

ЕТНО-КУЛТУРОЛОШКИ ЗБОРНИК

Књига XXII

Book XXII

ETHNO-CULTURAL ANNALS

for the study of the culture of eastern Serbia and the adjacent areas

SERBIAN EAST IN PAST AND PRESENT: ARCHAEOLOGY, ETHNOLOGY, HISTORY AND LINGUISTICS

Editors

Vojislav Filipović
Ivica Todorović

Editorial Board

Mihaj Radan (Romania), Mirko Blagojević, Milina Ivanović Barišić,
Gordana Blagojević, Dragan Žunić, Stanka Janeva (Bulgaria),
Vladimir Petrović, Aleksandar Bulatović, Daniela Heilmann (Germany),
Aleksandra Papazovska (Macedonia), Irena Ljubomirović, Zoran Vučić,
Nina Aksić, Slaviša Milivojević

Svrljig
2019

Књига XXII

ЕТНО-КУЛТУРОЛОШКИ ЗБОРНИК

за проучавање културе источне Србије и суседних области

СРПСКИ ИСТОК НЕКАД И ДАНАС: АРХЕОЛОГИЈА, ЕТНОЛОГИЈА, ИСТОРИЈА И ЛИНГВИСТИКА

Уредници

Војислав Филиповић

Ивица Тодоровић

Редакција

Михај Радан (Румунија), Мирко Благојевић, Милина Ивановић
Баришић, Гордана Благојевић, Драган Жунић, Станка Јанева (Бугарска),
Владимир Петровић, Александар Булатовић, Данијела Хелман
(Немачка), Александра Папазовска (Македонија), Ирена Љубомировић,
Зоран Вучић, Нина Аксић, Славиша Миливојевић

Сврљиг
2019

УДК 008:39(082.1)

ЕТНО-КУЛТУРОЛОШКИ ЗБОРНИК

Зборник је покренут 1995. године на иницијативу проф. др Сретена Петровића и Етно-културолошке радионице Сврљиг

Издавач: Центар за туризам, културу и спорт, Боре Прице 2, Сврљиг

За издавача: Мирослав Марковић

Рецензенти: др Гордана Благојевић, др Јованка Радић, др Александра Павићевић, др Милина Ивановић Баришић, мр Небојша Ђокић, др Александар Булатовић, др Владимир Петровић, проф. др Артур Банкоф (САД), др Војислав Филиповић

Класификација: Татјана Филиповић – Радулашки

Припрема и штампа: Галаксијанис, Ниш

Тираж: 150

ISBN 978-86-84919-38-2

САДРЖАЈ

I

АРХЕОЛОШКА ИСТРАЖИВАЊА ИСТОЧНЕ СРБИЈЕ И ДРУГИХ ОБЛАСТИ

Љ. Милановић, С. Пилиповић: БЕЛЕРОФОНТ КРОТИ ПЕГАЗА: ЗЛАТНИ ПРСТЕН ИЗ ПОРОДИНА КОД АЛЕКСИНЦА	9
Ј. Богић, О. Младеновић: АРХЕОЛОШКА ИСТРАЖИВАЊА ЛОКАЛИТЕТА БАЊИЦА ПОДНО СВРЉИГ ГРАДА У 2017. ГОДИНИ: ПРЕЛИМИНАРНИ РЕЗУЛТАТИ	21
С. Jerz, J. French, J. Bogić, M. Vranić: KAFANA “MALO VALJEVO” KOD LOZNICE	37
Ž. B. Veljković: PREDLOG TURIZMOLOŠKOG ETIMOLOŠKO- -ARHEOLOŠKOG REČNIKA OPŠTINE SREMSKA MITROVICA	47

II

ИСТОЧНА СРБИЈА И СУСЕДНЕ ОБЛАСТИ – ЛИНГВИСТИКА, ЕТНОЛОГИЈА И ИСТОРИЈА

С. Милорадовић: ПРИЗРЕНСКО-ТИМОЧКИ ГОВОРИ	77
Б. Анђелковић: МАНАСТИР ВАСКРЕСЕЊЕ ХРИСТОВО ИЗМЕЂУ РЕЛИГИЈСКИХ И СЕКУЛАРНИХ ДИСКУРСА	87
О. Думић, Н. Ђокић: СЕЛО ГЛОЖАНЕ И ЊЕГОВИ ЦРКВЕНИ ХРАМОВИ	103

III

ОПШТИ СРПСКИ ЕТНИЧКИ КОНТЕКСТ – НАУЧНИ И ЕГЗИСТЕНЦИЈАЛНИ ПРОБЛЕМИ У САВРЕМЕНОСТИ И ПРОШЛОСТИ

Н. Демоња, И. Тодоровић: ЕТНОЛОШКО-ПРАВНИ ПРИЛОГ РАЗМАТРАЊУ И ПРЕВАЗИЛАЖЕЊУ ПРОБЛЕМА БЕЛЕ КУГЕ КОД СРБА	133
Б. Станојевић: ЛИНГВИСТИЧКА ИНТЕРФЕРЕНЦИЈА И КОНТАКТ У РАЗВОЈУ СРПСКОГ ЈЕЗИКА: ПРЕЛИМИНАРНЕ ХИПОТЕЗЕ	157

М. Ивановић Баришић: ТРАНСПОРТ ДОБАРА У СЕОСКОМ ДРУШТВУ	173
---------------------------------------------------------------	-----

IV СВРЉИШКА ОБЛАСТ У ПРОШЛОСТИ

Н. Ђокић, С. Митровић: ЦРКВЕ У ОКОЛИНИ СВРЉИГА САГРАЂЕНЕ ДО ПРВОГ СВЕТСКОГ РАТА	191
---------------------------------------------------------------------------------------	-----

