

Милић Ф. ПЕТРОВИЋ
Архив Југославије
Београд

САОБРАЋАЈНЕ ПРИЛИКЕ И ТРГОВИНА У ПЉЕВЉИМА И ОКОЛИНИ 1860–1941.

Од стварања двије полуслободне српске кнежевине у XIX вијеку, Србије и Црне Горе, ослобођење Рашке области било је приоритет у свим њиховим национално-ослободилачким плановима. Ослобођење колијевке српске државности, духовности и традиције било је питање њиховог опстанка. Међутим, око ове области, шире Старе Србије и Босне и Херцеговине отимале су се тадашње велике европске силе: Отоманска царевина настојала је да ове традиционалне српске земље и даље задржи под својом управом; Аустро-Угарска је преко овог простора планирала и трасира свој добро познати продор на исток; Русија је подржавајући ослободилачке напоре Србије и Црне Горе жељела да појача свој утицај и присуство на Балкану.

Аустроугарску политику по питању Рашке области изразио је министар иностраних послова, гроф Јулије Андраши, 1875. године следећим ријечима: „Раздвојити Србе из Србије и из Црне Горе, узети под утицај главну спону те двије самосталне државе, Новопазарски санџак, старе српске државе и седиште здраве расе“.¹ У складу са овим определијењем аустроугарска дипломатија је уз помоћ њемачког канцелара Бизмарка на Берлинском конгресу (1878) неутралисала ослободилачке напоре и резултате Срба у Рашкој области, Старој Србији, Босни и Херцеговини и спријечила спајање Србије и Црне Горе у Рашкој области.

Саобраћајне прилике и привредна ситуација у Рашкој области и Пљевљима у другој половини XIX и у првој половини XX вијека биле су крајње неповољне. Овај крај био је лишен савремених комуникација и тиме одвојен од свијета и развијених привредних средина. Због тога су његове привредне могућности и даље биле скупчене. И у културном погледу ови крајеви остали

¹ Види: Јован Драгутиновић, *Наши национални крајеви – приказујемо вам санџак*, „Идеје“, Београд 1935. година, бр. 19, стр. 5.

су непроучени и мало познати научној, културној и широј јавности. Све до ослобођења (1912) робу и путнике су преносили и превозили коњски и колски каравани старим средњовековним путевима и пјешачким стазама. Недостајали су савремени путеви, мостови, жељезнички и аутомобилски превоз.

На основу одлука Берлинског конгреса из 1878. г. Аустро-Угарска је стационирали јаке војне гарнизоне у Прибоју, Пријепољу, Пљевљима и оближњим висовима, јачине око 5.000 војника и официра. Након тога Аустро-Угарска је за своје војне и трговачке потребе изградила путеве: Металка – Пљевља и Пљевља – Пријепоље и започела трасирање жељезничке пруге кроз Рашку област. Након анексије Босне и Херцеговине (1908) Аустро-Угарска је повукла своје војне гарнизоне из Прибоја, Пљеваља и Пријепоља и обуставила изградњу путева. Ослободилачке резултате извојеване у балканским ратовима 1912/13. и потом планове о привредним прегнућима Србије и Црне Горе спречила је аустроугарска агресија на Србију 1914. г. и Први свјетски рат и након тога обнова разрушене и ратом опустошене земље. Због тога све до 30-тих година XX вијека није било путева Пљевља – Бијело Поље; Пријепоље – Бијело Поље – Беране; Пљевља – Жабљак – Шавник и савремених превозних средстава. Највише је бољело народ овог краја што је и након ослобођења од Османлија и Аустро-Угара био економски јако заостао и имао осјећај да је потпуно запостављен и од свих савремених кретања и достигнућа одсечен, посебно у зимско доба. Цијела Рашка област није имала саобраћајну везу са Црном Гором, изузев заобилазног пута Беране – Андријевица. Без путева није могло бити експлоатације неотворених шума, површинских мајдана угља, благовременог увоза жита и колонијале робе и извоза стоке, сточних и пољопривредних производа, привредног, просвјетног и културног напретка и хватања прикључка са развијеним дјеловима земље. Решавању ових проблема – развој привреде, спровођење аграрне реформе, ограничење државних шума, електрификација вароши, могло је да се приступи тек након ослобођења и стварања југословенске државе.

О покушају изградње жељезничке пруге. Након окупације Босне и Херцеговине (1878) Аустро-Угарска је настојала да створи што повољније услове за свој продор на исток. Без савремених путева и превозних средстава то се није могло извести. Да би успјела у овим својим плановима Аустро-Угарска је дуго времена заговарала потребу изградње жељезничке пруге од Босне и Херцеговине до Косовске Митровице. Да би то издејствовала заговарала је изградњу Јадранске жељезнице, којом би, наводно, Краљевина Србија заобилазно преко сјеверне Албаније добила излаз на Јадранско море. После широке дипломатске активности код великих сила, Аустро-Угарска је успјела да од турског султана добије ираду (концесију) за трасирање пруге од Сарајева до Косовске Митровице. На основу сазнања из Рашке области

Тихомир Вељковић, српски цариник са Јавора, у извјештају Министарству иностраних дјела Србије од 28. јануара 1905. г. писао је о аустроугарским плановима за изградњу жељезничког крака Рудо – Пљевља:

