

Гордана Милетић, Музеј у Смедереву

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

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

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

Смедерево је град на Дунаву, реци која је у различитим историјским периодима имала мањи или већи утицај на привреду, друштвене и историјске токове, социјалну и етничку структуру становништва. Како је Дунав често био и граница, Смедерево је имало и улогу пограничног места и био је веза између унутрашњости Србије и прекодунавских земаља, што је било од значаја за развој трговине. Формирање Смедерева као значајног трговачког места и луке започиње изградњом тврђаве као престоног града српске Деспотовине када Смедерево постаје административни, управни, привредни и културни центар тадашње Србије. У периоду Османске владавине, до краја 16. века у Смедереву је велики промет робе Дунавом и Моравом о чему говоре и подаци о приходу царине од смедеревске скеле.¹ У нововековној Србији, успостављањем националне државе у којој је економски развој почивао на трговини и занатству, у Смедереву је поново оживела трговина. Из смедеревске луке извозили су се пољопривредни производи и стока, највише свиње, а увозила се камена со из Влашке, мануфактурна роба из Беча и Пеште. У смедеревску луку пристајала су различита пловила која су превозила робу, путнике и пошту. О значају трговине која се одвијала у Смедереву средином 19. века говори и отварање Трговачког суда 1862. године и постојање двадесетак европских и домаћих фирми за извоз и увоз. У периоду од 1883. до 1885. године изграђен је први део каменог пристаниште у дужини од 220 метара. На потезу од великог кеја узводно подигнут је парк са дрворедом и цветним

¹ О. Зиројевић, *Смедерево од пада под турску власт до краја XVI века у: Ослобођење градова у Србији од Турака 1862-1867. год., Београд 1970, 199.*

лејама. У непосредној близини кеја биле су зграде бродске капетаније и царинарнице, као и магацини за складиштење робе. На почетку индустријализације први и за град значајни индустријски објекти - циглана, парни млин - били су у непосредној близини пристаништа. Неки од најпосећенијих и најрепрезентативнијих угоститељских објеката у Смедереву током 19. и почетком двадесетог века налазили су се на пристаништу (Бела Лађа, Синопа, Делиград, хотели Национал и Лав). Потез пристаништа које је у наредним деценијама постепено продужавано, био је окосница привредног и друштвеног живота до Првог светског рата, али је свој значај задржало и у наредним деценијама.

Многи путописци, домаћи и страни, који су у Смедерево долазили Дунавом или Цариградским друмом током 19. и почетком 20. века, истичу трговачки карактер града и описују смедеревско пристаниште.² У сећањима смедереваца рођених у деветнаестом и почетком двадесетог века, велика пијаца, пристаниште и парк су незаобилазни градски топоними. Ова сећања која су забележена у хроничарској и мемоарској литератури представљају драгоцен извор за проучавање прошлости Смедерева.³ Овој врсти литературе која се ослања на сећања аутора и саговорника припада и рукопис Драгослава Б. Јефремовића, који се чува у фонду Музеја у Смедереву као и приче из књиге „Поред града на Дунаву“ његовог брата Спасоја.

Рукопис Драгослава Б. Јефремовића представља текст на 11 куцаних страница са фотографијама пароброда који су пристајали у Смедерево и цртежима шајке, дереглије и неврата. Текст садржи три тематске целине издвојене насловима : *Смедерево, Доношење робе у Смедерево до 1884., Врсте пловних објеката за пренос робе на рекама Средње Европе до проналаска парних бродова.* Иако насловљен као извод из биографије његовог оца, рукопис не садржи биографске податке већ је у целини посвећен теми трговине, врстама робе и начинима набавке и транспорта, врстама пловила којима се обављао транспорт робе и путника, изградњи Смедеревског кеја. Тематска усмереност аутора као и подаци изнети у њему издвајају овај текст од, до сада познате, хроничарске и мемоарске литературе везане за Смедерево и Смедеревце. Његова вредност се темељи, пре свега, на подацима значајним за проучавање трговине

² О. Д. пл. Пирх, *Путовање по Србији у години 1829*, Београд, 1983, 62; *The Illustrated London News*, 14. јануар 1854 у: С. Менесланд, *Србија у XIX веку у очима странаца*, Sypress Forlag, Осло, Прометеј, Београд, 2016, 69, 185.; П. Аполонович Ровински, *Записи о Србији 1868-1869*, прев. Д Ћупић, Матица Српска, Нови Сад, 1994, 147.

