

ПРВИ АУТОМОБИЛ У БЕОГРАДУ

Предајом кључева београдске тврђаве кнезу Михаилу, 6. априла 1867. године, почело је буђење нашег града из вишевековног сна. Београд се брзо укључивао у токове урбанизације и модернизације и од заостале турске касабе, са трошним кућама, ћепенцима,¹ уличним чесмама и неравном калдрмом, полако постајао прави европски град. Иако је доласком првих инжењера у Србију 1834, оснивањем Инцинирске школе 1846, и Тополивнице у Крагујевцу 1853. године техничка мисао почела озбиљно да оживљава у пракси, прави замах индустријализације је почео стицањем слободе и независности. Значајна техничка достигнућа су постепено оживљавала и на нашем тлу, дајући полет развоју заната, трговине и индустрије. Србија је приступила метарској конвенцији 1872. године и доношењем низа важних закона, у наредних неколико година хватала корак са Европом.

Развој механизованог саобраћаја на нашем простору почео је 1878. године, после Берлинског конгреса, када је Кнежевина Србија стекла независност, али и обавезу изградње железничке мреже на својој

територији. Београдска железничка станица је пуштена у рад 1885. године. Мостом преко Саве и пругом до Земуна остварена је веза са западном Европом, а изградњом пруга до Ристовца и од Ниша до Пирота успостављене су важне везе са Солуном и Софијом.

Прва линија градског превоза је отворена 1. октобра 1892. године – трамваји са коњском вучом на линији Калемегдан–Славија. Већ наредне године су пуштени у рад електрична централа на Дорћолу и градско осветљење, да би 1894. први трамвај на електрични погон превезао путнике од Теразија до Топчидера.²

Реч *аутомобил* је код нас први пут забележена у неком званичном документу 1896. године. Енглеска фабрика „Тријумф“ је заштитила своје име на српском тржишту на производима које је намеравала да продаје.³ У повременим кратким вестима у периодичној штампи јавност је обавештавана о „новом техничком чуду“, које је и у свету тражило равноправни статус са фијакерима на улицама.

Управа града Београда је 26. јуна 1902. године донела прву полицијску наредбу која

¹ Ћепенак – врата на дућану или радионици, код којих се горње крило подиже и учвршћује, а доње спушта и подбочи на чему; на њему се седи или излаже роба.

² 85 година јавног градског саобраћаја у Београду, Београд 1977, 11.

³ Регистар заштићених жигова и мустара за краљевину Србију 1884-1915, Историјски архив Београда, ТСБ инв. бр. 88.

је ближе одређивала права и обавезе власника аутомобила. У том тренутку у Србији и Београду још није било аутомобила.

„Нико не може у вароши употребити аутомобилна кола без одобрења Управе Београда. Кома се одобрење даде, томе ће се прописати и брзина вожње, а и други потребни услови у интересу јавне безбедности, којих се услова сваки мора придржавати.“⁴

Београдски трговац М. В. Шапоњић је већ у септембру исте године објавио оглас у коме је, поред богате понуде разне електротехничке опреме и делова, нагласио да: „...јавља поштованој публици индустријалцима и привредницима да испоручује: ...Аутомобиле за превоз путника и терета на обичним друмским путовима“.⁵

Први аутомобил је купио богати рентијер Божидар В. Радуловић у Бечу за 12.000 круна. Трећег априла 1903. године, рано ујутру, у 6 часова и 20 минута по реду вожње, мешовитим возом број 21⁶ у Београд је стигао први аутомобил. Био је то „неселсдорфер тип Б“, модел брек са 6 седишта, покривен балдахинском стрехом. Господин Радуловић је у друштву неколико пријатеља и свог будућег шофера,⁷ Сретена Костића, сачекао да се возило истовари, фабрички возач припреми и кренуо на прву вожњу.