V ХРОНИКА

Осврти и прикази

Приказ изложбе: Кошуља – увек (Вјера Медић)	213
Милина Ивановић Баришић, Одевање у околини Београда – друга половина 19. и прва половина 20. века (Маја Марјановић)	215

In memoriam

Петар Влаховић (1927–2016) (Нина Аксић)	217
Десанка Николић (1929–2016) (Милина Ивановић Баришић)	221

ТРАНСПОРТ ДОБАРА У СЕОСКОМ ДРУШТВУ

Милина Ивановић Баришић

Етнографски институт САНУ, Београд

e-mail: milina.barisic@ei.sanu.ac.rs

Апстракт: *Пренос различитих врста товара до места за складиштење у сеоским заједницама обављан је на различите начине. Сопствено тело – леђа, глава, рамена, руке, често је коришћено за пренос различитих врста терета. У исту сврху коришћене су и поједине животиње из човековог ближег окружења – коњи, волови, краве, магарци и др. Кола са животињском вучом знатно су олакшала, али и убрзала пренос терета. У раду ће бити указано на начине преношења различитих сировина неопходних за нормално функционисање породичне и сеоске заједнице у Србији.*

Кључне речи: *транспорт, роба, село, Србија.*

Abstract: *Transmission of different types of cargo to the place of storage in rural communities is being done in different ways. Own body - the back, head, shoulders, arms, often used to transfer various types of cargo. For the same purpose were used or individual animals from the human immediate surroundings - horses, oxen, cows, donkeys et al. The work will be seen in the ways of transmission of various raw materials necessary for the normal functioning of the family and the village community in Serbia.*

Key words: *transport, goods, village, Serbia.*

Село у Србији се у протеклих неколико деценија суочава са израженом депопулацијом, падом наталитета, старењем становништва и сл. процесима што је значајним делом резултат промењене структуре привређивања наметнуте после Другог светског рата.¹ Индустријализација, урбанизација, деаграризација, дерурализација, депопулација, модернизација, транзиција, глобализација, обележили су развој друштва у протеклом времену, али су такође променили село из корена, значајно утичући на његов развој. Значајног удела у друштвеној трансформацији имале су, поред осталог, и миграције (нарочито оне од села према граду), које су оставиле дубоке трагове на развој и структуру села у Србији (Ивановић Баришић 2015: 595–608). Дакле, у времену друге половине 20. века, и касније, сеоске заједнице су биле део друштвених процеса који су подстицали раскидање веза са ранијим друштвеним и културним развојем и истовремено процеса који су представљали дисконтинуитет у погледу друштвеног, економског и културног развоја који је био доминантан до средине 20. века а у неким деловима земље и касније. Као што је познато село у Србији је до Другог светског рата функционисало као заједница затвореног (аутаркичног) типа, односно као самодоволна заједница. То је подразумевало да се готово целокупна производња и потрошња обављала претежно у оквирима једног или неколико суседних села. Изолованост села која је нарочито била изражена до 19. века, односно до времена које је претходило обнављању српске државе, додатно је била појачана недостатком одговарајућих саобраћајница јер њихово постојање значајан је подстицај за успостављање, али и убрзавање како унутар сеоске и међу сеоске комуникације, тако и јачања повезаности с ближим / даљим градским центрима, а што је од посебног значаја у оквиру трговачке делатности.

С обзиром на бројне и значајне промене које су се догађале у периоду после Другог светског рата сеоско наслеђе претрпело је значајну трансформацију, а у појединим сегментима је потпуно и нестало из употребе као што је то случај са бројним предметима које подводимо под материјално културно наслеђе једног народа – одећа, покућство, различити занатски производи, транспортна средства којима су преносене различите врсте добара и други слични производи. Материјално и нематеријално стварање становништва села и града у промишљањима о прошлости и анализи њихових функција и значења за једну заједницу подводимо под њене културне тековине и оне су својеврсно обележје народа који живи или је живео на одређеном простору. У том смислу се и начин одржавања саобраћаја, односно пренос робе различите намене, као и старији облици трговине могу подвести под, у садашњем времену, веома актуелно материјално и нематеријално наслеђе народа који (је) насељава(о) српске просторе.

¹ Рад је резултат истраживања на пројекту 47016: *Интердисциплинарно истраживање културног и језичког наслеђа Србије. Израда мултимедијалног интернет портала: „Појмовник српске културе“*, потпројекат 2. *Етнолошко и антрополошко тумачење традиције*, који у целости финансира Министарство просвете, науке и технолошког развоја Републике Србије.

Под културно наслеђе – материјално и нематеријално, обично се подводе појаве дугог трајања, које се у реалности испољавају у различитим облицима и праксама. Оно у садашњем времену спада у најзначајнији вид културне идентификације једног народа. „С почетком двадесет првог века, може се рећи да је наслеђе постало планетарно, локализујући мозаик културних разноврсности, специфичности и угрожености, што је мобилисало и ангажовало огроман потенцијал људи“ (Лукић Крстановић, Радојичић 2015: 165–166). Научна и стручна истраживања која се обављају у последњим деценијама све више указују на незавидан положај овог наслеђа у савременом животу, односно упозоравају на променљиву динамику и поприлично амбивалентне процесе живућих наслеђа. Да би се омогућило трајање појединих облика претежно нематеријалног наслеђа „на конференцији Унеска 2013 године (Париз) усвојена је конвенција за заштиту нематеријалног наслеђа (Convention for the Safeguarding Heritage). Од тада је нематеријално културно наслеђе дефинисано, конституисано и конструисано у референтне ентитете са одређеним циљевима и задацима, препознатљивим у бројним протоколима и програмима“ (Исто: 166). Колико је аутору овога рада познато не постоји ни један предлог званичника / стручњака којим би се заштитили неки од облика преноса добара у сеоском друштву или пак технологије израде појединих помагала у преносу добара.

