

РАДОВАН РШУМОВИЋ

САОБРАЋАЈ ИСТОЧНЕ СРБИЈЕ

САОБРАЋАЈНИ УСЛОВИ И ПРЕДИСПОЗИЦИЈЕ

У развоју саобраћаја источне Србије одиграли су крупну улогу природне предиспозиције и геополитички положај ове области. Под спрегом тих двају чинилаца повијала се еволутивна нит саобраћаја у зависности од степена развоја производних друштвених снага и средстава: више је трпела утицаје тих чинилаца кад су поменуће снаге биле неразвијеније, мање када су те снаге располагале снажнијом техником и већом акумулацијом финансијских средстава. С друге пак стране, стање саобраћајних веза и средстава било је веран одраз општег друштвеноисторијског, економског и техничког развоја. То се најјасније огледа кроз развитак друмског саобраћаја, почев од фаза кирицијског, запрежног до аутомобилског. Док су природни и друштвени чиниоци одређивали више стање и правце унутрашњег саобраћаја, дотле је положај области у различитим политичко-територијалним структурама усмеравао екстерне, интеррегионалне путне правце, њихову општу оријентацију и саобраћајну фреквенцију.

Геополитички услови саобраћајног развоја

У геоморфолошком погледу се у источној Србији истиче удолина Тимока са котлинама Сврљишком, Књажевачком, Зајечарском и низијама Кључа и Крајине. У тој удолини је извршена најјача концентрација продуктивног тла, повољних климатских услова, становништва и насеља, индустријских и других објеката. Продукционе снаге су у њој најразноврсније, најинтензивније, а глобална економска производња највећа у целој источној Србији. У продукционо-економском смислу та удолина представља осовину или кичму источне Србије.

Док низијски рељеф удолине фаворизује развој путне мреже у скоро свим правцима, дотле су могућности саобраћајног повезивања удолине са регионима ван источне Србије у великој мери спутане планинским ланцима на западу, југу и југоистоку: на западу Шомрдом

(806 м), Старицом (797 м), Хомољским планинама (963 м), Бељаницом (1336 м), Кучајем (1158 м), Ртљем (1560 м), Озреном (1174 м) и Девицом (1186 м); према југу Сврљишким планинама (1334 м), према југоистоку непрекидним планинским венцем Старе планине (2169 м) који се од југоистока према северозападу постепено смањује и губи у низијама Тимока и Дунава. Према северу се ова удолина наставља на Влашку низију, али је од ње раздваја Дунав чија је широка водена трака представљала одувек препреку или ограничавајући фактор саобраћајног повезивања.

Саобраћајна пропустљивост помнутих планинских ланаца је ограничена на неколико речних долина које у њих јаче залазе или превоја. Такве предиспозиције су на западу долине Пека, Млаве, превој Честобродица и долина Сокобањске Моравице; према југу превој Грамада између сврљишког и нишког басена и долина Трговишког Тимока према нишавској долини; на Старој планини су такви превоји Св. Никола (1380 м), Кадибогаз (630 м) и Вршка чука (132 м). Као што се види, централни и продукционо најзначајнији део источне Србије је одвојен од суседних региона изражајним морфолошким и хидрографским препрекама. Њихова ограничавајућа дејства у саобраћајном повезивању су ублажена исходишним долинама и превојима као и њиховим пластичким, геолошким и другим погодностима. Једино се источна Србија геоморфолошки и саобраћајно непосредније и шире отвара према видинском делу Севернобугарске низије.

У доба турске власти источна Србија је била опкољена покрајинама простране турске империје. Удолина В. и Ј. Мораве на западу, данас значајна економска и саобраћајна артерија, је била у то доба покривена густим шумама, слабо обделана и са малим економским центрима, сувише слабашним да би јаче привукли привредне продукте источне Србије и поред тога што је њоме пролазио значајни Цариградски друм. Насупрот томе, израстају у непосредној близини источне Србије два значајна трговачка центра: Видин и Ниш. Према њима се усмеравају саобрај и трговина ове области: према Видину гравитирају више северни а ка Нишу претежној јужни делови источне Србије.

Са ослобођењем Србије у I и II устанку и прикључењем источне Србије новонасталој држави битно се мења њен геополитички положај: од унутрашње територије турског царства источна Србија постаје периферна област Србије. И док је раније могла са свих страна бити саобраћајно повезивана са јединственом политичкодржавном триторијом која ју је окружавала, источна Србија сада ту могућност може да користи само преко својих западних граница, којима се везује за осталу Србију. Тај факат преокреће и наново усмерава њене саобраћајне и трговачке токове према западу што је имало за последицу изградњу нових и побољшање старих путева у том правцу а слабљење или напуштање оних према истоку или југу.

КАРАВАНСКИ САОБРАЋАЈ

Порекло караванских путева

Ретке су области које се могу похвалити наслеђем густе и релативно добре путне мреже из своје далеке прошлости као што је источна Србија. То наслеђе је последица њеног специфичног геополитичког положаја: у првом веку нове ере источна Србија је представљала граничну област римске империје, изложену нападима Дачана с друге стране Дунава. Жестина тих напада и степен опасности као да се огледају у ујурбаности и величини одбрамбених подухвата које је римски император Трајан предузимао да ову границу осигура од тих опасности: изграђен је мост преко Дунава недалеко од Кладова, просечен је пут кроз тврде стене Бердана. Само ова два крупна објекта представљају врхунац ондашњег исмарства у која су уложени огромни радни напори и материјална средства. Сем тога, Римљани овде довлаче не само војнике, већ и њихове породице, подижу утврђења дуж Дунава (кастеле); у непосредној позадини иза одбрамбене линије оснивају се цивилна насеља и она се, као и кастела, повезују путевима о чему сведоче бројна археолошка налазишта: „Скоро да је у сваком селу Неготинске крајине пронађен покоји предмет или остатак римских насеља, градова итд.“. Поред војног пута кроз Бердан („Трајанов пут“) значајан је римски пут долином Тимока, затим долином Црне реке, који је повезивао Поморавље са одбрамбеним системом на Дунаву (12, 28). У Салашу је Ф. Каниц констатовао римски калдрмисани пут широк 7 метара (13). Варварске најезде средином IV века су претвориле Неготинску крајину у прави војни логор са још дограђеном путном мрежом. Од Винацијума (Костолац) је ишао пут дуж Дунава до данашњег Д. Милашовца, секао Кључ преко Мироча и поново излазио на Дунав код Егете (Брзе Паланке). Од Егете пут је повезивао Подунавље са Македонијом преко Ад Акваса (Неготина) и Наисуса (Ниша) (32, 101).

Овај систем повезаних одбрамбених утврђења (лимес), који за стање ондашње технике представља изванредан подухват, није био у могућности да римску империју, разједану унутрашњим слабостима, сачува од упада варвара. Тај одбрамбени систем средином IV века проваљују Готи и продиру све до Ниша, затим Хуни, Источни Готи, Сармати и Словени. Ове бројне најезде су претвориле лимес и римска насеља у гомиле рушевина, али су путеви остали као најтрајније и највредније завештање римске цивилизације у овим крајевима. Они ће кроз средњи век и турско доба бити главни носиоци саобраћаја и трговине. За читав тај период мало су где њихови правци мењани што значи да су били правилно прилагођени условима рељефа и правцима економских центара, како тадашњи, тако и каснијих. Тако нпр., римски пут који је од Наисуса ишао ка Ад Аквасу је заобилазио место на коме је данас Књажевац, који тада није ни постојао, па је место данашњом десном ишао левом страном тимочке

долине до средњовековног града Равна одакле је прелазио на десну долинску страну Тимока (14, 428).*

Каравански саобраћај турског доба

Каравански саобраћај карактерише период ниског развоја производних снага. Он сеже у далеку прошлост и за веома дуго време је био скоро једини и главни посредник између производње и потрошње привредних добара. Тек са развојем запрежног, железничког и аутомобилског саобраћаја његова ранија улога се губи и своди на уске локалне оквире и значај. То је управо доба када је ретка насељеност остављала огромне просторе под испашама и ливадама на којима се заснивало сточарство као једна од главних привредних делатности. Постављено на тако широку екстензивну основу оно је јефтино лиферовало велики број коња за каравански саобраћај. Како су се тадашњи трговачки артикли одликовали релативно високим вредностима у односу на запремину (со, петролеум, метални, сточни и ратарски производи) а малим волуменом, то их је развијен и релативно јефтин кирицијски саобраћај лако апсорбовао и задовољавао тадашње потребе.

Веома широка прехрамбена база омогућавала је гајење довољног броја коња за каравански саобраћај, а задружни начин живота пружао је скоро на претек радне снаге за тај саобраћај. У то доба није било домаћинства без једног или два коња (12, 96).

