

## БЕОГРАДСКО ПРИСТАНИШТЕ У XIX СТОЛЕЊУ

Савско пристаниште  
на Лиману

Од најранијих времена па до почетка XIX stoleћа, београдско пристаниште и привредни центар Београда налазе се на дунавској падини и на обали Дунава, према којима је био окренут и сам град.

Мада се пристаниште на Сави помиње већ у XVI stoleћу, савска падина и обала Саве почињу добијати друштвени и привредни значај тек у обновљеној српској држави, када је са смањењем турског утицаја у Београду почео да опада и друштвени и привредни значај дунавске падине, а на обали Саве убрзо се развио трговачки проситички увозно-извозни центар.

Премештање београдског пристаништа са Дунава на Саву неоспорно је у одговарајућој вези и са чињеницом да након запуштања старог дунавског базенског пристаништа отворена и ветровима изложена дунавска обала није могла више бити погодан терен за пристаниште и пристанишне манипулације.

Према опису једног мемоаристе, део савског пристаништа од старе „Бумрукане“ (Велике степенице), односно од Гођевчеве радње (садашњи нови мост) па уз десну обалу Саве звао се Лиман. На Лиману је у доба прве владе кнеза Милоша, када је насељена савска падина, било савско пристаниште.

„До 1857. године припадао је Ани Сарафовици. Те године, на седници Државног савета од 31. VIII, тадашњи министар финансија Јован Маринковић, тражио је од Савета 2.700 дуката, да од сопственице откупи Лиман и место око њега, ради проширења пристаништа. На тој седници Државног савета било је решено да се стовариште и Бумрук преместе у Бару Венецију, више Лимана. О томе су, по предлогу Савета, тре-

бали да се договоре министар финансија и министар унутрашњих дела“.<sup>1</sup>

Према Душану Поповићу, крај око Баре Венеције настањивали су Цигани, и она се због тога најпре звала Циганска Бара, одакле вероватно потиче и назив Аде Циганлије. Исти назив налазимо и на плану Београда Радоја Дединца из 1815 — 1830. г.<sup>2</sup>

Од значајних објеката изграђених у овом раздобљу на београдском савском пристаништу истиче се београдска „Бумрукана“, подигнута 1835. г. на савској падини испод данашњих Великих степеница. Изградња овог, за тадашње прилике значајног објекта у непосредној је вези са преузимањем београдског превоза и ђумрука од стране српске вазалне државе. „Бумрукана“ је остала као значајан објекат све до краја другог светског рата, када је бомбардовањем разорена. Четрдесетих година на савском пристаништу испод Сава-капије подигнути су велики солски магацини Мише Анастасијевића и браће Симић.<sup>3</sup>

Један предлог из четрдесетих година за решење питања београдског пристаништа

Из једног зналачки састављеног документа из 1833. г. о трговини и саобраћајним везама Србије, који су поднели кнезу Милошу 1833. Емануел Сабор и Ђорђе Тирол, сазнају се многе појединости не само о томе какве су те везе биле већ и о мишљењу савременика шта би требало урадити да се оне побољшају.

Наше излагање ограничиће се само на онај део материјала који приказује како се тада гледало на проблеме београдског пристаништа и из кога се истовремено сазнаје и општа ситуација у београдском пристаништу тог доба.

Оцењујући да је стање трговине у Београду незадовољавајуће предложене су следеће мере за „побољшање трговине између Србије и инострани европејски држава“ у организационом и техничком погледу:

— да се „у Београду наодеће се мало пристаниште очисти и поправи“;

— да се очисте она опасна места на Дунаву између Добре и Пореча и Ада-Кале и Кладова;

— да се у Београду успостави „Комора трговачка код које би се они еспапи, који водом иду, обезбедити могли“;

— да се „овде у Београду берза заведе, код које би се у нужном случају еспапи и друге ствари оставити и за њи новце на опредељени интерес сразмерно дигнути могло“;

— да се „овде у Београду берза заведе, у којој се новац лако променути и еспапи продавати и куповати удобније могу“;

— да се у Београду „више магацина, безбедности ради од доброг материјала, сазида, да не би трговци приморани били, овакве магацине немајући, еспапе своје са штетом својом продавати или даље разашилати“; и

— да у „Београду, као највећој трговачкој Србије вароши . . . . . трговачка комисија успостави, која би књажеску канцеларију о течењу трговачки дела, од времена до времена, извештавала, и старала се напредовања ради трговине своје, пребреге с пута дигнути, а позор на поредак више речено заведенија давати морала . . .“

На крају се предлаже да се Београд прогласи за „слободно пристаниште“, како би могао да искористи велика преимућтва свог положаја и упозорава се на могућност да се Земун уместо Београда прогласи за слободно пристаниште.

Предлагач наведених мера очигледно се руководио уређењем какво је тада већ било уведено у морским лукама и великим пристаништима на Западу. Међутим, у београдском пристаништу тог доба постојала је само једна врста шпедитерске организације (базрићанбашлук), у чији задатак су долазили послови око авизирања приспеле робе странкама и послови обрачуна транспортних и царинских трошкова. Ова установа, чије је руководиоце (конзуле) постављао кнез Милош, „у свим трговачким пословима у Београду сматрала се као прва трговачка иследна власт“, која је расправљала „о споровима београдских трговаца“.<sup>4</sup>

#### Београдски скелски превоз

Непосредно после проглашења националне аутономије 1830. г. настаје опште по-

тискивање Турака са свих економских позиција, које углавном преузимају кнез Милош са својим ортацима. Ово стање одразило се и на речном саобраћају, који је током дугог периода турске владавине био искључиво у њиховим рукама.

Преузимање позиција у области речног саобраћаја отпочело је на скелским превозима, најпре унутрашњим, а касније долази до преузимања и београдског превоза.

