

Ми хоћемо, да се једном престане са задуживањем и грађењем летећих дугова.

Ми осуђујемо, што се у нас и не мисли на поправку нашег финансијског стања, као апсолутно потребну за спас од државног финансијског краха.

То су углавном идеје које ћемо ми заступати. То је наше обележје.

*Српска застава*, бр. 1, 15/28.6.1901.

### Summary

Suzana Rajić

#### *The 1901 Program of the National-Liberal Party*

*Our Attributes* is one of the programs of the Liberal Party, written by Jovan Avakumović. Compared with earlier programs, it does not contain any major new features in terms of national and foreign policy. However, some more radical demands are noticed in the internal policy. Since the party was divided between two factions in 1901, liberals gathered around the Main Board and *Srpska zastava* (Serbian flag) organ represented themselves as the *left* inclined.

Liberals advocated demands set in *Our Attributes* in their party paper and in the National Assembly. They were quite a problem for the regime of the time and for king Aleksandar. Although representatives of liberal opposition in the National Assembly were few, to say the least, they strictly abode by the principles proclaimed in *Srpska zastava* 15/28 June 1901. Slobodan Jovanović called them „young, brave and eloquent”, and thought that Avakumović, Ribarac and Veljković were among the best assembly speakers.

Милић Ј. Милићевић

УДК 629.1(497.11)“1903/1912”  
623.43(497.11)“1903/1912”

## Аутомобил у Србији почетком 20. века

*Апстракт:* Рад обрађује рану фазу развоја аутомобилизма у Србији од 1903. до 1912. године. Образложена је делимична сличност процеса Србије и западне Европе у суочавању с њим новим механичким средством. Тежиште је стављено не само на техничке моменте него и друштвено-историјске промене које је аутомобил са собом носио. Војни фактор био је посебно значајан у односу на аутомобил.

Први балкански рат представљао је за Србију огроман напор. Мајушна земља од свега 2,922.000 становника подигла је на оружје више од 402.000 мушкараца, од чега око 355.000 бораца. За транспорт толиких трупа било је неопходно обезбедити и многа превозна средства. У погон је стављен целокупан железнички парк, а мобилисано је и реквирирано око 50.000 коња, 21.000 кола и више од 40.000 што приватних што државних волова.<sup>1</sup> У оквирима тог већ традиционалног возног парка, Српска врховна команда предвидела је и коришћење једног новог, за то време прилично ексклузивног механичког средства – аутомобила. Понајвише захваљујући мобилизацији 1912. могуће је сагледати колико је аутомобилизам био развијен у тадашњој Србији и каква су била његова обележја. Према томе, аутомобил и аутомобилизам део су њене војнотехничке, али истовремено и друштвене историје. Први аспект домаћа историографија је бар делимично сагледала.<sup>2</sup> Други, друштвени, аспект аутомобилизма остао је мање познат.

Мајско крвопролиће било је најзначајнији политички догађај 1903. године. Оно је значило крај једне, почетак владавине друге династије и наговестило једну нову епоху. У позадини тог догађаја остало је помало заборављено да је тог пролећа међу житељима Београда протутњао и први аутомобил. Седам-

<sup>1</sup> *Први балкански рат 1912–1913*, књ. 1, Београд 1959, стр. 332, *Србија и Црна Гора у балканским ратовима 1912–1913*, књ. 1, стр. 42, *Историја српског народа*, 6/1, Београд 1983, стр. 31.

<sup>2</sup> Ј. Божиновић, „Моторизација српске војске”, *Пинус* 4, Београд 1996, стр. 111–131.

наест година након што је Бенц улицама Манхајма провезао прво право бензинско возило, тај нови изум је приспео и у Србију.

Почетком 1903. фотоцинкограф Сретен Костић добио је од свог пријатеља, трговца и банкара Боже Радуловића једну доста чудну понуду – да постане његов шофер. Костић је, уз устезање, пристао, мада дотад никад није видео „кочије без коња“, нити је знао да термин „шофер“ означава оног који та кола вози. И много година касније та реч у Србији представљала је приличну новину.<sup>3</sup> Пошто је обезбедио пристанак будућег возача, Радуловић је у бечкој фабрици „Хеселдорф“ наручио возило. Свечано дочекан, први аутомобил, приспео је на београдску железничку станицу 3. априла 1903. Седамнаест дана касније 20. априла трговац Младен Љубинковић купио је аутомобил марке *марлен-унион*. Треће возило, *ојел дарак*, увезао је очни лекар Ђорђе Нешић тек две године касније.<sup>4</sup> Од тог времена аутомобил у престоници постаје све чешћа појава. До 1912. у Београду их је било 38, што значи да је темпо куповине био 4 до 5 комада годишње.<sup>5</sup> Отприлике у исто време (1908–1914) светски произвођачи аутомобила произвели су око 1,85 милиона возила.<sup>6</sup>

Прва возња аутомобилом обављена је истог дана после приспећа. Фабрички шофер, Немац заузео је место напред, а Радуловић и његови пријатељи, према распореду, седишта на боковима. Возило је кренуло Немањиним улицом, до Војне академије. Затим је заокренуло у Кнез Милошеву улицу, одакле је продужило ка Топчидеру. Прва градска возња, по речима Сретена Костића, прошла је добро: „Понеко је разгорачио очи, понеко се прекрстио слушајући да се срео са нечакћивим“. Касније возње по околним селима донеле су сијасет догодовштине. Један пастир, чувши хуку аутомобила, побегао је главом без обзира, оставивши стадо оваца. Приликом једне предвечерње возње једна сељанка се толико уплашила од светлости фарова да је пред кола стала као укупана, вичући и млатаратујући рукама све док шофер није угасио светло. Сутрадан се по околини причало да: „Прође аждаја кроз наше село, свећиле јој очи надалеко и брекће, а цела све шило јој ситане на јују.“<sup>7</sup>

Први српски возач Сретен Костић полако се, најпре уз помоћ фабричког шофера, а затим сам, обучио шоферском занату. У потоњим годинама служио је више власника аутомобила, а у раздобљу 1911–1915. био је и лични шофер краља Петра. Његова целокупна шоферска каријера, и у ратним годинама, прошла је без инцидента.<sup>8</sup> Неки наопако окренути историјски процеси дали су Србији најпре првог ваздухопловца, па тек онда првог шофера.<sup>9</sup>

<sup>3</sup> „Те управљаче или вође аутомобила називају *Шоферима*, ми ћемо задржати те називе, док их наша правила о аутомобилима не назову српским именом“, *Српска војска*, 21.6.1909, бр. 25, стр. 1.

