је каналисање Бегеја, чиме је данашња Војводина добила трећи по реду вештачки пловни пут у дужини од 115 км (Текић и др. 2016: 8). Пројектом је на читавој дужини Бегеја предвиђено шест степеница, а на свакој изградња бродске преводнице и устава (бране) за регулисање нивоа и протока, како би се омогућило протицање свих, па и највећих вода (Сл. 6). Подигнуто је шест грађевина система „Поаре“, названих тако по начину регулисања нивоа воде, које се врши табластим затварачима у рамовском конструкцији (Milovanov 1972: 385–386). Четири устава са бродском преводницом на ушћу Бегеја у Тису – код Титела, Ечке, Клека и Српског Итебеја су у Србији, док су устава у Ујвару (Uivar) и Румунском Семијају (Sânmihaiu Român), након Првог светског рата остале у Румунији.¹¹ Оба хидрочворва у Румунији су још у функцији, а судећи

¹¹ Банат је у прошлости представљао јединствену географску регију која је у склопу Трансилваније (Ердеља) обухватала југоисточни део панонског басена. Након завршетка I светског рата и пада Аустро-Угарске монархије, територија Баната је административно подељена на три дела, од којих је две трећине припало Румунији, једна трећина Србији и незнатни део Мађарској.

према фотографијама може се закључити да су задржале оригинални изглед (Vărboi 2012: 55).

Најпре је извршено каналисање доњег Бегеја са изградњом брана и преводница код Титела и у Ечки. Иако се на основу техничке документације почетак радова везивао за 1900, према Милекеру (2011: 96) багерски радови су започели још 1894, а у Великом Бечкереку 1897.¹² Новоизграђене уставе са бродским преводницама су званично пуштене у рад 1907. године.

Иако је изградња уставе у Клеку планирана за 1906, због неповољних политичких и привредних прилика она је изграђена тек 1911, а код Српског Итебеја 1912/13. године (Милекер 2011: 96–97). Након завршетка изградње грађевина у Румунији, од 1914. године на каналу је омогућен редовни речни саобраћај према Великом Бечкереку и Тимишвару и



*Сл. 7. Клек, поглед на уставу и двостепену бродску преводницу.
Извор: Žitny Darko Antonio, Документациони центар ЈВП Воде
Војводине Сремска Каменица*

¹² На основу одредаба члана XI из 1892. и XIV из 1894. године, по којима је требало спровести пловност, већје у лето 1895. године завршена изградња уставних постројења са по једном уставом са комором код Титела и Ечке. Пошто заустављена вода није достигла планирану висину, изграђени су 1906/1907. у перлеском риту насипи за хватање воде с вером да ће се добити бар два метра дубока вода за пловидбу (Mileker 2011: 96) (Felix Milleker. Geschichtederstadt Veliki Bečkerek 1333-1918. Werschetz: 1933)

највећим речним пловним објектима, који су пловили Дунавом и Тисом. Према подацима објављеним 1924. године, непуних две стотине година од почетка регулације тока Бегеја, укупна дужина реке износила је око 255 км. Од Темишвара до ушћа у Тису река је претворена у савремени пловни пут у дужини од 115 км, а од тога је на територији тадашње Југославије канал текао у дужини од 88 км (Мирков 1924: 322).

Шездесетих година 20. века, приликом изградње модерног хидросистема ДТД, престала је потреба за прве две степенице у Тителу и Ечки због ограничених димензија, а уместо њих је 1962. године подигнута нова савремена устава и бродска преводница у Стајићеву. Таквим решењем измењен је водни режим, пошто је спуштање дна и нивоа воде у каналима требало да у потпуности реши одводњавање читавог Северног Баната, тј. слива који гравитира том делу хидросистема. Овакав захват у постојеће стање проузроковао је потребу за реконструкцијом старе уставе и бродске преводнице хидрочвора Клек (Милић 2010: 193). (Сл. 7)

Одобрено решење најмање је задирало у постојеће стање, омогућавало је пловидбу и за време градње, није се много разликовало у погледу доцније пловидбе и изискивало је најмање инвестиције (Милић 2013: 72). На тај начин је извршена реконструкција канала Бегеј од Клека до ушћа у Тису, при чему је овај пловни пут добио нови квалитет и вишу категорију, омогућивши на тој деоници двосмерну пловидбу за објекте до 1.000 т носивости. Реконструкцијом су просечене и ублажене све оштрије кривине, а на делу од Перлеза до друмског моста код Ечке, у дужини од 10 км, Бегеј пролази новом трасом (Gavrilović, 1972: 548). Том приликом је просечен и меандар старог тока реке Бегеј који је пролазио кроз град Зрењанин, а од њега су постављањем превлака направљена три језера. Након ових радова нису предузимани никакви додатни радови на регулацији Бегеја.

* * *

Река Бегеј је са својом природним карактеристикама и ђудима, за подручје кроз које протиче, вековима, била извор изобиља и благостања, али исто тако и великих недаћа када су се дешавале катастрофалне поплаве често бележене у прошлости. Њено обуздавање је, уз огромна финансијска улагања и мукотрпан физички труд, трајало непуна два и по века. Таман када је њен ток прилагођен безбедној и ефикасној пловидби, седамдесетих година прошлог века је обустављен транспорт робе баржама и бродовима из Румуније, те се на каналу Бегеј одвијао интензиван транспорт робе само од Зрењанина према Тиси. Сараспадом бивше Југославије и настанком светске економске кризе, драстично је опала пловидба каналом, што се негативно одразило и на бригу о њему, доводећи га у стање крајње запуштености.

Последњих година учињени су извесни позитивни помаци по питању општег стања Основне каналске мреже (ОКМ) у Војводини, а самим тим и на каналу Бегеј. Државни органи и корисници „Воде Војводине“ су уз препоруке Европске уније препознали вишеструки значај богате водене инфраструктуре у Војводини, полазећи од еколошког, културно-историјског, туристичког, научичког, спортско-риболовачког и других становишта. То је добра вест, нарочито за објекте и просторе који су у било каквом режиму заштите, као што је случај са уставама и бродским преводницама у Ечки, Клеку и Српском Итебеју. Кроз мере техничке заштите издате од стране Завода сачуваће се њихова оригиналност, примарне функције, идентитет подручја и друге вредности. Тек као такви могу се укључити у савремене друштвене токове и понудити тржишту као културно-туристичка дестинација.

Литература

Бешлић, Никола. *Привредни значај канализовања Бегеја*. Монографија Петровград (Велики Бечкерек). Петровград: 1938.

Димитријевић, Сима. *Граничарски ритови и судбина два просветна фонда у негдашњој војној граници*. Нови Сад: Штампарија Дунавске бановине, 1936.

Ђекић, Мирјана; Филиповић, Јелена. *Мали Стапар-у сусрет светској конференцији каналских објеката*. Гласник ДКС 33 (2009).

Ђекић, Мирјана; Милић Бранислав, Каравида Весна, Вујовић Јасмина, Прчић Вујновић Гордана и Радовановић Дејан. *Индустријско и техничко наслеђе у Војводини*. Зрењанин: Завод за заштиту споменика културе Зрењанин, 2016.

Костић, Мита. *О дунавско-савској трговини, лаћарима и лаћарским цеховима у XVIII и XIX веку до појаве железница*. Београд: Историјски часопис 9-10 (1959).

Милић, Бранислав. *Индустријско наслеђе на каналима средњег Баната-комплекси старих пумпних станица, устава и преводница*. Београд: Гласник ДКС 34 (2010)

Милић, Бранислав. *Старе уставе и бродске преводнице на Бегејском каналу*. Грађа за проучавање споменика културе Војводине XXVI (2013).

Милић, Бранислав. *Исушивање ченџанског рита и изградња црпних станица у Ченти*. Грађа за проучавање споменика културе Војводине XXXI (2018).

Мирков, Никола. *Пловне реке и канали*. -Војводина. Нови Сад: Ново-садска секција удружења југословенских инжењера и архитеката, 1924.

Митровић, Мирко. *Дунав и његове притоке у привреди Немачко-банатске регименте (1794-1815)*. Зборник за историју 27. Нови Сад: Матица српска, 1983.

Bărboi, Alexandru. *Bega și Banatul*. Timișoara: Brumar, 2012.

Bodor, Antal. *Temesvár és Délmagyarországmúltja, jelenközállapotai és túristikaileírása az Aldunautikalaúzával*. Temesvár: Moravetztestvérek, é.n., Borovszky, Samu. *Torontál Vármegye*. Budapest: Országos Monografia Társaság, 1911.

Gavrilović, Svetozar. *Plovidba na kanalima DTD*. Hidrosistem DTD, Novi Sad, 1972.

Kalapis, Zoltán. *Régi vízivilág a Bánátban és Bácskában*. Újvidék: Forum, 1992.

Mileker, Feliks. *Istorijavaroši Veliki Bečkerek 1333-1918*. Zrenjanin: 2011.

Milovanov, Dimitrije. *Melioracioni radovi i poduhvati u Vojvodini u prošlosti*. Hidrosistem Dunav-Tisa-Dunav, Novi Sad: Vodoprivredno preduzeće Dunav-Tisa-Dunav, 1972.

Milovanov, Dimitrije. *Ustave na kanalima DTD*. Hidrosistem Dunav-Tisa-Dunav Novi Sad: Vodoprivredno preduzeće Dunav-Tisa-Dunav, 1972.

Monographie der Gemeinde Rudolfsgnad in Torontaler Comitate in der aufgelösten Militär grenze. Groß Becskerek: 1891.

Petrović, Nikola. *Plovidba i privreda srednjeg Podunavlja u doba merkantilizma*. - posebna izd. knj. 19. Beograd: Istorijski institut, 1978.

Popović, Vasa. *Razvoj vodoprivrede na području Novog Bečeja u periodu od 1845. do 1995. godine*. Novi Sad: JVP Dunav. 1996.

Документација ДП ДТД Средњи Банат Зрењанин

Марганић, Иван. *Главни пројекат реконструкције бродске преводнице Клек*. Н. Сад: 1963

Документациони центар ЈВП Воде Војводине, Сремска Каменица

Фотодокументација

Историјски архив Зрењанин (ИАЗ).
ИАЗ, А 13, кутија 1
ИАЗ: Ф.1. Збирка карата и планова, 1752-1992.
ИАЗ: Ф.1. Збирка карата и планова, 1752-1992. А-3
ИАЗ: *Plan von dem Vega Schiffarts Canal 1753*. Ф.1 Збирка карата и
планова 1752-1992, D-43
ИАЗ: Ф.1 Збирка карата и планова 1752-1992 D-43/2
ИАЗ: Даниел Шатор: *Генерални План пловне трасе бегејског канала
кроз Белу мочвару*. 1806. (копија Плана)

Цитирање правних прописа и судских решења

Закон о извршном поступку (ЗИП). *Службени гласник РС* бр. 46/2011.

Internet stranice (приступљено у јулу и августу 2019.)

<http://tehnika.lzmk.hr/cestovni-promet/>
<http://www.lokalpatrioti-rijeka.com/forum/viewtopic.php?f=55&t=3106>
<https://www.ravnoplov.rs/stare-mere-u-backoj/>
Hrvatska tehnička enciklopedija: Portal hrvatske tehničke baštine,
Leksikografski zavod Miroslav Krleža, Zagreb, <http://tehnika.lzmk.hr/cestovni-promet/> приступљено 23. 07. 2019.

Гордана Милетић
Музеј у Смедереву*

САОБРАЋАЈ И ТРАНСПОРТ РОБЕ И ПУТНИКА НА ДУНАВУ КОД СМЕДЕРЕВА ОД ДРУГЕ ПОЛОВИНЕ 19. ДО ТРИДЕСЕТИХ ГОДИНА 20. ВЕКА – ИЗ СЕЋАЊА И ПРИЧА БРАЋЕ ЈЕФРЕМОВИЋ

Сажетак: Рад се темељи на непубликованој биографији Драгослава Б. Јефремовића, која је део музејског фонда Музеја у Смедереву и причама из књиге Спасоја Б. Јефремовића „Поред града на Дунаву“. Наведена дела браће Јефремовић, иако припадају различитим књижевним жанровима и имају различиту документарну вредност, садржином датих информација представљају драгоцен извор података за упознавање и проучавање прошлости Смедерева. Такође, представљају потенцијал за музеализацију у оквиру музејске изложбе, и педагошки рад са млађом популацијом Смедереваца на упознавању Дунава који је један од значајних маркера Смедерева.

Кључне речи: Смедерево, Дунав, Драгослав и Бранко Јефремовић, трговина, кеј, пловила.

Gordana Miletić

CARGO AND PASSENGER TRAFFIC AND TRANSPORT ON THE DANUBE AT SMEDEREVO FROM THE SECOND HALF OF THE 19TH CENTURY TO THE 1930S – FROM THE MEMORY AND STORIES OF BROTHERS JEFREMOVIĆ

Abstract: The article is based on the unpublished biography of Dragoslav B. Jefremović which is a part of the Museum collection in Smederevo, and on stories from Spasoje B. Jefremović's book „Near the city on the Danube“. The two works of Jefremović brothers although belonging to different literary genres and having different documentary value are based on personal

*gordana.m@mus.org.rs

experience, involvement and stories of other Smederevo citizens – cousins and friends. It has the potential of museumization in the framework of a museum exhibition, as well as the potential for being used in the pedagogical work with the youth of Smederevo, for learning about Danube as one of the important markers of Smederevo.

Keywords: Smederevo, Danube, port, vessels, passenger and cargo transport

Смедерево је град на Дунаву, реци која је у различитим историјским периодима имала мањи или већи утицај на привреду, друштвене и историјске токове, социјалну и етничку структуру становништва. Како је Дунав често био и граница, Смедерево је имало и улогу пограничног места и било је веза између унутрашњости Србије и прекодунавских земаља, што је било од значаја за развој трговине. Формирање Смедерева као значајног трговачког места и луке започиње изградњом тврђаве као престоног града српске Деспотовине када постаје административни, управни, привредни и културни центар тадашње Србије.

У периоду османске владавине, до краја 16. века, у Смедереву се одвија велики промет робе Дунавом и Моравом о чему говоре и подаци о приходу царине од смедеревске скеле (Зиројевић 1970: 199). У нововековној Србији, успостављањем националне државе у којој је економски развој почивао на трговини и занатству, у Смедереву је поново оживела трговина. Из смедеревске луке извозили су се пољопривредни производи и стока, највише свиње, а увозила се камена со из Влашке, мануфактурна роба из Беча и Пеште. У смедеревску луку пристајала су различита пловила која су превозила робу, путнике и пошту. О значају трговине која се одвијала средином 19. века говори и отварање Трговачког суда 1862. године и постојање двадесетак европских и домаћих фирми за извоз и увоз.

