
Мирослав Перишић

ВАЉЕВО НА САОБРАЋАЈНОЈ МАПИ СРБИЈЕ У ДРУГОЈ ПОЛОВИНИ 19. И ПОЧЕТКОМ 20. ВЕКА

Највећа препрека привредном, културном и уопште друштвеном отварању Србије, њеном комуникацијском повезивању, и унутрашњем и са суседним земљама, био је недостатак путева, посебно квалитетнијих, којима би био обављан путнички саобраћај и трговачки промет. Путна мрежа наслеђена из времена турске владавине била је, не само неразвијена, већ увелико запуштена и нарушена скоро до неупотребљивости. Због тога су обнављање постојећих и изградња нових путева били један од најпречих задатака српске државе после ослобођења. Континуитет напора чињених у тој области могуће је пратити од тридесетих година прошлог века, када је за време владавине кнеза Милоша Обреновића започето просецање путева у унутрашњости Србије. Ово питање било је актуелно током друге половине 19. и почетком 20. века, али су резултати и поред извесног напретка били скромни.

Иако је свест о значају и готово пресудној улози саобраћаја за подизање народне привреде, економски развој и укупну промену начина живота, сазревала, држава дуго није успевала да изнађе одговарајуће решење овог проблема. Недостајале су делотворније мере којима би за дуже време била уређена ова важна грана привредног живота, па је процес изградње путева имао карактер сталног кашњења у односу на потребе. Текао је у знаку несклада између захтева производње и трговине са могућностима стварања основних претпоставки за чвршћу везу производње и потрошње, живљи промет роба, бржи транспорт у удаљеније крајеве, пласман и освајање нових тржишта и већу укупну покретљивост становништва. Јефтинији, безбеднији, бржи и лакши превоз и боља доступност природним потенцијалима, већим градовима и пијацама били су трајан економски императив пословних људи и у интересу целокупног становништва. Међународна размена добара, извоз сировина и роба на страна тржишта, уз истовремено отварање свог за производе из иностранства, такође пресудно су зависили од могућности и начина превоза. Како је копнени саобраћај разграђаван а

квалитет путева постепено побољшаван, то је и потреба за саобраћајницама расла, па се и њихов недостатак више осећао.

Развој саобраћаја хватао је замах осамдесетих година, али је Србија крај деветнаестог века дочекала као неразвијена земља, са путевима који су квалитетом и распрострањеношћу далеко заостајали за европским. Њихова дужина, која је на државној територији од близу 50.000 км² 1880. године износила 400 километара¹, била је премала за успостављање добрих веза унутрашњости земље са Београдом и трасама које су Србију водиле ка суседним државама. Увођењем железничког и убрзанијим оживљавањем речног, крајем 19. века, делимично је надокнађен недостатак друмског саобраћаја, али само у појединим деловима земље, чиме је рђава слика саобраћаја у Србији донекле ублажена.

Узроци лошег стања друмског саобраћаја били су вишеструки. Један од основних лежао је у недовољној ангажованости државе на том пољу. Она дуго није успевала да образује и осмисли успешну политику грађења путева, па су они прављени зависно од воље појединих владара, тренутних потреба унутрашње политике или интереса промењених спољнополитичких оријентација. Није било дугорочних визија којима би ово питање било постављено као стратешко, засновано на проценама и сагледавању објективних потреба државе, целокупног становништва и појединих делова земље. Такав однос продубљивао је, иначе, постојеће регионалне неуједначености, економске, културне, друштвене и, тиме, стварао велике разлике међу појединим градовима или окрузима, при чему су једни напредовали, а други дубоко заостајали чамећи у локалној затворености и комуникацијској изолацији. Из делова земље који су били у повољнијем положају многи производи су лакше допирали до значајнијих трговачких центара и били продавани уз повољнију цену, за разлику од оних из забаченијих крајева који, због скупог транспорта, нису могли да издрже конкуренцију.

Недовољна државна интервенција била је условљена скромним издвајањем средстава у буџету, за намене пројектовања, изградње и одржавања путне мреже. Држава је била носилац крупних привредних подстицаја, улагањем у индустријске објекте и руднике, успостављала је спољнотрговинску размену и имала редовне текуће финансијске обавезе према војсци, судству, здравству, просвети, култури и науци, тако да су расходи махом премашивали приходе. Буџетски мањак био је честа појава. Економски неразвијена и финансијски немоћна, Србија је дочекала и територијално проширење. Признање независности на Берлинском конгресу (1878.) наметнуло је другачији међународни положај из кога су проистицале и одређене обавезе. Једна од њих, економске а подједнако и политичке природе, била је тежишна -

1 М. Екмечић, Стварање Југославије 1790-1918, 2, Београд 1989, 74. Будући да Слободан Јовановић у свом делу Уставобранитељи и њихова влада на страни 83, износи податак, додуше признајући не сасвим поуздан да је 1858. године у Србији било 1200 км путева, Екмечићев податак се вероватно односи на државне путеве.

изградња железнице. Уз развој речног, то је у многоне допринело запостављање друмског саобраћаја, односно недовољном улагању у његова коренитија побољшања. Мањак школованих кадрова - инжењера, који би израђивали пројекте и стручно водили послове на терену, додатно је отежавао прилике. Средином века трећина округа у Србији није имала инжењера.²

Да би се стекла реалнија слика о стању, могућностима и стварном доприносу појединих владара укључивању Србије у процес модернизације, током друге половине деветнаестог века, неопходно је имати у виду још један дубок узрок постојећих прилика - затечено стање после стицања аутономије, односно наслеђени сиромашан путни потенцијал из времена туђинске власти. „Излокани и блатњави путеви непроходни за колски саобраћај” пружали су тешку слику разорене привреде Србије после одласка Турака и укидања османске феудалне власти.³ Стари римски, стари српски и путеви грађени за време аустријске окупације били су одавно уништени⁴, па су почетком прошлог века били „више налик на стазе него на друмове”⁵.