„...Када је аутомобил својом снагом изашао из београдске станице, наишао је свуда на запањена лица. Пред станицом се направила права гужва, али пре него што је свет успео да се сабере, аутомобил је већ стигао Немањиним улицом до Војне



Сл. 1. Сретен Костић поред првог аутомобила у Београду – снимљено 23. јуна 1903. године у Топчидеру

Fig. 1 Sreten Kostić and the first ever automobile in Belgrade, photograph taken June 23, 1903 in Topčider

академије и скренуо у улицу Милоша Великог, путем за Топчидер, свуда дочекиван збуњеним и уплахиреним људима, који су се у чуду крстили...“⁸ причао је касније Костић о том важном историјском тренутку.

Први аутомобил – „неселсдорфер тип Б“

Произведен је у аустроугарској (данас чешкој) фабрици „Неселсдорфер вагенбау фабрикс гезелшафт“⁹ (од 1923. године „Татра“). Фабрику је основао Игнац Шустала 1850. године, када је отворио малу радионицу за производњу кола са коњском запрегом, која је 1877, под именом „Копривничка возовка“, запошљавала 150 радника. Средином 1882. фабрика је проширила производни програм израдом железничких вагона. Доласком Хуга Фишера Роселштама за техничког директора, дошле су и нове

⁴ Полицијска наредба за Београд бр. 18324, 26. VI 1902, глава 3, члан 37.

⁵ *Вечерње новости*, 7. IX 1902, 5.

⁶ *Државни календар Краљевине Србије за 1903. годину*, Београд 1903, 241.

⁷ Шофер – одомаћен израз за возача аутомобила;

и данас у употреби. Потиче од француске речи *chauffeur*, што значи ложаљ.

⁸ Вукадиновић М., *Аутомобил*, Београд 1932, 46.

⁹ Nesselsdorfer Wagenbau Fabriks Gesellschaft.



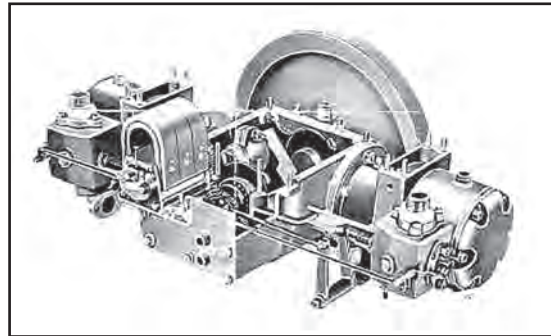
Сл. 2. Неселндорфер тип Б, модел брек
Fig. 2 Nesselndorf B Type brake model

идеје. На инсистирање барона Фон Либига, 1897. године је купљен један „Бенцов“ агрегат и уграђен у модификовану „Мајлорд“ кочију са четири седишта. Изабран је назив „президент“ и то је био први аутомобил произведен у Аустроугарској. После успешне пробне вожње и изванредне презентације на изложби у Бечу, фабрика је произвела још десет аутомобила са „Бенцовим“ моторима и различитим именима. После удруживања са фирмом Вилијама Хардија, 1900. године, фабрика напушта производњу у тзв. „кочија“ стилу и почиње израду модернијих возила.

Период од 1900. до 1905, познат као „немачки“, обележили су модели „А“, „Б“ и „Ц“, са лежећим двоцилиндрским и четвороцилиндрским боксер моторима, постављеним у средини, испод пода возила.

Тип „Б“ је био у понуди од 1902. до 1904. године, са различитим каросеријама. Возило је покретао двоцилиндрски, водом хлађен боксер мотор са бочним вентилима (три вентила по цилиндру – два усисна

и један издувни), радне запремине 3.188 кубних сантиметара (пречник 125 и ход 130 милиметара). Развијао је 8,8 киловата (12 коњских снага) при 800 обртаја у минути. Према фабричким подацима, аутомобил је у идеалним условима достигао брзину од 45 километара на час.¹⁰ На једној страни мотора се налазио вентилски развод, који је био затворен и налазио се у уљној купки. Састојао се од брегова и полуга за покретање издувног вентила, развода и полуга паљења, као и зупчаника за погон магнета и пумпи. Коленасто вратило (радилица) се кретало у кугличним, клипњаче у клизним лежајевима.