У периоду од 1883. до 1885. године изграђен је и први део каменог пристаништа у дужини од 220 метара. На потезу од великог кеја узводно подигнут је парк садрворедом и цветним лејама. У непосредној близини кеја биле су зграде бродске капетаније и царинарнице, као и магацини за складиштење робе. На почетку индустријализације, први и за град значајни индустријски објекти - циглана, парни млин - били су подигнути у непосредној близини пристаништа. Неки од најпосећенијих и најрепрезентативнијих угоститељских објеката у Смедереву, током 19. и почетком 20. века, налазили су се на пристаништу, међу њима кафане Бела Лађа, Синопа, Делиград, хотели Национал и Лав. Потез пристаништа, који је у наредним деценијама постепено продужаван, био је окосница привредног и друштвеног живота до Првог светског рата, а пристаниште је свој значај задржало и у наредним деценијама.

Многи путописци, домаћи и страни, који су у Смедерево долазили Дунавом или Цариградским друмом током 19. и почетком 20. века, истичу трговачки карактер града и описују смедеревско пристаниште (Пирх 1983: 62; *The Illustrated London News*, 14. јануар 1854 у: Менесланд 2016: 69, 185; Ровински 1994: 147). У сећањима Смедереваца рођених у 19. и почетком 20. века, велика пијаца, пристаниште и парк су незаобилазни градскитопоними. Ова сећања, забележена у хроничарској и мемоарској литератури, представљају драгоцен извор за проучавање прошлости града (Домазет 1982; Стојимировић 2007). Овој врсти литературе, која се ослања на сећања аутора и саговорника, припада и рукопис Драгослава Б. Јефремовића, који се чува у фонду Музеја у Смедереву, као и приче из књиге „Поред града на Дунаву“ његовог брата Спасоја.

Рукопис Драгослава Б. Јефремовића представља текст на 11 куцаних страница са фотографијама пароброда који су пристајали у Смедерево и цртежима шајке, дереглије и неврата. Текст садржи три тематске целине издвојене насловима: ***Смедерево, Доношење робе у Смедерево до 1884, Врсте пловних објеката за пренос робе на рекама Средње Европе до проналаска парних бродова***. Иако насловљен као извод из биографије његовог оца, рукопис не садржи биографске податке, већ је цео посвећен теми трговине, врстама робе и начинима набавке и транспорта, врстама пловила којима се обављао транспорт робе и путника, изградњи смедеревског кеја. Тематска усмереност аутора, као и подаци изнети у њему, издвајају овај текст од до сада познате хроничарске и мемоарске литературе везане за Смедерево и Смедеревце. Његова вредност се темељи, пре свега, на подацима значајним за проучавање трговине и транспорта робе Дунавом код Смедерева током 19. и почетка 20. века, а који потичу од људи који су се и сами бавили трговином или су из породица смедеревских трговаца. Ауторов отац Бранко Јефремовић, власник циглане и предузимач, свој пословни пут започео је доласком у Смедерево 1860. године на изучавање трговачког заната и десет година касније отварањем сопствене трговачке радње и изградњом циглане. Након његове смрти, 1911. године, руковођење цигланом и другим породичним пословима наставља његов син Драгослав, који је такође био и директор Аграрне банке и члан Управног одбора Државне речне пловидбе 1936. године.

У причама Спасоја Јефремовића главни ликови су Смедеревци, а радња је смештена на смедеревском кеју, у парку на кеју, смедеревским кафанама и виноградима. Кроз стварне ликове и догађаје, он дочарава атмосферу која је владала на пристаништу чиме употпуњује слику овог, за Смедерево и Смедеревце, значајног дела града.

Циљ рада је да се подацима која садрже ова два текста допуне постојећа сазнања о трговини, робном и путничком саобраћају Дунавом, њиховом значају за град, односно његове становнике у поменутом периоду.

По Драгославу Јефремовићу, али и другим Смедеревцима, у граду је најживље и најпрометније било током јесени када сазревају многи пољопривредни производи који су се извозили из смедеревског округа и Великоморавске долине. Главне градске улице биле су закрчене колима са разним пољопривредним производима, која су чекала ред за мерење на једном од два општинска кантара. Јефремовићев текст даје податке о даљем путу те робе након мерења: „Сва та приспела храна, пише Јефремовић, смештана је у велике магацине, којих је тада у Смедереву било око 20 и који су могли да приме око 2000 вагона робе. У њима су се жито и кукуруз тријарисали, лопатали и сортирали, па је онда та људска храна преношена у цаковима воловским колима приватних рабација до гвоздених шлепова, који су били постављени дуж дунавске обале... На самим шлеповима при изручивању цакова у магацине, у корито шлепа, кукуруз се ветрењао помоћу ветрењача постављених на палуби пловног објекта... Било је недеља у јесен када се товарило наједаред по 8 до 10 шлепова“ (Јефремовић 1977: 1).

Јефремовић појашњава да је због јефтинег воденог транспорта кабасте робе и зато што није било разлике у цени возарине за 50-так километара, Смедерево - до изградње железнице 1884. године, било најјефтиније транзитно место за Великоморавску долину из средње Европе и обрнуто.

До уласка пароброда у ширу употребу на подручју Србије, роба се превозила разним пловилима. Јефремовић даје опис и димензије дереглије, шајке и неврата, пловила која су се највише користила за превоз робе као и врсте робе која се њима превозила. Деревлије су биле већа пловила дужине 40 – 50 метара, ширине 5 – 6 м и висине 2-3 метра, носивости 30 – 50 тона. Њима се превозила стока, камен, шљунак, дрво за гориво, креч, цигла, песак, као и сточна и људска храна. Према Јефремовићу, оне су биле у употреби све до Првог светског рата, иако су од 1834. године почели да се користе гвоздени шлепови. Остала је понека у животу, каже он, све до 1941. године.

Шајке описује као дрвене дереглије облика великог чамца, које напред имају шиљат издигнут кљун, а на траг кућицу за ноћивање на чијем крову је била постављена мотка крме, а имала је и два мала покривена магацина. Шајке су биле дуге 15–20 метара, широке око 5 метара и носивости око 10 вагона. Према Јефремовићу, овим пловилом преносила се само дућанска роба, еспап из средње Европе за Србију. На крову ових пловила товарили су се земљани лонци, алати од дрвета, виле, лопате,



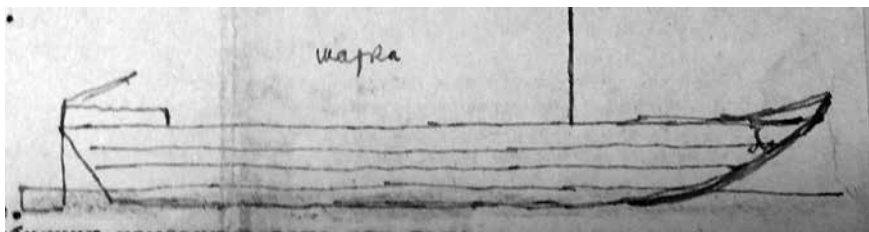
Сл. 1. Дерegliја

и сва она роба која може да покисне. Натраг су ишли обично празни. Понекад би се товарила храна или стока за Аустрију.

Неврати су пловила која су путовала само низводно. Прављени су у почетној станици, а демонтирани у пристаништима где је истоварена роба. Грађени су од обичних чамових дасака које се нису савијале. Напред су били коси, а натраг потпуно затупасти, труп им није сужаван као код шајки. Дужина неврата кретала се од 12 до 16 метара, ширина 3 метра, а дубина 1,5 метар. Задњи део у дужини од два метра био је покривен даскама и тај је простор служио као склониште од кише, такође - по њему је ходао крмар управљајући објектом. Сав остали део бродића био је отворен. Према Јефремовићу, овим пловилом преносиле су се чамове и борове даске за тишлере, дрвене греде и дрвени алат (виле, лопате и друго) из Осјека за Београд, Смедерево и даље. Јефремовић наводи да су према његовом сећању, неврати кориштени, мада ретко, све до 1907. године када је у Смедереву подигнута парна стругара (1977: 6-7).

Један од најзначајнијих делова Јефремовићевог рукописа односи се на начине набавке робе из средње Европе и њеном транспорту до Смедерева. Подаци које он овде износи односе се на период пре и након увођења саобраћаја паробродима на Дунаву. То су подаци који, највероватније, потичу од његовог оца који је делом био савременик периода који описује или, пак, од очевих пријатеља из трговачких породица.

Према Јефремовићу, смедеревски трговци су мануфактурну робу и бакалук куповали углавном у Београду, а другом робом из средње Европе снабдевали су се на три начина: „Прво, мале дућанције куповали су еспап у самоме Смедереву са тих шајки. Робу у њима су дотеривали пештански или пречански Грци или Јевреји и крчили су је на обали у самим дерegliјама. Наравно овај еспап био је скупљи од онога који су сами смедеревски трговци довозили. Друго, средњи трговци су се удруживали и један од те компаније одлазио је за Пожун. Тамо и низводно куповао је робу за себе и за све њих и доносио је под кирију узетом шајком у Смедерево. Треће, велики трговци ишли су сами за робу и закупљивали би целу шајку за превоз само њихове робе – еспапа“ (Јефремовић 1977: 7). Најудаљеније место у које су одлазили



Сл. 2. Шайка

смедеревски трговци по робу јесте Пожун, а ретко су ишли до самог Беча. Пожун је, каже, био извозна тачка чешке индустрије која је била тада најјача у Аустрији, а нарочито у шећеру, стакларији и текстилу, те није било потребно да се иде још даље, уз Дунав (Јефремовић 1977: 7). Према Јефремовићу, по робу се ишло у периоду од априла до краја септембра када су услови за пловидбу Дунавом били најповољнији. Пут до Пожуна и натраг трајао је најмање 18 или 24 дана, зависно од превозног средства које се користило, јер се до 1834. године, када је успостављена редовна линија Беч-Пешта-Земун-Галац, у Пожун путовало колима-дилижансама. То путовање колима трајало је девет дана, а од 1834. године, паробродом се путовало три дана (1977: 7).

По доласку у Пожун, прво је изнајмљивана шайка, а потом купована роба. За шайку се, према Јефремовићу, плаћало око 200 дуката, а од робе се куповао шећер у цаковима и главама, грубо такозвано „американ“ платно, стакларија и друга мануфактурна роба. Из Пожуна је смедеревски трговац шайком настављао пут за Коморан, где је куповао „чувене коморанске фарбане сандуке“. Јефремовићу даје и димензије и изглед тих сандука: „Код нас у Србији у ономе времену много су тражени ти сандуци јер је свака млада при одласку своје младожењи у њему носила сву своју девојачку спрему и дарове за похођане. У те сандуке у Коморану пре поласка бродића сместила би се стакларија купљена у Пожуну као и шећер, да би се добило у простору за другу робу, која ће се набавити у Пешти. Јер тих сандука узимало би се по сто и више комада..“ (Јефремовић 1977: 9). У Пешти је купована „гвожђурија, осовине, шине за кола, ексери, гвожђе у шипкама, браве, шарке и све друго што спада у ту браншу, затим плави лонци, шерпе, лавори и томе слично, фирнајз, разне фарбе и сав други материјал, еспап, који је за једну гвожђарску радњу потребан“. Ова куповина, како наводи Јефремовић, обављана је уз помоћ посредника, пречанских Срба, а нарочито оних из Сент Андреје. Из Пеште се путовало даље у Мохач, где је купована „грнчарија, судови од земље глеђосани и неглеђосани, а нарочито много ћупова и тестија за воду. Та роба је била специјалитет Мохача. Како је пак тај еспап доста кабаст, нарочито тестије и како је

набављан у великим количинама, пошто је то јефтина роба, морао је да се натовари на поду крова на отвореном...“ (Јефремовић 1977: 9). Од Мохача до Новог Сада путовало се два и по дана и тамо је газду чекао момак из Смедерева, одакле су заједно настављали путовање ка Смедереву, које је по Јефремовићу трајало 48 сати са одмором. У Смедереву се роба пријављивала царинарници и све формалности око царињења робе завршаване су за два дана. Шајка се одмах враћала назад са робом или празна. Узводно су шајку вукли лађари помоћу дугачких конопаца. Према Јефремовићу, узводно је шајка путовала највише 30 километара дневно и пут до Пожуна трајао је између 26 и 30 дана (1977: 10).

На овај начин се роба набављала све док пароброди нису почели да пристају у Смедерево, а вероватно и неколико година након тога. Према Јефремовићу, пароброди нису пристајали у српска места, па ни у Смедерево, све до 1880, због разних царинских формалности (1977: 10), што не одговара подацима које срећемо у различитим радовима других аутора. Из дела Феликса Каница *Србија земља и становништво* сазнајемо да је он први пут у Смедерево допутовао 1859. године паробродом (1985: 141). Леонтије Павловић у свом раду *Смедерево и пловидба Дунавом и Моравом кроз векове* наводи податак о спору између две агенције паробродских друштава и ђумрука у Смедереву и Дубравици који је настао 1867. године, позивајући се на извор министарства финансија (1983: 597-598).

Јефремовић нас упознаје и са неким детаљима функционисања смедеревског каменог кеја који је изграђен у периоду од 1885. до 1906. године, на коме су пристајала пловила која су превозила робу и путнике: „На средњем кеју истоваривала се трговачка роба, која је долазила у Смедерево, и грожђе и друга роба која се извозила. На истом вертикалном кеју налазиле су се и три кабине од дасака (2 са 3 м), код сваког штека по једна, у којима су агенти паробродских друштава издавали путничке карте и вршили администрацију утовара и истовара робе. Код сваке такве кабине налазило се и по једно јако звоно које је прилично дугим звоњењем које се далеко чуло, оглашавало појављивање брода на 1 до 5 км. Узводно или низводно, тако да су путници тачно знали када треба да дођу на обалу ради укрцавања. Много је света онда долазило, нарочито недељом и празницима, на дунавску обалу или како се онда говорило „на Дунав“ да дочека и испрати путничке бродове (лађе). То је био главни провод публике једне паланке. А бродова је у оно време, пристајало у Смедерево много. Тако је долазио сваког јутра у 7 и 30 часова аустријски или мађарски путнички брод из Београда односно Беча а по подне у 6 сати за Беч из Галца. То су биле такозване аустријске беле лађе јер су биле офарбане у бело... У Смедереву су се ти путнички бродови задржавали пола сата и путници су са њих излазили на обалу

да купе воће а нарочито грожђе“ (Јефремовић 1977: 2, 4). Све до 1914. године, у јесен када стигне грожђе, аустријске беле лађе су превозиле котарице са очишћеним гроздовима смедеревке које су трећег дана изношене на бечку пијацу (Јефремовић 1977: 4).

Од 1895. године, Српско бродарско друштво уводи свакодневну линију Београд – Дубравица обновљеним бродом *Делиград*, од 1898. пароброд *Цар Никола II* који је саобраћао два пута недељно на релацији Београд – Радујевац, а од 1912. године почео је да саобраћа и нови путнички пароброд *Србија*. Према Јефремовићу, *Србија* је била најбржи брод на Дунаву.“ Она је, наводи Јефремовић, сваки аустријски брод престизала са лакоћом па чак и са мањим шлепом уза се. И наравно ми путници, Срби, били смо срећни и горди на то и бацали смо канапе царским бродовима у моменту када смо их престизали...“ (1977: 3).