У време владавине Милоша Обреновића постојало је шест путева који су се издвајали по нешто већим могућностима употребљивости. Сви су били повезани са Београдом и усмерени ка правцима који се могу окарактерисати као стратешки. То је, пре осталих, био Цариградски друм. Он је повезивао Београд, Гроцку, Јагодину, Ћуприју и Ниш. Осим тог, највише коришћеног и најпрометнијег, постојао је пут који је повезивао престоницу кнежевине Крагујевац са Београдом, седиштем београдског везира. Од Крагујевца он се рачвао ка Чачку и Ужицу, односно Карановцу и Крушевцу. Трећи пут је повезивао Београд са Видином и Влашком, везујући истовремено Смедерево, Милановац и Кладово. Њему је, 1836/37. године, прикључен пут од Свилајнца, преко Нереснице и Мајданпека, до Милановца. Ка Босни водила су два пута: од Београда, један је ишао преко Палежа, Шапца и Лознице, а други преко Уба, Ваљева, Ужица и Вишеграда.

Кнез Милош Обреновић, и сам највећи трговац међу Србима, био је лично заинтересован за крчење путева како би била успостављена живља трговина. Познато је више његових наредаба о изградњи, одржавању и поправци путева и мостова. Држава је преузимала на себе обавезу набавке гвожђа за мостове, а материјал и рад падали су на терет срезова и округа⁶. Због огромних и густих шума, којима је велики део Србије био покривен, градња нових путева у то време сводила се на њихово просецање. Били су то земљани путеви, без насипа, тзв. крченици, који нису могли да поднесу већи терет. Пренос робе обављан

2 С. Јовановић, Уставобранитељи и њихова влада, 84

3 Н. Вучо, Развој индустрије у Србији у 19. веку, САНУ, Београд 1981, 123.

4 Т. Ђорђевић, Србија пре сто година, Просвета, Београд 1946, 8.

5 Р. Љушић, Кнежевина Србија (1830-1839), САНУ, Београд 1986, 106

6 Исто.

је углавном коњима, док се употреба запрежних воловских кола, осим у ретким случајевима, јавила знатно касније.⁷ Насипање путева почело је средином века, када је и држава предузела више административних мера за унапређивање путне мреже. Путеви грађени тада имали су назив художествени.⁸ Иако је тим путевима могло да се превози колима, они ни својом дужином ни квалитетом нису битније допринели побољшању саобраћаја.

Док је у европским земљама техника градње и већ тридесетих година уведен савршенији начин заштите подлоге од подземних вода, односно градња путне површине од набијеног ломљеног камена по Макадамовом систему, зашта је најпре коришћен коњски, а шездесетих година парни ваљак и дробилица као замена за ручно ломљење камена⁹, прве законске мере о начину грађења друмова у Србији донете су 1848. године. Оне су предвиђале ширину и начин обезбеђивања постојећих путева и оних који ће тек бити грађени. За поштанске и трговачке друмове, као што су Београд - Лозница и Београд - Неготин, прописана ширина износила је 5 фати, а свих осталих 4 фата. Поштански друмови морали су, по наведеним прописима, да буду опкопани малим јендецима, а главни трговачки друмови требало је да буду ширине 10 фати са обе стране и са дубље опкопаним јендецима. За мање трговачке друмове предвиђена ширина износила је 4-5 фати. По овим нормама ширина главних друмова била је 25 фати, а ширина путева 14-15 фати.¹⁰ Замишљене као основа за будућу градњу друмова, наведене мере остале су само на нивоу планова. Стога је, 1864. године, донет Закон о сувоземним јавним друмовима, који је извршио поделу на: државне, окружне, среске и општинске путеве. Државни су повезивали Србију са суседним земљама, окружни су спајали веће делове државних територија међу собом и са државним друмовима, а срески и општински повезивали су територије у оквиру мањих административних јединица. По категоризацији од 1864. године Србија је имала 4 државна друма. Били су то следећи друмови:

- 1) Београд - Ниш, за саобраћај са источно-јужним делом Турске код Алексинца;
- 2) Београд - Нови Пазар, преко Крагујевца уз Ибар, за главну везу са јужним делом Турске код Рашке;
- 3) Од Београда ка ушћу Дрине на Рачу, преко Шапца уз Саву, за главни саобраћај са западним делом Турке и Аустрију;
- 4) Београд - Видин, преко Смедерева и Пожаревца, низ Дунав до Неготина, за саобраћај са источним делом Турске;

7 Т. Ђорђевић, н.д., 8-9.

8 С. Јовановић, н.д., 82.

9 Н. Вучо, н.д., 122-123.

10 Зборник закона и уредаба Србије, књ. 6, 206-207.

