



ЕТНОГРАФСКИ МУЗЕЈ У БЕОГРАДУ
ETHNOGRAPHIC MUSEUM IN BELGRADE



Друштво
конзерватора
Србије

КОНФЕРЕНЦИЈА

са међународним учешћем
ТРАНСПОРТ И ПРЕВОЗ РОБЕ
КАО КУЛТУРНО НАСЛЕЂЕ

CONFERENCE

with international participation
THE TRANSPORT AND TRANSFER OF GOODS
AS CULTURAL HERITAGE

АПСТРАКТИ
ABSTRACTS

23 – 24. новембар 2017 / 23 – 24 November 2017
БЕОГРАД / BELGRADE



ЕТНОГРАФСКИ МУЗЕЈ У БЕОГРАДУ
ETHNOGRAPHIC MUSEUM IN BELGRADE



Друштво
конзерватора
Србије

КОНФЕРЕНЦИЈА

са међународним учешћем
ТРАНСПОРТ И ПРЕВОЗ РОБЕ
КАО КУЛТУРНО НАСЛЕЂЕ

CONFERENCE

with international participation
THE TRANSPORT AND TRANSFER OF GOODS
AS CULTURAL HERITAGE

АПСТРАКТИ
ABSTRACTS



23 – 24. новембар 2017 / 23 – 24 November 2017
БЕОГРАД / BELGRADE

Научни одбор
Scientific Committee

др Ђорђе Ђекић, Србија, председник
Đorđe Đekić, PhD, Serbia, president

др Ценка Јорданова Иванова, Бугарска
Tzenka Јорданова Ivanova, PhD, Bulgaria

др Зоран Бундало, Србија
Zoran Bundalo, PhD, Serbia

др Марко Стојановић, Србија
Marko Stojanović, PhD, Serbia

др Андреј Милин, Румунија
Andrej Milin, PhD, Romania

др Марија Силађи, Србија
Maria Silađi, PhD, Serbia

др Милина Ивановић Баришић, Србија
Milina Ivanović Barišić, PhD, Serbia

др Васиљ Јововић, Црна Гора
Vasilj Jovović, PhD, Montenegro

др Тамаш Фејерди, Мађарска
Fejérdy Tamás, PhD, Hungary

Организациони одбор
Organizing Committee

Катарина Максимов, Друштво конзерватора Србије
Katarina Maksimov, The Society of Conservators of Serbia

др Марко Стојановић, Етнографски музеј у Београду
Marko Stojanović, PhD, Ethnographic Museum in Belgrade

др Мирјана Ђекић, подпредседник Друштва конзерватора Србије
Mirjana Đekić, PhD, Vice-President of the Society of Conservators of Serbia

Ненад Кецман, Железнице Србије а.д.
Nenad Kecman, JSC Serbian Railways

Александра Левнаић, Етнографски музеј у Београду
Aleksandra Levnaić, Ethnographic Museum in Belgrade

ПРОГРАМ КОНФЕРЕНЦИЈЕ PROGRAMME OF CONFERENCE

23. 11. 2017. ЕТНОГРАФСКИ МУЗЕЈ У БЕОГРАДУ
23. 11 217. ETHNOGRAPHIC MUSEUM IN BELGRADE

11.00 – поздравна реч
11.00 – opening speech

I СЕКЦИЈА / I. SECTION

11.30-13.00

ТРАНСПОРТ И ПРЕВОЗ РОБЕ У ФОКУСУ ЕТНОЛОШКИХ ИСТРАЖИВАЊА

модератор: др Марко Стојановић

**THE TRANSPORT AND TRANSFER OF GOODS IN FOCUS OF
ETHNOLOGICAL RESEARCH**

Moderator: Marko Stojanović, PhD

др Милина Ивановић Баришић, Етнографски институт САНУ, Београд

ТРАНСПОРТ РОБЕ У СЕОСКОМ ДРУШТВУ

Milina Ivanović Barišić, PhD, The Institute of Ethnography SASA, Belgrade

TRANSPORT OF GOODS IN THE RURAL COMMUNITY

др Леда Шилинг

Међуопштински завод за заштиту споменика културе, Суботица

УТИЦАЈ ПРУГЕ НА ТРАНСПОРТ РОБЕ И ПИЈАЧАРЕЊЕ КУПУСИНАЦА

Leda Šiling, PhD, Institute for the Protection of Cultural Monuments, Subotica

INFLUENCE OF RAILWAY ON THE TRANSPORT OF GOODS FROM KUPUSINA

Сузана Антић, Народни музеј, Зајечар

ЗАСТУПАЊЕ НАСЛЕЂА У ЈЕДНОМ ТРЕНУТКУ ЖИВОТА ПРЕДМЕТА

**(ФОТОГРАФИЈА КАО ЕТИЧКА ПРАКСА ОЧУВАЊА ПРЕДМЕТА СА ИЗЛОЖБЕ
„ТРАНСПОРТНА СРЕДСТВА“ У ЗАЈЕЧАРУ)**

Suzana Antić, National Museum, Zaječar

HERITAGE REPRESENTED IN A MOMENT OF AN OBJECT'S EXISTENCE

**(PHOTOGRAPHY AS ETHICAL PRAXIS FOR THE PRESERVATION OF ITEMS
FROM THE "MEANS OF TRANSPORTATION" EXHIBITION IN ZAJEČAR)**

Гордана Пајић, Народни музеј, Ваљево

ЗАНАТИ У СЛУЖБИ ТРАНСПОРТА ЉУДИ И РОБА

Gordana Pajić, National Museum, Valjevo

HANDICRAFTS IN THE PASSENGER AND CARGO TRANSPORT SERVICE

Павле Карабасил, Градски музеј, Сомбор
ВОДАРИ И ВОДАРСКА КОЛА У СОМБОРУ
Pavle Karabasil, The Town Museum, Sombor
WATER CARRIERS AND WATER WAGONS IN SOMBOR

др Марко Стојановић, Етнографски музеј у Београду
У СУСРЕТ НОВОЈ МУЗЕОЛОГИЈИ: ЗБИРКА САОБРАЋАЈ И ТРАНСПОРТ
ДОБАРА У ЕТНОГРАФСКОМ МУЗЕЈУ - НАЗНАКЕ ЗА РАСПРАВУ
Marko Stojanović, PhD, Ethnographic Museum in Belgrade
TOWARDS NEW MUSEOLOGY: COLLECTION *TRAFFIC AND TRANSPORT OF
GOODS* IN ETHNOGRAPHIC MUSEUM - MATTERS FOR DISCUSSION

13.30-14.30 пауза за ручак
13.30-14.30 lunch break

II СЕКЦИЈА / II. SECTION

14.30-16.00

ИСТОРИЈСКИ КОНТЕКСТ – ОСНОВА ВРЕДНОВАЊА НАСЛЕЂА

модератор: др Ђорђе Ђекић

HISTORICAL CONTEXT – BASE OF EVALUATION OF HERITAGE

Moderator: Đorđe Đekić, PhD

др Ђорђе Ђекић, Филозофски факултет, Универзитет у Нишу
МА Милош Павловић, Лесковац
ТРАНСПОРТ И ПУТОВАЊЕ У ДЕЛИМА ДОМЕНТИЈАНА И ТЕОДОСИЈА
Đorđe Đekić, PhD, Faculty of Philosophy, University of Niš
Miloš Pavlović, MA, Leskovac
TRANSPORT AND TRAVELING IN THE WORKS OF
DOMENTIЈAN AND TEODOSIЈE

МА Немања Благојевић, Народни музеј, Крагујевац
ОПСАДНА ПОКРЕТНО-ТРАНСПОРТНА СРЕДСТВА КОД СРБА
У СРЕДЊЕМ ВЕКУ

Nemanja Blagojević, MA, National Museum, Kragujevac
MOVABLE SIEGE-TRANSPORT EQUIPMENT OF THE SERBS
IN THE MIDDLE AGES

др Божидар Зарковић, Филозофски факултет,
Универзитет у Приштини-Косовска Митровица
ПУТЕВИ И ПУТНИ ПРАВЦИ ПРЕКО КОПАОНИКА У СРЕДЊЕМ ВЕКУ
Božidar Zarković, PhD, Faculty of Philosophy,
University of Priština-Kosovska Mitrovica
ROADS AND TRAVEL ROUTES THROUGH КОРАОНИК IN THE MIDDLE AGES