<sup>4</sup> *Аутомобил, Златина књига*, Београд, б.г., стр. 51.

<sup>5</sup> Архив војске Југославије (АВЈ), Пописник 2, кут. 8, фас. 2, док. 8/1.

<sup>6</sup> С. Божиновић, нав. дело, стр. 114.

<sup>7</sup> *Аутомобил*, стр. 46–47.

<sup>8</sup> *Аутомобил*, стр. 44.

<sup>9</sup> Први пилот балона инжињеријски капетан Сретен Костић завршио је ваздухопловно-техничку школу у Петрограду крајем 1902. Први пилоти моторних авиона завршили су летачки курс у Француској током лета 1912. *Српска авијација 1912–1918*, Београд 1993, стр. 10–11, 16–18.

Појава аутомобила изазвала је запрепашћење градског и страх сеоског становништва. Но убрзо су се и код једних и код других јавиле притужбе. На топот копита и клопарање кола народ Србије био је навикнут, али је прасак аутомобилских мотора био исувише бучан. Мирис стоке и њеног измета био је такође уобичајен. Смрад бензина био је нешто сасвим друго. Каква су, у тим првим годинама, била схватања и ставови према аутомобилу најбоље одсликава једна скупштинска седница одржана почетком марта 1911. Приликом расправе о увођењу једне таксе учесници рада Скупштине одмах су поделили у два табора. Једна група, на челу са послаником Милошем Ђосићем, указивала је на све недостатке аутомобила. Они, према његовим речима, нису ишли шинама као железница, што је могло довести до судара и гажења. На селу су плашили волове и коње. Коначно, аутомобил је био оличење социјалне поделе. Спротивно је био недоступан, а господи која га је имала био је: „један луксуз за њроводњу у вожењу“. Противничка група вођена министром финансија Стојаном Протићем показала је далековидије мишљење. Аутомобил је био дело општељудског напретка, а не тековина само богатије класе. Његов број се ширио, а употреба у саобраћају постајала је неминовност. Аутомобили су, признао је Протић, превртали људе и плашили стоку, али је та иста појава пратила и прве године железнице у Србији. С временом, сматрао је он: „људи се и ситка навикавају на то и умеју после да се чувају“.<sup>10</sup>

Аутомобил није доводио у невољу само неупућене грађене и сељаке и стварао подлогу за скупштинске расправе. Много веће неприлике стварало је својим возачима. Обично чишћење мотора смештеног у средини каросерије захтевало је вађење целог задњег патоса. На путовање су се ради неопходних поправки носиле читаве гомиле цеви, жица, сулундара и осталог пртљага. Сатлери су због издржљивости додатно опшивали спољне гуме, јер би пуцање неке од њих захтевало дизање целог возила. Највећи проблем стварало је гориво. Пошто су бензинске станице и на западу биле ретке, а у Србији уопште нису постојале, прибегавало се управо западном искуству. Бензин се набављао тамо где га је било; у апотеци.<sup>11</sup> Апотекарски бензин био је чист, али с обзиром на потрошњу од просечно 1 л по коњској снази на 100 километара, нимало јефтин. По речима једног шофера савременика: „Много су динара узеле дрогерије од мој газде за то, и то предрајних шешких као револвер.“<sup>12</sup>

Колико је један, ма и краћи пут, задавао тешкоћа путницима, најречитије описује Ђорђе Жујовић. Почетком лета 1909. његов брат и он одушевљено су прихватили позив принца Ђорђа да аутомобилом оду на излет у Забрешје. Након окупљања у центру престонице, праћеног масом радозналаца, путници: француски шофер, принц, његов ађутант, Коста Симић и браћа Жујовић кренули су улицом Кнеза Милоша. Уз често мимоилажење воловских запрега, фијакера и усхићених пролазника, стигли су до фабрике шећера на Чукарици. Код фабрике је одјекнуо прасак. Посреди није био атентат на принца, као што је Ђорђе Жујовић на почетку мислио, него је на краљевићевом *де дион-бујону*

<sup>10</sup> *Ситенографске белешке редовне Народне скупштине*, 1911–1912, књ. 2, св. 98, стр. 10–13.

<sup>11</sup> Бензинске пумпе Београд је добио тек након Првог светског рата. Прва се налазила у центру, преко пута Народног позоришта, а друга у Дечанској улици.

<sup>12</sup> *Аутомобил*, стр. 47–48.

пукла задња гума. Како шофер замену није могао обавити сам, принц је уз једно „мерде“, скинуо блузу и, оставши у мајици, заједно с њим приступио послу. Након замене гуме, пут до Забрежја трајао је кратко, један сат. Путници су се на излету лепо провели, али их је на повратку чекало још неугодније изненађење. На низбрдици код Дубоког темпераментни Карађорђевић није на време приметио једну рупу на друму. Уз велики тресак кола су слетела у њу и поломила осовину. Пошто заједнички покушаји излетника да аутомобил извуку нису уродила плодом, морала се тражити помоћ са стране. На срећу, у близини се налазила караула са телефоном, одакле је принц Ђорђе позвао двор. После више од једног сата стигао је војни камион, а убрзо иза њега и дворске кочије. Камион је одвукао аутомобил у коме је остао шофер, а принц и сапутници вратили су се у Београд кочијама.<sup>13</sup> Тако се излет, започет новим, механичким, завршио добрим старим коњским превозом.