За окружне друмове били су проглашени следећи:

1. Пожаревац - Зајечар - Жагубица - Брестовачка Бања;
2. Доњи Милановац - Зајечар, поречком реком;
3. Неготин - Ниш, преко Зајечара и Књажевца;
4. Нересница - Кучајна - Петровац - Свилајнац - Крагујевац;
5. Књажевац - Алексинац, преко Алексиначке Бање;
6. Делиград - Крушевац - Карановац - Чачак - Пожега - Ужице - Мокра Гора;
7. Ужице - Ваљево - Крупањ - Лозница - Љешница;
8. Обреновац - Уб - Ваљево - Љубовија;
9. Крупањ - Љубовија;
10. Шабац - Ваљево;
11. Ваљево - Топлица - Горњи Милановац;
12. Крагујевац - Милановац - Чачак;
13. Крагујевац - Крушевац - Јанкова Клисура;
14. Крагујевац - Јагодина;
15. Ђуприја - Свилајнац - Пожаревац;
16. Параћин - Криви Вир - Зајечар;
17. Зајечар - Вршка Чука - Видин;
18. Пожега - Ивањица - Сјеница;¹¹

Пораст броја инжењера у Србији, шездесетих година, допринео је да, 1866. године, буду уведена Правила министра грађевина о преуређењу постојећих и начину грађења нових путева. Предвиђено је постављање камене подлоге и насипање шљунком за државне друмове на три фата у ширину, а за окружне и среске 2 фата и 4 стопе. Шљунак дебљине највише 9, а најмање 6 палаца требало је насипати на средини пута, како би се она издигла, чиме би била обезбеђена већа трајност, услед отицања воде. Тамо где није било средстава за постављање камене подлоге, шљунак је требало насипати до висине 18 палаца.¹²

Закон о уређењу Министарства грађевина од 1878. године уређивао је статус инжењерског одељења, као и обавезе и положај стручног кадра при том одељењу. У њихову надлежност спадало је обављање свих припремних радова при градњи друмова и мостова. Будући стручњаци морали су да заврше Технички факултет и полажу државни испит. Сва стручна питања била су уређена Правилима министра грађевина од 1883. године. Пројекат за градњу друма морао је да има топографску карту, ситуациони план са уцртаном осовином трасе за сваки десети километар, уздужни и попречни профил са утврђеним размерама дужине и висине. Инжењери су, при предаји планова министру грађевина, морали детаљно да образложе разлоге због којих је усвојена одређена траса, дају опис земљишта, преглед конструкције друма и мостова. Саставни део таквог извештаја био је и предрачун коштања са

11 Грађевински зборник, 4-6; Зборник закона и уредаба Србије, књ. 18, 125-139.

12 Грађевински зборник, 579-580.

трошковима земљишних радова, путне подлоге, материјала... Такође, прописани су и услови давања у израду предузимачима. Овим правилима утврђени су максимални нагиби државних, окружних и среских путева у равницама, брдовитим и планинским пределима. Полупречник државних друмова није смео да буде мањи од 24, а окружних и среских од 20 метара.¹³

Ни ова, као ни претходна правила нису остварена у пракси, јер државна управа није имала економске снаге да преузме на себе реконструкцију путева, па је те обавезе преносила на округе и срезове, који су читав посао покушавали да организују помоћу народног кулука. Обавеза кулука, за сва лица обухваћена порезом, трајала је петнаест дана годишње.¹⁴ Била је то веома непопуларна мера која је најчешће избегавана. Пооштравање надзора над радом кулучара није донело значајније резултате, а из Расписа министра унутрашњих дела од 1892. године види се да у народу није била довољно схваћена сва улога и значај добрих путева и саобраћајних веза.¹⁵

У погледу путне мреже, Ваљево се у потпуности уклапало у општу слику. На саобраћајној мапи Србије делило је судбину већине места која се нису посебно истицала добрим путевима, али нису била ни забачена у беспућу. Из Ваљева, значајног средњовековног трговачког центра, на караванском путу који је повезивао Дубровник и Котор, преко Босне, са Србијом, „друге штације на путу од Београда ка Сарајеву”¹⁶ у 17. и 18. веку, одакле је све до средине 19. века главни трговински саобраћај ишао на запад, у другој половини 19. века могло се отићи у више праваца. Путеви који су се укрштали на његовој територији водили су ка Ужицу, Шапцу, Горњем Милановцу, Лозници и Београду.

Историјат просецања и грађења ових путева, њихов квалитет и оптерећеност нису нам довољно познати. На основу сачуване скромне архивске документације и фрагментарних записа бројних европских радозналаца који су походили Србију, ипак, делимично је могуће реконструисати њихове поједине трасе и дужине. Са нешто више поузданости, чак и најуопштенијим увидом у саобраћајну мрежу, могуће је сагледати статус града у одређеним временским периодима који му је, сагласно политичким и економским приликама или међународном положају Србије, давао мањи или већи значај.

У историјским изворима најчешће помињан пут који је пролазио кроз Ваљево у времену турске власти био је, заправо, онај који је повезивао Београд са Босном. То је био и један од шест најзначајнијих путева у време Милоша Обреновића. Из Ваљева водио је ка Босни, преко

13 Грађевински зборник, Из Расписа министра грађевина од 26. 01. 1869.

14 Грађевински зборник, 579-580.

15 Зборник закона и уредаба Србије, књ. 48, 127-129.

16 Овим речима турски географ и путописац Хаџи Халифа (Ћатић - Челебија) описује Ваљево. Наведено према: Љ. Андрић, Ваљево од постања, 38.

