

Никола Конески*

Истраживач приправник

Институт за новију историју Србије, Београд

АУТОБУСКИ САОБРАЋАЈ У ВАРДАРСКОЈ БАНОВИНИ¹

Апстракт: У раду се на основу архивске грађе, штампе, објављених извора и литературе анализира аутобуски саобраћај у Вардарској бановини до 1941. године. Посебна пажња је посвећена аутобуским предузећима, пре свега браће Поповић, процесу уређења аутобуске мреже и факторима који су на њу највише утицали, затим аутобуским везама ове бановине са суседним територијама, као и значају ове врсте саобраћаја за привреду и друштво. Вардарска бановина имала је почетком 1930-их година најмање развијен аутобуски саобраћај у Краљевини Југославији, али је током наредних година била и бановина која је највише напредовала у овој врсти саобраћаја.

Кључне речи: Аутобуски саобраћај, аутобуска предузећа, браћа Поповић, Вардарска бановина, Краљевина Југославија

*

Уређење међуградског аутобуског саобраћаја у Вардарској бановини

У Краљевини Југославији, држави у којој железничка мрежа није била довољно густа и одговарајуће распрострањена, а у време када је престала „железничка грозница“, у којој није било пловних путева по целој територији и у којој је авионски саобраћај био тек у повоју, а мобилност становништва неопходна, истакнуто место је требало да има аутобуски саобраћај.² Међутим, у првој деценији постојања ове државе,

*nikolakoneski31@gmail.com

¹ Чланак је настао као резултат рада у Институту за новију историју Србије који финансира Министарство науке, технолошког развоја и иновација РС, на основу Уговора о стипендирању студената докторских академских студија и укључивања у рад кредитованих НИО бр. 451-03-847/2021-14/2883 од 15. 5. 2021.

² У овом раду се термин „аутобус“ односи на моторно путничко возило, које служи јавном саобраћају и има 8 или више седишта.

он се развијао споро, несистематски, законски неуређено и неуједначено у свим деловима земље. Створила се велика разлика између северних и западних делова земље с једне и простора Врбаске, Дринске, Моравске и Вардарске бановине с друге стране.³ На територији ових бановина (46% државне територије), налазило се 1929. године само 9,3% свих аутобуса у земљи, 8,7% аутобуских седишта, 7,6% линија, 9,6% од укупне дужине линија у километрима и само 3,6% превезених путника овом врстом саобраћаја превезено је на територији тих бановина. Најмање развијен аутобуски саобраћај био је у Вардарској бановини.⁴

Предуслов за систематски развој аутобуског саобраћаја држава је испунила тек доношењем Закона о предузећима за редован и повремени превоз путника и робе моторним колима од 2. децембра 1930. и Закона о радњама од 9. новембра 1931. године.⁵ Ови закони су уређење аутобуског саобраћаја препустили банским управама, али је Министарство трговине и индустрије наредило да се при свакој управи образује и саветодавни одбор. Мишљење овог одбора требало је бити саслушано приликом решавања свих важних питања у вези ове врсте саобраћаја.⁶ Саветодавни одбор у Вардарској бановини, основан 1931. године, чинили су: В. Богдановић, хотелијер и члан Трговачко-индустријске коморе у Скопљу; В. Ђурђевић, секретар Коморе и члан скопског Друштва за унапређење туризма Југ; П. Самарцић, председник туристичког друштва *Јужна језера* у Битољу; В. Паравић, директор *Путника* у Скопљу; А. Маринковић, секретар бановинског Шоферског удружења; В. Даут, бански саветник Управног одељења; П. Павићевић, виши технички саветник; М. Стојковић, чиновник Вардарске дирекције пошта и телеграфа; Ж. Голубовић, чиновник саобраћајне службе у Скопљу и С. Јовановић, чиновник Финансијског одељења банске управе.⁷ Предвиђено је да се у Одбору нађу и представници бановинског удружења Савеза аутобуских предузећа,⁸ али оно тада није постојало.⁹

³ Архив Југославије (даље: АЈ), Ф. 65 Министарство трговине и индустрије Краљевине Југославије (даље: 65), кутија 1017, Конференција за аутобуски саобраћај, 29–30. 4. 1930.

⁴ Статистички годишњаци Краљевине Југославије објављени у периоду од 1929. до 1940. године.

⁵ ЗОР је ставио ван снаге Закон од 2. децембра 1930, обухвативши већину његових одредаба. Мија Мирковић, *Саобраћајна политика*, Београд, 1933, 32–33.

⁶ Рукописно одељење Матице српске (даље: РОМС), М. 8.630.

⁷ АЈ, 65, 177, II бр. 15825/т, 11. 5. 1931.

⁸ РОМС, М. 8.630.

⁹ Удружење није основано ни током наредних година, већ је постојало само повереништво Савеза у Скопљу. Удружења су постојала у свим бановинама, осим у Вардарској и Моравској. РОМС, М. 8.630.