др Милош Ђорђевић, Филозофски факултет, Универзитет у Нишу
ЦАРИНСКА СЛУЖБА И ПРОТОК РОБА У ВРЕМЕ
АУСТРИЈСКЕ УПРАВЕ У СРБИЈИ (1718-1739)
Miloš Đorđević, PhD, Faculty of Philosophy, University of Niš
CUSTOMS AND THE TRANSPORT OF GOODS IN THE TIMES
OF AUSTRIAN ADMINISTRATION IN SERBIA (1718-1739)

др Васиљ Јововић, Православна Богословија „Свети Петар Цетињски“, Цетиње
РАЗВОЈ ПОШТАНСКОГ, ТЕЛЕГРАФСКОГ И ТЕЛЕФОНСКОГ САОБРАЋАЈА
У ЦРНОЈ ГОРИ (ОД ЊИХОВИХ ПОЧЕТАКА ДО 1916. ГОДИНЕ)
Vasilj Jovović, Seminary of Saint Peter of Cetinje
DEVELOPMENT OF POST, TELEGRAPHIC AND TELEPHONE
COMMUNICATION IN MONTENEGRO (FROM THEIR BEGINNINGS TO 1916)

Зорана Ђорђевић, Музеј Војводине, Нови Сад
КОНЗЕРВАЦИЈА И РЕСТАУРАЦИЈА МИТРОПОЛИТСКИХ КОЧИЈА
Zorana Đorđević, Museum of Vojvodina, Novi Sad
CONSERVATION AND RESTORATION OF ARCHBISHOP'S COACH

16.00-16.30 пауза за кафу
16.00-16.30 coffee break

III СЕКЦИЈА / III. SECTION

16.30-18.00

ПЛОВИЛА И ПЛОВИДБА КРОЗ ВЕКОВЕ

модератор: др Мирјана Ђекић
VESSELS AND SAILING THROUGH CENTURIES
Moderator: Mirjana Đekić, PhD

др Бранка Гугољ, Факултет уметности Звечан – Косовска Митровица
мр Естер Зајми Милентијевић, Факултет уметности
Звечан – Косовска Митровица
ПРЕДСТАВЕ ПЛОВИЛА У СРПСКОМ СРЕДЊОВЕКОВНОМ СЛИКАРСТВУ
Branka Gugolj, PhD, Faculty of Arts,
Zvečan – Kosovska Mitrovica
Ester Zajmi Miletijević, MA, Faculty of Arts, Zvečan – Kosovska Mitrovica
REPRESENTATION OF VESSELS IN SERBIAN MEDIEVAL PAINTINGS

Бранислав Милић, Завод за заштиту споменика културе, Зрењанин
Регина Миланов, Зрењанин
ЗНАЧАЈ РЕГУЛАЦИЈЕ РЕКЕ БЕГЕЈ ЗА ТРАНСПОРТ РОБЕ НА РЕЛАЦИЈИ
ТЕМИШВАР – ЈАДРАНСКЕ ЛУКЕ

Branislav Milić, Institute for the Protection of Cultural Monuments, Zrenjanin
Regina Milanov, Zrenjanin
SIGNIFICANCE OF THE REGULATION OF THE BEGEJ RIVER FOR THE
TRANSPORT OF GOODS BETWEEN TIMISOARA AND ADRIATIC PORTS

Гордана Милетић, Музеј у Смедереву, Смедерево
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 СПАСОЈА И ДРАГОСЛАВА
Gordana Miletic, Museum in Smederevo, Smederevo
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 SPASOJE AND
DRAGOSLAV JEFREMOVIĆ

Милан Панић, Етнографски музеј у Београду
ЛАЂЕ „БУРИНКЕ“ НА РЕЦИ ДРИНИ
Milan Panić, Ethnographic Museum in Belgrade
“BURINKA” BOATS ON THE DRINA RIVER

24.11.2017. ЖЕЛЕЗНИЧКИ МУЗЕЈ, БЕОГРАД
24.11.2017. RAIL MUSEUM, BELGRADE

11.00 – отварање изложбе „Мала банатска пруга“,
аутори: др Марија Силађи и др Аница Драганић
11.00 – opening of the exhibition „Small Railroad of Banat“,
authors Maria Siladi, PhD and Anica Draganić, PhD

IV СЕКЦИЈА / IV. SECTION

11.30-13.00

ЖЕЛЕЗНИЦА - НЕКАД НАША ДИКА И ПРОЗОР У СВЕТ А ДАНАС НЕПРЕПОЗНАТО НАСЛЕЂЕ

модератор: Катарина Максимов
RAILWAYS - ONCE SOURCE OF OUR PRIDE,
TODAY UNKNOWN HERITAGE
Moderator: Katarina Maksimov

др Марија Силађи, Универзитет у Новом Саду,
Факултет техничких наука,
Департман за архитектуру и урбанизам
др Аница Драганић, Универзитет у Новом Саду,
Факултет техничких наука,
Департман за архитектуру и урбанизам
ПОЈАВА ЖЕЛЕЗНИЧКОГ САОБРАЋАЈА У БАНАТУ - ЗНАЧАЈ И АРХИТЕКТУРА

Maria Silađi, PhD, University of Novi Sad,
Faculty of Technical Sciences, Department of Architecture and Urban Planning
Anica Draganić, PhD, University of Novi Sad,
Faculty of Technical Sciences, Department of Architecture and Urban Planning
THE EMERGENCE OF RAILWAY TRAFFIC
IN BANAT - SIGNIFICANCE AND ARCHITECTURE

Снежана Шапоњић Ашанин, Народни музеј, Чачак
ЖЕЛЕЗНИЧКИ САОБРАЋАЈ У ЧАЧКУ
Snežana Šaponjić Ašanin, National Museum, Čačak
RAILWAY TRAFFIC IN ČAČAK

Тања Лазих, Музеј Семберије, Бијељина
СТО ГОДИНА ЖЕЉЕЗНИЦЕ У СЕМБЕРИЈИ ИЛИ ПРУГА БЕЗ ПОВРАТКА
Tanja Lazić, Museum of Semberia, Bijeljina
RAILWAYS IN SEMBERIA CENTENNIAL OR THE RAIL WITH NO RETURN

Небојша Босанац, Ниш
ТРАМВАЈСКИ САОБРАЋАЈ У НИШУ
Nebojša Bosanac, Niš
TRAM TRAFFIC IN NIŠ

мр Гордана Прчић Вујновић, Међуопштински завод
за заштиту споменика културе, Суботица
Жељко Вукелић, Међуопштински завод
за заштиту споменика културе, Суботица
КАД ВОЗОВИ ВИШЕ НЕ ПРОЛАЗЕ - ЖЕЛЕЗНИЧКЕ СТАНИЦЕ
НА ТЕРИТОРИЈИ СЕВЕРНЕ БАЧКЕ И СЕВЕРНОГ БАНАТА
Gordana Prčić Vujnović, MA, The Institute for the Protection
of Cultural Monuments, Subotica
Željko Vukelić, The Institute for the Protection of Cultural Monuments, Subotica
WHEN THE TRAINS NO LONGER PASS - THE RAILWAY STATION IN THE
TERRITORY OF NORTH BASKA AND THE NORTH BANAT

13.30-14.30 пауза за ручак
13.30-14.30 lunch break

V СЕКЦИЈА / V. SECTION

14.30-16.00

ПОСЛЕДЊИ ВОЗ

модератор: мр Гордана Прчић Вујновић
THE LAST TRAIN
Moderator: Gordana Prčić Vujnović, MA

др Борислав Шурдић, Београд

ПОСЛЕДЊИ ВОЗ (ЗНАЧАЈ РЕХАБИЛИТАЦИЈЕ РУДНИЧКИХ ЖЕЛЕЗНИЧКИХ ПРУГА РАВНА РЕКА – СЕЊСКИ РУДНИК – ЋУПРИЈА И РУДНИЧКЕ ПРУГЕ У РТЊУ)

Borislav Šurdić, PhD, Belgrade

THE LAST TRAIN (THE SIGNIFICANCE OF THE REHABILITATION OF MINE RAILWAYS RAVNA REKA - SENJSKI RUDNIK - ĆUPRIJA AND ORE RAILWAY IN RTANJ)

др Зоран Бундало, Висока железничка школа струковних студија, Београд
ПАРНЕ ЛОКОМОТИВЕ КАО ТЕХНИЧКО НАСЛЕЂЕ И ЊИХОВА ЗАШТИТА
У РЕПУБЛИЦИ СРБИЈИ

