

О ИДЕЈИ И ПРЕДЛОЗИМА О ПУТУ ОД БЕОГРАДА ДО ЈАДРАНА ПРЕ 1851. ГОДИНЕ

„Можда ће неко рећи да за ово требају велики новци. Но с поверењем смем рећи да би наш народ притекао с новцима у помоћ за овакво предузјатије.“

Алекса Симић 1850

Основни чиниоци који су утицали на кретања путева кроз наше земље, били су географски, војнички, политички, економски и културни. Велике планине и равнице условиле су развоје река између Јадранског и Црног мора, а њиховим коритима понајчешће водили су путеви. Отуда су још у римско доба постајале две засебне групе путева: једна која је водила ка јадранском приморју, а друга ка Црном мору. У време заједничког државног живота Срба, међе настале током река одражавале су се на две велике области: Приморје и Загорје. Завојевачи српских земаља подржавали су оне путеве који су њима били погодни, а не Србима. Они су то чинили на првом месту са свог војничког, политичког и економског гледишта. Завојевачки таласи на Балкану стизали су, сударали се и ломили се на земљи где Срби живе. Линија тока река Саве, Дрине, Таре и Бојане као да им је била главна мета, а ту је било и тежиште отпора, против Истока и Запада. Срби су са тог тла били створили моћну државу, своју економику, културу и решили верско питање, и то онако како су захтевали њихови национални интереси. Они су понајвише одржавали пут од Котора до Београда, званни которски пут, који је водио преко Рисна, Никшића, Пљеваља, Ужица, Пожеге, Чачка и Барајева, или од Ужица преко Ваљева у правцу Београда. Тада је наша трговина упућена била ка Приморју, нарочито у Котор, који је једно време био највећи српски трговачки град на Јадрану. Тај пут је служио највише интересима оближњег становништва с његове једне и друге стране. Доласком Турака, поред осталог, Срби

разједнињени изгубили су и тај пут, јер су турски путеви водили у правцу њихових надирања ка Дунаву и центру Европе, а Котора су се докопали западни освајачи.

Када су Срби дигли устанак под Карађорђем, међу најглавнијим задацима било је и ослобођење крајева између Шумадије и Црне Горе, којима су се Турци кретали са југа ка западу, пресецајући стари пут Котор—Београд, и то на пределу старе Рашке. У том циљу, на Карађорђев позив, и под заставама које су примљене из његових руку, племена око Лима, Таре и Мораче, где је поникла и прва српска држава, под руководством својих људи и предвођени Дурмиторцем Гаврилом Шибалијом, прогоне Турке са свог огњишта. Тада је Карађорђе позвао црногорског митрополита Петра I на састанак на реци Тари, преко које је водио Немањића пут од Котора до Београда. У том позиву Карађорђе је писао 1809. године из Сјенице: „Колико би рад да се сајединимо. Ево ја ћу с помоћу Божијом доћи до Таре и ви ако желите удрите одозгор; толико молићу вас што прије да не губимо време срећно, ако што мислите, сада је срећа, да не пропуштамо за Бога“. Међутим, противничке снаге приморале су митрополита Петра I, да се са својом војском врати са Планинице изнад Острога, где је логоровао, а Карађорђа од Сјенице, докле је био ослободио земљу. Тиме је, у ово време, одложено успостављање пута Котор—Београд, а веза за споразумевање о даљем вођењу борбе одржавана је тајним каналима, који су ишли од Цетиња преко Острога, Мораче, или Подмалинска, Добриловине и

Довоље на реци Тари, Св. Тројице код Пљеваља и даље преко Златибора за Београд.

Године 1841. писано је на Западу о пожару, који пламти од Боке Которске до Варне, о утицају Кнежевине Србије на становништво у Бугарској, Вооци, Херцеговини и Црној Гори, и о трговачким везама између Црног и Јадранског мора, које омогућују реке. Али, колико је познато, питање пута од Београда до Јадранског мора коначно је покренуто 1843. када су, у кругу пољске емиграције у Паризу, на чијем је челу био кнез Адам Чарториски, први пут формулисани идеја и предлог о грађењу трговачког пута од Београда до Јадрана, управо до Улциња. Чарториски је још крајем 1841. године решио да отпочне своју акцију на Истоку, нарочито југословенску на Балкану. Он је изабрао места за своје агенте, за Исток — Цариград, где је била главна агенција, а за Балкан — Београд, чија је агенција била потчињена цариградској. У Цариград послао је 1841. за главног агента Михаила Чајковског, а у Београд лекара Адама Личчињског, на чије је место 1842. године дошао Јудвик (Леноар) Звјерковски, а од 1843. Франја Зах, пореклом Чех. Отада почиње да јача пољски утицај у нашој земљи, који је био веома користан, нарочито у погледу формирања југословенске мисли.