Ужица и Вишеграда, а ка Београду, левом обалом Колубаре, три километра далеко од њеног корита пео се на словачку косу испод карауле, па силазио у долине река Уба и Тамнаве, затим је у Совљаку прелазио Тамнаву, па преко Врела, Такова, Љубинића, Јошеве, Лончаника, Трстенице и Стублина прелазио у истом селу Колубару и преко Палежа ишао даље ка Београду.¹⁷ Дуго неодржаван, наведени пут био је средином века у толико лошем стању да је „један Ваљевац почетком октобра путујући у Београд колима и коњима својим према Топчидеру тако на незгодном путу запао да је газећи до грла и курталисавајући се свога мала једва са животом изишао”.¹⁸ Посвећивање веће пажње путевима у ваљевском округу уследило је по доласку првог окружног инжењера Стевана Ђуришића. Између 1851. и 1864. године изграђени су путеви који су Законом о сувоземним јавним друмовима категорисани као окружни; шездесетих година просечене су нове трасе за Лозницу, Шабац и Ужице. Ужички пут водио је преко Бачеваца и Букова. Такође, просечена је нова траса пута ка Београду, која је водила низ Колубару, кроз Сутеску у Словцу, па преко Непричаве на Уб. Тако је избегнута турска траса преко карауле, која је пролазила кроз густу шуму и била опасна због честих хајдучких препада. Осим радова на путу Ваљево - Београд, 1868. године, због великих стрмина, просечена је и нова траса пута Ваљево - Ужице са ужичке стране.¹⁹ Под стручним надзором инжењера Стевана Ђуришића, у току 1887. године, извршене су и делимичне реконструкције на путевима Ваљево - Лозница и Ваљево - Милановац.²⁰

Упркос релативно солидним друмским везама са околним окружним местима, у зависности од квалитета путне подлоге, годишњег доба, удаљености и начина путовања, растојања су мање-више прелажена уз подоста напора. У путу је провођено више часова, па чак и дана. Путујући месец и по дана кроз Србију, у јесен 1829. године, пруски официр, генералштабни капетан, Ото Фердинанд Дубислав Пирх забележио је да је Ваљево удаљено од Крагујевца 22 сата, да се од Шапца до Палежа путује 12 сати, од Палежа до Уба 6 и од Уба до Ваљева такође 6 сати.²¹ У јесен 1835. године, Сигмунд Аугуст Волфганг Хердер, виши рударски комесар Саксоније, дошао је у Ваљево из Крупња. Његово путовање са успутним ноћењем у Осечини трајало је два дана.²² Француски геолог Ами Буе долазио је у Ваљево 1838. године. Са својим сапутником Викенелом, писцем књиге „Путовање у европску Турску”,

17 Р. Даршковић, Ваљево у прошлости, Ваљево 1987, 196.

18 Милан З. Влајинац, Згон или кулучење ван места становања, Београд 1932, 402.

19 АС, МУД - П,8-7-1868.

20 АС, МУД - П,5 - 69 - 1888.

21 О.Д. Пирх, Путовање по Србији у години 1829, Београд 1899. Наведено према: Љ. Андрић, Ваљево од постања, 52.

22 А.В. Хердер, Рударскиј пут по Србији 1835, Београд 1845, 41-42. Наведено према: Љ. Андрић, н.д, 52.

Буе је из Београда кренуо на Дрину, преко Шапца, а од Крупња, уместо ка Босни, своје путовање усмерио ка Крагујевцу, преко Ваљева. Забељежио је да се Ваљево налази 8 сати од Сокола, 6 сати од Београда и 17 сати од Крагујевца.²³ Његова процена о дужини трајања путовања од Београда до Ваљева није била тачна, јер за 6 сати наведена раздаљина није могла бити пређена. Милан Ђ. Милићевић, идући из Београда у Ваљево, где је био распоређен на дужност практиканта у Окружном суду, 1852. године²⁴, и Живојин Мишић, полазећи на службу у Дрински корпус 1876. године²⁵, ноћивали су на Убу, јер је време путовања до одредишта било дуже од једног дана. Доброслав Ружић путовао је, 1864. године, од Чачка до Ваљева два и по дана „воловским колима са окованим точковима”.²⁶

Због окретања трговине од запада ка северу, средином 19. века, и снажења економских, политичких, административних и културних веза са Београдом, пут који је повезивао Ваљево са престоницом добијао је већи значај и постајао најпрометнији од свих путева који су водили од Ваљева. Осим што је спајао Ваљево са главним градом, он је повезивао посавски, тамнавски и ваљевски срез, односно среске центре Обреновац (Палеж) и Уб са окружним седиштем. Везујући већи део ваљевског округа, његову периферију и централни део, он је, истовремено, за северозападни део Србије био стратешки најзначајнији. Дужина пута од Ваљева до Обреновца износила је 64 километара и коњским колима прелазила се за око 12 сати. Пут је водио кроз колубарску долину, тамнавску и посавску равницу, али је био доста кривудава; око пута, на појединим местима, било је доста шумовитих предела, трњака, а највише голих вододерина и јаруга које су га пресецале и квариле. Када се приликом путовања код Обреновца избијало непосредно на десну обалу Саве преко реке се видела сремска равница, а у сутон понека кућа лево од Саве.²⁷ Од Обреновца до Београда путовање је трајало још око 6 сати. Код Дубоког се залазило у део пута који је био изложен ризицима, због велике узбрдице и препада хајдучких група. Од Обреновца до Београда, осим зими, постојала је и речна саобраћајна веза паробродом. Пароброд је пловио када није било магле и када је ниво воде у Сави био довољан. Био је то безбеднији и мање напоран начин превоза. Први путописац који помиње да се возио паробродом, од Београда до Забрежја, био је Јосиф Недок 1883. године.²⁸ Две најопасније тачке на путу Ваљево - Београд, због великих узвишења, густих шума и претећих

23 Ami Voue, Recueil d'itinéraires dans la Turquie d'Europe, Wienne 1854, 280-281. Наведено према: Љ. Андрић, н.д, 54.

24 Милан Ђ. Милићевић, Успомене 1831-1855, Београд 1952, 167.

25 Живојин Мишић, Моје успомене, Београд 1978, 34.

26 Д. Ружић, Ђердани, Београд 1965, 160. Наведено према: Љ. Андрић, н.д, 112.