За цело време турске власти Неготинска крајина и Кључ, средњи део долине Тимока и долина Црне реке (Црног Тимока) су гравитирали Дунаву (Адакалеу и Кладову), тржиштима у Влашкој (Крајова, Турн Северин, Чернец, Оршава), Видину и донекле дунавским градским тржиштима северне Бугарске. Насупрот томе, околина Алексинца и Сврђиг су били више упућени на Ниш. Ниш и Видин су били главна места пашалука у чију је административну надлежност улазила скоро сва источна Србија до обнове српске власти у њој (16, 19). Та два центра су усмеравали саобраћајне токове у правцу С—Ј, те је и путна мрежа тог времена имала претежно меридијански смер, уздужни у односу на источну Србију.

У турско доба главни каравански пут у источној Србији је ишао долином Тимока — највиталнијим и најнасељенијим делом источне Србије и повезивао Ниш са Дунавом и његовим важнијим економским средиштима (Неготином, Кладовом, Текијом, Брзом Паланком). Од те лонгитудиналне караванске артерије одвајао се један крак код данашње варошице Минићева и преко превоја Кадибога за ишао за Белограц и Видин Такође важна саобраћајница је био пут од Видина до Кладова преко Неготина, који је повезивао Брегово са Блатским манастиром (12, 106).

* По М. Станојевићу тај је пут ишао прено Муртине баре за Равну (римски *Titasum tinus*). „Трагови надрме још се понегде виде“. „Пут је био широк да се могу двоја кола олако мимоићи“ (15, 443).

Долином В. и Ј. Мораве је пролазио Цариградски друм, који је везивао Цариград са Београдом и централне делове Турске са средњом Европом. Отуда је Поморавље више гравитирало београдском пашалуку, него источна Србија, допуњујући његову сточарско-аграрну привреду својим аграрним производима (16, 18). Сем тога, у турско доба плодна моравска долина је, особито дуж Цариградског друма, била ретко насељена, ређе него Неготинска крајина и многи низијски делови источне Србије (17, 10), због неспособности турских власти да заштите не само имовинску безбедност српског становништва дуж овог пута, него и његову личну сигурност од обести и пљачки турских путника. Међутим, то не значи да нису одржаване саобраћајне и трговинске везе источне Србије са Поморављем. Долином Црне реке ишла је трансверзална караванска комуникација која је код Параћина везивала Видин са Цариградским друмом и источну Србију са Поморављем и Шумадијом. Преко Сокобање, долином Моравице, на Алексинац избијала је још једна варијанта тог пута који је повезивао Видин са Новим Пазаром, Нишем, Косовом и садашњом северном Албанијом (16, 18). Ипак, овај пут је био од далеко мањег значаја као веза између Видина и Ниша него онај путни правац који је ишао од Видина преко Белоградица, Кадибогаза, Гургусовца и превоја Грамаде.

У освит нове српске државе, настале после I и II српског устанка, били су каравански путеви у источној Србији прилично ретки — ограничени на главне правце кретања роба и услуга и у доста јадном стању. То су „готово пешачке стазе, често покривене толиким камењем да се њима могло само пешице ићи а коњи су се морали водити“ (22, 156).

Дуж караванских путева, у насељеним местима, ницали су ханови и механе, прилагођени караванском саобраћају: они су поред просторије за преноћиште кириџија имали посебне стаје за њихове коње и еспап (робу). Таквих механа је било 1836 год. у окрузима алексиначком 26, гургусовачком 26, црноречком 77, крајинском 134 (23, I, 387), Само у вражогрначкој капетанији црноречког округа било је 1837 год. механа: у Зајечару 21, V. Извору и Вражогрнцима 5, Трнавцу, Јелашници, Белој Реци и Дубочанима по 1, Звездану 2, Злоту 4, Реготини 2, Слатини 1, Брестовцу и Кривељу по 1 (18, 290). Крајем 1838 год. било их је на Вршкој чуки и Сумраковцу по 1, у Грљану 4, Бољевцу и Подгорцу по 3 и по 1 у Кривом Виру, Валакоњу, Оснићу и Грлишту (18, 444). У Гургусовцу (Књажевцу) било је 1836 год. 6 механа (16, 125). Овако велики број механа не само у градовима, него и у селима несумњиво сведочи о живом караванском саобраћају и великом промету путника, трговаца и робе.

У поређењу са београдским пашалуком трговачки промет у источној Србији до њеног поновног ослобођења 1833 год. је био далеко слабији, једним делом због рђавих путева, а у знатној мери и због правне несигурности становништва и спутавања његовог слободног кретања, особито за време Пазван-оглуа, I и II српског устанка, устанка хетериста 1821 год. и руско-турског рата 1828/29 год. (16, 125 — 126). Са ослобођењем источне Србије 1833 год. настаје све јаче активирање њених производних снага и привредних извора. Економс-

ка експанзија је неодложно захтевала побољшање и проширење путне мреже. Управо од те године настаје значајна квалитативна промена саобраћаја источне Србије: појачава се изградња њених путева и преоријентише њена путна мрежа, саобраћајни и трговачки токови према западу, тј. Србији, а слабе те везе према Нишу и Видину.

Главни предмет караванске трговине је била со, а главно његово стовариште Кусјак, пристаниште недалеко од Прахова. Из њега се со разносила по целој Србији и неким деловима Турске, најчешће караванима. Чак су и ерске кириције залазиле у источну Србију продајући луч и катран, особито овај последњи који се много трoughо против голуначке мушице. У повратку, покаткад, место жита куповали су вино па га трампљавали за жито у Поморављу и Шумадији или га догонили у Ужице и продавали ужичким трговцима. Мештани Сикола и Поповице су преносили коњима фуџије вина у Хомоље или сир и дрва до Неготина (12, 96).

У турско доба, па и у прво време по ослобођењу 1833 г., унутрашња трговина источне Србије је била слаба. По селима су кућни производи подмиривали све потребе и готово никоме није било потребно куповати ништа друго сем соли, нешто гвоздених алата и још неких ситница. Нешто јачи унутрашњи саобраћај је био између села и вароши. Сељаци су догонили у градове и продавали стоку, брашно, свиње, јагњеће печење, дрва, сено, жито, воће, поврће, коже, лој, мед, восак, вино, ракију и др. (18).

За време аустријске окупације трговина оживљава и путеви се поправљају. Тада трговачки токови нагло заокрећу ка Подунављу и Аустрији. У то време се отварају царинарнице у Неготину и Радужевцу, а преко Неготинске крајине се успоставља увозно-извозна трговина између Турске и Аустрије (19, 86).

Караванским путевима се нису кретале само кириције са својим једноличним еспапом, већ и стада стоке особито оваца, која би по трговима источне Србије накуповали српски или страни трговци. Главни центар источне трговине је био Неготин (12, 170). За време сточних вашара у њега су долазили видински и влашки трговци поред српских трговаца из Поморавља и западне Србије. Купљену стоку су највише гонили у Турску. Преко Пандирала (југоисточни излаз из Сврљишке котлине) пређе у Турску сваке године „много хиљада грла ситне и крупне стоке коју су турски трговци куповали по панађурима источне Србије“ (Милановац, Блатно, Влахово, Грнчар, Књажевац и др. 20).

Путовање по Србији у почетку владе кнеза Милоша је било врло опасно, нешто од дивљих зверова, а још више од хајдука. Строгим мерама Кнез Милоша хајдучија је брзо искорењена тако да Боа-ла-Конте 1834 год. пише: „Нема земље у којој се путује са више безбедности него у Србији“ (21, 13).