„Даље извештава да му је тај официр (из аустроугарске посаде) рекао још и то, да ће на пролеће у Пљевља стићи и две компаније (пијанде) да пут Пљевља – Рудо удесе за железницу, којом су намерни везати Пљевља за осталу босанску железничку мрежу. Пут од Пљеваља до Рудог трасиран је још пре неколико година али је до данас изграђен само за један час од Пљеваља“.²

У вези са плановима за изградњу жељезнице кроз Рашку област аустроугарски министар спољних послова, барон Ерентал, 1908. г., између осталог, је изјавио:

„Веза аустроугарских железница са турским железницама код Митровице (Косовске) даће новог полета економском развијању македонског вилајета“. Након анексије Босне и Херцеговине (1908) барон Ерентал је уверавао да је овај копнени правац много ближи за енглеску индијску робу и да је то наводно „приближавање Истока Западу“.³ Аустроугарски посланик у Цариграду Палавичини био је отворенији и директнији од свог министра. Објашњавајући велике аустроугарске претензије преко српске земље Рашке писао је: „Када буду постављене шине од босанске границе до Митровице, уследиће ускоро, само по себи, освајање овог земљишта мирним путем. Наша култура ће се пробијати заједно са железницом, полако али сигурно до Солуна, који ће постати аустроугарска лука“.⁴ Ови планови, пропаганда и политика Аустро-Угарске нису били непознати српским народним првацима као и неким муслиманским предводницима у Пљевљима. Старешина манастира Света Тројица Василије Поповић скретао је пажњу Турском у Београду (Министарству иностраних дела Краљевине Србије) да су „Пљевља врата аустроугарске пропаганде, похитајмо да та врата подупремо“.

Краљевина Србија помно је пратила аустроугарске планове за изградњу жељезнице кроз Рашку област. У њеном Министарству иностраних послова сачувана су три извештаја Петра Косовића, директора Српске гимназије у Пљевљима, у вези са овим питањем, које је достављао преко Српске царинице на Јавору.

У првом извјештају од 16. фебруара 1908. г. забиљежена је равнодушност и незаинтересованост мухамеданаца за грађење пруге: „Глас да је Аустрија добила концесију за грађење железнице до Митровице примљен је овде код Мухамеданаца доста равнодушно. Изгледа да наше Турке већ ни-

² Архив Србије, МИД – ПП, 1905, бр. 291.

³ Јован Драгутиновић, наведено дјело.

⁴ Димитрије Ђорђевић, *Царински райи Аустро-Угарске и Србије 1906–1911*, Београд 1962, 522–523.

шта узбудити и узнемирити не може. Све су се они, чини ми се, предали на милост и немилост судбини. Како су међу њима опет најактивнији аустријски лиферанти, а то су им и најбогатији људи, интересовао сам се да сазнам шта они мисле о новој прузи. Уверио сам се да се њих то питање само толико тиче: што се надају да ће они бити лиферанти те пруге, те се боје да се утицајем других сила не осујети грађење њено. На жалост има и наших Срба који тако исто мисле. Иначе, глас о грађењу те пруге појачава и онако доста велики песимизам код наших овдашњих грађања“.

Друга забиљешка од 14. марта 1908. г. гласи: „Мехмед паша Бајровић бави се већ дуже времена у Бечу. Са њим су тамо и два Србина: Глигорије Веселичић из Пријепоља, трговац и лиферант аустријски, и један Стевовић из Прибоја, члан познате Прибојске трговачке компаније. Говори се и тврди да су сва тројица отишла тамо споразумно да траже концесију за изградњу новопазарске железнице“.

У трећем извјештају од 5. маја 1908. г. наводи се да су радови већ отпочели: „Радови на трасирању нове пруге отпочели су увелико. Једна група инжињера и радника предузела је, има већ неколико дана, трасирају од Прибоја. Чува их 40 коњаника турских и, како веле, чувају их врло озбиљно. У Пријепољу су опет тражили и погађали стан за 5 лица, почевши од 1. јуна. Пријатељ ми из Пријепоља јавља како је у изгледу да се тамо зидају две нове куће за потребе Аустријанаца, и то једна у чаршији, коју би саградили Веселичићи, и друга у логору, коју би подигао Бајровић. Бајровић, Веселичић и Стевовић, који су, као што сам Вам писао, били у Бечу, вратили су се отуд. Не чује се ништа јесу ли успели да узму у концесију грађење нове железнице, али према неким знацима као да јесу. Тако је о тој ствари, по повратку из Беча, Бајровић са г. Фил. Ђурашковићем разговарао и позвао га да и он уђе у компанију за грађење те пруге. Г. Ђурашковић му је дао свој пристанак“.⁵

Према аустроугарским плановима жељезница кроз Рашку област требало је да буде наставак босанске жељезнице. Ова саобраћајница ишла би од Рогатице на Увац и повезивала би аустроугарске гарнизоне на Лиму, у Прибоју и Пријепољу, затим би се преко Сјенице и Новог Пазара пружила до Косовске Митровице, одакле је од 1874. г. постојала жељезничка пруга преко Приштине и Скопља до Солуна. Било је планирано да се траса пруге код Прибоја пење на 304 m, код Пријепоља на 442 m и код Сјенице на 1069 m, потом би даље пробила или заобишла планину Рогозну. Око изградње ове жељезнице и Јадранске пруге, које би се укрштале близу Приштине, укрштали су се и дипломатски напори Аустро-Угарске и Русије, односно њихових министара спољњих послова Ерентала и Извољског у 1907. и 1908. г. Ерентал је након проглашења анексије Босне и Херцеговине (1908) повукао

⁵ Сва три извјештаја видети: Архив Србије, МИД – ПП, 1908, бр. 49.

