

**МИЛЕ МОЈСИЛОВИЋ**

### **САОБРАЋАЈНЕ ПРИЛИКЕ И ВЕЗЕ ЧАЧКА И ОКОЛИНЕ У 19. ВЕКУ\***

Смештен и израстао на важној раскрсници путева у моравској долини са њеним прибрежјем, социјално-економски развој Чачка за време робовања под Турцима управо је био условљен и важношћу његовог комуникативног положаја. Бројни и крупни историјски догађаји везани за национално и социјално ослобођење, без сумње, то потврђују. За време аустријске окупације Београдског пашалука, Чачак је, закључењем Пожаревачког мира 1718. године, припао Аустрији сасвим сигурно и због свог комуникативно-стратешког значаја. Тако је „граница између Аустрије и Турске више Сталаћа прелазила на леву страну Мораве и ишла до испод Чачка, а затим је прешла на десну страну, само да би обухватила наш град, па је између Чачка и села Бељине опет прешла Мораву и отишла на северозапад”.<sup>1</sup>

Према томе, у то време, и касније у доба Кочине Крајине (1788-1790.), гранични положај Чачка између Аустрије и Турске није обезбѣвао овој паланци стабилнији социјално-економски напредак. Бити, тако рећи, на стражи у једном по све неуралгичном подручју, између две велике стране силе, стављало је малобројан живаљ у стално напрегнуто ратно стање. А, како је тај живаљ пролазио, није тешко замислити. Поједини документи и записи подсећају на те најтрагичније међу трагичним данима. Из извештаја грофа Нојберга, кога је аустријски цар 1718. године послао „да у окупираном Београдском пашалуку изврши попис становника и имања”, из његовог табеларног

прегледа у рубрикама „породица“ и „становници“, код имена Чачак нема никакве бројке. Али, у рубрици „напуштене куће без становника“, стоји само цифра 1. Ако је у тадашњем Чачку остала само једна кућа читава и, уз то, још напуштена, какав се други закључак може извући него да је варош практично nestала у ратној стихији и пожару. На то наводи и коментар који је уз извештај дан: „у вароши Чачку, исто тако, није нико остао, све је то отишло у планину и густе шуме, да тамо потражи спаса“.<sup>2</sup>

А, шта је било после? Ништа боље: И оно мало становника што се у току окупације повратило на своја огњишта, беше заплашено новим господарем, још горим од Турака. „Разузданост војске Аустријске, општа несигурност личне и имовинске безбедности, окрутност и непоштење административне и војне управе, чинио је немогућим ма какав напредак“.<sup>3</sup>

Такав је био 18. век за Чачак и његову околину према ономе што је остало забележено и сачувано у документима до сада познатим. Свака друга оцена била би сувишна импровизација коју историја не признаје, нити прихвата. А овај кратак излет у то давно прохујало раздобље, само је мала илустрација војно-стратешке важности Чачка на чијим су се прилазима тукле велике силе оног доба. Оваква важност вароши остала је уцртана и на аустријским географским картама, на основу којих смо данас у могућности да, колико-толико посматрамо саобраћајне везе Чачка и његове околине. Без претензија на максималну прецизност и сагледавање сваког детаља, нема разлога да се овим картама не да изузетна важност из једног простог разлога. Тако, постојеће трасе путних веза у 18. веку нису трпеле измене основних праваца и оне су, без сумње, такве ушле и у 19. столеће. Друга трагања, због недостатака докумената и недовољног проучавања саобраћајних прилика и веза чачанског регионалног подручја кроз још несинтетизовану архивску грађу, отежана су. Тешкоће су, управо, због недостатка јединствене и студиозније социјално-економске обраде Чачка и његове околине, у чијем домену саобраћајне прилике и везе имају посебан значај као компонента привредних кретања у 19. веку.

Према томе, географске карте аустријских официра картографа, као и Јосифа Митесера и Јована Перетића, који су 1783. и 1784. године као уходе били упућени у Србију пред Кочину Крајину, представљају несумњиво драгоцен материјал. Митесер је пропутовао средњу Србију између Мораве и Колубаре, а Перетић западну између Колубаре и Дрине. Оба два су, посебно Перетић, дали и описе чачанског региона,

нарочито Чачка. Сматра се да су њихове карте рабене исцрпније, „правци планина и токови река представљени махом тачно, техничка израда је добра, без утрпаности, са јасним и читким именима насеља. . . путеви су уцртани отворено оранжастом бојом”.<sup>4</sup> Велика је штета што путну мрежу није могуће сагледати у великим оригиналима, јер умањени штампани отисци карата знатно отежавају детаљнија посматрања. Ипак, упркос брижљивости приликом прикупљања података на терену, постоје извесни недостатци, што се, уосталом, овим картографима не може пребацивати. Због немогућности да се обиђу сва подручја, остала је на карти празна и необрађена долина с леве стране Западне Мораве, од Чачка ка Краљеву. То се исто односи и на Драгачево, односно рејон јужно од Јелице.

#### ПУТЕВИ У СКИЦИ ЧАЧАНСКОГ ШАНЦА

Један од најстаријих рабених докумената јесте скица чачанског шанца из 18. века. Највероватније је да она потиче из периода аустријске окупације ових крајева од 1718. до 1739. године. Она касније, свакако, није могла бити рабена, јер су оваква војна утврђења, по једној одредби Београдског мира из 1739. године, морала бити разрушена.<sup>5</sup> Тако је, сигурно, приликом аустријске евакуације и чачански шанец доживео свој крај. Он је, много касније, за време првог српског устанка, вероватно обновљен, мада не и враћен у првобитно стање. О томе нам говоре мемоари мајора Грамберга са путовања по Србији из 1808. године. У њима он каже да је Чачак на Морави имао шанец за 200 људи, снабдевен са два топа. Тај шанец налазио се на простору око цркве.<sup>6</sup>

Мада значај и функција чачанског шанца спадају у домен војно-историјских разматрања, његова скица из 18. века има значај и са аспекта посматрања саобраћаја и веза. Наиме, на скици се види да је овај објекат имао два излаза — северни и јужни. Од северног излаза рачвала су се два крака путева. Један је прелазио Мораву северно, ка Љубићу, а други је савијао узводно, поред десне обале, ка западу. С јужне стране, из шанца, је такође полазио пут према југозападу. Од њега се убрзо одвајао крак према југу и окретао према југоистоку низводно, десном страном Мораве. У овај пут долазио је крак директно с југа. Сама Морава је, од североисточне стране шанца, у прилично оштром луку завијала према југу. Карактеристично је да се на том североисточном делу Морава раздвајала и једним отицала ка истоку, а другим, оним луком, ка југу и опет савијала на исток. Што

се тиче терена око шанца, он је топографски приказан као подводан, са шикарама и мочварама, шумовит местимично једино с обе стране јужног крака, на месту растока и на левој обали северно. Нешто шуме било је и на југозападној страни шанца и то је, највероватније, оно место где се касније простирао познати кошутњак Јована Обреновића. На скици насеље није приказано, али је у шанцу, на његовој источној страни, назначен један већи објект, највероватније црква која је тада била претворена у цамију.

Путеви приказани на скици, може се тврдити, аутентично и прецизно су дани. Овакву претпоставку могуће је засновати на чињеници да је чачански шанец, као војно-стратегијски објект, имао посебан значај за аустријске оружане снаге. С обзиром да такав значај, такође имају и путеви који су долазили и излазили из вароши они су морали на скици бити дати веома прецизно и тачно. Оно што посебно пада у очи, то је да на савременом прелазу преко Мораве није било моста, јер за њега нема топографске ознаке. Међутим, једва видљиве тачкице које су дате од обале до обале иду у прилог претпоставци постојања скеле преко које је настављен пут према Љубићу, односно из Љубића у Чачак.

#### ВЕЗЕ СА ЗАЛЕБЕМ И ДРУГИМ МЕСТИМА

Посматрајући скицу шанца, поставља се питање: који су то путеви?

Без сумње, најважнији је југоисточни крак који је у Чачак долазио узводно, десном страном Мораве и, потом, из њега излазио на северној страни шанца, савијајући према западу. У овом случају, нема спора, ради се о главној тадашњој саобраћајници која је од Сталаћа, преко Крушевца и Карановца (Краљева) повезивала Чачак са Ужицем, управо Западну Србију и Босну са магистралним Цариградским друмом. Ова комуникација остаје и у 19. веку као изузетно важна, мада ће постепено све више губити од свог интеррегионалног значаја развојем привреде и јачањем трговинских и других веза са иностраним северним економским и културним центрима.

Пут према Краљеву убележен је на свим картама аустријских официра-картографа из 18. века, почев од Ебшелвица и Хенинга, па до Митесера и Перетића. Према Хенинговој карти (1737.) пут је од Чачка за Карановац ишао преко Дрвара,<sup>7</sup> на Кулиновце, затим јужно од Вапе и Кукића и даље за Мршинце, Карановац, Трстеник, Крушевац итд. Овај правац је углавном уцртан и на Ебшелвицовој карти

(1718.),<sup>8</sup> као и код Митесера и Перетића (1783-1784). Од Чачка на запад, на основу карте Јована Перетића, ова саобраћајница је избијала на Паковраће, излазила на врх Јелице, продужавала на Марковицу, Негришоре, поред Лучана силазила у „Горњу Мораву” и код Гугља, преко Мораве, настављала даље за Пожегу и Ужице.

Неке одређеније податке о стању и квалитету пута добијамо тек у 19. веку. Наиме, њиме је у новембру 1829. године путовао Ото Дубислав Пирх. У свом путопису, на једном месту, он каже: „Од Трстеника до Карановца 6 сати колски пут иде непрестано десном обалом, не додирујући ни једно село... Од Карановца до Чачка је равница. Дobar колски пут кроз храстову шуму, која се свршава на један сат и четврт пред Чачком, а одатле постаје честар. Пут траје шест сати и прелази села Маркову (вероватно Мусину прим. М. М.) Ријеку, Самале, Мршинце, затим Хан, Слатину три сата од Карановца (село Слатина долази улево). Даље долазе села Жежевица, Виљуша и Дрвари.”<sup>9</sup>

Описујући свој пут у Чачак, Пирх даје и још неке интересантне детаље. Он каже да је из Карановца пошао пре подне са неким свадбарима, рођацима кнеза Васе Поповића. Путовали су на коњима. О томе Пирх каже: „Сви коњаници беху добро завијени, кукучаче од кабаница беху навучене преко турбана и једва су им се очи виделе (тог дана, како описује била је велика мећава—прим. М. М.)... Било нас је петнаест. Јахали смо ћутећи кроз једну велику растову шуму... Кад смо стигли пред Чачак, чусмо живо пуцање из паштоља, да би човек помислио да се бије бој. То је шенлаук сватова.”<sup>10</sup>

Пирх није наставио пут главним друмом преко Паковраћа и Марковице. Он је, на позив једног тадашњег кнеза који се задесио у Чачку, отишао код њега у Вирово преко Ртара и Тијања. Али, за нас је значајан један детаљ који се односи на Овчарско-кабларску клисуру. О томе Пирх пише: „Између Овчара и Каблара је уска пукотина и нема колског пута већ само стаза у стени, са једне и друге стране; због тога и колски пут савија око Овчара.”<sup>11</sup>

Највећим делом, до пред Чачак, главни пут од Краљева до Чачка пролазио је кроз пределе обрасле храстовом шумом. То нам је саопштио Пирх крајем треће деценије 19. века, а и касније је потврђено: „Били су красни гајеви у оној равни између Јелице и Мораве од Чачка до Карановца, па су сада јако проређени, а на неким местима и сасвим затрвени.”<sup>12</sup> Што се тиче правца трасе пута, он је остао такорећи исти, са малим одступањима и каснијим исправљањима. То се нарочито односи на део од Заблаћа до Чачка. Управо, на простору

од Виљуше до Атенице пут је до половине 19. века пролазио нешто више данашње трасе, нарочито кроз Трнаву, па је спуштен у равније терене.<sup>13</sup> Упркос томе, што је имао прворазредни значај, он је, попут других саобраћајница у Србији првих деценија 19. века, постао запуштен и неуређен. То се, изгледа, нарочито односи на део од Овчарско-кабларске клисуре, односно од Марковице до Ужица. Тек седамдесетих година, у време српско-турског рата (јаворског), долази до интензивније поправке и изградње путева у Западној Србији, првенствено из војно-стратегијских разлога. У то време, од 1876-1878. године, потпуније је трасиран и уређен пут од Ужица до Чачка преко Марковице. До тада, како се тврди, дужина колског пута од Ужица према Чачку износила је 22 километра.<sup>14</sup> Из тог времена има и других веродостојних докумената да је тај пут тек тада у правом смислу постао колски, „а док он није био просечан, коло се није могло докотрљати у Ужице”.<sup>15</sup>

Од Чачка према Ужицу још дуго су рабације и кириције прелазиле Јелицу и Марковицу преносећи робу и еспап за рачун трговаца извозника. За време светковина и вашарских дана у Овчар-Бањи њима су се придруживали и чачански пекарски момци који су у својим сепеткама носили перече, бевреке, симите и друга пецива.<sup>16</sup> Тек крајем 19. века, када се завршава ранокапиталистичка формација у Србији и када је и привреда овог региона почела улазити у нове фазе развоја, увидело се да пут преко Марковице није више подесан за транспорт робе и производа, нарочито из пожешког и ужичког краја. Коначно се увидело да тај транспорт иде „с грдном муком и кубуром. Не зна се или се горе мучи трговац, који поједине артикле купује за извоз, да ли ојабене рабације, које то преносе и превлаче преко оне несрећне Јелице и Марковице”.<sup>17</sup> Најзад, око 1900. године, отпочела је изградња пута кроз Овчарско-кабларску клисуру и то удруженим средствима округа ужичког, чачанског и рудничког. Неједнака заинтересованост ових округа, нарочито чачанског и рудничког, били су узрок веома дугом просецању пута кроз каменити кланац Мораве до његовог изласка у чачанску долину. Из тих разлога, изградња овог пута је трајала читаву деценију.

### ЈУЖНИ ПРАВЦИ

Као што је већ речено, према скици чачанског шанца, од његовог јужног изласка, поред главног пута за Краљево постојао је један

крак који се одвајао директно ка југу. Која је саобраћајница у питању?

Према Хенинговој карти из 1737. године, постоје две варијанте путева од Чачка према Карановцу преко Мршинаца. Прва варијанта је, у ствари, главни пут који се повезује са Цариградским друмом и о коме је већ било речи. Друга варијанта пута, међутим, учртана је јужно од Дрвара, валовитим теренима Трнаве, поред Виљуше и Жежевице за Мршинце и кроз Самаиле за Карановац.<sup>18</sup> У сваком случају картограф се није преварио када је у питању постојање још једног пута према Карановцу. Ради се, у ствари, о такозваном Рајачком путу и данас у народу познат као „стари турски пут”. У Перетићевим и Митесеровим картама њега нема и, на простору између главног друма и планинског венца Јелице, није учртан више никакав пут. На једној другој карти из времена аустријске окупације 1718. — 1739. године, види се да се од главног пута према Карановцу, у Кулиповцима, одвајао један пешачки и коњски пут. Он је пролазио „поред Трнаве, Виљуше, затим уз сам манастир Жежевицу, одакле је ударао на Рајац, Премећу, Петницу, Лазац и Самаиле.”<sup>19</sup> Пут је, према овој карти, излазио на главни друм према Крушевцу иза Карановца. У Ебшелвициној карти из 1718. године, овај пут је учртан нешто друкчије. Наиме, он од Петнице скреће ка југу према Полумиру, преко реке Студенице.<sup>20</sup> Али, по ауторитативним мишљењима, Ебшелвицова карта је несигурна и с нетачним подацима.

Дакле, постојање и другог, у овом случају пешачког и јахаћег пута кроз шумовите и валовите обронке Јелице према Краљеву, није спорно. У сваком случају, он је служио као важна и нужна саобраћајница раштрканим планинским селима, повезујући их, колико толико, са Чачком и Краљевом, с обзиром да је „царски друм” практично био табу за обесправљену рају.

Међутим, за нас је интересантно једно друго питање. Управо, да ли се у овом случају ради о краку јужног пута који је учртан на скици чачанског шанца? Посматрано са чисто војно-стратешког становишта, аустријским официрама, који су правили скицу шанца, било је, несумњиво, важно учртавање оних саобраћајница које су чачанско утврђење, према томе и варош, повезивали са одређеним подручјима и правцима. Ако се прихвати могућност да аустријски стратеги нису имали разлога да у истом правцу, према Карановцу, приказују два скоро паралелна пута, не би требало веровати да је јужни крак од шанца дан као Рајачки пут који такође иде према Карановцу.