Zoran Bundalo, PhD, Railway College of Applied Sciences, Belgrade

STEAM LOCOMOTIVES AS TECHNICAL HERITAGE AND THEIR PROTECTION IN THE REPUBLIC OF SERBIA

Катарина Максимов, Завод за заштиту споменика културе

Града Новог Сада, Нови Сад

ВРЕДНОСТИ ПРУГЕ БОГОЈЕВО – БАЧКИ БРЕГ

Katarina Maksimov, Institute for the Protection of Cultural Monuments of Novi Sad

VALUES OF THE RAILROAD BOGOJEVO - BAČKI BREG

16.00-16.30 пауза за кафу

16.00-16.30 coffee break

16.30-18.00 Дискусија и закључци

16.30-18.00 Discussion and conclusions

АПСТРАКТИ
ABSTRACTS

др Милина Ивановић Баришић
ТРАНСПОРТ РОБЕ У СЕОСКОМ ДРУШТВУ

Сажетак: Производња сировина у селима за прехрану људи и стоке, али и потреба заједнице за различитим материјалима за, на пример, градњу стамбених и помоћних објеката на окућници указује на неопходност њиховог преношења и складиштења на одговарајућем месту. Пренос различитих врста товара до места за складиштење, посматрано кроз време, обављан је на различите начине. Најстарији и готово увек приступачан начин преноса терета било је коришћење сопственог тела – руке, леђа, глава. Осим сопственог тела, коришћене су и поједине животиње из човековог ближег окружења – коњи, волови, краве, магарци и др. Кола са животињском вучом, а касније и на механички погон знатно су олакшала, али и убрзала пренос терета са једног на друго место. У саопштењу ће бити указано на које су све начине људи у традиционалним заједницама преносили храну и различите врсте материјала неопходних за њено нормално функционисање.

Кључне речи: транспорт, роба, сеоско друштво, Србија

Milina Ivanović Barišić, PhD
TRANSPORT OF GOODS IN THE RURAL COMMUNITY

Abstract: Food and feed production in the rural area, as well as the community's need for various materials for e.g. constructing residential and ancillary buildings in yards indicates the need for them to be transported and stored at appropriate places. The transport of various kinds of cargo to the storage units has been done in different ways as time went by. The oldest, and almost always available means of transportation was going on foot and using one's own body – arms, back, and head. Besides one's own body, certain animals from the environment were used – horses, bulls, cows, donkeys etc. Coaches pulled by animals, and later the mechanical ones made transportation significantly easier and faster. This article presents all the ways in which people in traditional communities transported food and various kinds of materials used for the everyday function of the community.

Keywords: Transport, goods, rural community, Serbia

др Леда Шилинг
УТИЦАЈ ПРУГЕ НА ТРАНСПОРТ РОБЕ И ПИЈАЧАРЕЊЕ КУПУСИНАЦА

Сажетак: Купусина је село у Западној Бачкој недалеко од леве обале Дунава. Становници су већином Мађари и католичке су вере. Већ од самог досељења становника (од 1751. године) бавили су се повртарством. Познати су

по производњи црног лука, које је данас заменило воће и цвеће. Пијаце овде произведеног поврћа су били суседни градови: Апатин, Сомбор, Оџаци, и села: Бачки Моноштор, Сонта, Стапар, Бездан, Пригревица... Робу су носили пешке увезану у убрусе, завежљаје или на кочијама, пажљиво упаковану у корпе, а житарице су паковали у џакове.

Од 1912-те године, када је пруга стигла у село, начин траспорта робе се изменио. Прво су користили железницу за транспорт робе до већ познатих пијаца, те и мало даље, нпр. до Оџака, Бајмока, Славонског Брода. Од 1950. то се променило. За транспорт у далеке градове су користили искључиво железницу. Више призвођача се удружило, па су изнајмили целе вагоне и напунивши их робом, слали их на далеке дестинације. Тако су Купусинци постали пијачари целе Југославије. Народна ношња Купусинки на пијацама је била гаранција за квалитетну, домаћу робу на пијацама. Веома добро су их познавали и у Босни, на Башчаршији у Сарајеву, на пијацама Тузле, Брчког и Бања Луке. Роба је транспортована теретним вагонима, а пијачарке су ишле за њим путничким возовима.

Утицај развоја транспорта је био од значаја у промени начина целог живота села и Купусинаца. У то време су никле нове куће, куповали су се савремени електрични уређаји, аутомобили, на трпези породица су се појавиле намирнице из градова, за народну ношњу су почели куповати материјале из метражних продавница градова у којима су купусинску робу продавали.

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

Leda Šiling, PhD

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, Bezdan... 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 Bašćaršija 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

Сузана Антић

ЗАСТУПАЊЕ НАСЛЕЂА У ЈЕДНОМ ТРЕНУТКУ ЖИВОТА ПРЕДМЕТА
(ФОТОГРАФИЈА КАО ЕТИЧКА ПРАКСА ОЧУВАЊА ПРЕДМЕТА СА ИЗЛОЖБЕ
„ТРАНСПОРТНА СРЕДСТВА“ У ЗАЈЕЧАРУ)

Сажетак: Снимање културног наслеђа у оквиру етнологског одељења Народног музеја у Зајечару, представља дугорочно очување кроз збирку фото документације; она оправдава сваки тренутак у животу предмета који данас, у колекцији транспортна средства, физички више и не постоје. Осамдесетих година 20. века, на пијаци у Зајечару, отворена је изложба „Транспортна средства“ (регионална сарадња: Народни музеј, Зајечар, Етнографски музеј у Београду и Завичајни музеј, Књажевац). Из фрагментарних информација, овом врстом извора (фотографија), може се реконструисати културна целина локалне заједнице тог времена, пратити развој техничке културе у националним, па и ширим размерама и ретроспективно сагледати рад у оквиру основне музејске делатности.

Кључне речи: материјална култура, збирке, фотографија, наслеђе

Suzana Antić

HERITAGE REPRESENTED IN A MOMENT OF AN OBJECT'S EXISTENCE
(PHOTOGRAPHY AS ETHICAL PRAXIS FOR THE PRESERVATION OF ITEMS
FROM THE "MEANS OF TRANSPORTATION" EXHIBITION IN ZAJEČAR)

Abstract: Photographing cultural heritage within the ethnological department of the National museum in Zaječar presents long-term preservation through the collection of photo-documentation; it justifies every moment in the existence of the objects which no longer exist in the "means of transportation" collection. During the eighties, at a market in Zaječar, the "Means of transportation" collection was opened (regional cooperation: National Museum Zaječar, Ethnographic museum Belgrade and Homeland Museum of Knjaževac). From the available fragmented information, with this kind of source (photographs), the cultural unity of the local community of that time can be reconstructed, the development of the technical culture can be followed in the national, and even wider dimensions, and the work within the fundamental museum operation can be retrospectively observed.

Keywords: Material culture, collections, photography, heritage

Гордана Пајић

ЗАНАТИ У СЛУЖБИ ТРАНСПОРТА ЉУДИ И РОБА

Сажетак: Народни музеј Ваљево је од свог оснивања у етнологској 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, кириције 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

Павле Карабасил

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. Поматрањем 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

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 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

др Марко Стојановић

У СУСРЕТ НОВОЈ МУЗЕОЛОГИЈИ: ЗБИРКА САОБРАЋАЈ И ТРАНСПОРТ
ДОБАРА У ЕТНОГРАФСКОМ МУЗЕЈУ - НАЗНАКЕ ЗА РАСПРАВУ

Сажетак: Музеолошки (до сада) опредељена позиција и третман етнографских предмета/културних добара у збирци *Саобраћај и транспорт добара* из фонду Етнографског музеја, у савременом контексту музејске делатности отварају простор за редефиницију распона у коме их надаље треба набављати, документовати, стручно тумачити и експонирати. Музеолошка решетка у којој се могу обрађивати колекције подразумева - у једном домену - „погон“ којим се транспорт обавља, потом опрему која омогућава или олакшава пренос, а на послетку сложена средства путем којих се, на основу погонске трансмисије, обавља транспорт људи и добара.

Други угао из кога треба разматрати улогу и значај саобраћаја/ транспорта у етнографској музеологији дотиче се шире решетке у оквиру које се издвајају тачке пресека са културним контекстом осталих збирки из поља *Културе привређивања* (земљорадња, сточарство, допунско привређивање), потом збирки *Културе стиновања*, уз то укључујући предмете са персоналним обележјима из предложене колекције *Лични предмети*. У том светлу посматрано, треба разматрати примарну и секундарну улогу транспортних средстава употребљаваних при обради земље, опреме у којој су прехранбене сировине преношене, али и складиштене у домаћинству, као и статусну и симболичку улогу алатки за пренос добара или ортопедских помагала за ходање.