Усвојивши предлог Саветодавног одбора, банска управа је установила 15 сталних и 2 сезонске аутобуске линије и 15. маја 1931. године, на основу Закона од 2. децембра 1930, расписала конкурс за њихово додељивање.¹⁰ Линије су биле целовите и недељиве, а њихова укупна дужина је износила око 1.680 км. Процењено је да ће бити потребно 55 аутобуса и 5 малих кола.¹¹ Међутим, тада се отворило питање да ли целокупни аутобуски саобраћај поверити једном јаком предузећу, образовати задруге или поделити бановину на линије и дати за сваку посебну концесију.¹²

Крајем јула 1931. године, у Одељењу за трговину, обрт и индустрију скопске банске управе, одржана је конференција за уређење аутобуског саобраћаја у Вардарској бановини. У њој су учествовали: Климек, директор филијале Прве хрватске штедионице у Скопљу; Љубобратић, директор филијале Савеза српске земљорадничке задруге у Скопљу; Крњански, шеф секретаријата Државне хипотекарне банке и концесионари: браћа Поповић; заступништво Југа из Битоља; Петрногић из Призрена; Милосављевић и Нинчић из Штипа; Начевић из Радовишта; Папачек из Лесковца; Беговић из Лесковца и Џамаиловић из Кичева. Расправљали су о савету МТИ да се образује једно „централно и моћно“ предузеће. Уверени да ће се на тај начин најбоље уредити саобраћај, они су ову идеју прихватили, али се отворило питање да ли да то предузеће буде акционарско, задружно или ортаклук. Иако је било и других предлога, на крају је усвојен Симоновићев – да банска управа изда предвиђене концесије појединцима, али под условом да на својим линијама створе задруге на које ће бити пренете концесије. Све задруге би имале иста правила и касније би се могао створити бановински савез.¹³

Међутим, будући да је са задругама, како је истакао бан, „ишло тешко“¹⁴ и да једно предузеће не би могло решити и социјални проблем који би се одмах наметнуо – упослење многих шофера који би остали без посла и егзистенције, банска управа је одлучила да реализује треће мишљење – једна концесија за једну линију. На основу става Саветодавног одбора, доделила је главне линије предузећима која су пружала довољну гаранцију да ће уредити саобраћај на одговарајући начин. Браћи Поповић су додељене линије Скопље–Дебар–Охрид и Скопље–Кичево–Битољ, предузећу Југ Гратско–Битољ–Охрид, а остале углавном удруженим превозницима.¹⁵

¹⁰ АЈ, 65, 179, II бр. 13936/т, 12. 5. 1932; АЈ, 65, 177, II бр. 15825/т, 11. 5. 1931.

¹¹ Државен архив Републике Северне Македоније – Одделение Скопје (даље: ДАРСМ – ОС), Ф. 1 Градско поглаварство на општината на Град Скопје (даље: Ф. 1), К–101, П–133.

¹² АЈ, 65, 179, II бр. 13936/т, 12. 5. 1932.

¹³ АЈ, 65, 179, II бр. 26396/у, 7. 8. 1931.

¹⁴ АЈ, 65, 179, II бр. 13936/т, 12. 5. 1932.

¹⁵ АЈ, 65, 179, II бр. 43113/у, 20. 12. 1932.

Аутобуско предузеће	Седиште	Аутобуска линија
Браће Поповић	Скопље	Скопље–Тетово–Гостивар– Дебар–Охрид
		Скопље–Гостивар–Кичево– Битољ
Браће Поповић и Милутина Станимировића	Призрен	Бујановац–Гњилане– Урошевац–Призрен
Југ Ђорђа Симоновића	Битољ	Гратско–Прилеп–Битољ– Ресан–Охрид
Ловћен Боже Рогошића	Урошевац	Урошевац–Призрен– Ђаковица–Пећ
Експрес Добросава Милутиновића и Милана Нинчића	Штип	Велес–Штип–Кочане– Царево село–Берово
		Велес–Извор–Прилеп
Бабуна Крунислава Депиновића	Велес	Велес–Стари град–Богумила
Љубена Наћевића и Ђорђа Стаменковића	Струмица	Штип–Радовиште– Струмица–Валандово–Удово
Радета Станковића	Куманово	Скопље–Куманово–Крива Паланка
Драгомира Божиловића	Сурдулица	Сурдулица–Владичин Хан
Спире Милосављевића, Војислава Беговића и Бранка Ђокића	Лесковац	Лесковац–Власотинце
		Лесковац–Лебане–Медвеђа
Милутина Ђурића	Кавадар	Св. Ђорђе–Неготин–Кавадар
Војислава Аврамовића	Врање	Врање–Врањска бања (сезонска)

Табела 1. Аутобуска предузећа и линије у Вардарској бановини, 1934. године¹⁶

Упоредивши списак првобитно планираних линија (1931)¹⁷ и приложеног у Табели 1, закључујемо да нису успостављене поједине линије, пре свега

¹⁶ АЈ, 65, 177, Списак предузећа за редован превоз путника моторним колима у Вардарској бановини, 17. 7. 1934.