³ С. Домазет, *Записи о старом Смедереву*, Смедерево 1982; Др Душан Стојимировић – казивања дата историчару српске медицине санитарском ђенералу др Влади Станојевићу Триском, Смедерево 2007.

и транспорта робе Дунавом код Смедерева током 19. и почетком двадесетог века, а који потичу од људи који су се и сами бавили трговином или су из породица смедеревских трговаца. Ауторов отац, Бранко Јефремовић, власник циглане и предузимач започео је свој пословни пут доласком у Смедерево 1860. године на изучавање трговачког заната и десет година касније отварањем сопствене трговачке радње и изградњом циглане. Након његове смрти 1911. године, руковођење цигланом и другим породичним пословима наставља његов син Драгослав, који је такође био и директор Аграрне банке и члан Управног одбора Државне речне пловидбе 1936. г.

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

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

Према навођењу Драгослава Јефремовића, али и других Смедереваца, у граду је најживље и најпрометније било током јесени када сазревају многи пољопривредни производи који су се извозили из Смедеревског округа и Великоморавске долине. Главне градске улице биле су закрчене колима са разним пољопривредним производима која су чекала ред за мерење на једном од два општинска кантара. Јефремовићев текст нам даје податке о даљем путу те робе након мерења: “Сва та прспела храна, пише Јефремовић, смештана је у велике магацине, којих је тада у Смедереву било око 20 и који су могли да приме око 2000 вагона робе. У њима су се жито и кукуруз тријарисали, лопатали и сортирали, па је онда та људска храна преношена у цаковима воловским колима приватних рабација до гвоздених шлепова, који су били постављени дуж дунавске обале...На самим шлеповима при изручивању цакова у магацине, у корито шлепа, кукуруз се ветрењао помоћу ветрењача постављених на палуби пловног објекта...Било је недеља у јесен када се товарило наједаред по 8 до 10 шлепова.”⁴ Јефремовић појашњава да је због јефтинијег воденог транспорта кабасте робе и зато што није било разлике у цени возарине за 50-так километара, Смедерево до изградње Железнице 1884. године било најјефтиније транзитно место за Великоморавску долину из Средње Европе и обрнуто.

⁴ Д. Јефремовић, Извод из биографије мога оца Бранка Ж. Јефремовића, трговца и индустријалца, рукопис, 1977, Историјска збирка, инв.бр.637/1981, Музеј у Смедереву, 1.

До уласка пароброда у ширу употребу на подручју Србије, роба се превозила разним пловилима. Јефремовић даје опис и димензије дереглије, шајке и неврата, пловила која су се највише користила за превоз робе као и врсте робе која се њима превозила. Деревлије су биле већа пловила дужине 40 – 50 метара, ширине 5 – 6 м и висине 2-3 метара, носивости 30- 50 тона. Њима се превозила стока, камен, шљунак, дрво за гориво, креч, цигла, песак као и сточна и људска храна. Према Јефремовићу, оне су биле у употреби све до Првог светског рата иако су од 1834. године почели да се користе гвоздени шлепови. Остала је, каже он, по нека у животу све до 1941. године. Шајке описује као дрвене дереглије облика великог чамца, које напред имају шиљат издигнут кљун, а на другом делу кућицу за ноћивање на чијем крову је била постављена мотка крме, а имала је и два мала покривена магацина. Шајке су биле дуге 15-20 метара, широке око 5 метара и носивости око 10 вагона. Према Јефремовићу, овим пловилом преносила се само дућанска роба, еспап из средње Европе за Србију. На крову ових шајки товарили су се земљани лонци, алати од дрвета, виле, лопате, и сва она роба која може да покисне. Натраг су ишли обично празни. По некад би се товарила храна или стока за Аустрију. Неврати су пловила која су путовала само низводно. Прављени су у почетној станици а демонтрани у пристаништима где је истоварена роба. Прављени су од обичних чамових дасака које се нису савијале. Напред су били коси, а натраг потпуно затупасти, труп им није сужаван као код шајки. Дужина неврата кретала се од 12 до 16 метара, ширина 3 метара а дубина 1,5 метар. Задњи део, у дужини од два метара, био је покривен даскама и тај је простор служио као склониште од кише, такође по њему је ходао крмар управљајући објектом Сав остали део бродоћа био је отворен. Према Јефремовићу, овим пловилом преносиле су се чамове и борове даске за тишлере, дрвене греде и дрвени алат (виле, лопате и друго) из Осјека за Београд, Смедерево и даље. Јефремовић наводи да су према његовом сећању, неврати кориштени, мада ретко, све до 1907. године када је у Смедереву подигнута парна стругара.⁵

