



Друштво  
конзерватора  
Србије

Зборник радова

# ТРАНСПОРТ И ПРЕВОЗРОБЕ КАО КУЛТУРНО НАСЛЕЂЕ

БЕОГРАД, 23–24. новембар 2017.

2021.  
БЕОГРАД



Друштво  
конзерватора  
Србије

Зборник радова

# ТРАНСПОРТ И ПРЕВОЗРОБЕ КАО КУЛТУРНО НАСЛЕЂЕ

БЕОГРАД, 23–24. новембар 2017.

2021.  
БЕОГРАД

Научни одбор

др Ђорђе Ђекић, Србија, председник  
др Ценка Јорданова Иванова, Бугарска  
др Зоран Бундало, Србија  
др Марко Стојановић, Србија  
др Андреј Милин, Румунија  
др Марија Силађи, Србија  
др Милина Ивановић Баришић, Србија  
др Васиљ Јововић, Црна Гора  
др Тамаш Фејерди, Мађарска

# САДРЖАЈ

Милина Ивановић Баришић	
<b>Транспорт робе у сеоским заједницама до средине 20. века.....</b>	<b>7</b>
Леда Шилинг	
<b>Утицај пруге на транспорт робе и пијачарење Купусинаца.....</b>	<b>21</b>
Гордана Пајић	
<b>Занати у служби транспорта људи и роба.....</b>	<b>33</b>
Павле Карабасил	
<b>Водари и водарска кола у Сомбору.....</b>	<b>45</b>
Ђорђе Ђекић, Милош Павловић	
<b>Транспорти путовање у делима Доментијана и Теодосија ....</b>	<b>54</b>
Немања Благојевић	
<b>Опасна покретно-транспортна средства код Срба</b>	
<b>у средњем веку.....</b>	<b>66</b>
Милош Ђорђевић	
<b>Проток роба између Османског царства</b>	
<b>и Хабзбуршке монархије почетком 18. века .....</b>	<b>90</b>
Бранка Гугољ, Естер Зајми Милентијевић	
<b>Представе пловила у српском средњовековном сликарству....</b>	<b>101</b>
Зорана Ђорђевић	
<b>Кочија као средство за превоз путника и робе .....</b>	<b>117</b>
Бранислав Милић, Регина Миланов	
<b>Значај регулације реке Бегеј за транспорт робе</b>	
<b>на релацији Темишвар-јадранске луке .....</b>	<b>125</b>
Гордана Милетић	
<b>Саобраћај и транспорт робе и путника на Дунаву</b>	
<b>код Смедерева од друге половине 19. до тридесетих година</b>	
<b>20. века- из сећања и прича браће Јефремовић .....</b>	<b>146</b>
Марија Силађи, Аница Драганић	
<b>Појава железничког саобраћаја у Банату -</b>	
<b>значај и архитектура.....</b>	<b>156</b>
Тања Лазић	
<b>Сто година жељезнице у Семберији или пруга без повратка ....</b>	<b>168</b>
Небојша Босанац	
<b>Трамвајски саобраћај у Нишу .....</b>	<b>177</b>

*Издавач*

Друштво конзерватора Србије

*Главни и одговорни уредник*

Катарина Максимов, председник Друштва конзерватора Србије

*Уредник*

Др Мирјана Ђекић

*Рецензенти:*

Др Милина Ивановић Баришић

Др Леда Шилинг

Др Мирјана Ђекић

*Лектор*

Борјана Гаврилов Болић

Технички уредник

Роберт Генцел

Др Марија Силађи

Електронско издање

ИСБН 978-86-80200-05-7

## ТРАНСПОРТ РОБЕ У СЕОСКИМ ЗАЈЕДНИЦАМА ДО СРЕДИНЕ 20. ВЕКА

**Анстракт:** У сеоским заједницама пренос робе обавља се још увек на различите начине. Користи(ло) се сопствено тело-леђа, глава, рамена, руке. У исту сврху користе се поједине животиње из човековог ближег окружења – коњи, волови, краве, магарци и др. Појава кола са животињском вучом олакшала су, али и убрзала пренос терета. У раду ће се указати на начине преношења различитих терета у оквиру породичне и сеоске заједнице у Србији.<sup>1</sup>

**Кључне речи:** производња робе, пренос робе, сеоске заједнице, породичне заједнице, Србија.

---

Milina Ivanović Barišić

### TRANSPORT OF GOODS IN THE RURAL COMMUNITIES UNTIL THE MIDDLE OF THE 20th CENTURY

**Abstract:** In rural communities, the transfer of goods is still done in different ways. Body (back), head, shoulders, arms are used. For the same purpose, certain animals from man's immediate environment are used - horses, oxen, cows, donkeys, etc. The appearance of carts with animal traction facilitated, but also accelerated the transfer of cargo. The paper will point out the ways of transferring different burdens within the family and rural community in Serbia.