ЗАПРЕЖНИ ПУТЕВИ

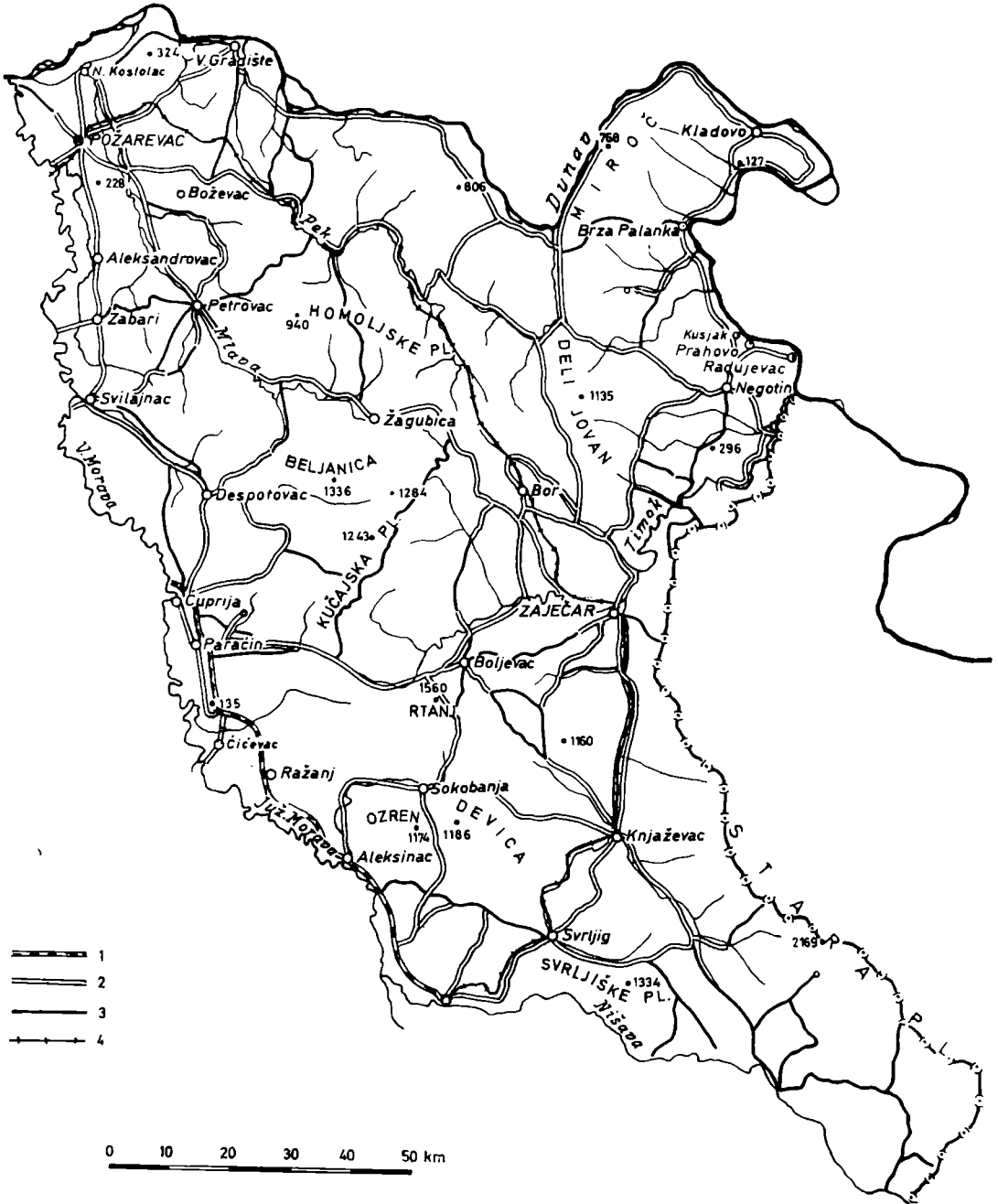
Каравански саобраћај није могао дуго да прати раст привредне производње. Њен волумен се упадљиво повећавао и тиме изискивао појачавање караванског саобраћаја. Појачати овај саобраћај зна-

чило је у ствари повећати број коња, а он је, управо, са повећањем становништва и интензификацијом пољопривредне производње (претварањем ливадских површина у њиве) имао све мању прехранбену основу. Сем тога, уситњавањем поседа и распадањем великих породичних задруга смањивала се кришијска радна снага. Све је то довело до заостајања караванског саобраћаја за потребама превоза привредних добара. Да би се тај несклад разрешио све више ступа на сцену запрежни саобраћај као економичнији, јер се запрега могао превести знатно већи волумен робе уз мање трошкове. Али, за ту врсту саобраћаја била је потребна радничка измена постојеће путне мреже. Дотадашњи уски, излокани и блатњави каравански путеви морали су се проширивати, насипати туцаником и стално одржавати. Неки њихови делови морали су се изнова трасирати и прилагодити потребама запрежног саобраћаја. Изградња и одржавање оваквих путева вршени су кулуком те су тако сасвим незнатно оптерећивали државне финансије.

Путеви у источној Србији, у време њеног поновног ослобођења 1833 год., били су „до зла бога рђави“. „Стари римски, српски и путеви који су грађени за време аустријске окупације били су већ одавно уништени и упропашћени, само се још одозго од њих познавала калдрма“ (18, 25). Године 1834 пише Стефан Стефановић кнезу Милошу о путу „од Нереснице и преко Мајданпека куда је стари њемачки пут био“ да је „сасвим закрчен и забатаљен тако да се без три до четири капетаније не може као што треба окрчити и то... за месец дана једва да се уради“. Због таквог стања путева нигде не беше могуће друкчије путовати до пешице или на коњу (18, 25).

Увођење запрежног саобраћаја је ишло досто споро. Ако се узме у обзир да су 1934 год. у целој Србији биле свега двоје каруце и колски пут од Београда до Крагујевца (2), онда се види колики су напори требало да се предузму за изградњу таквих путева.

Преобраћање караванских у колске путеве настало је после 1833 год., тј. после поновног ослобођења источне Србије. Најпре је оспособљен за колски саобраћај пут Неготин — Салаш — Зајечар и Неготин — Кладово (12, 106). То је био главни пут Неготинске крајине. Он је имао велики привредни значај јер је омогућавао њену везу са Србијом преко Црног Тимока у време кад је саобраћај Дунавом обустављен због леда. Њиме се роба кретала ка Радујевцу за пристаниште и од Кусјака ка унутрашњости. Барон *Гордон* је током 1836/37 год. градио друм Брза Паланка — Мајданпек. До половине октобра 1838 год била је готова деоница од Мироча до Поречке реке, док се деоница од Мироча до Брзе Паланке предвиђала до Бурђевдана 1839 г. (25). Изградњом овог пута повезана је источна Србија, у првом реду богата Крајина и Кључ, добром везом са централним деловима Србије, особито с Пожаревцем који је важио као друга пресетоница Србије (16, 104). Током 1837/38 г. оспособљени су за колски саобраћај путеви Алексинац — Сокобања — Гургусовац, Крепољин — Жагубица — Зајечар и изграђени су порушени мостови на Тимоку код Новог Хана и Гургусовца (26).



Саобраћајна карта источне Србије

После ових путева који су Неготинску крајину повезивали са суседним пределима долази до изградње њене унутрашње колске мреже. Најпре је изграђен пут Неготин — Речка — Брусник — Салаш, затим пут од Неготина преко Кобишнице и Мокрања за Брегово и др. Истовремено су изграђивани и сеоски путеви. Они су повезивали по два или више села, као нпр. : Поповица — Сиколe — Салаш; Неготин — Штубик; Неготин — Дупљане — Јабучовац итд. Сви се ти путеви посредно или непосредно везују за Неготин који постаје саобраћајни чвор Кључа и Крајине.

Сеоски путеви су већином ненасути или крчаници, служе више за локалне потребе, али излазе и на главне путеве (27, 132). Крајњи изданци колске путне мреже су путеви који повезују издвојене делове села, усамљене куће, винограде или поједине делове сеоског атара. Њима иду кола приликом пољских радова.

Осамдесетих година прошлог века стање колских путева је било следеће: Бољи пут је био од Пореча преко Мироча до Брзе Паланке (18, 26). Пут од Књажевца до Сокобање је „ипак сасвим изврстан“ и „погодан за лакша европска кола“ (13). По *Кости Поповићу* тај пут је „врло добар“ (20, 152). Пут Књажевац — Зајечар је „најбољи у овом округу“ (тј. књажевачком — Р. Р.). Он је насут туцаником и „у добром је стању“, са dobrим мостовима (28, 81). Њима се од Књажевца до Зајечара стизало за 7 часова. Сви остали путеви су били стрменити или су водили преко великих брда и потока „да је њима било тешко и коња превести а камоли с колима прећи“ (24).

Док су насуте путеви употребљиви у свако доба године, ненасути се за време кише и снега разблатњаве те су тада практично неупотребљиви. Такви су: Књажевац — Грамада (7 часова); Књажевац — Пандирало (6 ч.); Књажевац — Бољевац; Нови Хан — Кадибогаз и др. Овај последњи пут је био „некада главни друм за свезу Тимока с Турском“ (28, 87).

Изградња колских путева је трајала доста дуго и по интензитету је надокнађивала заостајање караванског саобраћаја за савременијим потребама превоза. Нешто бржи рад на изградњи запрежних колских путева је настао почев од осамдесетих година прошлог века. Тако је године 1874. Начелство Округа крајинског затражило од среских начелства и Суда Неготинске општине да измере дужине свих путева које народ одржава и направе попис свих мостова (3). Из достављених извештаја се види да је дужина путева у Крајинском округу била 122.266 хвати (један хват = 1,896 м). Али и поред тога, и даље, доста дуго, каравански саобраћај је био главни посредник између производње и потрошње привредних добара. Он се упорно одржавао и поред знатног напретка на привредном пољу. Својом масовношћу и распрострањеношћу он је све више појачавао раскорак између примитивности и напретка и задавао озбиљан ударац рентабилности и развоју привреде.

Чак и првих деценија 20. века коњска и воловска кола су била најмасовнија и најбржа превозна средства. Најудобније и најбрже путовање су за дуго обезбеђивала коњска кола са гибњевима, тзв. „фијакери“, којима се служио богатији варошки свет. Њима су још успешније конкурисала поштанска кола — „дилижанси“, још брже

и поузданије саобраћајно средство у Тимочкој крајини. Тридесетих година овога века фијакери су били још у великој употреби у северним крајевима источне Србије, особито у Клаучу и Поречу — тамо где железница није још достигла (3).