Већ 1826. г. кнез Милош постаје закупац свих царинских и превозних прихода у Србији осим београдског, који је преузео 1833. г. Пошто је преузео београдски превоз, кнез Милош је предао на управљање Хаџи Стојилу „главно надзирателство каика, на којима се људи из Београда превозе у Земун и Панчево и натраг“. Истовремено конзулу је наложено „да се он за набављање, поправљање и чување каика стара“. Од 1835. године и овај приход постаје државни као и приход осталих превоза.<sup>5</sup>

У привреди обновљене Србије скелски превози били су веома значајан фактор са вишеструком улогом. У првом реду на скелсима су били погранични прелазни места додира са страним трговцима; ту су били Милошеви обавештајни пунктови о кретању трговине, и, напokon, они су представљали важан извор прихода.<sup>6</sup>

#### Први бродовласници у обновљеној Србији

У даљем развоју у Србији се нагло јавља већи број домаћих бродовласника, јер је кнез почео да изграђује српски пловни трговачки парк, који му је био потребан за довоз соли из Влашке и Молдавске.<sup>7</sup>

У току 1833. г. Никола Кефало изградио је у Смедереву један велики „бриг“ носивости 250 тона, који је добио име „Србија“ и пловно под српском заставом,<sup>8</sup> а годину дана касније кнез Милош је у Брзој Паланци изградио „корвету“ за султана,<sup>9</sup> која је била повод Портином ферману из 1835. године. Њиме је Србији додељено право да на својим бродовима на Дунаву и Црном мору истиче своју националну, односно трговачку заставу. Кнез Милош је већ у четвртој деценији са својим ортацима имао приличан број трговачких лађа, а већ 1834. г. купио је изванредан број акција Аустријског паробродарског друштва.<sup>10</sup> Гросисти у трговини сољу, банкари и Милошеви ортаци браћа Герман изградили су 1840. године у Брзој Паланци „морску лађу“<sup>11</sup> носивости око 300 хиљада ока, која је добила име „Кнез Михајло“. Пред крај прве половине прошлог столећа налазимо више Срба бро-

довласника у Кладову, Брзој Паланци, Смедереву и Шапцу, док је само у Београду било 11 Срба бродовласника. „Године 1834. забележио је Боа ле Конт да је Србија тада имала око 200 пловних објеката. Већих превозних средстава налазило се у Милановцу 100, у Шапцу око 40, а у Смедереву око 30.“<sup>12</sup>

Међу највеће пак бродовласнике објекта класичног бродарства спада Миша Анастасијевић, који је 1825. г. за 7.000 гроша набавио „своју прву велику лађу за пренос еспапа Дунавом“ између Пореча и Београда. Три године касније Миша је купио још две мање турске лађе-соларице а наскоро затим уортачује се у трговини сољу са кнезом Милошем. Тридесетих година купио је још „12 лађа“, које су наредне године у Поречу пропале услед навале леда у Ђердапу. Пошто му је кнез Милош уступио „једну своју велику лађу“ за 10.000 гроша, Миша отпочиње превоз соли из Румуније за Београд. У ортаклуку са Симићем и Германом 1840. г. организује друштво за трговину сољу, које је у Румунији закупило руднике соли с тим да у року од седам година изведе 112 милиона ока соли. У овом друштву Миши Анастасијевићу је пала у део организација транспорта. У току 1843. г. он је већ располагао пловним парком од

74 лађе укупне носивости 6 милиона ока и упошљавао је 500 људи у својству морнара и транспортних радника. У Београду на Сави, испод Сава-капије, Миша Анастасијевић и браћа Симић имали су велике магазе за ускладиштење соли<sup>13</sup>.

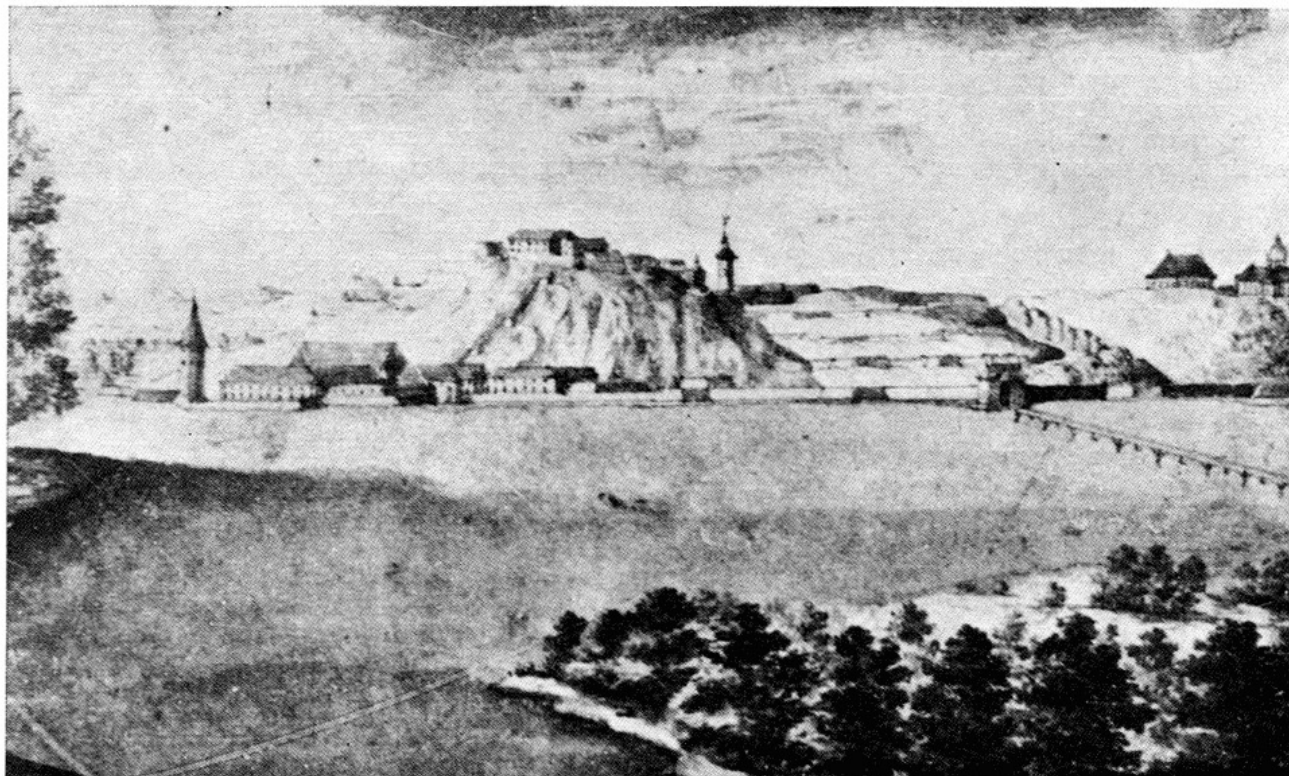
#### Опште јачање српских позиција на Дунаву

Упоредо са заузимањем позиција у самом бродарству Србије наскоро долази до озбиљних ингеренција и у другим питањима у области речног саобраћаја. Тако је кнез Милош већ почетком четврте деценије почео да поставља думенцибаше у Ђердапу, а 1833. г. поставио је Мишу Анастасијевића за „капетана дунавског“, са овлашћењима да пресуђује спорове произашле из трговине и пловидбе у Ђердапу.<sup>14</sup> Две године касније, Портиним ферманом, Србија је добила право да истиче своју националну заставу на своје бродове који плове по Дунаву и Црном мору.<sup>15</sup>

Имајући у виду да ово право континенталне државе нису имале све до краја првог светског рата, може се оценити сав његов знај за тадашњу вазалну Србију.