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

⁵ Д.Јефремовић, наведено дело, 6,7.

Према Јефремовићу, смедеревски трговци су мануфактурну робу и бакалук куповали углавном у Београду, а другом робом из Средње Европе снабдевали су се на три начина: „ Прво, мале дућанције куповали су еспап у самој Смедереву са тих шајки. Робу у њима су дотеривали пештански или пречански Грци или Јевреји и крчили су је на обали у самим дереглијама. Наравно овај еспап био је скупљи од онога који су сами смедеревски трговци довозили. Друго, средњи трговци су се удруживали и један од те компаније одлазио је за Пожун. Тамо и низводно куповао је робу за себе и за све њих и доносио је под кирију узетом шајком у Смедерево. Треће, велики трговци ишли су сами за робу и закупуљивали би целу шајку за превоз само њихове робе – еспапа.“⁶ Најудаљеније место у које су одлазили смедеревски трговци по робу, према Јефремовићу јесте Пожун, а ређе и Беч. Пожун је, каже, био извозна тачка чешке индустрије која је тада била најјача у Аустрији, а нарочито у шећеру, стакларији и текстилу те није било потребно да се иде још даље, уз Дунав.⁷ Према Јефремовићу, по робу се ишло у периоду од априла до краја септембра када су услови за пловидбу Дунавом били најповољнији. Пут до Пожуна и натраг трајао је најмање 18 или 24 дана зависно од превозног средства које се користило јер се до 1834. године, када је успостављена редовна линија Беч-Пешта-Земун-Галац, у Пожун путовало колима-дилижансама. То путовање колима трајало је девет дана, а од 1834. године, паробродом се путовало 3 дана.⁸ По доласку у Пожун прво је изнајмљивана шајка, а потом купована роба. За шајку се према Јефремовићу плаћало око 200 дуката, а од робе куповао се шећер у цаковима и главама, грубо „американ“ платно, стакларија и друга мануфактурна роба. Из Пожуна смедеревски трговац је шајком настављао пут за Коморан где је куповао „чувене коморанске фарбане сандуке“.⁹ Према Јефремовићу који даје и димензије и изглед тих сандука, „Код нас у Србији у ономе времену много су тражени ти сандуци јер је свака млада при одласку своје младожењи у њему носила сву своју девојачку спрему и дарове за похођане. У те сандуке у Коморану пре поласка бродића сместила би се стакларија купљена у Пожуну као и шећер, да би се добило у простору за другу робу, која ће се набавити у Пешти. Јер тих сандука узимало би се по сто и више комада.“¹⁰ У Пешти је купована „ гвожђурија, осовине, шине за кола, ексери, гвожђе у шипкама, браве, шарке и све друго што спада у ту браншу, затим плави лонци, шерпе, лавори и томе слично, фирнајз, разне фарбе и сав други материјал, еспап, који је за једну гвожђарску радњу потребан“.¹¹ Ова куповина, како наводи

⁶ Исто, 7.

⁷ Исто

⁸ Исто

⁹ Исто, 9.