Кључне речи: музеологија, етнографски предмет, културно добро, саобраћај, транспорт

Abstract: The museologically assigned position (so far) and treatment of ethnographic objects / cultural goods in the collection *Traffic and transport of goods* from the Ethnographic museum collection, in the contemporary context of museum activities, open the space for redefinition of the range in which they should further be procured, documented, expertly interpreted and exhibited. The museology grid where collections can be processed implies, in one domain, the „drive” that does the transports, then the equipment that enables or facilitates the transfer, and at the end, complex means by which transport of people and goods is carried out, based on drive transmission.

The second point of view that needs to be considered about the role and importance of traffic / transport in ethnographic museology is the wider grid within which we can distinguish the points of intersection with the cultural context of other collections from the field of *Culture of Economy* (agriculture, cattle breeding, supplementary business), then the collections of *Culture of Housing* including items with personal characteristics from the proposed collection *Personal Items*. Seen in this light, consideration should be given to the primary and secondary role of transport means used in the processing of soil, equipment in which raw food materials were transferred, but also stored in the household, as well as the status and symbolic role of tools for transfer of goods or orthopedic walking aids.

Keywords: Museology, ethnographic object, cultural good, traffic, transport

др Борђе Ђекић

МА Милош Павловић

ТРАНСПОРТ И ПУТОВАЊЕ У ДЕЛИМА ДОМЕНТИЈАНА И ТЕОДОСИЈА

Сажетак: Српске средњовековне хагиографије, поред обиља других података, читаоце обавештавају и о транспорту и путовању људи тога доба. Средњовековни животописци Доментијан и Теодосија доносе разноврсне податке, 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 читаоца. Мееђутим 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

Dorđe Đekić, PhD

Miloš Pavlović, MA

TRANSPORT AND TRAVELING IN THE WORKS OF DOMENTIJAN 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 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

МА Немања Благојевић

ОПСАДНА ПОКРЕТНО-ТРАНСПОРТНА СРЕДСТВА КОД СРБА У СРЕДЊЕМ ВЕКУ

Сажетак: Једна од битнијих области при проучавању српске средњовековне историје јесте војска, њена организација и опрема. Једна од мање истражених аспекта 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 зачајних 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 прокретних справа у средњем веку код Срба издвојају се: опсадни торањ-бутефред, корњачу, спингарду, трабуко и манган.

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

Nemanja Blagojević, MA

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

Abstract: One of the most important areas in the pecearch 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. 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

др Божидар Зарковић

ПУТЕВИ И ПУТНИ ПРАВЦИ ПРЕКО КОПАОНИКА У СРЕДЊЕМ ВЕКУ

Сажетак: Путна мрежа у средњовековној Србији развила се у складу са потребама трговине тог времена. Пuteви који су раније настали, током римске владавине, нису били од значаја за трговину јер су се налазили на периферији српске државе и ван главних трговачких области и праваца. Нови трговачки путеви развили су се на релацији Приморје – унутрашњост Србије. Полазили су из градова на источној обали Јадранског мора, највише из Дубровника, и завршавали се у насељима у унутрашњости Србије - трговима, најчешће рударским.

Једна од највећих рударских области средњовековне Србије била је Копаоничка. У њој су се налазили бројни рудници, који су се, углавном, развили и као тргови у којима се трговало добијеним металом, најчешће сребром. Из оних рудника, који нису постали тргови, рудари су ископану руду или истопљене метале односили до најближег трга. Било је и оних великих

рударских места која су имала више тргова, каква је била Трепча, која је имала најмање два, а врло вероватно и три трга. Сви они су били повезани локалним путевима, који су повезивали и делове појединих насеља расутих на великом простору, најчешће око појединих рударских ревира и топионица. Многи од тих путева остали су непознати.

Копеоичка рударска област налазила се на значајном путном правцу који је повезивао Приморје са Нишем и источном Србијом и даље Бугарском. Бројни путеви на овом правцу су различитим трасама прелазили планину Копеоик: једни су документовани, а други не. Многи од њих и данас се користе, најчешће као локални. У раду се бавимо лоцирањем тих путева и правцима њиховог простирања.

Кључне речи: путеви, Копеоик, рударство, трговина, средњи век

Božidar Zarković, PhD

ROADS AND TRAVEL ROUTES THROUGH КОРАОНИК IN THE MIDDLE AGES

Abstract: The road network in medieval Serbia was developed in accordance with the needs of trade of that time. The roads that were created earlier, during Roman rule, were not important for trade because they were located on the outskirts of the Serbian state and outside the main trading areas and routes. New trade routes were developed on the route of Приморје - the interior of Serbia. They departed from the cities on the east coast of the Adriatic Sea, mostly from Dubrovnik, and ended in settlements in the interior of Serbia - squares, mostly mine settlements.

One of the largest mining areas of medieval Serbia was Копеоик. It contained numerous mines, which were mainly developed as squares for trade with the obtained metal, most commonly silver. From those mines, which did not become squares, the miners transported the mined ore or melted metals to the nearest square. There were also those large mining sites that had several squares, such as Трепча, which had at least two, and very likely even three squares. All of them were connected by local roads, which also linked parts of some settlements scattered over large areas, most often around some mining districts and smelters. Many of these roads remain unknown.

The Копеоик mining area was located on a significant road that connected the Приморје with Niš and eastern Serbia and further Bulgaria. Numerous roads crossed the Копеоик mountain along this route: some were documented and others were not. Many of them are still used today, mostly as local ones. The paper deals with the location of these roads and their directions.

Keywords: Roads, Копеоик, mining, trade, middle ages

др Милош Ђорђевић

ЦАРИНСКА СЛУЖБА И ПРОТОК РОБА У ВРЕМЕ АУСТРИЈСКЕ УПРАВЕ
У СРБИЈИ (1718-1739)

Сажетак: Након освајања територије северног дела данашње централне Србије, завршетком аустро-турског рата (1716-1718), Хабзбуршка монархија

је преузела убрзане кораке да ову област уреди по узору на административни систем новостечених земаља (Neoacquistica). Циљ овог рада је да пружи увид у организацију царинске службе при Администрацији Краљевства Србије у време аустријске управе. Начин рада царинских службеника био је уређен посебним патентима цара Карла VI који су се односили на примену царинских тарифа, поступке при царињењу робе, увођење привилегованог положаја за Царску Привилеговану Оријенталну компанију, као и спровођење мера заштите од куге на граници са Османским царством.

Уговор о трговини и пловидби од 27. јула 1718. године, склопљен на крају мировног конгреса у Пожаревцу (1718), имао је посебан значај за Хабзбуршку монархију као основ економске политике. Поучени искуствима из ранијег периода, монархија је посебним инструкцијама посветила нарочиту пажњу поступцима службеника који ће допринети спречавању кријумчарења робе. Патент који уређује казнену политику за трговце који кријумчаре робу донет је 1720. године. Рад царинске службе, као део свеобухватних мера хабзбуршких власти да уреде ову област и створе ефикаснији систем контроле људи и роба из Османског царства, попримао је временом све напредније методе.

Кључне речи: царине, трговина, Аустрија, Краљевство Србија, Османско царство

Miloš Đorđević, PhD

CUSTOMS AND THE TRANSPORT OF GOODS IN THE TIMES OF AUSTRIAN ADMINISTRATION IN SERBIA (1718-1739)

Abstract: After conquering a part of Serbia with the end of the Ottoman–Habsburg war (1716-1718), the Habsburg monarchy took quick steps in arranging this region after the administrative systems of the newly obtained countries (Neoacquistica). The purpose of this paper is to give insight into the organization of the customs at the Administration of the Kingdom of Serbia at the time of the Austrian governance. The way the customs officers operated was arranged according to special patents of the emperor Charles VI. The patents controlled the application of customs tariffs, steps for customs clearance procedure, introducing a privileged position for the Imperial Privileged Oriental Company, as well as ensuring the protection from the plague at the border with the Ottoman empire.