На основу овога, могао би се извести закључак да се у конкретном случају ради о једној другој, исто тако значајној, вези. То је и сада познат стари „Драгачевски“, односно „Ивањички“ пут. Најранија варијанта овог пешачког и коњског пута изгледала је овако:<sup>21</sup> Чачак — Арвар, уз Атеницу (касније уз Лозницу) избијао је на Плочу (превој на Јелици), ударао на Горачиће и Драгачицу и силазио на реку Белицу. Одавде се један крак одваја за Вичу, Доњи Дубап и Каону, а други преко Ртију за Котражу, Вучковицу, прелазио Венац и преко Ивањице избијао на Василијину чесму на Јавору и, затим, код Сјенице се везивао са старим Дубровачким друмом.

На аустријским картама из 1783/84. године, овај пут није уцртан јер се, по свој прилици, подручјем Драгачева, нису кретали ни Перетић, ни Митесер. Упркос томе, остаје чињеница да ова саобраћајница датира из најсаријих времена и да је као таква имала значајну улогу кроз цео 19. век, па чак и данас.

Коначан, данашњи правац „Ивањички пут“ почео је добијати сасвим касније, негде седамдесетих година 19. века. Вероватно да је народ драгачевског и моравичког краја имао велико интересовање за просецање овог пута. Али, остаје веома занимљиво да су иницијатори просецања Ивањичког пута била три чачанска грађанина: Илија Милошевић, трговац, Обрад Николић, самарџија и Стефан Вуковић, баштован.<sup>22</sup>

Ова три Чачанина су 18. новембра 1870. године упутила писмо тадашњем Министарству унутрашњих дела Србије, енергично се залажући за изградњу и просецање новог пута од Чачка до Ивањице. У ствари, они су били озлојеђени „ивањичким сокаком“ који је полазио од чачанске пијаце и пролазио поред њихових кућа и препун бара, рупа и блата просто био непроходан. Једноставно, они нису више могли да поред својих кућа гледају рабације и кириције како се муче превозећи робу за Чачак, или наврше према Јелици и Ивањици.

У својим образложењима, три чачанска житеља истичу и важност овог пута који се „рачва на три стране — према Босни и Сарајеву, према Сјеници, Новој Вароши и Црној Гори и према Новом Пазару и целој Источној Србији. Из свих ових праваца — кажу они — овај пут преко Чачка користи се за пијаци београдску, шабачку и Аустрију (мапа то доказује).“

Разлог да су се они обратили Министарству унутрашњих дела је у томе што власти чачанског краја нису никако хтеле да прихвате њихов захтев. „Сада се чисто види да су кметови са г. началником у договору да стају на пут прављењу овога насипа“ — истичу они.



Уследила је, по обичају, преписка на основу писма између Министарства унутрашњих дела, Министарства грађевина, чачанских и драгачевских власти. Најзад је одлучено да се за изградњу Ивањичког пута „употреби народ“ срезова драгачевског, моравичког, ариљског и за део пута из вароши и грађани чачанске општине. Чачанска општина, међутим, захтевала је одлагање насипања овог дела до на Јелицу, јер није имала материјалних средстава, која је 1869. године утрошила на изградњу „Шанца за обезбеђење вароши од поплаве...“ Тако су нагађања и преписке трајале све до 1872. године, фебруара месеца, када је коначно почело просецање и изградња пута од Чачка према Ивањици преко Јелице „са четири већа и осам мањих мостова“.

Траса грађеног пута ишла је на превој Плоче преко Јелице. О томе причају стари Моравичани који су овим путем, крајем 19. и почетком 20. века као Ђаци долазили из Ивањице у Чачак, или се о празницима и за време школског распуста враћали кућама. Касније, највероватније око 1910. године, правац пута је пребачен и траса просечена преко Карауле на Јелици, у правцу Гуче која је већ тада добила пун економски значај као центар Драгачева. Померање правца од Плоча на Караулу изазивало је дуго полемичке дискусије између странаčkih првака и посланика тог времена, па и касније. Но, ипак је са овом саобраћајницом остало све као што је данас.

### ПРИДВОРИЧКИ ПУТ, ИЛИ „РАНКОВАЦ“

Још једна претпоставка постоји. Могуће је, наиме, да се јужни крак пута, уцртан на скици шанца, односи на саобраћајницу која се и по Хенингу, Ебшелвицу и Перетићу и Митесеру даје као друга варијанта према Карановцу. То је пешачко-јахаћи пут који се на овим картама приказује јужно од Арвара, а данас помињан као „Рајачки пут“. Тај пут помиње и Ото Дубислав Пирх у свом путопису по Србији. Тако он каже: „Један сат до Чачка (Пирх је долазио од Краљева, прим. М. М.) води коњски пут у лево у планину, који после једног сата стиже у село Трнаву, на потоку истог имена (Трнавска река, прим. М. М.)“.<sup>28</sup>

Истовремено, међутим, Пирх помиње и правац ка југу. На једном месту путописа приказујући овај крај, он наводи: „Пут за Сјеницу иде преко Ивањице (9 сати), одатле до Каоне 6 сати“. У сваком случају Пирх се пребацио помињући редослед Ивањица — Каона.

Али, он у ствари, није заборавио важност овог правца који је чачански крај повезивао са југом, у првом реду Драгачевом, Ивањицом и Сјеницом.

Но, изоставимо ове појединости. Нека се јужни крак на скици шанца односи на пут јужно од Дрвара према Карановцу. У том случају остаје да се прихвати да је југозападни правац уцртан на скици шанца у ствари пут од Чачка преко Придворице за Драгачево. На аустријској карти из 1783-1784. године види се да из Чачка ка западу води један пут од кога се одмах одваја крак пешачког пута. Он пролази кроз Придворицу и Рибаге и ту се одмах спаја са главним путем Чачак — Ужице који је ишао на Марковицу.<sup>24</sup>

Састављачи карте су, као што се види, дали овом путу сасвим локални карактер с обзиром да се одмах код Рибага спаја са главним друмом за Ужице. Да ли је све тако било, тешко се по картама из овог периода може судити, јер је Драгачево од стране Перетића и Митесера остало необиђено. Међутим, сигурно је да је овим правцем постојао пешачко-јахаћи пут који је везивао Чачак са доњим Драгачевом, односно „Горњом Моравом“. Да се опет послужимо Пирхом. На наваљивање једног кнеза који се тада задесио у Чачку, он није кренуо колским путем за Ужице, већ преко Јелице у „Горњу Мораву“, како он каже. Куда, без сумње преко Придворице, јер је стигао у Ртаре, био у Тијању и „тамо с друге стране“ угледао Горњу Мораву где је био конак овог кнеза. Пирх, најзад, помиње и Вирово.<sup>25</sup>

Веза са доњим Драгачевом преко Придворице коришћена је кроз цео 19. век. Чак је овој траси, у једном тренутку, дат веома велики значај. То је било осамдесетих година прошлог века, када је народни посланик био Ранко Тајсић, чувени драгачевски трибун. Он је имао изузетан афинитет према овом путу и свим силама се залагао да се он доведе у ред и изгради за колски саобраћај. То му је и успело и овај придворички пут је остао познат као „Ранковац“, по Ранку Тајсићу, радикалском прваку драгачевског краја. Он је сматрао да Чачак са Гучом и даље треба да буде везан овим путем. Многи стари, па и садашњи Драгачевци сматрају, да је Ранко имао право. Тврди се да је ово боља траса од садашње, нарочито зими, јер никад није била завејана великим сметовима. Придворички пут, или „Ранковац“, ишао је следећим правцем: Чачак, уз Придворицу, на Врањску чесму и Ртаре, преко Ртарског поља, на Манити вир до Тијања, бившег среског места, где се завршавао.

Тако стоје ствари са три крака саобраћајница приказаних на скици чачанског шанца из 18. века и то на јужном излазу. Посматра-

јући аустријске карте из 1784. године, види се јасно да је Чачак, у то време, са јужне стране имао три прилаза: од Карановца (главни друм), јужно од Арвара, преко Трнавe и Жежевице, опет од Карановца (пешачко-јахаћи) и преко Придворице (Придворички пут, касније познат као Ранковац). Сигурно је да је преко Плоче на Јелици водио у Драгачево и, даље ка Ивањици, веома стари пешачко-јахаћи пут, познат као „Драгачевски”, односно „Ивањички”. За нас би остала само једна загонетка што се овог пута тиче. Наиме, ако је постојао, зашто бар делимично није приказан на картама из 1784. године, као што је то случај са Придворичким. Одговор могли бисмо тражити једино у чињеници да Перетић и Митесер, као аустријске уходе, нису посећивали Драгачево, па је тако на картама оно остало и неприказано.

#### СЕВЕРНЕ ВЕЗЕ

На скици чачанског шанца, од северног излаза преко Мораве ка Љубићу, уцртан је само један пут. Каква је ситуација са северним правцима.

Према једној аустријској карти из 1784. године,<sup>26</sup> пут преко Мораве ка Љубићу уцртан је правцем ка Трбушанима (Terbushany), на Пријевор (Prevor), затим је водио планинским венцима, односно гредом, пролазио поред Прањана (Pranjan), излазио на Дружетиће (Drushtic) и, поред Маљена, ишао даље према Ваљеву (Vallievo). У сваком случају, у питању је стари пут за Прањане преко Миоковаца који је повезивао Чачак са северним залећем. Ова траса је веома дуго коришћена и у 19. веку, па и касније, без обзира што је спуштена делимично у долину Чемернице. Његова веома изразита карактеристика је што је одмах од Трбушана и даље ишао искључиво планинском гредом. У народу је још увек познат као „стари ваљевски пут”. У истој карти, нешто пре Трбушана, уцртан је пешачки пут према Видови (Vidowa), а од Пријевора према масивима Каблара ка Рошцима. Карактеристично је да су Трбушани на карти приказани знатно даље од Чачка, а Видова ближе.

На другој карти из исте године обухваћено је подручје долине с десне стране Мораве од Карановца (Karancz) до Чачка и северно према Руднику.<sup>27</sup> Према њој, преко Мораве од Чачка иде пешачки и коњски пут пролазећи источно од Љубића (Liubich) и Соколића (Sokolich), затим Брбане (Berdiani), спуштајући се преко планинског венца у варошицу (m. F. Brusnica) Брусницу и одлазио ка Руднику. Ин-

тересантно је да на овој карти није уцртан пут преко Миоковаца и Прањана, док је долина с леве стране Мораве ка Краљеву потпуно празна, картографски необрађена. Тако нам није познато којим правцем је у то време пролазио пут према Крагујевцу. Међутим, карактеристично је, да на читавој средокраћи између Чачка и Краљева није уцртано ни једно село осим Мрчајеваца (Merschawecze), али и оно на десној обали Мораве. У источном правцу, обележени су непосредно код Чачка још Коњевићи (Kopievih) и Балуга (Balluga).

Оно што нарочито пада у очи је да најстарији пешачко-коњски пут од Чачка према Горњем Милановцу није пролазио кроз клисуру Деспотовице у Брђанима, већ је ишао планинским венцем, преко Семедража. У ствари, овај пут је од Чачка водио на Соколиће и Ракову, спуштао се у Прељину и одатле ишао ка Брђанима, остављајући Коњевиће десно. Овај део старог пута и данас користе мештани тих села приликом доласка у Чачак.

У Брђанима се, пре него што је изграђен мост, Деспотовица прелазила на „броду“, док је пут, затим, водио узбрдо преко Зрнца и постепено се, потом спуштао у стару брусничку чаршију. Касније, осамдесетих година, почело је просецање колског пута кроз клисуру. У почетку, он је од брђанске кафане спуштен поред десне обале Деспотовице и тако ишао до прве велике окуче где је данашњи усек на асвалтном друму. Овде се Деспотовица опет прелазила преко „брода“, а пут кретао левом страном реке, усечен у планинско подножје. Најзад, иза железничког тунела, односно иза друге велике окуче, поново се прелази Деспотовица и пут је излазио на данашњу трасу ка Горњем Милановцу. То су аутентична сећања 85-годишњег Рајка Јанковића, из Прислонице, сада пензионера у Чачку.

Коначно, око 1895. године, настављено је просецање непроходног дела клисуре између два „брода“ на Деспотовници и нови пут је, коначно, пуштен у саобраћај почетком 20. века. Стари пут преко Љубића, Ракове и Соколића до Прељине изгубио је свој значај када је око 1880. године изграђен нови од Коњевића до Прељине. На њему је, преко Чемернице, тада направљен дрвени мост који је био у употреби све до после првог светског рата, када је, око 1921. године, изграђен гвоздени.

Неке појединости везане за овај пут и, уопште, за путну мрежу таковског краја, ваља, такође, навести. Наиме, Феликс Каниц (други том његових путописа по Србији, издање 1904. у Лајпцигу), описујући овај крај и пут од Горњег Милановца према Чачку, на једном

месту каже: „Одахнули смо кад смо напустили мрачну клисуру... На њеном излазу налазила се брђанска механа. Затим, без задржавања, прешли смо тролуки мост подигнут 1885. године од трепчанског камена, а чији су трошкови изградње износили 32.000 динара. Овај мост се убраја у најлепше у Србији...”

На основу ове Каницове забелешке, није тешко закључити да је део пута од Брђана према Горњем Милановцу спуштен у долину Деспотовице још осамдесетих година прошлог века. То је, у ствари, период знатно интензивнијег, стручнијег и смишљенијег рада на побољшању саобраћајних прилика у нашем региону. Управо, у ово време Каниц је на путу Клатичево-Синошевић-Таково срео неког инжењера по имену Манок. Овај инжењер му се жалио тада на недовољну бригу око одржавања путева и мостова. Он, затим, каже да је „од 1881-1888. године господин Манок направио, или изнова изградио путеве: од границе ваљевског округа—Срезојевци—Чачак 38 км, Рудник—Калањевци до границе београдског округа 37 км, Мрчајевци—Милочај—Сирча 30 км, Љубић—Видова—Каблар планина 26 км...” Каниц, притом, истиче да је све ове радове Манок извео без техничке помоћи и са необученим сељацима и да су путеви у овом крају важали тада као најуређенији у Србији. Таквој оцени може се сигурно веровати с обзиром да је Каниц пропутовао готово читаву Србију и да су његови критеријуми, познајући развијенију Европу, веома изоштрени.

Иначе, пут од Чачка преко Горњег Милановца коришћен је крајем 19. века за путовање у Београд. Рабације су, мада с муком ишле преко Рудника, на Шаторњу и Тополу, избијајући на главни друм који је ишао од Крагујевца. Успони уз Рудник савлађивани су на тај начин што су се воловска кола „четворила”, односно кола су вукла по четири вола.

Каниц је за своје белешке, без сумње, располагао тачним и сигурним изворима. Наиме, на основу писма Министарства грађевина од 13. марта 1880. године, које је упутило Министарству унутрашњих дела, види се како је текла градња пута „београдско-рудничког”. Ове године издата је наредба за отпочињање изградње овог пута „који ће ићи од Чукарове механе, кроз села Железник, Сремчицу, Барајево, Трудел, Заграбе, па на Рудник, а од Рудника је прошлог лета просечен до Горњег Милановца”. Из Каницових путописа, које је у другом издању оставио из овог периода, види се да је многим радовима на уређењу путне мреже, па чак и просецању пута Рудник-Калањевци према Београду, руководио инжењер Манок.

Пут према Прањанима и Ваљеву, чији се правац кретао планинском гредом, скоро кроз читав 19. век је остао пешачко-јахаћи и кола су се њиме с тешком муком кретала чак и почетком 20. века. Његови правци су, касније, мењани, а нарочито пред први светски рат и за чувену сувоборску битку. Због тога је овај пут познат још и као „Сувоборски“. Његова траса, после поправки и прилагођавања новим условима, изгледала је овако: Од Љубића се одвајао крак према Трбушанима, поред такозване „Недовића пекаре“, силазио и прелазио Чемерницу, затим на Враниће, Горњу Горевницу, преко Љсљена и Срезејеваца излазио на Теочин. Одавде се одвајао крак лево према Прањанима, а главни „Сувоборски пут“ ишао на Брајиће, преко Сувобора, прелазио на Струганик и ишао даље ка Ваљеву. Тако је избегнута Миоковачка греда, односно венац и коришћен знатно повољнији правац уз Чемерницу. Ипак, највећи део овог пута, који је приказан на аустријским картама из 1784. године, задржао је стари правац. Било је потребно да прође читав век и по да овај крај добије савремен асфалтни друм долином Чемернице и то скоро до Прањана (1967. године пуштен у саобраћај, а намењен је првенствено руднику магнетита „Брезак“).

Иначе, овај крај је у 19. веку био веома неподесан за саобраћај. Њиме је, на повратку из Пожеге за Брусницу и Крагујевац, путовао О. Д. Пирх 1829. године. У својим путописима он каже: „Коњски пут од Добриња за Брусницу води кроз село Гојну Гору, затим преко потока Каменице, села Дружетића, остављајући Прањане у десно, потока Чемернице — кроз Бершиће, дуж Дичине, кроз Таково наниже у Брусницу”.<sup>29</sup> Пирх, такође, помиње колски пут од Бруснице за Крагујевац и то „јужном ивицом рудничких планина 3-9 сати”, па на једном месту чак каже да је „угодни велики друм од Крагујевца преко Бруснице и Пожеге у Ужице начињен 1829. године”. Вероватно да је мислио на правац којим је из Пожеге дошао у Брусницу, односно преко Добриње и Такова.