27 М. Глишић, Друмска механа, Изабрана дела, Београд 1961, 224.

28 Ј.С. Недок, Ваљево у краљевини Србији, Голуб (Сомбор), 5/1883, бр. 1 од 1. јануара, 12. Наведено према: Љ. Андрић, н.д, 127

хајдучких напада, биле су испред Уба и код Дубоког, између Обреновца и Умке. Високу стару храстову шуму између Уба и Ваљева помиње и војни изасланик Главног генералштабног француског Министарства рата, капетан Емануел Д'Ормесон, којом је прошао током путовања из Шапца, преко Уба, у Ваљево, 1877. године.²⁹ Због временског трајања и недовољне сигурности, путовања су била планирана тако да се део пута код Дубоког и растојање између Уба и Ваљева прелазило дању. Када се ишло из Београда обично се спавало на Убу, а када се путовало из Ваљева место конака био је најчешће Обреновац. На пут је кретано рано изјутра. Путовало се фијакером или обичним колима терницама које су имале постављену клупу или једну до две, већ према броју путника, попречне даске за седење. У току путовања заустављало се на више штација, места за одмор, где су се путници освежавали кафом и ужином, а коњи одмарали, напајали водом и хранили. Зимски су кочијаши, којих је у Ваљеву 1890. године било десет, припремали топлу ћебад под коју је стављана угрејана цигла, поново загревана више пута у току путовања.³⁰ Дуж пута на појединим местима постојале су друмске механе. Оне су путницима служиле за одмор или преноћиште. Друмских механа било је дуж путева ваљевског округа у свим правцима. Шездесетих година у ваљевском округу радила је 151 механа, рачунајући и оне које су се налазиле у оквиру варошких насеља. Ваљево је имало 55 механа, од којих су се четири налазиле на београдском друму, десет на путу према Каменици, три на путу који је водио у подрињски округ и шест на ужичком путу. У тамнавском срезу било је 35 механа; по једна у Лукавцу, Тврдојевцу, Врелу, Лозници и Бајевцу, две су се налазиле изван насеља на београдском друму, а остале су биле на Убу и то седам „на лицу чаршије на друму пошав из Обреновца у Ваљево” и дванаест „на лицу чаршије водећи из Ваљева у Београд.” У посавском срезу било је 38 механа, од којих једна у селу Ушћу на шабачком друму, две у Забрежју, једна у Пироману на главном друму и две у Стублинама на главном друму. Остале су биле у Обреновцу. У подгорском срезу постојале су следеће механе: једна у селу Осечини, на друму Лозница - Ваљево, једна у Поћути, на друму „водећем из Раче, округа ужичког према Ваљеву”, две у селу Каменици „на лицу друма водећег из Лознице у Ваљево”, један у селу Гола Глава „на лицу друма водећег из Шапца у Ваљево”, а једна „на лицу друма од Раче до Ваљева”. У колубарском срезу било је 16 механа: једна у Мионици, на споредним друмовима ваљевско-милановачком и ужичко-београдском, једна у Паштрићу, на друму из Ваљева према Горњем Милановцу, једна у Каменици, на друму из Ваљева према Горњем Милановцу, једна у Горњем Латковићу, на друму из Ужица према Београду, две у Горњој Топлици, на споредном друму из Ваљева према Горњем Милановцу, једна у

²⁹ Драга Вуксановић-Анић, Дневник француског војног изасланика из 1877, Политика, 76/1977, бр. 22894, 2. јул, 23.

³⁰ А. Давинић, Како се живело пре 70 година, Напред, 31/1975, бр. 1379 од 27. јуна, 14.

Бабайћу, на ваљевско-милановачком друму, једна у Цветановцу, која је служила за село и није се налазила на друму, једна у Боговађи, једна у Стојшићу, на поштанском ваљевско-београдском друму, једна у Табановићу, на ваљевско-милановачком друму, једна у Ђурђевцу, на друму од Ваљева за Милановац, две у Мрчићу, на ваљевско-милановачком друму, једна у Бачевцима, на поштанском ваљевско-ужичком друму и једна у Доњој Топлици, на ваљевско-крагујевачком друму.³¹

Број механа временом се смањивао. Неке су затворене због лоших зграда, а неке нису могле бити преуређене по плану о механама. Већ 1869. године било их је 74 у округу од чега 51 варошка и 23 сеоске. Од тог броја, 28 је било у Ваљеву, 4 у подгорском срезу, 18 у тамнавском срезу, 14 у посавском и 11 у колубарском срезу.³² У подацима за 1877. годину помињу се 74 варошке и 37 сеоских, од чега у ваљевској општини 38, у тамнавском срезу 17, у колубарском 11, посавском 33, подгорском 6 и ваљевском 6.³³ Друмске механе обично су имале једну до две собе, оне у варошким насељима Уб и Обеновац две до четири, а ваљевске четири до шест. Варошке механе углавном су биле на спрат. Поједине, поред кафане, имале су дућан, подрум и хлебну фуруну.

Враћајући се из Београда после обиласка крајева поред Дрине и Саве, где је, са својим пријатељем, новинаром, Сретеном Дивнићем, проучавао народни живот и обичаје, Милован Глишић је заноћио у једној од механа између Обреновца и Београда. Његови описи садржајно одсликавају атмосферу друмске механе:

„Стигосмо пред механу. Колико се могло видети у мраку, то беше нека стара механчина, склепана од јаке грађе још пре наших друмских механа по плану, па је после, или неком протекцијом или због те своје јаке грађе, добила право да се сматра да је као по плану.