The contract on the commerce and sailing from July 27th 1718, signed at the end of the peace congress in Požarevac (1718) had a special significance for the Habsburg monarchy as a basis of economic policy. Having learned from experience, the monarchy paid special attention to specific instructions for the steps of the customs officers which will ensure to prevent any smuggling of goods. The patent which arranges fines for merchants who smuggle goods was established in 1720. The work of the customs, as a part of the overall measures of the Habsburg governance to arrange this region and make a more efficient system of control of people and goods from the Ottoman empire became more advanced as time went by.

Keywords: Customs, commerce, Austria, Kingdom of Serbia, Ottoman empire

др Васиљ Јововић

РАЗВОЈ ПОШТАНСКОГ, ТЕЛЕГРАФСКОГ И ТЕЛЕФОНСКОГ САОБРАЋАЈА У ЦРНОЈ ГОРИ (ОД ЊИХОВИХ ПОЧЕТАКА ДО 1916. ГОДИНЕ)

Сажетак: Најстарији нађени писани документ о редовној поштанској служби у Црној Гори јесте предлог о њеном уређењу који потиче од црногорског конзула у Скадру, Чеха Јана Вацлика, упућен књазу Николи 1863. године. Поштанска служба уведена је у Црној Гори 1873. године. Од ступања Црне Горе у Свјетски поштански савез (1875), поштанска служба се у њој знатно подигла. Преношење свих врста поштанских пошиљака у поштанском саобраћају било јој је олакшано и осигурано. Уређење телеграфског садржаја у Црној Гори почиње седамдесетих година 19. вијека. За вријеме посјете књаза Николе Русији 1868. године, књаз је од руског цара добио на поклон сав потребни материјал за увођење телеграфа у Црној Гори. Први телеграфи у Црној Гори прорадили су крајем 1869. године у Цетињу, Ријечи Црнојевића и Орјој Луци. Међународна телеграфска служба уведена је у Црној Гори 1870. године на релацији Цетиње-Котор. Године 1891. основана је заједничка Управа Пошта и Телеграфа. Први телефонски апарати набављени су на рачун Двора 1889. године. Мјесни телефонски саобраћај уведен је 1900. године на Цетињу. Године 1907. уведена је телефонска служба у Црној Гори.

Кључне речи: пошта, телеграф, телефон, саобраћај, Црна Гора

Vasilj Jovović, PhD

DEVELOPMENT OF POST, TELEGRAPHIC AND TELEPHONE

COMMUNICATION IN MONTENEGRO (FROM THEIR BEGINNINGS TO 1916)

Abstract: The oldest recovered written document on the regular postal services in Montenegro is a suggestion for its improvement from the Montenegrin consul in Skadar, a Czech citizen Jan Vaclik, written to Prince Nikola in 1863. Postal service was founded in Montenegro in 1873. After Montenegro's entrance into the Universal Postal Union (1875), the level of the postal services significantly improved. Transportation of all kinds of parcels in the postal traffic was made easy and safe. The establishment of telegraphic services in Montenegro started in the 1870s. During Prince Nikola's visit to Russia in 1868, the Prince received from the Russian Tsar all necessary material for telegraphic services to be started in Montenegro. The first telegraphs in Montenegro started operating in the end of 1869 in Cetinje, Rijeka Crnojevića and Orja Luka. The international telegraphic service started operating in Montenegro in 1870, on the relation Cetinje – Kotor. In 1891 the mutual Directorate Post and Telegraph was founded. The first telephones were brought and paid by the Castle in 1889. Telephone services started operating in 1900 in Cetinje. In 1907 telephone services started operating in Montenegro.

Keywords: Post, telegraph, telephone, communication, Montenegro

Зорана Ђорђевић

КОНЗЕРВАЦИЈА И РЕСТАУРАЦИЈА МИТРОПОЛИТСКИХ КОЧИЈА

Сажетак: Митрополитске кочије, репрезентативни предмет из фондуца Музеја Војводине, рестауриране су за потребе изложбе „Патријарх Рајачић (1785-1861)“ одржане у Музеју 2004. године. Годинама су стајале у подруму Дворца у Челареву, те је услед неадекватних услова, влаге и мемле, дошло до њиховог пропадања и деградације.

Кабину једносед носе четири масивна дрвена точка са металном оплатом, који се налазе на крајевина срчанице. Системом суспензија кабина је окачена за конструкцију, тиме је омогућено њено кориговано вибрирање. Кабина је богато декорисана: металним украсним круништем, са осликаним деловима (доње зоне врата и прозора; грб Карловачке митрополије), развијеним дуборезом у доњем делу кабине и богато тапациране унутрашњости (златни брокат). За израду кочије употребљени су различити материјалаи: кожа, текстил (златни брокат), метал (бронза и гвожђе), као и неколико различитих врста дрвета; храст и јасен за спице точкова, седиште за путнике и кочијаша направљени су у комбинацији јасена и чамовине, која је употребљена и за облогу кабине. Метални делови круништа урађени су украсним резањем и искуцавањем у бронзи а шарке и кваке урађене су у кованом гвожђу, сви ексери израђени су ручно са упуштеним главама. Процес конзервације је урађен употребом исте врсте дрвета за све надоградње и лепљења, урађена је тотална инсектофунгицидна заштита а стабилизација је урађена употребом воштаносмолне масе.

Кључне речи: Музеј Војводине, конзервација, рестаурација, кочија, дрво, метал, текстил

Zorana Đorđević

CONSERVATION AND RESTORATION OF ARCHBISHOP'S COACH

Abstract: Representative object, archbishop's coach, was restored for the need of the exhibition „Patriarch Rajačić (1785-1861)”, which was held in the Museum of Vojvodina in 2004. For years they stayed in the cellar of the Castel in Čelarevo, because of inadequate condition the process of decay and degradation started.

Cabin-skiff is carried by four massive wooden wheels, with metal lining, which are at the end of sustain for the cabin. The cabin has been put up onto the construction by system of suspension so that its corrected vibrating was enable, it very lavashly decorated: with metal decorating crown, painted parts (lower part of the doors and windows; emblem of Karlovac archbishop), carving developed in the lower part of the cabin and richly upholstered interior (gold brocade). For the preparation of a carriage used are different materijalai: leather, textile (gold brocades), metal (bronze and iron), as well as several different types of wood; oak-wood and ash wood for spice wheels, seats for passengers and coachmen were done in combination of ash wood and fir-wood , which was used and for the headlining of coach. Buckles on the reins were made of caombination of brass and

iron. Metal parts of crown were made by using the methods of decorative cutting and thumping in bronze. Hinges and handles are made of wrought iron, all nails are made by hand with the countersunk head. All gluing and adding were done by using here's glue, easily processable fir trees and pieces of ash tree and oak, the stabilization was done by using wax, gummy substance.

Keywords: Museum of Vojvodina, conservation, restoration, coach, wood, metal, textile

др Бранка Гугољ

мр Естер Зајми Милентијевић

ПРЕДСТАВЕ ПЛОВИЛА У СРПСКОМ СРЕДЊОВЕКОВНОМ СЛИКАРСТВУ

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, PhD

Ester Zajmi Milentijević, MA

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

Бранислав Милић, Регина Миланов

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 заборавља, а истовремено су будућим покољењима остављени као материјалн доказ о оновременим техничким достигнућима на овим просторима.

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

Branislav Milić, Regina Milanov

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

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

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 СПАСОЈА И ДРАГОСЛАВА

Сажетак: Рад се темељи на непубликованој биографији Драгослава Б Јефремовића која је део музејског фонда Музеју у Смедереву и причама из књиге Спасоја Б. Јефремовића „Поред града на Дунаву.“ Ова два дела браће Јефремовић, иако припадају различитим књижевним жанровима и имају различиту документарну вредност, заснивају се на личном искуству и доживљајима и причама других Смедереваца - рођака и пријатеља. Подаци садржани у њима пружају увид у врсте пловила која су саобраћала на Дунаву код Смедерева, транспорт робе и путника, и пружају сазнање о томе какво је значење саобраћај на Дунаву имао за Смедеревце. Сам текст Драгослава Б. Јефремовића, до сада коришћен само као извор података у радовима музејских стручњака, укрштен са ширим подацима, носи потенцијал музеализације у оквиру музејске експозиције, као и за педагошки рад са млађом популацијом Смедереваца на упознавању Дунава који је један од значајних маркера Смедерева.