* * *

Једна од карактеристика традиционалних заједница, а слично је и са савременим, јесте производња различите робе и њен транспорт од места производње до места складиштења или на други начин њеног коришћења. У ту сврху коришћени су различити начини преноса или транспорта робе који су се мењали и прилагођавали економским и другим условима у друштву јер су у значајној мери повезани с производњом, односно економским статусом одређене заједнице. Транспорт (пренос) робе представља(о је) значајну грану привреде у Србији, али и шире – на простору Балкана, и то не само у последња два века, већ и знатно раније пошто појединим облицима транспорта корени сежу у средњи век, па и раније (в. нпр. Дробњаковић 1952). За разлику од садашњег времена када је транспорт значајно олакшан и убрзан захваљујући технолошком развоју, током прве половине 20, а нарочито током 19. века, ова делатност је у сеоским заједницама била знатно спорја и значајно отежана због начина на који је обављана, али и недостатка ваљаних саобраћајница.

Историја преноса робе представља на неки начин и историју развоја друштва па се може слободно рећи да је у неком облику постојала „одувек“ јер су људи морали производити и складиштити храну за себе и стоку, али су, такође, константно кроз време заједнице (појединци) испољавали потребу за храном и другим сировинама различите намене – од прављења разних оруђа, помагала за лакши пренос различите робе и др. У дугом временском периоду, преношење углавном самопро-

изведене робе за сопствену употребу – од места стварања до места складиштења, обављано је на различите начине и у значајној мери је одражавао економско стање села, појединца и / или породице.

Када се говори о транспорту важно је истаћи да се он обављао у оквиру једног или више села, затим на релацији село веће насељено место, варошица или град. Преносиоци робе су сами произвођачи или професионалци у овом послу. У оквиру сеоске заједнице преношени су пољопривредни производи (воће, поврће, вода, житарице, и сл.), сточни производи (месо, млеко и његове прерађевине – сир, кајмак и др.), сточна храна – сено, шаша и сл. затим, дрво за огрев, угаљ из рудника и различити други производи. Транспорт робе изван сеоске заједнице обично је подразумевао продају или набавку за сопствене потребе различитих роба или су транспорт обављали професионални „превозници“.

Да би транспорт могао да се обавља без превише потешкоћа неопходно је да постоје одговарајуће саобраћајнице. Без њих је транспорт, исто као и саобраћај, тешко одржив, тако да се путеви могу сматрати важним чиниоцем како сигурнијег, тако и бржег преноса / транспорта различите врсте робе. Дуго времена је саобраћај, изузев на караванским путевима, био сведен на релативно ограничену територију једног или више села, ретко на ширу територију, унутар које су појединац или група вршили пренос добара за своје потребе. У селима није било трговине у садашњем смислу, а ако је и постојала била је спорадичног карактера јер се готово ништа није набављало изван сопствене производње. Ограничавање на сопствену производњу било је условљено ниском економском моћи већине породица у српским селима тако да је куповина намирница била ограничена на мали број производа (најчешће само на со, евентуално уље, касније гас за осветљење и сл.). Самодовољност села била је карактеристика која се одржала у неким деловима Србије (источна Србија, на пример) и у једном периоду после Другог светског рата. Свако је производио оно што му је било потребно и онолико колико је било неопходно за задовољавање сопствених потреба. У овом времену транспорт се вршио на релативно малој удаљености па су у ту сврху коришћени претежно сопствено тело и минимална помоћна средства. Са повећањем производње почињу се јављати вишкови који подстичу размену произведене робе, а појављивање вишкова и њихову продају. Развој трговине у обновљеној Србији деветнаестог века подстицао је обнављање саобраћајница којих нити је било довољно нити су биле у задовољавајућем стању за обављање саобраћаја. Осим њих, подижу се и објекти на услузи трговцима, па самим тим технички усавршенија транспортна средства постају неопходност. Њиховим коришћењем омогућен је лакши пренос вишкова производа и робе и у нешто удаљеније крајеве, али, истовремено и набавка недостајуће робе из тих крајева што је имало значајне последице не само у економском него и у културном погледу. Кроз упознавање и међусобну комуникацију са људима изван свог круга употпуњавала су се сопствена сазнања о начинима живота, навика, друштве-

не и социјалне организације других група и људи чиме су се мењале и сопствене навике и убеђења. У том смислу су и саобраћај и транспорт као средства размене / продаје добара, у прошлости имали велики значај за економски и културни развитак одређеног села или краја.

Нестанком српске средњовековне државе саобраћајнице које су биле важне за претежно унутаргрупну комуникацију и пренос робе различите намене изгубиле су своју дотадашњу функцију и углавном су препуштене зубу времена. У време Турака саобраћајнице и транспорт су били у складу с њиховим потребама, а село је остало у сопственим границама и с релативно ограниченом амплитудом кретања њених становника. Тек са обнављањем српске државности долази до промена у многим сферама друштвеног живота и његове организације па самим тим и саобраћајница и транспорта робе различите намене. Натуралну привреду у селу (и претежно занатску у граду) све више потискује робно-новчана коју карактерише повезивање различитих простора и грана привређивања. Околности које су постојале у време успостављања српске државе у првој половини 19. века и недостатак одговарајуће саобраћајне инфраструктуре утицале да се у дужем времену „одрже у употреби стара традиционална транспортна средства и организације, засноване на архаичној средњовековној традицији караванског саобраћаја и непогодних и спорих воловских запрега. Развој железничког саобраћаја, започет у другој половини 19. века, а затим и интензиван развој друмског саобраћаја у годинама после другог светског рата, учинили су да архаична организација транспорта добара постане неекономична“ (Масловарић 1973–1974: 5). Стога се почев од 50-их година 20. века чине значајни напори на стварању услова за „лакши“ и бржи транспорт имајући у виду да је друштво кренуло у свеопшту модернизацију у чијој основи је била индустријализација и урбанизација, а то је у пракси значило форсирање градских центара у држави.