Уђосмо унутра. Мрачно, прљаво, чађаво. Два-три здепаста храстова стола и неколико зелених столица, свуд поред зида јаке клупе, углачане од седења. Насред механе виси једна проста, прљава лампа која тако ужасно шкиљи да се једва могу распознати ствари по механи. У једном углу оцак с ватром и пред њим нешто налик на тезгу врши службу келнераја, јер на том нечем беху чокањи, полићи, литрењаче, чаше, шоље, два бокала - један земљани, бардагцијски, а други од нечег белог, налик на порцелан (овај бели бокал беше крњав и утегнут дротарском жицом) - и две-три дугуљасте, зарђале цименте разне величине, које служе за одмеравање пића. До оцака извешано неколико ђезвица, свака с подугачким дрвцетом у свом лименом дршку и неизбежна црна мушема на којој се кредом бележи вересија.

У механи не затекосмо никога. Смотрисмо само кроз онај полумрак како се за келнерајем црни нека људска силуэта...

31 АС МУД - П - 22 - 1 - 1863.

32 АС МУД - П 22 - 1641 - 2 1870.

33 АС МУД - П - 2 - 171 - 1878.

...Истрча пред нас она људска силуета и ми избиза видесмо да је то један чупав, гарав и крупан, снажан младић у већ изношеном јелечићу од ћитајке, у панталонама од сегелтуха, с папучама на босим ногама и с прљавом кецељом од поркета, који је ваљда био плав док је био нов...

...Седосмо за један сто близу неких врата која воде или у двориште или у какву споредну просторију. Момак донесе на лименом послужавнику тражено пиће и запаљену лојану свећу у свећњаку од лима и метну пред нас на сто.”³⁴

Искуство Емануела Д’Ормесона са механама било је боље. Он се, између Шапца и Уба, зауставио у Врелу, где га је затекла ноћ. Врељански механција примио га је „као у родитељској кући”. „Механција ми је уступио своју собу и, према источњачком обичају, донео ми чашу воде и слатко и шољу кафе; затим је присуствовао нашој вечери, седећи на клупици и бескрајно пушећи цигарете. Он не би уступио своју собу ни генералу своје земље, рече ми мој сапутник, али он држи до повољног суда једног странца о Србији”, забележио је француски изасланик у свом дневнику.³⁵ Механа у Ваљево, по опису истог путописца, имала је унутрашње двориште са коњушницом у дну, а са стране веранде на којима је низ соба, свака са три до пет кревета, прављених по немачком узору.

Пут Ваљево - Београд водио је, у односу на све путеве који су везивали Ваљево са осталим местима у Србији кроз највише насељених места. Варошица Уб је 1890. године имала око 280 кућа и преко 1200 становника, варошица Обреновац - 337 кућа и преко 1200 становника. Осим кроз наведена варошка насеља пут је пролазио и кроз сеоска, међу којима су били: Стублине са 180 кућа, Врело са око 150 кућа, Словац са 42 куће, Дивци са 67... Ваљево је, исте године имало 997 кућа и 5642 становника. Наведеним путем успостављана је важна трговачка веза северозападне Србије са Београдом и међународним рекама Савом и Дунавом. У време годишњих вашара у Обреновцу, Убу и Ваљево на овом путу стицао се велики број трговаца са непрегледним стадима стоке. Због велике оптерећености и рђавог квалитета, после њиховог проласка пут је остајао знатно оштећен. Сем тога, пут Ваљево - Београд, као и остали окружни и срески путеви у ваљевском округу, често су оштећивани и због непажње житеља села непосредно насељених поред друмова. Они су изводили стоку, најчешће чопоре свиња ради испаше поред пута, па је долазило до кварења шанчева и обарања плоча са пропуста. На препоруку Грађевинског одељења окружно начелство упозоравало је на ову ружну и штетну појаву.³⁶

Путни потенцијал ваљевског округа, који је, његовим становницима, крајем прошлог и почетком овог века, стајао на располагању, био је бољи него претходних деценија, али још увек недовољан да Ваљево

34 М. Глишић, н.д, 224-226.

35 Д. Вуксановић-Анић, н.д, бр. 22896 од 4. јула, 21 и бр. 22897 од 5. јула, 17.

36 ИАВ, Окружно начелство.

чвршће прикључи привредним токовима Србије. Ваљево се дуго није налазило ни на једном државном друму. Сви путеви који су из њега или ка њему водили били су у категорији окружних и среских, па и њихов значај за државу није био прворазредан. Недовољно добре комуникације биле су једним делом узрок али и последица положаја Ваљева, које у другој половини 19. века није имало неку нарочито важну улогу. Од средине века трговина Београда са Босном ишла је другим смером, преко Шапца и Лознице, тако да је Ваљево изгубило значај споне, који је имало у првој половини века. Иако град на више река, Ваљево се није налазило у непосредној близини ни Саве ни Дунава, којима је текао главни речни саобраћај. Било је и ван главних трговачких токова север-југ, за разлику од Шапца, Београда, Смедерева, Пожаревца, Неготина. Ваљево није било ни гранични град да би обављало одређену посредничку мисију. Повезивање западне и средње Европе са Турском, преко Србије, ишло је пругом грађеном у смеру Београд - Ниш - Врање, што је западну Србију, такође, остављало ван овог значајног комуникацијског правца. Великим делом и због тога, Ваљево се, иако већ дуго и дубоко интегрисано у српски државно-територијални оквир, до почетка 20. века спорије економски развијало и било у сенци већине окружних центара. Очито заостајање у комуникацијском погледу имало је за последицу да оно дуго остане економска и културна провинција.