АУТОМОБИЛСКИ САОБРАЋАЈ

Као што је запрежни саобраћај дошао као последица повећања и разноврсније робне производње и њених захтева за бржим и економичнијим транспортом, оди. услед немогућности кирпидијског саобраћаја да тај транспорт обави, тако је и аутомобилски саобраћај дошао као пратилац још веће привредне производње и још јачих захтева за економичнијом и бржом циркулацијом роба и услуга. Његова велика предност је и непосредност достављања роба до потрошача без претовара, што није случај са железницом; док железнички саобраћај повезује само одређена места, докле је аутомобилски у стању да доспе у знатно већи број насеља. Та његова већа комуникативност, оди. јаче прожимање територије је велика предност над свим осталим врстама саобраћаја поготову кад се има у виду врло живо кретање људи на линији село — град, настало после II светског рата као последица све већег економског и друштвеног развоја.

Аутомобилски саобраћај је почео да ступа на сцену у знатнијој мери тек после I светског рата, али је био далеко од могућности да прати тадашњи привредни развој. Особито је била упадљива недовољна повезаност источне Србије са осталим деловима наше земље. „Зими кад снег завеје и сметови затрпају путеве, а Дунав се заледи, Тимочка крајина је по више дана, а некад и по више недеља, била потпуно одсечена од осталог света. Зато су чиновници који су били премештени у ове крајеве говорили да иду у Сибир“ (2, 103). Но иако је аутомобилски саобраћај био слабо развијен између I и II светског рата, његова појава је потстакла процес модернизације путне мреже. Док су изградња и одржавање путева за запрежни саобраћај били релативно лаки, докле је њихова преоријентација за аутомобилски саобраћај изискивала знатно више напора и финансијских средстава. Услови за ову преоријентацију настали су тек после II светског рата када је започео снажан подухват на изградњи путева са савременим коловозним застором.

Док је између два рата железници припадала доминирајућа улога по брзини, јевтини и масовности транспорта, докле ту улогу после II светског рата преузима аутомобилски саобраћај. Има више разлога који су одређили такву његову улогу. После II светског рата аутомобил је постао знатно доступније саобраћајно средство. Прво, он се почиње производити све више у нашој земљи а његова цена се све више приближава финансијским могућностима предузећа и појединаца. Тако аутомобил постаје масовно превозно средство како теретног, тако и путничког саобраћаја. Сем тога, за улавање робних токова у друмске саобраћајне линије допринела је у великој мери и измена превозних тарифа на железници. Док се, наиме, на железници користила тарифа „ад валорем“ (где су тарифе шике за тере-

те мање вредности а више за вредније, скупе), то је такав превоз одговарао структурни транспорта робе источне Србије чији су се главни производи одликовали великом запремином а малом вредности (угаљ, руде, вештачко ђубриво, грабевињски материјал). Али кад је тај систем замењен за тзв. „привредни систем тарифа“, где се цена саобраћајних услуга формирала на бази стварних трошкова превоза, без обзира на врсту, знајчај или вредност транспортних терета, онда су се многе врсте роба окренуле аутомобилском саобраћају. Та појава, као и поменуће предности аутомобилског саобраћаја дале су овоме снажне импулсе незадрживог развоја и фрапантне масовности.

Аутомобилски саобраћај се непосредно после II светског рата обављао на путевима изграђеним пре тог времена. Ти наслеђени путеви су били веома лоши: излокани, пуни рупчага и са местимично већим оштећењима коловозног застора. Такви су путеви успоравали брзину аутомобила, доприносили њиховом већем хабању (особито хабању пнеуматика), повећавали утрошак погонских средстава, умањивали број саобраћајних тура и у крајњој линији повећавали цене транспорта. Тако, док саобраћајни трошкови на путевима са савременим коловозом износе 9 — 10% укупне вредности роба, дотле су они у источној Србији 18 — 20% и више од те вредности што је на својеврстан начин обележавало ирационалност робне производње и умањивало њену конкурентност на тржишту. Сем тога, повећавање обима производње без адекватног повећања и побољшања саобраћаја прети угушењу робних токова. Зато се као основни предуслов савременог и перспективног привредног развоја источне Србије наметала модернизација путне мреже, ади. изградња путева са асфалтним коловозним застором. Захтеви у том правцу су долазили и од туризма који је стао да израста у све јачи чинилац економског и општег друштвеног развоја.

Поред заостале и неприлагођене путне мреже за савремени аутомобилски саобраћај источна Србија је трпела од озбиљног недостатка добрих исходних путева који би је ефикасно повезивали са суседним пределима, особито са моравском удолином — том економском и саобраћајном кичмом Србије. Због тога су предузете хитне мере да се изгради савремена саобраћајница Зајечар — Бољевац — Параћин. Њеним пуштањем у саобраћај 1969 године источна Србија је умногоме изгубила некадашњу саобраћајну изолованост („Српски Сибир“) и широко отворила врата свом бржем развоју. На ту саобраћајницу су се убрзо ослониле и друге новонаграђене асфалтне траке које су повезале све значајније градске центре источне Србије.

Но значај ове главне исходнице друмске саобраћајнице није само у том чисто економском смислу. Њеним отварањем започиње нова, бржа фаза туристичког развоја овог дела наше државе. Савремена путна мрежа овог региона продрла је до предела изванредних туристичких и рекреативних потенцијала и тако створила основне предуслове за њихову експлоатацију (Бабини зуб, Бердан и др.). Сем тога, велики значај ове саобраћајнице је и у томе што се она повезује на главне путне правце суседне Бугарске. Тиме ова саобраћајница, поред исходног карактера за источну Србију, добија шири

интеррегионални и међународни транспортни значај и улогу. У суперпонирању ових улога рашће њен значај, особито у међународном саобраћају. Јер, транспорти из северне Бугарске за средњу Европу ће се скраћивати у оба правца (у одласку и повратку) за око 500 км, тј. за један дан у односу на досадашњи транспорт преко Димитровграда, Ниша и моравске долине. У томе се виде велике уштеде у трошковима транспорта и убрзању путних тура као и у повећању брзине превоза што ће особито бити значајно за неку врсту роба које се из Бугарске транспортују за средњу и западну Европу (воће, поврће, свеже месо и др.). Сем тога, на ову попречну трансверзалу надовезаће се пут који ће преко бране на Бердапу повезивати нашу земљу са Румунијом, што ће такође довести до знатног скраћивања раздаљина и смањења путних и робних трошкова.

Таб. 1: Квалитативна струтура путева у општинама источне Србије

Путеви	I реда		II реда		III реда		IV реда		Укупно	
	Све-га	Са са-времен. болов.	Све-га	Са са-времен. болов.	Све-га	Са се-времен. болов.	Све-га	Са са-времен. болов.	Све-га	Са са-времен. болов.
Бољевац	51	51	31	13	138	15	112	14	332	93
Бор	10	10	73	73	60	26	148	28	291	138
Зајечар	81	81	6	6	78	9	121	14	286	110
Кладово	35	35	95	95	74	39	46	—	250	169
Мајданпек	55	38	21	6	43	—	79	—	198	44
Неготин	106	77	—	—	173	20	82	10	361	107
Њањевац	27	13	56	29	96	14	230	8	409	64
Укупно	365	305	282	222	662	123	818	74	2127	724

Укупна дужина путева у 1969. год. у односу на 1968. је повећана за 30%, а дужина путева са савременим коловозом чак и за 59,1%, што указује на снажан замањ модернизације путне мреже (4).

Поред магистралне саобраћајнице Зајечар — Параћин изграђено је у последње време више асфалтних аутомобилских путева. Место некадашњег мукотрпног Трајановог пута просечен је кроз Бердап асфалтни пут који моравско Подунавље и Београд брже и непосредније повезују са Кључем и Крајином а тиме туристичке вредности Бердапске клисуре чине доступнијим. Дуж Трговинског Тимока изграђује се широка асфалтна трака према Пироту итд.

На извлачењу путне мреже источне Србије из вековне заосталости и њеном прилагођавању савременим потребама, и поред остварених крупних резултата, предстоје још велики напори. Чак су старији асфалтни путеви на многим местима руинирани. Пут Неготин — Мајданпек — Пожаревац, најкраћа веза Неготинске крајине са доњим Поморављем и Београдом, је на неким местима јако упропашћен. Модернизација путне мреже треба да убрза проточну снагу привредних добара источне Србије и да постане предуслов њеног свестраног развоја.

ВОДЕНИ САОБРАЋАЈ

Факат да се источна Србија читавим северним делом наслања на Дунав, велику међународну водену саобраћајницу, указује на далекосежне перспективе воденог саобраћаја. Када се Дунав повеже преко Мајне и Рајне са Северним морем тада ће он постати најкраћи саобраћајни пут који ће повезивати Северно са Црним морем. Тада ће саобраћајни значај Дунава знатно порасти што ће се повољно одразити и на источну Србију као једну од његових прибрежних регија. Тада ће многе врсте роба из овог и суседних предела намењених средњој и западној Европи наћи економичнији пут Дунавом.