аустроугарске гарнизоне из Прибоја, Пријепоља и Пљеваља, што је олакшало касније ослобођење Рашке области у Првом балканском рату. Са аспекта германских освајачких планова Ерентал је тада направио кардиналну грешку.

Империјалистичке планове велике царевине прекинула је анексија Босне и Херцеговине и ослободилачки балкански ратови Србије и Црне Горе, Грчке и Бугарске 1912/1913. г. Ослободилачки напори су напокон огријали Рашку област, Косово и Метохију и Македонију, односно Стару или Јужну Србију, како су тада називани ови крајеви.

Изградња жељезничке пруге кроз Рашку област акуелизована је и у Краљевини Срба, Хрвата и Словенаца последице Првог свјетског рата. Географ Јован Цвијић више пута је тим поводом водио разговоре са Николом Пашићем, предсједником владе. Јован Цвијић је имао и свој план и правац трасе за жељезницу која би повезала Босну и Херцеговину преко Рашке области са Скопљем. С друге стране, пруга од Митровице до Новог Пазара – Рашке и Краљева, повезала би Рашку област са Поморављем и Подунављем којима би испоручивала своје сировине и од њих примала индустријску робу, неке пољопривредне и друге производе. Изградњом ова два крака пруге, сматрао је Цвијић, отворила би се Рашка област долином Лима од Прибоја до Мојковца и даље до Краљева.

Дипломата, национални радник Јован Јовановић Пижон указивао је на значај и потребу развоја Рашке области и у вези са тим писао да је: „Овој области била намењена и друга улога, улога смештаја онога што служи државној одбрани. Она је требало да буде расадник добре расе, оног здравог, лепог, патријархалног, борбеног и отпорног српства чији су преци насељавали Србију. Она је могла бити и извор доброг воћа, добре стоке, мљекарник свјетског гласа“.⁶

Краљ Александар Карађорђевић и Никола Пашић слагали су се у вези са потребом изградње жељезничке пруге кроз Рашку област. За то су постојале и извјесне буџетске могућности и кредитни услови. По неким сумарним прорачунима радило се о око 200 милиона ондашњих динара. Превагнуло је мишљење и настојање краља Александра које се састојало у следећем: „... Јесте требало би, али Срби могу да чекају, треба најпре гледати Хрвате и Словенце, они не би разумели зашто 100.000.000 динара за крше у Санцаку и у Црној Гори. Срби ће разумети и чекаће...“.⁷ И заиста, Србима је једино остало да чекају боља времена. Када је монархистичка и социјалистичка Југославије својој западној „браћи“ прво опростила ратну штету учињену у

⁶ Јован М. Јовановић, *Стари и нови санџак*, „Нови санџак“, Пријепоље 1937, бр. 2.

⁷ Исто.

току два светска рата, а онда их привредно уздигла, они су јој окренули леђа без трунке обзира.

И тако и пред свих настојања, жељезничког саобраћаја у Рашкој области између два свјетска рата није било, са изузетком пруге од Прибоја до Увца у дужини од 5 km са станицама у ова два мјеста. Као што смо навели, размишљало се о изградњи пруге Увац – Пријеполје – Бијело Поље, и даље до Берана и Пећи и правца од Берана до Колашина – Подгорице и Котора. Међутим, од нивоа планирања није се даље одмакло.

У овако неповољним саобраћајним приликама разговарало се и дискутовало и о изградњи јадранске жељезнице. У вези са тим предвиђан је и њен могући правац: Београд – Вишеград, или правац од Метохије преко Берана до Подгорице и Јадранског мора. За ову сврху закључен је па поништен тзв. Блеров зајам, а да на самој траси пруге није ништа рађено. Предност је дата и средства усмјерена правцима према Дубровнику, Плочама и Сплиту. Поред осталог, указивано је на потребу и предлагана изградња пруге и пута: Фоча – Пљевља – Бијело Поље. Међутим, и од ових настојања није било ништа. И тако ће бити за све вријеме постојања Краљевине Југославије и касније социјалистичке Југославије све до средине осме деценије XX вијека, када је изграђена пруга Београд – Бар. Осим пруге, Рашка област није имала ни савремених колских путева, мостова, довољно школа, болница, пољопривредних и других кредита и много чега што је било познато и коришћено у развијеним срединама и центрима обје Југославије. Рецидивни прошлих времена и данас су присутни.