¹⁰ Исто

¹¹ Исто

Јефремовић, обављана је уз помоћ посредника, пречанских Срба, а нарочито оних из Сент Андреје.¹² Из Пеште се путовало даље у Мохач где је купована: „грнчарија, судови од земље глеђосани и неглеђосани, а нарочито много ћупова и тестија за воду. Та роба је била специјалитет Мохача. Како је пак тај еспап доста кабаст, нарочито тестије и како је набављан у великим количинама, пошто је то јефтина роба, морао је да се натовари на поду крова на отвореном...“¹³ Од Мохача до Новог Сада путовало се два и по дана и тамо је газду чекао момак из Смедерева одакле су заједно настављали путовање ка Смедереву које је, по Јефремовићу, трајало 48 сати са одмором.¹⁴ У Смедереву се роба пријављивала царинарници и све формалности око царињења робе завршаване су за два дана. Шајка се одмах враћала назад са робом или празна. Узводно шајку су вукли лађари помоћу дугачких конопаца. Према Јефремовићу, узводно је шајка путовала највише 30 километара дневно и пут до Пожуна трајао је између 26 и 30 дана.¹⁵

На овај начин роба се набављала све док пароброди нису почели да пристају у Смедерево а вероватно и неколико година након тога. Према Јефремовићу, пароброди нису пристајали у српска места па ни у Смедерево све до 1880. године због разних царинских формалности,¹⁶ што не одговара подацима које срећемо у различитим радовима других аутора. Из дела Феликса Каница „Србија земља и становништво“ сазнајемо да је он први пут у Смедерево допутовао 1859. године паробродом.¹⁷ Леонтије Павловић у свом раду „Смедерево и пловидба Дунавом и Моравом кроз векове“ наводи податак о спору између две агенције паробродских друштава и ћумрука у Смедереву и Дубравици који је настао 1867. године позивајући се на извор министарства финансија.¹⁸

Јефремовић нас упознаје и са неким детаљима функционисања Смедеревског каменог кеја који је изграђен у периоду од 1885. до 1906. године, на коме су пристајала пловила која су превозила робу и путнике: „На средњем кеју истоваривала се трговачка роба, која је долазила у Смедерево, и грожђе и друга роба која се извозила. На истом вертикалном кеју налазиле су се и три кабине од дасака (2 са 3 м.), код сваког штека по једна, у којима су агенти паробродских друштава издавали путничке карте и вршили

¹² Исто

¹³ Исто

¹⁴ Исто, 10

¹⁵ Исто

¹⁶ Исто

¹⁷ Ф. Каниц, *Србија земља и становништво*, СКЗ, Београд 1985, 141.

¹⁸ Л. Павловић, *Смедерево и пловидба Дунавом и Моравом кроз векове*, Зборник радова Пловидба на Дунаву и његовим притокама кроз векове, САНУ, Београд 1983, 597-598.

администрацију утовара и истовара робе. Код сваке такве кабине налазило се и по једно јако звоно које је прилично дугим звоњењем, које се далеко чуло, оглашавало појављивање брода на 1 до 5 км. узводно или низводно, тако да су путници тачно знали када треба да дођу на обалу ради укрцавања. Много је света онда долазило, нарочито недељом и празницима, на дунавску обалу или како се онда говорило „на Дунав“ да дочека и испрати путничке бродове (лађе). То је био главни провод публике једне паланке. А бродова је у оно време, пристајало у Смедерево много. Тако је долазио сваког јутра у 7 и 30 часова аустријски или мађарски путнички брод из Београда, односно Беча а по подне у 6 сати за Беч из Галца. То су биле такозване аустријске беле лађе јер су биле офарбане у бело... У Смедереву су се ти путнички бродови задржавали пола сата и путници су са њих излазили на обалу да купе воће а нарочито грожђе¹⁹. Све до 1914. године, у јесен када стигне грожђе, аустријске беле лађе су превозиле котарице са очишћеним гроздовима Смедеревке које су трећег дана изношене на бечку пијацу.²⁰

Од 1895. године Српско бродарско друштво уводи свакодневну линију Београд – Дубравица обновљеним бродом Делиград, од 1898. пароброд Цар Никола II је саобраћао два пута недељно на релацији Београд – Радујевац, а од 1912. године почео је да саобраћа и нови путнички пароброд Србија. Према Јефремовићу, Србија је била најбржи брод на Дунаву.“ Она је, наводи Јефремовић, сваки аустријски брод престизала са лакоћом па чак и са мањим шлепом уза се. И наравно ми путници, Срби, били смо срећни и горди на то и бацали смо канапе царским бродовима у моменту када смо их престизали....²¹

О парку који је подигнут на кеју Јефремовић наводи : „... Имао је много ружа и другог цвећа као и лепих стабала дивљих кестенова. Под сваким је постојала и по једна јака дрвена клупа за седење. Био је дика наше вароши. У њега су Смедеревци излазили пред вече да прошетају а нарочито недељом и празницима пре подне да дочекају шетни брод из Београда и по подне да га испрате за престоницу Србије. После тога се ишло на пиво и слушање циганске музике код „Лафа“, „Слоге“ и по осталим кафаницама. Наравно, са облигатним ћевапчићима...“²²

У својим причама Спасоје Јефремовић допуњује ову слику смедеревског пристаништа: „На лађе се обично ишло раније. Смедеревци нису много веровали у ред пловидбе.