Ипак лоши саобраћајни услови у овом крају најбоље су илустровани једним детаљом из Пирхових путописа: „У овим крајевима изузимајући главни друм од Крагујевца за Ужице, путеви су сви готово пешачке стазе; често покривене толиким камењем, да се може само лагано њима ићи, а коњи се морају водити. Ретко кад да српски пут обилази планину или да прави превоје, ковије; путеви иду право, преко грбина планина од једног места ка другом. Шта више и друмови воде преко врло стрмених места, у место да мало обиђу...”<sup>30</sup>

Пут од Бруснице преко Пожеге за Ужице остао је у народу по-

знат као „Ужички пут”. Такав назив су му давале чак и званичне власти Милошевог времена које су настојале да га „спроведу” онуда где буде измештена варошица Брусница. Из преписке Попечитељства внутрених дела око премештања вароши Бруснице (24. јун 1851. године) на једном месту се, између осталог, каже: „... најбоље би био варош Брусницу населити у пољу велеречком које је један сат далеко од Бруснице и на коме се ЧЕТИРИ ПУТА САСТАЈУ (подвукао М. М.) и то београдскиј, чачанскиј, ваљевскиј и крагујевачкиј, а навео је да би се и ужичкиј онуда спровести могао”.<sup>31</sup>

Што је време даље одмицало и мењале се привредне прилике, све је постајало другачије. „Ужички пут” од Горњег Милановца, преко Бершића, на Дружетиће и Добрињу с времена на време је поправљан и одржаван, али је дефинитивно остао у сенци пута који је кроз Брбанску клисуру просечен, везујући се у Чачку за главни пут према Ужицу. Пут преко Дружетића имао је, несумњиво, значајну намену. Он је повезивао околна села, нарочито западно од Прањана, која су њиме имала куд и камо бољу саобраћајницу према Пожеги него што је била преко Миоковаца за Чачак. С друге стране, Горњи Милановац, као административни центар таковског подручја, имао је „ужичким путем” природну везу са насељима која су му гравитирала и економски и административно-политички.

У другој половини 19. века води се далеко већа брига о развоју путне мреже и саобраћајних веза Горњег Милановца и других места. Већ седамдесетих година „у рудничком округу има насута пута од Враћевшнице, где се спаја с насипом који долази од Крагујевца, па до скеле у Чачку. Просецан је још пут од Милановца к Ваљеву преко реке Љига, и од Милановца к Пожези; али ови нису још сасвим довршени”.<sup>32</sup>

Као што се види, већ у то време од Крагујевца па до Чачка, преко Горњег Милановца, постојао је насут колски пут. Други су просецани и дуго су довршавани, али никад нису достигли квалитет крагујевачког друма нити његов значај. Но, то не мења ствари. Они су каснијих деценија добили своје пуно значење и намену са гледишта једног привредног подручја као што је таковски крај.

Са овим путевима, у ствари смо коначно размотрили и краке који су са јужног и северног излаза полазили од чачанског шанца, према аустријској скици из 18. века. Та скица нам је, у неку руку, била најдавнији оријентир од кога се могла спровести потрага кроз аустријске карте да би се прецизнијим саобраћајницама чачанског регионалног подручја ушло у 19. век.

## ИСТОЧНИ ПРАВЦИ

Ипак, остала је још једна непозната. Заправо, шта је са путним везама према истоку?

За одговор, у овом случају, нисмо у могућности да победо нити од скица шанца, нити од аустријских карата из 18. века. На њима је, како је већ речено, подручје с леве стране Мораве остало картографски необрађено. Са њега је, неким случајем, унесено и уцртано само село Мрчајевци, али на десној страни Мораве! Пута, међутим, нема никаквог.

Ипак, ово подручје није било беспутно. Сигурно се зна, јер још увек постоје његови остаци, да је из Бруснице, преко Луњевице, Вујна и Горње Трпче, поред Мојсиња, на Остру и Бечањ, постојао један стари пут који је избијао на Бумбарево Брдо и водио према Крагујевцу. Местимично, његова траса постоји још и данас, а мештани кажу да је то „стари турски пут“ за Крагујевац. Интересантно је да се на аустријским картама из 1784. године,<sup>33</sup> мада су уцртани Луњевица и венац Вујна, овај пут не види, нити је приказан.

Што се тиче правца пута од Чачка према Мојсињу и Мрчајевцима, он је према казивањима старих Коњевчана (Милун Радосављевић, из Коњевића, 84 године), од чачанске скеле ишао љубићким и даље коњевићким пољем, поред данашњег гробља у Коњевићима, затим савијао североисточно на Балугу и даље према Мојсињу и Мрчајевцима. На овом путу је, односно „каљавцу“ како је у народу одомаћен назив за блатњаве сеоске путеве, био стари турски хан у Коњевићима, на данашњој раскрсници код Живана Јањића куће. На Чемерници није постојао мост, већ се прелазило преко „брода“.

У документима, овај пут се најраније помиње педесетих година 19. века. Из списка механа у округу рудничком види се да су оне категорисане и по важности друмова. С обзиром да су кафане у Љубићу, Брђанима и Прислоници биле на поштанском друму, то значи да је тај пут био проходан за кола. Међутим, кафана у Коњевићима, затим Станчићима, Мојсињу, Мрчајевцима и Бресници, стављене су у колону „На друму споредном“. Према томе, поштански друм, на основу докумената „Начелничества Окружја рудничког“ од 28. децембра 1856. године,<sup>34</sup> северним правцем од Чачка пролазио је преко Љубића, на Соколиће и Брђане, а споредни, према Мрчајевцима, на Коњевиће.

Када се овом путу почела придавати већа важност, тешко је прецизно одредити. Негде седамдесетих година 19. века помињу се



„насути путеви... од Крагујевца низ Гружу до Мораве ка Карановцу”.<sup>35</sup> Значи ли то да тада пут Чачак—Мрчајевци—Бресница—Б. Брдо—Крагујевац није насипан и да је био теже проходан за кола, не може се одређено рећи. Ипак постоји чињеница да се овај пут почео интензивније користити од 1887. године када је Крагујевац повезан железничком пругом са Лаповом, односно Београдом. Нема сумње да је до тада он већ био насут и уређен за пренос робе и путника колима.

Чак је ова саобраћајница, изгледа, била повољнија за путовање колима према Београду, него она преко Рудника. Њиме је, наиме, 1886. године из Беча допутовала у Чачак Паулина Крен, супруга некадашњег пивара Стевана Крена. Она је железницом дошла до Земунa, затим прешла у Београд и овде закупила неколико кола којима је своју младеначку спрему пребацила преко Крагујевца и Бумбаревог Брда до Чачка. Она је причала да је пут био веома тежак, да је пролазио кроз густе шуме и да је имала наоружану пратњу због могућих напада вукова којих је тада било доста.<sup>36</sup>

Постоје тврђења да је пут од Чачка преко Мрчајеваца и Бреснице за Крагујевац трасиран за време кнеза Михаила Обреновића.<sup>37</sup> Његово просецање и касније насипање обављано је кулуком. Што се тиче коначног правца пута, он је успостављен највероватније око 1875. године. Тих година, управо, у Чачку је преко Мораве направљен дрвени мост, а пут према Коњевићима подигнут је на данашњи терен кроз Љубић. Што се тиче моста преко Чемернице у Коњевићима, он није постојао све до 1925. године када је први пут подигнут дрвени. За колски саобраћај коришћен је мост преко Чемернице у Прељини, а у летњим месецима „брод” у Коњевићима. Преко речице Бање у Мојсињу у прошлом веку није такође постојао мост. Касније је направљен дрвени, а потом од камена. Овај је мост порушен 1959. године и на његовом месту подигнут савремен бетонски када је пуштена у саобраћај асфалтна Ибарска магистрала. Такав је истоветан случај и са некадашњим каменим мостом преко Горевничке реке, између Мојсиња и Доње Горевнице.

#### САОБРАЋАЈ И ДРУШТВЕНО-ЕКОНОМСКЕ ТРАНСФОРМАЦИЈЕ

Као што се види, Чачак и његов шири регион имали су од давнина трасирану мрежу саобраћајница са којима се углавном ушло у 19. век. Од пешачких и коњских стаза до путева проходних за кола

протекло је много времена. Међутим, развој путне мреже у Србији у 19. веку у ствари је један део карактеристичних етапа друштвених трансформација од натуралне у новчану и, коначно, капиталистичку привредну организацију. У том процесу треба посматрати и саобраћајне прилике и везе Чачка и његове околине у прошлом веку.

Без претензија да је стање путне мреже и саобраћајних прилика овог подручја дано кроз потпуно исцрпне податке и документа, могуће је стећи једну оквирну представу о томе. Какво је било стање тих путева мало је познато. Но, сви извори нам говоре да се о путевима за време турског робовања мало водило рачуна, а још мање писало. То значи да у овом правцу о чачанском крају не можемо сазнати нешто више. Ипак, то што је у разним документима разбацано, или у појединим публикацијама речено, када се синтетизује и прокоментарише, може у једном новом руху да дочара приближно веродостојно стање и буде подстицај за даља истраживања.

Турски окупациони феудални поредак и тотална обесправљеност српског жавља онемогућавали су социјално-економски напредак, услед чега није било ни интереса за развој путне мреже. Највећим делом у 19. веку „у Србији је вођена караванска трговина и не би се могло казати да се друмовима у оно време каква год пажња поклањала. . . За време Турака беше још горе. . . поред Цариградског друма, из Босне за Београд поред Саве и од Ниша за Солун, остала Србија готово опустела, обрасте у шуму, а стари друмови зарасташе у траву“.<sup>38</sup> Према томе, ма колико да је Чачак у стратешком и економском смислу био важна раскрсница, путеви који који су пролазили кроз њега, или из њега полазили, нису били у добром стању чак ни за ондашње прилике. Па и један од главних друмова, од Београда преко Крагујевца и Чачка за Ужице, био је у таквом стању. Треба се подсетити да је Пирх од Карановца до Чачка 1829. године на коњу путовао седам часова, а да је група ђака из Београда ишла на воловским колима у Крагујевац на Велику школу равних девет дана.<sup>39</sup> На основу овог може се закључити да је један караван са еспапом од Чачка до Београда, преко Крагујевца, морао путовати и десет дана!

И ако оскудни, сви записи из овог времена потврђују веома лоше стање путева у устаничкој Србији првих деценија 19. века. Чак се ни у првим годинама после 1815. стање није поправило. Напротив, услед ратних недаћа и бојева, путеви су још више запуштени. Саобраћај и пренос робе обављан је, углавном, на товарним коњима. „На

осамареним коњима ношени су и сви терети, и жито и брашно и со и пиће — у мјешинама или бременицама“.<sup>40</sup> На коњима су путовали, како се каже, не само људи, већ и жене.

Аустријски инжењеријски капетан Вилхелм Рихтер, који је посетио Србију 1820. године, каже „да ни један од шест главних путева (међу њима, свакако, и пут од Београда преко Крагујевца за Чачак и Ужице, или од Крушевца, преко Краљева за Чачак, прим. М. М.) није могао послужити за непрекидну вожњу, нити је државна управа ишта учинила на њиховом побољшању за олакшање саобраћаја... Мостови преко многих потока и барских места, као и делови путева патосаних балванима, били су толико пропали да су се по ранијим коњским путевима већ одавно мучно могли кретати и сами јахачи, односно товарни коњи.“<sup>41</sup> Због оваквог стања путева и мостова, тешко се кретало воловским колима, а и ако су ишла, она су се често ломила.<sup>42</sup>

У такво саобраћајно стање почетком 19. века, сасвим сигурно, уклапао се и Чачак са његовом широм околином. Нема разлога да се друкчије мисли. У којој мери је сам Чачак, после Перетићевог и Митесеровог описа вароши пред Кочину Крајину, изменио свој унутрашњи комуникативни изглед у устаничким годинама тешко је коментарисати. Без сумње, двадесетак и више година од тада нису много на то утицале. О улицама нема ни речи. Напротив, блатњави и џамбасте сокаци, испресецани са три потока и преко њих четири дрвена и два камена моста,<sup>43</sup> дочаравају нам слику тадашње чаршије. Моравски рукавци, Јездински и Лознички поток, остављали су бројне баруштинне и мочваре, стварајући подводан терен, услед чега овде „здравље није особито напредно“.<sup>44</sup> Карактеристично је да су стари Чачани ове баруштине називали „Лупњачом“. Чак је и једна бара на простору где се секу данашње улице Ломина и Хајдук-Вељкова, где је сада кућа др Драгомира Аћимовића, називана Лупњачом.<sup>45</sup>

С времена на време, путујући према Крагујевцу и Београду, или ка Ужицу, кроз Чачак су пролазили, или из њега одлазили, каравани кириџија. Они су, тада уносили посебну живост, јер су од варошког живља, нарочито занатлија и трговаца, дочекивани и испраћани са грађом и поклицима. Касније, тако су дочекивани сурџије са дилижансама.

Путовало се дуго и с напором, не само коњима, већ и пешице. У писму кнеза Милоша кнезу Васи Поповићу у Чачку 13. априла 1822. године, тражи се 60 људи за плетење кошера у Београду. У писму се, између осталог каже: „... тако заповедите реченим људима да сваки

секиру и за недељу дана леба с собом понесе, у понедељак или вторник сви скупа на Рудничкишту да буду, који ће се с Рудничанима састати се и заједно у Београд одлазити.<sup>46</sup> Ови људи су ишли пешке у Београд. С обзиром да је са собом требало да понесу храну за седам дана, значи да је пешачко путовање, вероватно и попречним стазама, трајало толико дана од Чачка преко Рудника за Београд.

Посматрано са становишта привреде, чачански басен и његове економско-производне и трговачке могућности, карактерисали су остаци принуде и примитивизма. У селима овог подручја, као што је то, уосталом, обележје читаве Србије тог времена, преовладавале су породичне задруге са затвореном кућном радиношћу и натуралном привредом. Структурне промене у пољопривреди долазе после ослобођења 1815. године и, поред сточарства, постепено расте интерес и за другу пољопривредну производњу. Оживљавање трговачког промета између вароши и села доводи до постепеног преласка из натуралне у новчану привреду. Ова етапа траје све до шездесетих година 19. века.

Нормално, у овој фази све се више увиђа значај саобраћаја и веза, при чему је Чачак, као значајно привредно подручје, имао важну улогу. Нови токови унутрашње и спољне трговине диктирали су једну другу оријентацију у погледу развоја путне мреже. У том правцу кнез Милош је једном посебном наредбом из 1823. године обавезао подручне власти за предузимање мера на крчењу путева и просецању траса куда су нове саобраћајнице, нарочито регионалног карактера, требало да пролазе. Ипак, све до 1827. године нису предузимани неки озбиљнији радови на поправци и изградњи путева. У ствари, прва етапа овог посла, према проучавањима, трајала је све до тридесетих година 19. века.<sup>47</sup>

Без сумње, у ове подухвате био је укључен и чачански крај, тим пре што се са овог подручја већи број људи бавио унутрашњом и спољном трговином. Колико се у томе успело и које су саобраћајнице, путем кулука, поправљене у чачанском крају тада, не може се одређеније говорити. Пирх, у своме путопису из 1829. године наводи добре колске путеве од Чачка до Крагујевца, северно за Уб и за Ужице. Он каже да се из Чачка до Мајдана стиже за шест часова, до Крагујевца за 11, до Пожеге за шест и до Сјенице за 18 часова. Истовремено наводи да је пут од Крагујевца до Ужица направљен 1829. године. То је, у ствари, пут преко Горњег Милановца и Пожеге за Ужице.

Путем кулука, изгледа, настојало се да се побољшају и споредне саобраћајнице које су повезивале села, нарочито општинске

центре. То се наставља у четвртој деценији 19. века. На пример, капетан среза црногорског, Петроније Андрејић, 18. јуна 1836. године подноси писмени рапорт „дивизијском генералу и војном команданту моравско-подринском“, господару Јовану Обреновићу у Чачку, и између осталог, каже: „... учинио сам наредбу у срезу овом да се свуда од села до села друмови окрче и поправе и ћуприје окол ограда и то од сада за свагда да буде“.<sup>48</sup>

Следеће, 1838. године, 11. децембра, из Каоне капетан среза драгачевског Милован Недељковић такође подноси један извештај Јовану Обреновићу у Чачку у коме каже да је „поискаваме раднике за крчење друмова“ упутио у Лопатницу.<sup>49</sup>

Из ова два документа се види да је Јован Обреновић, чије је седиште тада било у Чачку, стриктно спроводио наредбе кнеза Милоша у односу на побољшање путне мреже ширег чачанског подручја. Чак се сусрећемо са једним квалитетним напретком да се и између села успостављају боље путне везе и мостови доводе у ред. Околност да су се извештаји подносили Јовану Обреновићу као војном команданту моравско-подринске области, иде у прилог чињеници да је одржавање и изградња путне мреже у чачанском подручју био важан и војно-стратешки задатак с обзиром на блискост турског граничног појаса. Није искључено да су управо у овом периоду у чачанском крају добијени и нови путеви између насељених места поред већ постојећих, главних државних саобраћајница.