Поред промена које су се у друштву дешавале у привредном, економском и културном погледу поједини облици породичне и сеоске организације и функционисање појединих сегмената привређивања, нарочито на селу, нису се значајно изменили у кратком времену, као што је то случај са транспортом робе од једног до другог места – односно од места производње до места њеног складиштења. У том смислу, пренос добара подразумева њихово ношење „које предузимају или организују појединац или група људи ради подмиривања својих свакодневних, редовних или ванредних потреба. Она обухвата и пренос вишкова сопствених производа до потрошачких центара. (...) Културни садржај је локалан, али и значајан, јер је у технологији очувао многе архаичне облике рада, помагала и средстава. Пренос обавља појединац или група људи, (моба) непосредно користећи снагу свога тела, или посредно – уз помоћ разноврсних помагала. За пренос тешких и кабастих предмета испомаже се снагом домаће стоке, запрежним колима и санкама“ (Исто: 19–20). На који ће се начин одређено добро пренети од места производње до

места складиштења или продаје зависи од тога шта се преноси, колика је тежина или запремина онога што се преноси, која је намена терета; врста саобраћајнице и рељеф простора, годишње доба, метеоролошки услови под којима се пренос обавља итд. „Другу групу карактерише организација транспорта добара заснована на трговинском промету робе. Јавља се напоредо са развојем специјализоване робне производње, намењене искључиво тржишту. Обављају га појединци или групе људи (уз помоћ домаће стоке и запрежних саобраћајних средстава), који се транспортом баве у виду професије или допунског привређивања. Све промене у његовој организацији, садржају рада и технологији, последица су развоја продукционих односа и трговине, засноване на трговачком капиталу који се јавља као посредник у пласману производа на тржишту. Економске и културне последице овога рада имају највећи значај за народ и државу, јер поред зараде доприносе и бољем упознавању људи, њихових знања, обичаја и уметничких достигнућа“ (Исто: 20). Овај вид саобраћаја и транспорта добара – кириције, рабације и др., иако повезан у одређеним сегментима и са сеоским насељима подразумевају сасвим другачију организацију у односу на пренос робе у оквиру сеоског атара, па ће у овој прилици бити изостављени из разматрања.

ЉУДСКА СНАГА

Најстарији, најједноставнији, али и најспорији начин преношења добара представља коришћење сопственог тела као транспортног средства. С обзиром да основу оваквог преноса представља човек и његова снага, пренос се одвија на релативно кратким растојањима јер без обзира на снагу и издржљивост човек није у могућности да велики терет носи временски дуго и на превише удаљено место. Човек у сврху преноса користи руке, рамена, појас, леђа, главу. Помоћна средства која се користе да се човеку олакша пренос врло су разноврсна како по облику тако и по материјалу од кога су прављена. Врло често су то торбе израђене од различитих материјала (дрвене коре, коже, биљних или животињских влакана). Торбе су ношене у руци, преко руке, преко рамена, на леђима, а могле су се носити и на обрамица или штапу и тада углавном преко рамена.² Тако, на пример, у пиротском крају „за ношење хране (*леб*, сир, лук) до појате, на кошење, на њиве или на пут мушкарци су употребљавали торбу, окачену непосредно преко рамена или на грабље или виле. Израђивале су се од остатака материјала за прекривке или од козије длаке. *Козина* је у околини Пирота имала широку употребу. Торба козињавка била је веома заступљена, сличног облика, функције и начин ношења као и кожни торбак“ (Медић 2010: 296). Сличну функцију имале су и бисаге које су биле у облику две састављене торбе, а ношене су пребачене преко рамена.

² О врстама торби, начинима израде и употребе видети: Аранђеловић-Лазич 1958: 99–129; Костић 1990.

Различите врсте терета преношене су и у корпама које су разноврсних облика и величине, а које су обично плетене од различите врсте прућа. У селима су још увек у употреби корпе различитих облика и величине и различите намене – за пренос, али и за чување различитих сировина. Ако су мање могле су се носити у руци, на рамену, леђима, ако су веће транспортоване су на колима или санкама. С обзиром на структуру њихове израде (обично од прућа) омогућено је лакше чување и преношење терета, нарочито оних који су осетљиви на удар или притисак. Осим корпи, у употреби су биле и козије коже у којима су преношене, најчешће, одређене врсте хране. У височким селима „у мешинама од мекане јареће коже, овчари су у појати преносили и чували пројино брашно, као и *вурду* и *масло* за кајмак. За мешине се сматра да су *чисти судови*, којима, осим штављења, није била потребна велика дорада. (...) У великим мешинама до осамдесет килограма тежине, становници височких села преносили су брашно из воденице. (...) Од козје, овновске или телеће коже највише су израђивали *јанџик* (пл. *јанџици*), торбак који су овчари носили пребачен преко рамена за своје потрепштине“ (Исто: 396).

Осим растреситих терета, преношене су и различите врсте течности – вода, вино, ракија и сл. У ту сврху су најчешће употребљавани различити предмети израђени од глине, дрвета, метала или тикве. Најширу примену имали су предмети од глине (тестије за воду, бардаци за ракију), а ношени су углавном у рукама. Вода, вино или ракија, кад се пође на пут носе се у чутурама (од тикве или дрвета) или пљоскама (од глине). Металне чутурице уводе се у ширу употребу од Првог светског рата. Дрвене чутуре се носе преко рамена, а оне израђене од тикве и метала закачињу се за појас. За пренос веће количине воде користила се „буца“ или „џбан“ – судови посебног облика које су правиле сеоске занатлије, а носили су их мушкарци или жене у рукама или на леђима (Масловарић 1973–1974: 22).

