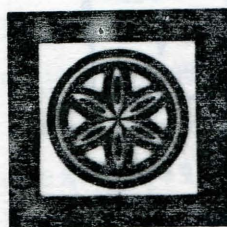


ljudski promet v srbiji



Slovenski etnografski muzej

Ljubljana

1979

4ko. 162/79/d
Duško Maslovarić

LJUDSKI PROMET V SRBIJI

Promet in z njim v tesni zvezi tudi prenos blaga, ima na območju Srbije dolgo tradicijo, njene korenine segajo v praslovansko dobo. Njihov tehnični razvoj se je odvijal vzporedno z razvojem proizvodjalnih sil, menjavi blaga in trgovine. V spremenjenih političnih pogojih, ki so nastali po srbski revoluciji leta 1804, je začelo mestno tržišče izgubljati lokalne značilnosti, s tem pa se je začel razvoj prometnih sredstev in objektov. Do nadaljnjega napredka je pripeljal tudi industrijski razvoj, osnovan na kapitalističnih osnovah. Prodor denarnoblagovnega gospodarstva na vas, v pogojih ekstenzivnega gospodarjenja, je vplival na gospodarske odnose na vasi, da so se počasneje razvijali, kar je pripeljalo v protislovnost mestno in vaško ekonomijo. Posledica tega je bilo slabljenje obrtniške proizvodnje in siromašenje kmečkih slojev. Te okoliščine so vplivale tudi na promet in transport blaga. Zaradi tega so se dolgo obdržala transportna sredstva in organizacije, ki so temeljile na tradiciji arhaičnega srednjeveškega karavanskega prometa in počasnih volovskih vpreg. Razvoj železnice in zatem tudi cestnega prometa v letih po socialistični revoluciji je vplival na tradicionalno organizacijo prometa in transport blaga, da sta v sodobnih pogojih gospodarstva izgubila gospodarski pomen.

PROMET (objekti - ovire - cestna mreža)

"Naravne poti" - steptane poti, steze in rečne doline - so bile najpreprostejše poti v Srbiji. Rabili so jih za peš poti. Širše steze so bile ugodne za jahanje ali karavanski promet. Zaradi neprekinjenega komuniciranja v istih smereh so bile vedno prehodne. Do 19. stoletja so imele magistralni značaj, danes pa le še lokalni.

"Umetne poti" so poti narejene s človeškimi rokami, prilagojene prometnim potrebam. Najpreprostejša taka pot je "kolovoz". Lahko je "krčanik" (s krčenjem utrta pot brez podloge) ali "kolski put" - kolovoz, (vozna pot s podlogo).

To so bile glavne prometne poti v Srbiji do konca 19. stoletja. V sodobnem prometu imajo lokalni pomen. Izrinile so jih "tučanice" - poti s podlogo in voljanim cestiščem. Danes je takih poti manj, ker se grade moderne poti velike propustne moči, na katerih se prevoz ljudi in blaga odvija hitreje in bolj gospodarno.

Naravne ovire na poteh premagujejo ljudje na različne načine. Potoki in manjše reke so prehodne s pomočjo prilagojenih rogovilastih vej ("gigalje" - hodulje, "štule" - lesene noge) ali prek brvi. Reke so prehodne na plitvinah ("brodovi", "gazovi") peš ali s konjem. Kjer ni plitvin, ali so obale visoke, so mostovi raznih oblik in konstrukcij. Najenostavnejši leseni mostovi so "brvine" (velike brvi). Narejeni so iz dveh obdelanih hlodov s "čurakama" (ogreje iz ene ali dveh strani). Gradijo jih kmetje s skupnimi močmi. Gradijo tudi večje mostove s "šipovima", "mosnicama", "poklopačama" in "podovima", prek katerih

gre lahko tudi vprežna živina. Najtrejnejši mostovi so bili kamniti. Gradili so jih z enim ali več loki. Prvi so jih gradili Rimljani. Njihovi sledovi so se ohranili na mnogih rekah vse do današnjih dni. Kamnite mostove so gradili do prve svetovne vojne, od tedaj naprej pa gradijo kovinske ter danes tudi betonske. Tam, kjer ni mostov, reke preplavajo (s pomočjo klade ali buče), preplovejo s čolni, na važnejših prometnih poteh pa uporabljajo splave. Taka mesta imenujejo "prevos", "zevoz" ali "navoz". Velik gospodarski pomen so imeli ti kraji do polovice 19. stoletja. Prevos so plačevali po posebnih tarifah in je prinašal velik dohodek.

Po snegu so hodili s pomočjo krpelj, po ledu pa z derezami v obliki podkve s klini ("potkove", "okove" in "načke"). Smuči v tradicionalnem prometu v Srbiji, kljub očitni prednosti nad krpeljami, niso uporabljali.