Сл. 1. — Ђумрукана

Fig. 1. — L'immeuble de la Douane



Први параброди у београдском пристаништу и домаћи покушаји за увођење парне пловидбе

Према једном непровереном податку крај Београда је још 1827. г. прошао један пароброд непознатог порекла, а 1838. г. пароброд Аустријског паробродарског друштва „Софија“, на путу за Сисак. У току 1844 г. у београдско пристаниште је упловио први француски пароброд, који је требало да успостави пловидбу између Београда и Земунa.<sup>16</sup>

Исте године, Београђани су доживели незабораван тренутак појаве прво хрватског пароброда „Слога“, који је био повод бурној манифестацији братства и јединства српског и хрватског народа, а пароброд „Слога“ учествовао је на одређени начин и у политичкој вези између Загреба и Београда.<sup>17</sup>

Мада је Аустријско паробродарско друштво већ у четвртој деценији отворило саобраћај пароброда на средњем и доњем Дунаву, бродови овог друштва нису пристали у само београдско пристаниште све до педесетих година, када је ово друштво поставило свој пристан (штек) у београдско пристаниште, а 1856. г. отворило агенцију у Београду. Дотле су београдски путници морали прелазити чамцима на леву обалу и тамо се укрцавати на пароброд.

Пред крај прве половине прошлог столећа у Београду се јавља и идеја за успостављање паробродског друштва. Државни банкар Јован Кумануди намеравао је да откупи француски пароброд који је 1844. г. био дошао у Београд, а 1850. г. спроведена је озбиљна акција за оснивање националног паробродског друштва.<sup>18</sup>

#### Планови и пројекти за уређење београдског пристаништа

У вези са одредбама Париског уговора о миру, које су се односиле на интернационализацију Дунава, „београдска чаршија брујала је од планова о великој трговачкој будућности Србије“. Сматрало се да „се сада отвара светска пијаца за Србију, јер ће бродови целог света долазити слободним Дунавом до наших граница. У исто време проносили су се гласови о железничкој вези која би се имала поставити између Београда и Цариграда. Због слободе Дунава и те пројектоване железнице, београдска се чаршија није надала ничем мање него да ће Србија постати веза између Истока и Запада.<sup>19</sup>



Сл. 2. — Миша Анастасијевић

Fig. 2. — Miša Anastasijević

Мада се у Србији током читаве друге половине XIX столећа проблем београдског пристаништа веома често и одлучно истицао, он није био решен још дуго времена. Међутим, без обзира на ову чињеницу, за историју речног саобраћаја и техничког напретка у нас, значајно је упознати се са многим идејама и плановима за решење београдског пристаништа који се јављају у другој половини XIX столећа.

Међу најважније идеје и планове за уређење београдског пристаништа на сваки начин спадају радови Емилијана Јосимовића, професора Лицеја у Београду, Анте Алексића, хидролога и Николе Стаменковића, професора Велике школе у Београду.

Професор Јосимовић, у свом раду *Објашњавање предлога за регулисање оног дела вароши Београда што лежи у Шанцу* (1867), замислио је изградњу уређеног „кеја око града који би служио као пристаниште за бродове, за „множину стоваришта“.“ Увиђајући да сам кеј неће бити довољан да задовољи све потребе, Јосимовић је предложио да се „на плављеном пољу између Доњег града и Дунава изгради басенско пристаниште, ван речног корита“, управо на оном делу на којем је било пристаниште из



доба Деспота Стевана Лазаревића. Друга значајна замисао професора Јосимовића била је да се „кроз градско брдо“, испод Калемегдана, изведе тунел, који би по хоризонтали, најкраће и најлакше повезао савски кеј са дунавским пристаништем“.<sup>20</sup>

Према замисли хидролога Алексића, пристаниште, кеј и слободно јавно складиште требало би изградити у Доњем граду, будући да тај терен олакшава приступ према реци и да се на њему налазе галуне, које би се могле адаптирати за складишта. При томе, преимућство овог терена, у односу на савско пристаниште, Алексић истиче и са стратегијског становишта с обзиром на тада гранични положај Београда према Аустро-Угарској.<sup>21</sup>

У свом раду објављеном под насловом *Предлог за решење питања о подизању антропоа у Београду*, професор Велике школе Никола Стаменковић наводи да је питање антропоа у Београду покренуто још пре 15 година, од стране министарства грађевина, привреде и финансија и да су дотадашњи материјали о том питању објављени у „Српском техничком листу за 1890. г. (рад инж. Мише Марковића).

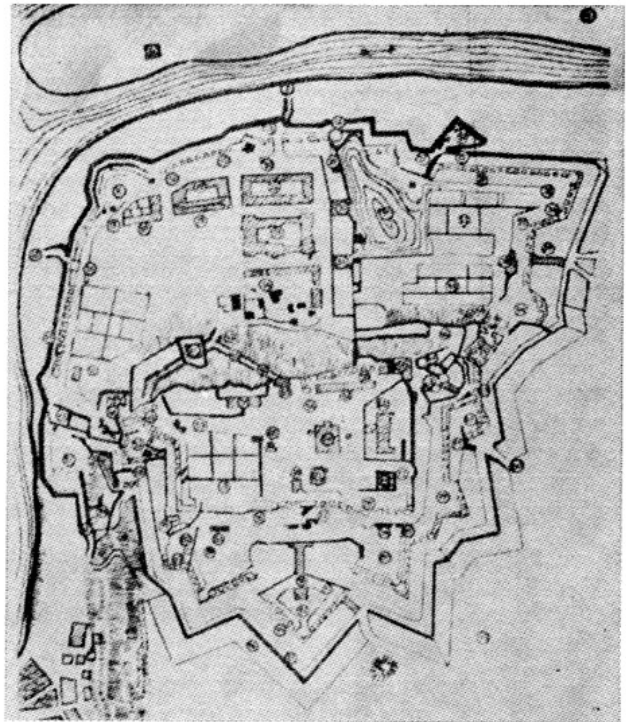
За решење питања београдског пристаништа професор Стаменковић предлаже пуно ангажовање железнице, београдске општине и царинарнице, а само пристаниште да буде у виду базена у Бари Венецији, до саме железничке станице на Сави. Према генералном пројекту за пристаниште у „Бари“, који је завршен 1892. г., у базену би требало да се добије 4.000 м. обале и у исти би се имали сместити пристанишни и царински објекти и радионица, а исти би истовремено служио и као зимовник.

У решавању овог питања професор Стаменковић се руководио економском рачуницом, која му је показала да изградња пројектованог базена са свим зградама и инсталацијама треба да изнесе 10 милиона динара, према 12 милиона колико је захтевао пројекат изградње само кеја на савској обали. Као други важан разлог сматрана је потреба да се обезбеди што непосреднија веза између железнице и бродарства.<sup>22</sup>

Активност државе  
у решавању проблема  
београдског пристаништа

Државну акцију за изградњу пристаништа у Београду покренуло је Министарство народне привреде маја 1883. г., а у вези са изградњом железнице.