Лоши путеви и технички недостаци првих аутомобила проузроковали су честе кварове. Оне мање отклањали су сами шофери, јер је њихово тадашње знање више поразумевало вештину оправке него вештину вожње. Ипак, за веће кварове били су неопходни механичари. Како таквих стручњака није било, поправљања аутомобила први се латио један пушкар. Био је то Трифун Симић, бивши питомац Војнотехничког завода у Крагујевцу. Имао је радионуцу у Улици краља Александра број 1 и у сећањима савременика убележен је као човек који је „швајцску мајсторију“ поправљао лепо и лако.<sup>14</sup> У каснијим годинама мајстор Тричко добијао је и конкуренте.

Након немачких, француских и других фирми, на путевима Србије, уочи балканских ратова закотрљао се и *форд*. У складу са својом пословном политиком, тај револуционарни творац аутомобила започео је 1911. да отвара своје продавнице и на Балкану. Тако се због продаје у Србији један од његових представника обратио за посредовање инжењеру Андри Ристићу, који је у то време сматран за најбољег познаваоца аутомобилизма. Но, Фордове моделе, њих три, чија је производња започела 1907, нису ни Ристић, нити други потенцијални купци, благонаклоно дочекали. Разлог није била цена возила око 5.000 динара, већ једна предрасуда. По тадашњим мерилима, добар аутомобил одликовала је, пре свега, тежина, која је код неких фирми, као што је *Н. А. Г.* досезала и до 1.900 килограма. Фордови модели били су, супротно томе, сувише лаки (око 700 килограма), што им је уписивано као велика мана. Решено је, ипак, да се изврши проба. Растојање од 62 километра на путу Београд – Ваљево, Андри Ристић је прешао за 2 сата и 10 минута. Мада је брзина била мала, а *форд* упркос лошем друму доказао своју издржљивост, Ристић је све време вожње слушао запомагање свог сапутника, јер је он страховао да ће због брзине из кола испасти и погинути. Док се те године Европа поносила америчким тркачем *берном* и немачким моделом *блицен-бенц*, са рекордних 220 километара на час, у Србији је и брзина мања од 30 километара сматрана погубном.<sup>15</sup> Истина, било је и оних који се брзине нису плашили. Бора Радисављевић и његов имењак Орешковић из Смедерева имали су аутомобиле који су развијали 120

<sup>13</sup> Ђ. Ј. Жујовић, *Моје успомене*, Београд 1997, стр. 149–150.

<sup>14</sup> *Аутомобил*, стр. 53.

<sup>15</sup> *Аутомобили*, стр. 39–40, 53–55.

km на сат.<sup>16</sup> Наравно, остаје отворено питање на којим се то путевима у Србији та брзина могла развити. Упркос спорости и малој тежини, *форд* је први испит ипак срећно положио, а Ристић је након њега започео продају и тих возила.

Проба, а затим и продаја Фордових аутомобила нису једина заслуга Андри Ристића. Прве године аутомобилизма у Србији биле су практично оличене у његовом имену. Пре свега, тај инжењер је био први српски поданик који је возачку дозволу стекао у иностранству. Инострана дозвола донела му је не само углед најбољег познаваоца аутомобила већ и место члана комисије за полагање шоферског испита. Та комисија, за данашња мерила, била је прилично оригинална. Осим Ристића, у њој је седео један чиновник Министарства, а пошто је шоферска вештина сматрана високим знањем, и један професор универзитета – Аћим Стевовић. Како у то време још није постојало министарство саобраћаја, за комисију је било надлежно министарство привреде, тачније Одељење за трговину, радиност и саобраћај.<sup>17</sup> Делатност Андри Ристића, у погледу аутомобилизма, била је и комерцијална. Годину дана пре доласка *форда*, Ристић је постао заступник немачке ауто-фирме *Н. А. Г.* Захваљујући томе, Београд је 1910. добио своју прву продавницу аутомобила. Уз њу је убрзо никла гаража, а затим и радионица за поправку возила. Андри Ристић је искорачио још даље, отворивши на истом месту и прву приватну шоферску школу.<sup>18</sup> Целокупна делатност на пољу аутомобилизма донела је Ристићу не само углед и славу већ и материјалну корист. Пред Први балкански рат био је један од ретких српских поданика који је имао два аутомобила у свом поседу.<sup>19</sup>

У сарадњи са Ристићем, немачка фирма *Н. А. Г.* учинила је те исте 1910. године један рекламни потез, уневши у престоницу велику новину. На Теразијама, између хотела *Москва* и *Балкан* отворена је прва такси-станица. И мада је возни парк сачињавао свега једно возило, становници Београда били су врло поносни на њега. Помало охоло говорили су посетиоцима из провинције: „*Бре, за два динара сити да се навозиш*”.

У стицању материјалне користи од аутомобила, уз произвођаче, продавце и друге, почела се укључивати и држава. Возила приспела у Србију до 1911. била су оптерећена приличним бројем дажбина. На увезено возило плаћала се царина у висини од 10%, што је у новчаној вредности, зависно од модела, чинило и до 1.500 динара. Годишњу таксу, у висини од 60 динара, наплаћивале су и општине. Дозвола за употребу возила плаћала се једнократно, још 10 динара.<sup>20</sup> Уз материјалну корист, приметна је тежња државе да над аутомобилима, власницима и возачима има одређену контролу. То се види не само по већ поменутом начину полагања шоферског испита него и по чињеници да су возила, тамо где их је било највише, у престоници, носила регистарски број. Исти случај био је и са војним возилима.<sup>21</sup>

<sup>16</sup> АВЈ, Пописник 2, кут. 8, факс. 2, док. 8/5.

<sup>17</sup> *Аутомобил*, стр. 52–63; *Стиенографске белешке редовне Народне скупштинине*, 1911–1912, књ. 2, св. 53, стр. 46.

<sup>18</sup> *Аутомобил*, стр. 53.

<sup>19</sup> АВЈ, Пописник 2, кут. 8, факс. 2, док. 8/1.

<sup>20</sup> По истој законској одредби наплаћивала се дозвола за моторцикле (5 дн.), бицикле (2 дн.). *Стиенографске белешке редовне Народне скупштинине*, 1911–1912, књ. 2, св. 98, стр. 13.