Сл. 3. Двоцилиндрски боксер мотор
Неселндорфера тип Б
Fig. 3 Two-cylinder horizontal opposite engine of
Nesselndorf B

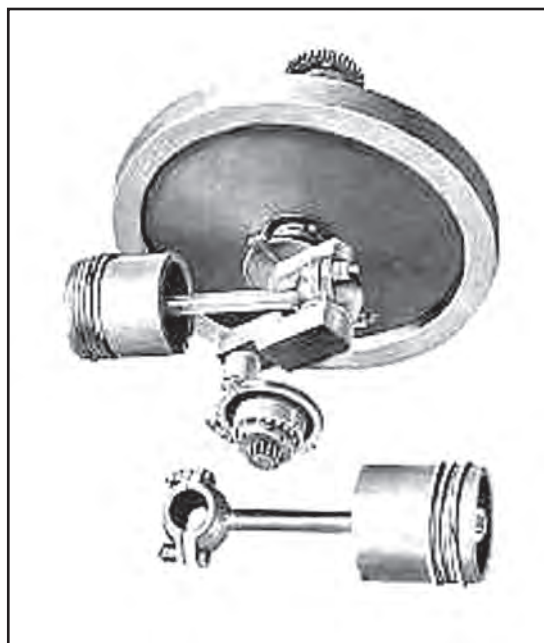
Мотор је био постављен у средишњу позицију испод пода возила и, преко два непокривена ланца и четворостепеног мењача са ходом уназад, давао погон задњим точковима. Аутомобил је био снабдевен пнеуматичима димензија 750x90 милиметара. Подмазивање је вршено бућкањем уља, паљење преко нисконапонског магнета „Бош“. Водено хлађење је било потпомогнуто зупчастом

¹⁰ *Технически музеи Татра Копривнице* – каталог, Копривнице 1988, 37.

пумпом и истовремено је путем једне водене кошуљице загреван „испаривачки“ карбуратор. Наиме, тада је идеална гасна мешавина ваздуха и горива стварана загревањем самог карбуратора, чиме се побољшавало испаравање са велике површине коморе. Ослањање се састојало од два пара полуелиптичних гибњева, постављених напред и позади. Размак осовина је био 1.850, а распон предњих и задњих точкова 1.250 милиметара. Хладњак, резервоар за гориво и резервоар за воду су се налазили напред, под малим поклопцем.

Побољшања у односу на претходни модел „А“ омогућила су конструкторима производњу прве веће серије. Тип „А“ је имао тракасте кочнице на задњим точковима, затезане ручно полугом и ножно педалом. Код типа „Б“ ножна кочница се ослањала на централни добош, ручна на задње точкове. Ова измена је уведена да би централни добош, попут диференцијала, преко малих ланаца на сваком точку, вршио равномерније и осетљивије кочење него што чине тракасте кочнице са малим пречницима кочиних добоша. Две ацетиленске лампе, са могућношћу регулације, служиле су за осветљавање пута у ноћној вожњи. При интервенцијама на мотору морала се подизати цела каросерија, као данас хауба код савремених аутомобила, тако да су сви склопови возила били лако доступни.

Укупна дужина возила је била око 3 метра, маса око 920 килограма,¹¹ што је зависило од врсте каросерије постављене на шасију. У понуди су постојале каросерије са



Сл. 4. Коленасто вратило са замајцем, клипњачама и клиповима

Fig. 4 Crankshaft with flywheel, connecting rods and pistons

два и три седишта – такозвани *фетон* модел, *дабл фетон* и *тоно* – четвороседи, *купе* – са два затворена и два отворена седишта, затим *брек* – са шест седишта и балдахинском стрехом, у који су се путници, изузев возача и сувозача, укрцавали са задње стране, због седишта која су била бочно постављена, и интересантан доставни модел *камионет* – са каросеријом која се постављала преко већ постојеће фетона са два седишта.

Продато је 36 примерака типа „Б“,¹² од којих модел *брек* у три примерка. Један је купио господин Радуловић у Бечу, а два су испоручена купцима у Аустроугарској. Један

¹¹ Rosenkranz K., *100 Jahre personenkraftwagen Tatra*, Праг 1998, 15. Податак о маси возила од око 973 килограма наводи чешки историчар А. Куба у књизи *Atlas nascih avtomobily 1*, Праг 1987, 71.