¹⁷ ДАРСМ – ОС, Ф. 1, К–101, П–133.

оне које би ишле паралелно са најважнијим железничким пругама у овој бановини, а које су Скопље повезивале са Косовском Митровицом, Нишом и Грчком. Железнице су свакако биле један од најважнијих фактора који је и у наредним годинама утицао на аутобуску мрежу. Приходи државних железница били су толико важни за целокупни државни буџет, да су их власти привилеговале и отворено „сузбијале“ аутобуски саобраћај који би и потенцијално могао нарушити ове приходе.¹⁸ Навешћемо само један пример. Пуштањем у саобраћај државне железнице нормалног колосека Велес–Прилеп (1936), одмах је скраћена Симоновићева линија Гратско–Охрид на знатно краћу релацију, Битољ–Охрид.¹⁹ Године 1937. само један део једне аутобуске линије је ишао паралелно са пругама нормалног колосека (Скопље–Куманово), док су све остале постојале у крајевима у којима није било железнице.²⁰

Једно од обележја Вардарске бановине били су врло лоши путеви, што је знатно отежавало развој аутобуске мреже и саобраћаја. Поједини путеви су месецима били неупотребљиви због оштећења одређене деонице. Током зиме је велики део бановине остајао одсечен, будући да је само 600 км путева било проходно током целе године, а чак 1.700 км само лети.²¹ Један Енглеz је пропутовао целу Африку, али, како је тврдио, нигде није наишао на горе путеве од ових у бановини.²²

Аутобуска предузећа у овој бановини „једва животаре“, саобраћајући већим делом по тешким планинским путевима, зими једва проходним, уз врло слабо кретање путника и велике државне и самоуправне дажбине, истакла је банска управа у допису МТИ од јула 1934. године. Након великог поскупљења бензина и знатног повишења такси и доприноса, она нису могла да повећају возне тарифе због слабе платежне моћи становништва „које не подноси ни садање цене, већ највећим делом пешачи“. Због овога су два највећа предузећа редуцирала редове вожње, док су остала била пред обуставом рада.²³

Због слабог пословања, предузећа нису могла ни да испуне све услове које је држава прописала. Маја 1935. године се отворило питање укидања аутобуског саобраћаја на већини линија, будући да до тада ниједно предузеће није извршило осигурање на основу Правилника о обавезном осигурању превозних предузећа, а осим браће Поповић, ниједно предузеће није положило ни кауцију прописану Правилником о одређивању и враћању

¹⁸ АЈ, 65, 181, II бр. 9351/у, 17. 3. 1934.

¹⁹ АЈ, 65, 180, II бр. 32260/у, 3. 9. 1936.

²⁰ Државен архив Републике Северне Македоније (даље: ДАРСМ), Ф. 119 Банска управа на Вардарска бановина (даље: Ф. 119.), кутија бр. 17, 33.

²¹ Владан Јовановић, *Вардарска бановина 1929–1941*, Београд, 2011, 165.

²² ДАРСМ, Ф. 119, 17, 33.

²³ АЈ, 65, 177, Допис скопске банске управе МТИ, 18. 7. 1934.

кауција.²⁴ Коначно, почетком 1936. године, због неиспуњавања ових услова, одузете су дозволе предузећима *Покрет*, *Експрес*, *Ловћен* и врањском *Путнику*.²⁵ Међутим, током исте године је дошло и до постепеног побољшања стања. Поједина предузећа којима је претходно била одузета дозвола, наставила су са радом. Тако је начелник Осмог одељења банске управе већ 1937. године позитивно оценио аутобуски саобраћај, нагласивши да предузећа имају довољно резервних аутобуса, да се редови возње одржавају беспрекорно, али и да су путници осигурани у случају несреће и да предузећа гарантују правилно функционисање саобраћаја „повећом“ кауцијом код банске управе.²⁶ Исте године су истицале концесије додељене пет година раније. Поједина предузећа су обновила дозволу. Друга су наставила са радом у другачијем саставу или са измењеном линијом. Трећа су прекинула рад. Избијање рата у Европи свакако је негативно утицало на развој аутобуског саобраћаја.²⁷ Уведена су одређена ограничења саобраћаја, појавила се несташића бензина и гума итд.²⁸

Вардарска бановина је током 1930-их година највише напредовала у области аутобуског саобраћаја у Краљевини. На читавом њеном простору било је 1929. године, према статистичким подацима, само 3 аутобуса (0,5% у Краљевини), а већ 1938. године знатно више – 57 (9,2%). Повећао се и број седишта – од 51 (0,5%) до 1.177 (8,4%); број линија – од 2 (0,5%) до 12 (3,4%); дужина линија у километрима – од 95 км (0,6%) до 970 км (5,5%); број превезених путника – од око 20.000 (0,5%) до 155.640 (5,7%).²⁹

Аутобуске везе Вардарске бановине са суседним територијама

Банска управа у Скопљу планирала је аутобуску везу Вардарске и Моравске бановине, односно Лесковца и Ниша³⁰ и вероватно је она једно време и постојала. У *Лесковачком гласнику* је објављена вест да ће 15.