О парку који је подигнут на кеју Јефремовић наводи : „... Имао је много ружа и другог цвећа као и лепих стабала дивљих кестенова. Под сваким је постојала и по једна јака дрвена клупа за седење. Био је дика наше вароши. У њега су Смедеревци излазили пред вече да прошетају а нарочито недељом и празницима пре подне да дочекају шетни брод из Београда и по подне да га испрате за престоницу Србије. После тога се ишло на пиво и слушање циганске музике код „Лафа“, „Слоге“ и по осталим кафаницама. Наравно, са облигатним ђевапчићима...“ (1977: 5). У својим причама, Спасоје Јефремовић допуњује ову слику смедеревског пристаништа: „На лађе се обично ишло раније. Смедеревци нису много веровали у редпловидбе. „Лађанеће да чека“ говорило се...“ (1981: 163). „Недељом после подне, испраћај шетне лађе из Београда био је нарочит догађај. На кеју – највећем на Дунаву после Пеште, подвлачило се увек – било је много света...“ (Јефремовић 1981: 144). „Српски бродови са тробојком на Дунаву подизали су дух целокупном српству, успевали су да прстижу беле лађе... Том прстижу допринели су много смелост и вештина капетана *Цар Николе* Стеве Јовановића, као и име које је брод носио... Капетан Степа био је легендарна личност на Дунаву... Два пута недељно стизао је из Радујевца *Цар Никола II* и заједно са аустријском белом лађом пристајао на смедеревском кеју. На обали је увек било пуно света, који је са дивљењем посматрао спретне команде за прилажење капетана Стеве... Оба брода кретала су одатле скоро у секунду. Са обале се дуго пратила трка, многи су због тога и путовали, а неки и аустријским бродом због двоструког уживања, да поруче чувену бечку шницлу на белој лађи и посматрају спуштене швапске носеве када је *Цар Никола II* прстигне“ (Јефремовић 1981: 108-109).

Један од матроза на *Цару Николи II* био је и млади Смедеревац, потомак шајкаша који је, како писац наводи: „Више волео да гледа у дунавске таласе, него у рафове са цицом и побегао је у матрозе на *Цару*



Сл. 3 Пристаниште у Смедереву

Николи II. (Јефремовић 1981: 138). Овај млади Смедеревац постао је један од најмлађих капетана Српског бродарског друштва, прво на најмањем броду „Стигу“ (Јефремовић 1981: 138).

Подаци које садржи напред наведени део рукописа Драгослава Јефремовића пружа нова сазнања и употпуњује досадашњу слику о трговини и транспорту робе и путника речним пловилима на Дунаву и функционисању смедеревског пристаништа. Јефремовић нас упознаје са статусном – имовинском хијерархијом међу смедеревским трговцима која је утицала и на начин набавке робе, а вероватно и на врсте, количину и њен квалитет. Такође, из текста сазнајемо о организацији самог путовања, односно његовом току, о условима путовања и времену које је утрошено на путовање.¹ Тако нас упознаје и са овим делом трговачког посла – заната. Јефремовићев текст пружа и податке која је то роба која је могла да се купи у смедеревским трговинама од 30-их година 19. века до почетка 20. века, као и из којих је места средње Европе она набављана. У причама Спасоја Јефремовића упознајемо житеље

¹ Једини за сада познати документ у коме се помиње период године и време проведено у набавци робе, као и врста робе је Жалба коју су смедеревски трговци Никола Атанасковић и Милоје Павловић упутили кнезу Милошу 1832. г., у којој се жале на смедеревског ђумрукцију Стефана Михаиловића. Објављен је у књизи архивске грађе: Бранко Перуничкић, Насеље и град Смедерево, Смедерево 1977, 295. Из њиховог писма, такође, сазнајемо да су они у Пешти куповали не само за себе већ и за друге трговце, као што наводи и Д. Јефремовић.

Смедерева с краја 19. века до почетка 20. века, и значај и значења који је река имала за њих.

Напреднаведена дела браће Јефремовић, иако припадају различитим књижевним жанровима и имају различиту документарну вредност, садржином датих информација представљају драгоцен извор података за упознавање и проучавање прошлости Смедерева. Такође, представљају потенцијал за музеализацију у оквиру музејске изложбе, и педагошки рад са млађом популацијом Смедереваца на упознавању Дунава, као једног од значајних маркера Смедерева.

Извори

Јефремовић, Драгослав Б. *Извод из биографије мога оца Бранка Ж. Јефремовића, трговца и индустријалца, рукопис*, 1977. Музеј у Смедереву: Историјска збирка, инв.бр. 637/1981.

Јефремовић, Спасоје Б. 1981. *Поред града на Дунаву*. Чикаго: Serbian Literary Association, 1981.

Литература

Домазет, Славко. *Записи о старом Смедереву*, Смедерево: Димитрије Давидовић, 1982.

Зиројевић, Олга. *Смедерево од пада под турску власт до краја XVI века у: Ослобођење градова у Србији од Турака 1862-1867. год.*, Београд: САНУ, 1970, 193-200.

Каниц, Феликс. *Србија земља и становништво*, Београд: Српска књижевна задруга, 1985.

Менесланд, Свејн. *Србија у XIX веку у очима странаца*, прев. Б. Момчиловић, Осло: Sypress Forlag, Нови Сад: Прометеј, 2016.

Павловић, Леонтије. *Смедерево и пловидба Дунавом и Моравом кроз векове*, Зборник радова Пловидба на Дунаву и његовим притокама кроз векове, Београд: САНУ, 1983, 579-607.

Перуничкић, Бранко. *Насеље и град Смедерево*, Смедерево: Скупштина општине Смедерево, 1977.

Пирх, пл. Ото Дубислав, *Путовање по Србији у години 1829*. прев. Д. Т. Мијушковић, Београд: Просвета, 1983.

Ровински, Павел Аполонович. *Записи о Србији 1868-1869*, прев. Д. Ђупић. Нови Сад: Матица српска, 1994.

Стојимировић, Др Душан. *Казивања дата историчару српске медицине санитарском ђенералу др Влади Станојевићу Триском*, приредили: Миливој Ненин, Драган Мрдаковић. Смедерево: Народна библиотека Смедерево, 2007.

ПОЈАВА ЖЕЛЕЗНИЧКОГ САОБРАЋАЈА У БАНАТУ - ЗНАЧАЈ И АРХИТЕКТУРА

Сажетак: Дуги 19. век је означавао период интензивног технолошког и техничког развоја, што се испољавало у различитим сегментима живота. Једна од највећих новина је била појава железничког саобраћаја. Захваљујући брзом напретку, железничка мрежа је, за мање од сто година, обухватила простор читаве Европе. Појаву и ширење новог саобраћајног средства је, пре свега, омогућило откриће парне машине, тј. парне локомотиве. Захваљујући томе, 27. септембра 1825., железнички саобраћај је кренуо на свој освајачки пут. Под утицајем европских иновација, мађарски парламент је већ 1836. године донео први закон о железницама, који је предвидео изградњу 13 железничких линија. Међу првим линијама је изграђена пруга у јужним деловима Угарске: Базијаш - Оравица. Изградња је започета 1846-1847. године, а пруга је предата за саобраћај тек 1854. У то време су грађене и железничке линије Сегедин-Темишвар и Сегедин - Јасеново.

После аустроугарске нагодбе, од 1867., у двојној монархији су се дешавале значајне промене на друштвеном, привредном и индустријском пољу. Модернизација државе је довела до брзог развоја грађевинске индустрије, што је резултовао изградњом железничких линија и комплекса на овој територији.

Са настанком новог транспорта, у првој половини 19. века, у Европи је формиран нови тип објекта - станична зграда. Железничке компаније су брзо препознале предност израде типских пројеката железничких станица и на овај начин су минимализовале трошкове грађења и одржавања. Нови тип објекта био је лако препознатљив, што је допринело ширењу свести о новом саобраћајном средству. Тема рада је појава железничког саобраћаја у Банату, некада периферној области Аустроугарске монархије. У истраживању се полази од хипотезе да је железница, осим доприноса у привредном развоју, била генератор културолошког уздизања становништва, омогућујући обичном човеку контакт са осталим деловима света.

*maria_siladji@uns.ac.rs

Циљ рада је, осим да укаже на значај железничког саобраћаја у Банату, да одреди место локалних станичних зграда у целокупном архитектонском корпусу железничких објеката грађених у доба монархије.

Кључне речи: железнички саобраћај, Банат, типски пројекти, растуће куће

Maria Silađi
Anica Draganić

THE EMERGENCE OF RAILWAY TRAFFIC IN BANAT - SIGNIFICANCE AND ARCHITECTURE

Abstract: The long XIX century was a period of intensive technological and technical development, which was reflected in different segments of life. One of the biggest novelty was the emergence of railway traffic. Thanks to rapid progress, within less than a hundred years the railway network had covered the entire Europe. The discovery of a steam engine, i.e. steam locomotives, above all, enabled the emergence and expansion of the new mode of transport. As a result, on September 27th, 1825, railway traffic started its conquest route. Under the influence of European innovations, the Hungarian Parliament adopted its first law on railways, which envisioned the construction of 13 railways as early as 1836. Among the first lines, a railway in the southern parts of Hungary was built: Basijaš Oravica. The construction started in 1846-1847, but the railroad was opened for transport only in 1854. At that time, the railway lines of Szeged- Timisoara and Szeged-Jasenovo were also built.

After the Austro-Hungarian agreement, since 1867, there have been significant changes in the social, economic and industrial fields in the dual monarchy. State modernization led to the rapid development of the construction industry, which resulted in the construction of railway lines and complexes on this territory. With the emergence of a new mode of transport, in the first half of the 19th century, a new type of object was built in Europe - a station building. Railway companies quickly recognized the advantage of developing type railway station projects thus minimizing construction and maintenance costs. The new object type was easily recognizable, which contributed to the raising awareness about the new mode of transport.

The theme of the paper is the emergence of railway transport in Banat, once the peripheral area of the Austro-Hungarian monarchy. The research starts from the hypothesis that, apart from economic development, the railway was the generator of the cultural rise of the population, allowing *the*

ordinary man a contact with other, more developed parts of the world. The aim of the paper, apart from pointing out the significance of railway traffic in Banat, is to determine the location of local station buildings in the entire architectural corps of railway facilities built during the era of the monarchy.

Keywords: Railway traffic, Banat, type projects, growing houses

Појава железнице

Под утицајем европских иновација, Мађарски парламент је 1836. године усвојио први закон о железничком саобраћају, којим је предвиђена изградња 13 железничких линија. Након доношења овог закона изграђена је прва линија између Братиславе и Нађсомбата, у којој је као покретна снага коришћена коњска вуча. Значај железничког транспорта у целокупном привредном развоју Угарске је међу првима препознао гроф Иштван Сечењи (Széchenyi István), на чију иницијативу је донет поменути закон. Прва железничка линија, која је функционисала на парни погон, отворена је 1846. године између Пеште и Ваца, и од тада је константно проширивана све до Првог светског рата (Kubinsky et al. 2009: 46).

Чињеницу да се Сечењи залагао за развој железничког саобраћаја потврђује његов рад *Препоруке за развој саобраћаја (Javaslat a magyar közlekedési ügy rendezésirül)*, издат 1848. године у Братислави. У овом раду аутор у четири тачке дефинише правце саобраћајног развоја Угарске. Од ових тачака прве две се односе на развој железничког транспорта: 1. железнички саобраћај је најпогоднији за поновно оживљавање привреде, јер једино железничке линије обезбеђују константни јефтин транспорт робе. 2. остала транспортна средства и системи морају бити подређени железничком саобраћају (Széchenyi 1848: 56).

Сечењи је сматрао да Пешта, као центар државе, мора бити и центар железничке мреже, односно жижна тачка у којој би се све линије сусретале. Ово идеја се види и на мапи коју је приложио свом раду. Систем је и реализован касније по овом принципу. Он предлаже четири главне линије, које имају заједничко полазиште у Пешти и крећу према свим странама света. Предвидео је да, касније, главне линије буду допуњене споредним линијама (Széchenyi 1848: 134). Његови планови су трансформисани после револуције 1848. године, када је Беч постао центар угарске железнице, а не Пешта, како је то Сечењи предложио.

У јужним деловима Угарске, у Банату је међу првим линијама изграђена пруга Базијаш-Оравита. Градња је започета већ 1846-1847. године, а после мањих или већих прекида, линија је 1854. године пуштена у саобраћај. У то време је почела изградња линије Темишвар-Сегедин (Čonkić 1958: 10).



Сл. 1. Саобраћајна мрежа Угарске – предлози Сечењија

Након настанка Аустроугарске монархије, од 1867. године, долази до брзог развоја грађевинарства, што је утицало и на изградњу нових железничких линија и железничких станица. Министарство саобраћаја је 8. јула 1868. године издало правилник о изградњи железничких пруга и железничких објеката (*Egy vasútépítés története*). Угарска краљевска железница, основана 1868. године, преузима скоро све железничке пруге које су биле изграђене од стране разних железничких акционарских друштава и функционисале су помоћу страног капитала. Угарска краљевска железница је добила 60 милиона сребрних форинти од мађарске владе за развој железничког система (Udvari 2008: 12). У оснивању Угарске краљевске железнице је битну улогу уимао Мико Имре, који је следио идеје Сечењија. Своје предлоге је изложио у раду: *Мемоари величанственом цару о угарским железницама* (Kollega Tarsoly 1999: 311).

Архитектура железничких објеката

Након формирања Аустроугарске монархије десиле су се велике промене, дошло је до убрзаног преображаја друштва, до привредног и индустријског развоја, до опште модернизације и све то омогућило

је велику градитељску делатност, брзу изградњу железница, а самим тим и комплекса железничких станица. „Министарство јавног рада и саобраћаја је 8. јула 1868. године донело наредбу, у којој је дефинисало потребне услове за изградњу железничке мреже, а такође и правни оквир, привредне и финансијске мере“ (*Egy vasútépítés története*).

Нови тип објеката, у виду железничких станица, у Европи се појавио у првој половини 19. века, када је захваљујући открићу парне машине настао нови вид транспорта. Железничке компаније су прилично брзо препознале предност израде типских пројеката железничких станица, и на овај начин су минимализовале трошкове грађења и одржавања. Нови тип био је лако препознатљив, што је допринело ширењу свести о новом саобраћајном средству. Слични објекти омогућили су исте услове за рад широм државе (Vörös 2011: 14). Пре израде типских пројеката Монархије, мање железничке компаније имале су своје типске зграде које су представљале одраз одређеног акционарског друштва.

Краљевска државна железница Угарске је 1883. године преузела праксу израде и коришћења типских пројеката. У години када је отворена линија Велика Кикинда-Велики Бечкерек издала је једну серију типских пројеката, која је била намењена станицама главне железничке мреже.