Изградња државног пута број XXVII Шавник – Жабљак – Ђурђевића Тара – Пљевља. Послије Првог свјетског рата Краљевина Југославија је приступила изградњи државног пута Шавник – Жабљак – Ђурђевића Тара – Пљевља. Изградњу овог пута подржао је краљ Александар када је боравио у Црној Гори. Он је одобрио да се изгради пут Шавник – Пљевља и мост на ријеци Тари (крак од Никшића до Шавника био је раније изграђен). Рад на траси пута Шавник – Жабљак – Тара одобрен је Рјешењем Министарског савјета Краљевине СХС бр. 3894 од 5. марта 1921. године под управом инспектора Карловца. Путна траса је обиљежена на терену без претходног сондирања терена, па је због тога касније у полазишту траса помјерена у десну страну. Потом је на основу Рјешења Министарства грађевина бр. 12716 из 1925. године њену трасу повукао инжењер из Грађевинске секције Никшић у присуству шефа секције Картинског и трасера Надарова. Трасер је водио рачуна да максимални успон буде 5 %, и то на 30 висинских метара. Скице ситуације инж. Надаров је израдио на основу теренских подложених података добијених бусолом, пантљиком и педометром.

Рјешењем Министарства грађевина Краљевине СХС бр. 17176 од 25. јуна 1926. г. одобрена је изградња пута: Шавник – Левер Тара (у документи-

ма се грешком наводи Левер Тара иако се радило о Ђурђевића Тари). Забиљежено је да је предност дата: „Хајдучком прелазу на Левер Тари између Бобова и Премћана“. За изградњу пута образована је секција са сједиштем у Шавнику. Непосредни надзор над овом секцијом вршио је шеф Грађевинске секције на Цетињу Војта Баучек, а он и ова секција били су под надзором Грађевинске дирекције у Дубровнику. За шефа Секције одређен је Хуго Махнић, виши инжењер Грађевинске дирекције у Дубровнику; инжењери су били Глеб Надаров и Виктор Фантони, инжењери Грађевинске секције у Никшићу; цртачи су били Иван Слива из Грађевинске секције на Цетињу, и Александар Парфјонов и Машо Филиповић из Грађевинске секције у Никшићу, а фигурант Јован Зечевић, такође из Грађевинске секције у Никшићу.

Михаило Шибалић, предсједник Жабљачке општине и барјактар на свадби краља Петра Карађорђевића, са још шеснаест угледних Жабљачана, у току 1929. г. два пута је протестовао код Министарства грађевина у Београду што путна траса иде преко Његовуђе и заобилази Жабљак.

Према акту Хуга Махнића, шефа Секције у Шавнику, од 5. јула 1930, који је доставио управи Зетске бановине на Цетињу, наведено је да према прорачуну просјечно коштање државног пута Шавник – Левер Тара по једном километру износи 1.059.000 динара, што за 58 km укупно износи 102.522.000 динара. Исте године (7. јула 1930), такође Банској управи на Цетињу, поднет је прорачун да би цијена коштања пута од Бијелог Поља према Пријепољу до села Сутиван у дужини од 8 km износила 400.000 до 830.000 динара по километру, што би укупно изнело око 53.000.000 динара. Упркос цијени коштања приступило се изградњи, и изграђен је пут од Шавника до Ђурђевића Таре.⁸

Пут од Пљеваља до Ђурђевића Таре рађен је по фазама. Потпуно је завршен 1935. г. Реконструкцију дионице пута Пљевља – Оцак и изградњу трасе Оцак -Тара одобрило је Министарство грађевина 31. марта 1925. г. Трасирање пута извршила је Окружна грађевинска секција у Пљевљима. Ревизију је извршила Комисија Инспектората грађевинске дирекције у Крушевцу и Василије Неслер, шеф Грађевинске секције у Пљевљима. Радови су почели у јесен 1923. г. У току рада реконструисани су и проширени мостови на Тешотини и Везичници, пробијен је и урађен пут преко Краљеваца у дужини 10 – 11 km. Трошкови изградње пута Пљевља – Оцак покривени су из ванредних кредита (200.000) и учешћем народа у изградњи. Потом је на основу поднијетог извјештаја о градњи пута од Пљеваља до Оцака Министарство грађевина 25. јуна 1926. г. одобрило трасирање и изградњу дионица Оцак – Црнобори – Влаховићи – Суво Поље – Косаница – Ђурђевића Тара, а 9. фебруара 1927. усвојило предлог да се мост на ријечи Тари подигне на мје-

⁸ Архив Југославије, 66, фасцикла бр. 1208. и 1209.

сту постојећег моста. Касније ће се локација моста помјерити за неколико стотина метара низводно. Дионицу пута Оцак – Црнобори изградио је предузимач Лазар Живковић из Пљеваља и предао је у саобраћај 1928. односно 1929. г. Неколико година касније изграђене су и дионице од Црнобора до Ђурђевића Таре. Изградња пута од Пљеваља до Таре у дужини од 32 km коштала је приближно 16. милиона динара или 500.000 динара по km. Било је то још увијек мање од цијене коштања дијела пута Пријепоље – Бијело Поље (32 km) која је износила око 600.000 динара по km.⁹

Истовремено када и пут Пљевља – Тара рађен је дио државног пута Рудо – Пљевља, у дужини од 7.582 m. На лицитацији изградња је уступљена предузимачима: Лазару Живковићу из Пљеваља (1.082 m за суму од 1.496.657,48 динара) и Јовану Рончевићу из Књажевца (6.500 m за суму од 2.370.000 динара) са роком изградње до 7. јануара 1930. године. Дионица је урађена прије договореног рока и предата на употребу 12. октобра 1929. г.

За Рашку област особито важан моменат је био изградња дионице државног пута Бијело Поље – Беране, који је из другог правца повезао Црну Гору са Рашком облашћу и даље са Србијом, Босном и Херцеговином. Ова дионица изграђена је од 1. јуна до 15. септембра 1929. г. Трошкови изградње су износили 10 милиона динара.