²⁴ АЈ, 65, 180, II бр. 18405/у.

²⁵ АЈ, 65, 180, II бр. 5927/у, 17. 2. 1936.

²⁶ ДАРСМ, Ф. 119, 17, 33.

²⁷ Немамо много података о томе одакле су предузећа куповала аутобусе и опрему. Знамо да је Рогошић купио 3 аутобуса за 450.000 динара од чехословачке фирме *Коблен и Дањек*, као и још 3 од домаћег превозника Петрогића. У сваком случају, аутобуси су се морали увозити из иностранства, будући да се нису производили у Југославији. Вероватно је иста ситуација била и са сировинама. Ђурђе С. Стојановић, *Почеци и развој српског аутомобилизма. Век аутомобилизма у Србији (1903–2003)*, Београд, 2003, 57.

²⁸ *Glasnik saveza autobuskih preduzeća Kraljevine Jugoslavije*, 14/1941, 3–5.

²⁹ Статистички годишњаци Краљевине Југославије објављени у периоду од 1929. до 1939. године.

³⁰ ДАРСМ – ОС, Ф. 1, К–101, П–133.

јуна 1931. године, на линији Ниш–Лесковац–Власотинце, бити пуштен у саобраћај аутобус који ће возити Бранко Ђокић.³¹ Међутим, Београдска железничка дирекција је новембра исте године одлучила да уведе три пара локалних путничких возова на прузи Ниш–Лесковац, „а у циљу сузбијања аутобуске конкуренције“.³² Наредне године је МТИ, усвојивши мишљење Министарства саобраћаја, одбило молбу Павла Денића из Ниша за дозволу обављања аутобуског саобраћаја од Ниша до Лесковца. Министарство саобраћаја је истакло да „стоји одлучно на становишту“ да се ова линије не одобри, будући да би то штетило железници и да је она довољно повезала ова места.³³ Вероватно је из истог разлога, фебруара 1933. године, одузета дозвола АП *Покрет* из Лесковца³⁴ за саобраћај на линији Лесковац–Ниш.³⁵ Ова линија није могла да се одржи, будући да је ишла паралелно са железницом, али је другачија ситуација била са линијом Куршумлија–Подујево–Приштина. На њој је више година саобраћао Коста Рочкомановић из Прокупља.³⁶

Скопска банска управа је планирала и аутобуску везу Вардарске и Зетске бановине, повезивањем Скопља и Косовске Митровице, као и Урошевца и Пећи.³⁷ Планове о првој наведеној линији она није реализовала, али је банска управа на Цетињу доделила Милосављевићу и Манићу из Косовске Митровице дозволу за једну краћу линију, Косовска Митровица–Приштина. Међутим, убрзо је реаговала Генерална дирекција државних железница и тражила од МТИ да се, „у државном интересу“, ова концесија укине, будући да би конкурисала железници и наносила јој штету.³⁸ Са друге стране, успостављена је линија која није ишла паралелно са пругом. Наиме, фебруара 1932. године банска управа у Скопљу је доделила концесију Косовском аутобуском предузећу браће Поповић и Милутина Станимировића дозволу за саобраћај на линији Бујановац–Урошевац–Призрен и планирала је да исту продужи до Пећи. У међувремену је молбу за саобраћај на линији Урошевац–Призрен–Ђаковица–Пећ поднео Божо Рогошић, трговац из Скопља. Његову молбу су код МТИ подржали и поједини посланици из Вардарске и Зетске бановине, истичући многе користи његове понуде, али и чињеницу да ова линија пролази поред саме границе са Албанијом

³¹ „Нова аутобуска линија“, *Лесковачки гласник*, 13. 6. 1931.

³² А. П. Огњановић, „Увођење у саобраћај локалних возова Ниш–Лесковац–Ниш и њихов привредни значај“, *Лесковачки гласник*, 28. 11. 1931.

³³ АЈ, 65, 179, II бр. 34356/у, 5. 12. 1932.

³⁴ Власници овог предузећа, Ђокић, Милосављевић и Беговић, су дозволу за ову линију добили вероватно 1932. године.

³⁵ АЈ, 65, 179, II бр. 9581/у, 25. 3. 1933.

³⁶ АЈ 65, 179, II бр. 38563/у, 10. 12. 1932; АЈ, 65, 180, II бр. 3729/у, 8. 2. 1936.

³⁷ ДАРСМ – ОС, Ф. 1, К–101, П–133.

³⁸ АЈ, 65, 179. Допис Генералне дирекције државних железница МТИ, 26. 7. 1932.