Velik del cestne mreže v Srbiji je še danes del magistral, ki so jih na Balkanu gradili Rimljani. Prvotno so imele strotečki, kasneje pa tudi gospodarski pomen. Po smereh so se delile na prečne in vzdolžne. Pred prihodom Slovanov so vzdolžne poti imele velik pomen, ker so bile glavne vez srednje Evrope z Bizancem (Via Militaris). Kasneje, v času srbske srednjeveške države, so izgubile vsak pomen. Do turških osvajanj je prečna mreža poti (Dubrovniška, Zetska, Kotorska, Skadarsko - Prizrensko pot), bila glavna trgovska zveza primorskih mest s tržnimi središči v Srbiji. S prihodom Turkov so se spremenili zgodovinsko - ekonomski pogoji in so vzdolžne poti (Carigradska, Smederevska, Bosanska, Beograjska, Moravsko - Vardarska, Šabačko - Užiška) ponovno dobile prednost. Na teh smereh se je

pred koncem 19. stoletja začela izgradnja mreže modernih poti, ki so v pogojih po socialistični revolucije dobile poln prometni zamah in gospodarsko enakopravnost.

L J U D J E prenašajo tovore le na krajših poteh. Delovni učinek je odvisen od fizičnih sposobnosti posameznika; da bi se učinek povečal, si pomaga s torbami (iz skorje, usnja, rastlinskih in živalskih vlaken), s košarami (iz srobe, šibja in lesa). Med torbami so najstarejše in najpreprostejše "krbulje", "korube" in "lubare" (narejene iz drevesne skorje). "Abili" so jih od nekdaj, danes pa so v rabi še v mnogih planinskih krajih. Usnjene torbe "tarčug", "čapra" in "trasta" pri Vlahih, so enostavnih oblik, narejene iz ovčje ali kozje kože. Na Balkanu so jih poznali že pred prihodom Slovanov. "Abili" so jih živinorejci. Danes le še poredko v uporabi. Vrednejše stvari stvari na potovanjih so nosili v posebnih torbah ("jandžik") narejenih iz strojene krože, s ključavnico. Danes jih ne uporabljajo več. Najbolj razširjene so bile torbe iz rastlinskih in živalskih vlaken ("uprta", "povezača", "lončara", "cediljak", "cedilo" in "bisage" različnih velikosti in različno ornamentirane. Ob njih so veliko uporabljali tudi košere ("kotarica" - jerbasček, "krošnja" - koš, "sepe", "košič", "taška") različnih oblik in velikosti. Tekočine v manjših količinah nosijo v različnih posodah narejenih iz gline, lesa, kovine ali iz buč. To so "testije" (lončarski vrči za vodo), "bardaci" (lončeni vrči za vodo, vino), "čuture" (čutare), "pljoske" (ploščate čutare), raznih oblik, barv in velikosti. Večje

količine tekočin nosijo v sodovih posebnih oblik ("buc" - ploska, okrogla, lesena posoda, "saka" - sod na dvokolesnem vozičku, "džban".

Pri prenašanju blaga na daljše razdelje si moški pomagajo s palico, ženske pa z "obramico" ("kobilka" pri Vlahih), napravo zakrivljene oblike z zarezo ali kavljem na krajeh, katero nosijo na ramenih. Travo, seno in slamo nosijo v "koših", v nekaterih delih Srbije (Srem, Sjenica, vzhodna Srbija), pa v posebni napravi ("mrežage", "luci", "lučace", "teljigar") narejeni iz dveh zakrivljenih palic opletenih z mrežo. Ta arhaična naprava se danes vse manj uporablja. Brene nosijo tudi v rokah, prek rok, na ramenu, prek ramen, okoli pasu ali na ledjih. Nošenje bremena na glavi, po mišljenju P.Ž. Petroviča ni značilno za srbsko tradicionalno kulturo. Ta način je prišel iz Vzhoda, uporablja pa se v okolici Kraljeva, v Nišavi in južni Srbiji. Večje, obsežnejše predmete vlečejo ali potiskajo s pomočjo veje, voza ali sani, ki jih napravijo kmetje sami. V patriarhalni Srbiji so bremena nosile ženske, danes pa jih prenašajo tudi moški.

Prenos blaga s pomočjo D O M A Š I H Ž I V A L I je povečala enakovrednost tega dela in vplival na razvoj novih možnosti in organizacij v prometu. Konja so v prometu uporabljali od sredine do polovice 19. stoletja. V vprežnem prometu je imel manjši pomen, razen v Vojvodini. Za časa Rurkov so v tovarnem prometu največ rabili mezza, kasneje je izgubil vsak pomen. Osla so uporabljali samo v lokalnih okvirih in to v južni in vzhodni Srbiji. Do uvedbe meha-

niziranih sredstev v prevozu, so največ jahali. Jahanje je bilo privilegij določenih slojev od sredine do začetka 20. stoletja. Konjska oprema je bila do polovice prejšnjega stoletja orientalskega izvora, nato pa jo je zamenjala skromna in praktična srednjeevropska. Jahanje ima danes lokalni značaj v prometno nezvitih krajih.