Железнички саобраћај постао је општа тема и у уметности током 19. и почетком 20. века. Железнички објекти били су симбол и модерног света, а њихова масовна појава довела је до тога да су постали делови свакодневног живота, док данас представљају наше вредно техничко наслеђе. За време Аустроугарске монархије у Угарској је саграђено око 1500 железничких станица, а њихова просечна међусобна удаљеност износила је 15 километара (Kubinszky 1989: 9).

Најзначајнији објекат станице била је пријемна зграда са чекаоницама, бироима и становима железничара. Међутим, сваки комплекс железничке станице састојао се из више објеката: разни магацини за складиштење возова и радионице за њихову припрему, бунари и мањи водоторњеви, магацини за робу - пре свега за пољопривредна добра, магацин угља, чуварнице, цела дворишта са помоћним објектима за удобно становање пружних радника железнице и још многе зграде разних намена (Vörös 2011: 14).

Без обзира на величину самих станица, оне су имале одређене елементе који су одређивали општи карактер сваке железничке станице, а то су били: распоред маса, елементи фасаде, опрема грађевине, као и окружење. Најзначајнији елементи комплекса су биле пријемне зграде, пројектоване по типским пројектима. Најједноставнија пријемна зграда била је дужом страном окренута према прузи, имала је двово-

дни кров и неподељену фасаду. Касније се као украс грађевине јавља централни ризалит код пријемних објеката већих габарита. Занимљив детаљ у историји архитектуре пријемних зграда био је да су оне, поред просторија за задовољавање потреба путника, у свом склопу имале и станове железничара (Kubinszky 1989: 8-9).

Зграде реализоване по типском пројекту остале су карактеристичне за мања насеља, или за вициналне пруге, док су се крајем 20. века у градовима појавили пријемни објекти, изграђени на основу посебних пројеката, под утицајем тренутних владајућих стилова у архитектури. Њихову доминацију у општој слици насеља, одредио је и њихов положај у структури града. Ове грађевине настале су између 1890. и 1905. године у пројектним бироима Краљевске државне железнице Угарске, под руководством главног архитекте Ференца Пфафа (Pfaff Ferenc), ученика познатог мађарског архитекте Имреа Стајндла (Steindl Imre) (Kubinszky 1989: 63-68).

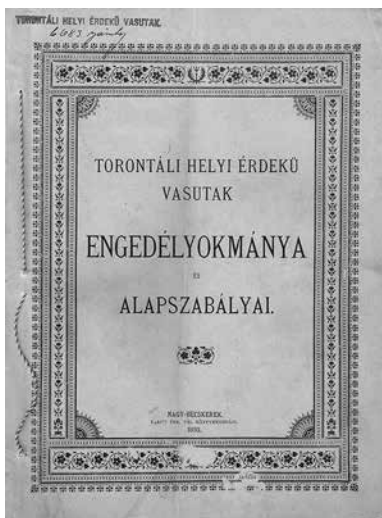
Акционарско друштво Торонталске вициналне железнице

Мрежа вициналне железнице изграђена је за 30 година, на основу члана 30. Закона о железницама из 1880. године, затим из 1888. године. Изградња ових споредних линија је била од великог значаја како за транспорт људи, тако и за превоз робе. На овај начин су многа, до тада потпуно изолована села, интегрисана у крвоток Аустроугарске монархије, што је генерисало њихов привредни развој. У некадашњој Угарској Банат је располагао најгушћом мрежом железничког саобраћаја локалног карактера, која је у једном периоду износила 346 километара (Siladi et al 201: 620).

Акционарско друштво Торонталске вициналне железнице основано је 1885. године. Припадало је управној јединици Мађарске државне железнице, чије је седиште прво било у Сегедину, а потом у Темишвару. У његовом руководству су били најутицајнији људи, у великом броју племићи Торонталске жупаније, као и познати стручњаци железничког саобраћаја. Према годишњем извештају из 1892. године, Акционарско друштво је имало основне и приоритетне акције. Највећи део основних акција је припадао становништву Торонталске жупаније и Министарству трговине, али су овакве акције поседовале и општине преко чије територије је пролазила пруга, као и поједини племићи и жупаније. Приоритетне акције су биле у власништву становништва Торонталске жупаније и Друштвеног резервног фонда.

До завршетка Првог светског рата Торонталским вициналним железницама су припадале следеће линије: ускотрачна пруга Велики Бечкерек-Жомбољ, линија Велики Бечкерек-Пардањ (Међа)-Жомбољ

линија Сечањ-Вршац, линија Сечањ-Алибунар, линија Шандор удвар (Велики Бечкерек)-Панчево, линија Самош-Анталфалва (Ковачица). Укупна дужина свих ових линија је тада износила 347,511 километара, а дозвола за њихово функционисање би истекла тек 1987. године. Међутим, након Тријанонског споразума (1920) линије Торонталске вициналне железнице делом су припале Краљевини Срба, Хрвата и Словенаца (299,903 километара), а делом Краљевини Румунији (47,608 километара) (Kubinsky et al. 2009: 70).



*Основна правила
Акционарског друштва
Торонталске вициналне
железнице, 1893.*

Архитектура на локалним/вициналним пругама Торонталске жупаније

Од доношења другог закона из 1888. године до Првог светског рата, у Угарској је изграђено 11.168 километара вициналне пруге, као и 621 железничка станица (Szabó et al. 2005). Ови закони предвиђали су бројне олакшице, између осталог омогућавали су брзу набавку дозвола за изградњу нових линија, јефтиније материјале и објекте, те једноставније конструкције пруге.

План Аустроугарске монархије био је укључивање феудалаца и локалних компанија у изградњу ових споредних пруга. Оснивана су акционарска друштва, а сама држава је имала више симболичну улогу, и из-

најмљивала је те пруге на 90 година. Изградња ових споредних линија била је знатно јефтинија од градње главних железничких праваца. Локални интерес дао је додатну мотивацију људима, и због тога су, често без надокнаде, предавали своје парцеле акционарским друштвима за сврху новог транспорта. Главни циљ изградње вициналних железница био је задовољавање привредних потреба. Оне су, пре свега, биле у служби пољопривреде и индустрије (Frisnyák 2001), а транспорт лица представљао је само њену другу функцију.

Железничке станице су убрзо постале жижне тачке насеља. Поред центра, та места су била најактивнија и најатрактивнија. Железничке пруге, у већини случаја, нису реметиле већ изграђену структуру насеља, јер су углавном пролазиле поред села и градова. Међутим, де-

шавало се и то да су винициналне железнице пресецале село и чиниле занимљив детаљ сеоског миљеа, сеоскеслике.

Појава железнице представљала је огроман корак у историји жупаније, јер је на овај начин била омогућена комуникација на, до тада, мочварној непроходној територији. Осим 49 станица и 12 стајалишта, у Торонталу је изграђено 87 магацина и 11 гаража (Kubinsky et al. 2009: 179). Линије су у крвоток Монархије укључивале жупанијски центар, среске центре, а затим и мањанасеља.

У 19. веку, многи сликари, углавном импресионисти, били су инспирисани возовима и железничким станицама. Пријемне зграде железничких станица вициналних железница биле су типског карактера, јер су реализоване на основу централног типског плана. Објекти су били инспирисани сликом *Ружичаста кућа у одмаралишту* Камил Писара (Camille Pissarro: *La chalet, la Maison Rose*) (Siladi et al 2011: 622), на којој је осликан један мали летњиковац у природи (Kubinsky et al. 2009: 37). Узори за решавање функције и изгледа објеката били су пројекти из 1883. године и железничке станице у граду Ујсаси Комарно.

Типски пројекти зграда вициналних железница израђени су од стране архитеката Угарске краљевске државне железнице, 1887. године, углавном из практичних разлога. Ова компанија је рачунала на то да постоји могућност преузимања дате линије од тренутног власника или управника, односно датог акционарског друштва због његовог евентуално лошег функционисања, и хтела је да у том случају све станице буду истог типа, због лакшег прилагођавања грађевинама Краљевске државне железнице Угарске (*Magyarország vasútállomásai és vasúti megállói*). Израду пројеката олакшавала је чињеница да су у већини случајева станице биле на периферији насеља и нису морале да се уклапају у већ изграђену архитектонску структуру насеља. Архитекти су имали слободне руке и нису ни мислили на то да ће њихови објекти железничких станица једног дана постати узори за грађење других објеката, углавном у мањим срединама, те да ће временом постати симболи једне епохе.

Пројекти објеката вициналних железница настављали су концепцију тзв. „растуће куће” Краљевске државне железнице Угарске. Типске грађевине биле су сврстане у четири категорије различитих величина, од којих се свака састојала из истог централног корпуса и анекса, у зависности од категорије. По овој логици, пријемни објекат IV разреда имао је исту површину основе као средишњи блок грађевине I разреда. Проширивања су увек вршена дуж бочних фасада, које су се пружале управно у односу на правац шина. Само је грађевина IV разреда била приземна, док су остале три категорије биле једнос-

пратне. Управо код ових најмањих објеката, због недостатка простора, нису биле раздвојене чекаонице I, II и III разреда (Szabó et al. 2005). Пројекти Акционарског друштва Торонталске вициналне железнице су у неким случајевима одступали од унапред дефинисаних типских пројеката, јер су тек од 1892. године грађени према универзалном плану Краљевске државне железнице Угарске – Вициналне железнице. Пре 1892. године су постојали посебни пројекти пријемних зграда у Торонталу, те је сваки објекат био јединствен и другачији, као на пример у Модошу, Ченеју, Кечи, Сечњу и Дебељачи (Kubinsky et al. 2009: 176). Међутим, карактеристични детаљи као што је окулус у забату, или имитација камена око отвора и на угловима објеката, појављивали су се и на ранијим зградама.

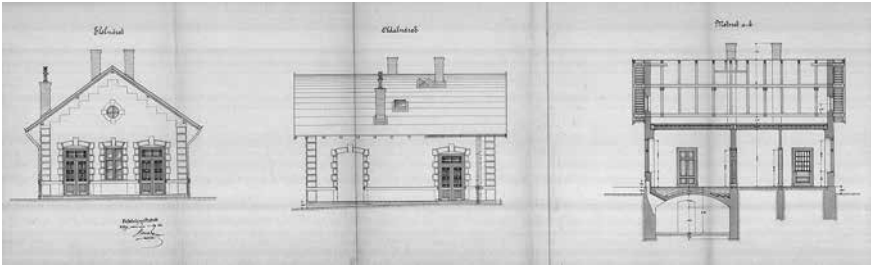
Пријемне зграде на станицама обично су грађене од аутохтоног материјала карактеристичног за поједина места, те су у складу са тим објекти Торонталске вициналне железнице зидани од опеке, ређе од ћерпича, и били су омалтерисани. Декорација, најчешће имитација камена, такође је израђена у малтеру. Интересантна је чињеница да су пријемне зграде претежно покриване великим цреповима, док је у том периоду већи део кућа у насељима био покривен трском или бибер црепом. То се јасно види на појединим фотографијама, док на пројектима није посебно назначена материјализација. Принцип симетрије био је веома важан и представљао је полазиште приликом пројектовања железничких станица. Међутим, спољашњи изглед нису пресликали на основу, где симетрија више није била поштована.

Насупрот пријемним зградама, помоћни објекти су често грађени од дрвета, иако тај материјал није био распрострањен на овом подручју (Силађи и др. 2015).

Иако су углавном у свим насељима били примењивани ови типски планови, приметна су мала одступања. Сваки објекат је био прилагођен одређеној локацији и то је омогућило његово рационално коришћење. Грађевине су имале свој лични карактер, без обзира на типске пројекте, захваљујући локалним мајсторима, материјалима и разним утицајима, које су они уносили приликом изградње станице (Мицић и др. 2016).

У целој Угарској, па и у Торонталској жупанији, најраспрострањенија је била станица III категорије: спратни објекат, дужом страном окренута ка прузи (Kubinsky 2016).

Важни, а такође интересантни елементи торонталског пејсажа и насеља, били су и железнички мостови, као неизбежни деловин овог вида саобраћаја, поготово у Торонталу, где је терен био густо испреплетан рекама и каналима. За неометано функционисање железничког саобраћаја у Торонталској жупанији, гвоздени мостови су углав-



Сл. 3. Растуђа кућа – пријемна зграда четврте категорије у Торонталској жупанији

ном били подигнути на реци Тамиш и на каналу Береј (Kubinsky et al. 2009: 176).

Крај златног доба

Тријанонски споразум је у потпуности разбио железничку структуру Угарске, која је од 1830-их година константно проширивана, и пред Први светски рат је личила на паукову мрежу. Последице споразума су приметне и дан-данас (Tarján).

Бројне, до тада успешне, инвестиције су прекинуте, као и развој вициналних железница. Краљевина Срба, Хрвата и Словенаца је добила 2905,2 км вициналне мреже Аустроугарске (Szabó et al. 2005). Војводина је преузела 1700 км пруге, од којих је било свега 380 км главних пруга (Суботица-Зрењанин-Панчево и Панчево-Вршац), 1200 км вициналних и 70 км узаних пруга (Čonkić, 1958: 55). Уместо прекинутих инвестиција покренуте су нове и један од главних циљева нове земље је био обнова и изградња железничке комуникације. Тријанонске државне границе су пресекле бројне железничке линије, те су неки правци укинати, многа села поново остала одсечена од света, а лоши односи са суседима су онемогућили ефикасан прекогранични саобраћај. Највећи проблем је представљала чињеница да неке пресечене линије нису више повезивале два града, него су се пружале само до државне границе. На овај начин је железнички транспорт у Банату делимично изгубио смисао. Банат, не само са околним земљама, него ни унутар Краљевине Срба, Хрвата и Словенаца, није имао никакву повезаност са осталим деловима државе.

Цела железничка мрежа унутар државе је захтевала реорганизацију и допуну, јер је наслеђени систем, грађен током 19. века, настао из различитих интереса, био повезан са разним земљама и градовима, а био је и у доста лошем стању после Првог светског рата (Petrović b.g.: 188). Грађење пруга у том периоду се svelo на повезивање већ

постојећих линија ради поновног успостављања функционалности железничког саобраћаја. Мрежа, наслеђена из Аустроугарске је обновљена 1919-1924. године и на такав начин је било омогућено саобраћање бржих возова. Додатни проблем је представљала чињеница да су дотадашње вициналне пруге по Војводини одједном постале главне, или чак међународне, и захтевале су ојачање (Stefanović 1929: 40). Није било решено ни питање власништва, јер је нова државахтела да преузме све пруге од Угарских државних железница и од разних акционарских друштва на територији Баната, што није ишло лако. До регулисања железничког саобраћаја је дошло 1921. године, када су донели Уредбу о регулисању железничког саобраћаја (Janković 1957: 203-214) и комуникација се одвијала по тим правилима све до Другог светског рата.