Историјат аутомобилизма у Србији до 1912. може се поделити у две фазе. Прва фаза обухвата време од 1903. до 1908. Њу одликује не само мали број аутомобила и возача него и мањак, или потпуни недостатак пратећих средстава. Од 1908. године средства, услуге и делатности неопходне сваком аутомобилу: гараже, продавнице, обука, постају све учесталије. Међутим, најважније и најприметније је то да се круг корисника *кочија без коња*, све више ширио. То се не односи само на једноставан број приватних власника, него и на њихову социјалну структуру. Распознатљиво је и то да, уз приватна лица, аутомобил у Србији почињу користити и фирме, тј. установе, двор и војска. Да бисмо овај круг корисника што потпуније сагледали, даћемо основне напомене о свакој од поменутих група.

Круг приватних власника аутомобила у Србији, до балканских ратова бројао је негде око шездесет лица. Три петине чинили су житељи престонице. Неки од њих, као банкар Васа Радуловић и већ поменути инжењер Андра Ристић, имали су и два возила. У унутрашњости, аутомобили су били ређи, мада је било градова, као што су Шабац, Смедерево, Горњи Милановац и Крагујевац, са чак двојицом сопственика. И Велика Плана се могла похвалити са два аутомобила, мада је власник била једна иста личност, немачки поданик, власник клинице Карл Шеус.<sup>22</sup> Социјална структура власника, уз чињеницу да је реч о имућнијим људима, била је доста шаролика. У провинцији, мада за то немамо потпуне податке, сопственици аутомобила били су најчешће индустријалци и знатно мање адвокати. У Крагујевцу заједнички аутомобил имала су и двојица фабричких радника – Јован Јовановић и Милорад Исаиловић.<sup>23</sup> У Београду, око једне трећине власника припадало је трговачком сталезу. Ауто су често поседовали банкарски, чиновници и инжењери. Имали су га и лекари, па и понеки кафеџија. Аутомобилима су, наравно, били потребни и возачи. Велика већина њих били су српски држављани, док су страни шофери чинили свега 10% до 15%. Неки од сопственика аутомобила, око петине, умели су да управљају њима.

Због љубави према колима, а вероватно још више због њихове вредности, власници су се од њих тешко растајали. Када су у августу и септембру 1912. војне власти, у сарадњи са цивилним, на основу наређења Врховне команде од јануара исте године, започеле прикупљање приватних возила, наишле су на слаб одзив. Власници су се изговарали да су аутомобили неисправни или да за њих немају возача. Неки су вероватно одбили да их предају или су пристајали уз услов да их они сами возе. Београђани су били најдовитљивији. Дobar део њих посакривао је аутомобиле по виноградима на Топчидерском брду. Изговори и лукавштину нису били од помоћи. Готово сва приватна возила била су реквирирана и, по аустроугарском обрасцу, додељена главним командама. Врховној команди припало је 18, команди Прве армије 2, Друге армије 6, а Треће армије 4 аутомобила. Три су додељена и команди Ибарске војске.<sup>24</sup> Страховања приватних власника за њихову *мезимчад* нису била неоправдана. Лоши путеви,

21 АВЈ, Пописник 2, кут. 8, фас. 2, док. 8/1. Ј. Божовић, нав. дело, стр. 120–121.

22 АВЈ, Пописник 2, кут. 8, фас. 2, док. 8/4.

23 Исто, док. 8/3.

24 Исто, док. 8/5.

нестручно руковање и недостатак резервних делова за тако велики број модела брзо их је десетковао. До априла 1913. десеторици сопственика аутомобил је враћен, пошто је: „*Службеном употребом йосийао сувише дефектиан*”. Војна возила поделила су судбину цивилних. Због великог оптерећења стално су изнова оправљана.<sup>25</sup>

Фирме и установе власници аутомобила биле су у Србији ретке. У Београду су их имале: *Найредњачка банка*, *Кланичко друштво*, *Ойшиа привредна банка*, *Дунавски кредитни завод*, а у унутрашњости: *Лозничка шпедионица* и *Нишка задруга*.<sup>26</sup> Две од тих набројаних: *Найредњачка банка* и *Дунавски кредитни завод* имале су истог возача – Радомира Ракићевића.<sup>27</sup> Приметно је да су од шест установа и фирми четири обављале финансијску делатност. Већину службених возила, исто као и приватна, војска је уочи рата реквирирала.

Све учесталија употреба довела је аутомобил и пред прагове крунисаних глава и дворова. У том погледу ни српски двор није био изузетак. Прве аутомобиле (3 комада), марке *шарон*, двор је набавио 1908. године и то под доста чудним околностима. Наиме, вешање и спојке за тај модел аутомобила радила је фабрика Шнајдер из Крезоза, она иста из које је Србија управо у то време, као и ранијих година, поручила топове. Још занимљивије је то што је те аутомобиле Шнајдер поклонио, а нису купљени, највероватније у знак захвалности двору за наручивање топова од српске државе и војске.<sup>28</sup>

Шарон, односно Шнајдер, нису снабдевали колима само српски двор. Непосредно после гардијских маневара одржаних у лето 1907, руска царска влада купила је оклопљене *шароне* наоружане митраљезом смештеним у обртној куполи. Та возила била су тешка готово три тоне и са мотором од 34 кс развијала су брзину од 30 километара на сат. И мада им је цена била знатна (30.000 рубаља), одмах након Русије купили су их Кина и Јапан, а убрзо за њима и потенцијални противник Србије – Отоманска империја.<sup>29</sup>

Све то неминовно је водило ка томе, да се развојем аутомобилизма у Србији позабави и војска. На то указује и одређена хронологија. Док је од настанка првог бензинског аутомобила до његове појаве у Србији протекло седамнаест година, рок од његовог првог учешћа на војним маневрима у западној Пруској, одржаном 1901, до употребе у Српској војсци, био је упола краћи.<sup>30</sup> Српска војна литература, у праћењу те немачке војне

25 Ј. Божинић, нав. дело, стр. 124, 127–128.