Тако је већ крајем 1883. г. дошло до образовања једне шире државне комисије (12



Сл. 3. — Турски план Београда из средине XIX столећа

Fig. 3. — Plan turc de Beograd datant de la moitié du XIX<sup>e</sup> siècle

чланова), са задатком „да изјави своје мишљење о подизању сместишта у Београду за извозне еспапе и за провозне из Турске царевине преко Србије“ и о „начину којим се ова установа остварити може“. Почетком 1884. г. комисија је поднела свој извештај министру народне привреде у којем се наводи да би „сместишта“ требало подићи у „Бари Венецији“, код дрвеног моста на самој обали Саве“, с тим да у трошковима изградње, са по једном трећином учествују Општина Београдска и држава.<sup>23</sup>

После овога предлога водила се преписка између Министарства народне привреде, Министарства грађевина, Општине и заинтересованих привредних кругова. Привредни одбор Скупштине 1889. г. наложио је министру грађевина да га обавештава о томе „какве техничке мере треба предузети за насипање и утврђивање обале, провођење железничке пруге и израду предрачуна трошкова“.

У току 1892. г. завршен је пројект професора Николе Стаменковића, 1895. г. одређена је комисија за „израду пројекта закона о антропоима“, а 1898. г. председник владе упозорава министра народне привреде на околност да Мађарска има намеру да подигне јавна складишта у Земуну. У вези

са тим сматра да је настао „дванаести час да се поправи пропуштено“.<sup>24</sup>

Пред крај XIX столећа (1898) израђен је још један пројект. Овај пројект израдила је посебна комисија Министарства народне привреде и Министарства грађевина. Ова комисија, у свом извештају из 1898. г. (Извештај о подизању јавних сместишта и кеа у Београду), предложила је следеће решење за изградњу кеја и подизање јавних складишта:

— да се кеј изгради на деоници 250 м испод железничког моста, тј. почев од места где се налазе „магацин Аустријског паробродарског друштва и солски магацин“ па низводно у дужини од 520 м., с тим да се кеј изгради од дрвеног материјала;

— да се изграде 2 магацина „на два спрата“ сваки 100 м дужине и 16 м ширине, тј. 3.200 м<sup>2</sup> површине или капацитета 640 вагона робе;

— да се магацини саграде од тврдог материјала са гвозденом кровном конструкцијом, с тим да се откупи и магацин Аустријског паробродарског друштва од 800 м<sup>2</sup>;

— да део кеја од овог новопроектваног до тврђаве изгради општина; и

— да се трошкови изградње кеја и складишта утврде у суми од 900 хиљада динара, и то:

	000 динара
— антропоти — — — —	448,00
— кеј — — — —	260,00
— обезбеђење обале — —	31,25
— изградња пута — — —	25,00
— зграда за управу — — —	70,00
— зграда за стражаре — —	7,50
— ограда дрвена — — —	10,00
	Свега 851,75
— неподвижени трошкови —	48,25
	Укупно 900,00 <sup>25</sup>

Резимирајући изложени материјал можемо закључити да су се сви напори на изградњи и опреми београдског савског пристаништа у прошлом столећу ограничавали углавном на проучавање овог питања и израду пројеката, који се нису могли реализовати како из материјалних тако и из политичких разлога. Тако је овај значајан проблем пренет и у наредно столеће, да би се почео конкретизовати тек пред други светски рат.

### Подизање пристанишних објеката и радови на уређивању савског пристаништа

О ситуацији у београдском савском пристаништу у другој половини XIX столећа имамо обавештења из више извора. Из тих извора сазнајемо да је Бара Венеција, у чијој близини се формирало пристаниште, била извор прљавштине, смрада и болести; да на обали није било складишта ни за царинску ни за домаћу робу; да нису били побијени казуци; и да је у пристаништу почела да се руши обала услед чега је настала опасност за објекте подигнуте на обали.<sup>26</sup>

Тек осамдесетих и деведесетих година ситуација у пристаништу почиње да се мења. У току 1880. г. отпочели су радови на изградњи железничке станице, моста и железничке пруге у Београду, па су у вези са тим извршени потребни радови у Бари Венецији. До краја прошлог столећа извршени су извесни радови на утврђивању савске обале испод железничког моста, а пристаниште је повезано са железничком пругом; импровизовано је пристаниште за пароброд „Делиград“; изграђен је магацин Аустријског паробродарског друштва; подигнуто је петролејско пристаниште („Гасара“) Одеског паробродарског друштва и складиште соли Румунског паробродарског друштва; изграђено је јавно складиште Српске кредитне банке, као прва организација те врсте у Србији; подигнута је садашња зграда Капетаније пристаништа; 1889. г. краљевим указом одобрен је кредит од по 100 хиљада динара за 1890, 1891. и 1892. г. „за утврђивање савске обале код савског железничког моста у Београду“; 1898. г. изграђена је железничка пруга дуж савске и дунавске обале која је повезивала железничку станицу са кланицом; а 1896. г. Српско бродарско друштво подигло је своју радионицу и складиште материјала.<sup>27</sup>

Након дугог застоја пред крај прошлог столећа поново почиње да оживљава и дунавско пристаниште. Стара електрична централа била је повезана са обалом колосеком којим се из шлепова превозио угаљ; на изласку Дубровачке улице формирана су стоваришта дрва, а нешто изнад ових стоваришта било је пристаниште малих пловила и рибарско пристаниште које је ту премештено са Баре Венеције.



Сл. 4. — Изглед београдског пристаништа крајем XIX столећа

Fig. 4. — Vue du port de Beograd à la fin du XIX<sup>e</sup> siècle

Појава првих пароброда под националном заставом, оснивање Српског бродарског друштва и страни бродови у београдском пристаништу

Три озбиљна покушаја за оснивање паробродског предузећа под националном заставом нису уродила плодом услед директног ометања ове акције од стране владе Аустрије и Аустријског паробродарског друштва. До појаве пароброда под националном заставом дошло је тек 1860. г., у оквиру Француско-српског паробродарског друштва и 1862. г., када је држава купила пароброд „Делиград“.

Оснивању српског бродарског друштва претходила је импровизација једног мањег концесионираног предузећа које је са три пропелера одржавало 1888/89. г. локалну пловидбу између Београда и Земуна и Београда и Панчева.

Српско бродарско друштво, основано 1891. г., представља уствари прво озбиљно домаће паробродарско предузеће, које је са паробродом „Делиград“ успело да одржи

континуитет националне заставе и одоли озбиљним и бројним ударцима Аустријског паробродарског друштва.