Може се претпоставити да је тада доведен у боље стање и оспособљен за колски саобраћај и пут са леве стране Мораве према Краљеву, односно преко Бумбаревог Брда за Крагујевац. И ако је он још дуго, чак добрим делом и у другој половини 19. века, третиран као споредни, његов правац је добијао све више од значаја оријентацијом трговачких и других веза са севером. Тако је пут с леве стране Мораве почео да излази из вековне сенке главног пута с десне стране Мораве који је Босну и западну Србију повезивао са магистралним Цариградским друмом.

Што се тиче ове фазе побољшања путног саобраћаја и путне мреже, она се карактерише као фаза такозваних „крченика“. Касније су се о томе плеле легенде. Наиме, по једној легенди кнез Милош је просио за сина девојку, па су посланици из друге државе дошли у Крагујевац и казали:

„Све имаш, све имаш; само немаш путова“.

Зато кнез одмах нареди да се крче широки путеви, те су за то

ископавани грмови од неколико стотина година, да се путови прошире.

То су били путеви „крченици“.<sup>50</sup>

Ови путеви, међутим, „и ако су били насути само земљом, ипак се, најзад, њима могла, кад је суво време, пропутовати колима читава Србија. За време киша били су ужасно блатњави. Од насутих путова у данашњем смислу није било ни помена.“<sup>51</sup>

Тада утврђена и проширена путна мрежа у чачанском привредном региону, највећим делом наслеђена још из ранијег периода, задржала је, такорећи, исте географске правце кроз читав 19. век, па и касније. Допуне и измене које су имале утицај на саобраћајне прилике овог краја условљаване су даљим општим етапама привредног развоја и потреба Србије. То се, нарочито, односи на повезивање већих насељених места каснијих седишта општина и срезова у чачанском подручју.

Сами Чачани, односно бројни трговци и занатлије, као и власти, сматрали су да је Чачак важна раскрсница. С тим аргументима, између осталог, они су наступали када су 1858. године захтевали премештање окружних надлежности из Карановца у Чачак. У представци коју су пет виђених чачанских житеља тада упутили кнезу Александру Караборђевићу, наведени су и следећи разлози:

„Варош Чачак, у коју се народ из Окружија чачанског, крагујевачког, ваљевског и ужичког поради набавке свои потреба стиче... Варош је Чачак по своме положају створена за окружну варош, јер у њу главни путеви из Крушевца, Ваљева, Ужица, пола Ерцеговине и Босне утичу... Она је с прекрасном пијацом снабдевена, на коју се разни еспапи и производи наше земље у велико купују и продају“.<sup>52</sup> Представку су име 27 „общтинара Обштине чачанске у име целе Обштине“ потписали: Мића Милијановић, Петар Белић, Владимир С. Хацић, Јован Милосављевић и Никола Радовановић.

Ово су године када Чачак, као прилично формиран економски центар Западне Србије, доживљава нагао успон у склопу коначне победе новчане привреде над натуралном у Србији која се означава шездесетих година 19. века. Самим тим, саобраћај и везе представљају важан фактор у промету роба у овом подручју. Закон о сувоземним јавним друмовима од 15. априла 1864. године дефинитивно опредељује саобраћај у привредном животу ранокапиталистичке формације у Србији. Њиме је извршена подела путева на државне, окружне, средске и општинске. Државни друмови, поред осталих, били су и Београд—Крагујевац—Краљево—Рашка—Нови Пазар и Сталаћ—Краљево—Чачак—Ужице.<sup>53</sup> Озакоњено је да „друмове израђује народ кулуком“.

а на средства из државне касе могло се рачунати само у великим и обимним радовима. Пут од Београда на Крагујевац према Горњем Милановцу, Чачку и даље према Ужицу, такође је био државни. Окружни пут је био од Чачка према Драгачеву и Ивањици. Остали, махом су били срески, односно општински.

На земљану подлогу државних друмова интензивније се почео насипати шљунак и камен, због чега су ови путеви добили у народу назив „насипи”. Тај термин се дуго задржао и у народу чачанског краја, нарочито са леве и десне стране Мораве. Кажу да је насипе прво почео И. Гарашанин као попечитељ внутрених дела шездесетих година 19. века.

### КУЛУК

Изостављајући ратне и прве године после ослобођења од турског ропства, поправка и изградња путева кулуком провлачи се, тако рећи кроз читав 19. и почетак 20. века. За радове кулуком приоритет су имали државни друмови, потом окружни, па општински. Иначе, кулук као принудна мера за извођење јавних радова био је везан за свако мушко пореско лице и, у почетку, делио се на општенародни, господарски и чиновнички (Мита Петровић: Финансије и установе обновљене Србије, изд. 1897, с. 198-199). На основу ове поделе била су груписана и села која су давала одговарајући кулук.

У чачанском крају кулук је оставио дубоког трага, нарочито у сећањима старих људи. Што се тиче изградње путева и мостова, била је пракса и званична одредба да свако домаћинство, према економској снази и броју способних пореских мушких лица, добија своје „деонице”. Обавезе су најчешће биле да се на деоницу извуче шљунак, или туцаник, да се набаци и распростре на површину пута и да се са стране очисте „јендечи” — канали. Сав терет кулука, углавном, подносило је сеоско становништво. Имућнији, односно сеоски богаташи, били су и овде у повлашћеном положају. Наиме, они су могли своју кулучарску обавезу да измире и плаћеном туђом радном снагом. Ако се обавеза не измири, предузимане су казнене мере.

На важнијим радовима, приликом просецања и изградње путева, за кулук су ангажована сеоска домаћинства из околних села, па чак и оних која са тим путем немају никакве везе. Седамдесетих година, на пример, житељи Мојсиња су морали да одлазе на кулук у бивши качерски срез, у Бранчиће, ради изградње пута. Према казивању 92-годишњег Драгомира Деспотовића, из Мојсиња, његов отац је тамо, као председник општине, водио кулучаре из свог села. Према сећању

Рајка Јанковића (82 године, првих година 20. века био млађи писар у прислоничкој општини), пензионера, мушкарци из Прислоннице, који су подлежали пореској обавези, одлазили су на кулук у Трбушане. Овуда се градио пут према Пријевору. Ко је имао кола и волове, ишао је са њима. Кулучаре је око 1905. године на изградњу овог пута тада водио сеоски кмет Велимир Гојковић. Људи су тамо остајали по пет-шест дана, са собом су носили храну, а на лицу места добијали деонцу на којој су радили.

На појединим путевима, нарочито онима који су просецани кроз кршчеве, кулучило се са великим напором и муком. Такав је случај, на пример, био са путем који је преко Атенице, на Плоче, ишао за Драгачево. То је било крајем 19. века, тачније око 1898. године. Поједине детаље је о овоме саопштио Војин Војиновић, 86 година, из Атенице. Он каже да је у изношењу камена туцаника од места званог Ковиљача, па до на брадо, учествовало цело село и старо и младо. Камен се носио у врећама, корпама, ко је шта имао. На браду је изручиван на гомилу, па одатле теран на пут према Плочи. На овом кулuku и на овај начин, учествовала су села Атеница и Кулиновци око 15 дана. На путу је Војинов отац имао деоницу у дужини од осам метара.<sup>54</sup>

Државне инвестиције односиле су се искључиво на ретке и веће радове само на важним путевима. Тако је све друго било остављено народу који је и у чачанском крају дао највећи допринос за успостављање бољих саобраћајних прилика.

Изградња путне мреже јужно од Чачка, у драгачевском и моравичком крају, добија у интезитету у годинама српско-турског рата 1876-1878. (Јаворског), па на даље. Тако рећи, сви радови обављени су кулуком, без обзира на војне потребе. Просецање пута кроз Овчарско-кабларску клисуру, међутим, обављано је финансијским средствима ужицког, чачанског и рудничког округа, дакле из државне касе.

Не улазећи у друге детаље, остаје чињеница да је кулук као принудна мера био скоро једина могућност да се, у економски још сиромашној и посве неразвијеној Србији, саобраћајнице прилагоде све већим привредним и другим потребама. Извлачење из сиромаштва и заосталости постаје дуг и мукотрпан процес у коме се и путем кулука плаћао још увек данак вековном турском окупатору. Из тих разлога, изградња путева кулуком представља, у сваком случају, веома интеренсатно поглавље за проучавање.



## С К Е Л Е

Према Перетићевом опису Чачка из 1784. године, пут преко Мораве водио је добро изграђеним дрвеним мостом.<sup>55</sup> На скици чачанског шанца из периода аустријске окупације Чачак 1718-1739. године, пут од северног излаза води преко Мораве. Међутим, на скици није уцртана никаква топографска ознака за мост преко Мораве. Једва су уочљиве тачкице преко реке из чега би се могло закључити да овде тада није постојао мост, већ се превоз обављао скелом. Ако је веровати Перетићевом приказу, дрвени мост преко Мораве, за који он тврди да је постојао, изграђен је вероватно раније и, из непознатих разлога, уништен.

Претпоставку да је чачански мост преко Мораве уништен, могуће је засновати на основу докумената у којима се говори о скелама. Наиме, прве званичне документе о овим превозним средствима преко мораве у чачанском крају срећемо тек 1836. године. Према обрачуну прихода од аренди на скеле у округу рудничком и чачанском помињу се следеће скеле:<sup>56</sup>

1. Мојсињска скела чији је закупца-скелеџија био Васа Топаловић из Мојсиња. Тешко је утврдити где се налазила ова скела. Али, у сваком случају она је била према Заблаћу и користила се за саобраћајне везе путева с леве и десне стране Мораве.

2. Мрчајевачка скела, чији је закупца-скелеџија био Марко Ракић из Мрчајеваца. Ова скела је била вероватно према Слатини, односно на простору где се и данас налази мост преко Мораве.

3. Катршка скела била је у Катрзи, а њен закупца био је Витор Спасојевић, из Катрге.

4. Гугаљска или Дљинска скела налазила се на прелазу Мораве у Гугљу. Њен закупца у ово време био је Јован Маринковић из Дљина. После њега ову скелу су држали 1843-1846. Периша Илић и Јован Тешкић, из Чачка, за 320 гроша.

Ова скела се налазила на прелазу пута од Чачка за Ужице преко Марковице и за њу се од свих скела у овом крају плаћала највећа годишња аренда—230 гроша, док се за мојсињску и мрчајевачку плаћало по 80, а за катршку 100 гроша. Висока аренда за гугаљску скелу говори нам о томе да се висина закупа одређивала по промету, односно фреквенцији саобраћаја преко ње. С обзиром да је обрачун извршен за период од „Митровдана (8. новембра-прим. М. М.) 1834 до 22. јунија 1835”. лако је закључити да су ове скеле постојале, свакако, и раније, мада за то нема званичних докумената.

Године 1843. чачанску скелу је држао под закуп Трифун Симић, из Чачка и то до 6. марта 1846.

Тек 1846. године (16. априла) сусрећемо се са првим документом којим се прецизирају услови за издавање и одржавање скеле у Чачку.<sup>57</sup> Условима се предвиђа јемство непокретном имовином у висини „арендалне цене“, затим трократна лицитација, време закупнине од 1. маја 1846. до „последњег октомбра 1849. године“, обавеза о тромесечном авансу аренде, затим о кварталним исплатама закупнине сваке године — 1. фебруара, маја, августа и новембра, о исправној предаји скеле арендатору итд. Уговор није могао подлегати никаквим изменама ни од стране закупца, ни окружног начелства у Чачку, а у случају да се не исплати квартална сума у року од месец дана, расписивала би се нова лицитација. Под овим условима „контракт“, односно уговор, склопио је Трифун Томић, из Чачка, 2. марта 1846. године.

На основу једног пописа добара „Окружија рудничког“, такође из 1846. године, види се да су и даље постојале скеле у Катрзи и Мрчајевцима, док мојсињске нема. Овде се први пут појављује скела у Станчићима. Али, пошто су Станчићи били у мојсињској општини, вероватно да се у овом случају ради о једној истој скели. Оно што је интересантно, из овог документа се види капацитет скела.<sup>58</sup> Тако је највећа скела била у Катрзи. Она је могла да превезе шест коња и шест људи, а без стоке до 10 људи. Скела у Мрчајевцима је била упола мањег капацитета, а у Станчићима је могла да прими четири човека и четири коња „у један пут“.

Катрга је, по свој прилици, било село добрих мајстора за израду скела. То се види из преписке Начелства округа чачанског и Попечитељства финансија од 13. септембра 1849. године.<sup>59</sup> У ствари, Попечитељство је извештавало претходно начелство да ће у Катрзи бити завршена „скела градећа се за брод чачански“ и да је отуда треба довући на место. У Катргу су одлазили људи да скелу превуку, али то нису успели због ниског водостаја, па су морали чекати још неки дан већу воду. Из овог се закључује да је скела била већег капацитета с обзиром на промет робе и људства преко Мораве у Чачак.

Скела на чачанском броду привлачи нарочиту пажњу јер на основу тога могуће је установити, бар приближно, када је преко Мораве коначно саграђен дрвени мост који је постојао све до 1905. године када је пуштен у саобраћај железни мост. Ово је био велики догађај за Чачак у првим годинама 20. века. Тако, на пример, трговачки помо-

Њишк Здравко Стамболић пише 3. октобра 1902. године свом другу Миласаву Терзићу, који се налазио на одслужењу војног кадра у Нишу: „Ако некако можеш, гледај да дођеш на одсуство... јер ћеш и много новости видети, које ће ти доћи. На првом месту гвоздена Ћуприја. Затим нова основна школа, разне нове и лепе куће које су ове јесени подигнуте, и уопште цела варош се много изменила.“<sup>60</sup>

Неколико година касније, односно 1855, поново се сусрећемо са чачанском скелом. На основу списка излицитираних државних добара за период од 1. новембра 1855. до 1. новембра 1858. године, помињу се чачанска и гугљанска скела, али више не мојсињска, мрчајевачка ни катршка. Арендатор, односно закупца, чачанске скеле тада био је Спасоје Таисић, из Чачка, а гугљанске Вучић Јанковић, из Лучана.<sup>61</sup> Таисић је у то време био чачански трговац и „председатељ Примирителног суда“. Он је био и чачански кмет и са ове дужности је смењен 1859. године.<sup>62</sup> Иначе, овај Таисић је имао и свој чаир у Чачку који је дуго носио име „Таисића чаир“. Данас још увек стари Чачани део града где се налази парк и зграде у Улици Филипа Филиповића зову „Чаир“.

Скела у Чачку је била откинута за време велике поплаве 1864. године. Ова поплава је за извесно време била отежала саобраћај и везе са Чачком. Из извештаја који је тадашњи окружни началник П. Стојковић упутио Илији Гарашанину, министру унутрашњих дела, види се да су 5. и 6. новембар 1864. године биле велике кише које су изазвале надолажење мањих река и потока, а потом и Мораве. У том извештају се, између осталог, каже:

„Чачак варош окружна, била је поготову сва у води, но ова вода није била онакове величине као летос... За време ово док је вода била по вароши отежан је био саобраћај по улицама између жителства, јер се је тек на коњу по њима могло проћи... Овај излив Мораве и остали река причинио је највише штете у томе, што су путови и Ћуприје искварене... Овде према Чачку за неко време био је отежан саобраћај између окружја рудничког због тога што је Морава скелу превозну откинула и однела, која је после нађена у води у неколико засута. Она је поправљена и већ служи за нуждниј превоз“. Из овог извештаја се види да је исте године, у лето, била још једна поплава. То значи да је и саобраћај бивао често угрожен због набујалих потока и река који су разарали тек прокрчене и делимично насуте друмове.

Скела у Чачку налазила се на простору код кланице. Недалеко од ње, низводно, поред обале била је једна огромна јасика око

које се окупљао народ са стоком, колима и робом, чекајући на ред да се превезе у Чачак, нарочито пазарним данима. Закупац-арендатор, да би што пре обавио посао и дошао до веће зараде, често није поштовао капацитет скеле, па је у њу примао и већи товар него што је дозвољено. Тако је скела, једног петка уочи Никољдана (19. децембра) била претворена и изврнула се у Мораву са Људима и стоком.<sup>64</sup>

Нема података колика је аренда раније постизана лицитацијом за скелу у Чачку. Док је, на пример, за остале скеле висина годишње закупнине била фиксирана (за гугаљску 230 гроша), у Чачку је то постизано такозваном трократној лицитацијом. Несумњиво да је овај износ био, вероватно, вишеструко већи с обзиром на интезитет коришћења чачанске скеле за обострани превоз. Касније, лицитација је уведена и за све скеле. Да би се онемогућила глоба од стране закупца, „Суд народни србскиј” је, на основу писма кнеза Милоша, још 7. априла 1834. године, утврдио тарифу за наплату возарине на скели.