Међу најглавнијим проблемима, које је Чарториски препоручивао Кнежевини Србији, да их она што пре реши, био је и проблем изградње трговачког пута од Београда до Улциња, управо проблем бржег кретања материјалних добара преко области између та два града. Он је пре Заховог доласка на своју дужност у Београд, у једном савету писаном јануара 1843. а упућеном кнезу Александру, истакао шта Кнежевина Србија треба да уради да би испунила своју мисију међу Словенима на Балкану, коју јој је била наменила историја. Том приликом препоручивао је, да се Кнежевина споразуме с Турском око уједињења са брдским племенима: Васојевићима, Кучима, Пиперима и Бјелопавлићима, која нису слушала турску власт и често су била у ратном стању и са слободном Црном Гором. По присаједињењу тих племена извршило би се уједињење и са Црном Гором. „После тога уједињења Србија би могла тражити од Порте да јој уступи извесни терен, или у најмању руку *слободан пут* за своју трговину“. Самом Заху је Чарториски, 12. априла 1843, у упутству за рад у Београду, наредио да препоручи Кнежевини Србији, да се споразуме са Црном Гором о раду на ослобођењу и уједињењу. Зах је,

пред полазак за Београд, 13. априла, предао Чарториском рапорт, који је назвао: „Како сматрам своју мисију у словенским земљама?“ Ту је он, поред осталог, рекао да би требало Његоша упознати с мисијом која му је поверена и куда путује. И он је нагласио да везе Црногораца, Брђана и Србијанаца, „помоћу сигурне комуникације не би сметале Турској, пошто би јој осигурали, ако не поданство, али бар пријатељство и добру вољу од стране тих неразвијених племена... Црногорци би се старали за излаз преко Скадра и Бојане, која утиче у Јадранско море... Део турски над Јадраном (без тога излаза) не би се могао развијати, јер не би имао везу са покрајинама око Дунава. Србија и Црна Гора добиле би по остварењу трговачког пута, који би био користан за целу Турску Царевину, јер би се појачала трговина помоћу новог излаза на море.“