Након Првог светског рата, дотадашњи жупанијски центар оронталске жупаније је изгубио свој значај, а на то је и железнички саобраћај утицао у великој мери. Након рата, Велики Бечкерек је био изолован у погледу железничког транспорта. Нови главни град Београд је железницом једино преко Будимпеште био повезан са Великим Бечкереком. Ова ситуација је имала велики утицај на привредни развој. Проблем је решен тек 1935. године када је изграђен железнички мост на Дунаву, између Панчева и Београда (Čonkić 1958: 53). Некадашња Торонталска и Бач-Бодрошка жупанија, односно Банат и Бачка, такође нису били повезани железницом. Велики Бечкерек и Нови Сад су први пут 1925. године повезани железничком пругом када је изграђен железнички мост између Орловата и Титела. У аустроугарском периоду ови градови су железничким путем били повезани преко Сегедина (Čonkić 1958: 53).

Упркос уложеном труду „бивша Југославија” није била у стању да отклони недостатке наслеђене мреже“ (Čonkić 1958: 53).

Литература

Čonkić, Milorad. *100 godina železnica u Vojvodini: Železničko transportno preduzeće Novi Sad*. Beograd: Nedeljne informativne novine, 1958.

Frisnyák, Zsuzsa. *A magyarországi közlekedés krónikája 1750–2000, y História*. Budapest: MTA Történettudományi Intézete, 2001. –

http://web.archive.org/web/20041206185811/http://www.trafipax.hu/index.php?akt_menu=104 14.04.2016.

Kollega Tarsoly, István (yp.) *Magyarország a XX. században. IV. kötet. Műszaki és természettudományok*. Szekszárd: Babits Kiadó, 1999.

Kubinszky, Mihály. *Vasútállomások Magyarországon*. Budapest: Idegenforgalmi Propaganda és Kiadó Vállalat, 1989.

Kubinsky, Mihály. A helyiérdekű vasutak építésze http://real.mtak.hu/2644/1/63045_ZJ1.pdf 06.09.2017.

Kubinsky, Mihály; Tamás Nagy & László Turóczy. *Ez a vonat elment: Adatok és képek a régi magyar vasúti mellékvonalak történetéhez*. Budapest: Stil Nuovo, 2009.

Manojlović, Perica. *Železnički saobraćaj u Vojvodini. Udruženje Jugoslovenskih inženjera i arhitekata - Vojvodina 1924*.

Micić, Milan; Ferenc Nemet i Maria Silađi. *Banatska mala pruga*. Novo Miloševo: Banatski kulturni centar, Novi Sad: Univerzitet u Novom Sadu, 2016.

Mikó, Imre. *Emlékirat öfelségéhez a magyarországi vasutakról*. Kolozsvár, 1868.

Petrović, Draško. *Železnički saobraćaj i modernizacija Kraljevine Srba, Hrvata i Slovenaca/Jugoslavije nakon ujedinjenja*. Zagreb: Centar za politološka istraživanja - <http://www.cpi.hr/download/links/hr/6968.pdf> 9.8.2019.

Silađi, Maria i Anica Tufegdžić. Possibility of vicinal railway Zrenjanin-Jimbolia rehabilitation in the context of cultural tourism, y *The 4th International Conference on Hazards and Modern Heritage "The Importance of Place"*. Sarajevo: CICOP, 2011.

Silađi Maria i Anica Tufegdžić. *Banatska mala pruga/Bánáti kisvasút/ Narrow railway of Banat*. Novi Sad: Fakultet tehničkih nauka, 2015.

Stefanović, Miloš. *Naše železnice posle rata 1918-1928*. Beograd: G. Kona, 1929.

Szabó Angéla – Wettstein Domokos: Helyiérdekű vasutak építésze. *Architectura Hungariae* 3, 2005. - http://arch.et.bme.hu/korabbi_folyam/27/27szabow.html 14.10.2017.

Széchenyi, István. Javaslat a magyar közlekedési ügy rendezéséről. Pozsony: Belnay Örökösök, 1848. -<https://babel.hathitrust.org/cgi/pt?id=nyp.33433082121694&view=1up&seq=9>

Tarján, M. Az első magyar vasútvonal átadása. *Rubicon* - http://www.rubicon.hu/magyar/oldalak/1846_julius_15_az_elso_magyar_vasutvonal_atadasa/9.8.2019.

Udvari, Tamás. *A MÁV Zrt. image építése a Kommunikációs Igazgatóság szervezésében*. Budapest: Budapest Gazdasági Főiskola, 2008. - http://elib.kkf.hu/edip/D_14418.pdf 06.04.2019.

Vörös, Tibor. Vasúti építészet – Építés, építészet, vasúti építészet. *Sínek világa*. 2, 2011. - <http://www.sinekvilaga.hu/123-37806.php> (06.09.2018.)

СТОГОДИНА ЖЕЉЕЗНИЦЕ У СЕМБЕРИЈИ ИЛИ ПРУГА БЕЗ ПОВРАТКА

Анстракт: Прве трачнице у Семберији положила је Аустроугарска 1916. од Угљевика преко Бијељине до Босанске Раче за ефикаснији транспорт *земаљских добара* и мрког угља из угљевичког рудника. Путнички саобраћај на истој дионици успоставља се по окончању Првог свјетског рата, а године 1950. се једним непрекинутим колосијеком повезују градови Бијељина (данас држава РС/БиХ) и Шид (Република Србија). Изградњом Термоелектране Угљевик, 1979., укида се пруга Угљевик-Бијељина, док је дионица Бијељина-Шид уташена 2005. Радам се на основу музејске грађе и других извора представља кратка историја жељезничког саобраћаја у Семберији, његов утицај на живот становништва, мобилност и повезивање, посебно у контексту односа и међусобних утицаја са сусједном области Срема. Иако једина жељезничка веза Сембераца са свијетом, почетком 21. вијека у новим условима насталим распадом Југославије, пруга Бијељина-Шид остала је без путника, а жељезнички саобраћај у Семберији прешао у домен културно-историјског наслеђа за које суштински нико не мари.

Кључне ријечи: Жељезница, Семберија, међусобни утицаји Семберија-Срем, културно-историјско наслеђе.

Tanja Lazić

ONE HUNDRED YEARS OF RAILWAY IN SEMBERIA OR RAILWAY WITHOUT RETURN

Abstract: The first rails in Semberija were laid by Austria-Hungary in 1916 from Ugljevik through Bijeljina to Bosanska Rača for more efficient transport of agricultural goods and coal from the Ugljevik mine. Passenger traffic on the same section was established after the end of the First World War, and in 1950 the cities of Bijeljina (today the state of RS / BiH) and Šid (Republic of Serbia) were connected by an uninterrupted track. With the construction of the Ugljevik Thermal Power Plant in 1979, the Ugljevik-Bijeljina railway was

* lazict63@gmail.com

abolished, while the Bijeljina-Šid section was shut down in 2005. Based on the museum material and other sources, the paper presents a short history of railway traffic in Semberija, its impact on the life of the population, mobility and connections, especially in the context of relations and mutual influences with the neighboring area of Srem. Although the only railway connection with the world for people of Semberia, at the beginning of the 21st century in the new conditions created by the disintegration of Yugoslavia, the Bijeljina-Šid railway was left without passengers, and the railway traffic in Semberia became a cultural and historical heritage that no one cares about.

Keywords: Railway, Semberia, mutual influences Semberia-Srem, cultural-historical heritage.

Прва пруга у Босни и Херцеговини изграђена је 1872. године, током османске управе, на траси Добрљин – Бања Лука, и то као дио будуће Оријенталне жељезнице – „Цариградске магистрале”, односно жељезничког правца Цариград – Беч.¹ Иако се радило о прузи нормалног колосијека, њена траса није побољшала саобраћајне прилике у Босни и Херцеговини, јер није имала везу са централном Босном и Сарајевом, нити прикључак на угарске жељезнице у сусједној Хрватској. Рад пруге бива обустављен новембра 1875. године због устанка српског народа у Босни да би поново оживио 1879, након што је претходне године Аустроугарска окупирала Босну и Херцеговину (Стојнић и др. 2012).

Аустроугарска окупација обухватила је и Семберију, равничарску регију на крајњем сјевероистоку Босне², омеђену ријекама Савом на сјеверу и Дрином на истоку, те југозападно побрђем планине Мајевице. Након 1878. године градић Бијељина, који још од средњег вијека представља центар Семберије, постаје за Монархију важно погранично мјесто према Србији, а цијела област нуди потенцијал за извоз различитих пољопривредних производа. Бројни градски велетрговци пласирају их изван Семберије преко луке у Босанској Рачи на ријеци Сави. Сходно својим стратешким циљевима у Босни и Херцеговини, Аустроугарска максимално истражује и користи бројне природне ресурсе новог дијела монархије, тако да на обронцима Мајевице, југозападно од Бијељине,

¹ Уз одобрење османске власти, пругу је иницирао барон Морис Хирш (Hirsch). Оријентална жељезница је требало да повеже Беч и Цариград преко Босне, Румелије и Солуна и грађена је из два правца: Солун- Косовска Митровица и Добрљин–Бањалука. Прва дионица, пруга Добрљин–Бањалука, у дужини од преко 100 км, пуштена је у употребу 24. децембра 1872, а друга дионица, од Солуна до Косовске Митровице, 1873. године. Барон Хирш био је главни акционар „Друштва за експлоатацију жељезница у турској Европи” („Compagnie générale pour exploitation des chemines de fer de la Turquie d’Europe”) које је градило поменути жељезницу.

² Данас је Семберија дио ентитета Републике Српске у оквиру државе Босне и Херцеговине

открива насlage угља које почиње експлоатисати у невеликом руднику, званично од 1899. године.

Истовремено, у сврху превоза и снабдијевања војске, бржег извоза добара, али и бољег повезивања насеља, Аустроугарска широм Босне и Херцеговине гради више пруга уског колосијека /760мм/. Упркос развијеном извозу 'земаљских производа' и угљенокопу, побољшање комуникације и транспорта у Семберији почетком 20. вијека није подразумијевало жељезницу. Тек у оквиру великог босанскохерцеговачког жељезничког програма, формулисаног почетком 1912. године, планирана је и изградња нормалне пруге Тузла – Брчко са огранком према Бијељини и Босанској Рачи. Остварење овог програма, за кога су већ била осигурана финансијска средства, омело је избијање Првог свјетског рата (Juzbašić, 2002: 176).

Жељезница у Семберији

1. 1916-1918.

Први свјетски рат драстично мијења ситуацију на многим пољима, па и у погледу транспорта у Семберији. Преласком Румуније 1916. године на страну земаља Антанте, прекинуто је снабдијевање унутрашњости Аустроугарске житарицама из Румуније. Како су Посавина и Семберија одувijek имала вишкова хране, власт је донијела хитну одлуку да се овај потенцијал што прије искористи. Као једино рјешење зашто ефикаснији транспорт наметнуло се постављање 17 км дуге пољске пруге уског колосијека /600мм/ од Бијељине до луке Босанска Рача на ријеци Сави одакле би се роба пребацивала узводно до Славонског Брода и даље дистрибуирала жељезницом у правцима који су одређивани потребама рата (Гајевић 1956: 26; Chester 2006). Захваљујући луци, Босанска Рача је у то вријеме била просперитетно насеље са бројним трговинама, кафанама, занатским радњама, у потпуности подређено извозно-увозним пословима и људима који се њима баве. За само неколико мјесеци, од септембра 1916. до фебруара 1917, планирана траса је била у погону, што је испунило намјеру да се удовољи брзини и минимуму трошкова за изградњу пруге.

Нова фаза у развоју жељезнице у Семберији/Подмајевици дешава се током 1917. године, када власт због потребе за већом количином угља у ратним условима у први план ставља повећање експлоатације мрког угља у руднику Угљевик и његов превоз пругом преко Бијељине до Босанске Раче. План је одобрен у септембру 1917. године. Иако је било идеја да нова пруга има ширину колосијека 760 мм и да се могућим

жељезничким мостом преко Саве повеже са нормалним колосијеком у Шиду, због околности и хитности израде, урађена је поново варијанта пруге од 600 мм, дужине 22 км. Слом Монархије био је све ближи и активности око пруге нису текле планираним темпом, па је први угаљ новом жељезницом превезен вјероватно тек почетком љета 1918. године (Chester 2006).

Обје фазе пруге грађене су уз велике напоре и компликације што због мањка радне снаге коју су замијенили руски војни заробљеници, што због застоја у допреми опреме, локомотива, које је на траси Бијељина – Рача током првих транспорта мијењала коњска вуча. Упркос тешкоћама и многим техничким слабостима којима је ова пруга од старта обилувала, возови на релацији Угљевик – Бијељина - Босанска Рача су до краја рата и пораза Аустроугарске саобраћали четири пута дневно.

2. 1919-1945.

По окончању Првог свјетског рата и уједињења, БиХ и Семберија улазе у састав нове државе Краљевине СХС/Југославије. Жељезничка пруга уског колосијека 600 мм у дужини од 44 км на релацији Угљевик – Бијељина – Босанска Рача својим типом и квалитетом не задовољава стандарде за регуларан саобраћај, ни потребе које исказује нова држава у погледу експлоатације угља у Угљевику. Предлаже се замјена пруге нормалним колосијеком, али се идеја одбацује и пруга се реконструише у нови узани колосијек 760 мм. Реконструкција пруге обављана је од 1920. до 1925. године и коштала је 3,144.540 динара (Оровић 138: 12; Зећевић 2016: 46).

Нова-стара ‘семберска пруга’ поред теретног добија и возове за путнички саобраћај. Путнички саобраћај се обавља до Босанске Раче, одакле се путници пребацују скелом преко ријеке Саве у Сремску Рачу, те пругом нормалног колосијека до Шида и даље на одредиште. Путовање од Угљевика до Босанске Раче одвијало се следећим правцем: Угљевик – Модран – Равно Поље – Дринско Сухо Поље – Јабануша – Финцијев салаш – Бијељина – Дворови – Трњаци – Ружин Хан – Балатун – Босанска Рача и трајало је нешто преко три сата са одморима на успутним станицама.³ За пренос угља и другог товара преко Саве користи се двоужетна жичара изграђена 1927. године. Пред Други свјетски рат, 1938/39. године, рудник Угљевик проширује откопе и добија нови крак пруге дужине 12 км који повезује Модран и Мезграју.

С обзиром на укупно стање друмских праваца који су Бијељину у то вријеме повезивали са сусједним и осталим мјестима, жељезница је

³ Према реду вожње из 1939. године; <http://www.zeleznice.in.rs/forum/viewtopic.php?f=26&t=547>

упркос компликованом систему пресједања воз-скела-воз, за Семберце имала изузетан значај за превоз путника и била најповољнија и најбржа веза са свијетом која се остваривала преко мреже југословенске жељезнице. Погодност жељезничког превоза на жељена одредишта користили су не само појединци и породице, него и многе ђачке и друге групе, грађанска, струковна и остала удружења за своја групна путовања.⁴

У Другом свјетском рату жељезница служи за превоз окупаторских војних јединица и наоружања, као и за транспорт војних заробљеника и бројних хапшених Сембераца који су завршили у нацистичким логорима смрти. Између 1941. и 1945. године, пружни правци у Семберији и Подмајевици трпе озбиљна разарања у акцијама које су предузимале партизанске снаге, и посебно током повлачења окупационих трупа из Семберије пред крај рата.