Кључне речи: Смедерево, Дунав, пристаните, врсте пловила, саобраћај робе и путника

Gordana Miletic

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 SPASOJE AND DRAGOSLAV JEFREMOVIC

Abstract: The article is based on the unpublished biography of Dragoslav B. Jefremovic which is a part of the Museum collection in Smederevo, and on stories from Spasoje B. Jefremovic's book „Near the city on the Danube“. The two works of Jefremovic brothers although belonging to different literary genres and having different documentary value are based on personal experience, involvement and stories of other Smederevo citizens – cousins and friends. The data from these two works give an insight into the kinds of vessels which operated on the Danube near Smederevo, passenger and cargo transportation,

and they provide information on the importance of the Danube traffic for the residents of Smederevo. The text by Dragoslav B. Jefremović itself has been used only as a source of information in the works of museum experts, combined with further information. 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

Милан Панић

ЛАЂЕ „БУРИНКЕ“ НА РЕЦИ ДРИНИ

Сажетак: Речни, односно водени транспорт добара, представља врло погодан вид саобраћаја, првенствено због своје рентабилности. Као основна погонска снага углавном је употребљаван природан речни ток, а у случајевима када је постојала потреба да се контролише брзина пловидбе, најчешће се користила снага људских мишића чија су основна оруђа била кормило, весла и конопци. Лађе „дринке“, „буринке“, „зворникуше“ или „папучаре“ како су их све мештани називали, представљају управо један такав пример. Саобраћале су до Другог светског рата реком Дрином, спајајући Бајину Башту, на једној страни, а на другој, Шабац или чак Београд, као најудаљеније тачке. Буринка представља посебно прилагођен тип чамца дужине до 20 метара, ширине трупа између 2,5 и 3 метара, максималне запремине до 13 тона терета.

Кључне речи: Дрина, буринка, речни саобраћај, градња чамца

Milan Panić

„BURINKA” BOATS ON THE DRINA RIVER

Abstract: River, i.e. water transport of goods is a very convenient way of transportation, primarily because of its financial advantages. The natural river flow was mostly used as primary transportation while human strength was used in the cases when it was necessary to control the cruise speed, and the primary tools were rudder, paddles and ropes. Boats „drinka”, „burinka”, „zvornikuša” or „papučara” as they were called by the locals are one such example. They operated until the Second World War on the Drina river, connecting BajinaBašta, on one side, and Šabac on the other, or even Belgrade, as the furthestmost point. Burinka is a specially adapted boat up to 20m long, between 2.5 and 3m wide, with the maximum capacity of 13 tons of cargo.

Keywords: Drina, Burinka, river transport, boat building

др Марија Силађи
др Аница Драганић

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 1936. 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. године, 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 вида транспорта, у првој половини 19. века, у Европи је формиран нови тип објекта - станична зграда. Железничке компаније су прилично 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 уздицања становништва, омогућујући *обичном човеку* контакт са осталим, развијенијим деловима света. 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 Siladji, PhD

Anica Draganić, PhD

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

Снежана Шапоњић Ашанин
ЖЕЛЕЗНИЧКИ САОБРАЋАЈ У ЧАЧКУ

Сажетак: Први воз у Чачак је стигао у недељу, 20. марта 1911. године. У граду је припремљен величанствен дочек. На железничкој станици, која је изграђена годину дана раније, окупило се на хиљаде Чачана, који су са нестрпљењем очекивали писак прве локомотиве. Воз је стигао из правца Сталаћа. Хроничари су тада забележили: „Маса народа из вароши и околних села, дочекала је локомотиву окићену зеленилом и заставама, присуствујући једној значајној победи над великом заосталашћу“. Пуштање у рад ове пруге на релацији Сталаћ - Чачак вршено је поступно. Први део Сталаћ - Крушевац у дужини од 15 километара предат је у саобраћај 15. јула 1909. године, Крушевац - Врњачка Бања - Краљево 21. маја 1910. године и на крају Краљево-Чачак 20-ог марта 1911. године.

Упоредо са изградњом пруге, подизани су и пратећи објекти: железничке станице, магацини, радионице, ложионице... Железничка станица у Чачку, изграђена је 1910. године, а наредне, станице у Пријевору, Овчар Бањи, Јелен Долу, Пожеги, Узићима, Горјанима, Ужицу. У Љубићу, железничка станица је изграђена годину дана касније, а колска радионица у којој су поправљани вагони тек 1924. године. До те године, ложионица је била лоцирана на месту где се данас налази Фабрика хартије.

Иначе, изградња ове пруге почела је још 1906. године. У то време, овој траси придаван је посебан значај јер је сматрана делом будуће транзитне пруге за Јадранско море, која би ишла од Прахова, преко Зајечара, Параћина, Сталаћа, Чачка, Ужица, Вишеграда, Сарајева и Мостара до Дубровника. У врло неповољним финансијским условима, са крајње примитивним средствима за рад и уз изузетно тежак и даноноћни рад градитеља пруге, „гвоздени пут“ у овом делу Краљевине Србије.

Кључне речи: пруга, воз, дочек, путници

Snežana Šaponjić Ašanin
RAILWAY TRAFFIC IN ČAČAK

Abstract: The first train arrived to Čačak on Sunday, March 20th, 1911. A magnificent welcome was prepared in the city. At the railway station that was built a year earlier, thousands of citizens of Čačak gathered, eagerly awaiting the whistle of the first locomotive. The train arrived from the direction of Stalać. Chroniclers then noted: "The mass of people from the town and the surrounding villages welcomed the locomotive, decorated with greenery and flags, attending one significant victory over great backwardness." This railway on the Stalać-Čačak route began passenger service gradually. The first part, Stalać-Kruševac, 15 km long, was opened for transport on July 15th, 1909, the Kruševac-Vrnjačka Banja-Kraljevo part on May 21st, 1910, and at the end the Kraljevo-Čačak part on March 20th, 1911.

At the same time, the accompanying objects were built: railway stations, warehouses, workshops, stokeholds ... The railway station in Čačak was built in 1910, and the next stations were built in Prijedor, Ovčar Banja, Jelen Dol, Požega, Uzići, Gorjanima, Užice. In Ljubić, the railway station was built a year later, and a wagon workshop, where the wagons were repaired, only in 1924. Until that year, the stokehold was located at the place where the paper factory is located today.

Incidentally, the construction of this railway began in 1906. At that time, this route was given special significance, because it was considered part of the future transit line for the Adriatic Sea, which would go from Prahovo, through Zaječar, Paraćin, Stalać, Čačak, Užice, Višegrad, Sarajevo and Mostar to Dubrovnik. In very unfavorable financial conditions, with utterly primitive means of work and with the exceptionally difficult and day-and-night work of the railway builders, the "iron road" in this part of the Kingdom of Serbia.

Keywords: Railway, train, welcome, travelers

Тања Лазић

СТО ГОДИНА ЖЕЉЕЗНИЦЕ У СЕМБЕРИЈИ ИЛИ ПРУГА БЕЗ ПОВРАТКА

Сажетак: Прве трачнице у Семберији положила је аустроугарска 1916. године, од Угљевика преко Бијељине до Босанске Раче за ефикаснији транспорт 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. године укида се пруга Угљевик-Бијељина док је дионица Бијељина-Шид угашена 2005. године. 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 речи: жељезница, Семберија, утицаји Семберија-Срем, културно наслеђе

Tanja Lazić

RAILWAYS IN SEMBERIA CENTENNIAL OR THE RAIL WITH NO RETURN

Abstract: The first rails in Semberija were constructed by the Austro-Hungarian Army in 1916, from Ugljevik through Bijeljina to Bosanska Rača for more efficient transport of brown coal from the coal mine.

Passenger traffic on the same section was established after the end of the First World War. The towns of Bijeljina (today belonging to Republic of Srpska / Bosnia and Herzegovina) and Šid (Republic of Serbia) were connected with one continuous track in 1950. Along with the construction of the Ugljevik Thermal Power Plant in 1979, the Ugljevik-Bijeljina railroad stopped operating, while the Bijeljina-Šid rail was ended in 2005. This article based on museum corpora and other sources presents a brief rail traffic history in Semberija, its impact on the life of the population, mobility and connectivity, especially in the context of relations and interactions with the neighboring Srem region. The only railway connection of the Semberija population with the world, Bijeljina-Šid railroad, remained without passengers at the beginning of the 21st century in the new conditions created by the break-up of Yugoslavia; and railway traffic in Semberija moved into the domain of cultural and historical heritage which is in principle not taken care of.

Keywords: Railway, Semberija, influences of Semberija-Srem, cultural heritage

Небојша Босанац
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 Гацином 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 (fijaker), 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 Gadžin Han at the grounds of company Resor, waiting for restoration and some better days.