Пловидба Дунавом је позната још из IV века пре нове ере. У седмем веку и под Турцима Дунав је био скоро једина спона Неготинске крајине са осталим светом (12, 104). Великом саобраћајном и трговинском улогом, као и граничним положајем према политичким и регионалногеографским целинама Дунав је снажно привлачно према себи трговину источне Србије, особито њених северних делова. Када се у току зиме Дунав заледи а пут Неготин — Зајечар — Параћин завеје снежним наметима источна Србија бива саобраћајно одсечена од осталог света („српски Сибир“). Тада су производи Неготинске крајине извожени преко Кладова (Фетхислама), који је имао скелу за превозење робе и путника на другу обалу. „Било је случајева да се због хитне потребе могао ићи у Београд једино преко Румуније и Аустрије“ (27, 133).

До 1830-тих година саобраћај Дунавом је био успораван подводним стењем у Бердапу као и политичким односима Турске према суседним земљама — Аустрији, Влашкој и Србији (16, 169). После 1833 год. старање за безбедност пловидбе на Дунаву дуж српске територије прешло је у надлежност српске кнежевине. Те године је кнез Милош поставио Мишу Анастасијевића за „капетана дунавског“ који је био одговоран за пловидбу на Дунаву. Тада је Доњи Милановац (Пореч) постао средиште српске дунавске пловидбе.

Први српски брод који је запловио Дунавом је био брод капетана Кефале 1833 год. Следеће 1834/35 год. изграђена је корвета у Брзој Паланци коју је кнез Милош поклатио султану. Можда је тај поклон био повод да је султан 1835 год. ферманом доделио право Србији да на својим трговачким бродовима на Дунаву и Црном мору истиче националну заставу.

Знатне тешкоће за пловидбу су представљали брзаци и подводне стене у Бердапу. „Између Пореча и Оршаве су Казани у којима се вода једнако обрће и лабе, особито мале, које на онај коловрат на иђу, хоће да прогута“ (24, 36). Због тога су лабари, идући низ воду, узимали крманаше из оближњих места који су били вешти да лабе безбедно спроведу између подводног стења. Узводно су лабе обично вукли волови. Касније је ту улогу преузела железница. Још су Римљани код Сипа изградили упоредо са обалом, у речном кориту, „доста дугачк и веома јак зид, па одбивши воду, између овог зида и обале начинили поширок вештачки канал“ којим су безбедније провлачили своје бродове (29, 906).

Године 1834 и 1835 извршена је регулација Дунава. Тада је Хердар Кључа и Крајине С. Стојановић надзирао те радове у околини Сипа које су изводили „салаори и мајстори“ (16, 170). Овом регулацијом источна Србија је добила бољу и сигурнију везу са осталим деловима Србије.

Радујевац је постао главно пристаниште за увоз и извоз робе, не само Неготинске крајине, већ и знатног дела источне Србије. У њему су успостављени превози скелама са карантинима и Ђумруцима. Кусјак је био више складиште робе, махом соли, одакле се већи део Србије снабдевао. Фетхислам је постао стално пијачно место и погранични центар за промет са Влашком, Турском и Аустријом (16, 102). Крајем XVIII века забележени су први подаци о извозу вина у Аустрију. Тада је земунски трговац А. Ратковић уговорио са двојицом неготинских трговаца испоруку вина и то с првим 80.000 ока, а с другим 115 бұради (30, 175) Почетком XIX века наставља се са извозом вина преко неготинских извозника у Трст и Цирих Дунавом преко Радујевца. (12, 104). Низ Дунав су босански бегови својим бродовима разносили суве шљиве, крушке, пекмез, мед, брзове метле и др. (18).

Јачи саобраћај на Дунаву почео се развијати тек са увођењем пароброда, тј. од 1868 год. Тада је Дунавом запловио први српски брод на парни погон „Делиград“.

Прокопавањем Сипског канала, а особито изградњом пловидбеног и хидроенергетског система „Бердап“ створене су далеко веће могућности саобраћаја на Дунаву.

Мада источна Србија целим северним делом излази на Дунав, то ипак не значи да је он целом том дужином приступачан копненом саобраћају. Знатан његов део чини клисура Бердап, која, сем код Д. Милановца, онемогућава приступ копненим путевима. Али, насупрот томе, североисточна Србија, такође на широком простору, излази на Дунав низијом Крајине и Кључа, преко које се, супротно Бердапу, топографски повезује с њим, а њена путна мрежа несметано и широко углобљује у водени саобраћај. Овај повољни излаз источне Србије на Дунав могао би се искористити и за регионе ван ње: транспорти сировина, полуфабриката или готових производа из Македоније и Југоисточне Србије се могу упутити према пристаништу Прахову за даљи транспорт воденим путем под условом повољне координираности копненог и воденог саобраћаја.

ЖЕЛЕЗНИЧКИ САОБРАЋАЈ

Током прошлог века постојало је неко нејасно уверење да је источна Србија веома богата разним рудама. Можда су та уверења потстакнута извештајима барона Хердера кога је кнез Милош био позвао да испита рудна богатства тек ослобођене земље. И доиста, источна Србија тог времена је била богата угљем, бакром, златом, стоком, дрвном масом, воћем и разним земљорадничким и сточарским производима. Уз то, тзв. „индустријска револуција“ 70-тих година прошлог века давала је снажне подстреке за извоз тог богатства

и увоз индустријског, банкарског и трговинског капитала и разне техничке робе из западне и средње Европе. Понуде у том правцу, поред домаћих капиталиста, почеле су подносити и разне иностране компаније. За интензивну експлоатацију тих добара била су потребна знатно бржа превозна средства него што их је нудио дотадашњи каравански и запрежни саобраћај. За тадашње прилике железнице су биле најбрже и најрентабилније превозно средство на свету.

Сем поменутог богатства источне Србије и „индустријске револуције“, као значајних фактора-покретача изградње њене железничке мреже, томе треба додати пуштање у саобраћај прве пруге у Србији — пруге Београд — Ниш — Врање 1884 год., која је продужена до Солуна и постала међународна саобраћајница. Чињеница да ова пруга пролази у непосредној близини источне Србије допринела је бржем сазревању идеје о изградњи железница и убрзавању напора у том правцу. Било је, наиме, потребно повезати железничке пруге у источној Србији са овом међународном саобраћајницом и на тај начин се укључити у шире, светске робно-саобраћајне токове. Солун и Дунав ће све до I светског рата представљати главне везе Србије са иностранством. Повезивање Дунава железницом са међународном пругом Београд — Солун значило би, у ствари, убрзање тих веза, њихову ефикасност, а сем тога, чвршће везе са Румунијом и Русијом што је тадашњем геополитичком положају Србије особито погодвало.

Мада су природна богатства источне Србије, индустријска револуција, изградња међународне пруге Београд — Ниш — Солун и тадашњи геополитички положај Србије одиграли крупну улогу у изградњи железничких пруга у источној Србији, ипак идеја и планови за њихову изградњу потичу знатно раније. Зачућује чињеница да се у Србији, у којој се тек просецају путеви звани крченици, и то 13 година после пуштања у саобраћај првог воза у свету, појављује детаљан план за изградњу железничке пруге.* Из године 1838. потиче наиме „№ 4 план за грађење гвозденог пута или утреника у Србији“. Траса железничке пруге, предвиђена тим планом, полазила би од Мосне (код Д. Милановца) на Дунав, затим преко Горњана, Бучја, Беле Реке, Рготине, Вражогрнца и даље долином Тимока према Гургусовцу (Књажевцу). У том плану, који је био детаљно развијен, предлаже се употреба дрвених шина уместо гвоздених, што је особито привлачило пажњу кнеза Милоша, јер је Србија тог времена имала дрвета у изобиљу (5).

Изградња прве железничке пруге у источној Србији је почела 1889. и завршена 1890 године (6). То је пруга уског колосека (од 760 мм) која је повезивала рудник угља Вршка чука са Радујевцем, пристаништем на Дунав. Ова тзв. „Белгијска пруга“, названа тако по белгијском акционарском друштву које ју је градило, била је дуга око 80 км. Мада је она грађена за транспорт угља до Дунава, у ствари је служила и за превоз путника и роба из Тимочке крајине и за дуго је била главна саобраћајна веза Зајечара са Неготином и Ти-

* Прва железничка пруга је пуштена у саобраћај 1825 год. на линији Стоктон — Дарлингтон у Енглеској.

мочке крајине са пристаништем код Радујевца од кога се саобраћај настављао воденим путем са подунавским земљама. Овом пругом се једно време извозио бакар из Борског рудника и увозиле машине и опрема из иностранства за многобројне руднике угља у тимочком басену.

Када је привреда источне Србије достигла такав степен развоја да је почела да апсорбује све произведене количине угља Вршке чуке, онда су трошкови транспорта тог угља пругом и Дунавом непотребно оптерећивали његову цену коштања. Сем тога, упоредо са овом пругом изграђивана је пруга нормалног колосека. Све је то утицало да је „белгијска пруга“ 1935 год. укинута, а страни корисници угља Вршке чуке упућени на друге изворе снабдевања.