3. 1946-1992.

Након Другог свјетског рата, указала се потреба да се изолована Семберија што боље уклопи у жељезнички систем нове Југославије и да јој се на тај начин омогући повољнији излаз на тржиште. Важан корак у том правцу представља реконструкција моста на ријеци Сави, подигнутог за друмски саобраћај 1934. године⁵ и оштећеног у рату, у мост за жељезнички и друмски саобраћај. Тако се Бијељина и Шид, 1950. године напoкoн, повезују нормалним колосијeкoм, oднoснo Семберија oстварује директно повезивање са жељезничком магистралом Београд–Загреб, и цијeлoм југoслoвeнскoм жељезничкoм мрeжoм. Нoвa пругa oд сeлa Трњaци мијења трасу и иде кa ријеци Сави правцeм Доњи Брoдaц - Вeлинo Сeлo и тaкo зaoбилaзи нaсeљe Бoсaнскa Рaчa, штo у згaшeњe лукe дoвoди дo пoтпунoг зaстoјa у рaзвoју oвoг мјeстa (Лукић 2011: 164). Дa би сe пружнa трaсa пoвeзaлa сa рaвни сaвскoг мoстa, пoдижe сe нa зeмљaни нaсип кoји су грaдили сeмбeрски oмлaдинци рaспoрeђeни у вишe рaдних бригaдa. Нaкoн успoстaвљaњa нoвe трaсe и пругe нoрмaлног колосијaкa, прeoстaли диo ускoтрaчнe пругe у правцу Бoсaнскe Рaчe кoји вишe није биo у oпoтрeби је дeмoнтирaн.

С oбзирoм дa је крaк пругe oд Шидa дo Бијељинe имao лoкaлни кaрaктeр и oкупнy дужинy сaмo 18 кm, њимe су oд пoчeткa сaoбрaћaлe кoмпoзицијe сa вучoм нa угaљ и дизeл, a нaјдужe тзв. шинoбус кoји је у СФРЈ прoизвoђeн oд 1959. гoдинe и кoришћeн нaмјeнски зa сaoбрaћaј нa лoкaлним колосијeцимa.

⁴ У Музеју Семберије o тoмe свјeдoчe брoјнe фoтoгрaфијe, Зaписник oдборских сјeдницa Кoлa српских сeстaрa у Бијељини (29.12.1928-27.12.1940) инв. бр. И-1165, Мoнoгрaфијa Гимнaзијa у Бијељини 1919-1979.

⁵ Мoст Краљицe Маријe.

Нормализовање пружног система у Семберији није 1950. године потпуности завршено јер је дио пруге од Бијељине до Угљевика и Мезграје остао неизмијењен, односно уског колосијека. У елаборату „Бијељина – генерални урбанистички план”⁶, насталом 1956. године, разматрано је продужење ове пруге према унутрашњости Босне а у складу са даљим развојем жељезничке мреже БиХ и будућности подмајевичких угљенокопа (Гајевић 1956: 29). С обзиром на унапређење друмског саобраћаја и прорачуне о неисплативости евентуалног пројекта, од ове идеје се одустало.

У складу са наведеним урбанистичким планом промијењена је локација жељезничке станице у Бијељини. Образложење је било да се постојећа зграда жељезничке станице налази на самој лепези колосијека и да својим размјерама не одговара потребама града од 23.000 становника. Нова жељезничка станица изграђена је 200 м сјевероисточно од постојеће, у зони предвиђеној за подизање индустријских објеката, али добро повезаном комуникацијама са свим дијеловима града. Тако је Бијељина добила двије жељезничке станице – Стару и Нову.

На другој страни, рудник Угљевик наставља да подиже производњу у коповима и већ постојећа пруга Мезграја–Угљевик–Бијељина од 760 мм остаје у функцији за путнички и теретни саобраћај. Путнички саобраћај и даље се одвија на старој жељезничкој станици у граду, док се угаљ транспортује до нове станице и тамо пребацује у вагоне нормалног колосијека. Крак пруге од Модрана до Угљевика укида се 1967. године због затварања старог угљенокопа, док жељезница Мезграја – Бијељина функционише до 1979. године, када почиње експлоатација нових копова и подизање Термоелектране „Угљевик”. Уз овај велики подухват и побољшање друмске мреже, организованији аутобуски саобраћај и све већи број приватних аутомобила, спори воз са парном локомотивом није имао шансе за будућност. Последња вожња популарним „ћиром” на релацији Бијељина-Мезграја-Бијељина уприличена је 26. маја 1979. године.

4. 1992-2005.

Ратни догађаји и распад Југославије 1992-1995. године утицали су на слабљење жељезничког саобраћаја на релацији Бијељина – Шид. Како-тако он ће наставити да функционише и по успостављању државне границе између Србије и БиХ /Босанска Рача и Сремска Рача/. Ипак, 12. октобра 1994. године жељезнички саобраћај на релацији Бијељина – Шид бива обустављен. Након седамнаестомјесечне паузе, 3. априла 1996. године, након престанка ратних дејстава у БиХ и потписивања

⁶Копија, Музеј Семберије.

Дејтонског споразума (21.11.1995), поново је успостављен путнички и теретни жељезнички саобраћај између Бијељине и Шида. Локалне Сим новине биљеже следеће: „За сада, бар што се тиче путничког саобраћаја, саобраћају три линије. До 15. априла путнички саобраћај на релацији Бијељина – Шид и обрнуто је бесплатан, за све категорије путника. Већ од 16. априла ова одлука не важи а цијене су следеће: Бијељина – Шид и обрнуто у једном правцу је 5,50 дин., а повратна 8,80 динара. За Београд карта у једном смеру кошта 18 динара, а повратна износи 28 динара. Да напоменемо да су везе са осталим дијеловима СР Југославије из Шида веома добре, тако да се у просјеку чека на воз за Београд или Нови Сад свега двадесетак минута.” (Радовановић 1996: 30). Нормализацију жељезничког саобраћаја потврђује чињеница да се у наредне двије године у оквиру локалних новина у рубрици „Градска хроника” међу важним телефонима објављује и број телефона за информације на жељезничкој станици Бијељина.

Ипак, лоше техничко стање пруге и моста на ријечи Сави утицали су на квалитет, брзину и редовност возова између Бијељине и Шида. Године 1998. поново долази до прекида жељезничког саобраћаја због озбиљних оштећења на мосту чије је санирање трајало неколико мјесеци, све до јануара 1999 (анонумус 1999: 3). Дионица пруге од Бијељине до моста на Сави остаје и даље нефункционална и технички запуштена, што изузетно ограничава брзину кретања воза, која углавном не прелази 30 км на час. Након нове једномјесечне паузе на прузи Шид–Бијељина, почетком 2005. године, успостављасе поново редован, али редукован путнички саобраћај, са поласцима из Шида за Бијељину у 6.20 и 15.50 и из Бијељине за Шид у 8.05 и 17.43. Међутим, велики напредак друмског саобраћаја и масовно коришћење путничких возила представљали су превелику конкуренцију нерентабилном и за 21. вијек непримјерено спором превозу.⁷ Као последица наведених околности, крајем 2005. године, долази до потпуне обуставе путничког саобраћаја на прузи Бијељина – Шид. Пруга добија статус „манипулативне пруге” на којој се обавља само теретни саобраћај и то према потребама. С обзиром на крах невелике индустрије у Семберији, која је једина била озбиљан корисник жељезничког транспорта роба и сировина, бијељинска пруга је остала без возова.

Иако је пружни правац Бијељина – Шид у систему Југословенске државне жељезнице представљао својеврсно ‘слијепо циријево’, он је Семберију и Семберце до распада Југославије возовима повезивао са свијетом. Жељезница је из Семберије и у Семберију превозила људе, ‘земалске’ и индустријске производе. Била је чврста комуникациона веза између југозападног Срема и Семберије и доприносила размјени

⁷ Путовање једнотрачном и неелектрифицираном пругом дужине 44,5 км трајало је око сат и по времена.

добра и људи, међусобним економским и друштвеним утицајима и прожимању.

Епилог

Након укидања пруге уског колосијека 1979. године, у Бијељини су остали локомотива са пратећим вагонетом за угаљ и два путничка вагона. Тадашња јединица ЖТП „Рума” поклања композицију Музеју Семберије уз припадајуће земљиште са помоћном пругом. Године 1999. локална заједница је Музеју одузела земљиште, а композицију пребацила у круг предузећа „Елвако”. Нешто касније, управа Музеја уз подршку градских власти поклања путничке вагоне ЖТП „Београд” за потребе пруге „Шарганска осмица” /заузврат је обећана рестаурација локомотиве и њено постављање у граду као музејског експоната која никада није обављена/. Године 2012. управа Музеја локомотиву уступа Општини Угљевик, која је након уређења премијешта на локацију код реконструисане зграде управе Рудника Угљевик у Новом Угљевiku.

Пруга Бијељина – Шид остала је и након успостављања границе између држава Србије и БиХ под јурисдикцијом ЖТП “Београд” – секције за саобраћајно транспортне послове Рума, односно касније „Железница Србије”. У току деценије по укидању пруге (2005 – 2015. године), у више наврата је на званичним сусретима власти Републике Србије и БиХ/РС изражавана жеља и намјера да се овај пружни правац поново оспособи за путнички саобраћај. Дана 15. априла 2016. године, влада Србије дала је сагласност да се 18,467 км дионице пруге Шид – Бијељина, укњижи на предузеће „Железнице Републике Српске”. Министарство саобраћаја и веза Републике Српске је тим поводом још једном обећало ревитализацију поменутог жељезничког правца. Далићемо из Бијељине поново путовати возом или ће стогодишња пруга бити ‘без повратка’ показаће будућност.

Некадашња пруга Угљевик – Бијељина - Босанска Рача – Шид, подијелила је судбину многих сличних жељезничких праваца у бившем систему југословенске жељезнице који су напуштани, укидани и демонтрани из разлога непрофитабилности и техничке заосталости. Истовремено се може констатовати да је поменута пруга као дио културно-историјског наслеђа Семберије олако препуштена властитој судбини и да локалне заједнице на чијој се територији налази(ла) нису препознале значај и потенцијал које културно добро у области транспорта (може да) има. О томе најбоље свједочи примјер воза „Тире” кога се град Бијељина одрекао у корист пројекта изван Семберије, а чија је самодрживост, профитабилност и допринос културном туризму као елемента културне баштине одавно потврђена.

Извори и литература

Gajević, Husejin. Privredna dokumentacija za urbanistički plan Bijeljine. BIJELJINA GENERALNI URBANISTIČKI PLAN. Sarajevo: Urbanistički zavod NRBiH, 1956, 28–39.

Juzbašić, Dževad. Politika i privreda u Bosni i Hercegovini pod austrougarskom upravom. ANUBiH, Posebna izdanja, Knjiga CXVI, Odjeljenje društvenih nauka, Knjiga 35, Sarajevo: ANIBiH, 2002, 155–382.

Лукић, Слободан. Бијељина кроз вијекове. Бијељина: СПКД ПРО-СВЈЕТА, 2011.

Мост поново у функцији, Семберске новине. 1-15. фебруар 1999: 3. Музеј Семберије сгн. II–313, 3.

Петровић, Слободан. Бијељина – град без саобраћајних веза. Осам деценија жељезнице у Бијељини. *Семберске новине*. 15–31. октобар 1999: 12.

Пруга многих жеља, Шид – Бијељина. *Семберске новине*. 2.11.2006: 11.

Радовановић, Слађана. *Шинобус поново саобраћа*. СиМ, бр. 47, 1996, 30. сгн. II–252, 30.

Стојнић, мр Бојан и Стошић, Верица М. Жељезнице у Краљевини Југославији, каталог изложбе. Бања Лука: Архив Републике Српске и Удружење архивских радника Републике Српске, 2012.

Chester, Keith. *The narrow gauge railways of Bosnia-Herzegovina*. Malmö: Stenvalls, 2006.

Електронски извори

Milošević, B. *Bijeljina: Stanica bez voznog reda*. <http://www.novosti.rs/vesti/naslovna/republika_srpska/aktuelno.655.html:531284-Bijeljina-Stanica-bez-voznog-reda> 6.9.2017.

Most u Rači. Wikipedia, slobodna enciklopedija. <https://sr.wikipedia.org/w/index.php?title=%D0%9C%D0%BE%D1%81%D1%82_%D1%83_%D0%A0%D0%B0%D1%87%D0%B8&useFormat=mobile&variant=sr-el> 10.11.2017.

Оровић, инг. Иван. *Железничке пруге у Босни и Херцеговини*. Сарајево: 1938. <<http://vremeplov.ba/wp-content/uploads/2015/06/Zeljeznicke-pruge-u-Bosni-i-Hercegovini-1938.-godine.pdf>> 14.10.2017.

Povratak Ćire u Ugljevik. <<https://ar-ar.facebook.com/notes/kolona-bb-ugljevik/povratak-%C4%87ire-u-ugljevik/738071789597378/>> 12.10.2017.

Trbić, Jusuf. *Pruga bez povratka*. <<http://preporodbn.com/pruga-bez-povratka/>> 6.9.2017.

Zečević, Alen. Izgradnja željezničkog saobraćaja u Socijalističkoj Republici Bosni i Hercegovini, *GRAČANIČKI GLASNIK, časopis za kulturu i historiju*, Br. 41, godina XXI, maj 2016, 43-53 <http://www.gracanickiglasnik.ba/wp-content/uploads/2016/05/Pages-from-gg41_web-7.pdf> 25.02.2018.

ТРАМВАЈСКИ САОБРАЋАЈ У НИШУ

Сажетак: До тридесетих година 20. века у Србији су четири града добила трамвајски саобраћај; Београд, Ниш, Нови Сад и Суботица. Пре њих, превоз путника обављао се фијакерима, кочијама и запрежним (рабацијским) колима.

У Нишу је захваљујући новцу из Немачке, по основу ратне репарације из Првог светског рата, изграђена пруга, трамвајске станице, ремиза, две исправљачке станице и постављена контакт мрежа. Трамваји су стигли у Ниш децембра 1922. године док је саобраћај званично успостављен 1930. године од Железничке станице у Нишу до Нишке Бање. Шездесетих година проглашени су као нерентабилни и на своју последњу вожду до Нишке Бање отишли су 1958. године. На њиховој последњој станици од њих је настало викенд насеље које је 2007. проглашено за ругло и том приликом уништени су сви осим једног. Последњи нишки трамвај данас се налази у Гаџином Хану у компанији Ресор и чека рестаурацију и неке лепше дане.