Од 1929. до 1935. г. реконструисан је и изграђен државни пут Пријепоље – Бијело Поље, који је коштао 600.000 динара по једном километру. Приликом израде пројекта овог пута са десне стране ријеке Лима разговарало се и о пројектовању жељезничке пруге истим правцем. Пошто су се трасе ове двије саобраћајнице у већем дијелу поклапале, као и због недостатка финансијских средстава, Министарство грађевина предност је дало изградњи пута.

Пред Други свјетски рат (1940) приступило се проширењу улице краља Петра у Бијелом Пољу у дужини од 462 m, ради проласка аутомобила кроз град, на путу Пријепоље – Бијело Поље – Беране. Истовремено је рађен крак пута од Бијелог Поља до Пљеваља.

У току изградње путева урађени су мостови: мост преко ријеке Лима код Рудог на државном путу Рудо – Пљевља у дужини од 400 m, узводно од старог дотрајалог моста (отвор моста износио је 150 m); мост преко Калуђерске ријеке, такође на државном путу Рудо – Пљевља (отвор моста био је 36 m); мост преко Лима код Пријепоља и мост на Лиму код Берана.

Надлежна грађевинска секција у Крушевцу, међу важнијим путевима изграђеним у земљи на којима је она била ангажована, наводи и путеве: Шавник – Жабљак – Пљевља; Рудо – Пљевља; Колашин – Мојковац и Бе-

⁹ Архив Југославије, 66, фасц. 1130 или Милић Ф. Петровић, *Пљевља у документима 1918–1941*, докum. 129.

ране – Бијело Поље. Сви путеви у Краљевини Југославији били су категорисани у три категорије. У категорију државних путева у Зетској бановини сврстано је 11 путева, међу којима су и два са територије Пљеваља: Рашка – Нови Пазар – Сјеница – Пријепоље – Пљевља – Ђурђевића Тара – Шавник – Никшић – Осјечица – Вилуси – Требиње у дужини 305, 418 km, од кога је било неизграђено 21,696 km; затим пут Рудо – Пљевља у дужини 48 km. У бановинске путеве (категирија пута другог реда) спадао је пут Бијело Поље – Сливац Мост – Шаховићи – Пљевља – Металка; Бијело Поље – Пријепоље у дужини од 47 километара; Нови Пазар – Бањска; Бијело Поље – Сјеница – Нови Пазар и пут Беране – Рожај – Нови Пазар. Остали путеви спадали су у категорију путева трећег реда.

У 1931. години у Зетској бановини било је свега 593 возила са моторном снагом; 342 путничка аутомобила; 56 аутобуса; 115 теренских аутомобила; 79 мотоцикала и бицикала.¹⁰

Изградња пута на ријечи Тари код Будечевице била је пријека потреба послје изградње државног пута од Шавника до Пљеваља. Потребан је био само мост преко ријеке Таре да се Приморје и Зетска бановина повежу са унутрашњошћу земље.

Претпројекат и апроксимативни предрачун за мост урађен је у Министарству грађевина 1935. и потом усвојен на сједници Министарског савета од 12. јуна 1936. г. На међународном конкурс прихваћена је понуда фирме „Антоновић А. Д.“ из Панчева за суму од 9.229.420 динара и роком изградње од 30 мјесеци. Главни пројекат моста и пратеће под пројекте (51 пројекат) и 16 пројеката у вези са ревизијом главног пројекта из 1938. г. (укупно 65 пројеката) урадио је инжењер, касније редовни професор на Грађевинском факултету у Београду, Мијат Тројановић. Основни подаци о мосту су: дужина 370 m; ширина 5,5 m; коловоз моста ја на надморској висини 805,94 – 811,28 m; висина моста је 150 m, распон великог лука је 116 m, а малих лукова је 44,08 m; дрвена скела систем „Корај“ у великом отвору имала је распон 141 m. Укупни трошкови изградње моста износили су 11.118.329 динара, што је за скоро два милиона динара више од првобитног прорачуна. Други свјетски рат затекао је мост под скелама које због наступајуће 1940/41. г. и зиме нијесу биле скинуте. За вријеме рата пројектант моста одведен је у заробљеништво у Њемачку, а мост је био два пута знатно оштећен. Први пут у априлском рату 1941. г. и 1942. г. када је срушен цио крак моста са жабљачке стране. Послје рата пројектант је ослобођен, мост према сачуваним цртежима обновљен и 1946. г. поново пуштен у саобраћај.¹¹

¹⁰ *Илустровани званични аламанак – Шемањизам Зетске бановине из 1931. г.*, стр. 111.

¹¹ Видети: Архив Југославије, 62, фасц. 1208. и 1209.

Мост љепотица или „Тарски мост у стијенама“, како је називан, био је и остао трајна инспирација многих пјесника, књижевника, сликара, фотографа, филмских и телевизијских посленика, туриста намјерника и случајних пролазника.