Поред бродова Аустријског паробродарског друштва, бродова наведеног Француско-српског друштва и неких енглеских бродова, у београдско пристаниште у овом раздобљу долазили су још и румунски бродови који су довозили со и руски бродови, који су довозили петролеј.<sup>28</sup>

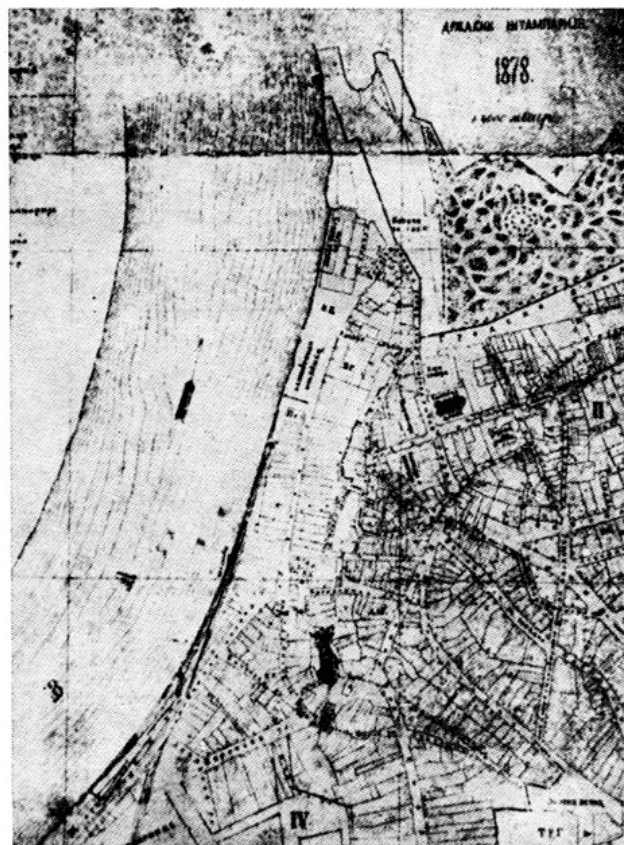
#### Прописи о речним пристаништима

У обновљеној Србији није било посебних прописа који би регулисали питања речног саобраћаја уопште, као ни питања рада у пристаништима и изградње и експлоатације пристаништа. Саобраћај на рекама и манипулација робе регулисани су по начелима обичајног права и посебним одлукама надлежних органа за поједине конкретне случаје.

У доба прве владе кнеза Милоша питања из области речног саобраћаја решавао је сам кнез, а под уставобранитељима речни

Сл. 5. — План Београда инг. Стевана Зарића из 1878. године

Fig. 5. — Plan de Beograd de l'ing. Stevan Zarić datant de 1878







Сл. 6. — Анта Алексић

Fig. 6. — Anta Aleksić

саобраћај је био у надлежности делом Министарства финансије, а делом Министарства унутрашњих послова, да би касније потпао под Министарство народне привреде.

Кнез Милош је, како је раније истакнуто, већ почетком четврте деценије почео да доставља думенибаше у Ђердапу, а 1833. г. именовано је Мишу Анастасијевића за „капетана дунавског“. Окружни поглавари били су обавезни да кнеза Милоша обавештавају о свим збивањима на Дунаву (нарочито о кретању пароброда), а особље на скелама имало је сличне дужности.

Од Париског уговора о миру наовамо у међународном саобраћају у пракси су почеле да се примењују одредбе Дунавског пловидбеног акта из 1857. г., које садрже и извесне прописе о пристаништима.

Према чл. 9. Пловидбеног акта пловидбеним предузећима обезбеђено је право да у другој прибрежној земљи „по прибрежним местима“ успоставе своје агентуре и „заведу писарнице и друге заводе, а и јавним зградама за пловидбу, као што су пристаништа итд. служити се као и домаћи поданици“.

У чл. 23. и 26. предвиђено је да ће свака прибрежна држава одредити „пристаништа и пристанице“ где ће лађе вршити утовар — истовар и „по једно или више пристаништа, која ће бити слободно стовариште и где ће се на дуже или краће време моћи под царинским надзором у магацин сместити свачија роба, која је за смештај. Таква роба може се после опет даље носити реком, а да се на њу ништа не плаћа, изван ако се донесе у саму земљу да се троши или да се провезе даље“.

Према чл. 42. прибрежне земље „обавезују се свака у својој земљи учинити нуждне наредбе да се стоваришта и пристаништа, по потреби, која се покаже, дотерају за општу послугу, и да има, и колико се то може, довољно магацина и сместишта за робу“.<sup>29</sup>

Наведени прописи донети су по диктату Аустрије и служили су њеним тежњама за обезбеђење монопола пловидбе на Дунаву и за економско подјармљивање младих донавских земаља, намећући им обавезе које су превазилазиле њихове стварне могућности.

Касније, када је Србија самостално закључивала уговоре, питања пловидбе и коришћења пристаништа регулисана су одредбама уговора о трговини и пловидби.

Крајем прошлог столећа било је израђено неколико пројеката закона о пловидби, али они нису били усвојени. О реду у Београдском пристаништу старао се капетан пристаништа, чије је звање установљено осамдесетих година. Рад и надлежности капетана пристаништа нису били регулисани посебним прописима све до после првог светског рата.

До краја XIX столећа била су израђена и два нацрта закона о јавним складиштима, али ни они нису били усвојени.

#### Пристанишне таксе

Разне пловидбене и пристанишне таксе, које су од памтивека, а нарочито у средњем веку, теретиле речни саобраћај, наплаћиване су и у вазалној Србији од самог почетка њене самоуправе. Тако се из једног акта из 1838. г. види да је београдски „базрђанбашлук“ наплаћивао као свој приход „скеларину, магазатину и чуварину“. Поред ових дажбина постојала су још „давања на цркву, комисионарску касу и за калдрму“, која су ишла у корист општинске, односно комисионарске касе.

Међутим, 1839. Општина београдска поставила је захтев да званично уведе још нову таксу „казукашће“, која се од пре не-



колико година од сваке лађе с реда по 5 гроша узимала“. Како се нове таксе нису могле заводити без одговарајуће одлуке Совјета и потврде кнеза, то је Општина упућена да дозволу за ову таксу затражи преко наведених органа.

У току 1840. г. Совјет је разматрао захтев Општине и донео одлуку „да Правитељство неће противно бити намери Опшества вароши Београда удоволетворити онда, када варош иста најпре и лиман, као и проче к уредном привезању лађа предуготови и обале Саве и Дунава свагда о свом трошку у чистоти држала буде“.

Касније, нарочито у другој половини XIX stoleћа, види се да је не само београдска општина наплаћивала казукарину, без обзира на то што није уредила обалу нити побила казуке чак ни до краја XIX stoleћа, већ да су то радиле и многе друге општине на обали Дунава.