Keywords: Tram, tramway traffic, Niš

мр Гордана Прчић Вујновић
Жељко Вукелић
КАД ВОЗОВИ ВИШЕ НЕ ПРОЛАЗЕ - ЖЕЛЕЗНИЧКЕ СТАНИЦЕ
НА ТЕРИТОРИЈИ СЕВЕРНЕ БАЧКЕ И СЕВЕРНОГ БАНАТА

Сажетак: Железница је имала кључни значај за економски и друштвени развој у 19. веку. Прва железница са парном локомотивом је пуштена у промет 1825. у Великој Британији, док је прва железничка линија у Угарској уведена

1846. Средином 19. века изградња железничке мреже у Угарској била је међу важнијим приоритетима.

Железничке станице представљају нови тип грађевина за путнички саобраћај, које су се појавиле са индустријализацијом и увођењем железница. Станице су у време изградње, поред цркви и градских кућа, представљале важан чинилац у урбаном идентитету одређене средине. На територији Северног Баната и Северне Бачке датирају од средине 19. до средине 20. века. Углавном су изведене према типским пројектима са стилским обележјима историцизма у 19. веку, док почетком 20. носе обележја сецесије. Ово специфично градитељско наслеђе обележила је пуританска сврсисходна конструкција и једноставна архитектура складних пропорција.

Станичне зграде представљају битан елеменат европског културног наслеђа. На територији Северног Баната и Северне Бачке статус споменика културе имају три железничке станице: у Хоргош Камарашу, Наумовићеву и на Палићу. Данас смо сведоци њиховог све интензивнијег нестанка. На великом делу железнице саобраћај се уопште не одвија или се дешава само повремено. И како сачувати ове објекте данас **када возови више не пролазе**, као у Хоргош Камарашу или на Палићу?

Прави значај овога наслеђа код нас још увек није довољно сагледан, међутим, друштвено историјски значај овог специфичног културног наслеђа, као и спознаја да савремени технолошки развој води до њиховог убрзаног нестајања, указује на хитност заштите појединих вредних објеката и комплекса.

Истраживање, идентификовање и документовање железничких станица од средине 19. до средине 20. века на територији Северног Баната и Северне Бачке представља покушај да се допринесе вредновању и реактивацији овог битног сегмента градитељског наслеђа.

Кључне речи: просперитет, типски пројекти, заштита, ревитализација, пренамена

Gordana Prčić Vujnović MA

Željko Vukelić

**WHEN THE TRAINS NO LONGER PASS - THE RAILWAY STATION
N THE TERRITORY OF NORTH BACKA AND THE NORTH BANAT**

Abstract: The railways had a key importance for economic and social development in the 19th century. The first steam locomotive railroad was put into circulation in 1825 in Great Britain, while the first railway line in Hungary was introduced in 1846. In the mid-19th century, the construction of the railway network in Hungary was among the most important projects.

Railway stations are a new type of passenger transport buildings, which emerged with the industrialization and import of railways. At the time of construction, apart from churches and town halls, the railway stations were an important factor in the urban identity of a certain environment. In the territory of North Banat and North Backa dated from the mid 19th to the middle of the 20th century. They were mostly typical projects with stylistic features of historicism

in the 19th century, while at the beginning of the 20th century they carry the features of secession. This specific architectural heritage was marked by a puritanical construction and a simple architecture of harmonious proportions.

Railway stations represent an important element of European cultural heritage. In the territory of North Banat and NorthBacka, three railway stations got the status of cultural monuments: in HorgosKamaras, Naumovicevo and Palic. Today we are witnessing their disappearance. On a large part of the railway, traffic does not occur at all or happens only occasionally. And how to preserve these objects today when trains no longer pass, like in HorgosKamaras or in Palic?

The true significance of this heritage has not been recognized yet. However, the socio-historical significance of this specific cultural heritage, as well as the realization that modern technological development leads to their rapid disappearance, points to the urgency of protecting certain valuable objects and complexes.

Research, identification and documentation of railway stations from the mid 19th to the mid 20th century in the territory of North Banat and NorthBacka is an attempt to contribute to the evaluation and reactivation of this important segment of the architectural heritage.

Keywords: prosperity, type projects, protection, revitalization, new function

др Борислав Шурдић

ПОСЛЕДЊИ ВОЗ (ЗНАЧАЈ РЕХАБИЛИТАЦИЈЕ РУДНИЧКИХ ЖЕЛЕЗНИЧКИХ ПРУГА РАВНА РЕКА – СЕЊСКИ РУДНИК – ЂУПРИЈА И РУДНИЧКЕ ПРУГЕ У РТЊУ)

Сажетак: Циљ овог рада је побуђивање интересовања професионалне заједнице и грађана за рехабилитацију археолошких остатака двеју историјски значајних пруга у Србији:

1. Равна Река - Сењски Рудник – Ђуприја;
2. Ртањска рудничка пруга.

Термин „рехабилитација“ у тексту се користи за конзерваторски метод којим се материјални носиоци историјских информација и вредности културног наслеђа, чувају не само техничким интервенцијама, већ најпре, промишљеном употребом у савременим околностима.

Ове пруге су изабране као предмет излагања, пре свега јер чине део два комплекса изузетних сведочанстава о друштвеним околностима индустријализације Србије, разноврсности путева развоја капитализма и културе индустријског друштва.

Технички, ове пруге су биле различите и наизглед неупоредиве. Прва је била двоколосечна, дуга двадесетак километара, на колосецима 760 мм и служила је за транспорт угља, али и превоз путника. Била је такође технички врло захтевна и делом иновативна. Друга је била стандардна рудничка – колосека 600 мм далеко краћа /око 1,5 км/ и служила само за транспорт руде.

Међутим, целина историјског предела око ових пруга, јасно показује разлике два концепта развоја ових рударских насеља, а материјални остаци

пруга изузетно доприносе разумевању ових концепата. Док је ископавање угља у Сењском Руднику и Равној Реци била темељено на бескрупулозној експлоатацији рудара у процесу првобитне акумулације капитала, власници Ртањског рудника развијали су свој објекат скоро индентично како је то чинио Роберт Овен у Новом Ланарку, стварајући друштво социјалне правде у насељима своје компаније.

Данас су ови јединствени остаци крајње угрожени и прети им брзи и потпуни нестанак. Стога, њихово очување треба да добије посебан приоритет. Један од начина њиховог очувања може бити трансформација у едукативне стазе са посебним пунктовима за учење о вредностима предела. Тиме би се допринело како разумевању предела у овим местима, тако и упознавању с делом заборављене друштвене историје Србије. У тексту се предлаже и начин синхронизованог управљања овим локалитетима индустријске археологије који би чинили нову туристичку атракцију источне Србије.

Кључне речи: рехабилитација индустријског наслеђа, руднике пруге, Сењски Рудник, Ртањ

Borislav Šurdić, PhD

THE LAST TRAIN (THE SIGNIFICANCE OF THE REHABILITATION OF MINE RAILWAYS RAVNA REKA- SENJSKI RUDNIK - ĆUPRIJA AND ORE RAILWAY IN RTANJ)

Abstract: The aim of this paper is to inspire interest of the professional community and citizens in the rehabilitation of archaeological remains of two historically significant railroads in Serbia:

1. Ravna Reka - Senjski Rudnik - Ćuprija;
2. Rtanj mine railway.

The term "rehabilitation" in the text is used for the conservation method by which the material carriers of historical information and values of cultural heritage are preserved not only by technical interventions, but firstly by deliberate use in contemporary circumstances.

These lines have been chosen as the subject of the exhibition, primarily because they are a part of two complexes of exceptional testimonies on the social circumstances of industrialization in Serbia, the diversity of the paths of the development of capitalism and the culture of an industrial society.

Technically, these lines were different and seemingly incomparable. The first one was a double-track, about twenty kilometers long, 760 mm in length and served for the coal transportation, as well as transport of passengers. It was also technically very demanding and partly innovative. The other was a standard mine railway line - a 600 mm, far shorter/ about 1.5 km / and served only for the ore transport.

However, the whole historical landscape around these lines clearly shows the differences between the two concepts of development of these mining settlements, and the material remains of the railways make a great contribution to the understanding of these concepts. While coal mining in Senjski Rudnik and Ravna Reka was based on the unscrupulous exploitation of miners in the process

of initial accumulation of capital, the owners of the Rtanj mine developed their facility almost identically as Robert Owen did in New Lanark, creating a society of social justice in the settlements of his company.