**Keywords:** production of goods, transfer of goods, rural communities, family communities, Serbia.

---

Током друге половине 20. века процеси који су обележили друштвени развој могу се посматрати као својеврсни дисконтинуитет у развоју готово свих друштвених сфера – политике, економије, културе и др. После Другог светског рата сеоско наслеђе се у значајној мери транс-

---

\* milina.barisic@ei.sanu.ac.rs

<sup>1</sup> Рад је настао у оквиру истраживачке делатности у Етнографском институту САНУ кога финансира Министарство просвете, науке и технолошког развоја.

формисало, а поједини његови сегменти изобичајени су у потпуности. У том смислу, готово све оно што подводимо под материјално културно наслеђе народа – одећа, покућство, различити занатски производи, транспортна средства и слично, не само да је нестало из употребе већ све више бледи и сећање на бројне предмете који су били познати у прошлости и употребљавани у народу. Посматрано из садашње перспективе, начини преноса робе различите намене, као и бројна помагала која су у ту сврху коришћена, могу се подвести под материјално, али и нематеријално наслеђе српског народа.<sup>2</sup>

Позната је чињеница да је село у Србији до Другог светског рата опстајало углавном као самодовољна заједница у којој се производило готово све што је неопходно за опстанак породичног домаћинства, а самим тим и села као нешто шире заједнице. Ова, условно речено, изолованост села у значајној мери је била изражена до 19. века – када се покрећу ратови за ослобођење српског простора од турске окупације. На додатну изолацију села и његовог становништва утицао је и недостатак одговарајућих саобраћајница.

\* \* \*

Људи су давно спознали да је произведену робе за различите намене неопходно транспортовати од места где је настала до места где је организовано њено чување, даља прерада или коришћење. Транспорт робе одувек је прилагођаван техничким могућностима уже заједнице, али и економским (и сличним) условима који су превладавали у друштву шире посматрано. Другим речима, као и многе друге појаве, тако је начин преноса робе био одраз нивоа друштвеног развоја. За разлику од садашњег времена када је ова врста делатности значајно олакшана и убрзана захваљујући технолошком развоју, током прве половине 20. а нарочито током 19. века и раније, ова делатност је у сеоским заједницама била знатно спорија и значајно отежана. Свакако да је био последица начина на који је обављан, али је можда још више био одраз непостојања одговарајућих саобраћајница које би убрзале пренос робе из једног места у друго.

*„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-*

<sup>2</sup> О значају овог наслеђа видети на пример: Лукић Крстановић, Радојичић 2015: 165–178.

*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“ (Ивановић Баришић 2019: 175–176).*

Транспорт робе се дуго времена обављао као вид унутар сеоске или међусеоске размене. Оснаживање сеоске економије значило је подстицање размене / трговине и на релацији село - веће насељено место, варошица или град. Произведену робу транспортовали су сами произвођачи (сељаци) или су за то постојали професионалци у послу. У селима су само одређене врсте транспорта – пренос угља, катрана, соли, дрва и сл., били у делокругу посла професионалаца. Унутар села преношени су пољопривредни производи (воће, поврће, вода, житарице и сл.), сточни производи (месо, млеко и његове прерађевине – сир, кајмак и др.), сточна храна – сено, кукурузовина и сл. затим, огревни материјал – претежно дрво.