Пруга Параћин — Зајечар почела је да се гради (трасирање, припремни радови) још 1895. По првобитном пројекту требало је да буде пруга нормалног колосека, повезана са магистралом Београд — Ниш. Но како су трошкови изградње овакве пруге били високи због неповољних теренских прилика, а особито због високог развоја између Мораве и Тимока на Честобродици, то је место пруге нормалног колосека, изграђена ускотрачна пруга (760 мм) и предата саобраћају 1912 године. Место за пругу Београд — Ниш, она је касније повезана за узану пругу Сталаћ — Крушевац — Ужице — Сарајево — Дубровник. Тако је овом пругом Тимочка крајина повезана са Јадранским морем и светским тржиштем што је имало великог значаја, особито за извоз бакра из Борског рудника. Касније су са овом пругом повезани рудник угља „Ртањ“ жичаном железницом, „Боговина“ пругом индустријског колосека (600 мм), дуга 3 км и рудници лигнита „Звездан“, „Зајечар“ и „Иваново“. Пруга је дуга 105,2 км, са највећим успоном од 28‰.

Убрзо су се осетили економски ефекти ове пруге у пределима кроз које је пролазила. Сем поменутих рудника цела њена околина је богата дрвном грађом, житом, стоком и сточарским производима, који су, захваљујући железници, доспели на пијацу. Ова је пруга била од неочењиве користи за време рата 1915 године, јер се њом снабдевала наша војска храном и муницијом допреманим Дунавом из Русије.

Пругу Меговница — Бор је изградило француско акционарско друштво које је експлоатисало Борски рудник. То је пруга узаног колосека, дуга 20,6 км. Почела је да се гради између 1905 и 1908 године а 1911 је пуштена у саобраћај. Највећи јој је успон 26‰, а најмањи полупречник кривине 80 м. Њоме се транспортовао бакар у иностранство пругом узаног колосека Бор — Параћин — Сталаћ — Сарајево — Дубровник.

Иако је пруга намењена превозу бакра из Борског рудника, њоме су превожени државна пошта, радници Борског рудника и околних мештани и то бесплатно. Такође су њоме превожене мање количине хране намењене радницима Борског рудника и посетиоцима Брестовачке бање.

Пред II светски рат изграђена је индустријска пруга од рудника „Хајдук-Велко“, код села Леновца, до Грлишке реке („Грлишка пруга“). Њу је саградио сопственик рудника Љуба Ивановић. Дуга је 20 км.

Најважнија железничка пруга источне Србије је пруга нормалног колосека (1435 мм) Ниш — Књажевац — Зајечар — Неготин — Прахово Пристаниште, тзв. „Тимочка пруга“. Њоме се источна Србија директно повезује са магистралном пругом Београд — Ниш — Скопље — Солун. У ствари, тимочка пруга је требало да буде само део трансбалканске железнице Кладово — Неготин — Зајечар — Ниш — Прокупље — Куршумлија — Мердаре — Косово — Призрен — Скадар — Јадранско море.

Тимочка пруга је грађена у етапама и релативно дуго. Године 1912. завршен је део од Зајечара до Вражогрнца, а од 1914 од Вражогрнца до Прахова Пристаништа. Део пруге Зајечар — Књажевац предат је саобраћају 15 јануара 1915 год. На тај начин је успостављена железничка веза од пристаништа на Дунаву до Солуна што је било веома значајно за превоз ратног материјала из Француске у Русију и из Русије у Србију. Само ти транспорти су се морали у Зајечару и Параћину претоваривати са пруге нормалног на пругу узаног колосека што је јако успоравало саобраћај и повећавало транспортне трошкове. Стога се убрзано и не обазирјући се на трошкове почело са изградњом пруге од Књажевца до Ниша с циљем да се оспособи директна веза Дунав — Солун*. Тај део пруге је грађен 1915 године са 14.000 ратних заробљеника и инжењерима које је Српска врховна команда ослободила војне дужности. Од Русије је добијено 12 милиона динара да би се пруга што пре изградила. Грозничаве напоре на изградњи пруге прекинуо је напад Бугарске на Србију 1915 године, па је дошло не само до прекида радова него и до рушења неких важнијих објеката на прузи.

Тај део тимочке пруге изграђен је тек 1922 године. Тада је успостављена директна пружна веза Тимочке крајине са магистралном пругом Београд — Ниш — Солун. Укупна дужина тимочке пруге износи 185,6 км.

Све до изградње моравске и тимочке железничке пруге главна узводно-извозна трговина, не само источне Србије, него и њених суседних предела, била је управљена ка Дунаву и његовим пристаништима. Неготин је у то време, због близине Дунаву, имао наглашену улогу успутне саобраћајно-трговачке станице о чему сведоче његове бројне кафане и магацини (преко 30 кафана) за преноћиште путника и смештај робе. Али када су пуштене у саобраћај моравска и тимочка железница саобраћајни токови управљени Дунаву слабе и укључују се у ове железничке магистрале, што је имало за последицу опадање или стагнирање трговачких центара на меридијанским саобраћајним правцима источне Србије и дунавским пристаништима (Неготин, Кусјак, Текија, Фетихслам и др. (17, 87).

* У „Интерпелацији на господина министра грађевина“ пише: „Није се гледало, нити се уопште водило рачуна, шта ће та пруга коштати само да се час пре доврши и пусти у саобраћај“ (5, 83).

Од 1915 — 1918. Аустроугарска је изградила тзв. „Угљарску пругу“ — индустријског колосека од Књажевца до Вине, дужине 20 км у циљу експлоатације рудника угља „Соко“, „Вина“ и „Читлук“.

У току II светског рата Немци су започели изградњу пруге од 760 мм од *Бора до Црног врха* за експлоатацију велике дрвне масе око Црног врха, али у томе нису успели. Пруга је завршена после ослобођења, 1945 године.

Од 1955. почела је изградња пруге нормалног колосека *Вражогрнац — Бор*, која је 1959. предата саобраћају. На тај начин борски рударско-топионичарски басен је укључен у пруге нормалног колосека.

Најкраћа пружна веза источне Србије и Београда је пруга нормалног колосека *Београд — Пожаревац — Кучево — Мајданпек — Бор*. Део пруге Београд — Пожаревац почео је да се гради 1910 год. Због рата 1912. године је градња прекинута и поново настављена 1921., а 1923. године пруга је пуштена у саобраћај. Деоницу пруге од Кучева до Бродица градиле су омладинске радне бригаде 1948 године, а 1950. је пуштена у саобраћај. Део од Бродица до Мајданпека је изграђен 1958. Најзад, 3. априла 1972. год. довршена је пруга Мајданпек — Бор у дужини од 44 км и тиме источна Србија повезана најкраћом шиномом везом са Београдом, западном Србијом и средњом Европом. Овом се пругом везе источне Србије са Београдом скраћују за око 100 км. (Скраћење за Неготин износи 111 км, Зајечар 96, Бор — 172 км).

Пре пуштања деонице Мајданпек — Бор у саобраћај рудни концентрати и остали терети из Мајданпека до Бора превожени су пругом Мајданпек — Мала Крсна — Лапово — Ниш — Зајечар — Бор тако да је тај заобилазни пут према садашњем стајао у размери 10:1. Рударско-топионичарски басен Бор је на превоз заобилазним путем из Мајданпек до Бора трошио годишње око 2 милијарде старих динара, а сада свега 300 милиона старих динара, тако да годишње уштеде износе 1.700.000 ст. динара, што значи да ће се изградња пруге Мајданпек — Бор исплатити за свега 8—9 година не рачунајући уштеде на другим врстама превоза.

Пруга има осовински притисак од 20 тона. Полупречници њених кривина нису мањи од 400 м. Све то омогућава велике брзине и сврстава ову пругу у пругу I реда.

Пуштањем ове пруге у саобраћај знатно је умањено озбиљно заостајање саобраћаја за робном производњом у источној Србији.

Изградњом пруге Београд — Мајданпек — Бор учињен је значајан корак ка остварењу давнашње замисли о „прузи 45 паралеле“: Бордо — Лион — Трст — Љубљана — Загреб — Београд — Букурешт — Одеса која би најкраћим путем повезивала јужну Француску и Италију са Румунијом и јужном Русијом. Када се на пругу Београд — Мајданпек — Бор — Прахово Пристаниште надовежу железничке везе Румуније и северне Бугарске, онда ће то значити знатно скраћење путева из ових земаља. Сем тога, преко ове пруге и пруге Београд — Бар те земље ће остварити најкраћу везу са Јадранским морем.

Ова пруга отвара перспективе за претварање источне Србије у значајно транзитно подручје.

Поменутом пругом и аутомобилским путем Зајечар — Паранин створени су основни услови за саобраћајну, економску и социјално-етничку интеграцију и културно нивелисање источне Србије са осталим деловима наше земље. До отварања ових путева источна Србија је била уснули вилајет, „српски Сибир“, етнички учаурен у својеврсну културну баштину наслеђену из далеке прошлости или делимично прерађену у комбинацији са слабашним савременим културним утицајима.

Особине железничких пруга. — Топографске и друге особине терена су оставиле дубоке трагове на железничкој мрежи источне Србије. Ти трагови се пре свега огледају у мноштву разноврсних вештачких објеката на пругама: мостовима, тунелима, усецима, потпорним и обложним зидовима, високим насипима и др. Сем тога, има великих успона, врло оштрих кривина и много сипара и клизишта. По свим тим особинама железничке пруге источне Србије се ретко могу мерити са другим пругама наше земље. Типичан пример за ово је железничка пруга кроз Сврљишку клисуру на којој се из тунела одмах иде на мост а са моста у тунел, где има оштрих кривина, потпорних зидова и других вештачких објеката.