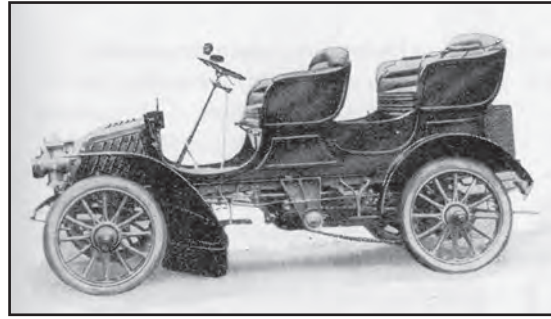
¹² Rosenkranz K., *op. cit.*, 15. Историчар Карел Розенкранц наводи податак о 36 продатих аутомобила, не наводећи тачан број произведених примерака. Кустос „Татриног“ музеја у Копривницама, Петр Марек, у писму упућеном аутору 7. октобра 2002, потврђује тај податак,

од њих се данас налази у сталној поставци „Татриног“ музеја у Копривницама.¹³

Власник првог аутомобила – Божидар В. Радуловић

Рођен је 9. априла 1876.¹⁴ у Београду, као трећи син Војина Радуловића, једног од најпознатијих и најугледнијих београдских трговаца, који је протоколисао радњу још 1860. године.¹⁵ После завршена четири разреда основне школе и једног разреда гимназије, завршио је Секундарну и Индустријску школу у Винтертуру, у Швајцарској, са намером да преузме послове у очевој радњи. По повратку је из непознатих разлога уписао Војну академију, коју је завршио 1899. године.¹⁶ Изашао је са чином потпоручника и 31. маја 1899. постављен је за водника у краљевој гарди (од 2. јуна 1901. водник 4. коњичког пука). Поднео је оставку и био преведен у резерву 23. октобра 1902, са чином резервног коњичког поручника.¹⁷ Захваљујући великом наследству које је стекао, неколико кућа је дао под ренту, неколико плацева продао и у Бечу купио аутомобил.

Познат у београдској чаршији као велики боем, Радуловић је брзо трошио наслеђено богатство и ускоро му од великог



Сл. 5. Тип Б, модел фетон
Fig. 5 B Type phaeton model

броја некретнина није остало ништа сем – аутомобила. Познати књижевник Стеван Сремац је, посматрајући са прозора стана покушај свога пријатеља, власника аутомобила, да отклони квар, приметио: „Види комшија овог мог једномишљеника – ово му је једино непокретно имање што му је остало!“¹⁸ Аутомобил су одвукли коњи и већ почетком 1906. је продат белгијском посланству за 4.000 динара. Г. Радуловић се 18. марта исте године вратио активној војној служби. Аутомобил је касније постао власништво познатог кожарског трговца Павла Ђ. Мијатовића. По избијању Балканског рата, војска је реквизирила аутомобил и он је последњи пут виђен у ослобођеном Скопљу, октобра 1912. године,

наводећи спецификацију са тачним списком градова у којима су возила продата. Kuba A., *op. cit.*, 71, даје само податак о 30 произведених примерака типа „Б“. До ових неслагања је вероватно дошло због велике сличности типова „А“ и „Б“, непотпуне документације, различитих извора и велике временске дистанце са које су наведени аутори истраживали производњу у фабрици.

¹³ У Музеју транспорта у Будимпешти налази се тип „Б“ са „фетон“ каросеријом.