Последњих деценију и по прошлог века у више наврата појавиле су се извесне наде и очекивања да би Ваљево могло добити пругу и бити прикључено железничкој мрежи Србије. Одлуком Народне скупштине у Нишу, 1886. године, на предлог групе од двадесет посланика одређене су две комисије за трасирање железничке пруге Београд - Ваљево - Дрина. Једну су чинили странци, а другу Крагујевачка компанија која је градила пругу Лапово - Крагујевац.³⁷ У току 1887. године одређен је правац пруге Београд - Ваљево, преко Жаркова, Железника, Сремчице, Мељака, Шиљаковца, Степојевца, Црљена, Вреоца, Лазаревца, Петке, Лајковца, Непричаве и Диваца.³⁸ При одређивању трасе преовлађивао је економски интерес. Само у Ваљеву су, на пример, годишња производња и промет износили десет милиона килограма пшенице, три милиона килограма кукуруза, два милиона килограма јечма, десет милиона килограма овса, десет хиљада килограма ражи, хиљадупетстотина коња, двадесет хиљада говеда, сто хиљада свиња, пет стотина хиљада оваца, десет хиљада коза, сто педесет милиона килограма шљива за пекмез, две стотине хиљада сувих кожа. Осим тога у Врагочаници је постојао бакарни и оловни мајдан, у Брезовицама антимонски, у Планинци бакарни, у Струганику мермерни. У изобиљу је било и разних врста

37 П. Миленковић, Историја грађења железница и железничка политика код нас, 1850-1835, Београд 1936, 59.

38 АС МНП - 7 - 118 - 1897.

шума: брестове, јаворове, јасенове, орахове, дренове, брезове, лескове, јелове, борове, граничеве, букове, грабове, церове, дудове и липове.³⁹

При трасирању пруге вођено је рачуна да она пролази кроз густо насељене и богате пределе, да се приближава Аранђеловцу и љишком крају, да просеца места богатих рудишта и густих шума, која су била далеко од добрих путева. Повољне теренске прилике биле су, такође, један од чинилаца за одређивање наведене трасе, јер је то знатно утицало на цену грађења. Предност наведеној траси у односу на правац преко Обреновца и Уба дат је и због тога што би грађење пруге уз Саву знатно повећало трошкове, а није имало преимућства као прва траса. Постојале су велике теренске тешкоће око Уба и клизање земљишта код Дубоког, што би могло уз велике радове да буде свладано. Од Обреновца до Београда иначе је већ био у употреби речни саобраћај, па би успостављање железничког обалом Саве, уз постојећи водени, било од мањег интереса него грађење железнице кроз места која нису имала готово никакву или врло слабу саобраћајну везу.⁴⁰ За план пруге плаћено је 45.000 динара, предрачун коштања израде пруге био је двадесет милиона, а ширина колосека требало је да буде 0,76 метара.⁴¹ До грађења пруге, ипак, није дошло.

Следећи покушај уследио је за време владе Владана Ђорђевића, која је имала великих амбиција на плану развијања железничке мреже. Да би добио потпунију представу о могућностима изградње железничких пруга и већој експлоатацији природних богатстава, Владан Ђорђевић се обратио свим тадашњим железничким, рударским и осталим привредним стручњацима да му припреме исцрпан извештај, на основу кога би био сачињен програм за грађење железница. За најважнију будућу железничку линију сматрана је траса Кладово - Неготин - Зајечар - Књажевац - Ниш - Прокупље - Куршумлија. Она би пресекала рудне жице у подножју Дели Јована, примицала се базену Поречке реке, богатом гвозденом, бакарном, оловном и златном рудом, додиривала би Сикољско угљено рудиште (мрки угља), пролазила би кроз базен Беле река, где је било каменог угља, захватала рудне регионе Злата Црног Врха и улазила у Тимочку долину. Силазећи ка Зајечару, пруга би обухватала мајдан каменог угља Вршка Чука, ишла би уз Тимок, повезујући лево и десно рудиште разних метала у околини вароши Књажевац, одакле би продужавала кроз регионе између Сврљига и Паланке, а од Дрвена приближавала би се пределима богатим слојевима парафинских шкриљаца, преко вододелнице Тимока и Мораве пруга би се спуштала у нишку равницу, војнички важну, а одатле, прихватајући товари са разних страна, ишла би према Прокупљу, кроз богато и питомо подручје Јастрепца и улазила у Куршумлију.⁴²

39 Исто.

40 Исто.

41 Исто.

42 П. Миленковић, н.д, 82-89.

Друга по важности, према истој замисли, била би пруга Младеновац - Аранђеловац. Она би касније била продужена преко Лазареваца до Ваљева, с једне стране, а преко Островице, Горњег Милановца, Чачка, Краљева и Рашке, с друге стране, чиме би била добијена веза преко Митровице за Јадранско море. Линијом Младеновац - Аранђеловац постали би доступни за коришћење дебели слојеви мрког угља и велике количине мрамора. Продужењем линије ка Ваљеву била би обухваћена рудишта оловне руде и лигнита око Лазареваца. Уколико би пруга била продужена преко Рашке и изашла на Јадранско море производи из Албаније и великог дела Италије, процењивано је, ишли би до Пеште и руске границе и обратно.⁴³

Трећа по економској важности требало је да буде пруга Лесковац - Прокупље - Крушевац - Горњи Милановац - Љиг - Лазаревац - Уб - Шабац, дужине 349 километара. Од спорених линија нормалног колосека, биле би саграђене пруге Београд - Колари - Пожаревац и Ваљево - Обница - Јадар - Завлака - Лозница, дужине 64 километра. Међу споредним пругама узаног колосека била је предвиђена линија Ваљево - Пецак - Прослоп - Љубовија.⁴⁴