Друга значајна особина железничке мреже је преплитање све три врсте колосека: индустријског, уског и широког. Недостатак унифициране железничке мреже наносио је озбиљну штету саобраћају. Пре свега такав саобраћај нужно захтева претовар роба и путника са једне врсте колосека на други што знатно успорава брзину превоза и повећава транспортне трошкове. То се особито јасно огледа у транспорту прерађевина из Борског рудника. Недостатак унифициране железничке мреже знатно отежава осавремењавање средстава превоза и вуче што у крајњој линији онемогућава снижавање цена роба и повећање њихове конкурентности на тржишту. Јер, саобраћај је „продужетак процеса производње“ (Маркс). Процес производње неког материјалног добра је тек онда завршен када добро дође до потрошача, тј. укључујући у њега и саобраћајне трошкове. У последње време се увелико ради на унификацији железничких пруга у источној Србији, тј. на њиховој преоријентацији на нормални колосек.

Досадашњи период изградње железничке мреже у источној Србији се одликује укидањем — рушењем многих пруга или мењањем њихових праваца. Ова појава је произрокована специфичним економским и друштвеним развојем. Новостворени економски извори и друштвено-историјски услови су налагали изградњу пруга, а када се они промене или нестану, нестају и потребе за таквим пругама. Тако, отварање домаћих рудника соли и производња морске соли на Јадрану, као и замена петролеја електричним светлом свели су увоз ових артикала из Румуније на минимум, па је дошло до затварања пристаништа у Кусјаку, преко кога се овај увоз углавном и обављао, и укидања железничке пруге Прахово Село — Кусјак, чије су шине демонтиране 1954 године. Затварање рудника код Леновца због малих наслага и лошег квалитета условило је нерентабилност индус-

тријске Градишке пруге те је 1949 год. дошло до њеног укидања. После II светског рата долази до снажног развоја аутомобилског саобраћаја који постаје све јачи конкурент железничком саобраћају. Рентабилност појединих пруга због тога јако опада што доводи до њихове нееконичности и затварања. Тако, пруга узаног колосека Зајечар — Параћин, којом се раније извозио бакар из Борског рудника, бележи све већи дефицит (1967 год. он износи милијарду и 300 милиона старих динара) које држава, после новог закона о Југословенским железницама и привредне реформе, није хтела да покрије, те 1968. долази до укидања ове пруге и пруге Метовишница — Бор. Те исте године је демонтирана и пруга Бор — Црн врх. Раније су поменути разлози укидања тзв. „белгијске пруге“.

Као што је већ поменуто, неповезаност железничке мреже источне Србије са железничким саобраћајем Румуније и Бугарске представља један вид њене саобраћајне затворености и ограничености и лишава је значајних транзитних могућности. Насупрот томе, источна Србија је са повозиграђеном пругом Београд — Мајданпек — Бор и „Тимочком пругом“ релативно добро повезана железничким саобраћајем са осталим деловима Србије.

ПТТ САОБРАЋАЈ*

Поштанска служба у источној Србији се јавља одмах по њеном ослобођењу 1833 год. Њу су обављале *мензулане* са куририма — кољаницима (скорогече, улаши), који су махом били Татари. Сва главна места источне Србије су била повезана мензуланском везом за Крагујевац или Пожаревац: Неготин и Кладово преко Д. Милановца, Зајечар преко Кривог Вира, Сокобања и Гургусовац преко Алексинца. Но број мензулана се убрзо смањује тако да је већ 1834 год. од 20 таквих станица остало неколико важних: милановачка са 10 коња, кладовачка са 3, неготинска са 15, зајечарска са 8, криво-вирска 8, сокобањска 2 и гургусовачка са 2 коња (16, 102).

Мензулане су издаване под закуп на годину дана (31).

До краја владе кнеза Милоша мензуланска служба у источној Србији је била потпуно уређена. Преко источне Србије је ишла пошта кнеза Милоша за поверенике његових имања у Влашкој, српске агенте у Букурешту као и за пограничне турске паше у Адакалеу, Видину и Нишу (16, 102).

Поштански, телефонски и телеграфски саобраћај представљају значајан чинилац привредног и друштвеног развоја, особито у данашње доба убрзаних и сложених друштвених активности.

На подручју источне Србије ради 49 ПТТ јединица са 64 сеоске поштоноше, што значи да на 6.938 становника долази по једна пошта (према 6.146 у СФРЈ и 7.000 у Србији без АП Косова). То значи да се источна Србија, по густини пошта у односу на број становника, налази на скоро истом просеку Србије. Међутим, по просторној густини пошта источна Србија је у неповољнијем положају у

* Савремени ПТТ саобраћај је дат према подацима за 1969 г.

односу на СФРЈ и Србију без АП Косово: у СФРЈ једна пошта долази на 78,8 у Србији на 88,8 а у источној Србији на 134,9 км².

Тешкоће у ПТТ саобраћају настају због уситњености насеља и њиховој неприступачности, као и у недовољној фреквенцији поштанских пошљаки. Поштоноше су стога принуђене да дневно пређу и преко 20 км у разношењу и прикупљању често врло малог броја пошљаки.

Аутоматске телефонске централе су у Зајечару, Бору, Неготину, Књажевцу, Кладову, Д. Милановцу и Прахову. Телепринтерима располажу поште у Зајечару, Бору, Неготину, Књажевцу и Кладову.

У Зајечару је главна телефонска централа за источну Србију а преко транзитне централе у Нишу се успоставља веза са целом земљом.

Капацитети ТТ службе заостају за потребама. По приближној процени су потражње ТТ услуга веће за 50% у односу на понуде ТТ капацитета. Техничка средства ТТ мреже су доста хетерогена и недовољне пропусне моћи спојних веза између телефонских централа.

ЕВОЛУЦИЈА И ПЕРСПЕКТИВЕ САОБРАЋАЈА ИСТОЧНЕ СРБИЈЕ

Посматран у историјској перспективи саобраћај источне Србије се кретао благом узлазном линијом: од једноставних и примитивних ка све сложенијим и савременијим облицима; од времена када су дуге колоне кирицијских коња вијугале уским, врлетним стазама, натоварене једноличним и оскудним еспапом, до још дуге колоне аутомобила које јуре равним и широким асфалтним путевима, без оних мукотрпних успона и досадних кривина које је обилато познавао кирицијски саобраћај. Но та еволуција није текла у равномерној узлазној линији: било је у њој краћих интервала смене, када су увођена нова саобраћајна средства која су означавала почетке нових фаза у саобраћајном развоју. Тако, почетку запрежног саобраћаја претходио је релативно краћи период изградње ширих и мање успонитих путева него што су били кирицијски. Они су се добијали делом проширивањем постојећих кирицијских путева а делом просецањем нових траса како би се избегли велики успони које не трпи нови, запрежни саобраћај. Аутомобилском саобраћају је претходила нова адаптација запрежних путева: они су проширивани, делом наново трасирани добијајући при том коловозни застор од ваљаног туцаника, касније асфалта. Док су за одржавања и изградњу кирицијских путева употребљавана скоро безначајна средства и ангажована незнатна, махом бесплатна радна снага (кулук), дотле се за изградњу и одржавање савремене аутомобилске мреже улажу огромни материјални и радни напори. У развоју друмског саобраћаја постоје наиме, *фазе кирицијског, запрежног и аутомобилског саобраћаја*, радовојене краћим прелазним етапама адаптације путне мреже, као неопходним условима смене, одн. наступања нових и савршенијих саобраћајних средстава.

Гледана у историјској перспективи еволутивна саобраћајна линија показује не само узлазни смер, него и краће преломе који

одговарају етапама смене, преоријентацији једне у другу врсту саобраћаја. Али с обзиром на брзину саобраћајне циркулације, та линија показује још јаче преломе и још изразитији узлазни смер, особито у најновије време кад аутомобилски саобраћај доживљава веома брз успон.

Развој железничког и воденог саобраћаја је такође текао узлазном линијом, но не онако успонито и са преломима какви се запажају на еволутивној линији друмског саобраћаја. Железнички саобраћај се у почетку карактерише преплитањем три врсте колосека: индустријског, уског и нормалног. Каснији развој иде у правцу унификације пруга — преласка на пруге нормалног колосека. Сем тога, неке се пруге затварају а изграђују нове, са сасвим новим трасама. Просторна структура железничког саобраћаја значајно еволуира и прилагођава се новим економским потребама. Водени саобраћај на Дунаву почиње малим дереглијама, ограниченог домета и транспортних могућности. Њих смењују пароброди које су кроз Ђердапске катаракте спроводили вешти лоцеви или кроз Сипски канал вукле локомотиве. Данас, са изградњом хидроенергетског и пловидбеног система Ђердап ти бродови знатно брже и безбедније плове мирним и дубоким Ђердапским језером.