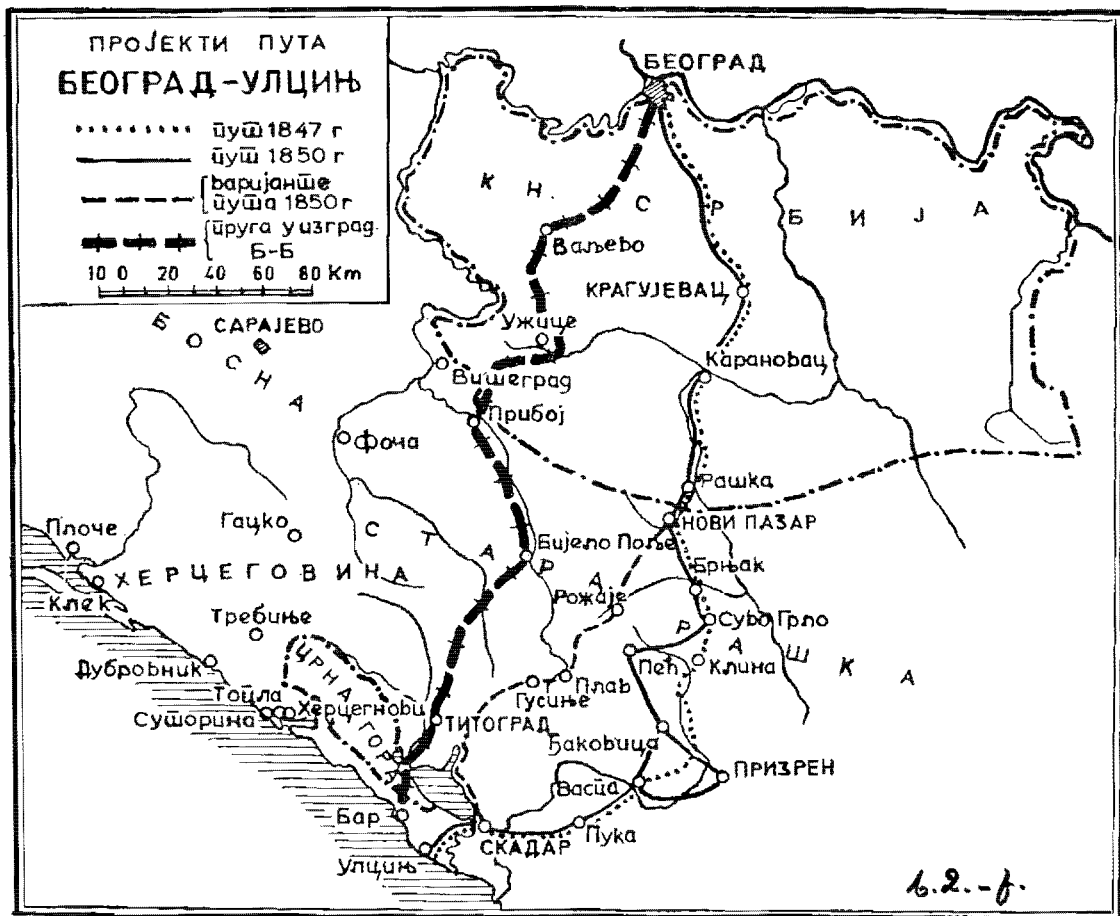
Зах је дошао у Београд у октобру 1843. године и пошто је упознао прилике у Кнежевини Србији, Црној Гори и суседним покрајинама, написао је 1844, у духу препорука Чарториског, план Кнежевини Србији за њену будућу делатност, у којем је истакао да српска ослободилачка и државничка политика мора бити словенска, на првом месту југословенска, јер, у противном, Кнежевина као држава мора бити разбијена и раздробљена. Илија Гарашанин, искусни и реални државник Кнежевине, кад је добио у руке овај план, редиговао га је у духу објективних оновремених могућности, које су наметале Кнежевини и Црној Гори акцију путем еволуције, тј. прво ослобођење Срба, а затим и осталих Југословена. Отада је Кнежевина Србија дуго водила политику која се заснивала на поставкама овог плана.

И у Заховом и у Гарашаниновом тексту плана говори се, готово подједнако, о потреби пута од Београда до Улциња. Тамо се каже да је цела трговина Кнежевине Србије у рукама Аустрије, која ју је везивала за Трст и Ријеку. А зна се да је тада Аустрија држала у својим шакама и трговину из Црне Горе преко которског пазара. Због тога је предлагано да Кнежевина Србија потражи нов трговачки пут, који би ишао преко Скадра за Улцињ, куда би се из крајева од Београда до Улциња извозила домаћа, а увозила француска и енглеска роба. На овај начин ојачала би се трговина, која би била корисна првенствено крајевима кроз које би пролазио пут; роба која би се извозила овим путем, а не преко Аустрије, продавала би се скупље, а увезена роба била би јефтинија. На овај начин, крајеви

од Београда до мора, а затим и Црна Гора, повезали би се и ослободили аустројског тунорства у трговини.

Према Заховим извештајима, од 17. октобра и 8. новембра 1845. године, упућеним Чајковском у Цариград, већ се тада градио пут преко Ибра и Рашке за Нови Пазар, па је препоручивао Чајковском да настоји код турске владе, да она продужи пут до Улци-

не, када су се већ чиниле припреме за ширу акцију за свеопште народно ослобођење. Осмог априла те године појавио се чланак у „Србским новинама“ у Београду, под насловом „Нешто о поморској трговини и путу к мору“, који је написао Александар Васојевић, син Николе Васојевића, званог „конзул“ или „кнез“ Никола, родом из Васојевића. Према овом чланку пут је био



Предлози пута од Београда до Јадрана 1847—1850. и новоизграђене железнице Београд—Бар
La route menant de Belgrad à la côte adriatique — idées et propositions avant 1851

ња, који би прогласили слободним пристаништем, као противтежу пристаништу у Трсту.