¹⁴ Војно историјски институт, персонални досије официра – Божидар В. Радуловић, дел. бр. К-1486/442. У Историјском архиву Београда, у картону житеља Б. Радуловића је наведен датум

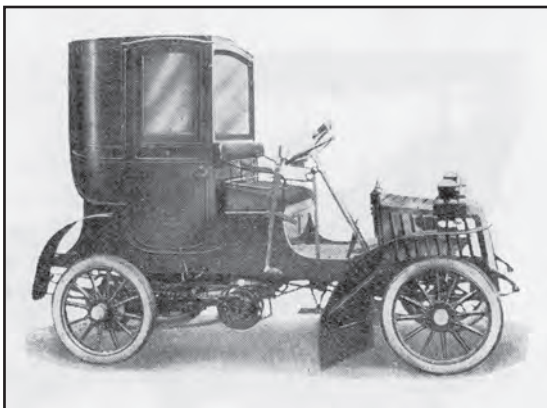
рођења 25. VII 1875. Увидом у Протокол умрлих лица цркве Александра Невског, може се узети као веродостојнији први наведени датум.

¹⁵ Костић М., *Успон Београда*, Београд 1994, 77.

¹⁶ *Споменица седамдесетпетогодишњице Војне академије*, Београд 1925, 291.

¹⁷ Војно историјски институт, персонални досије официра – Божидар В. Радуловић, дел. бр. К-1486/442.

¹⁸ Павловић М., *Стеван Сремац*, Београд 1939, 55. Познати књижевник је био пријатељ господина Радуловића и једном приликом је својом козеријом испратио квар аутомобила и његову даљу судбину.



Сл. 6. Тип Б, модел купе
Fig. 6 B Type coupé model



Сл. 7. Тип Б, модел камионет
Fig. 7 B Type camionette model

где му је вероватно и остао „гвоздени ко-
стур“.¹⁹

По завршетку ратова, Радуловић се за-
послио у америчком конзулату, да би касније
са службом прешао на Београдску берзу.
Преминуо је 10. децембра 1939. и сахрањен је
дан касније у породичној гробници на Новом
гробљу у Београду.



Сл. 8. Једини сачувани примерак модела
брек налази се у музеју фабрике „Татра“, у
Копривницама у Чешкој републици
Fig. 8 The only surviving brake model is now in
the Tatra Company Museum, Koprivnice, Czech
Republic



Сл. 9. Модел брек испред зграде Музеја
Fig. 9 Brake model in front of the Museum

¹⁹ Јовановић Ж., *Из старог Београда*, Београд
1994, 112.



Сл. 10. Сретен И. Костић (1877 – 1947) – први српски шофер
Fig. 10 Sreten I. Kostić (1877–947) – Serbia’s first car driver

Први српски шофер – Сретен И. Костић

Сретен Костић је храбро пристао на изненадну понуду, иако никада није уживо видео аутомобил и ништа није знао о његовом коришћењу. За четрдесет пет дана, колико је фабрички шофер остао у Београду (добро плаћен, фабричким дневницама од 19 круна и „наполеондором“ од власника аутомобила),²⁰ савладао је основна знања о управљању, одржавању и поправкама аутомобила и по одласку Бечлије почео самостално да управља првим београдским и српским аутом, у служби господина Радловића.²¹

²⁰ Француски златник од 20 франака, финоће 900‰.

²¹ Јовановић Ж., *op. cit.*, 111.



Сл. 11. Сретен Костић поред аутомобила марке „Фиат“ – снимљен 1912. испред Старог двора у Београду
Fig. 11 Sreten Kostić by his Fiat in front of the Old Palace in Belgrade, 1912

Рођен је у Београду, 7. марта 1877. године.²² Отац Илија, трговац, родом из Призрена, послао га је после завршене основне школе на занат за фотоцинкографа, чиме се бавио до доласка аутомобила. Од тада је постао аутомобилски шофер и тако се представљао до краја живота.

По продаји „неселсдорфера“, Костић је радио исти посао још неколико година код

²² Историјски архив Београда, УГБ, картотека житеља пријављених у Београду.