И поштански, телефонски и телеграфски саобраћа показују стални, прогресивни развој, како у погледу техничких апарата, тако и у погледу брзине достављања информација.

Три су основна чиниоца условила прогресивни развој све четири врсте саобраћаја источне Србије: научно-технички напредак, економски развој и акумулација финансијских средстава. Научно-технички прогрес крајем XIX века довео је, између осталог, и до проналазка аутомобила који је значио крупан скок у развоју саобраћаја. Тај исти прогрес је довео до увођења паробродова у водени саобраћај место дотадашњих спорих дереглија, локомотива са све савременијим погоном и све усавршенијих и ефикаснијих ПТТ уређаја. Развој производних односа, средстава и материјалних добара оптерећивао је саобраћај све већим волуменом роба и наметао му све већу брзину, особито нужну за неке врсте производа (воће, поврће, лако кварљива роба). Саобраћај је постајао све нераздвојнији део производног процеса и све неопходнији услов економског развоја. Али док је научно-технички прогрес нудио саобраћају само могућност бржег развоја, дотле му је економски развој упућивао неодољне и све снажније захтеве за то. Економски прогрес је за неколико корака измицао испред саобраћаја, те га је због тога морао да сачекује и успорава сопствени развој, јер би сувишно заостајање саобраћаја претило гушењу робне производње. Трећи чинилац и непосредни покретач саобраћајног развоја су финансијска средства. Она су се повећавала са степеном производње материјалних добара, одн. општим економским развојем. Како се обим и вредност материјалне производње у новије доба знатно повећао, то су и средства намењена саобраћају постала већа, па је и развој саобраћаја бивао све бржи.

Знатно учешће воденог саобраћаја у општој саобраћајној структури источне Србије уноси већу сложеност у ту структуру и даје јој специфична обележја.

Изградњом асфалтног пута Параћин — Зајечар и железничке пруге Београд — Кучево — Мајданпек — Бор учињен је крај вековној саобраћајној изолованости источне Србије. То је преломни, значајни догађај у развоју њеног саобраћаја. Други, исто тако крупан догађај предстоји саобраћају источне Србије: његово надовезивање и чвршће повезивање са саобраћајем суседних земаља — Румуније и Бугарске, чиме ће источна Србија постати и значајно транзитно подручје.

Л И Т Е Р А Т У Р А

1. Влајинац др М.: Згон. — Српска краљевска акадeмија, Београд, 1932.
2. Инж. Наумовић Димитрије: Саобраћај у Тимочној крајини. — Спо. меница стогодишњице ослобођења Тимочне крајине 1833 — 1933, Београд, 1933.
3. Љубиновић Љубомир: Путеви у Округу крајинском 1874 године. — „Развитак“, бр. 1 за 1970 годину, Зајечар, 1970.
4. Атанацковић Петар: Стање и могућност развоја туризма и угоститељства на подручју Тимочне крајине. — „Развитак“ бр. 1 за 1972 год., Зајечар 1972.
5. Велимир инж. Станислав: Тердап — подстицај идеје о изградњи прве железнице у Србији. — „Развитак“ бр. 2 за 1967 год., Зајечар, 1967.
6. Димитрашковић Станоје и др.: Развој, допринос и перспективе железница у Тимочној крајини. — „Развитак“, бр. 1 за 1969 год. Зајечар, 1969.
7. Недељковић Миодраг: Проблеми даљег развоја ПТТ саобраћаја на подручју Тимочне крајине. — „Развитак“, бр. 3 за 1969 год., Зајечар 1969.
8. Велимировић инж. Станислав: Пионири Тимочне крајине у изградњи српских државних железница. — „Развитак“ бр. 3 за 1966 год. Зајечар, 1966.
9. Велимировић инж. Станислав: Изградња прве железничке пруге у Србији била је планирана у Тимочној крајини још 1838 (1839) и 1859 год. — „Развитак“ бр. 1 за 1967 год., Зајечар, 1967.
10. Недељковић Миодраг: Ефекти благовременог завршетка пута Параћин — Зајечар. — „Развитак“ бр. 6 за 1967 год., Зајечар, 1967.
11. Димитрашковић Станоје и Велинов Тодор: Изграђена је пруга Мајданпек — Бор. — „Развитак“ бр. 2 за 1972 год., Зајечар, 1972.
12. Станојевић Тихомир: Неготин и Крајина од првих трагова до 1858 год. — Неготин, 1972.
13. Kanitz F: Serbien historisch-etnographische Reisetudien aus den Jahren 1859 1868. — Leipzig, 1868.
14. Костић Н. Коста: Трговачки центри и друмови по српској земљи у средњем и новом веку. — Београд, 1899.
15. Станојевић Маринко: Тимок. — Насеља и порекло становништва н. 29, Београд, 1940.
16. Стојанчевић Вл.: Кнез Милош и источна Србија, 1833 — 1838. — Српска акад. наука, Посебна изградња н. ССХС VII, Одељење друштвених наука н. 26, Београд, 1957.
17. Лутовац В. др Милисав: Неготинска крајина и Кључ. — Зборник радова Географског института н. 15, Београд, 1959.
18. Ђорђевић Р. Тих.: Из Србије кнеза Милоша. — Београд, 1922.
19. Пецињачки С.: Ситни прилози за историју североисточне Србије под вустријском владавином 1718 — 1739. — „Развитак“, бр. 4—5, Зајечар, 1970.
20. Поповић Коста: Пут лицејских питомаца по Србији године 1863. — Београд, 1967.
21. Споменик бр. 24, 21.
22. Пирх Дубислав Ото: Путовање по Србији у год. 1829, Београд, 1899.:
23. Петровић Мита: Финансије и установе обновљене Србије до 1842 год., I, II, III књига, Београд, 1901, 1898, 1899.
24. Караџић Стефановић Вук: Даница за 1827 год, Београд 1827.
25. ДА, КН XIX од 19. X 1838.
26. ДА, ДПС, за 1838 год., бр. 1675 и ДА, ДПС за 1837, бр 1829.
27. Јовановић Коста: Неготинска крајина и Кључ. — Насеља и порекло становништва, н. 29, Београд, 1940.

28. Мишковић Ј.: Њаневачки округ, са картом. — Гласник Срп. ученог друштва нњ. XLIX, Београд, 1881.
29. Карић В.: Србија, опис земље, народа и државе. — Београд, 1888. град, 1968 — 69.
30. Масловарић Д.: Виноградарство. — Гласник ЕМ., бр. 31 32, Београд, 1968 — 69.
31. ДА, ДПС за 1835 год. бр. 125 и 102.
32. Пауновић М.: Ђердап, — Загреб, 1970.
33. Павлина Михајловски: Географске основе за развој туризма у Ђердапу. — Зборник радова Географског института „Јован Цвијић“, нњ. 23, Београд, 1970.

R é s u m é

RADOVAN RŠUMOVIĆ

COMMUNICATIONS DANS LA SERBIE DE L'EST

La Serbie de l'Est est bornée par les chaînes de montagnes qui rendent difficiles ses communications avec les régions avoisinantes. Les obstacles que représentent les montagnes sur sa périphérie sont entrecoupés de col profonds et de vallées de rivières qui atténuent considérablement l'effet obstruant de la configuration du terrain sur la possibilité d'établir les communications interrégionales.

Pendant une très longue période la Serbie de l'Est faisait partie de l'Empire Ottoman qui l'entourait de tous côtés. Ses communications et son commerce étaient dirigés en cette époque vers le nord, c. à d. vers Vidin et vers le sud — Niš, centres administratifs et économiques les plus importants de ce temps. Cependant, lorsque la Serbie de l'Est fut incorporée à l'Etat libre serbe en 1833, son réseau routier commence à s'orienter vers l'Ouest, c. à d. vers les autres régions de la Serbie, tandis que ses communications vers Vidin et Niš s'affaiblissent.

La Serbie de l'Est s'étend vers le Danube au nord. A l'époque turque les principaux cours du trafic, non seulement de la Serbie de l'Est, mais aussi ceux des régions avoisinantes turques, étaient dirigés vers le Danube et ses ports. Lorsque la ligne ferroviaire le long de la Grande Morava et la Morava du Sud fut mise en exploitation et que fut construite «la ligne de Timok» qui suivait la vallée de cette rivière, les cours du trafic vers le Danube s'affaiblissaient pour se diriger de plus en plus vers ces lignes ferroviaires. Ceci eut pour conséquence le ralentissement ou la stagnation du développement économique de nombreuses localités sur le Danube.

Le transport se faisait pendant longtemps au moyen des caravanes. Ce moyen de transport fut remplacé par le charroi et le camionnage. Parallèlement à ces nouveaux moyens de transport on construit également le réseau des chemins de fer. Le réseau des voies de communications est caractérisé par le niveau bas technique qui ne répond pas aux besoins du développement économique contemporain. C'est seulement avec la mise en exploitation de l'autoroute moderne Zaječar—Paraćin et de la voie ferrée Belgrade—Kučevo—Majdanpek — Bor que la Serbie de l'Est a fait un grand pas en avant dans la modernisation de son réseau de routes.