Возарина се наплаћивала по следећој тарифи:

„Од пүни кола с разним товарима осим на воденицу идући ради млива — пара 60; Од они, који у воденицу иду — пара 40; Од празни — пара 30; Од јашућа човека — пара 20; Од пешака — паре 3; Од товарна коња — пара 30; Од празна — 15; Од вола — пара 15; од краве — пара 12; Од свинчета — пара 6; од овце паре 3; од козе — паре 3”.<sup>65</sup>

Прва тарифа за превоз скелама, коју је кнез Милош завео раније, тридесетих година 19. века, била је знатно нижа. Она је, на пример, за један превоз износила 3 гроша, за један комад крупне стоке два гроша, свиње 20 пара, овце и козе 10, прасади пет пара, а за кола два гроша.<sup>66</sup>

Из овога се може извући закључак да су се превозне таксе мењале и касније, после 1834. године, када је прописана друга тарифа. То је разумљиво, јер су домаћинства ипак економски била ојачана, а у таксама са скела држава је имала одговарајуће приходе.

Пред крај 19. века, 1870. године, сусрећемо се са још једним документом о скелама. На основу „списка државних бродова у Округу чачанском, издатих под трогодишњу аренду почињући од 1. новембра 1870. год. па унапред”, видимо да је у то време још постојала скела у Чачку, и такозвана „гугаљска”.<sup>67</sup> Овог пута се упознајемо и са закупнином чачанске скеле. До 1870. године једногодишња аренда скеле износила је 8.802 гроша, а како је тада излицитирано, закупнина

се попела на 14.400 гроша и осам пара. Висина аренде попела се и за „гугаљску“ скелу од 1.440 на 2.878 гроша.

Према висини закупнине јасно се види да је промет на чачанској скели био веома интензиван и већу цену је имала само „карановачка скела“ за неких 4.000 гроша.

Ових година биће и крај превозу скелом преко Мораве код Чачка. Да ли је то било 1875. или 1876. године? У свом летопису Илија Кривачић је записао:

„Године 1875. Направљена је на Морави код Чачка Ђуприја дрвена. Ђуприју су радили војници пионири под Командом Приљеве — Бенерал штабног официра. Ђуприја је рађена да би била готова за превоз војске и топова 1876. год. кад је почет рат са Турском... Пре дрвеног моста била је на Морави Ђуприја на понтонима-чамцима, а пре понтонске ђуприје бијо је превоз на скели“.<sup>68</sup>

Ево шта је у својим „Ратним белешкама“ записао Мита Петровић: „Око шест часова изјутра (16. јуна, 1876)... Пионирско одељење, чачанска и рудничка чета, било се искупило на Морави, северно од Чачка, код полусталног моравског моста“.<sup>69</sup>

Дакле, према Кривачићу скела је у Чачку нестала већ 1875, можда и годину раније јер је пре дрвеног моста постојао понтонски. Међутим, ако је веровати белешкама Мите Петровића, војска је за рат против Турске прелазила преко „полусталног“, односно понтонског моста још средином 1876. године. Шта је од ово двоје тачно тешко је данас утврдити. Ипак, из ових драгоцених докумената недвосмислено сазнајемо да је превоз скелом преко Мораве код Чачка престао после 1874. године.

Дрвени мост преко Мораве у Чачку служио је, тако рећи, три деценије, а његова изградња пада у време када се практично далеко више поклањала пажња побољшању саобраћајних прилика у овом региону и, у опште, у Србији. Забелешке Кривачића потврђују чињеницу да се путној мрежи у Западној Србији давао и приоритетни значај из чисто војно-стратешких разлога пред почетак коначног обрачуна са Турском чије су границе биле на Јавору. Тада је доведен у боље стање „Ивањички пут“ преко Драгачева, а за потребе јаворског рата 1876-1878. године извршено је ново трасирање пута преко Марковице, ка ужичком крају.<sup>70</sup>

Дуг и тежак пут од скела, преко понтонског моста и дрвене ђуприје, добија своју завршницу у првим годинама 20. века када је ислужени и дотрајали дрвени мост замењен жељезним. И то је остало записано као важан датум у Кривачићевом летопису године 1905:

„Код Чачка на Морави подигнут је Гвоздени Мост са три камена тумбаса. Тумбасе радио је предузимач Брушлија Далматинац за 60.000 динара, а Гвоздену Конструкцију набавила је сама Држава из Бечке фабрике што је коштало око 80.000 Дин. Дрвени мост који је био више овог гвозденог на 10 метри разваљен је одмах још у 1905. године који је био дотрајао. . . .”

Наводећи ове забелешке Кривачића, долазимо, изгледа, у једну дилему. Наиме, Кривачић је у свом летопису означио 1905. као годину подизања жељезног моста у Чачку. Међутим, раније је дат и извод из писма трговачког помоћника у Чачку Здравка Стамболића, упућеног свом другу Милисаву Терзићу 3. октобра 1902. године у Ниш, где је Терзић био на одслужењу војног рока. У овом писму Стамболић позивајући Милисава Терзића да дође на одсуство, каже: „. . . а и новости многе ћеш видети које ће ти доћи. На првом месту ћуприја. . .” Подаци се двојачко могу протумачити: или је жељезни мост у Чачку почет да се гради 1902. године да би се завршио 1905., или се Кривачић пребацио у годинама. Према самом казивању Терзића, изгледа да је изградња моста започела 1902. године, када му је Стамболић писао у кадар.

Из овог поглавља остало је да се каже још нешто. Наиме, престанком превоза скелом није престало плаћање и преласка преко понтонског, односно дрвеног моста. Ова дажбина звала се „мостарина” и, како наводе савременици, плаћала се по следећој тарифи: за пешачки прелаз пет пара, за празна кола два, а за пуна три гроша.<sup>71</sup> Најзад, и мостарина је постала дефинитивно историјска категорија изградњом жељезног моста преко Мораве у Чачку.

Што се тиче осталих скела, помињаних скоро кроз цео 19. век, њихову функцију су касније преузеле моравске воденице које су увек, као пратећу опрему имале повеће чамце за превоз између обала. По традицији, воденичари су дужност скелеција обављали у свако доба дана и ноћи, на сваки зов путника намерника. Они, истина, нису имали своју тарифу, али је, после превоза, увек у руци остајала по која пара.

На крају, скеле на Морави, без двоумљења, симболизују у неку руку читав историјат саобраћајних прилика током 19. века. Хронологија њиховог постојања и функције, до савременијих и солидних „гвоздених” мостова, несумњиво то потврђује и илуструје. А, скелецијама, тим стражарима на моравским прелазима, народ је и песме певао.

### КОЛА И РАБАЦИЈЕ

Саобраћај и робни промет у првим деценијама 19. века обављао се под веома тешким околностима и сасвим примитивно. То је закључак који је могуће извући из свега што је написано о саобраћајним приликама у Србији тог времена. Најаутентичнији запис о томе оставио нам је Вук Караџић.<sup>72</sup>

А на друмовима? Искористимо, опет Пирха:<sup>73</sup>

„На њима су се могле видети кириције и шареној разноликој ношњи, као терају пред собом претоварену стоку сољу, тканинама, вуненом робом и другим потребама и разилазе се на далеко по раним пределима. На друму је и по неки варошанин са женом, појахао коња и иде на село да посети родбину. Ту је и Турчин спахија на лепом коњу, с пушком преко рамена и чибукком у устима — тако намерно јаше да би му се Срби морали склањати с пута”.

С обзиром да је Пирх путовао и кроз чачански крај, свакако да је овакву слику могао видети и на друмовима који су кроз Чачак пролазили. У натуралној привреди, која је карактерисала ово раздобље, и саме устаничке године у којима је борба вођена барутом купованим у зобницама, вођена је караванска трговина. Тада и касније на пример, кретали су се друмовима, од ноћишта до ноћишта. Кирицилуком се нарочито бавио народ моравичког краја „преко целе године, а у лето силазио у Мораву (чачанска долина — прим. М. М.) и Шумадију, да спечали коју пару, радећи тамо све пољске радове”.<sup>74</sup>

Кола су била реткост и, по правилу, без иједног гвозденог клинца. Њима су располагали изузетно имућни. Како је забележио Михаило Гавриловић, на волујским колима возиле су се и „крупне госпође, као што су кнегиња Љубица и госпођа Томанија Јеврема Обреновића.” Реткост кола потврђује се и једним документом — пописом имања шесторице рсуза (лопова — прим. М. М.) у Пријевору 1831. године. Овим доповима пописано је све од тигања до куће. Међутим иако су они имали сви скупа 11 волова и седам коња, имали су само арабу, двоколицу.<sup>75</sup> У званичним списима са колима се сусрећемо у Чачку тек 1837. године, што, разуме се, не искључује постојање кола и раније. Из извода прихода и расхода округа чачанског за 1836. и 1837. годину, у обрачуну трошка за „реларирање канцеларије и судијског дома” у Чачку, наведене су исплате за рабацијске наднице. Тако је Вуку рабацији, за шест кола извученог креча, плаћено шест гроша, затим Боку рабацији, Јовану рабацији, Николи Благојевићу рабацији итд.<sup>76</sup>

Кола почињу све више да се користе за рачун трговаца и на јавним радовима у граду. За превоз материјала ради изградње апсане у Чачку употребљавана су кола следеће, 1838, године. Исте године дају се подаци о страним кирицијама који долазе у чачански крај, нарочито у Драгачево, за ракију.<sup>77</sup>

Употреба кола, без сумње, заостајала је не због тога што их није имао ко да направи, већ због карактера привреде и самозадовољних сеоских газдинстава концентрисаних у породичне задруге и, најзад, скоро непроходних сеоских путева. Како је тај продор био спор, упркос победе новчане привреде и почетка ранокапиталистичке фазе у Србији шездесетих година 19. века, може се видети из податка да је „1866. године у целом чачанском округу било свега 100 коњских кола, односно ни двоја на 1.000 становника у то време”.<sup>78</sup>

Трговина је за саобраћај, као и у опште за целу привреду Србије, имала посебан значај. Тежња да се изађе из вековног сиромаштва, обузела је читаво становништво и пут за ово је тражен у трговини. Већ 1827. године, објаву за трговину је затражило 25 чачанских трговаца.<sup>79</sup> Њих седморица је намеравало да обављају трговину са другим пашалуцима, а двојица „с Цесаријом”. Четрдесетих година 19. века долази до праве трговачке грознице, а 1875. године у срезу трнавском, односно у Чачку, била су регистрована 163 дућана, а у Деспотовици (Горњем Милановцу — прим. М. М.) 46.<sup>80</sup>

Ослобађајући се турске оријенталне организације и искључивости, занатство, такође, добија нове импулсе у склопу привредних трансформација. Ово су моменти који утачу и на саобраћајне прилике које су се с тешком муком побољшавале највећим делом 19. века. Основу привреде сачињавало је сточарство и стока, откупљена за извоз, која није транспортована, већ гоњена путевима. За оскудну робну размену и промет биле су довољне кириције и њихови каравани који су се на друмовима могли сретати са товарима скоро искључиво све до седамдесетих година.

Шездесетих година када, се појављују путеви звани „насипи”, стварају се повољнији услови за транспорт робе и производа колима. Ово су, истовремено, године почетка ранокапиталистичке формације у Србији и када привреда постаје више брига државе. Чачак се у овом периоду коначно формира као варош у економском смислу (1866. године имао је 1922 становника и 607 кућа),<sup>81</sup> мада се тада налазио тек на двадесетом месту у Србији по броју становника.

Потребе трговине и промета робе из чачанског краја више нису могле задовољене кирицијским караванима. Њих све више замењују



рабације, а овај посао осамдесет година и даље, постаје уносан за већи број мештана из околних села.

О рабацијама и рабацилуку постоје аутентичне изјаве старих људи који су преваалили 80. па и 90. годину. Интересантна су казивања осамдесетпетогодишњег Светозара Јовановића, из Коњевића. Према његовом сећању и причању његовог оца Димитрија који је умро 1905. године, скоро све куће у Коњевићима су се бавиле рабацилуком: Раковићи, Јањићи, Пузићи, Јовановићи, Петровићи—Бекутићи, Тодосијевићи, звани Толовци и други. Светозарев отац је био познат рабација, па су тај посао од њега наследили и његови синови. Он је вукао ракију чачанским трговцима за Београд и Шабац, па и за Петровац на Млави. Врло чувен рабација је био Тадија Младеновић, из Коњевића, а Адам Вујадиновић је био „крамар”. Задатак крамара је био да са трговцима уговори цену превоза робе и да обезбеди потребан број рабација за транспорт. Као дечак, он се сећа када је по 10-15 кола кретало на пут према Београду, преко Крагујевца. Крамар се бринуо о транспорту, одређивао полазак и повратак, ноћишта и друго. За све ово он је наплаћивао по један динар од сваког рабације. Рабације су вукле и пекмез са познатих пекмезара Алексе Пушељића и Јанка Ерића из Чачка.<sup>82</sup>

Мало у ком селу да није било људи који се нису бавили рабацилуком и то не само из села непосредно око Чачка, већ и даљих. О рабацијама дају податке и Војин Јевтовић, из Доње Трепче и Драгомир Деспотовић, из Мојсиња, обојица су у 92. години. Они казују да су најчувеније рабације крајем 19. века били Милован Јовановић, Љубомир Симовић, Радоје Ранковић и Душан Вранић, из Мојсиња, а из Доње Трепче Лазар Пауновић. Радоје Ранковић је био и кириција и рабација; тиме се бавио целог свог живота и умро као такав у дубокој старости 1912. године.<sup>83</sup>

Пласман пољопривредних производа којим је чачански регион располагао у знатним количинама, нарочито последњих деценија 19. века, посебно ракије, сувих шљива и пекмеза, није се могао замислити без рабације. Исто тако, довоз индустријске робе и других потреба за широку потрошњу чачанској трговини обављан је рабацијским колима. И док је прва железница постојала још 1825. године у развијенијем свету, на њу је Београд чекао до 1884., а Крагујевац до 1887. године. У Жељезнички саобраћај Чачак се укључио још касније, управо тек 1911. године.<sup>84</sup> До тада, примат у саобраћају на друмовима који су повезивали Чачак са осталим економским центрима суверено су

држала рабацијска кола. Рабације су чачанским трговцима довозили еспап из Београда — со у великим крупницама, шећер у главама увијен у плаву хартију, вату у балама, „меки еспап“ — текстил у сандуцима, а гас у четвртастим кантама од 25-30 литара. Али, док су далеко негде локомотиве на железничком колосеку биле већ нормална ствар, рабације нису још увек излазиле из једне сурове романтике која се провлачила кроз фантастичне приче са њових путовања. Колико се заостајало чак и у периоду настајања модерног капитализма у Србији деведесетих година прошлог века, види се из података који нам говоре о појави првих железних шина на точковима кола. У Мојсињу су се појавила прва „шиносана“ кола, на пример, тек између 1890. и 1900. године. Њих је први дотерао у село рабација Милован Јовановић, а окувао их му је неки Јово ковач, из Горњег Милановца. Можда је шине на колима у другим селима имао неко и пре. Али, забележено је да је у селу Лозници шине на колима имао први Милован Драгићевић тек 1909. године. Као рабација он је за Београд превозио суже шљиве и ракију. „Успут је наишао на неког ковача који му је на дрвене точкове кола ставио гвоздене шине”.<sup>85</sup>

Један век на српским путевима, па према томе и у чачанском крају, „превезао” се на коњима кириција и, потом, на рабацијским колима. То је још једна илустрација како се саобраћај, као важна компонента привредних кретања, тешко ослобађао мучног наслеђа и примитивизма. Најзад, морало је протећи читаво столеће да се од аустријских карата из времена Кочине Крајине, на картама Србије из осамдесетих година 19. века, црвеном линијом уцртају колски путеви и на подручју чачанског краја. Ти путеви су: Чачак—Краљево с десне стране Мораве; Чачак—Мрчајевци—Бумбарово Брдо—Крагујевац; Чачак—Мрчајевци—Краљево; Чачак—Миоковци—Прањани—Дружетићи и даље; Чачак—Горњи Милановац—Рудник—Топола преко Шаторње; Чачак—Пожега преко Марковице за Ужице и Чачак—Пожега—Ивањица и даље на Јавор.<sup>86</sup>

#### ОД МЕЗУАНЕ ДО ТЕЛЕГРАФА

Оно што је путевима и саобраћајним приликама уопште наслеђено од Турака у ослобођеној Србији, идентично је, па и горе, са поштом. Мада су Турци имали некакву своју државну пошту, пренос вести и пошљака углавном је обављен преко „татара“, док су мезулане биле стациониране у важнијим административним центрима. Без обзира колико је Чачак са својим подручјем био значајна раскрс-

ница, Турци толико нису придавали неку посебну важност. Те ретке мезулане су, у ствари, оно што су касније постале поштанске станице. Човек који је на коњу преносио пошту звао се „мезул“, а за хитне државне вести употребљаван је „татарин“. „Мезул је носио из прва само редовну државну пошту, а приватни писмоносни саобраћај ишао је „по прилици“. Кад се неко некуд кренуо да путује, они који су имали писати на ту страну, долазили су му и давали писма да их тамо понесе и преда“.<sup>87</sup> Мезулане су биле распоређене дуж важних царских друмова и у њима се могло одморити и узети одморна коња за даље.