Исто тако, скелска тарифа обавезивала је сваког превозника који превози путнике са српске на туђу обалу да држави односно закупу превоза положи таксу предвиђену тарифом. Тако је педесетих година, када је Аустријско паробродарско друштво отворило паробродарски саобраћај између Београда и Земуна, од свих путника који су се у Београду укрцавали у бродове овог друштва наплаћивана превозна такса без обзира на то што превоз није обављала српска скела. Овај поступак био је повод вишегодишњих дипломатских распри између Србије и Аустрије, у којима је чак и сама Порта морала да интервенише.<sup>30</sup>

Преломни период у погледу такса настао је после Париског уговора о миру 1856. г., када су донете одговарајуће одредбе о ограничењу такса. Тако у Дунавском пловидбеном акту из 1857. г. налазимо конкретне одредбе које се односе на пловидбене и друге таксе на Дунаву.

„На Дунаву неће се наплаћивати никакве таксе само што лађа плови по реци, нити ће се штогод наплаћивати и од робе, која буде у лађи. По томе се сасвим укидају све таксе и наплате па макар како која да се зове, и макар држава или општина, друштво или приватни људи да је наплаћују. При томе неће се више на тој реци наплаћивати никакве друге таксе ни наплате, него које се изречено наређују у овом уговору, о пловидби.“ (Чл. 19.)

Према члану 20. остале су само наплате за „увоз, извоз и превоз“, засноване на царинским тарифама односних земаља, „трошарине свакојаке“, које се наплаћују по закону, таксе за употребу јавних направа (витлови, кантари, даске — скеле, смести-

шта итд.) и таксе за учињене послове (пилотска служба, отварања устава и мостова итд.).<sup>31</sup>

#### Пристаниште и пристанишни објекти на ликовним споменицима

Старо београдско пристаниште уочљиво је на многим ликовним споменицима, као што су: једна од најстаријих гравира изгледа Београда из 1521. г., цртеж Београда др. Брауна из 1688. г., план београдске тврђаве са почетка XVIII stoleћа Кристифора Вајгела, план београдске тврђаве и вароши из 1717. г., план београдске тврђаве са почетка XVIII века Матеје Зојтера и други.

На турском плану београдског града и вароши до Шанца из половине XIX stoleћа видљиви су „српски ђумрук“ (ђумрукана) на Сави и пристаниште (Лиман) са кулом Небојшом и пристанишним капијама на Ду-

Сл. 7. — Макса Петровић—„Грба“ једини још живи фураш из прошлог stoleћа

Fig. 7. — Maksa Petrović — «Le Bossu» le seul docker encore en vie de ceux du siècle dernier



наву. На левој обали Саве и на Ратном острву (острво Бабалик) било је више аустријских караула.

На Зарићевој карти Београда из 1878. г. уочљиви су следећи пристанишни објекти идући од ушћа узводно:

— „Ново стовариште“, које је означено на самој обали испод Пећине, за које се није могло установити чему је служило;

— „Сава-капија“;

— „Ћумручко стовариште“ у подножју данашњих Великих степеница у Карађорђевој улици подигнуто 1835. г.;

— „Купатила“, у области садашњег новог савског моста;

— „Савско стовариште“, на простору између новог и старог савског моста нешто даље од обале;

— „Бара Венеција“; и

— „Дрварице“ нешто повише садашње главне железничке станице и даље од обале.

На плану Београда Милутина Мишковића из 1895. г., на месту Зарићевог „новог стоваришта“ налазимо „магацин соли“, испред „Ћумручког стоваришта“ означено је „путничко пристаниште“, а на средини између тада већ постојеће железничке станице и железничког моста, на самој обали, стоји „савско стовариште“, до којег се види доведен железнички колосек.

На плану Београда непознатог аутора из 1896. г., испод Пећине стоји „Винска пијаца“, а затим само још „царинско стовариште“, које је према овом плану означавало савску обалу од Ћумрукане до приближно садашње савске железничке постаје. На самој обали, од Пећине до отприлике садашњег новог моста учртани су бројни грађевински објекти, али без ознаке шта они представљају. Од железничке станице до железничког моста, у дубини негде до садашње Сарајевске улице, означен је плавни терен са „Бара Венеција“.

У делима уметника, београдско савско пристаниште до другог светског рата било је веома слабо заступљено. Међу најраније радове те врсте спада уметнички цртеж сликара Драг. Стојановића *Београд са савског пристаништа 1881. године*.

#### Манифестације и прославе на београдском пристаништу

Београдско грађанство XIX столећа било је сведок многих свечаних дочека, пријема и манифестација на пристаништу.

Маја 1836. г. Београд је био сведок „красног војног позорја на Дунаву и на Сави“. Главномандујући генерал пораничне Сла-

воније барон Чолић, који је био у инспекцији Шајкашког батаљона, са целом шајкашком флотом дошао је 6. маја уз поздрав топова са шајки и београдске тврђаве и уз вајну музику „под Београд“, где су лађе постављене у војни поредак и усидрене.

На мањим луксузним чамцима искрцали су се на обалу генерал Чолић, пуковник петроварадинске регименте барон Јовић и мајор Љончаревић, које су на обали дочекали „турски и књажевско-српски отменији чиновници“ и бројно грађанство.<sup>32</sup>

На београдском пристаништу одиграле су се бурне манифестације братства и јединства српског и хрватског народа 1844. г., приликом проласка првог хрватског пароброда „Слоге“ на путу из Беча за Сисак. Савременик који је описао путовање „Слоге“ овако приказује тај приказ:

„Јоште нису били умукли сасвим топови земунски, ал ето ти нас под тврђавом биоградском, коју народни наш барјак уздигнувши из наших топовах три пут поздравимо, и — ето чуда, — ето велелепног славодобитнога призора! за којега и слаби опис требало би нам перо славнога Гундулића. — Жао нам је, што сви наши пријатељи и домородци — особито из Хорватске — нису овди били да исту сласт с нама деле. — Једва што смо — како рекох — биоградску турску тврђаву поздравили, ал нам Турци стадоше одговарати с бедемах из великих бојних топовах, као да се тисућа муњах верху нас ори, јоште тврђава ни половишч намењених нам хитацах избацила није, ал ето нас пред кн. сербском триестником (Ћумруком) једва 10 сежањах од братје сербске далеко, Ту нас сербско грађанство и обћинство, сакупљено као лист у гори и трава на пољу, поздрави другом гермљавином топовах и радостним клицањем из тисућах герлах: „живили! — живили братја Хорвати!! живили Хорвати! „а ми им не само их топовах одговарасмо, већ и свесардно кликовасмо: „живили јуначки Сербљи! живили братјо! „Дочим међу Сербљим и неколико Хорватах на обали, лађах и бедемих гледасмо, који нас блистајућим од радости као пролетно сунце лицем, крепким гласом и махањем рубацах поздрављаху, почеше и у горњем сербском граду — тако названој новој вароши — с обкопах топови грувати, а свет турски и сербски, грађани и војници, мало и велико, са свиух странах, као мрав вервети и братски поздрављати. — Ово дионичтво тако нас је гануло, да су нам сузе радости на очи удариле, то тако тронуте, и незнајуће, да ли бдијемо или снивамо — дочим вешти далмаинско — хортватски момци паробродске топове подпаљиваху — дотерају нас креп-