и да је зато треба уступити „поверљивом и националном човеку“.³⁹ МТИ је, узимајући у обзир туристичке интересе, а по свему судећи и подршку народних посланика, позитивно решило Рогошићеву молбу.⁴⁰ Банска управа из Скопља је била незадовољна и тражила је поништење ове одлуке којом је МТИ направило „известан поремећај у уређењу аутобуског саобраћаја, јер посла нема за оба предузећа“. Такође, нагласила је да није није било спора између две бановине и да зато МТИ није било надлежно да доноси решење.⁴¹ Међутим, дозвола није поништена и Рогошић се ускоро поново обратио МТИ тражећи да му одобри ред вожње, будући да се две бановине нису усагласиле. И овог пута је више посланика и сенатора подржало његову молбу.⁴² Скопска банска управа је у свом допису МТИ навела да не може прихватити ред вожње који предвиђа ноћно прекидање у Призрену, будући да то није одговарало одредбама Рогошићеве дозволе – да линија одговара туристичким и привредним интересима. Нагласила је и да су нетачни његови наводи да управа намерно омета успостављање директног саобраћаја између две бановине, као ни то да је начелник Осмог одељења рекао да штити браћу Поповић. „Није овде у питању ни концесионар ни личност, него интерес бановине“.⁴³ Коначно, управа је нагласила и да је због Рогошићевог предузећа КАП морало да прекине саобраћај на пасивној линији Урошевац–Гњилане–Бујановац.⁴⁴ То је нанело велику штету економско-политичким интересима бановине, будући да је та линија повезивала вардарско-моравску котлину са Косовом.⁴⁵ Банска управа на Цетињу тражила је, узимајући у обзир интерес већ постојећих предузећа на њеној територији,⁴⁶ да се забрани Рогошићев рад.⁴⁷ Међутим, и поред противљења двеју банских управа, КАП-а⁴⁸ и других аутобуских превозника, Рогошићу није забрањен рад. Раскидањем ортаклука са Станимировићем (1935), браћа Поповић су затражили и добили нову дозволу банских власти за линију до Призрена. Међутим, приликом замена истеклих дозвола, две године касније, МТИ је поништило ову дозволу.⁴⁹ Министарству се тада

³⁹ АЈ, 65, 179, II бр. 10895/у, 13. 4. 1932.

⁴⁰ АЈ, 65, 179, II бр. 20961/у, 26. 7. 1932.

⁴¹ АЈ, 65, 179, II бр. 29141/у, 3. 9. 1932.

⁴² АЈ, 65, 179, II бр. 35649/у, 20. 10. 1932.

⁴³ АЈ, 65, 179, II бр. 37993/у, 7. 11. 1932.

⁴⁴ КАП је било преузело ту линију под претпоставком довољне зараде на активном делу линије до Призрена

⁴⁵ АЈ, 65, 179, II бр. 42524/у, 13. 12. 1932.

⁴⁶ Три предузећа из Таковице: Петровића и Божовића, Алексе Горунића и Адема Ризванова и др.

⁴⁷ АЈ, 65, 179, II бр. 41345/у, 5. 12. 1932.

⁴⁸ АЈ, 65, 179, II бр. 38929/у, 8. 11. 1932.

⁴⁹ АЈ, 65, 180, II бр. 20226/у/, 5. 9. 1939.

обратио Савез аутобуских предузећа и предлагао да се Поповићима дозволи наставак рада на овој линији, као и то да се испита тачност навода да Рогошић није власник својих аутобуса и да дугује много новца за таксе и доприносе.⁵⁰ Подршка коју је Савез пружио браћи Поповић не представља изненађење ако узмемо у обзир чињеницу да је Коста Поповић пружао велику моралну и материјалну помоћ у његовом раду.⁵¹ Овај спор трајао је током наредних година и нисмо утврдили да ли су током овог процеса браћа Поповић вршили саобраћај. Знамо да је на истој линији током друге половине 1930-их саобраћало и Дечанско аутобуско предузеће из Ђаковице.⁵²

Пронашли смо само једини податак о потенцијалним аутобуским везама Вардарске бановине и Бугарске. Јула 1937. године⁵³ један народни посланик, члан Југословенске радикалне заједнице,⁵⁴ препоручио је МТИ молбу својих пријатеља, власника урошевачког предузећа *Ђока и Бранка браће Рогошић*, да им се дозволи саобраћај на линији Скопље–Куманово–Крива Паланка–Ћустендил–Софија.⁵⁵ По свему судећи, ова линија није успостављена, а вероватно је на то утицао и страх од ширења бугарског утицаја. Наиме, три године раније, генерални директор Државних железница је инсистирао да се не реализује железничка веза Југославије и Бугарске преко Ђујешева и Куманова да не би Бугари преко ње пренели свој утицај на Јужну Србију.⁵⁶

О потенцијалним аутобуским везама Вардарске бановине и Грчке нисмо пронашли ниједан извор и вероватно нису постојале, пре свега због пруге која је повезивала бановину и Солун.