Таква организација поште задржана је прилично дуго и у ослобођеној Србији, односно после 1815. године. Међутим, организација мезулана тридесетих година 19. века проширена је на све крајеве. Тек 1869. године, Србија је преузела на себе и поштански промет са иностранством“.<sup>88</sup>

Прва мезулана формирана је у Чачку 1834. године. Наредбом Суда народног србског у Крагујевцу дат је налог за устројство мезулана у Сердарству рашком.<sup>89</sup> С обзиром да су под то сердарство попадали Чачак и Брусница, мезулане су основане тада и у овим местима. Оне су одржаване о трошку Правитељства, а о њима се старао „надзиратељ“ ако су имале преко четири коња. Тако је, у неку руку, извршено и ренгирање мезулана по значају. Од седам мезулана које су ове године основане у Рашком сердарству, чачанска је била најважнија и њој је одређено да има седам коња. Брусничка мезулана имала је право на четири коња и због тога је она била „под присмотром“ Магистрата који је погађао сурџије (поштоноше и обезбеђивао остало што је било потребно за рад. Издржавање мезулана у ово време није било једноставно, па је истом наредбом одобрено да се сено са државних ливада користи за прехрану коња. Овом наредбом није извршено постављање „мезулација“, већ је то остављено за касније. Истовремено је основана мезулана у Ивањици са два коња.

Годину дана касније, односно 28. јула 1835. године, Јован Обреновић, као војни командант моравско-подрински, обавестио је управитеља Совета књажевства српског да је „у договору са Исправничством окружја овдашњег (рудничко-чачанског) за најспособнијег како за полиција, тако и за руковођење мезулане“ чачанску мезулану предао на руковођење Миловану Биласу.<sup>90</sup> Овај Билас, види се из докумената, био је руководиоца брусничке мезулане, па кад се отуд преселио у Чачак, дата му је наруковање чачанска мезулана.

Плата му овог пута није одређена, но је затражено од управитеља Совета да то он учини са мезуланама у „остали овакови мали касба“.

Изгледа да одржавање мезулане није ишло глатко, упркос сену са државних ливада. Наиме, месец дана касније (26. август 1835.), исправник (начелник касније — прим. М. М.) Милисав Перуничкић је известио Совет да су у мезулани чачанској два коња угинула, „а и остали су тако рђави и слаби од имајућег им до сада терета да са њима не може се не само татарити но већ и сурџија послужити“.<sup>91</sup> У оваквој ситуацији Исправништво је било више месеци у преписци са Советом, после чега је одлучено да се мезулана да под закуп лицитацијом, али под условом да њено издржавање не кошта више од 50 талира. Таквих услова није хтео нико да се прими и из Совета у Крагујевцу је дошло писмо да се за чачанску мезулану набави седам нових коња, с тим да „Исправништво у напредак добро мотри да се коњи здрави одрже и не покваре“.

Крајем 1835. године поднесени су трошкови мезулана у Брусници и Чачку. Према обрачуну, укупан трошак брусничке мезулане од 1. новембра 1834. до 12. маја 1835. године износи 399 гроша и 20 пара, а од 16. маја до 26. октобра 1835. године 2.971 грош и 10 пара. Брусничка мезулана имала је двојцу сурџија — Филипа и Борба, а раније је био и неки Медоња. За храну двојице сурџија утрошено је од „Митровадне 1834. до Бурвевадне“ 1835. године 260 гроша, а на име ајлука (плате — прим. М. М.) 240 гроша. Док је био настојник брусничке мезулане, Миловану Биласу је исплаћено 700 гроша.

Из обрачуна трошкова од 20. маја до 26. октобра 1835. за чачанску мезулану, види се да је она имала девет коња који су, у међувремену, на место старих седам купљени. Четири коња су купљена у Чачку, а по један у Заблаћу, Лоћевцима и Бершићу, док су два купљена у Коњевићима. Најскупље је плаћен један доратаст коњ у Чачку — за 800 гроша, а најјевтиније, такође у Чачку, за 350 гроша. Укупно је за девет коња дато 4.240 гроша. За ово време коњи су појели зоби, кукуруза и јечма укупно 8.654 и по оке (једна ока 1,280 кгр. — прим. М. М.). Међу осталим ставкама интересантно је навести да је за једну „чантру“ (торбу) за писма дато осам, а за изградњу ара и амбара за мезулану 2.124 гроша.

Из обрачуна трошкова види се да су у ово време сурџије у чачанској мезулани били: Вукосав Јевтић, Марко Пауновић, Крста Јовановић, Никола Самарџија, Јован Племић и Никола Вујовић.<sup>92</sup>

Ипак, чачанска мезулана је била дата под аренду (закуп) не-

ком Тоши Неофитовићу, из Чачка. И њему су угинула два коња за које је, као и за још неке трошкове, тражио надокнаду од Совета. После овога мезулану је опет примило Начелство округа чачанског.<sup>93</sup> То је било 1839. године. У попису добара округа рудничког из 1846. године види се да је брусничка мезулана била смештена у једну зграду од брвана, покривену ћерамидом за за 12 коња. Мезулана је имала и амбар, као и свој плац у „дужини 44, а у ширини 18 фати“.<sup>94</sup> Године 1853. одобрено је да се у Горњем Милановцу подигне зграда за пошту и мезулану. Према предрачуну, овај објекат је требало да кошта 4.221 сребрну форинту. Мезулана је предвиђена за смештај осам коња, а читава зграда је урађена према нацрту.<sup>95</sup>

И смештајне прилике чачанске мезулане биле су лоше, па се морало приступити изградњи новог објекта. Из једног документа Попечитељства внутрених дела из 1848. године упућеног Совету говори се о тешкоћама приликом изградње чачанске мезулане. О томе се, између осталог, каже:

„... у Чачку је саграђена Мезулана по првом одобреном плану, који је много мањи од овог другог. Пре него што се к грађењу ове Мезулане приступило, чињена је погодба с Мајсторима и нико се ниже од 150 дуката цесарских није хтео те грађевине прихватити. Напослетку неки Матија Хофман, прими се за 100 дук. цес. и да му се јапија падежу клонеће се старе Мезулане уступи“.<sup>96</sup>

С обзиром да је овај извештај поднесен 1848. године и да се у њему говори о већ изведеном грађењу, може се закључити да је нова мезулана у Чачку саграђена и раније. Где је била стара, а где подигнута нова мезулана, тешко је данас рећи, тим пре што за сада нема докумената из којих би се сасвим прецизно могло рећи који је то простор био. Међутим, стари Чачани се сећају<sup>97</sup> да је простор на месту данашње поште у Чачку (угао улица Ратка Митровића, Светозара Марковића и Филипа Филиповића) био познат као „Поштански плац“. Овај плац био је ограђен и захватао површину од око 15-20 ари. На њему је била једна стара грађевина са тремом и шталом за коње који су служили сурудијама за пренос поште. Испред самог плаца налазила се и једна бара која је постајала већа после коша. Нешто од ових грађевина на „поштанском плацу“ нестало је тридесетих година 20 века, ма да је сниска ограда од летвица била све док није подигнута нова зграда поште 1938. године.

Према томе, новоподигнута мезулана, о којој је напред било речи, највероватније, налазила се управо на овом „поштанском плацу“ са кога су, уосталом, сурудије кретале са поштанским колима све

док коначно превоз поштиљака није преузела железница која је у Чачак стигла 1911. године.

Што се тиче саме године подизања нове зграде за мезулану, постоји још један документ. Наиме, у извештају Управитељства поштанског од 31. маја 1846. године, на једном месту се каже:

„У теченију вопросне године начињене су по Височајшем одобренију Зданија за Мезулане у Нересници, Чачку и Ужицу...“<sup>98</sup> Према томе, нема ништа спорно када је овај нови објекат изграђен.

Иако по свему примитиван, поштански саобраћај, односно унутрашња организација ових установа, почео се, за ондашње прилике, модернизовати. Тако, у истом извештају се каже да би „сурудијама који пошту носе требало набавити Тромпете или друге какве инструменте“ да би ноћу оглашавали свој долазак у мезулану. Такође је тражена набавка „сатова зидни“ како би се означавао „ долазак и одлазак писмоносне Поште, Делижанса, Куриера...“<sup>99</sup>

Финансијски положај чачанске поштанске станице, као уосталом целокупног поштанског саобраћаја у Србији, унеколико се више стабилизује увођењем одговарајућих нових такса за поштанске услуге. Тако је ова установа у Чачку добила прописану тарифу 31. марта 1858. године од стране Попечитељства внутрених дела.<sup>100</sup> Њоме је измењена ранија тарифа, по којој је употреба поштанског коња за један сат плаћана 100 пара. Овога пута тарифа се повећала на три гроша и 20 пара, колико је износила и код турских пошта. Поред осталог, повећање је образложено великом скупоћом последњих година, услед чега су била недовољна средства за одржавање мезулана, односно поштанских станица. Од тада, управо од 31. марта 1858. године, нову тарифу почела је да примењује и чачанска поштанска станица.

Један од изванредних значајних датума у побољшању поштанских веза Чачка и околине са осталим економским и културним центрима тадашње Србије, представља успостављање „Телеграфске станице“ у Чачку 1859. године. Као почетак јавног телеграфског саобраћаја у Србији узима се датум од 27. марта 1855. године, дакле нешто више од десет година од како је успостављена прва телеграфска веза у свету између Вашингтона и Балтимора у САД.<sup>101</sup>

Попечитељство внутрених дела се 12. марта 1858. године обратило Совету са захтевом да се из Београда до Шапца и Лознице и из Крагујевца у Чачак, Деспотовицу и Ужице „повуче телеграфска жица“. Према предрачуну, за ове радове је било предвиђено да се утроши 252.611 гроша и 36 пара пореских из ранијег „Изванредног приреза.“ Истовремено је предвиђено да се у Чачку установи телеграфска

штација са дневном службом, зашто би се на горњу суму још додало 19.564 форинте и 31 круна. Овај предлог је одобрио и потписао Милош Обреновић 20. априла 1859. године.<sup>102</sup> После четири месеца, односно 17. септембра 1859. кнез Милош је одобрио радове за „подизање вода телеграфског“ и од Чачка до Ужица чија се вредност процењује на 157.237 гроша и 16 пара, урачунавајући и линију од Шапца до Лознице.

Из ових података се види да је Чачак, коначно, успоставио телеграфску „везу са светом“ у другој половини 1859. године када су настављени радови на постављању линије према Ужицу, односно 15. септембра 1859. године према дневнику И. Кривачића.

Ко су били први телеграфисти, Из „Календара са шематизмом Књажевства Србије“ и сачуваним „Кондуит листама“ из 1863. године стоји да су у телеграфској служби у Чачку били двојица телеграфиста: Јован Живић, рођен 1832. године у Боки — Војводина и Спиридон Поповић, рођен 1822. године у Котору — Далмација. У Горњем Милановцу је телеграфиста био Сава Петровић, рођен 1837. године у Ваљеву.<sup>103</sup>

Телеграфисти у то време важали су за веома образоване људе и у службу су се примали већином са свршеним нашим лицејом. Како се наводи, они су били веома активни у културном животу места, и нарочито у паланкама, важали за најобавештеније људе.

Ова двојица телеграфиста у Чачку, највероватније да су постављени од првог дана рада „телеграфске штације“. Наиме, према буџету „Телеграфског заведенија“ за 1860. годину види се да су тада отворене „позције за нове телеграфске штације“, између осталих места, и у Чачку и Горњем Милановцу. У чачанској телеграфској штацији отворена су радна места за двојицу телеграфиста и једног послужитеља, а у Горњем Милановцу за једног телеграфисту и једног послужитеља.<sup>104</sup> Такву систематизацију радних места срећемо и 1864. године.<sup>105</sup> Међутим, сада имамо и нове податке. Уведено је звање руководиоца телеграфске штације који је, истовремено, и телеграфиста. Њему је у чачанском телеграфу била одређена годишња плата од 4.400 пореских гроша, телеграфисти 4.200, а послужитељу 1.152 гроша. С обзиром да је буџетом предвиђена и кирија (закупнина) за канцеларије од 1.200 гроша годишње, могуће је закључити да је чачанска телеграфска штација тада била смештена у приватној згради.

На основу првог „Телеграфског закона“ донесеног 20. јануара 1855. године, тарифа телеграфских услуга рачунала се према удаљености места, по миљама и по броју речи. На пример, за телеграм до 25 речи у место удаљено 10-25 миља, плаћале су се две форинте, ако

је телеграфска штација била у другој такозваној зони као што је случај са Чачком.<sup>106</sup>

Од других појединости везаних за чачанску телеграфску станицу, односно пошту, и вредних да се забележе, треба нешто рећи о смештају ове старе установе. Према најстаријој слици Чачка из 1860. године, објављеној у Каницовој студији,<sup>107</sup> Телеграфска станица је означена у једној старој, солидној згради између Начелства и школе. Описујући ове управне зграде, Каниц каже да оне, са изузетком Телеграфске станице, носе обележје „турских сераја“. Положај тог објекта, у коме је била први пут смештена телеграфска станица у Чачку, тешко је одредити. Међутим, она је, према слици, највероватније била на простору левог крила данашње зграде бившег начелства на почетку Улице Светозара Марковића.

Мало је вероватноће да се из ове зграде телеграф селио на неко друго место. То је, међутим, уследило највероватније 1875. године када је отпочела изградња великог здања окружног начелства које и да нас постоји. Тада је овај простор морао бити рашчишћен, па и стара кућа у којој је био телеграф сигурно да је порушена. Тако је Телеграфска станица, према веродостојним изјавама старих Чачана,<sup>108</sup> била смештена у једној кући чачанског трговца Алексе Пушељића. Та кућа је била на простору на коме је данас повећа солидна стамбена грађевина и то с чела према Пошти број 1, између улица Ратка Митровића и Филипа Филиповића.

Када је 1903. године изграђена нова грађевина Основне школе, на углу између Улице Светозара Марковића и сквера пред Гимназијом, дошло је до размештаја. Наиме, из владичиног конака, старинске зграде са чардаком и на спрат, премештена је Основна школа у новоизграђену зграду преко пута Начелства, на углу. Из куће Алексе Пушељића, затим, пресељен је телеграф у владичин конак који се налазио на месту данашње зграде Гимназије. Пред први светски рат, 1913. године, тада већ формирана комплетна поштанска установа у Чачку, пресељена је у кућу Василија Ивановића, налбанте, која се налазила у данашњој Улици Боке Поповића, више дворишта ресторана „Београд“, и ту остала све до 1934. године када је за пошту купљена зграда дра Драгомировића, у Улици Кнеза Милоша број 4. Тек 1938. године, на „поштанском плацу“, где је некад била мезулана, подигнута је лепа, лучна зграда чачанске поште, у коју је тада пресељена и остала до данашњег дана. То је зграда на углу између улица Ратка Митровића и Светозара Марковића.

Што се тиче мезулане, сва трагања за документима на основу



којих би се сигурно могао одредити део Чачка на коме је била смештена, остала су узалудна. Међутим, нешто ипак постоји. Наиме, у дневнику Илије Кривачића стоји записано: „1856. септембра 1-ог у Чачку направи се нова калдрма од Мезулане (пошта) па до „Кандића Ана“. Од старих Чачана који су преваљили осму, па и девету деценију живота, нико не може да каже где је био „Кандића Ан“. Али, у дневнику Илије Кривачића стоји записано и ово: „1. Нов. 1856. Направи се Бериз т. ј. Канал на свод испод Земље од „Кандића Ана“ па до у Старо моравиште“. Када је реч о овоме каналу, стари Чачани се сећају причања њихових родитеља. Тако Драгомир Марковић, професор у пензији, каже: „Моја мајка Савка ми је још као детету причала да испод дућана у бившој Скадарској и Кнез-Михаиловој улици има подземни канал који је ишао у правцу некадашње кафане „Лазовић“ ка вапаришту, односно у старо „Моравиште“. Говорила ми је да је тај канал полазио са простора одакле почиње Пиварска улица. Касније је и Фердинанд Крен изградио канал испод земље који је ишао од његове пиваре и, поред Мале пијаци, ка вапаришту, односно „Старом Моравишту“.