Трговина. Привредне и друштвене прилике у неослобођеним српским земљама под османском управом у XIX и почетком XX вијека биле су врло тешке. Захваћена анархијом и борбом за одржање власти, османска империја није поклањала готово никакву пажњу развоју поробљених српских земаља. Све је било подређено експлоатацији и одржању турске управе. Због тога је ово и даље био заостао пољопривредни крај. За власнике земље су се издавали аге и бегови и малобројни Срби. Преовладала је пољопривреда, занатство и трговина. Школа је било мало, других културно – просвјетних установа још мање, док здравствених институција и лекара није ни било, осим у војним гарнизонима. Заостали чифчијски односи у турској управи били су кочница било каквог напретка у привређивању и стални извор социјалних и националних сукоба. Трговци и занатлије у Пљевљима и сусједним варошима нијесу имали довољно капитала. У таквим условима Срби су приступили оснивању малих новчаних завода, односно фондова за веће српске православне црквено-школске општине. Ријеч је о малим новчаним фондовима са акцијама од 5 мецедија до 30 динара и капиталом од неколико десетина хиљада динара. Такви заводи постојали су у Скопљу, Куманову, Приштини, Призрену, Пећи и Пљевљима. У Пљевљима се овај завод звао Фонд манастира Света Тројица и постајао је од 1906. до 1911. године.¹² Без обзира на мали број завода, њихов невелики капитал и кратак период постојања, њихов рад је био значајан покушај да се подигне економски ниво становништва, оснажи трговина и занатство, да земља из поседа ага и бегова пређе у руке чифчија који су је обрађивали, да се створи јака домаћа економска заједница која би била конкурент страном, првенствено аустроугарском капиталу и да се створе услови за формирање земљорадничких задруга какве су постојале у Краљевини Србији.

Градско становништво чинили су занатлије, трговци, свештеници, учитељи, турски чиновници и официри. Високи турски чиновници долазили су из Анадолије, арбанашких и других области. Нижи чиновници регрутовани су од мјесних муслимана или од мухацира из Босне и Херцеговине. Муслиманско градско становништво бавило се претежно занатима и трговином, а православно трговином. Међу пљеваљским муслиманима као трговци најутицајнији били су: Бајровићи, Селмановићи, Хациатлагићи, Трхуљи, Корјенићи, Дрнде, Ћимаре и други. Од Срба најпознатији трговци су: Бајићи,

¹² Милић Ф. Петровић, *Фонд манастира Света Тројица*, „Пљеваљске новине“, Пљевља 1991.

Шећеровићи, Ђенисијевићи, Јанићијевићи, Живковићи, Грујичићи, Радовићи, Пејатовићи, Ђурашковићи и други. Пљевљски трговци међусобно и са трговцима из сусједних мјеста у окружењу, формирају трговачка друштва, као што су друштва: Бајровић-Шећеровић-Веселичић; Хаџиатлагић-Бајић; Бајровић-Стевовић.

У другој половини XIX и на почетку XX вијека трговало се са Сарајевом, Дубровником, Трстом, Бечом, Београдом, Скопљем, Солуном, Цариградом, Митровицом, Пећи, Новим Пазаром, Сјеницом, Бијелим Пољем, Пријепољем, Прибојем, Новом Вароши, Чајничем, Жабљаком и другим мјестима. Поједини трговци као Бајровићи, Шећеровићи, Филип Ђурашковић и други, били су лиферанти за аустроугарску војску и везивали су се за Аустро – Угарску. Бајићи и други трговци су се удруживали са српским трговцима да би трговали са Србијом. Поједини су сарађивали са ужичким протом Миланом Ђурићем и достављали му поверљиве податке о турској управи и војсци и стању у Пљевљима и Рашкој области. Трговци из редова муслимана ослањали су се на Сарајево и Истанбул, од којих су добијали кредите и држали новац у тамошњим банкама. Најутицајнији од њих, Мехмед-паша Бајровић, трговао је са Бечом и тамо држао новац. Српски трговци претежно су трговали, добијали кредите и држали новац у Београду, Сарајеву, Скопљу, Солуну и Цариграду.

Развијањем послова трговци почињу да стварају банкарски капитал. Удружени капитал почиње да развија индустрију. Индустијски првјенци у Пљевљима били су пивара, парни млин, кречане, циглоцрепана и радионица за израду кобасица, хотели за преноћишта и други објекти.

Трговину Пљеваља са другим мјестима у другој половини XIX и у првој деценији XX вијека у значајној мјери можемо документовано сагледати и проучавати на основу Породичног архивског фонда Јока и Ђена Ђенисијевића. Ова породична збирка финансијских архивалија, која се чува у Завичајном музеју у Пљевљима, садржи 1211. докумената из 1860. г. и за период 1871–1907. Ради се о преписци Јока и Ђена Ђенисијевића са трговцима из Сарајева, Трста, Беча, Солуна, Београда, Прибоја, Бијелог Поља, Митровице, Никшића, Скопља, Пријепоља, Нове Вароши и других мјеста. Ђенисијевићи су највише трговали са Сарајевом, Трстом, Бечом, Солуном и Београдом.