Пре успостављања аутобуске линије, везе Југославије и Албаније одржавали аутомобили, који нису увек били доступни услед недостатка триптика и високих цена, као и бродовласник Бора Фортомаревић, којег је посланство у Тирани окарактерисало као „врло несолидно“. Дозволу за аутобуски саобраћај са овом земљом тражио је још 1931. године Александар Станковића из Лесковца. Касније је упутио властима нову понуду, али овога пута заједно са АП Јуз.⁵⁷ Коначно, за ову линију је био заинтересован и

⁵⁰ АЈ, 65, 180, II бр. 42478/у, 11. 11. 1937.

⁵¹ РОМС, М. 8.630.

⁵² АЈ, 65, 180.

⁵³ Јануара 1937. године су Југославија и Бугарска потписале Пакт о вечном пријатељству. В. Јовановић, *н. д.*, 243–247.

⁵⁴ У заглављу дописа је наведено: „Бановински одбор Југословенске радикалне заједнице Дунавске бановине – Београд“.

⁵⁵ АЈ, 65, 180, Допис народног посланика (потпис нечитак) МТИ, 2. 7. 1937.

⁵⁶ АЈ, 334, 382, Допис Генералне дирекције државних железница Министарству иностраних послова, 5. 2. 1934.

⁵⁷ АЈ, 334, 565, К. П. бр. 4247, 14. 5. 1932.

Жозеф Камхи из Битоља.⁵⁸ Успостављање аутобуског саобраћаја између две земље предвиђено је Допунским трговинским споразумом (1933)⁵⁹ и у јавности је често истицана његова важност за привреду, туризам, пошту, Битољ итд. Коначно, 1935. године скопска банска управа издала је дозволу за аутобуски саобраћај на линији Битољ–Корча Петру Самарцићу из Битоља.⁶⁰ Саобраћај се обављао три пута недељно. Самарцићево предузеће било је једино у Вардарској бановини које је добијало субвенцију за свој рад.⁶¹

Аутомобилски, колски и аутобуски саобраћај

Вардарска бановина је и по броју приватних путничких аутомобила (ауто-таксија), припадала кругу мање развијених бановина. Од укупно 8.397 ових аутомобила у Краљевини, 1929. године, на њеном простору се налазило само 668 (8%). Девет година касније овај број је био и мањи – 454 (3,3%).⁶² Међутим, за банске власти број власника аутомобила није био мали и настојале су да им, уводећи паралелно аутобуски саобраћај, обезбеде наставак посла и егзистенцију.⁶³ Тражиле су од аутобуских предузећа да запосле шофере на својим линијама, што су она и урадила, будући да су им свакако били потребни возачи. Међутим, остали шофери нису били задовољни увођењем аутобуског саобраћаја. Коста Теофиловић, шофер из Скопља, покушао је да спречи додељивање концесије браћи Поповић на линији Скопље–Катлановска бања, подневши банској управи уверење суда да су под истрагом.⁶⁴ Шофери из Тетова и Гостивара су тражили од Министарства унутрашњих послова да се Поповићима одузме концесија јер су приликом конкурисања поднели лажно уверење да нису под истрагом.⁶⁵ Никола Миљковић Пепек, механичар из Скопља и председник бановинског Шоферског удружења, штампао је чак и летке против њих. Оптужио их је да су опљачкали државу за 2 милиона динара, над гробовима поставили наковањ и остале справе, а текију претворили у радионицу и ауто-гаражу. Нагласио је и да су добијањем концесије упропастили много људи одузевши им „и последњу наду на поштен живот“. Он се обратио и председнику Владе и поред већ наведеног, нагласио му је да банска управа наставља да отежава положај шоферима, ограничењем броја путника у малим колима

⁵⁸ АЈ, 65, 180, II бр. 32459/у, 11. 5. 1935.

⁵⁹ „Посета битолских привредника Албанији“, *Вардар*, 21. 6. 1934.

⁶⁰ *Извештаји Министарства иностраних послова Краљевине Југославије за 1935. годину*, Књига VI, Београд, 2011, 293.

⁶¹ АЈ, 65, 180, Допис Министарства иностраних дела МТИ, 22. 9. 1938.

⁶² Статистички годишњаци Краљевине Југославије за 1929. и 1938. годину.

⁶³ АЈ, 65, 179, II бр. 13936/т, 12. 5. 1932.

⁶⁴ АЈ, 65, 179, II бр. 16132/у, 30. 5. 1932.

⁶⁵ АЈ, 65, 179, II бр. 16663/у, 2. 6. 1932.