Када се говори о српском селу до половине 20. века, треба имати у виду чињеницу да трговина у садашњем смислу скоро уопште није постојала или је спорадично обављана. Као што је познато, у сеоским заједницама до скорашње прошлости није, готово ништа, набављано изван сопствене производње. Овакву ситуацију условила је ниска економска моћ која је била карактеристика већине породица у српским селима. Такво стање у селу је породични живот и организацију рада усмеравао на сопствену производњу готово свега неопходног за одржавање живота. Једино што се морало купити била је со, евентуално уље, свеће, гас за осветљење и томе слично. Начин живота и рада, као и начин на који су организоване сеоске заједнице није захтевао пренос робе на велику удаљеност. Стога се и могло у ту сврху користити сопствено тело, али и помоћна средства која нису захтевала значајнија техничка знања.

Економско јачање породица и издвајање имућнијих становника села повећава производњу добара, па самим тим и вишкове произведене робе, што подстиче повећање размене, односно продају. Саразвојем трговине у обновљеној Србији 19. века граде се / обнављају саобраћајнице којих је по конституисању државе било недовољно, а с друге стране оне које су постојале биле су у прилично лошем стању. Као што је познато за ваљано обављање послова повезаних с трговином неопходне су саобраћајнице, али су исто тако важни и објекти који су у служби опслуживања трговаца током путовања – механе, кафане и слични објекти. Постојањем одговарајућих објеката у служби трговине омогућавао се „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 по-



гледу. Кроз упознавање и међусобну комуникацију са људима изван свог круга [кретања] употпуњавала су се сопствена сазнања о начинима живота, навика, друштвене 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“ (Ивановић Баришић 2019: 176–177).

Околности у којима се нашла српска држава у време своје обнове током прве половине 19. века, ниво економског и друштвеног развоја, као и недостатак одговарајуће саобраћајне инфраструктуре допринеле су 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).

За разлику од 19. и прве половине 20. века, већ од 50-их година 20. века шира друштвена заједница је уложила значајне напоре ка убрзавању транспорта, односно преноса различите робе имајући у виду чињеницу да је покренута свеопшта модернизација на свим нивоима у друштву. У основи новоуспостављеног послератног модернизацијског развоја била је индустријализација и урбанизација. То је у пракси значило убрзавање развоја градских центара у држави уз истовремено слабљење, односно успоравање економског и сваког другог развоја села због повлачења радне снаге. Промене које су се дешавале у привредном, економском и културном погледу у друштву нису могле у кратком временском периоду коренито изменити сеоску организацију и функционисање појединих сегмената привређивања јер је у селима остајала старија генерација радно способног становништва да настави пољопривредну, сточарску, занатску и другу производњу. Оно што се прилично убрзано мењало је транспорт робе од једног до другог места—од места производње до места складиштења, пре свега због продора различитих облика технологије. Пренос добара „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“ (Масловарић 1973–1974: 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; затим зависи од врсте саобраћајница и рељефа простора, од годишњег доба у којем се транспорт обавља, метеоролошких услова итд. У оквиру села роба је преношена за породичне или сеоске потребе, али су постојали и појединци који су се бавили неким облицима трговине. Појединци или пак организована група превоз су обављали уз помоћ домаће стоке и запрежних кола, што већ прелази у неку врсту допунског привређивања јер је ова услуга обично имала своју цену. Ова врста рада била је значајна како у економском тако и културном погледу, јер поред прихода које „превозници“ остварују, доприноси се и бољем међусобном упознавању, отвара се могућност да се на путовањима и у међусобним контактима преузимају знања других, њихови обичаји, навике, уметничка и техничка достигнућа итд. С обзиром да тема рада обухвата само транспорт у оквиру села, професионални ангажман преноса робе и саобраћаја – кириције, рабације и др., у овој прилици се неће разматрати јер пренос робе у оквиру сеоског атара подразумева сасвим другачију организацију у односу на професионално организовање.

\* \* \*

Коришћење сопственог тела као транспортног средства свакако да спада међу најстарије, најједноставније и несумњиво најспорије начине преноса терета са једног на друго место. Човек и његова снага се најчешће користе за пренос робе на краћим растојањима јер ношење терета временски дуго и на удаљено место је превелики напор и за снажну и издржљиву особу. Руке, рамена, појас, леђа, глава човекова су „транспортна средства“.