26 Према нашем сазнању, само још једна фирма у унутрашњости, у Лесковцу, имала је службене аутомобиле. Била је то фабрика штофова, власништво „*Илић, Теокаревић, Пејровић и компанија*”, Стенографске белешке редовне Народне скупштине, 1910, књ. 1, св. 45, стр. 4–9; *Аутомобил*, стр. 52.

27 АВЈ, Пописник 2, кут. 8, фас. 2, док. 8/1.

28 На ове редове аутор посебно захваљује господину Б. Петковићу, власнику и директору Музеја аутомобила у Београду (ул. Мајке Јевросиме). Захваљујући његовом залагању и увиђавности, један од поменутих дворских *шарона* још је сачуван у исправном стању.

29 Д. С. Зобеница, „Историјски развој борних кола”, *Пешадијско-артиљеријски гласник*, 1936, бр. 5–6, стр. 168; Ј. Божинић, нав. дело, стр. 113; АВЈ, Пописник 14, кут. 17, фас. 2, док. 9.

30 Ј. Божинић, нав. дело, стр. 112.

новине била је још бржа.<sup>32</sup> И у каснијим годинама су чланци посвећени искуствима појединих армија на пољу аутомобилизма доста чести.<sup>33</sup> Сазнавање страних искустава незадрживо је уткивало мисао међу домаће војне кругове да ће аутомобил и војска у будућим ратовима бити нераздвојни.

У складу с таквим размишљањем, Генералштабна комисија је већ 1905. разрадила планове о модернизацији војске Србије. Планови су, сем осталог, предвиђали куповину балона, митраљеза и аутомобила. Политички, а још више финансијски моменти, у зависности од француских кредита, утицали су на то да се почетак рада на будућој набавци војних камиона одложи до лета 1908. Тек тада је упућена званична понуда европским произвођачима. Искуство са нешто ранијом набавком топова одредило је главни услов понуде, упоредне пробе.<sup>34</sup> Таквом позиву одазвале су се четири европске земље, односно њихове фирме: Француска (Рено), Немачка (Дајмлер), Аустрија (Пух) и Швајцарска (Арбенц). Током септембра 1908. возила, шофери и пратеће особље стигли су у Србију и били смештени на данашњем Мањежу, тада коњичкој касарни. У исто време српска влада је ради одржавања приспелих возила набавила мазива, а Ремонтско одељење (одељење за коришћење коња) Министарства војног формирало је пробну комисију.<sup>35</sup>

Под пуним оптерећењем (1,5 – 3 т) возила сваке фирме наизменично према плану, морала су превалити пут Београд – Аранђеловац – Топола – Младеновац и назад. Други тест, на већ одабраним камионима, обухватио је још веће растојање, од Београда до Ниша и натраг. Пошто се на оба теста најбоље показао швајцарски *арбенц* с том фирмом закључен је уговор о куповини десет камиона по цени од 18.000 динара.<sup>36</sup>

Унутрашње политичко стање у Србији тих година било је такво да ниједна проба оружја и опреме није могла проћи без приговора. Ни проба камиона није била тога поштеђена. Чланови комисије позвани су у Скупштину због позамашног рачуна (3.399 динара), који су од Ремонтског фонда, наплатили на име дневнице и рада. Прилично негодовање изазвала је и молба министра војног, у којој је тражио да му се за одржавање и поправке нових возила обезбеди ванредни кредит од 2.500 динара.<sup>37</sup> На то се надовезао и издатак већи од 9.000 динара, колико је процењена изградња камионских „*шупа*“ (гаража).<sup>38</sup>

<sup>32</sup> Немачки опис употребе аутомобила на поменути маневрима појавио се у преводу, исте, 1901. године. Види „О аутомобилизму“, *Рајник*, 1901, св. 1 (септембар), стр. 54, св. 2, (октобар), стр. 194, св. 3 (новембар), стр. 321, св. 4, (децембар), стр. 480.

<sup>33</sup> „Аутомобилне локомотиве“, *Рајник*, 1902, св. 1 (мај), стр. 88; „Швајцарска, Аутомобилизам у војсци“, *Истио*, 1902, св. 4 (август), стр. 320; П. „Аутомобили“, *Истио*, 1909, св. 7 (септембар), стр. 1075; „Организација аутомобила у Аустро-угарској војсци“ (превод), *Истио*, 1910, св. 9, (новембар), стр. 26.

<sup>34</sup> Ј. Божиновић, нав. дело, стр. 114–115.

<sup>35</sup> Ову комисију сачињавали су: председник, коњички потпуковник Стеван Рекаловић и чланови: инжењер Жика Димитријевић, артиљеријски капетан Јеврем Јеша Поповић и инжењерски капетан Никола Дерок, Ј. Божиновић, нав. дело, стр. 115.

<sup>36</sup> Ј. Божиновић, нав. дело, стр. 115–116.

<sup>37</sup> *Стенографске белешке редовне Народне скупштине*, 1909, књ. 2, стр. 969; Исто, 1911–1912, св. 28, стр. 17–18.

<sup>38</sup> Ј. Божиновић, нав. дело, стр. 118.

Закључење уговора подразумевало је и обуку шофера и механичара. Због тога је Ремонтски одсек Министарства војног већ у августу, пре доласка пробних возила, формирао групу занатлија војника. Та група, оформљена као посебна чета, сачекала је у Београду долазак страних возила, а затим, по проби и закључењу уговора, кренула за Цирих. Прва четворица војника отпутовала су у децембру 1908, а други контингент, састављен од осморице, у фебруару 1909. До маја 1909. швајцарски произвођач је поштовао уговор. Камиони су били комплетирани, а шофери и механичари обучени и спремни за повратак у земљу. Курс за шофере у Цириху доста је наликовао шоферском испиту у Србији. Од њих се више тражило да знају да поправе него да знају да возе камион.<sup>39</sup> Искуство на домаћим друмовима показало је и шоферско умеће, било и те како потребно. Знања стечена у иностранству први војни шофери преносили су и у земљи. До отварања прве војношоферске школе у Београду 1912. обучили су возачи камиона још око педесет војника.<sup>40</sup> Први шофери нису били корисни само војсци. Свој новостечени занат искористили су и за себе лично. Четворица су после изласка из кадра постала професионални возачи приватних лица и завода. Некадашњи редов Стојан Живковић истовремено је служио код чак двојице власника кола. Тиме је, као и Андра Ристић, неоспорно доказао да аутомобил не мора бити само одраз луксуза, престижа или војних потреба, већ да он постаје и средство зараде.<sup>41</sup>