¹⁹ Д. Јефремовић, н.д., 2, 4.

²⁰ Исто, 4.

²¹ Исто, 3.

²² Исто, 5.

„Лађа неће да чека“ говорило се...“²³ „Недељом после подне, испраћај шетне лађе из Београда био је нарочит догађај. На кеју – највећем на Дунаву после Пеште, подвлачило се увек – било је много света...“²⁴ „Српски бродови са тробојком на Дунаву подизали су дух целокупном српству, успевали су да прстижу беле лађе...Том прстижу допринели су много смелост и вештина капетана „Цар Николе“ Стеве Јовановића, као и име које је брод носио...Капетан Стева био је легендарна личност на Дунаву...Два пута недељно стизао је из Радујевца „Цар Никола Други“ и заједно са аустријском белом лађом пристајао на Смедеревском кеју. На обали је увек било пуно света, који је са дивљењем посматрао спретне команде за прилажење капетана Стеве...Оба брода кретала су одатле скоро у секунду. Са обале се дуго пратила трка, многи су због тога и путовали, а неки и аустријским бродом због двоструког уживања да поруче чувену бечку шницлу на белој лађи и посматрају спуштене швапске носеве када је „Цар Никола“ прстигне“²⁵

Један од матроза на „Цару Николи Другом“ био је и млади Смедеревац потомак шајкаша који је, како писац наводи : „Више волео да гледа у дунавске таласе, него у рафове са цицом и побегао је у матрозе на „Цар Николи Другом“.“²⁶ Овај млади смедеревац постао је један од најмлађих капетана Српског Бродарског Друштва, прво на најмањем броду „Стигу“.²⁷

Подаци које садржи напред наведени део рукописа Драгослава Јефремовића пружа нова сазнања и употпуњује досадашњу слику о трговини и транспорту робе и путника речним пловилима на Дунаву и функционисању смедеревског пристаништа. Аутор нас упознаје са статусном – имовинском хијерархијом међу смедеревским трговцима која је утицала и на начин набавке робе, а вероватно и на врсте, количину и њен квалитет. Такође, из текста сазнајемо о организацији самог путовања, односно његовом току, о условима путовања и времену које је утрошено на путовање.²⁸ Тако нас Јефремовић упознаје и са овим делом трговачког посла – заната. Јефремовићев текст пружа и податке која је врста робе могла да се купи у смедеревским трговинама од тридесетих

²³ С. Јефремовић, *Поред града на Дунаву*, Чикаго 1981, 163.

²⁴ Исто, 144.

²⁵ С. Јефремовић, н.д., 108-109.

²⁶ Исто, 138.

²⁷ Исто

²⁸ Једини за сада познати документ у коме се помиње период године и време проведено у набавци робе, као и врста робе је Жалба коју су смедеревски трговци Никола Атанасковић и Милоје Павловић упутили кнезу Милошу 1832. г., у којој се жале на смедеревског ђумрукцију Стефана Михаиловића објављен је у књизи архивске грађе: Бранко Перуничкић, *Насеље и град Смедерево*, Смедерево 1977, 295 Из њиовог писма, такође, сазнајемо да су они у Пешти куповали не само за себе већ и за друге трговце, као што наводи и Д. Јефремовић.

година деветнаестог до почетка двадесетог века, као и из којих је места Средње Европе она набављана. У причама Спасоја Јефремовића упознајемо житеље Смедерева с краја деветнаестог и почетка двадесетог века, и значај и значења који је река имала за њих.

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

Рад је у штампи за Зборник радова са II конференције Технике и технологије кроз време – ТРАНСПОРТ И ПРЕВОЗ РОБЕ КАО КУЛТУРНО НАСЛЕЂЕ