С обзиром на то да се терет понекад морао пренети и на већу удаљеност онда су у том случају коришћена различита помагала, једноставне израде. Најчешће су коришћене већ поменути торбе и корпе, али и различити штапови. Жене су, за разлику од мушкараца, често користиле и обрамце за ношење терета које су стављале преко рамена. Израђиване су од дрвета, лучног облика, са зарезима на крајевима на које је качен терет који се носи. Уз помоћ обрамце носила се вода, храна, опрано рубље, али и домаћи производи намењени продаји.

Мањи терети ношени су у руци или непосредно на рамену у торбама или врећама, као што је пренос зрнасте хране, на пример. Без помагала ношени су најчешће кабасти предмети, дрвена грађа и слично. У зависности од врсте и облика, терет се носи(о) непосредно на леђима или уз помоћ одређених помагала. Обично је било довољно уже да се њиме увеже мање буре, корпа, сандук, нарамак дрва и слично и пренесе на леђима на одређено место. На тај начин су печалбари носили све своје неопходне ствари одлазећи од куће, а слично су радиле и сеоске занатлије (најчешће дрводеље) са својим производима кад су их носиле да продају на ваша-

рима или по селима. У селима пиротског краја кад су се чувари са „стадом померали на друго место, ствари су стављали на обрађену мотку *тојагу* и преносили на рамену. Тојага им је служила и за одбрану од звери“ (Медић 2010: 295).

У Србији је доста било распрострањено гајење различите врсте стоке за коју је неопходно било обезбедити сено као једину врсту хране у зимском периоду. За пренос траве, сена или сламе користиле су се посебне врсте корпи – „кошеви“ који су обликом и величином били прилагођени ношењу на леђима. У Срему, неким крајевима источне Србије и у Сјеници у ове сврхе користила се посебна направа која се назива „мрежаге“, „луци“, „лучаце“ или „таљигар“. Направљена је била слично рибарској мрежи „загажањ“, од два лучно савијена прута облепљена мрежом и увезана канапом. Кад се отвори има облик круга. У круг се стави сено, трава или слама, краци се затворе и увезу, забаци се на леђа и товар се тако пренесе. Израђивали су га сами сељаци, а најчешће су га употребљавали мушкарци (Дробњаковић 1957: 1–24). Сено се преносило и на много једноставнији начин. Наиме, пренос пластова и навиљака вршио се „помоћу раклџаког `коца`. Колац се подвуче испод пласта и веже конопцем за пласт и помоћу говеда довуче на место где се сено стожи“ (Томић 1962: 18).

Ношење терета на глави у Србији није било превише раширено, али није било ни непознато. Тако су, на пример, поједини производи попут прерађевина од шећера, воћа, теста и меса намењени за продају ношени на овај начин. У Нишави и околини Краљева, као и у јужној Србији жене су на овај начин носиле храну радницима који су радили на њивама. Терет се стављао директно на главу или је прво стављан обруч направљен од текстила па на њега терет³ (Петровић 1933: 224–230). У сврху преноса, нарочито кабастих терета употребљавана су носила (обично две паралелно постављене мотке или облице) која су држала, у зависности од величине терета, двојица и четворица мушкараца. Ако се носи расути терет (код градње куће и сл.), онда се на мотке уткива дашчани патос правоугаоног или квадратног облика. Носила израђују сами сељаци кад се укаже потреба за њиховом употребом. „Човек често мора да обави неке преносе гурањем или вучом, уз помоћ ручних колица, санки или отесаном граном. Граном се људи у Србији испомажу од вајкада, и то за пренос сена, сламе и кукурузне шаше преко неке рудине. Увезу је конопцем па вуку“ (Петровић 1932: 226–227). Овакав начин преноса и данас се може видети у многим (претежно) планинским селима у Србији.

У народу је била доста распрострањена и употреба различитих тзв. ручних колица – са једним и са четири точка. Колица са једним точком била су у облику сандука. Точак је смештен на предњем делу, а две руке на супротној страни. Позната су и као „кубикашка колица“, јер су највише коришћена у грађевинарству, за пренос малтера, креча, песка, шљунка, цигле и другог материјала. У употреби су

³ Мајка аутора овог рада, рођена у околини Огулина у Хрватској, дуго година је по удаји у подавалско село Зуце носила различите врсте терета на овај начин.

од 20-их година 20. века, кад је у Србији почела градња бољих путева. Ручна колица на четири точка представљала су упрошћену варијанту запрежних кола. Израђивали су их сами сељаци и користили за пренос различитог терета по равничарским путевима. Међутим, у пракси се нису показала довољно ефикасним због чега се нису дуго одржала у употреби (Масловарић 1973–1974: 25). У селима су за пренос терета доста коришћене и санке различитих величина али свуда готово идентичног облика израде. Зимом су коришћене по равници за вожњу по снегу, а лети у планини за лакши пренос мањих товара. Обично их вуче један човек; а кад је терет тежи и кабастији или на непогоднијем терену неопходне је испомагање гурањем. Израђују их сами сељаци, а у употреби су биле у многим крајевима и дубоко у 20. веку.⁴ Током зиме за превоз терета по снегу санке („саонице“) биле су у појеним крајевима и једино превозно средство. Представљају старо саобраћајно средство, старије од кола, а користиле су се у готово свим крајевима у локалној комуникацији. Санке су биле најчешће коришћено средство за пренос терета у традиционалном привређивању у Србији. Оне се у пиротском крају, на пример, коришћене и у првој деценији 21. века. „Конфигурација терена и тип саобраћајница, нарочито у планинским деловима издвојиле су ово превозно средство као примарно. Предност им даје могућност коришћења током целе године, зими лагано клизе по снегу, а у јесен по блату, а лети су погодне на стрмим и каменитим путевима. (...) У планинским крајевима санкама се превозио сав терет: дрва и грање (*шума*) из шуме, сено, сноплје до гувна на појати и жито до воденице, гнојиво на њиву, камен, дрвена грађа и песак за градњу куће. За превоз ситног и растреситог терета додају се посебни делови, плетени од прућа: *тарге* за песак и *гнојарце* за ђубриво. Натоварено сено на санама се осигурава грањем, док се сложена дрва везују ужетом или ланцем и затежу *завијачем* (Медић 2010: 305).