Арбенцови камиони показали су се добри како на првим пробама тако и касније. Истина, возња тим возилима није била лака. Сами тешки, а уз то и натоварени, захтевали су да се пре преласка сваког слабијег моста, терет скине, пренесе ручно, па потом наново натовари. Било је и случајева да због нехата, или немогућности шофера да стану на мосту, рабације, као што се то десило на путу Чачак – Милановац, морају да траже спас у реци. Сличне инциденте војни камиони начинили су и у ваљевском округу.<sup>42</sup> Но највеће невоље војсци је стварало возило под редним бројем девет.<sup>43</sup> Његова већа носивост (3Т) онемогућавала га је да по влажном тлу савлада и најмању узбрдицу.<sup>44</sup>

Војна, као и коју годину раније цивилна возила, изазивала су опште интересовање. Предњачила је, наравно, војска, али и неки сарадници београдских цивилних листова. Захваљујући обостраној сарадњи и учешћу, независни војни недељник *Српска војска* објавио је репортажу о једном од првих путовања Арбенцових камиона кроз Србију.

Конвој од пет возила кренуо је 14. јуна 1909. из Београда. Добрим, али стрмим, путем возила су стигла до Бање Ковиљаче после 6,5 сати, прешавши 146 км, просечном брзином од 22 км на сат. Присутни известиоци нису пропустили да у опису пута напомену да *арбенци* могу ићи и знатно брже, 28 км на сат. Сутрадан 15. јуна путници су кренули даље, ка Лозници. Потом су, преко

<sup>39</sup> Ј. Божиновић, нав. дело, стр. 116–117.

<sup>40</sup> Исто, стр. 123.

<sup>41</sup> АВЈ, Пописник 2, кут. 8, фас. 2, док. 8/1.

<sup>42</sup> *Стенографске белешке редовне Народне скупштине*, 1911–1912, св. 98, стр. 11.

<sup>43</sup> Сви војни камиони поседовали су регистарске бројеве.

<sup>44</sup> Ј. Божиновић, нав. дело, стр. 123.

Тршића, Јаребице и Завлаке дошли у Ваљево. Та етапа била је краћа (70 км), али брдовитија тако да су возила просечно ишла 18 до 20 км на сат. Пут назад, обављен је преко Мионице, Боговађе и Мељака (100 км). Та последња етапа означена је као најтежа. Пут из Мељака био је толико покривен шодером, каменом, костима, речним шљунком, циглом, рушевинама зграда и сличним да су *арбеници* практично савлађивали препреке, а не друм. Такав начин вожње известиоци су оценили као: „само српски специјалисти”. Уметношћу и срећом, путоштвање камиона по западној Србији завршило се без кварова и несрећа, изузев што је на једном од возила отпао део гуме. Камион је и на негостољубивим домаћим друмовима доказао своју вредност.<sup>45</sup>

Успешне пробе Арбенцових камиона охрабриле су војску за даље куповине. Посредством већ поменутог Андре Ристића, војска је током 1911. набавила прва два санитарска возила марке Н. А. Г. Оба су додељена војној болници у Београду у саставу Дунавске дивизије. Наредне године војска је удвостручила аутомобилски парк. Најпре су купљена три путничка аутомобила модела *дикси*, а затим још и око двадесет Опелових теретних возила. Као и при ранијем склапању уговора са Арбенцом и овде је унета клаузула о обуци четворице возача. Ти подофицири, будући шофери, обучавани су у Азенаху код Берлина. У Србију, са возилима, вратили су се када је рат већ отпочео.<sup>46</sup>

Захтеви првих камиона били су велики, али њихове вредности за војску још уочљивије. Један камион носивости 2т замењивао је пет сточних запрега, 8 до 10 коња или волова и 5 до 10 војника. Камиони су били скупљи од сточне запреге, али се, за разлику од говеда и њихове људске пратње, нису морали хранити. Коначно, транспорт људи и опреме тим возилом био је 5 до 10 пута бржи од сточног.<sup>47</sup> Упркос тим несумњивим предностима, европске армије ће, као и војска Србије, камионе под своје окриље доста тешко прихватити. Тако је једна врло развијена земља као што је Француска од око 7.000 камиона, у поседу своје војске имала свега 170. Но, управо француски пример и чувени „*Такси за Марну*” омогућио је аутомобилу да у ратну вреву уђе на велика врата. Као што је познато, почетком септембра 1914. један извиђачки авион открио је масовно кретање намачких трупа ка Паризу. На најугроженијем правцу ка француској престоници налазила се доста слаба 62. дивизија генерала Манурија, којој је најхитније требало довести трупе у помоћ. Француска врховна команда је брзо реаговала. У Паризу је реквирирано 6.000 таксија, којима је пребачено појачање у тако избегнут пораз. Под утиском тог и каснијих ратних искустава, француска војска имаће пред крај рата у свом саставу 13.000 возила, а цела Француска чак 97.000.<sup>48</sup>

Прилично спором увођењу ваншинских транспортних средстава, како у Србији тако и на развијеном Западу, почетком 20. века узрочник је, пре свега, још недовољна техничка припремљеност. Но, том узрочнику треба додати и предрасуде. По својој улози, аутомобили и камиони одмах су се представили

<sup>45</sup> *Српска војска*, бр. 25, 21.6.1909, стр. 1–3.

<sup>46</sup> Ј. Божиновић, нав. дело, стр. 124.

<sup>47</sup> Д. Калафатовић, „Аутомобили са бескрајним платном”, *Рајник*, 1922, књ. 2, стр. 120.