Today these unique remains are extremely endangered and are threatened by a rapid and complete disappearance. Therefore, their conservation should be given a special priority. One way of preserving them can be transformation into educational paths with special points for learning about the values of the landscape. This would contribute to understanding the areas in these places, as well as getting to know the part of the forgotten social history of Serbia. The text also proposes a way of synchronized management of these sites of industrial archeology that would make a new tourist attraction of eastern Serbia.

Keywords: Rehabilitation of industrial heritage, mine railways, Senjski Rudnik, Rtanj

др Зоран Бундало

ПАРНЕ ЛОКОМОТИВЕ КАО ТЕХНИЧКО НАСЛЕЂЕ И ЊИХОВА ЗАШТИТА У РЕПУБЛИЦИ СРБИЈИ

Сажетак: Развој железнице у другој половини XIX и почетком XX века омогућиле су парне локомотиве, које су више од једног века била једина, односно и дуги низ година најзначајнија вучна средства. Развојем технике и технологије, парне локомотиве су замењиване савременијим дизел и електро вучним возилима, тако да су крајем 80–тих година прошлог века угашене последње парне локомотиве на територији Србије.

У другој половини XX века, почело се у свету, односно у Европи за заштитом парних локомотива и њиховим постављањем као спомен обележја. Ово није мимоишло ни Србију где тренутно има 28 таквих локација и дат је преглед свих сачуваних серија локомотива.

У раду је дат принцип успостављања стандарда који ће омогућити квалитетан и јединствен развој ове области индустријско – техничког наслеђа. Овакав приступ омогућава квалитетну валоризацију и заштиту споменика техничке културе од физичког пропадања и девастација.

Кључне речи: железница, парна локомотива, Србија, наслеђе

Zoran Bundalo, PhD

STEAM LOCOMOTIVES AS TECHNICAL HERITAGE AND THEIR PROTECTION IN THE REPUBLIC OF SERBIA

Abstract: The development of railway in the second half of the 19th and early 20th century was facilitated by steam locomotives, which were the only traction means for more than a century, that is the most important traction means for many years. With the technological and technical development, steam locomotives were replaced with modern diesel and electric towing vehicles, so at the end of the 1980s the last steam locomotives on the territory of Serbia were extinguished.

In the second half of the 20th century, the protection of steam locomotives and their installation as a memorials began in the world, that is in Europe. Serbia also joined this trend and currently has 28 such locations. An overview of all preserved locomotive series is given.

The paper gives the principle of establishing standards that will enable quality and unique development of this field of industrial and technical heritage. This approach enables quality valorization and protection of technical culture monuments from physical deterioration and devastation.

Keywords: railway, steam locomotive, Serbia, heritage

Катарина Максимов

ВРЕДНОСТИ ПРУГЕ БОГОЈЕВО – БАЧКИ БРЕГ

Сажетак: Пружни правац Богојево – Бачки Брег налази се на северозападном делу Србије и Војводине, у Западнобачком округу који обухвата општине Озаци, Апатин, Кула и Сомбор. Смештен је у непосредној близини специјалног резервата природе Горње Подунавље, као и државних граница са Мађарском и Хрватском, што заједно представља изузетан потенцијал за туристичко-рекреативни развој Западнобачког округа и општина кроз које пролази.

Данас је ова пруга само у делу од Богојева до Сонте у функцији као железничка саобраћајница слабијег капацитета, док је остатак трасе напуштен, али са сачуваним објектима, пренамењеним у стамбене. Уз објекте, у највећој мери су сачувани и елементи инфраструктуре (шине, одбојници, скретнице и др).

Овај рад представља кратак приказ истраживања историјата пруге, те кроз описе и анализу стања постојећих градитељских, инфраструктурних елемената, као и пратећег мобилијара даје валоризацију сачуваног железничког наслеђа на траси Богојево – Бачки Брег.

Приказани резултати настали су у току израде пројекта „Студија оправданости за претварање напуштене пруге Сонта-Апатин-Сомбор-Бачки Брег у туристичко музејску пругу Специјалног резервата природе Горње Подунавље“ који је финансиран на конкурс Министарства грађевинарства, саобраћаја и инфраструктуре Републике Србије за 2016. годину. Том приликом извршена су детаљна теренска истраживања, утврђено стање објеката и инфраструктуре, израђена фотодокументација и прегледана доступна архивска грађа, на основу чега су настали описи са културно-историјским подацима и предложен почетни концепт за даљу ревитализацију пруге.

Кључне речи: железница, наслеђе, Бачка, железничке станице, пруге

Katarina Maksimov

VALUES OF THE RAILROAD BOGOJEVO - BAČKI BREG

Abstract: The Bogojevo - Bački Breg railroad is located in the northwestern part of Serbia and Vojvodina, in the West Bačka District which covers

municipalities Odžaci, Apatin, Kula and Sombor. It is also located near special nature reserve “Gornje Podunavlje” and near state borders with Hungary and Croatia which overall represent exceptional potential for touristic and recreational development of the West Bačka District and for municipalities that it passes through.

This railroad is only active in one short part, from Bogojevo to Sonta, as a lower capacity traffic line, while the rest of the route is abandoned, but with saved and repurposed most of the buildings. Further more, on the railroad Bogojevo – Bački Breg infrastructural elements (rail trases, bumpers, crossovers etc.) are mostly preserved.

This paper briefly reviews researches of the history of this railraod, and trough discriptions and condition analysis of the immovable and infrastructural elements, as well as following equipment, gives the valorization of the preserved railway heritage on the line Bogojevo – Bački Breg.

Here presented results were created during the project “Feasibility study for revitalisation of the abandoned railway Sonta-Apatin-Sombor-Bački Breg into tourist museum trase of the Special nature reserve Gornje Podunavlje”. The Project was financed by Ministry of Construction, Transport and Infrastructure of the Republic of Serbia in 2016. For this purpose, basic field research have been done, with defining buildings and infrastructure condition, as well as making new photodocumentation and rewieving the most of the available archives. Researche work resulted with expert culturally-historical datas and proposals for further revitalisation of this railroad

Keywords: railway, heritage, Bačka, railway stations, railroads

Издавач: Publisher:
Етнографски музеј у Београду Ethnographic Museum in Belgrade
Студентски трг 13, Београд Studentski trg 13, Belgrade
Друштво конзерватора Србије Society of Conservators of Serbia
Радослава Грујића 11, Београд Radoslava Grujića 11, Beograd

За издавача: For the Publisher:
Тијана Чолак Антић Tijana Čolak Antić
Алекса Цигановић Aleksa Ciganović

Главни и одговорни уредник: Editor-in-Chief:
др Мирјана Ђекић Mirjana Đekić, PhD

Техничко уређење и ликовна обрада: DTP and prepress:
Јелена Туцаковић, МА Jelena Tucaković, MA

Тираж: Print Run:
100 100

Штампа: Printing:
CopyCentar, Нови Сад CopyCentar, Novi Sad

Београд, 2017 Belgrade, 2017

CIP - Каталогизација у публикацији - Народна библиотека Србије, Београд

656(497.11)(091)(048)
39(497.11)(048)


КОНФЕРЕНЦИЈА са међународним учешћем Транспорт и превоз робе као културно наслеђе (2017 ; Београд)

Апстракт / Конференција са међународним учешћем Транспорт и превоз робе као културно наслеђе, 23 - 24. новембар 2017, Београд ; [главни и одговорни уредник Мирјана Ђекић] = Abstracts / Conference with International Participation The Transport and Transfer of Goods as Cultural Heritage, 23 - 24 November 2017, Belgrade ; [editor-in-chief Mirjana Đekić]. - Београд : Етнографски музеј ; Друштво конзерватора Србије = Belgrade : Ethnographic Museum : Society of Conservators of Serbia, 2017 (Нови Сад : CopyCentar). - 39 стр. ; 21 cm

Упоредо срп. текст и енгл. превод. - Тираж 100.

ISBN 978-86-7891-107-1 (EM)

а) Културно наслеђе - Србија - Апстракт б) Транспорт - Историја - Србија - Апстракт в) Превоз робе - Историја - Србија - Апстракт
COBISS.SR-ID 251537420



Етнографски музеј у Београду
Ethnographic Museum in Belgrade

Студентски трг 13 / Studentski trg 13

+381 11 3281 888

info@etnografskimuzej.rs
www.etnografskimuzej.rs