С обзиром на ограничену могућност директног коришћења људског тела користе се различита помоћна средства да се олакша пренос различите робе. Помоћна средства су разноврсна по облику и материјалу од кога су прављена и обично су употребљавана за ношење растреситих терета. У ту сврху најчешће се употребљавају торбе и корпе различитих облика и величине. Торбе од различитих материјала (дрвене коре, коже, биљних или животињских влакана) су и данас у употреби, пре свега због своје функционалности; а носе се у руци, могу и преко руке, стављане су на рамена, али и на леђа. Међутим, ако су кабастије и веће запремине ношене су на обрамици или штапу и тада се стављају искључиво преко рамена.<sup>3</sup> Поред торби, у употреби су такође корпе различитих

---

<sup>3</sup> О изгледу и намени торби више видети: Аранђеловић-Лазивић 1958: 99–129; Костић 1990.

облика и запремине. Најчешће су израђене од прућа. Користе се за пренос, али и чување различитих производа. Мање корпе се носе у руци, на рамену или леђима, а ако су већих димензија транспортоване су на колима или санкама. Осим корпи, у употреби су биле и козије коже (*мешине*) у којима су преношене, најчешће, одређене врсте хране – проино брашно, вурда, кајмак, масло и др. Торбе и корпе су још увек у употреби у селима у Србији.

За пренос течности – воде, вина, ракије и сл., употребљавани су предмети израђени од глине, дрвета, метала или тикве. Најчешће су коришћени предмети израђени од глине (тестије за воду, бардаци за ракију). Ношени су углавном у рукама, а у планинским селима појава стаклене, касније пластичне амбалаже није их у потпуности потисла из употребе, нарочито у првим деценијама после Другог светског рата. У чутурама израђеним од тикве или дрвета, као и пљоскама израђеним од глине, ношена је вода, вино или ракија, кад се пође на неки пут. После Првог светског рата у употребу улазе металне чутурице које су задржане из војних униформи. Дрвене чутуре се носе преко рамена, а оне израђене од тикве и метала закачињу се за појас. Сеоске занатлије су израђивале судове посебног облика – „буца“ или „џбан“ за пренос веће количине воде. Носили су их мушкарци или жене у рукама или на леђима (Масловарић 1973–1974: 22). Жене су у прошлости користиле обрамице као врсту помагала при ношењу различитог терета. Обрамица је ношена преко рамена а на њене крајеве стављан је терет. Израђиване су од дрвета, лучног су облика, имају зарезе на крајевима за качење посуда са теретом. На обрамици су ношени судови са водом и храном, опрано рубље, и други производи.

Узгој стоке у Србији је био од велике важности за породичну економију па је стога припрема сточне хране за зимски период када је испаша била минимална или у прекиду због снежних наноса била веома важна. У ту сврху су често коришћени предмети тзв. „кошеви“ који су својим обликом и величином прилагођени за ношење на леђима. Њима је преношена трава, сено, слама и др. Тако су, на пример, у Срему, деловима источне Србије и Сјеници, у ову сврху коришћени „луци“, „лучаце“ („таљигар“), „мрежаге“, сличног изгледа рибарској мрежи, „загажањ“, коју су чинила два лучно савијена прута облепљена мрежом и увезана канапом. У њој се преносило сено, трава или слама. Предмет је био производ домаће радиности (Дробњаковић 1957: 1–24).

Ношење терета на глави у Србији није било превише раширено, али није било ни непознато. Тако су, на пример, у Нишави, околини Краљева и у јужној Србији жене на овај начин носиле храну радницима који су радили на њивама. Терет се стављао директно на главу или је између

главе и терета постојао обруч направљен од текстила који је одржавао стабилност терета на глави (Петровић 1933:224–230).

За пренос претежно кабастих терета употребљавана су *носила* сачињена од две паралелно постављене мотке или облице које су, у зависности од величине терета, држала два или четири мушкарца. Ако је требало пренети расути терет (код градње куће, на пример) на мотке се уткивају даске. Израђивали су их сељаци кад им је била неопходна њихова употреба. Исто тако, „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. Увежу је коношцем па вуку“ (Петровић 1932: 226–227). Овакав начин преноса и данас се може видети (претежно) у планинским селима у Србији. Такође, у употреби за пренос терета била су и тзв. ручна колица – са једним или са четири точка. Колица са једним точком била су у облику сандука. Највише су коришћена у грађевинарству, за пренос малтера, креча, песка, шљунка, цигле и другог материјала па им отуда назив „кубикашка колица“. Са њиховом употребом започиње се 20-их година 20. века. Колица на четири точка су упрошћена варијанта запрежних кола. Израђивали су их сами сељаци и користили за пренос различитог терета по равничарским путевима (Масловарић 1973–1974: 25).