<sup>48</sup> С. Т. Милосављевић, „Аутомобили као ратно транспортно средство”, *Рајник*, 1923, књ. 2, стр. 35; В. Ваухник, „Улога аутомобила у Светском рату”, *Исисо*, 1927, књ. 3, стр. 64, књ. 4, стр. 110.

као надоместак елитном роду сваке војске – коњици. Како је она често била проткана припадницима виших staleжа, они су у механичком возилу видели својеврсног супарника. И тадашње естетско схватање ишло је томе на руку. Коњаник у китњастој униформи, на добром коњу, угоднији је био очима, нарочито женским, од незграпних моторних возила и њихових вечито умазаних возача. Ипак, тежиште 20. века, поготово у рату, није почивало на естетици, већ на брзини и ефикасности, а аутомобил је у томе имао несумњиву предност.

И домаћи примери „*аутомобилизације*”, мада у светским размерама минорни, били су у многим обележјима идентични оним западним. Аутомобил је, као некад железница, будио симпатије, рађао отпоре, за неке био извор зараде, за друге извор главобоље. Упркос свему томе, аутомобил је у Србију, лагано продро. И као што су економија, политика, рат постепено мењали српског човека, тако исто, у свом домену, мењао га је и аутомобил.

## Summary

Milić J. Milićević

### *Automobile in Serbia at the Beginning of the 20th Century*

The initial development of motoring in Serbia may be observed in two stages. The first one encompasses the period since the arrival of the first automobiles in 1903 until 1908. It is characterized by small number of cars, absence of supporting business and certain social resistance to this novelty. The second phase, until the Balkan wars, was accompanied not only by more cars and related businesses, but also by greater number of institutions that became its users. Among them, practically the most ardent advocate and greatest user of automobiles was the Serbian army.



## СПИСАК ПРИВАТНИХ ВЛАСНИКА АУТОМОБИЛА У БЕОГРАДУ 1912. ГОДИНЕ (1),(2)

Тек. број	Име и презиме власника	Занимање	Број аутомобила	Име и презиме шофера	Распоред у војсци шофера	Улица и број куће где се аутомобил налази	Опис аутомобила
1.	Васа Радловић	банкар	1.	Миливоје Вујић	стр. поданик А. Угар.	Јевремова 57.	28-30 коњских снага, затворен, 4-5 особа
2.	Васа Радловић		2.	исто	исто	исто	10 коњских снага, отворен за 4 особе
3.	Младен Ф. Љубинковић	трговац	4.	нема шофера		у ослу Кумодраж на имању	покривен је, неупотребљив према изјави власника
4.	Др Ђока Нешић	лекар	5.	нема шофера		Виноград на Топчидер брду	ХП. 18., брзина 40 км/х, седишта 5, покривен
5.	Јован Андрејевић	банкар	6.	Стојан Живковић (2)	при штабу тимочке дивизије на војном аутомобилу	Јевремова 57.	24-28 коњских снага, за 5-6 особа, полуотворен
6.	Паја Мијатовић	трговац	7.	Димитрије Анђелковић	није служио војску; регрутован	Смиљна 15.	14 коњских снага 3-4 особе са шофером, отворен
7.	Андра Ристић	инжињер	8.	нема шофера		Бранкова 30.	затворен за 4-5 особа, сам шофер
8.	Никола Бошковић	банкар	10.	Стеван Бошковић	редов 1. ч. 7. пука	Јеврејска улица; Фабрика калуна	отворен, за више особа
9.	Напредњачка банка		11.	Радомир Ракићевић	неспособан	Краља Александра бр. 1.	Велики. Нов. Зелен, За више особа

Годишњак за друштво историју VII, 1999.

10.	Милорад Павловић	трговац	12.	нема шофера		у винограду на Топчидер брду	затворен, са 8 седишта са шофером, јачина 50 коњских снага
11.	Михајло Обрадовић		14.	Драгољуб Ајимовић	редов 1. ч. 26. 7. пука, 2. позива	Кнез Михајлова бр. 17.	затворен
12.	Радован Саватић	чиновник	15.	тера сопственик		Краља Александра бр. 8	полован, црн мали
13.	Шарл Дусе	професор	16.	тера сопственик		Краља Александра бр. 2	к.с. 40, брзина 50 км/х, седишта 5, затворен, боје загасито плаве
14.	Андра Ристић	инжињер	17.	нема шофера		Позоришна бр. 23.	32 к.с, отворен, за 5-6 особа
15.	Аврам Костић		19.	нема шофера		Дечанска 18.	16/18 коњских снага, систем Опел Дарак
16.	Радован Саватић	чиновник	21.	Бранислав Неђић	младић, 18 година	Кафана "Златни топ"	12 к. с, брзина 35км, 5 особа, зелене боје, покривен платном
17.	Јован Брабец		22.	Драгиша Сувајдић	привремено неспособан	Карађорђево код Шћарковић и комп.	систем А. Н. Г. Берлин, јачина 25 кс, 4 седишта са шофером
18.	Васа Ристић	инжињер	23.	тера сопственик		Бранкова бр. 8	20. кс, брзина 60км/х, 3 седишта, боја црвена, покривен платном
19.	Анастас Павловић	трговац	24.	Драгољуб Петровић (2)	поднаредник у штабу Моравске дивизије	у винограду на Топчидер брду	отворен, са 6 седишта са шофером, 20 кс
20.	Кљавичко друштво		25.	Стеван Домазетовић	младић 17 година	кланица	24кс, брзина 45км, покривен платном, боје затворено плаве
21.	Воја Вељковић	рентијер	26.	Густав Фингер	страни поданик	Бирчанинова бр. 21	систем из Лјона...са 4 седишта унутра и 2 споља
22.	Макаровић и Јовановић	трговци	27.	Ђорђе Крунић	привремено неспособан	на Топчидер брду у винограду	затворен 8 седишта са шофером, јачина 50 кс
23.	Општа привредна банка		29.	Љубомир Чолуковић (3)	шофер у Моравској дивизијској области	Цара Уроша бр. 1	отворен 10/24 кс, систем Опел
24.	Др Живојин Гашић	лекар	28.	тера сопственик		Краља Милана 56.	отворен, са 2 седишта
25.	Ђока Павловић	трговац	30.	Стеван Самић	кашилар шофер у штабу дунавске дивизије	у винограду на Топчидер брду	отворен, са 7 седишта са шофером, 45 кс