Трговали су са Рафаелом Левијем, Манојлом и Антонијом Јевтановић, Мехмедом Спахом, Симом Прњавотићем, Петром Будимлићем, Костом Кашиковићем, са наследницима Густава Сахера, Јакобом Штајнером, Сигмундом Билхером, Авдагом Зилцићем, Луком Ђуровићем, Јованом Васиљевићем, браћом Васиљевић, Томом Делић, Петровић Јованом, Кочовићем и Спасићем из Сарајева; са Данијелом и Исидором Саломоном, браћом Дандали и браћом Ристић и Милошевићем из Трста; са Компанијом Турковци

и Ристом Хаџи Ристићем из Беча; са Антонијом Гргом и Неумедин ефендијом Ђустендилом из Солуна; са Костом и Кајом Грба из Митровице; са Данијелом Грбом из Скопља; са браћом Крсмановић, Хаџи Томом и Вели Табаковићем из Београда; са М. Х. Петровићем из Пријепоља; са Јевремом Јевђовићем и Радојицом Рољевић из Прибоја; са Авакумом Авакумовићем из Новог Пазара; са Миланом Борисављевићем и Миланом Зујићем из Нове Вароши; са Станком Јакшићем из Никшића; са браћом Јосифовић и браћом Јевтовић из Ужица; са браћом Пајовић из Бијелог Поља: са Давидовићем из Чајничка; са Будимиром Андријом из Сјенице; са Јовом Стевовић са Јавора; са Вукадином Поповић из Бољанића; са Томом Бојовићем из Шаранаца; са Николом Колцијом, Митриновић Јованом и Станковић Недељком.

Породични архивски фонд Јока и Ђена Ђенисијевић садржи следећа документа: преписку и извештаје о примљеној пошти, цијени робе, разликама у цијенама и курсу новца, поруцбине робе и поруцбине за израду алата и опреме; правдање због мање количине испоручене робе; товарне листове; жалбе на шпедитера; извештаје и потврде о испорученој и примљеној роби; обрачун за продату робу; годишњи обрачун трговине; извештаје и признанице о послатом и примљеном новцу; молбе за одлагање плаћања отплате дуга; тужбе дужника због неплаћања дуга; преплата на „Српску ријеч“; честитке за вјерске празнике; саучешћа поводом смрти чланова породице, трговачке тегтере и др.

Ђенисијевићи су у друга мјеста извозили: стоку и сточне производе (волове, овнове, вуну, јарину, кожу, кожну табачину, мјешине, козлину, масло, восак, клачевину вуне и друго), док су из других мјеста увозили: алате (кола, раонике, косе, белеђије, ратарски прибор); опрему и другу индустријску робу (казане и луле за ракију, калај, челик, чивије, клинце, надгробне споменике од гранита, воденичке каменове), посуђе и стакло; папир; одећу (сукно, платно, чоху, памук, без, зимске капуте и шалове, покровце, вреће); храну, пиће и лијекове (шећер, кафу, зејтин, пиринач, зачин, вино, мастику, шпиритус, нишадор, купус, сирће) и друге производе за рад, за кућу, одећу, обућу, одевање, храну, пиће.

У трговини са другим трговцима у оптицају је био новац више европских држава: аустроугарске круне, форинте, цванџики и дукати; турске златне лире, златне и бијеле мецедије, черек; француски наполеон и дукат, српски динар, црногорски перпер и друге новчанице.

Трговачку робу Ђенисијевићима су преносили кириџије на коњима и колари на запрешним колима. Робу су у балама, врећама и товарима преузимали са жељезничке станице у Устипрачи, станицама у Прибоју, на Металци, у Пријепољу и другдје. У документима се помињу **кириџије**: Нешо Јоксимовић, Стево Матовић, Тодор Цвијовић, Јаков Вуковић, Лазо Бујиша, Милан Цупара, Илија Робовић, Милан Драгаш, Осман и Мустафа Љуца,

Васо Пејатовић и Коста Атанацковић. Роба је слата и уредно достављана по Саву Рајковићу, Мустафи Сарачевићу, Меху Кичевићу, Ивици Месићу, Асану Дешевићу, Муслину Шаховићу и Елмазу Међедовићу.

Након ослобођења од турске управе (1912) знатно су измијењени услови за трговину. Пљевља су се одједанпут нашла на периферији државе Црне Горе којој су припала на основу разграничења између двије српске краљевине. Промијењени су трговачки путеви и правци извоза и увоза роба. Смањена је трговина са Цариградом, Солуном, Трстом, Бечом, Београдом и Дубровником. Пљевља се тада окрећу ка унутрашњости Црне Горе, како у трговачком, тако и у свеукупном привредном и сваком другом погледу. О томе су писали Пљевљаци и упућени људи са стране.

Цетињски вјесник у броју 25. из априла 1914. године у тексту под насловом „Из народа“, потписано са „Пљевљак“ донио је приказ друштвено-економских прилика и културних установа у Пљевљима. Економске прилике пљеваљског краја, по његовом мишљењу, нијесу биле како се очекивало. Неприродним разграничењем мимо воље једног истог народа Пљевља су, каже се у извештају, доста пресјечена у развоју, „одузет им је душник“. Трговина је спласнула 90%, становништво је сиромашно, недостаје жита за исхрану становништва; станови и огрев у вароши су доста јефтине, производи се пљеваљско пиво, покрет за исељавање муслимана је присутан.