На основу овог казивања могуће је претпоставити да је „Кандића хан“ био на терену око некадашње кафане „Русија“, односно на почетку блока зграда између пиварске и Ратка Митровића улице, идући од Робне куће. Према томе, постављена калдрма одговара делу данашње Улице Ратка Митровића од Поште до Трга устанка, па је закључак да је Мезулана од давнина била смештена на некадашњем „Поштанском плацу“ кога се сећају многи стари Чачани. До подизања нове зграде поште, на плацу се још налазила стара брвнара и штала за коње одакле је пошта терана колима у разним правцима — према Крагујевцу, Краљеву, Горњем Милановцу, Ужицу, Гучи итд.

Напред је било речи о првим мезуљцијама и суруљцијама. Сада, када се коментаришу последњи дани чачанске Мезулане, треба рећи нешто и о људима којима је припало у део да последњи седну на поштанска кола и тако дефинитивно запечате једно вековно, примитивно и мучно раздобље у поштанском саобраћају.

Пред крај 19. века, па све до 1911. године када је превоз поште преузела железница, закупац превоза, односно суруљција био је Коста Симић, звани „Циганин“. У то време, он је био угледан грађанин, а према казивању старих Чачана, такав утисак је одавао и својом појавом. Био је висок и снажан, носио је шубару и браду, преко груди златан ланац за часовник, а око појаса белу тканицу са црним тупинама. До смрти је носио старинске чакшире са дугачким туром. На

„Поштанском плацу” држао је коње и кола којима су поштанске пошњаке транспортовали његови момци. Кућа му је била на почетку данашње Улице Филипа Филиповића, с леве стране. Ова стара зграда постоји и данас. Живи Чачани, који су га познавали, кажу да је надимак „Циганин” добио због тога што је многим Циганима у Чачку, па чак и у Јагодини и Пожези више пута кумовао.

Поштанским колима, прекривеним арњевима, путовали су, по потреби, и грађани све док није изграђена железничка пруга. Нарочито се одлазило у Крагујевац одакле се возом путовало преко Лапова за Београд, јер је одавадe успостављена железница 1887. године. Поштанским колима се из Чачка полазило у раним јутарњим часовима да би се преко Бумбарева Брда и Кнића стигло увече у Крагујевац. Тамо су Чачани, обично, одседали у кафани „Таково” или „Премовић” и сутрадан возом настављали пут за Београд.<sup>109</sup> Путници су већином били пословни људи, нарочито трговци који су одлазили за „еспал” (робу) у Београд.

Последње поглавље у развоју поштанског саобраћаја у Чачку јесте увођење телефона. На овај начин, септембра 1909. године, Чачак је телефонским водом повезан са свим већим местима у Србији, чиме је пошта коначно комплетирана као савременија установа. Тада се „за разговор од једног минута плаћао један динар”.<sup>110</sup>

Међу најстаријим поштанским службеницима почетком 20. века остали су у сећању старих Чачана: Ивко Стефановић, као разпосач поште, затим Полка-Поца Милошевић, касније Терзић, Мићун Гавриловић, Мија Михаиловић, Милан Ристић „Масација” и други. Увођењем телефона повећао се број службеника. Тада је у службу ступила Љубица Вучићевић, а 1910. године њена сестра Ружа. Већ су у то време, пре њих, радиле у пошти такође сестре Боса и Милица Јовановић, а 1912. године као телефонисткиња је почела да ради Будимка Цветковић. Годину дана касније, 1913, као поштански приправник службу је добила и Цвета Плазанић-Боровић. На телеграфу су тада радили Раде Радовановић и Тихомир Раковић. Од старих поштанских службеника данас живе као пензионери у Чачку Ружа Вучићевић, Будимка Цветковић и Цвета Плазанић-Боровић.

### ЖЕЛЕЗНИЦА

Последња деценија 19. и прва деценија 20. века означавају се као период интензивнијег економског јачања тадашње Србије, превазилажење ранокапиталистичке формације и настајања индустријског капитализма. Економске позиције Чачка у то време тек су, пра-

клично, почеле да излазе из сфера „административних центара“, наговештавајући све јаче могућности једног богатог пољопривредног региона.

Још 1871. године, међу пет округа Чачак је добио окружну штедионицу, јер је дошло до скоковитог пораста тражење кредита од стране трговаца-извозника пољопривредних производа. Године 1885. Фердинанд Крен проширује капацитете своје пиваре, уграђујући у њу парну машину дотерану из Беча и казан за кување пива од 2.000 литара. Ово је време када се коначно почиње формирати чачанска чаршија у регулационом и урбанистичком смислу. Путеви-насипи добијају нову физиономију и коначне правце, а поштански саобраћај се у првој деценији 20. века потпуно уобличавао.

Недостајала је железничка веза Чачка са осталим деловима Србије. Међутим, на изградњу железничке пруге до Чачка морао се чекати више од две деценије. Управо, до тога није ни могло доћи док се није изградила магистрална железничка линија од Београда до Ниша и даље. Још 1878. године, на Берлинском конгресу, стављено је Србији у задатак да на својој територији изгради железничку пругу и, на тај начин, омогући везу Истока и Запада.<sup>111</sup> Тако је 1884. године Београд први пут добио пругу од Земунa и повезан са Нишом.

Ипак, морала је да прође деценија и по да се Чачак железничким колосеком повеже са овом магистралом. Од Сталаћа до Крушевца узани колосек је постављен 1909. године, али су годину раније већ увелико почели радови на траси према Краљеву, односно Чачку. У дневнику Илије Кривачића ово је убележено као значајан датум. Тим поводом он је записао: „Године 1908. увелико почели радови на насипању за пругу од Краљева. Довучен камен за станицу у Врбаку“.<sup>112</sup>

Најзад 1911. године на чачанску железничку станицу свечано је први пут и са првим путницима дошао воз. Маса народа из вароши и околних села дочекала је локомотиву окићену зеленилом и заставама, присуствујући једној значајној победи над вековном заосталошћу. Колико је био дуг пут овог чекања, нека нам послужи податак да је прва железничка пруга у свету изграђена још 1825. године.

Радови на изградњи пруге од Чачка према Горњем Милановцу интензивније су започети 1911. и 1912. године. Тада је изграђен железнички мост преко Мораве, а тунел у Брђанима пробијен је 20. јула 1912. године.<sup>113</sup> Главни шеф секције за изградњу ове пруге био је инж. Тихомир Бурђевић, из Београда. Углавном, до рата 1912. године на

овој траси били су изграђени насипи и мостови, а колосек је постављен и пуштен у саобраћај тек 1920. године.

Постављање трасе за пругу од Чачка према Ужицу отпочело је практично када је просечен пут кроз Овчарско-Кабларску клисуру, односно од 1908. године. Овај део пруге пуштен је у саобраћај 1912. године.

Изградњом железничких пруга, Чачак је, у то време, постао још значајнија саобраћајна раскрсница. Добијајући такав примат, не само Чачку него и читавом чачанском басену, омогућен је далеко снажнији социјално-економски и културни напредак, што је, уосталом, потврђено у каснијим деценијама 20. века.

### НАПОМЕНЕ

\*Овај рад представља, у ствари, једно поглавље из ауторове студентске хронике „СОЦИЈАЛНО-ЕКОНОМСКЕ ПРИЛИКЕ ЧАЧКА И ОКОЛИНЕ“ (1800-1915). Из њега су изостали поједини опширније описани детаљи, више илустративног карактера. Ближе речено, приказ саобраћајних прилика и веза Чачка и околине, највише је синтеза сачуваних и познатих докумената, затим објављених мишљења појединих аутора на сличну тематику, као и ауторових забелешака и коментара из сећања старих Чачана и људи из околине.

Сматрам за потребно да изразим особиту захвалност Народног музеју, Историјском архиву и Градској библиотеци у Чачку на пруженој помоћи, као и другим старим Чачанима на информацијама и консултацијама.

1. Драгомир Поповић, Споменица чачанске Гимназије 1837-1937 — стр. 21. Изворни материјал: Споменик XVIII, стр. 98.

2. Мита Петровић, Финансије и установе обновљене Србије, изд. 1897. — стр. 40-41.

3. Станоје Станојевић, Историја српског народа, стр. 291.

4. Споменик СКА IXXXII, 1936, с. 1-5 (Војно-географски опис Србије према Кочину Крајину).

5. Д. Поповић, Споменица чачанске Гимназије — стр. 23.

6. Милаш Б. Милићевић, Кнежевина Србија, Београд 1876., стр. 678.

7. Дрвари — некадашње село на простору од старе школе у Атеници, па дужином пута према Трнави. Данас је то све Атеница, а Дрвари се чак не помињу ни као заселак. За овај назив овог дела Атенице знају само стари људи, а са њим се срећемо у документима чачанских власти из прве половине 19. века.

8. Др Реља Новаковић, Краљево и околина, Београд 1966., стр. 201.

\*Аустријски капетан Фридрих Ебшелвиц био је члан мешовите комисије за разграничење између Аустрије и Турске 1718. године. На челу аустријског дела комисије био је пуковник Најперг. Они су од половине октобра до половине новембра 1718. године боравили у Чачку око кога су се највише спорили. У извештају пуковника Најперга (Споменик СКА XCVI — Београд 1948. — „Попис пограничних нахија Србије после Пожаревачког мира, за штампу приредио др Душан Пантелић), за Чачак се каже да је ненастањено место *Ohnbe-wonte Ortter*), а у примедби извештаја још да је то „мала и веома рђава паланка“ („eine kleine und sehrschlechte Palanka“). Такође се, између осталог, наводи да кроз Чачак пролази колски пут, од Крушевца и други од Ужица и даље. Најпрег, затим, каже да од Чачка пешачки пут иде преко рудничког дистрикта (нахије-прим. М. М.) за Београд. На самој карти Ебшелвица Чачак је означен као паланка.

9. Ото Дубислав Пирх, Путовање по Србији 1829. — Превод др Драгиша Мијушковић, изд. 1900. стр. 219.
10. Исто — стр. 124.
11. Исто — стр. 132.
12. М. Б. Милићевић, Кнежевина Србија, стр. 649.
13. Стручни налази и мишљење инж. Исидора Јањића, из Чачка. Сећања старих људи у Атеници (Војин Војиновић, 85 г.)
14. Др Стеван Игњић, Ужице и околна 1862-1914, изд. „Вести“ Т. Ужице, стр. 90.
15. М. Б. Милићевић, Кнежевина Србија, стр. 642.
16. Личне забелешке, „Сећања старих Чачана“ (Милисав Терзић 90 г.)
17. Др С. Игњић, Ужице и околина, стр. 91.
18. Др Р. Новаковић, Краљево и околина, стр. 201
19. Исто, стр. 195.
20. Исто, стр. 196.
21. Личне забелешке, „Сећања старих Чачана“
22. Др Бранко Перуничкић, Чачак и Горњи Милановац, том II, стр. 181, — 186, док. бр. 40 (ДА СРС-МУД-П-ХI-42-1872).
23. О. Д. Пирх, Путовање по Србији, стр. 219-220
24. Споменик СКА, прилог — карте Србије IV, 4
25. О. Д. Пирх, Путовање по Србији, стр. 133.
26. Споменик СКА, прилог карте Србије IV, 4.
27. Исто, прилог карта III, 3
28. Др Б. Перуничкић, Чачак и Г. Милановац, II том стр. 235-239, док. 62 (ДА СРС-МУД-П-ХIII-129-1885).
29. О. Д. Пирх, Путовање по Србији, стр. 220.
30. Исто, стр. 145
31. Др Б. Перуничкић, Чачак и Г. Милановац, стр. 569, I том, док. 302 (ДА СРС-Совет 1852-Но 60).
32. М. Б. Милићевић, Кнежевина Србија, стр. 358.
33. Споменик СКА, прилог карта III, 3; Личне забелешке, „Сећања старих Чачана“
34. Др Б. Перуничкић, Чачак и Г. Милановац, том. I, стр. 646, док. 326 (ДА СРС-мин. фин. Е-IV-3-1857).
35. М. Б. Милићевић, Кнежевина Србија, стр. 304
36. Личне забелешке, „Сећања старих Чачана“. Долазак Паулине Крен у Чачак. Робена је у Медлингу, Аустрија, умрла 1953. године у 92. години живота.
37. Личне забелешке, „Сећања старих Чачана“ и Војина Јевтовића, 94. године, из. А. Тренче.
38. В. Карић, Србија — опис земље, народа и државе — Београд 1888. стр. 457.
39. Тих. Р. Борђевић, Из Србије кнеза Милоша, Београд 1922. стр. 30
40. В. Ст. Караџић, Даница 1827. стр. 53.
41. Н. Радојичић, Географско знање о Србији почетком 19. века, Београд, 1947, стр. 65-66.
42. М. Б. Магарашевић, Путовање по Србији 1827, стр. 61.
43. Споменик СКА 82. стр. 75-76, Перетићев опис Чачка
44. В. Караџић, Србија — опис земље, народа и државе — стр. 703.
45. Летопис Илије Кривачића (рукопис), Историјски архив — Чачак
46. др Б. Перуничкић, Чачак и Г. Милановац, I том, стр. 61, док. 32 (Архив САНУ, бр. 1043)
47. Даница Милић, Трговина Србије 1815-1839. стр. 89-90
48. Др Б. Перуничкић, Чачак и Г. Милановац, том I, стр. 275, док. 170 (ДА СРС-КК XIV-141)
49. Исто, стр. 421, док. 228 (ДА СРС-Совет 1838, Но 378)
50. М. Б. Милићевић, Кнежевина Србија, с. 128
51. Тих. Р. Борђевић, Из Србије кнеза Милоша стр. 28.
52. Др Б. Перуничкић, Чачак и Г. Милановац том I стр. 676 док. 345.
53. В. Карић, Србија, опис земље, народа и државе, стр. 457
54. Личне забелешке, „Сећања старих Чачана“ и људи из околине

55. Споменик СКА 82, стр. 75-76
56. Др Б. Перуничкић, Чачак и Г. Милановац, I том, стр. 272-273, док. 168 (ДА СРС-Совет-І-Е-Ф1-15 1836).
57. Исто, стр. 515-519, док. 273 (ДА СРС-МУНД-П 1846-р. 74)
58. Исто, стр. 520, док. 275 (ДА СРС-Совет 1846-456)
59. Исто, стр. 557, док. 292 (ДА СРС-мин. фин. П 1849-Ф IX-р. 7)
60. Личне забелешке и документација, „Сећања старих Чачана”
61. Др Б. Перуничкић — Чачак и Г. Милановац, I том, стр. 598, док. 318 (ДА СРС-Мин. фин. П-IX-1-1855)
62. Исто, стр. 686-691, док. 352 (ДА СРС Мин. фин. Е-Ф-VI-р. 49-1859)
63. Исто, стр. 756-757, док. 379 (ДА СРС МУНД П 1864-Ф-IV- р. 1)
64. Личне забелешке и документација „Сећања старих Чачана” и људи из околине. У овом случају реч је о казивању Драгомира Деспотовића, из Мојсиња, 94. године. О превртању скелс у Чачку њему је причала његова мајка. Вероватно да је то било око шездесетих година 19. века.
65. Мита Петровић, Финансије и установе обновљене Србије, стр. 226
66. Исто, стр. 217
67. Др Б. Перуничкић, Чачак и Г. Милановац, II том, стр. 174, док. 38 (ДА СРС-Мин. фин. А. 1867 до 1872. Ф III-р. 74)
68. Летопис Илије Кривачића, Истор. арх. Чачак. Понтонски мост на Морави код Чачка „којим се прелази чачанско-милановачки пут” помиње се и у „Кнежевини Србији” М. Б. Милићевића у поглављу „Чачански округ-нове тековине”
69. Мита Петровић, „Ратне белешке”, стр. 7 — изд. Нар. музеј — Чачак
70. Др С. Игњић — Ужице и околина, стр. 90.
71. Личне забелешке и документација — Сећања старих људи из околине (Војин Јевтовић, 94 год. из Доње Трепче).
72. Вук Ст. Караџић, Даница 1827. — стр. 53
73. О. Д. Пирх, Путовање по Србији 1829. год.
74. В. Карић — Србија, опис земље народа и државе, стр. 687
75. Др Б. Перуничкић, Чачак и Г. Милановац, том I, стр. 159-161, док. 95 (ДА СРС-СОС-883)
76. Исто, стр. 330, док. 192 (ДА СРС-КК-1837 — 194)
77. Исто, стр. 419, док. 227 (ДА СРС-Совет 1838-Но 378)
78. „Чачански глас” бр. 33/1962. напис: „Стари Чачак према статистици”
79. Др Б. Перуничкић, Чачак и Г. Милановац, том I, стр. 114, док. 67 (ДА СРС-СОС-677)
80. Исто, стр. 653-654, док. 329 и стр. 658-659, док. 335 (ДА СРС Мин. фин. Е-IV-6-1857)
81. „Чачански глас”, бр. 33/62 год. напис „Стари Чачак према статистици”
82. Личне забелешке и документација, Казивања старих људи из околине. Казивање Светозара Јовановића, из Коњевића, 85. г.
83. Личне забелешке и документација, казивања Војина Јевтовића из Доње Трепче, 94 г.
84. Привредне снаге Србије, стр. 613.
85. „Чачански глас”, бр. 7/1964. год. — Ранко Симовић: Записи о Лозници
86. В. Карић — карта Србије, Београд 1888. год.
87. В. Карић — Србија, опис земље, стр. 464—465, Београд, 1888.
88. Привредне снаге Србије, стр. 629
89. Др Б. Перуничкић, Чачак и Г. Милановац, том I, стр. 220, док. 130 (ДА СРС-КК XIV-271)
90. Исто, стр. 238, док. 144 (ДА СРС-Совет 1835-148)
91. Исто, стр. 247, док. 151 (ДА СРС-Совет-1835)
92. Исто, стр. 251-255, док. (ДА СРС-ГК 35-1835)
93. Исто, стр. 427, док. 234 (ДА СРС-МИД-1839-ф)
94. Исто, стр. 521, док. 275 (ДА СРС-Совет 1846-456) Дужила од 44, а ширина од 18 фати одговара дужини од 83 метра и ширини од 34 метра (Прим. М. М.)
95. Исто, стр. 584, док. 308 (ДА СРС-Совет 553-1835)
96. ПТГ архив, бр. 10/1964 — Олга М. Ковачевић: Архитектура и локација