на 4 и наредбом комесару железничке станице у Скопљу да моторна кола не смеју стајати испред станице, чији је циљ, како је навео, био да се осигура зарада браћи Поповић, будући да се њихова станица налазила у близини железничке. На крају, закључује да све наведено доводи у питање опстанак 496 власника моторних кола са преко 3.000 чланова породице.⁶⁶

Банска управа у Скопљу објаснила је МТИ своје одлуке. Навела је да су власници аутомобила, „махом неписмени муслимани“, који су раније саобраћали на линији Скопље–Охрид без икаквог реда, са прекорачењем броја путника и количином товара и који су већином били у „пословним везама“ са браћом Поповић, у периоду када се решавало питање концесија изјављивали да нису кадри организовати аутобуски саобраћај на овој првокласној линији и да неће имати ништа против да се иста додели Поповићима.⁶⁷ Такође, управа је одлучила да успостави директан и уређен саобраћај и на линији до Битоља, са предузећем које поседује више аутобуса, уместо да линију подели на делове и њих повери мањим „сељачким аутобусима“, који су изграђени „примитивно“, са шасијом теретних аутомобила и каросеријом од дасака. Линија је поверена браћи Поповић под условом да се удруже са власницима аутобуса који су радили на њој и чији су аутобуси одговарајући, што су они и урадили.⁶⁸ Коначно, у банској управи су били свесни да сређени аутобуски саобраћаја „иде на уштрб“ малим луксузним аутомобилима и да је разумљиво што њихови шофери, „у већини случаја неписмени или полуписмени људи“, покушавају да спрече његово коначно сређивање.⁶⁹ Међутим, нису успели у томе. Број ауто-таксија се у Вардарској бановини током 1930-их година смањивао. Део се прикључио аутобуским предузећима, док је део напуштао овај посао.

Судећи према статистичким подацима, у овој бановини није постојао градски аутобуски саобраћај,⁷⁰ иако су скопске власти још 1920-их година размишљале о његовом увођењу. Разматрана су искуства Београда и Сплита, стизале су и одређене понуде, али до реализације идеје није дошло.⁷¹ Милутин Беговић, власник подгоричког предузећа *Гранд гаража*, тражио је 1930. године концесију за саобраћај у Скопљу. Међутим, скопске власти нису ни узеле у обзир ову молбу, јер су намеравале да за градски саобраћај искористе аутобусе који би се набавили путем репарација.⁷² Ни ова идеја

⁶⁶ АЈ, 65, 179, П бр. 38340/у, 21. 10. 1932.

⁶⁷ АЈ, 65, 179, П бр. 19551/у, 24. 6. 1932.

⁶⁸ АЈ, 65, 179, П бр. 37758/у, 5. 11. 1932.

⁶⁹ АЈ, 65, 179, П бр. 43113/у, 20. 12. 1932.

⁷⁰ Статистички годишњаци Краљевине Југославије објављени у периоду од 1929. до 1939. године

⁷¹ ДАРСМ – ОС, Ф. 1, К–70, П–79.

⁷² ДАРСМ – ОС, Ф. 1, К–103, П–129.

није реализована. Знамо да у овој бановини 1934. године није било градског аутобуског саобраћаја.⁷³ Није реализована ни идеја о увођењу трамваја и тролејбуса.⁷⁴ Коначно, пронашли смо и план из 1938. године о оснивању комуналног аутобуског предузећа у Скопљу,⁷⁵ али, по свему судећи, ни он није остварен. У недостатку аутобуса, јавни превоз у градовима обављали су аутомобили и фијакери. Удружење фијакериста за срез и град Скопље обратило се МТИ изражавајући незадовољство одлуком начелника скопског среза којом се браћа Поповић дозвољава повремено саобраћај моторним колима. Овом дозволом су почели да раде и као ауто-такси,⁷⁶ чиме, како је наведено, упропашћују 1.080 предузећа фијакериста и кочијаша који живе и хране породице од овог посла. Наведено је и да није било потребе за овом дозволом, јер је саобраћај у Скопљу био добро уређен, као и то да браћа Поповић не раде овај посао за опстанак себе и своје породице, већ као узгредан, „за капиталисање“.⁷⁷

Аутобуски саобраћај у служби комуникација, туризма, безбедности

Аутобуска предузећа у Вардарској бановини улагала су знатне суме новца у инфраструктуру. Отварала су гараже, радионице, билетарнице, стајалишта, телефонске линије, а браћа Поповић су чак имали и опрему за чишћење снега.⁷⁸ У *Вардару* је наведено да су они у своје предузеће уложили чак 4.000.000 динара, док је за развој аутобуског саобраћаја у целој бановини уложено укупно 20.0000.000. Држава је позвана да не дозволи пропадање овог капитала, „јер се не би могло рећи да ће у том случају пропасти Поповић итд, него аутобуски саобраћај у нашој Бановини пошто ми не видимо ко ће онда уложити толике паре у један овакав посао који се за сада није показао као сигурно уносан“.⁷⁹ Банска управа је свакако увидела користи од овог предузећа и настојала је да подржи његово пословање. Међутим, то не значи да су све њене одлуке биле у интересу браће Поповић. Тако је, на пример, 1939. године дата дозвола Симоновићу за саобраћај на делу линије на којој су они саобраћали – Охрид–Дебар, што је изазвало њихово велико незадовољство.⁸⁰

⁷³ АЈ, 65, 177, Допис скопске банске управе МТИ, 18. 7. 1934.