Традиционална подела послова на „мушке“ и „женске“ била је видљива и у домену преноса добара људском снагом. Како су старији истраживачи забележили ношење добара људском снагом било је „женски“ посао (Петровић 1933: 230). Међутим, „временом је, услед различитих околности, овакво схватање у народу почело да се мења. Теже облике преноса прихватили су мушкарци, а лакше – жене. Данас се у народу пренос добара људском снагом схвата као заједнички рад, али се још увек прави разлика између појединих средстава и помагала“ (Масловарић 1973–1974: 26).

На основу напред реченог намеће се закључак да породице које нису имале „помоћ“ животиња у обављању пољских и других послова као и преношења летине и других товара биле су много више оптерећене радом и ношењем. „Треба ли поћи у шуму или гај за ситнију грађу или дрва; треба ли ићи у млин, по сено итд., онда коња [на пример] замењује снага одрсле чељади, а често и деце. Добрим делом

⁴ У прошлости су постојале и санке за једнократну употребу. Њима је преношен мртвац од куће до гробља. После сахране нису враћана кући (Гаваци 1953: 238–243).

носе и они који имају товарне или теглеће стоке. За мање послове људи и не гледају да се одмене туђом снагом иако би то могли. Снопови са њиве преносе се као по правилу људском снагом. Тако и 'навиљке' (мање пластове) носе по двоје на кочаницама између себе, на исти начин се разноси и ђубре по њиви на 'трањама' (леса). На малим размацима носи се својом снагом и камење, дрва, жито, сточна храна, и друго. Све се то некако само по себи разуме. Утолико то пре чине сироти и они који немају товарне и запрежне стоке. Ни у хитним случајевима се не пази много и не чува људска снага. Особито ако се треба уклонити испред непријатеља, ватре, воде и с. Треба ли понети рањеног или болесног, ту је готов свако да помогне. Чак и жене и деца, па и странац и намерник. Мртваце каткада носе и на велике даљине нарочито оне који погину негде у планини или далеко од куће. Преносе се и зграде и 'станови' када се 'претурају' с једног места на друго. И то углавном људском снагом. Свој 'кућер' готово редовно преносе или превлаче сами чобани“ (Барјактаровић 1952: 476–477).

ДОМАЋЕ ЖИВОТИЊЕ

Употреба (домаћих) животиња за пренос терета упућује на сазнање да је у питању неки облик саобраћаја. Количина терета која се преноси уз помоћ животињске снаге знатно је већа него она за коју је коришћена људска снага, али је, а што је и много важније, знатно повећана могућност преноса робе на већу удаљеност. Користећи снагу домаћих животиња у саобраћају, човек је у великој мери повећао еквивалент свог рада. „На овом ефекту рада заснивале су се промене које су утицале на то да пренос добара добије нове могућности и нову организацију. Нове могућности су биле изражене у примени нових саобраћајних средстава, као што су кола (са једном и две осовине) и санке. Организација саобраћаја добила је нове облике: јахаћи, товарни и запрежни. На одређеном ступњу друштвено-економског развоја, када се јавила специјализована робна производња намењена тржишту, транспорт добара овим средствима појавио се као саобраћајни посредник између произвођача и тржишта“ (Масловарић 1973–1974: 26-27).

Најчешће коришћене животиње уз помоћ којих је роба транспортована на различите удаљености били су коњ, мазга, магарац, биво, и др. Коњ је једна од често коришћених домаћих животиња за пренос робе још од средњег века. Коришћен је првенствено у јахаћем и товарном саобраћају, а много мање у запрежном. Тако, у селима Горње Ресаве, у деценијама после Другог светског рата, коњи су држани „због обраде имања и преноса добара као и за рад у руднику“ (Томић 1962: 38). Употреба коња у товарном саобраћају у селима била је уобичајена, али и код професионалаца попут кириџија и ваљавичара.

Мазга је у прошлости била једна од врло често коришћених товарних животиња. Током средњег века имала је предност над коњем због брзине кретања и

савладавања природних препрека на путу. Мазга је у појединим деловима земље коришћена и после Другог светског рата само као запрежна животиња у градовима и у локалним размерама. Иако у транспортном саобраћају магарац није имао већи значај, он је у источној и јужној Србији као товарна животиња коришћен и у деценијама друге половине 20. века. Тако, „у планини магарци служе чобанима да им носе пртљаг и воду у њивима – бурићима, особито тамо где су извори – кладенци (...) далеко од колибе“. Уз помоћ магараца доносила се и вода којом су се појили јагањци док су боравили у планини – на испаши. Такође, уз помоћ магараца се преносила храна из села до колибе у планини и обратно, а користио се у значајној мери и за пренос терета (Томић 1962: 26).