- мензулана и поштанско-телеграфских зграда у Србији, стр. 203. (ДАБ-Совет, 1848, Арх. Но 44; м. фасц. 12-19)
97. Личне забелешке и документација — „Сећања старих Чачана“. Казивања Косаре Радичевић (86 год.), Милица Терзића (89 год.), Обрена Мандића (89 год.), инж. Милоја Јовановића (96 год.), проф. Драгомира Марковића (76 год.)
98. ППТ архив — бр. 13/1968. г., стр. 142 — Владимир Ј. Борбевић: Управитељство поштанско од 31. маја 1846. год.
99. Исто, стр. 144
100. Др Б. Перуничкић, Чачак и Г. Милановац, том I 673, док. 343 (ДА СРС-Совет, Но 168)
101. Инж. Тривун Теслић, Из првих дана телеграфског саобраћаја у Србији, стр. 3
102. Др Б. Перуничкић, Чачак и Г. Милановац, стр. 681-682, док. 347 (ДА СРС-Совет 1859 — Но 130)
103. Инж. Т. Теслић, Из првих дана телеграфског саобраћаја, стр. 47-48 — „Кондуит листе“ из 1863. г.
104. Исто, стр. 107 (ДАБ-Совет-1859, бр. 808)
105. Исто, „Извод из буџета Књажевине Србије за 1864. год.“ (ДАБ-Совет-1863, бр. 220)
106. Исто — (ДАБ-Попечитељство внутр. дела 1855, Т-бр. 17)
107. Ф. Каниц, Историјско-етнографска студија Србије 1859—1868, Лајпциг 1868, стр. 159.
108. Лични записи „Сећања старих Чачана“.
109. Исто
110. Летопис Илије Кривачића
111. Привредне снаге Србије, стр. 613-615
112. Летопис Илије Кривачића
113. Лични записи „Сећања старих Чачана“. — Казивања инж. Светолика — Лике Станковића, из Чачка, 84 год. Станковић је дошао у Чачак 1911. године као инжењер на градњи пруге Чачак — Горњи Милановац — Лајковац.

## LA SITUATION DES TRANSPORTS A ČAČAK ET DANS LES ENVIRONS

(Epoque 1800—1915.)

La situation des transports à Čačak et dans ses environs au XIX siècle correspondent au développement du réseau routier et des communications dans les autres régions de la Serbie à l'époque. Quand à la région gravitant vers Čačak son développement, ainsi que celui de la Serbie, permet d'y distinguer trois étapes des transformations sociales et économiques: l'époque de l'occupation turque et les premières décennies de la libération, ensuite celle de la stabilisation administrative et de la transition de l'économie autarchique à l'économie de marchandise et finalement un développement économique plus intense avec la création de l'organisation capitaliste dans l'économie.

Au début du XIX siècle les routes dans la région de Čačak ont été en très mauvais état. Les voitures ne pouvaient, et avec grand peine, suivre la route alors principale reliant Čačak par Karanovac, (ville de Kraljevo actuelle) à la route d'Istamboul, c'est à dire — dans l'autre sens, avec Užice et la Bosnie. Les autres routes n'étaient que sentiers de piétons et cavaliers.

Selon le tracé du fossé de Čačak ainsi que d'après les cartes des officiers autrichiens Ebschelwitz et Henning du temps de l'occupation autrichienne 1718—1739. et de Joseph Mitterer et de Jovan Peretić datant de 1783—1784, les principales directions des routes de Čačak ont été: à l'Est vers Karanovac, à l'Ouest vers Užice, au nord vers Rudnik et au sud vers Dragačevo, ou bien vers la route de Dubrovnik.

Il reste très peu de documents du XIX siècle sur l'état des routes. Des notes de voyage plus détaillées concernant la région de Čačak se trouvent chez l'Autrichien Otto Dubislav Pirch, qui a y passé en 1829.

Le tracé et la réparation des routes dans la région de Čačak ne commencent qu'en 1830. pour devenir une vraie construction contemporaine seulement après 1860. Les routes ont été construites et entretenues par le travail obligatoire du peuple (corvée) dont la plus grande partie incombait à la population des campagnes. Les premiers fonds de l'Etat investis dans la construction des routes dans la région de Čačak sont ceux investis durant la guerre 1874—76 avec les Turcs et ensuite ceux lors de la construction de la communication traversant les gorges de Ovčar—Kabljar qui a duré jusqu'en 1910.

Les ponts ont surtout été en très mauvais état. La traversée de Zapadna Morava a été faite au XIX siècle surtout par bac. Le plus important des bacs a été celui de Čačak, puis ceux de Gujanj et des villages Mojsinje et Katrzi. Le bac de Čačak a été remplacé par le ponton, en 1874. et par un pont bois quelques années plus tard. Le pont en fer sur la Morava à Čačak n'a été construit et ouvert qu'en 1905.

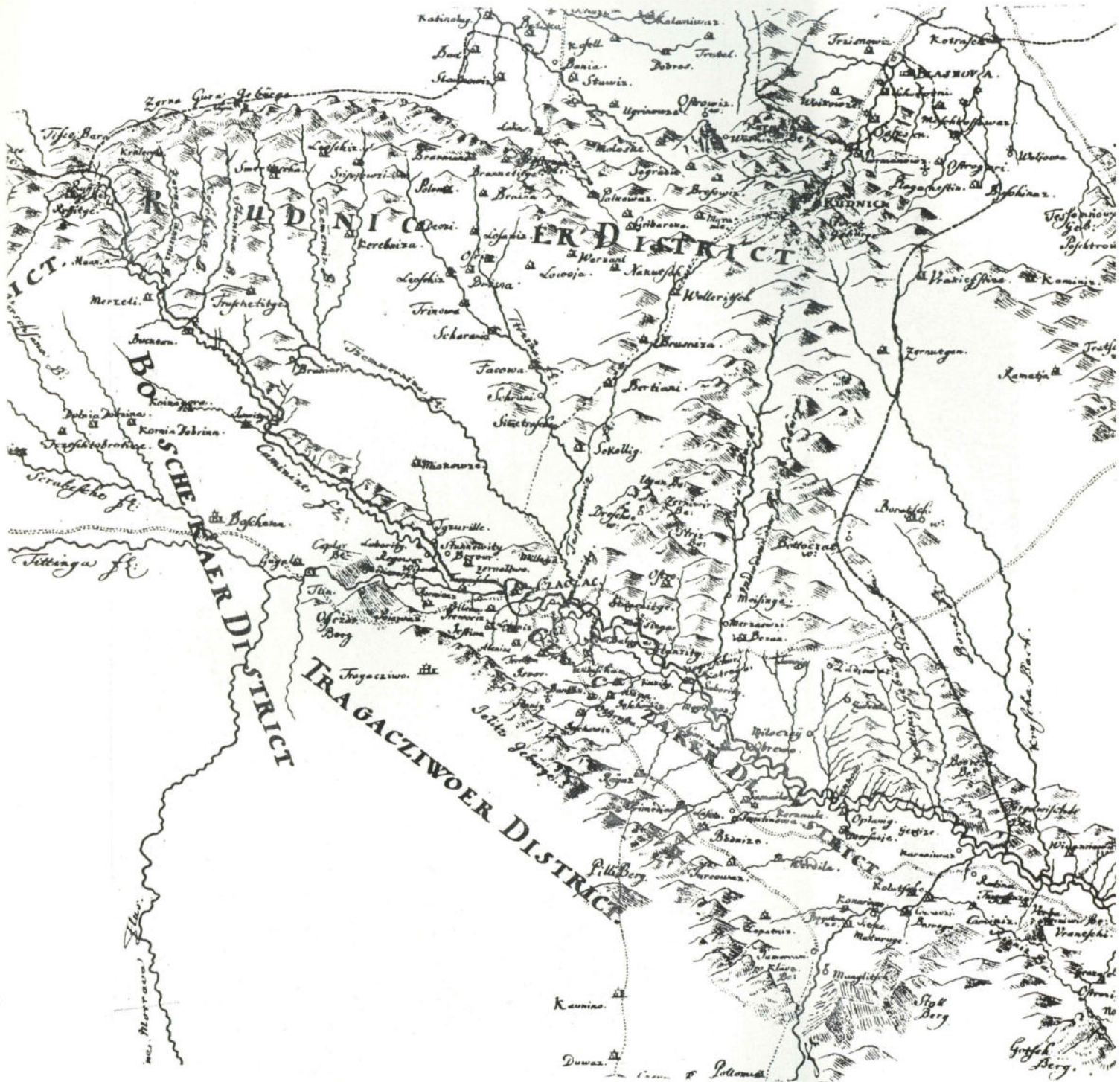
Les services postaux à l'époque de l'occupation turque et même après la libération jusqu'en 1834, ont été très élémentaires. Cette année-là «menzulana» — poste en turc, a été fondée à Čačak et le transport postal a été fait par voitures postières. En 1859. Čačak reçoit le télégraphe et en 1909. le téléphone.

La voie ferrée de Kruševac et Kraljevo est arrivée jusqu'à Čačak en 1911. pour continuer sur Užice. La voie ferrée reliant Čačak à Gornji Milanovac n'a été ouverte qu'après la première guerre mondiale en 1920.

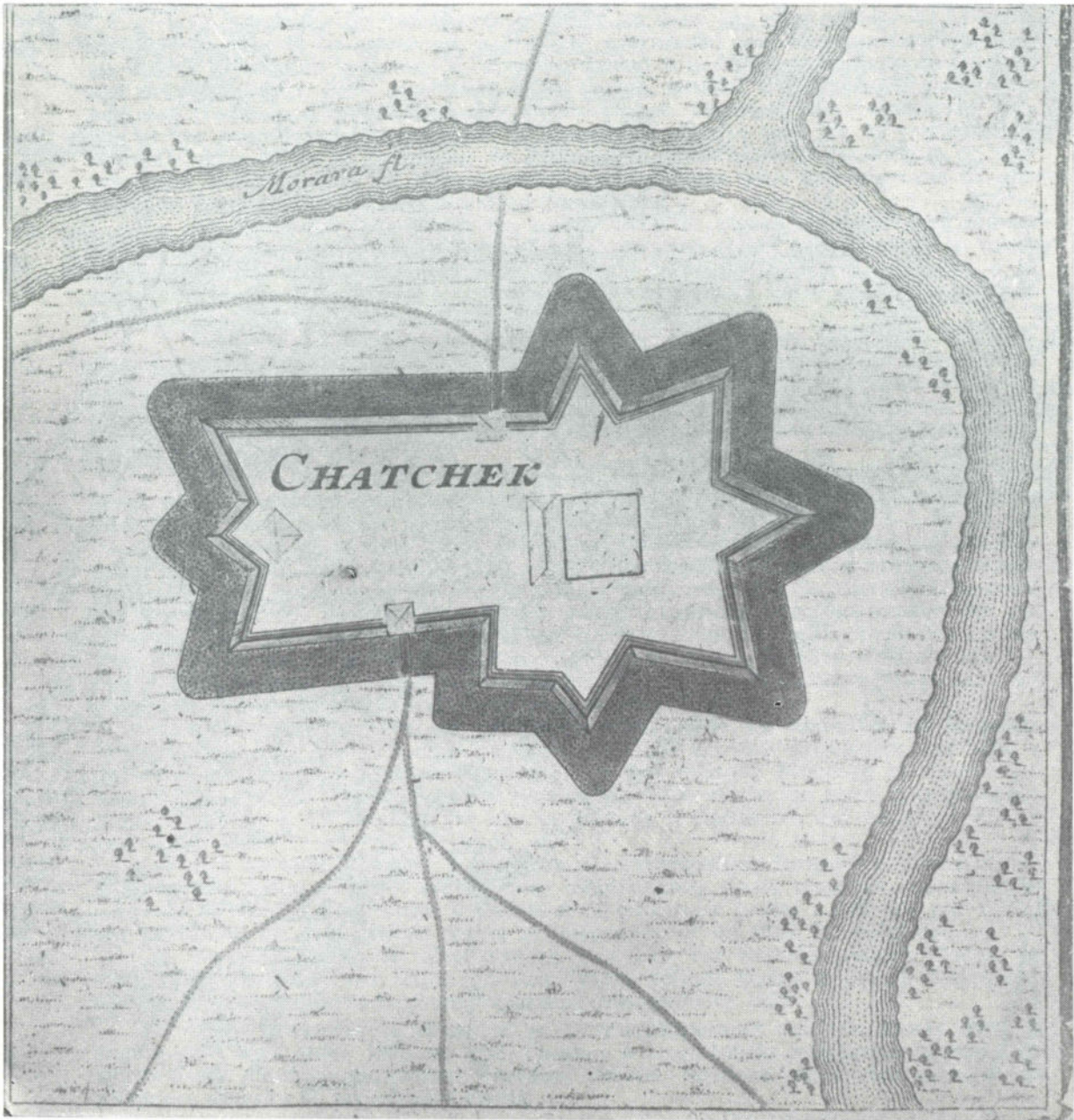
Pour présenter la situation et le développement des transports dans la région de Čačak entre 1800. et 1915. l'auteur a consulté de nombreux archives en synthétisant chronologiquement certains détails figurant dans des oeuvres de plusieurs auteurs et concernant Čačak.

M. Mojsilović

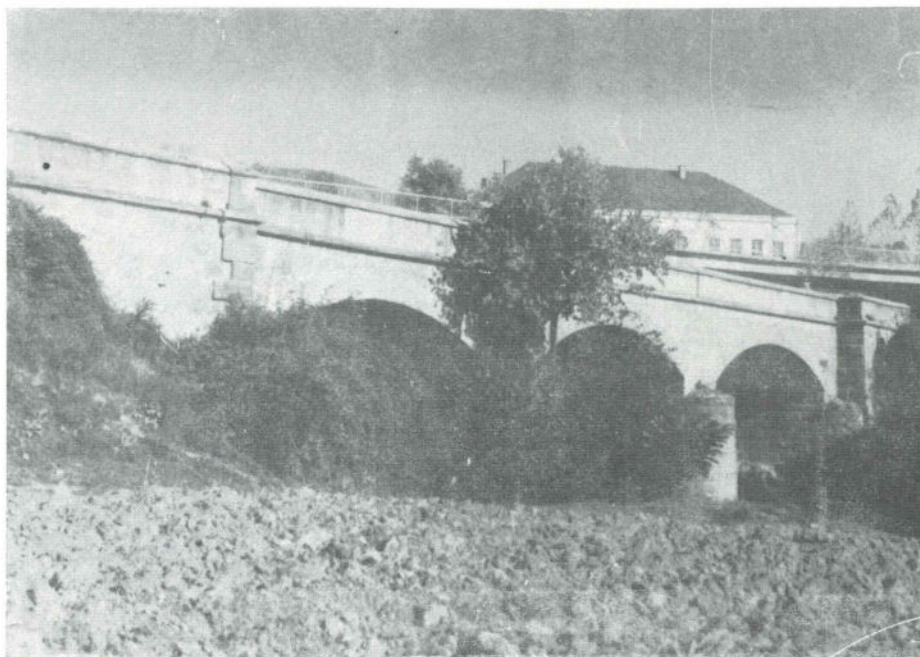




Sl. 1. Аустријска карта из 1717. године по Евшелвицу  
(Чачански и руднички дистрикт).



Сл. 2. Аустријска скица шанца у Чачку из 18. века



Сл. 3. Тролуки стари камени мост у Брбанима



Сл. 4. Железнички мост преко Мораве, у Чачку



Сл. 5. Долазак првог воза у Чачак 1911. године



Сл. 6. Читање телеграма у једној чачанској кафани