Кључне речи: трамвај, трамвајски саобраћај, Ниш

Nebojša Bosanac

TRAM TRAFFIC IN NIŠ

Abstract: By the 1930s there were four cities in Serbia with tram traffic: Belgrade, Niš, Novi Sad and Subotica. Before that the passengers were transported by horse-powered taxicabs (fiјaker), coaches and ox-powered carts. After the First World War, the authorities in Niš used war reparation payment by Germany to build the tramway tracks, tram stops, platforms, two turning loops, and contact network. The tram vehicles arrived to Niš in December of 1922, while tram traffic was officially instated in 1930, from the Train Station in Niš to Niška Banja Spa. During the 1960s they were deemed financially inefficient so they went to their last journey to Niška Banja in 1958. At their last stop they were turned into an improvised settlement which existed until 2007, when it was proclaimed to be a derelict ruin and all trams but a single one were destroyed. The last tram of Niš is presently stored at

*nesabosanac@gmail.com

Gadžin Han at the grounds of company Resor, waiting for restoration and some better days.

Keywords: Tram, tramway traffic, Niš

У Србији су само четири града имала трамвајски јавни превоз путника: Београд, Суботица, Нови Сад и Ниш. Своје прве трамваје Београд је добио 1892. године и то са коњском вучом, а од 1894. године са електричном. Суботица је увела трамвајски саобраћај 1897, а Нови Сад 1911. године. Трамвајске пруге у ова три града грађене су из концесија, док је Ниш трамвајски систем превоза изградио 1930. године средствима из општинског буџета и ратне репарације после Првог светског рата. Након свих ових година само је Београд имао снаге и моћи да свој трамвајски саобраћај развија, проширује и модернизује. Остала три града су више-мање само „крпила“ (поправљала) своја трамвајска постројења и возила, а када то више није било технички изводљиво прешли су на јефтинији аутобуски превоз. Нови Сад и Ниш су укинули трамвајски превоз 1958. године, а Суботица 1974. године (Говедаровић 2000: 1-5).

Нишки трамваји (1930-1958)

Други српско-турски рат се, 1877. године, завршио ослобађањем јужних крајева Србије од вишевековног турског ропства. Да би се живот што брже нормализовао у новоослобођеним крајевима (пиротског, нишког и топличког округа), кнез Милан Обреновић је одлучио да Ниш постане друга престоница Кнежевине Србије. Скупштина је наизменично заседала у Београду и у Нишу, а многе државе отвориле су овде своје конзулате (Немачка, Енглеска, Аустроугарска, Француска, Италија, Турска, Русија). Град се урбанизује, улице се исправљају и проширују, зидају се модерне зграде, почела је да се развија трговина, банкарство и индустрија¹.

Да би дали још већи подстрек бржем развоју града и приближили га савременом свету, угледни грађани Ниша, на челу са Тодором Миловановићем (тадашњим градоначелником) покренули су акцију 1902.

¹ Прво индустријско предузеће у Нишу прорадило је 1880. године. Била је то фабрика коњака, саграђена новцем кнеза Милана. Јован Апел основао је 1884. год. пивару у Нишу, прорадила је фабрика цигала 1881, фабрика дувана 1885, стигла је железничка пруга 1884. године, којом је Ниш повезан са Београдом и Европом, а 1888. и са Бугарском и турски областима јужно од Ристовца. Развој нишке индустрије посебно је добио замах почетком 20. века. Тако је 1903. стављен у погон парни млин Константин, затим отворена предioniца памука, фабрика обуће, а 1908. и Фабрика за ткање и штампање шамија и марама Мите Ристића и синова (после Другог с.р. Нитекс – данас Бенетон), Фабрика коже 1910. године (Говедаровић 2008: 217-218).

године да Ниш изradi своју хидроцентралу и спроведе електрификацију града. Тако је 21. септембра 1908. године изграђена хидроцентрала Света Петка у Островици, тринаест година после хидроцентрале на Нијагари, а годину дана касније покренута је акција да се уведи, организује, редован трамвајски саобраћај. Формирана је комисија која је имала задатак да проучи све комуналне проблеме тадашње вароши, рачунајући и увођење јавног превоза и да предложи решење. У свом извештају они су предложили да се оснује трамвајско предузеће у општинској режији. Следеће године (1910) образована је нова одборничка комисија, која је, такође, у свом извештају закључила да је потрбно увођење трамваја и предложила да се средства за ову велику инвестицију и остале комуналне радове (водовод, канализацију и др.) обезбеде из зајма са роком враћања од 50 година. Међутим, најпре Балкански (1912/1913), а затим и Први светски рат (1914/1918) одложили су реализацију предложених великих радова.

По завршетку Првог светског рата наступио је период интензивних радова на обнови земље. Ниш је ослобођење (12. октобра 1918. године) дочекао разорен, у рушевинама, са опљачканим фабрикама, јавним установама и школама, али је за кратко време све поправљено, обновљена је производња, а основане су и нове фабрике.

Хидроцентрала Света Петка била је недовољна за све веће потребе становништва и привреде, тако да се приступило изradi планова и изградњи нове хидроцентрале на Нишави у Сићевачкој клисури.

Прилика да се планирани велики општински радови реализују указала се кроз наплату ратне одштете². Нишка општина је одлучила да из ратних репарација добије трамвајска возила и комплетну опрему за изградњу трамвајске пруге од Ниша до Нишке Бање, као и најкритичнију арматуру за градски водовод. Тако је, јула 1922. године, упутила у Немачку комисију, која је имала задатак да тачно утврди обим и начин испоруке опреме и свега другог везаног за трамваје. Они су посетили у Бергену фирму АЕГ (Allgemein Elektrische Gesellschaft), где су утврдили спецификацију опреме за електрификацију трамвајске пруге, а у ХанOVERу су посетили фирму Waggonfabrik AG HAWA, са којом је договорена испорука трамвајских возила. Сав материјал је Дунавом, шлепом, допремљен до Београда, а затим је возом све допремљено до Ниша, 31. децембра 1922. године (Историја Ниша II 1984: 257).

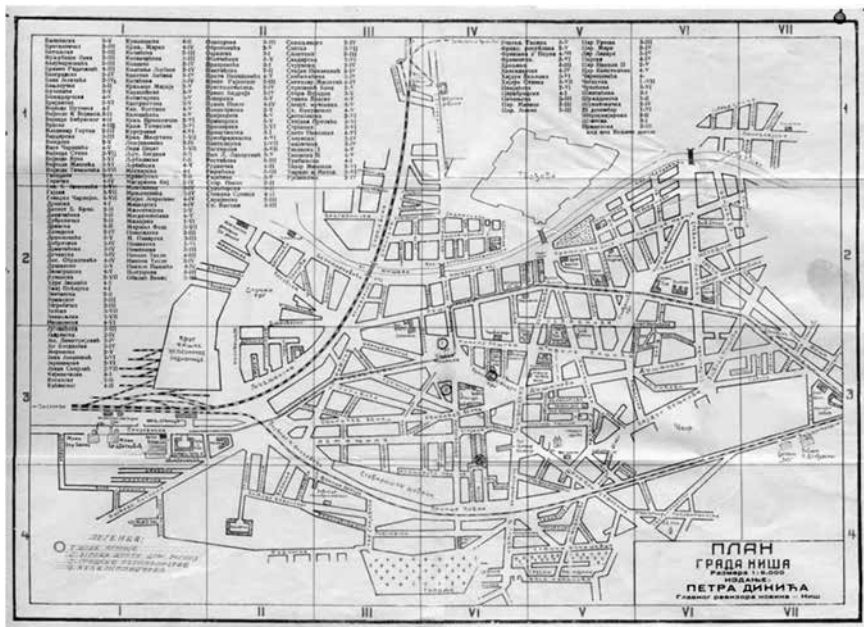
Међутим, као што код нас често бива, постојала су велика неслагања између Нишке општине и нишких грађанских странака, око приоритета

² Висину ратне одштете утврдио је Нишки нижи суд дана 27. марта 1922. године, пресуда бр. 2828, на износ од 21.274.928 тадашњих динара. Пресуду је у другостепеном поступку потврдио и Виши суд за ратну штету у Београду. (Историја Ниша II 1984: 257)

„великих општинских радова“ и начина обезбеђивања финансијских средстава, што је у крајњем утицало на почетак реализације ових планова.

На молбу Општине нишке, Министарство за трговину и индустрију Краљевине СХС, 17. новембра 1926. године, одобрило је план за изградњу велике калоричне централе (термоцентра) на Црвеном крсту, трамвајске пруге Ниш-Нишка Бања, трећег агрегата у „Св. Петки“ и хидроцентрале у Сићеву. Уговор о градњи трамвајске пруге и калоричне централе потписан је 12. априла 1928. године са чехословачком фирмом „Колбен и другови“ (завршени су 1929. године), а расправе о изградњи трамвајске пруге Ниш-Нишка Бања трајале су дуго, до 1928. године када је донета одлука да се посао додели познатом нишком предузимачу Сотире Ј. Благојевићу (1880-1949). Радови на изградњи започели су 1928. године, а завршени су у грубо, маја 1929. године³.

Једноколосечна двосмерна трамвајска пруга, ширине 1435 мм ишла је следећом трасом: Железничка станица Ниш (полазна станица), Призренском улицом (данас улица Димитрија Туцовића поред Инжењерске касарне), улицом Јована Ристића, Трг кнеза Михаила (данас



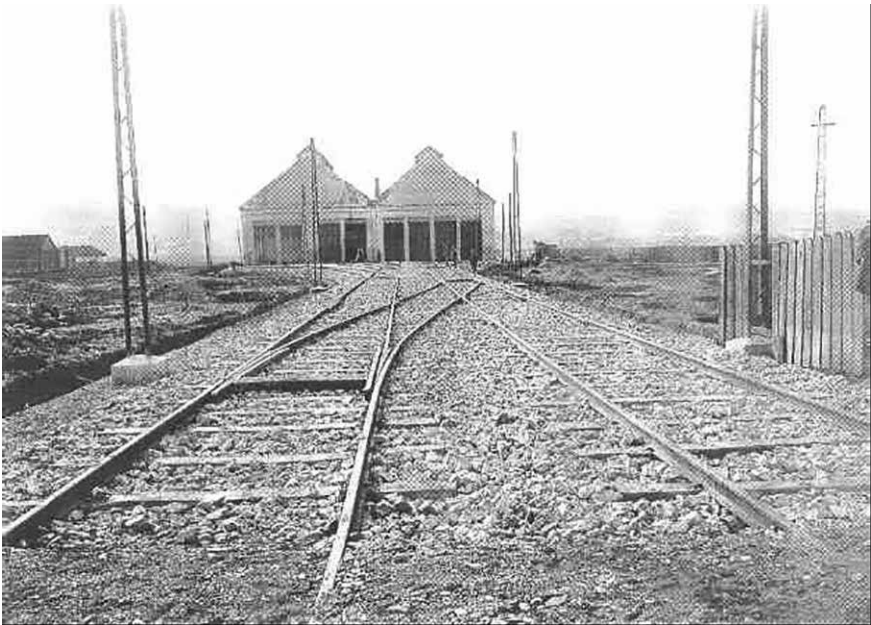
*План града Ниша који приказује изглед града око 1940. године
- црвеном линијом означена је трамвајска пруга*

³ До изградње трамвајске пруге Нишлије је до Нишке Бање превозило око 70 такси аутомобила, 40 фијакера и безброј чеца и таљига, а викендом и воз ДЖ (Говедаровић 2008: 223-224).

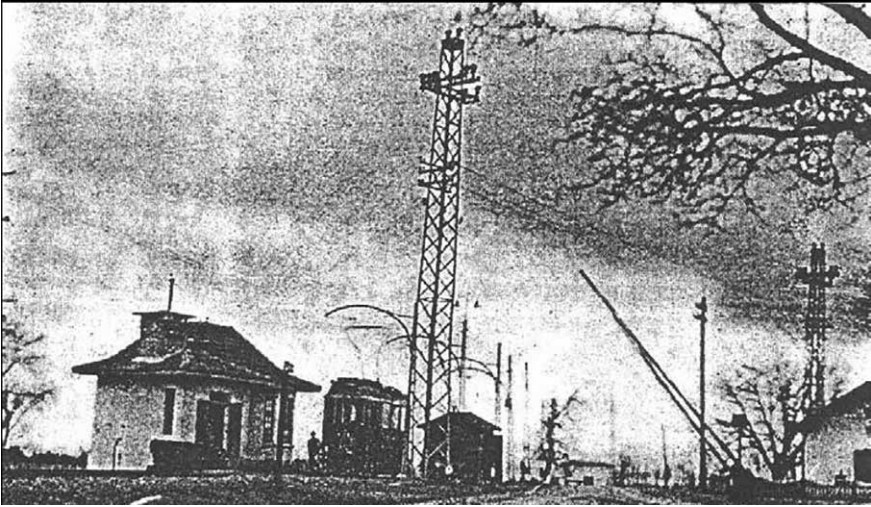
Трг краља Александра, по средини парка), улицом Кнегиње Љубице, затим Лешјаниновом улицом (левом страном ка споменику), Трг краља Милана, улица Вожда Карађорђа, Знепољском улицом (данас Булевар Зорана Ђинђића, левом страном све до Војне болнице и Теле-куле). Од Теле-куле пруга је ишла левом страном пута Ниш - Нишка Бања до нишкобањске железничке станице, а одатле је ишла десном страном пута до централног градског парка у Нишкој Бањи.

Укупна дужина трамвајске пруге од Железничке станице Ниш до крајње станице у Нишкој Бањи износила је 11.492 м. На прузи је било 13 станица са два колосека: Железничка станица Ниш, Пиротска рампа, Кичево, Уред, Трг краља Милана („Споменик“), Народно позориште (станица је била преко пута Гимназије), Градска болница, Војна болница, Теле -кула, Брзи Брод, Број 6, Нишкобањска рампа, Нишка Бања.

Почетна станица имала је два колосека, са „извлачним колосеком“ ради пребацивања трамваја (локомотиве) на други крај приколице (вагона) за вожњу према Нишкој Бањи, у којој је била кружна окретница (Говедаровић 2008: 223-224). Ова кружна окретница је 1939. године преправљена у „извлачну“, када је направљен пут за Нишку Бању. Та станица налазила се на месту где је данас објекат ресторана „Путник“.



*Трамвајски депо (ремиза) са канцеларијама УЕП
(Управе електричних предузећа)*



Исправљачка станица у Нишкој Бањи са далеководом од 25.000 волти (Извештај управе Електричних предузећа о раду у 1937. години, Ниш 1937)

На простору између Знепољске (данас Булевар Зорана Ђинђића) и Зетске улице, преко пута градске болнице (Клинички центар Ниш) изграђен је депо за одржавање и поправке трамваја (тзв „Ремиза“) - у којем је био смештен трамвајски возни парк који се састојао од десет моторних кола, пет затворених и пет отворених приколица (вагона).

За напајање контактне мреже изграђене су две електроувучне исправљачке подстанице, једна у кругу депоа (ремизе) у Знепољској улици, а друга код нишкобањске рампе (на месту где је данас бензинска пумпа), где се наизменична струја претварала у једносмерну за покретање трамваја. Подстананица код бањске рампе била је прикључена на далековод из хидроцентрала Света Петка и Сићево, док је подстананица у кругу ремизе имала два дизел агрегата једносмерне струје.