Током зиме за вожњу по снегу у равничарским пределима, а лети у планини за пренос мањих товара коришћене су санке различите величине и готово идентичне израде на читавом простору Србије. Санке се вуку или гурају ако се користи људска снага или се само вуку ако их вуку животиње (обично коњи). Израђивали су их сељаци, а биле су у употреби у многим крајевима и дубоко у 20. веку. У традиционалном привређивању у Србији биле су незаобилазно средство за пренос терета.

Као и у другим областима живота, тако и када је у питању пренос добара, била је заступљена традиционална подела послова на „мушке“ и „женске“. Да је ношење терета људском снагом био „женски“ посао оставили су сведочења ранији истраживачи (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).

Дуго времена су породице које нису могле обезбедити „помоћ“ животиња у обављању различитих послова на окућници или сеоском атару, као и за преношење летине и других товара, биле принуђене да користе сопствену снагу.

*„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 одрасле чељади, а често и деце. Добрим делом 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 'навилке' (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“ (Барјактаровић 1952: 476–477).*

\* \* \*

Употребом (домаћих) животиња знатно је повећана могућност преноса робенавећуудаљеност. Помоћу животињске снаге терет који се преноси већег је габарита у поређењу са коришћењем људске снаге. Најчешће су животиње коришћене да се уз њихову помоћ роба транспортује на различите удаљености. У ту сврху највише су коришћени коњ, мазга, магарац, биво. Коњ је домаћа животиња коришћена за пренос робе још од средњег века. У деценијама после Другог светског рата, коњи су држани да олакшају пренос робе, али и као помоћ у обради имања.

У прошлости често коришћена товарна животиња била је мазга. У појединим деловима земље коришћена је и после Другог светског рата. У транспортном саобраћају магарац није много коришћен, али јесте као товарна животиња у источној и јужној Србији и дубоко у 20. веку. У том смислу, „у `планини` магарци служе чобанима да им носе пртљак и воду у `дбновима` – бурићима, особито тамо где су извори – `кладенци` (...) далеко од колибе“. Такође, уз њихову помоћ обављан је пренос хране из села до колибе у планини и обратно, као и за пренос терета (Томић 1962: 26).

Са појавом бољих и током читаве године проходних путева, у Србији се почиње користити воловска запрега за пренос терета. Њено коришћење потискује појава железнице. Једна од доста коришћених животиња у Србији био је и биво. Најдуже се користио на Косову и Метохији (Масловарић 1973–1974: 27).

Као помоћно средство при коришћењу животињске снаге издваја се употреба кола. 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). Са појавом кола за превоз робе у оквиру једног или више села транспорт је знатно олакшан, али и убрзан. Њихова употреба одржала се готово до нашег времена. У Србији су позната два типа кола. Старији и скоро непознат тип кола у јавности били су

„врндели“. Карактеришу их дрвени „самотворни“ точкови, без паоца, направљени стругањем трупца. Према ширини осовине, јављају се у две варијанте: као ужа и шира кола. Овај, архаичан облик кола могао се видети у употреби у околини Ивањице, на Пештеру (Сјеници) и у источној Србији и током последње декаде 20. века (Костић 1991: 151–164).

„Гвоздена“ кола (са гвозденим осовинама и „шинама“) у Србији (Јадар) почињу се користити већ крајем 19. и почетком 20. века. Током последње декаде 20. века доста су у употреби кола са гуменим точковима.

*„Краће време, као прелазни облик биле су ‘морокоше’ – чије су дрвене осовине биле обложене лимом. Напореда 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 дасака. 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).*

\* \* \*

Србија је после Другог светског рата, као део бивше југословенске заједнице, кренула ка модернизацији друштва у којој је доминантно место имала индустрија а са њоми урбанизација. Улазак земље у модернизацијске токове у значајној мери се одразило и на традиционалну сеоску културу. У протеклим деценијама – период после Другог светског рата, наслеђена култура предака тешко се уклапала у новоуспостављене процесе друштвеног развоја. Подстицање миграција са села у град због неопходне радне снаге потребне индустрији свакако да је један од значајнијих узрочника насталих промена у селу па самим тим и друштву уопште.