Да би спровела свој програм изградње нових железница, не само Тимочке којој је и претходна Новаковићева влада давала предност, већ и изградњу осталих пруга у Западној Србији, Ђорђевићева влада морала је у Народној скупштини да предложи Закон о грађењу и експлоатацији нових железница. После проучавања у скупштинском грађевинском одбору, закон је 6. децембра 1898. године изгласан, али је притом претрпео одређене измене. Поред Тимочке пруге у измењеном програму железничке мреже било је још једанаест пруга: Ниш - Прокупље - турска граница; Београд - Обреновац - Лајковац - Ваљево - Косјерић - Пожега; Сталаћ - Крушевац - Трстеник - Краљево - Чачак - Пожега - Ужице; Ужице - Кремна - Мокра Гора - босанска граница; Младеновац - Аранђеловац - Лазаревац - Лајковац; Крагујевац - Краљево; Параћин - Зајечар; Дубравица - Пожаревац - Зајечар; Петровац - Велика Плана; Шабац - Лозница. Једино су пруге Ниш - Кладово и Ниш - турска граница требало да буду нормалног, а све остале узаног колосека. Да би грађење наведених железница у укупној дужини од 1.100 километара било олакшано, трошкови експлоатације земљишта пребачени су са државе на округе. У жељи да убрза посао и лакше нађе компанију која би водила радове Ђорђевићева влада је одвојила западне од источних железница. За грађење и експлоатацију железница у западној Србији, у дужини од 540 километара, понуду влади поднео је 3. фебруара 1898. године, енглески конзорцијум „Калтроп-Маркус”. Указом од 27. априла 1899. године, министар грађевина овлашћен је да потпише уговор о концесији за грађење и експлоатацију у западној Србији, а која је без

43 Исто, исто.

44 Исто, исто.

државних гаранција дата Е. Калтропу и Д. Маркусу из Лондона. По овој концесији уступљено је грађење и експлоатација следећих железница: Београд - Обреновац - Лајковац - Ваљево - Косјерић - Пожега; Сталаћ - Крушевац - Трстеник - Краљево - Чачак - Пожега - Ужице; Ужице - Кремна - Мокра Гора - босанска граница; Ваљево - Осечина - Завлака - Лозница - босанска граница; Шабац - Лешница - Лозница и Крагујевац - Губеревац - Краљево. Септембра исте године енглеска компанија известила је српску владу да због Бурског рата, који је потресао енглеско новчацо тржиште, као и због Ивандањског атентата, који је шкодио кредиту Србије, није могао бити састављен капитал за изградњу железница, па је почетак радова одложен до маја 1900. године. Владин утисак је био да овај посао није пропао због Бурског рата и Ивандањског атентата, већ због концесије која је дата без државне гаранције, услед чега страни капиталисти нису хтели да улажу новац у локалне балканске железнице.⁴⁵ Трошећи доста новца на војску влада Владана Ђорђевића није имала сопствених средстава па је морала да напусти свој амбициозни железнички програм.

Питање разграђавања железница поново је постало актуелно 1902. године, када је донет Закон о изменама и допунама у закону о грађењу и експлоатацији железница, који је предвиђао стварање фонда нових железница путем повећања приреза са 2% на 5%.⁴⁶ Међу пругама које су грађене из железничког фонда била је и пруга Ваљево - Лајковац - Обреновац - Забрежје. Њено трасирање почело је 1903. године, а грађење је било финансирано из средстава одобреног зајма од Управе фондова од петнаест милиона динара а настављено после закључења зајма у износу од 35.000.000 динара. Ради обележавања и израде дефинитивног плана будућа пруга била је подељена у две секције: прва, Ваљево - Јабучје са седиштем у Ваљеву и, друга Јабучје - Забрежје са седиштем у Обреновцу. Обележавање је обављено током 1904/5. године, а изградња је почела 1906. године. Пруга је била дуга 67,4 километара, колосек био ширине 0,76 метара, а у саобраћај је пуштена септембра 1908. године.⁴⁷

Пругом Ваљево - Забрежје плодна и богата долина Колубаре и трговачка извозничка места Ваљево, Уб, Лазаревац, Обреновац, из којих је извожено жито, шљива, свиње, ситна и крупна стока у Аустро-Угарску Савом и Дунавом, нашла су се у повољнијем положају.

45 С. Јовановић, Влада Александра Обреновића, књига друга (1897-1903), 44-45.

46 С. Јовановић, н.д, 241

47 П. Миленковић, н.д, 121

РЕЗИМЕ

У другој половини 19. века Ваљево се није налазило у повољном положају у погледу саобраћајних комуникација. Путеви који су од њега водили ка Београду, Шапцу, Ужицу, Горњем Милановцу и Лозници нису имали значај државних путева тако да је њихов квалитет био мали. Удаљеност од међународних река Саве и Дунава и железнице грађене у смеру север - југ остављали су Ваљево ван важнијих привредних токова. Крајем 19. века појавиле су се извесне наде да Ваљево добије пругу међутим до остварења таквих планова дошло је тек 1908. године, чиме је положај Ваљева на саобраћајној мапи био побољшан, али са знатним закашњењем у односу на многа друга места.

SUMMARY

In the second half of the 19th century Valjevo did not have a good position concerning the traffic communications. The road which led from it to Belgrade, Šabac, Užice, Gornji Milanovac and Loznica did not have the importance of state roads, so that their quality was very poor. The distance from the international rivers the Sava and the Danube and the railway built in the direction north-south, put Valjevo aside of important economic courses. At the end of the 19th century certain hopes appeared that Valjevo could get its railway, but the plans were not realized until 1908. The position of Valjevo on the traffic map was improved, but with a certain delay in comparison to many other places.