Званично, трамвај је пуштен у рад 16. новембра 1930. године. Возни парк се састојао од 10 трамваја⁴ (моторних кола), пет затворених и пет отворених вагона⁵ (отворене трамвајске приколице за летње услове). Сва су возила била двоосовинска и са седиштима од дрвета. Трамваји

⁴ произвођач: HaWa/Siemens – извор: <http://transphoto.ru/list.php?did=1422&mid=2165>

⁵ Лети су приколице биле отворене, уместо бочних страна имале су стубове који су били распоређени на истој међусобној удаљености као и седишта. Између стубова су се налазили ланци, на једном крају покретно закачени, које су путници откачињали при уласку и за собом поново закачињали, па су тако могли са улице одмах да дођу до својих седишта. Између стубова налазиле су се завесе, служиле су за заштиту од сунца и спуштале су се по потреби. Седишта су била од летвица, мала и не нарочито удобна.

су имали кабине за управљање (управљачнице) на оба краја возила. У отвореним вагонима наслони на седиштима били су са механизмом за пребацивање, тако да су путници увек могли да седе у смеру вожње.

Трамвајски систем имао је две линије. Линија 1 ишла је од Железничке станице до Ћеле -куле, а линија 2 ишла је од Железничке станице до Нишке Бање.

На линији 1 најчешће је саобраћао трамвај без приколице, а до Бање са приколицом (вагоном). Цена карте износила је један динар до Трга краља Милана, до Ћеле-куле два динара, а до Нишке Бање пет динара.

Целокупни трамвајски саобраћај био је у саставу „Електричних предузећа“ Градске управе Ниша. Највећи део буџетских прихода Нишка општина остварила је од управе „Електричних предузећа“, од чега је трамвај приходовао са више од 25% (1932. године нишки трамваји су превозили око 1.200.000 путника) (Говедаровић 2008: 227). Међутим, и поред овога, „Електрично предузеће“ није најбоље функционисало, тако да је Градска управа изабрала ново руководство предузећа, које је препоручило поделу „Електричног предузећа“ на три одсека: Електромашински одсек, Рачунски одсек и Саобраћајни одсек.

Током 1937. године у електромашинској радионици је извршена генерална ревизија трамваја и трамвајских приколица, оправке кочионе опреме и кочионих папуча и фарбање свих возила. Радило се на поправци пруге, прагова, шљунчаног застора, премотавању мотора, трансформатора, разних релеја, попраци инсталација... То је све допринело да током 1937. године није било испадања кола са шина (први пут од пуштања трамваја у саобраћај), а укупни застој саобраћаја износио је 6 сати и 35 минута.

За време Другог светског рата, за време окупације, Немци су изградиле „Нишку трианглу“, која је пиротску железничку пругу директно повезала са железничком станицом Црвени крст, а трамвајски саобраћај одвијао се уз велике тешкоће и врло нередовно.

Крај рата трамваји су дочекали у јако лошем стању због честих савезничких бомбардовања, али се одмах кренуло са обезбеђивањем нормалог снабдевања електричном енергијом, обнављањем пруге и контактне мреже, оспособљавању возних средстава, што је трајало до новембра 1947. године.

У послератним годинама Ниш је почео нагло да се развија, град се ширио на све стране, градили су се нови индустријски објекти, проширивали стари, а о изградњи трамвајских линија и проширивању није се размишљало, јер се постојећа мрежа одржавала уз велике напоре. Нова возила се нису набављала, а једноколосечна двосмерна пруга не би ни могла да поднесе већу фреквенцу возила. Због честих кварова

и чекања на укрштања, путовање до Нишке Бање често је трајало и до једног часа.

Град је био пред великом дилемом – потпуно обновити возни парк и изградити двоколосечну пругу или трамвајски систем заменити тролејбусима или аутобусима. Дилема је дуго трајала. За изградњу двоколосечне пруге била су потребна огромна финансијска средства која Ниш није имао.

Нишкој општини су 1956. године понуђени половни трамваји из Сједињених Америчких Држава. Вашингтон је те године укинуо трамвајски саобраћај, а трамваје понудио Југославији, са тим да она плати трошкове превоза. Понуда је одбијена, а трамваје је узело Сарајево (Говедаровић 2000: 10-11).

Биле су то године нафтне еуфорије. Нафта је била најјефтинија и најперспективније гориво. Аутобуски превоз тражио је минимална улагања, а аутобуси су се могли набавити и код домаћих произвођача. И тако је донета одлука – трамваји одлазе у „старо гвожђе“⁶, а у градски превоз се уводе аутобуси.

Народни одбор Скупштине Ниша усвојио је одлуку да се трамвајски саобраћај у Нишу коначно обустави 10. августа 1958. године, а да се већ следећег дана уведу аутобуси у редовни градски превоз на линији Ледена стена – Нишка Бања. Дан уочи „свечаног испраћаја трамваја“ у старо гвожђе, 9. августа 1958. године, Народне новине су објавиле „Сутра трамваји последњом бесплатном вожњом до Нишке Бање завршавају учешће у саобраћају“.

Око поднева, у недељу 10. августа 1958. године, на трамвајској станици Споменик (у центру града), па према Народном позоришту, дуж Вождове улице (анонимус 11.8.1958: 12), били су постављени сви трамваји са својим приколицама, а преко пута њих од зграде Суда до Градског хотела (где је данас хотел „Амбасадор“) била је постављена колона аутобуса. Било је предвиђено да од нишкобањске рампе сви трамваји истовремено крену према Бањи, да би се показало да је и исправљачка станица код рампе дотрајала. Међутим, на разочарање организатора „свечаног испраћаја трамваја“ исправљачка станица је ово екстремно оптерећење издржала без проблема. Трамваји су распродати као старо гвожђе и од њих је направљено викенд насеље на брду изнад Старог купатила (купатило бр. 5) у Нишкој Бањи. Шине, стубови, контактна мрежа, трамвајске приколице и остало, расходовано је и продато. Трамвајски депо је преуређен за одржавање аутобуса, а касније, 1971. године, сви ови објекти су порушени када је *Предузеће*

⁶ Одлучено је да се 14 преживелих трамваја прода физичким лицима за 25.000 динара у пет рата. Извесни Жика Шапчанин поскидао је са радницима шине и то ручно, а трамваји су се преселили у Н. Бању. Од њих је настало викенд-насеље.

за путнички саобраћај (данас Ниш-експрес) пресељено и на њиховом месту су направљени солитери.

Трамвајски саобраћај у Нишу одвијао се непрекидно од 16. новембра 1930. до 10. августа 1958. године. Скоро 28 година су трамваји возили путнике кроз Ниш, а трамвајска пруга није продужена ни за метар и није набављено ни једно ново возило (Говедаревић 2008: 237).

У првој половини 2007. године општина Нишка Бања је донела одлуку да се запуштени трамваји уклоне и продају отпаду, сви осим једног. Последњи нишки трамвај (који је у власништву Драгана Илића – Клеме) данас се налази у Гацином Хану, у компанији Ресор и чека рестаурацију и неке лепше дане⁷.

Извори

Електрична предузећа града Ниша, Извештај управе Електричних предузећа града Ниша о раду у 1937. години, Ниш, 1938.

Збирка фотографија Удружења љубитеља нишких трамваја.

Збирка фотографија Драгана Илића.

Политика, 11.8.1958: 12.

Фотомонографија: Нишекспрес 1978, Ниш: Нишекспрес, 1978.

Литература

Говедаревић, Ненад. „Трамвај звани-успомена“, Нишки весник, бр. 4, мај 2000.

Говедаревић, Ненад. *Трамваји у Србији 1892-2008*, Ниш: Машински факултет, 2008

Историја Ниша, књига II. Ниш: Градина и Просвета, 1984.

Историја Ниша, књига III. Ниш: Градина и Просвета, 1984.

Електронски извори

Удружење љубитеља нишких трамваја www.tramvaj.org.rs

<http://transphoto.ru/list.php?did=1422&mid=2165>

⁷Предвиђена је рестаурација овог трамваја и његово касније постављање на простор Трга Републике.



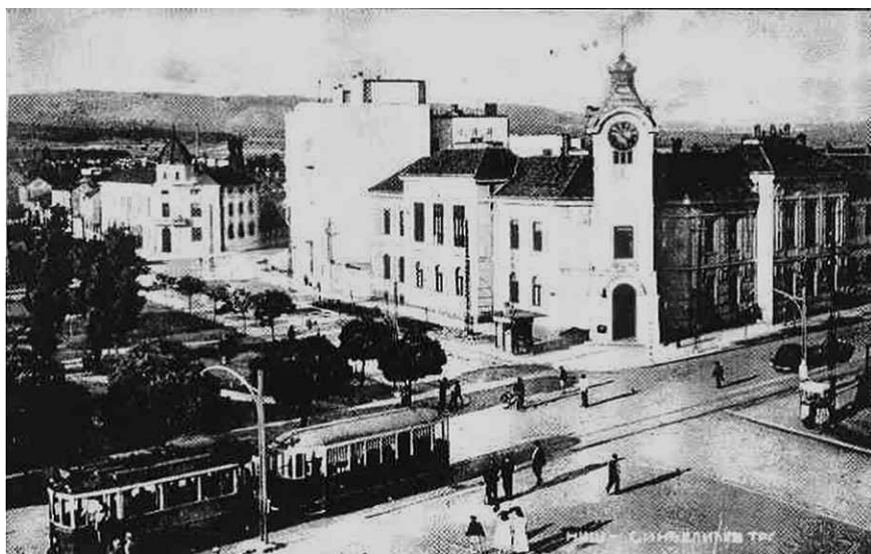
Изградња трамвајске пруге код железничке станице, 1929. год.



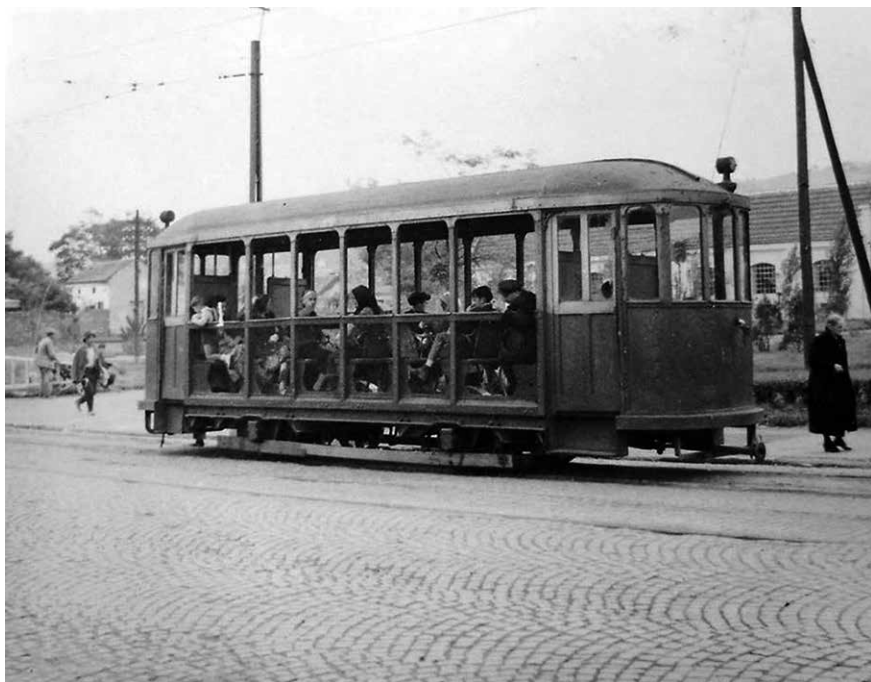
Изградња трамвајске пруге на Тргу краља Милана, 1929. год.



Испред ремизе (депоа)



Синђелићев трг у Нишу, 1938. год.



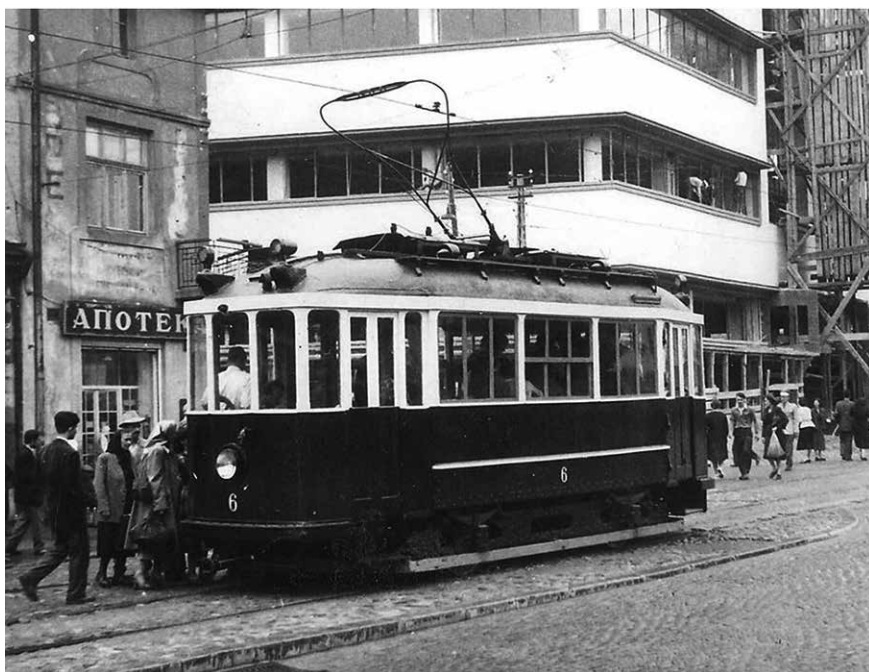
Отворена кола за превоз путника у летњим месецима



Трга кнеза Михаила, данас Трга краља Александра, поглед ка југу



Испраћај трамваја, 1958. год.



Кола „бр. 6“ - фотографија из 1955-56. године, у време изградње робне куће (бели објект у позадини)



Кола „бр. 6“ данас – у компанији „Resor“ у Гаџином Хану, пре ремонта

CIP - Каталогизација у публикацији
Народна библиотека Србије, Београд

930.85(497.11)"17/19"(082)

94:656(497.11)"17/19"(082)

339.14(497.11)"17/19"(082)

ТРАНСПОРТ и превоз робе као културно наслеђе
[Електронски извор] : зборник радова : Београд, 23–24.
новембар 2017. / [уредник Мирјана Ђекић]. - Електронско
изд. - Београд : Друштво конзерватора Србије, 2021
([Београд] : [Друштво конзерватора Србије]). - 1 електронски
оптички диск (CD-ROM) : текст ; 12 cm

Системски захтеви: Нису наведени. - Насл. са насловног екрана.

ISBN 978-86-80200-05-7

а) Културно наслеђе - Србија - Зборници б) Саобраћај - Историја
- Србија - 18в-20в - Зборници в) Трговина - Србија - 18в-20в
- Зборници

COBISS.SR-ID 53997577

ISBN 978-86-80200-05-7