*„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“ (Ивановић Баришић 2019: 185).*

У селима су најчешће преношени пољопривредни производи – сточна храна, ђубриво, огрев, и др. Начини и средства саобраћаја имају различите облике који се врло често преплићу. У раду је учињен осврт на пренос добара између кућа и привредних површина у оквиру сеоског атара. Осим преноса робе представљеног у раду, постојао је: 1. саобраћај и пренос добара између два и / или више села; као и 2. саобраћај и пренос добара између сеоских насеља и административ-

нополитичких и привредних средишта (Павковић, Тешић 1964: 164). У дугом временском периоду пренос добара између породичних и / или задружних кућа и привредних површина у оквиру сопственог сеоског атара био је најзаступљенији вид транспорта. Овај тип преноса робе, како је у раду показано, по својим облицима је разноврсан, а по интензитету је најизраженији па је стога и издвојен од осталих видова транспорта као тема за разматрање.

## Литература

Аранђеловић-Лазих, Јелена. Народне торбе. *Гласник Етнографског музеја у Београду* XXI (1958)99-129.

Барјактаровић, Мирко Р. Пренос добара у Горњем Полимљу. *Гласник Етнографског института САНУ* I-2 (1952)475-486.

Дробњаковић, Боривоје. Једно давнашње оруђе за пренос хране. *Гласник Етнографског института САНУ* IV-VI (1953-1954) (1957)1-28.

Ивановић Баришић, Милина. Транспорт добара у сеоском друштву. *Етно-културолошки зборник* (22) (2019): 173-178. Сврљиг: Етно-културолошка радионица.

Костић, Софија. *Торбе Србије у функцији преноса добара*. Каталог изложбе. Београд: Етнографски музеј, 1990.

Костић, Софија. 'Врндељ' – кола са пуним точком. *Гласник Етнографског музеја у Београду* 54-55 (1991)153-164.

Лукић Крстановић, Мирослава и Драгана Радојичић. „Нематеријално културно наслеђе у Србији – праксе, знања и иницијативе“. *Гласник Етнографског музеја у Београду* 79 (2015) 165-178.

Масловарић, Душан. 1973-1974. *Саобраћај и транспорт добара*. Каталог изложбе. Београд: Етнографски музеј.

Павковић, Никола и Ђорђе Тешић. 1964. Традиционални саобраћај, комуникације и трговина у Јадру. *Гласник Етнографског музеја* 27 (1964) 159-169.

Петровић, Ж. Петар. О ношењу терета људском снагом у нашем народу. *Зборник радова на III Конгресу у словенских географа и етнографа*, (1932) 224-230.

Томић, Персида. Сточарство. *Гласник Етнографског музеја (Горња Ресава)* 25 (1962) 16-45.



*Воловска кола, околина Лознице (1964) (Фотографије у тексту су из фонда фототеке Етнографског музеја у Београду.)*



*Воловска кола, околина Лознице (1965)*





*Жена са врећом на леђима, околина Зајечара (1964)*



*Кола, околина Лознице (1964)*



*Кола, околина Чачка (1967)*



*Санке, околина Пирота (2000)*



*Ношење на глави, Сјеница (1966)*

CIP - Каталогизација у публикацији  
Народна библиотека Србије, Београд

930.85(497.11)"17/19"(082)

94:656(497.11)"17/19"(082)

339.14(497.11)"17/19"(082)

ТРАНСПОРТ и превоз робе као културно наслеђе  
[Електронски извор] : зборник радова : Београд, 23–24.  
новембар 2017. / [уредник Мирјана Ђекић]. - Електронско  
изд. - Београд : Друштво конзерватора Србије, 2021  
([Београд] : [Друштво конзерватора Србије]). - 1 електронски  
оптички диск (CD-ROM) : текст ; 12 cm

Системски захтеви: Нису наведени. - Насл. са насловног екрана.

ISBN 978-86-80200-05-7

а) Културно наслеђе - Србија - Зборници б) Саобраћај - Историја  
- Србија - 18в-20в - Зборници в) Трговина - Србија - 18в-20в  
- Зборници

COBISS.SR-ID 53997577