Срби, Његошевог времена, пут од Београда до Улциња оцењивали су и као средство, којим би се лакше и брже извршило ослобођење и уједињење, прво Срба а затим и свих Југословена. Отуда проблем пута постаје актуелан, нарочито 1847. годи-

предвиђен: од Рашке до Борја, где би била српска стража, одатле преко Новог Пазара, Јошанице, на Дугачку чесму, а од Јошаничке реке до Ибра и места Брњака, па преко Црепуље, Цркулеза, Клине, Швањског моста, Лепе (пут између Призрена и Баковице), реке Круме, Васјат, реке Дрима, Кулумбије, Ђавмале, Флета, Рапаја, Фишера, Гушенћа, Пуке, Ђерета, Домјона-

ја, Скања, Дрима (где други пут пресеца Дрим) и Скадра у Улцињ.

Када је у револуционарној 1848. Његошу приказан план, сачињен у Београду — о припремама за устанак, ослобођење и уједињење, он је безусловно пристао на оно што му је предложено, нарочито на план о што тешкој сарадњи Кнежевине Србије и Црне Горе, које су имале задатак да руководе борбом за ослобођење и уједињење. За ову сарадњу било је неопходно потребно успостављање пута од Београда до мора. То је нарочито истицао Чарториски из Париза. Он је у депешу од 17. априла 1848, упућене Чајковском у Цариград, нарочито нагласио да је овај пут најважније питање Кнежевине Србије и Црне Горе. Према извештајима Чајковског, који су послати Чарториском у августу 1848, кнез Александар је био добио план о трговачком путу за Јадран, који би имао да конкурише аустријском трговачком путу у Трст и Ријеку. Конзули Енглеске, Француске и Сардиније у Београду помагали су овај план, јер су желели да тим путем стиже роба из Енглеске, Француске и Италије, и зато су о њему известили своје владе. И Чарториски је заинтересовао код влада у Паризу и Лондону, оправдавајући потребу овог пута. Али, револуција у Европи, 1848. године — омела је акцију на његовом остварењу.

Међутим, 1850. године, после бурних револуционарних догађаја, поново је покренуто питање изградње пута од Београда до мора. У марту те године појавио се у Београду, у „Шумадинци“ Љубомира Ненадовића, чланак под насловом „Предложеније за побољшање трговине, земљодјелија, скотоводства и сваке радности у отачанству“, који је написао Алекса Симић, министар правде. Ту се истицала потреба изградње пута од Београда до Скадра. Писац чланка, напоменувши да је пут од Београда до Рашке оспособљен, подстрекао је турску владу, да направи пут од Рашке до Скадра, објашњавајући корисност пута за све крајеве куда би пролазио, као и за суседне крајеве, па чак и за Румунију, којој би за један део њене трговине био ближи него пут преко Црног мора. Сем тога, нагласио је, да је Аврам Петронијевић, министар иностраних послова, већ преговарао о изградњи пута с представницима Турске. На крају чланка Симић је писао: „Можда ће неко рећи да за ово требају велики трошкови. Но с поверењем смем рећи да би наш народ притекао с новцем у помоћ за овакво предпријатије“. тј. за овај подухват. Ово је, треба истаћи, и прва идеја о народној помоћи — *зајму за пут до мора*, за који

је још тада наш народ био спреман да га изгради својим добровољним средствима.

И Пољаци су 1850. године били поново предузели настојања да се направи пут до Јадрана. Чарториски, који је још у новембру 1849. тражио пројекат пута, деловао је у Лондону, јер су се Енглези тада највише интересовали за овај пут. Он је тражио да Енглези помогну Кнежевини Србији и Босни, како би ове покрајине везале трговину нарочитим путем за море. У Паризу је разговарао с турским послаником, коме је дата и копија пројекта пута. Пољска интервенција имала је свог дејства и у Цариграду, где се расправљало и код султана о путу, који је био предвиђен од Нове Вароши ка Призрену, а после Дримом и даље до Улциња. Према једној вести, овај пут био је предвиђен да иде преко Рашке, Новог Пазара, Диначке чесме, Циркулеза, Клине, Швањског моста, Зепа, Ђавмале, Герета, Домћона и Скадра до Улциња. У Цариграду је, крајем 1850. године, предлагано, да се пут гради у правцу, тј. преко Вишеграда, Дрине, Требиња и Суторине до Топле код Херцег-Новог, пошто су то захтевали војни интереси тадашњег ратовања Омер-паше у Босни и Херцеговини. И против овог пројекта били су Аустријанци, јер су се бојали конкуренције у трговини, и није им било у интересу да неко други има пристаниште на Јадрану.