ко воду засецајућа колеса од пароброда до сербске топионичке касарне, где нас сербска артилерија из великих бојних топова поздрављати поче, тако крепко, да се иста Сава река под нами тресаше. Ми им из наших малих топова по могућности одговорисмо; а они су све пуцали, те муње и гром на далеко разпростирали, док нисмо прошли лепу околицу од Топчидера, — где смо још један пут са жестоко куцајућим срцем на белећи се — као снег или лабудови — сиасет текућах од Биограда, именовито „нове вароши“ и предграђах „Теразије“ и „Сава мале“ поглед бацили, и завапили: „хвала вам Србљи! ово ми нећемо, ну немојте ни Ви, никада заборавити.“<sup>33</sup>

Априла 1850. г. описан је долазак бродовља Мише Анастасијевића у Београд: „као чудо невиђено јавише се овде под Београдом трговачки бродови (галије) г. мајора Мише Анастасијевића. Дојакко нису око нас пловили, будући им је пут тек долњим Дунавом и морем, но улучивши овом приликом велику воду, дођоше са развијеним ветрилума и заставама народним и под нашу варош. Желио је г. мајор Миша Анастасијевић, да се овај случај као неки спомен пристојно прослави, зато и даде 3 највећа брода на средину Саве упоредо извезати, на њима народне заставе развити и лодовите шаторе разапети.“ На припремљену богату закуску Миша је позвао бројне госте „од грађанства нашег свакога рода и чина“. „Свирање банде и гром топова“ употпуњавали су ово весеље. У бројним здравицама изражена је жеља „да би скорим поздравили пароброде српске на рекама нашим“.

Извештач са ове свечаности на крају каже: „Боже мој, па овако и никако другачије, морао је бити почетак и англиканскога бродарства, па гле у каквом је данас цвету, у каквој сили! Ко ће одрећи да по времену неће и српско бродарство процветати и до велике снаге доћи.“<sup>34</sup>

Године 1856. по други пут помиње се француски пароброд у српским водама Дунава и Саве. Био је то брод „Лион“, којим је командовао поморски капетан Мањани. Од колико је значаја био долазак овог брода у Београд види се и по томе што је француски конзул у Београду представио капетана Мањанија „књажевском представнику“, „честитом Паши“, „њеној светлости кнегињи“, „председнику земаљског Совјета“ и „аустријском главном конзулу“. Када је наредног дана узвраћена посета на броду, са брода су упућени поздрави гостима топовском салвом, а на броду је истакнута српска застава. Ови церемонијали били су

пропраћени присуством великог броја грађана.

Београд је 1893. г. свечано дочекао један пароброд који је допловио из далеке Ђенове. Трговински гласник, који је пратио кретање „Мачве“ од Ђенове до Београда пожелео јој је добродошлицу при уласку у српске воде Дунава овим речима: „Данас просеца таласе српског Дунава први пут брод нашег бродарског друштва, који ће под српским стегом преносити трговачку робу лаким валима брзе Саве и тихог Дунава. Данас је на путу за Београд „Мачва“, којој је изашао у сусрет седи „Делиград“, да је радосно пресретне и још топлије поздрави добродошлицом.“

Дана 20. VII 1893. г. у 19 часова „Мачва“ је упловила у београдско савско пристаниште, а 15. VIII 1893. године у 11 часова извршено је освећење и крштење пароброда у присуству министра народне привреде, италијанског посланика у Београду и многобројних гостију и грађана. Брод првенац добио је име житнице Србије и симбола процвата и благостања. „Мачва“ је житница Србије, а ево нам и брода „Мачва“ да нам симболично представи матицу српског бродовља.“<sup>35</sup>

Прослава традиционалне лађарске прославе светог Николе и богојављенско освећење воде биле су свакогодишње манифестације на београдском савском пристаништу, које су међу лађарима и обалским радницима изазивале велику живост.

Пред крај XIX столећа, када је у редове обалских радника почела да продије социјалистичка мисао, београдско пристаниште било је зборно место лађара и обалских радника за формирање првомајских поворки.

Развитак радничког покрета у редовима обалских радника

Ф у р а ш и

У даљој прошлости вучу лађа и утовар и истовар робе обављали су робови, деликвенти и заробљеници, у турско доба приобално становништво у виду феудалног дџавања кулука, а у капиталистичкој ери, са развојем транспортних средстава, развила се посебна струка обалских радника.

Развитку занимања обалског радника у речном саобраћају Србије претходио је специјалан тип лађарског и обалског радника познатог под називом „фураш“, „венцијаш“, „лађар“, „амалин“, или „гоља“, како су се ови радници међусобно ословљавали.



Фураши су вршили утовар, вучу лађа, истовар и слагање робе на обали, а били су плаћени од фура тј. за рад од превлачења објекта до места утовара па до истовара робе на обалу у месту опредељења. Главно оруђе фураша били су јармица и кубикашка дрвена колица са једним точком.

Највећи део манипулација масовне робе у београдском пристаништу обављали су српски бурлаци — фураши.

У обновљеној Србији, најранији помен о обалским радницима у пристаништу налазимо у првој половини XIX столећа. Према Душану Поповићу, „већ је Пирх (опис путописца Пирха Дубислава из 1832/38) приметио како носачи у Београду вуку веће терете, него што се може видети у поморским варошима. Са пиштољем и ножем за појасом и самаром на леђима корачају полако али сигурно. Они су, како је Капер (опис из 1850. публицисте Капера Сигмунда) приметио били с мало задовољни и без икакве зависти, како је то на Истоку.“ Очигледно се овде ради о осиромашеним турским грађанима којима је још једино уточиште била обала, а као једино средство за живот понижавајући самар.<sup>46</sup>

#### *Спонтани штрајк обалских радника у Београду 1849. године*

Обалским радницима Београда припада част да су организовали и спровели један од првих штрајкова још у доба раних појава социјалистичке мисли у нас. У једном напису објављеном у дневној штампи о

овом спонтаном штрајку сазнајемо следеће појединости:

„Први успели штрајк извели су носачи (хамали) запослени на царинарници у Београду. Штрајк је почео 28. јула 1849. године. Сви носачи су напустили посао захтевајући повишицу плате по два талира месечно. Управа царинарнице покушала је на све начине да убеди штрајкаче како би рад наставили по дотадањим условима, што су они енергично одбили. Обавештен о штрајку, министар финансије саопштио је управи царинарнице да понуди штрајкачима повећање плате од једног талира месечно. На то је управа одговорила да се ни један није хтео склонити да при Ђумруку служи без повишења плате месечно још по два талира“.