Слично је писао и Јевто Дедијер 1913. када је анализирао трговачке прилике у Пљевљима и будућност привредног развоја овог важног мјеста: „У трговачком погледу Пљевља данас стоје врло слабо. Од како је укинут дубровачки друм и веза са Дубровником, од тада је трговина сведена на минимум. Данас се већином трговина и саобраћај води са Босном, али у мањој мери... саобраћај се врши колима, из Пљеваља воде друмови за Пријепоље, Металку, Устипрачу, и недовшени друм Пљевље – Северин – Рудо, којим се саобраћај врши коњима, кирицилуком. По давнашњем своме положају политичком поделом Санцака, економске прилике ове вароши с дана на дан ће опадати, због чега се бојати да сама варош тотално не пропадне“.¹³ Ова бојазан Ј. Дедијера, иако преувеличана, није била без основе. Он је уочио мане географског положаја Пљеваља и промијењене политичке факторе који су у основи неповољно утицали на путне и трговачке правце пљеваљског краја. Као што је познато, географско-економски фактор је изузетно важан за успешан развој неког града и његове околине.

Послије Првог свјетског рата у југословенској држави, Краљевини СХС, односно Краљевини Југославији, у Пљевљима се и даље развијало занатство, трговина и пољопривреда, размишљало се о изградњи пруга и путева, изједначен порески систем и уредно плаћани порези на приход од зе-

¹³ Јевто Дедијер, *Нова Србија*, Београд 1913, 301.

мљишта, зграда, предузећа, радњи и занимања, порез на ренте и службенички порез, порези од државних добара, царина, предузећа, фондова и кредита. Пољопривреда, посебно сточарство, је привредна грана од које је живио највећи дио становништва. Чак и у самом граду скоро свако домаћинство имало је краву и помало земље за обрађивање. Добростојећи домаћини на селу имали су од 100 до 200, па и до 500 оваца и коза, 10-15 говеди и неколико коња. Знатан број стоке, поготову ситне, имали су и поједини пљеваљски трговци који су је давали на испашу и мужу сеоским домаћинствима на Љубишњи, Бобову, Косаници, Водном, Подборовима, Обардама и Бабинама. Стока и сточни производи продавани су на пијаци, или су је приватни трговци откупљивали и извозили у друга мјеста. Из Пљеваља се годишње извозило 10 – 15.000 јагњади за Сарајево и 10.000 грла за Солун, 5 – 6.000 грла говеди, 5.000 комада коже од ситне стоке и 5.000 комада од говеди, 12 – 15 вагона вуне, нешто штављене коже. Из Пљевља се годишње извозило 30 – 50 вагона зоби, 30.000 комада хрстових дуга и других производа. Иако су Пљевља за вријеме Краљевине Југославије била изразито пољопривредни крај, увоз пољопривредних добара у Пљевља није био мали. Забијежено је да је годишњи увоз износио 200 вагона кукуруза и 120 вагона бијелог брашна.¹⁴

Milić F. Petrović

TRAFFIC AND TRADE CIRCUMSTANCES IN PLJEVLJA
AND IN SURROUNDINGS (1860–1941)

Summary

The author is starting from plans of Serbian principalities Serbia and Montenegro in the second half of the XIX century, endeavoring to liberate territories of Raška and the Old Serbia from foreign rule and to include them into their state territory. The subject of article are traffic difficulties in Pljevlja and Raška region, which was in this period, without modern traffic roads and transportation, cut from developed regions and centers.

At the beginning of the XX century Austro-Hungary built roads: Metaljka-Pljevlja, Pljevlja-Prijepolje, a part of the road Pljevlja-Rudo and was planning to build railway line from Uvac to Mitrovica. However, after the proclamation of the Bosnia and Hercegovina annexation, Austro-Hungary withdrew its garrisons from Raška region and stopped building of roads.

¹⁴ *Илустрирани званични алманах-шемашизам Зетске бановине из 1931*, стр. 61–63.

In the time of the Kingdom of Yugoslavia the road Šavnik- Pljevlja was built, the bridge over Tara was erected, as well as a part of the road Pljevlja-Rudo. The building of a road and railway line Foca-Pljevlja-Bijelo Polje was considered.

On the base of financial documents from the archive fund of Joka and Djena Djenisijević, preserved in the Regional museum of Pljevlja, the author is writing about directions and traffic and trade routes, about goods and products which merchants from Pljevlja imported and exported in the second half of the XIX century and the first half of the XX century (the trade with Prijepolje, Priboj, Rudo, Belgrade, Sarajevo, Dubrovnik, Trieste, Vienna, Thessalonique, Constantinople and other cities).



Пљеваљски шрљовци почетком XX века, из књије Пљеваљска гимназија, 17.



Међајка, погранично место између Рашке области (под јурском управом) и Босне и Херцеговине (под аустроугарском окупацијом), из књије Пљеваљска гимназија-монографија, стр. 48.



Кућа Селмановића у Пљевљима, снимљена 1960, из књиге Пљеваљска гимназија-монографија, стр. 492



Филиј Ђурашковић, трговац и предсједник Српске црквено-школске оштинe у Пљевљима и Управног одбора Фонда манастира Света Тројица



Кућа Пера Јаничијевића у Пљевљима, снимљена 1960.



Породица Михаила Бајића, трговца у Пљевљима 1912. год.: Сирахиња, Михајло, Јованка, Милка, Мајда, Бранка, Горда, Велинка и Савеиша



Кућа породице Живковић у Пљевљима још јединога 1863. године, снимљена 1960.

МИЛИЋ Ф. ПЕТРОВИЋ



Породица Пера Јанићијевића у Пљевљима 1905, из књиге Пљеваљска тимназија, сир. 490.