Милић Ј. Милићевић, Аутомобил у Србији почетком 20. века

26.	Хјота Н. Тодоровић		31.	Витомир Мирковић	Шумадијски пук, 4. батерија	Краљице Наталије 10.	средње величине, црн
27.	Божа Стојковић	кафеџија	33.	Лугиц Иштван	А. Угар. поданик	Цара Уроша бр. 77	42-50кс, за 5-6 особа, затворен
28.	Светозар Станковић	трговац	34.	Густав Ајзел	исто	Језремова бр 40.	24 кс, за 4-5 особа полуотворен
29.	Миленко Ђ. Поповић	адвокат	35.	Михаило Маринковић	неспособан	Краља Александра бр 7.	нов, сасвим мали
30.	Моње К... (читање непоуздано)	чиновник Касаџије	36.	тера сопственик		Будимска бр. 3	10 кс, брзина 20км/х, са 3 седишта, сиве боје, покривен платном
31.	Никола Спасић	трговац	37.	нема шофера, привремено Стојан Живковић	није сазнао распоред	Кнез Михаилова бр. 57.	отворен, са по 2 седишта напред и позади
32.	Дунавски кредитни завод		38.	Радомир Ракићевић	није способан	Краља Милана 41	Отворен

К. Пов. Ђо Н 518.  
11. августа 1912.  
Београд

Командант, пуковник  
Мил. Божановић

(1) Упореди Ј. Божиновић, *Модернизација српске војске*, Пјанус 4, 1996, стр. 125-127.

- (1) Према војним изворима у Београду је тада било укупно 38 аутомобила, али б од ових, војска због непогодности, није узела у обзир. Зато у табели ови аутомобили, као и њихови власници нису наведени. Види. Архив војске Југославије, Пописник 2, Кугија 8, Фасцикла 2, Документ 8/1.
- (2) Војни шофер. На курс у Цирих, ради обуке на Арбенц-овом камиону послат 12. 12. 1908 Курс завршио маја 1909. Списак првих војних шофера. Види. Ј. Божиновић, нав. дело, стр. 111-129.
- (3) Исто.
- (4) Такође војни шофер. На курс у Цирих послат нешто касније, фебруара 1909. Исто.



## СПИСАК ВЛАСНИКА ПРИВАТНИХ АУТОМОБИЛА У УНУТРАШЊОСТИ

	ИМЕ И ПРЕЗИМЕ ВЛАСНИКА	ЗАНИМАЊЕ	ИМЕ И ПРЕЗИМЕ ШОФЕРА	РАСПОРЕД ШОФЕРА У ВОЈСЦИ	МЕСТО ГДЕ СЕ АУТОМОБИЛ НАЛАЗИ	ОПИС АУТОМОБИЛА
1.	Лазар Карамарковић	индустријалац	нема шофера	-----	Летњиковац, срез Пожарсвачки	24 кс, брзине 30-40 км, затворен, 6 седишта, 4 унутра и 2 с поља
2.	Месаровић Никола и Милутић	индустријалци	Здравко Здравковић, шлосер из Трстеника	привремено неспособан, није служио војску, нити је распоређен.	Братинац, срез Пожарсвачки	25 кс, брзине 50 км, 6 седишта, 4 унутра и 2 с поља
3.	Радивоје Павловић	рентијер	шофира сопственик	-----	Жабари, срез Моравски	18 кс, брзине до 60 км, 4 седишта, 2 по задни, 2 с преда
4.	Сретен Сретенковић	трговац			Горњи Милановац	8 до 10 кс, 4 седишта, неисправан, на оправици у Београду
5.	Брана Лугомерски	адвокат			Горњи Милановац	12 до 14 кс, 4 седишта, неисправан
6.	Јован Јовановић и Милутић Исидоровић	радници фабрички			Крагујевац	6 кс, 6 седишта
7.	Браћа Фијала	индустријалци			Крагујевац	4 кс, 4 седишта
8.	Нашка задруга (1)					6 кс, са једним седиштем
9.	Алберт К... (читање непоуздано)					18 кс, са 6 седишта, напред 2 а позади 4

Годишњак за друштвену историју VI/2, 1999.

10.	Милош Рајковић					12 кс, са 4 седишта, напред 2, позади 2
11.	Коста Јаћимовић					16 кс, са 4 седишта, 2 напред, 2 позади
12.	Др. Драгољуб Борђевић					20 кс, са 4 седишта, 2, напред, 2 позади
13.	Браћа М. Катанић					30 кс, са 6 седишта, напред 2, позади 4
14.	Светислав Купра	кројач			Шабац	14 моторних снага, 4 седишта са шофером, врло добар и употребљив
15.	Сретен Туцаковић	лимарски трговац			Шабац	12 моторних снага и 4 седишта са шофером, стар је, несигуран јер се често квари
16.	Лозничка штедионица				Лозница	14 моторних снага и 6 седишта са шофером, врло добар и употребљив
17.	Карл Шеус	индустријалац			Велика Плана	
18.	Карл Шеус	индустријалац			Велика Плана	опис аутомобила непознат, оба са шоферима у Немачкој
19.	Бора Радисављевић	општински лекар	Лазар Логофет	Није обвезник. А-угарски поданик	Амбуланта у Смедереву	22, 5 кс, брзина 120 км, 4 седишта а по нужди 7, Отворен
20.	Бора Орешковић	адвокат у Београду	нема шофера, тера сам	-----	У винограду бив. Краља Александра, општина смедеревска	22, 5 км, 4 седишта а по нужди 7, брзина 120 км, Затворен

\* Уз наведено, један или више аутомобила било је у Лесковцу, власништво фирме Илић, Теокаревић, Пејровић и компанија

1.) Аутомобили под бројем 8, закључно са 13. налазили су се на територији Моравске дивизијске области. Није наведено у ком месту

Милић, Г. Милићевић, Аутомобил у Србији почетком 20. века