Царинарница се нашла у тешкој ситуацији. Покушали су да нађу друге носаче, али нико у Београду није хтео да ради ни по цени коју су штрајкачи захтевали. Због свега тога, суочен са упорношћу штрајкача, министар финансија је 17. августа 1849. године затражио од Државног совјета да испуни захтев штрајкача. Совјет је 22. августа 1849. године решио да се амалима месечна плата на 7 а амалбали 8 талира повиси<sup>47</sup>. Ово решење потврдио је кнез Александар 3. септембра 1849. године. Тако је, после више од месец дана борбе, успешно завршен овај штрајк, који представља значајну акцију радника Београда, у том периоду, како по циљу, тако и по резултату. Током штрајка дошла је до израза невероватна солидарност радника и њихова спремност да издрже до краја, што им је и осигурало успех.<sup>48</sup>

#### НАПОМЕНЕ

<sup>1</sup> Бродар, IV/1925., бр. 12, 13/14.  
<sup>2</sup> Д. Поповић, *Београд кроз векове*, Београд? 349.  
<sup>3</sup> Државни архив СРС, Пф 1840, без сигнатуре.  
<sup>4</sup> Државни архив СРС, Пф 1840, без сигнатуре.  
<sup>5</sup> М. Петровић, *Финансије и установе обновљене Србије*, Београд? I, 34/35.  
<sup>6</sup> др Даница Милић, *Трговина Србије 1815—1839* — 242.  
<sup>7</sup> Д. Поповић, нав. дело, 393.  
<sup>8</sup> Гласник ЈРБ-а од 29. XI 1959.  
<sup>9</sup> Исто.  
<sup>10</sup> М. Петровић, нав. дело, књ. II, 948.

<sup>11</sup> Гласник ЈРБ-а од 29. XI 1959.  
<sup>12</sup> Д. Поповић, нав. дело, 393.  
<sup>13</sup> Гласник Српског ученог друштва, књ. 71, 1890, 259/291.  
<sup>14</sup> Исто.  
<sup>15</sup> Гласник ЈРБ-а од 29. XI 1959.  
<sup>16</sup> *Дочек првог пароброда*, Борба 2. X 1955.  
<sup>17</sup> *Путовање и долазак у Сисак првог домородног пароброда „Слога“*, Загреб 1844.  
<sup>18</sup> Новине србске, бр. 88, 1. XI 1844, 349.  
<sup>19</sup> Сл. Јовановић, *Уставобранитељи и њихова влада*, Београд 1933, 131.  
<sup>20</sup> *Годишњак Музеја града Београда III*, 1956, 207.  
<sup>21</sup> Србија, бр. 28, 8. III 1869, 101.

<sup>22</sup> Н. Стаменковић, *Предлог за подизање антропога у Београду*, Београд 1895.

<sup>23</sup> Државни архив СРС, фонд МНП 1880 — 1900.

<sup>24</sup> Исто.

<sup>25</sup> Исто.

<sup>26</sup> Раденик, бр. 12, 26. VI. 1871, 3.

<sup>27</sup> Државни архив СРС, МНП 1898, I, 2.

<sup>28</sup> М. Савин, *Пароброд „Делиград“*.

<sup>29</sup> *Уговор о дунавској пловидби*, Српске новине бр. 14 од 1. II 1858, с-44.

<sup>30</sup> Државни архив СРС, Совјет 1840, без сигнатуре.

<sup>31</sup> Уговор о дунавској пловидби — Српске новине бр. 14, од 1. II 1858, с-44.

<sup>32</sup> Новине србске, бр. 19, 9. V 1836, 145/46.

<sup>33</sup> *Путовање и долазак у Сисак првог домородног пароброда „Слога“*, Загреб, 1844.

<sup>34</sup> Србија, бр. 49, 27. IV 1850, 182.

<sup>35</sup> *Пароброд „Мачва“*, рукопис М. Савина.

<sup>36</sup> Д. Поповић, нав. дело, 402.

<sup>37</sup> Политика, бр. 18863 од 10. IV 1966, 12.

## LE PORT DE BELGRADE AU XIX<sup>e</sup> SIECLE

Miloš Savin

Depuis ses débuts et jusqu'au XIX<sup>e</sup> siècle le port de Belgrade était sur le Danube. Quoique le port sur la Sava, à Belgrade, soit mentionné dès le XVI<sup>e</sup> siècle, la rive de Sava à Belgrade ne devient le centre des échanges et du commerce que dans l'Etat Serbe restauré, au moment où la partie de la rive droite entre le pont actuel de chemin de fer et l'embouchure, dans les Marais Tziganes ou autrement dit «Marais Venise», est devenu le port dit Port du Liman. Au cours du XIX<sup>e</sup> siècle sur cette partie de la rive ont été construits les immeubles de la douane, les entrepôts de sel de Miša Anastasijević, plusieurs entrepôts du commerce en gros export-import, l'immeuble du Commandement du Port, l'usine à gaz, la gare des chemins de fer etc. Vers les années soixante-dix apparaissent les premiers projets de construction d'un port moderne à Belgrade (le professeur Emilijan Josimović et l'hydrologue Anta Aleksić) et ensuite l'initiative pour sa construction du port est reprise par l'Etat lui-même, qui a abouti vers la fin du XIX

siècle au plan et programme de construction du port et des entrepôts à Belgrade. Les premiers travaux sur l'aménagement de la rive droite de Sava ont été faits au cours des derniers dix ans du XIX<sup>e</sup> siècle, et au début de XX<sup>e</sup> un quai solide, en pente, a été construit dans une partie du port. A la fin du siècle dernier le bord du Danube s'anime aussi avec la construction de la ligne du chemin de fer Belgrade — Abattoirs et avec celle de la Centrale Electrique de Belgrade. Le port de Belgrade était le point de ralliement des péniches à bois et péniches à sable, ainsi que des bateaux à vapeur aussi bien étrangers que du pays. C'est dans le port que s'est formée la profession de bateliers-dockers qui étaient au degré le plus bas de l'échelle sociale. Mais les dockers de Belgrade ont également acquis une certaine célébrité, car ils étaient les premiers grévistes de Serbie: dès 1849 ils ont organisé avec succès une grève pour défendre leurs intérêts vitaux.