Сл. 12. Краљ Петар Први Карађорђевић у Скопљу, октобра 1912. За управљачем аутомобила је Сретен Костић
 Fig. 12 King Peter Karadjordjević I at Skopje, October 1912. At the wheel, Sreten Kostić

банкара Васе Радуловића²³ и новинара Јована Адамовића, да би, са стеченом репутацијом и искуством, од маја 1912. године постао лични возач краља Петра Првог Карађорђевића. На тој дужности је провео непуне четири године,²⁴ после чега је отишао на црногорски двор, где је возио краља Николу и кнеза Мирка.²⁵ Вратио се у Београд 1919. године и запослио се у Министарству саобраћаја, где је службовао пуних седам година. Септембра 1922. је, са стотинак колега, реализовао десетогодишњу идеју и основао „Удружење београдских шофера“. Био је изабран за првог председника.²⁶

Када је напустио Министарство, неколико година је возио београдског трговца Живка Богдановића, затим био продавац немачких аутомобила „Ханса“, да би се потом повукао у мир своје куће, на седмом километру авалског пута, преко пута кафане

Жуна. Био је страствени колекционар аутомобилских регистарских таблица; имао их је неколико хиљада – „више него целокупна београдска жандармерија“ – како је неко у шали приметио. Испред куће, уз друм, налазила се фигура Микија Мауса са раширеним рукама и табла упозорења, на којој је сам написао: „Држи десно“, чиме је опомињао возаче; „Отуда и све несреће, што се возачи мало придржавају саобраћајних прописа. Гледам често, просто тера како ко хоће. Као да сам иде друмом. А кад би се уложило мало више пажње и кад би се возило мало разумније, верујте, многи би свој век продужили за годину више.“²⁷

Већ у позним годинама, али веома виталан, Костић је током Другог светског рата радио у својој башти и воћњаку, чекајући да прођу ратне страхоте. Свој позив је много ценио и о њему увек са поштовањем говорио: „Е, некада смо били боље уважени. Само Министарство народне привреде издавало нам је шоферске дозволе. Сада сваки час можете да чујете и читате да су шофери мангупи. А никоме не пада на памет да (то) каже за возовође и капетане бродова, зато што се и међу њима нађе неки који својом кривицом направи саобраћајну несрећу. И ми смо капетани на улици. Нама људи поверавају свој живот, животе својих најближих, читава имања, ми дајемо све од себе!“²⁸

Преминуо је 16. јануара 1947. године и сахрањен дан касније на гробљу у Јајинцима.

²³ Пореклом из банатске Беле Цркве, није у роду са Божићем.

²⁴ Карађорђевић П., *Ратни дневник 1915-16*, Београд 1984, 142.

²⁵ *Илустровани лист*, Београд, бр. 14, 8. IV 1928, 29.

²⁶ *Шоферски гласник*, бр. 1, 1. VIII 1932, 2-3.

²⁷ *Правда*, 13. VII 1939, 5.

²⁸ Вукадиновић М., 1932, *op. cit.*, 46.

Већ двадесетог априла 1903. у Београд је стигао и други аутомобил, најављујући бржу моторизацију Србије. Кроз неколико година, српска престоница је имала неколико десетина аутомобила и мотоцикала, јавни превоз, гараже и радионице за оправке, трговце возилима и деловима. Краљевина Србија је била једна од шеснаест држава

које су 1909. године потписале у Паризу Међународну конвенцију о аутомобилском саобраћају. Београд је постао прави европски град, на чијим улицама се, поред коњских запрега и воловских кола, могло видети и то чудо савремене технике, симбол XX века – аутомобил.

THE FIRST AUTOMOBILE IN BELGRADE

Vladimir Veselinović

It was on April 3, 1903 that Belgrade and Serbia joined the large family of motoring nations. No later than April 20 the same year the second automobile arrived in Belgrade heralding a faster pace of motorization. The would-be automobile owners were not discouraged by difficulties such as rough-surfaced streets, very expensive petrol obtainable only at pharmacies, lack of car repair shops and of related legislation. Despite initial suspicions they were faced with, the pioneers of motoring bravely paved the way for the subsequent generations. Little by little, the automobile became a common utility object increasingly replacing the hitherto traditional vehicle, horse-pulled carriages. By purchasing an automobile in Vienna, Božidar Radulović and his driver Sreten Kostić started a new chapter of Serbian history – the history of motoring, which today, a hundred years later, makes respectful first-page reference to their names and deeds.