У запрежном саобраћају у средњем веку во није имао велику важност. Он почиње да се више користи за пренос робе са појавом нових путева који су проходни током целе године. Транспорт воловском запрегом у Србији бива потиснут појавом железнице. Једна од доста коришћених животиња у Србији био је и биво. Као транспортна животиња коришћен је још током средњег века, али и касније, током владавине Турака српским просторима јер је био подеснији за вучу кола по лошим или запуштеним путевима. Најдуже се користио на Косову и Метохији (Масловарић 1973–1974: 27).

Јахаћи саобраћај

Пре „појаве механизованих средстава у саобраћају путнички саобраћај се највише и најбрже обављао јахањем, које има веома дугу традицију у историји људске културе. (...) У Србији XX века, [јахање] највише користе трговци и чланови богатијих породица, а остали само у изузетним приликама“ (Масловарић 1973–1974: 28). С обзиром на његову веома дугу традицију у историји људске културе јахање се одржало на селу и у осавремењеним условима у саобраћају, нарочито по планинским и саобраћајно неразвијеним крајевима.

Товарни саобраћај

Ова врста саобраћаја има дугу традицију у Србији. Товарни саобраћај углавном је заснован на коришћењу животиња које су покретљиве и имају способност прилагођавања сигурног кретања по саобраћајницама различитог квалитета, као и способност преноса тешких предмета на најдужим растојањима. Осим преноса робе у оквиру атара при чему човек штеди време и снагу неопходну за обављање и других послова, животиње су имале велики економски значај у караванском транспорту добара. У ту сврху је најчешће коришћена коњска запрега чија је опрема била једноставна и економски исплатива. Најважнији део опреме је самар, врста седла посебног облика, прилагођен за јахање и за вешање товара. Кабасти терет везивао се за самар, а ситнији се преносио најчешће у врећама. Јареће или козије мешине коришћене су за пренос течности попут вина, ракије, зејтина, катрана и сл., док су за пренос вина биле у употреби „вучије“ (врста бурета). „Оно је нарочи-

то погодно за товарни пренос, јер је уско а дугачко, па се и лако товари и лако преноси. Товарни пренос изгубио је економски значај крајем XVIII века. Од тада па до наших дана економска вредност овог рада је на нивоу екстензивног привређивања, упркос веома масовној примени у локалним условима преноса“ (Исто: 29).

Запрежни саобраћај

До појаве механизованих транспотрних средстава, а посебно железнице, за превоз робе, стоке и људи, а што се подводи под савремену транспортну службу, у Србији је преовладавао тзв. запрежни саобраћај који се јавља у два облика – кроз употребу 1. једноставних средстава у обављању преноса или превоза различитих врста робе и 2. кола (са једном или две осовине) уз помоћ којих је обављан превоз најразноврсније робе. Први облик запрежног превоза који је у неким крајевима био познат и као „влака“ („вљачуга“), а примењиван је изван села, односно у шуми или на планини, првенствено за извлачење великих стабала потребних за градњу стамбених или помоћних зграда или у неку другу сврху. Уз помоћ стоке и облица некада су измештани различити објекти са једног краја имања на други или на неко друго место. Такође, су у планинским крајевима помоћу „вљачега“ преношени и лакши терети, попут стогова сена или сламе. Вљачег је био једноставно, кабасто помагало које су израђивали сами сељаци. Његов облик и величина били су условљени обликом терена на коме се пренос терета обавља.⁵

Други облик превоза представља употребу кола за чије кретање се користи животињска снага. У Србији се користе једноосовинска и двоосовинска кола. Прва више по планинским и саобраћајно неразвијеним крајевима са лошијим путевима, а друга у равничарским и брдским крајевима“ (Масловарић 1973–1974: 30). Употреба кола у сеоском саобраћају била је доста распрострањена пре свега због могућности лакшег, али и бржег савладавања раздаљина у унутарсеоском и извансеоском саобраћају. Употреба запрежних кола одржала се до савременог доба. Кола су веома старо превозно средство. У Србији су коришћена два типа кола. Старији и релативно мало познат тип кола били су „врндељи“. Карактеришу их „самотворни“ точкови, без паоца, направљени стругањем трупца. Према ширини осовина, разликујемо две варијанте: ужа и шира кола. Овај несумљиво архаичан облик кола очувао се до наших дана и користио се у околини Ивањице, на Пештеру и Сјеници, као и у источној Србији и у последњој декади 20. века (в. Костић 1991: 151–164).

У области Јадра почињу се употребљавати и „гвоздена“ кола (са гвозденим осовинама и „шинама“) крајем 19. и почетком 20. века. „Краће време, као прелазни облик биле су ’морокоше’ – чије су дрвене осовине биле обложене лимом. Напоредо са гвозденим колима све до другог светског рата употребљаване су и ’дрвењаче’ поглавито за ’планину’ – саобраћај у планини. За пренос пољопривредног алата, житарица у врећама и дрва употребљавају се кола са ’сандуком’ – оградом од да-

⁵ О изгледу, начину израде и употреби влаке видети: Илић 1976: 191–203.

сака. За пренос сламе, сена, кукурузовине и сл. на кола се постављају 'шиљци'. За пренос ђубрива, песка, камена и земље употребљавају се 'двоколице' које се добијају тако што се од обичних кола одвоји 'предњи штел' на који се одоздо постави 'сантрач' ('котобањ')" (Павковић, Тешић 1964: 166–167). Овај тип кола познат је и у другим крајевима Србије али је и скоро изобичајен из употребе.