Tovorni promet je imel dolgo tradicijo in velik gospodarski pomen v karavanskem prevozu blaga. Ta promet se je pri nas do 14. stoletja imenoval z latinsko (vlaško) besedo "turma" (krdo - čreda). Od 16. stoletja se je uporabljala perzijska beseda "karvan", od časa Turkov pa prevladuje ime "kiridžiluk", ki se je ohranil do današnjih dni. Prenos blaga so opravljali Vlasi živinorejci ("prenosniki" - prenosniki), za blago pa je odgovarjal starešina katuna (pastirskega naselja v planini), imenovan "primičur", "katunar", kasneje "kramar". Karavano je povprečno sestavljalo deset do dvajset konj. Težkeje je bilo v karavani več kot sto konj in še to le v primerih, ko so prenašali sol. Tovar, ki ga je nosil konj, je tehtal okoli 180 kilogramov, konj ga je nosil dnevno deset ur. Sčasoma so ta prevoz prevzeli tudi Srbi, med katerimi so kot "kiridžije" bili najbolj poznani Užičani. "Kiridžiluk" je večji gospodarski pomen izgubil z uvedbo železnice in z izgradnjo avtocest. Danes ima lokalni pomen, uporablja pa se še v skrajnih vseh naših krajih. Opremo tovornega konja sestavlja leseno sedlo, palica "soar" in vrv za povezovanje tovara. Breme se je, odvisno od oblike, prenašalo v vrečah ali pa se je privezovalo na sedlo. Tekočine so včasih

prenašali v mehovih iz narezane kozje kože. Za prenos vina pa se je do današnjih dni ohranil meh posebne oblike ("vučija"), ki se lahko tovari in prenoša.

Vprežni promet se v Srbiji pojavlja v dveh oblikah:

- Uporaba enostavnih sredstev ("vlaka" - drča, "vlačug", "četvorka"). Ta promet se odvija v gozdu ali planini, izven prometnih žil.

- Uporaba voz z eno ali dvema osovinama. Promet se odvija po cesti. Ta oblika vprežnega prometa je imela v drugi polovici 19. stoletja velik gospodarski pomen v prevozu blaga med mesti ("rabadžiluk"). Prevoz so opravljali posamezniki ("rabadžije"), samostojno ali v skupinah. Še danes se včasih uporablja za lokalni prevoz blaga. V srednjeveškem prometu je za časa Turkov imel največji pomen bivol (danes je ohranjen samo na Kosovu), po osvoboditvi pa vol. Danes se za ta prevoz največ uporabljajo krave. Vozovi, ki so se uporabljali v Srbiji, so bili raznih oblik, velikosti in konstrukcij. Najstarejši tip so "vrndelji", s polnimi kolesi brez špic. Ta zelo arhaična oblika voza se je ohranila vse do današnjih dni v okolici Ivanjice, na Pešteri, Sjenici, v okolici Vel. Izvora in Kalne v vzhodni Srbiji. Drugi tip "sremdija", "sremska kola" se uporablja v Srbiji od 16. - 17. stoletja, prišel pa je iz severa preko Vojvodine. Ta tip se je v raznih variacijah obdržal v uporabi do današnjih dni. Za prevoz potnikov uporabljajo "čeze" (vrsta enoosnih voz), ali "kruceee" (dvoosni voz). Za prevoz ljudi in bremen po snegu pa se uporabljajo sani. V sodobnih pogojih prometa ta tradi-

cionalna sredstva izgubljuje svoj pomen tudi na vasi, saj za prevoz blaga rabijo avtomobile, kamione, traktorje s prikolicami.

VAŽNEJŠA LITERATURA

1. J. Erdeljanović in R. Nikolić, Trgovački centri i putovi po srbskoj zemlji, Beograd 1899.
2. S. Trojanović, Naše kiridžije, Srp. etn. zb. SAN knj. XIII, Beograd 1909.
3. K. Kostić, Domaće životinje kao transportna sredstva u srpskim zemljama za Turskog vremena, Glas. Srp. gogr. dr. III sv. 3-4, Beograd 1914.
4. P.Ž. Petrović, O nošenju tereta ljudskom snagom u našem narodu, Rad trećeg Kongresa slovenskih etnologa i geografa, Beograd 1933.
5. dr. B. Drobnyaković, Putevima naše zemlje, Beograd 1957.
6. J. Anandelović-Lazić, Narodne torbe u zbirci Etnografskog muzeja u Beogradu, Glas. Etn. muz. 21, Beograd 1958.
7. S. Vukosavljević, Istorija seljačkog društva, II, SAN-u, poseb. izd. CCCXC, odeljenje Društvenih nauka knj. 51, Beograd 1965.
8. D. Maslovarić, Sarobračaj i transport dobara u Srbiji, Etnografski muzej u Beogradu, Beograd 1973.

....

Z razstavo gostuje Etnografski muzej iz Beograda. Pripraviljo je Duško Maslovarić, višji kustos Etnografskega muzeja Beograd.