Почетком новембра 1850. и Срби су поново покренули питање изградње пута за море. Тада је, у три наставка, објављен у „Србским новинама“ чланак Александра Васојевића под насловом: „О најкраћем путу за сједињење српске трговине са Јадранским морем.“ Васојевић је заступао предлог градње пута преко Рашке до Скадра, зато што би био трипут краћи него пут од Дрине до Трста. Он је поворио о варијантама које би водиле ка мору, и оправдавао је изградњу пута тереном и близином растојања. Према Васојевићу, од Новог Пазара водила су два пута, који су могли да се оспособе. Један је ишао преко Рожаја, Плава, Гусиња, Климента и Хота, а други преко Рогозне, Пећи, Ђаковице, или од Брњака преко Призрена, и Спаса ка Скадру, а затим Бојаном и даље за Улцињ. Први пут био је краћи, али је био много тежи због брдовитих терена кроз који се пробијао. Цео овај пут требало је оспособити за трговину. Потребу да се направи овај пут Васојевић је правдао и тиме што је превоз робе био јефтинији од превоза преко Трста. Сем тога, овај пут био би од неоцењиве користи за крајеве кроз које би пролазио, јер би их повезао са светом, осамосталио их и

кроз трговину развио њихове производне могућности, и тиме би били заштићени њихови интереси од монопола суседне Аустрије. На крају, Васојевић је позивао омладину, да развија своје склоности и за трговину, чиме би помогла свој народ и ојачала га.

Када је Матија Бан прочитао Васојевићев чланак, написао је, 23. новембра 1850. године, свој пројекат о трговачком путу до мора, који је предао Илији Гарашанину. Он није био за пут који би ишао ка Улцињу или Бару, па је истакао да Турска жели да пут изађе код Клека, испод Плоча, или у Суторину, код Херцег-Новог, где је имала излаз на обале Јадрана, али су то била места без пристаништа. Матија Бан, који је био Србин из Дубровника, предлагао је да пут иде преко сигурних предела: фочанских, пивских, Гацког и Требињског поља

до Суторине, где би се развило слободно пристаниште.

У то време француски инжењери припремали су за Турску пројекте за изградњу железнице, која би ишла од Београда преко крајева Србије и Црне Горе, а када би ова изашла из планинских предела рачвала би се, и један крак би стизао до Цариграда а други на Јадран (*Auguste Nicaise, La Turquie depuis 1850. Sa politique, ses réformes et son avenir, Paris 1863, 46*).

У време када се 1850. године највише мислило о путу од Београда до мора. Омер-паша Јатас кренуо је да угуши устанак босанских бегова, и спремао се да нападне Црну Гору, што је касније и урадио. Војне припреме против Црне Горе и српске припреме за противакцију, омеле су преговоре о градњи пута.

LA ROUTE MENANT DE BELGRADE A LA CÔTE ADRIATIQUE — IDÉES ET PROPOSITIONS AVANT 1851

Dr Ljubomir Durković

Les facteurs décisifs qui ont agi sur la disposition des routes à travers notre pays, sont d'ordres géographique, militaire, politique, économique et culturel. Dans les temps anciens, les routes ont été construites aux bords de fleuves et de rivières, allant vers l'Adriatique ou la Mer noire. Dans l'Etat serbe au Moyen Age, les routes ralliaient l'intérieur du pays avec l'Adriatique. A cette époque, les Serbes ont employé le plus souvent la route de Kotor à Belgrade. Plus tard, les ennemis ont percé de nouvelles voies, menant de l'Est à l'Ouest et vice-versa, pour servir leurs intérêts.

Au XIXe siècle, pendant les guerres de libération nationale, les Serbes s'efforçaient d'établir

le contact avec la Mer Adriatique, pour gagner l'indépendance économique. Leurs amis voisins les ont aidé, au premier lieu les Polonais. Leur chef, Adam Čartoriski, avait suggéré aux Serbes, en 1843 déjà, de construire une route commerciale de Belgrade à Ulcinj, en vue de la circulation plus rapide et plus libre de marchandises. Cette question a été soulevée dans la presse de Belgrade, en 1847. Depuis lors, on a beaucoup discuté sur les régions que cette aurait eu à traverser, mais tout le monde était d'accord qu'elle fût nécessaire et qu'elle dut rallier Belgrade avec la côte par le chemin le plus court. En 1850 on a même proposé de la construire à l'aide d'un emprunt national.