* * *

После Другог светског рата, у Србији је дошло до промене друштвено-политичког система и убрзане модернизације којом се иницирала индустрија, а са њом и урбанизација, а са њима економски и технички напредак који су се, у зависности од краја, у протеклим деценијама у мањој или већој мери одразили на традиционалну сеоску културу. У протеклим деценијама наслеђена култура предака у многим сегментима није успела да се у потпуности одупре не само процесима друштвеног развоја који је доминирао од средине 20. века до данас, а посебно налету миграција које су могу посматрати као један од значајнијих узрочника насталих промена. Ако се има у виду да су миграције скоро искључиво текле од села према граду, као и чињеница да је село било носилац привредног и културног развоја земље до Другог светског рата, онда бивају јаснији разлози измене у структури сеоског привређивања, па самим тим и сеоске културе стваране на селу, а чији само један сегмент представљају саобраћајна и транспортна средства као и технологија њихове израде.

У сеоским заједницама су најчешће пренешени пољопривредни производи, храна за стоку, ђубриво, разна грађа, огрев, и др. Најстарији облик транзитне комуникације обављан је на релацији кућа – њива, шума, а затим и кућа – село, а ту је и размена или продаја занатских производа у оквиру села или у ужој / широкој околини. Начин транспорта / преноса добара на простору Србије обављао се унутар појединих области (села), а његов развој и ниво интензитета условљен је првенствено развојем привредног живота, обликом земљишта и типом насеља. Начини и средства саобраћаја имају различите облике који се врло често преплићу. Целокупни „унутрашњи“ саобраћај може се поделити на: 1. саобраћај и пренос добара између кућа и привредних површина у оквиру сеоског атара; 2. саобраћај и пренос добара између села; и 3. саобраћај и пренос добара између сеоских насеља и административнополитичких и привредних средишта (уп. Павковић, Тешић 1964: 164). Свакако да је највише коришћен пренос добара између кућа и привредних површина у оквиру сеоског атара па је он, како је у раду и показано, по својим облицима и најразноврснији, а по интензитету најизраженији.

Као што је познато различити облици традиционалних знања наслеђених из прошлости тековине су и савремених економских, културних друштвених и др. процеса. У том смислу можемо их посматрати као неодвојиви део и садашњих културних процеса и на неки начин као живу традицију која би требала да буде у повећаном истраживачком фокусу јер се све више губи па самим тим и заборавља,

а нарочито се то односи на технологије њиховог настанка. У том смислу саобраћај и транспорт добара као део традиционалног наслеђа требало би у неком облику сачувати за будуће генерације, ако не као одрживо наслеђе у материјалном облику, оно бар бринути о његовој одрживости кроз језик, односно кроз очување терминологије и технологију израде одређених предмета и средстава који су били у служби саобраћаја и транспорта као карактеристично обележје појединих крајева Србије. Такође, бележење на који начин и у којим приликама су коришћени поједини предмети и транспортна средства који опстају и у савременим условима рада и производње свакако да су један од важних задатака културних посленика.

ЛИТЕРАТУРА

- Аранђеловић-Лазивић, Јелена. 1958. „Народне торбе“. *Гласник Етнографског музеја у Београду* XXI: 99-129.
- Барјактаровић, Мирко Р. 1952. „Пренос добара у Горњем Полимљу“. *Гласник Етнографског института САНУ* I/1-2: 475-486.
- Гаваци 1953: Milovan Gavazzi. „Pogrebne saopisice“. *Зборник Етнографског музеја у Београду*: 1901-1953. Београд: Научна књига.
- Дробњаковић, Боривоје. 1952. *Путевима наше земље*. Београд: Ново поколење.
- Дробњаковић, Боривоје. 1957. „Једно давнашње оруђе за пренос хране“. *Гласник Етнографског института САНУ* IV-VI (1953-1954): 1-28.
- Ивановић Баришић, Милина. 2015. „Миграције село-град у другој половини 20. века“. *Гласник Етнографског института САНУ* (63/3): 595-608.
- Илић, Жарко. 1976. „Влака или влачуга“. *Гласник Етнографског музеја у Београду* 39-40: 191-203.
- Костић, Софија. 1990. *Торбе Србије у функцији преноса добара*. Каталог изложбе. Београд: Етнографски музеј.
- Костић, Софија. 1991. „’Врндел’ – кола са пуним точком“. *Гласник Етнографског музеја у Београду* 54-55: 153-164.
- Лукић Крстановић, Мирослава, Драгана Радојичић. 2015. „Нематеријално културно наслеђе у Србији – праксе, знања и иницијативе“. *Гласник Етнографског музеја у Београду* 79: 165-178.
- Масловарић, Душан. 1973-1974. *Саобраћај и транспорт добара*. Каталог изложбе. Београд: Етнографски музеј.
- Медић, Вјера. 2010. „Саобраћај и пренос добара“. *Гласник Етнографског музеја у Београду* (74/1): 283-309.
- Павковић, Никола и Ђорђе Тешић. 1964. „Традиционални саобраћај, комуникације и трговина у Јадру“. *Гласник Етнографског музеја* 27: 159-169.
- Петровић, Ж. Петар. 1932. „О ношењу терета људском снагом у нашем народу“. *Зборник радова на III Конгресу словенских географа и етнографа*: 224-230.
- Томић, Персида. 1962. „Опште напомене о привреди у Горњој Ресави“. *Гласник Етнографског музеја* 25: 11-15.
- Томић, Персида. 1962. „Сточарство“. *Гласник Етнографског музеја* 25: 16-45.

Milina Ivanović Barišić, Institute of Ethnography SASA, Belgrade

TRANSPORT OF GOODS IN RURAL SOCIETY

Transmission of different types of cargo to the place of storage in rural communities is being done in different ways. Own body - the back, head, shoulders, arms, often used to transfer various types of cargo. For the same purpose were used or individual animals from the human immediate surroundings - horses, oxen, cows, donkeys et al. The work will be seen in the ways of transmission of various raw materials necessary for the normal functioning of the family and the village community in Serbia.