⁷⁴ „Тролејбуси у Скопљу“, *Вардар*, 28. 10. 1933.

⁷⁵ „Аутобуски саобраћај у Скопљу“, *Скопски гласник*, 2. 4. 1938.

⁷⁶ Браћа Поповић су поред аутобуса поседовали и више аутомобила.

⁷⁷ АЈ, 65, 179, II бр. 36114/у, 26. 9. 1933.

⁷⁸ „Саобраћајне везе Јужне Србије“, *Вардар*, 10. 5. 1934.

⁷⁹ „Препоне и проблеми нашег аутобуског саобраћаја“, *Вардар*, 13. 4. 1933.

⁸⁰ АЈ, 65, 180, II бр. 30346/у, 3. 8. 1939.

Чињеница да су пруге нормалног колосека⁸¹ повезивале само трећину срезова у Вардарској бановини,⁸² довољно говори о важности аутобуског саобраћаја за туризам, пренос поште и друго. До многих важних туристичких тачака, као што су Охрид, Врањска и Катлановска бања, Кајмакчалан и друга, путници су могли доћи једино аутобусима⁸³ или аутомобилима.⁸⁴ У раду на развијању туризма нарочито су се истакла предузећа Симоновића и браће Поповић. Поповићи, који су поред посебних туристичких аутобуса располагали и аутомобилима за излете у различитим правцима,⁸⁵ у сарадњи са друштвом „Фрушка Гора“ из Новог Сада организовали су много екскурзија у бановини,⁸⁶ а једно време су изнајмљивали аутобусе и друштву *Путник*, за превоз ходочасника на Оплепац.⁸⁷

Аутобуска предузећа су морала на захтев државе, на основу ЗОР-а, преузети пренос поште, уз одговарајућу надокнаду.⁸⁸ По свему судећи, већина предузећа у овој бановини је преносила пошту. Државне власти су настојале да цена овог преноса буде што нижа. На пример, 1934. године, упозорени су чланови комисије да строго воде рачуна о интересима државне касе у преговорима са браћом Поповић око цене преноса поште на линији Охрид–Дебар.⁸⁹ Са друге стране, власти су одбиле Рогошићеву молбу којом би држава уштедела 595.000 динара. Наиме, он је тражио дозволу за линију Скопље–Охрид, на којој су саобраћала браћа Поповић и наплаћивала 120.000 годишње за пренос поште, понудивши да преноси пошту за само 1.000 динара годишње у наредних 5 година.⁹⁰

Неретко се истиче у изворима да је увођењем редовног аутобуског саобраћаја повећана безбедности на путевима у бановини. Поред тога, знамо да су Поповићи имали уговор са Командом 30. пешадијског пука за превоз војника-курира и болесних војника на линији Урошевац–Призрен.

⁸¹ Пруге уског колосека, Скопље–Кичево–Охрид и Гратско–Прилеп, практично се нису користиле за путнички саобраћај, већ само за теретни. *Вардар*, 31. 3. 1934; В. Јовановић, н. д, 130.

⁸² „Саобраћајне прилике на територији Вардарске бановине“, *Вардар*, 19. 5. 1934.

⁸³ У једном огласу браће Поповић позвани су туристи да путују „романтичним крајевима“ од Скопља до Охрида њиховим аутобусима и аутомобилима. *Време*, 11. 8. 1936.

⁸⁴ ДАРСМ, Ф. 119, 17, 33; „Овогодишње ходочашће на Кајмакчалан“, *Вардар*, 19. 6. 1936.

⁸⁵ *Правда*, 31. 3. 1936.

⁸⁶ *Споменица двадесетпетогодишњице ослобођења Јужне Србије 1912–1937* (ур. Алекса Јовановић), Скопље, 1937, 738.

⁸⁷ АЈ, 65, 180, II бр. 18405/у, 29. 5. 1935.

⁸⁸ *Службене новине Краљевине Југославије*, бр. 262, 9. 11. 1931.

⁸⁹ ДАРСМ – ОС, Ф. 1, К–165, II–217.

⁹⁰ АЈ, 65, 180, II бр. 13758/у, 8. 4. 1938.

И Рогошићеви аутобуси су превозили војне курире,⁹¹ а постоји могућност да су и нека друга предузећа имала сличне ангажмане. Коначно, у једном извештају је наведено да сви аутобуси браће Поповић могу служити за превоз војске и ратног материјала у случају рата.⁹²

Владике, генерали и друге „отмене“ особе, због тачности и удобности, радије су се возиле аутобусом него таксијем.⁹³ Међутим, осталим путницима је цена била одлучујући критеријум за одабир превозног средства. Из тог разлога су таксисте на појединим релацијама представљали озбиљну конкуренцију аутобуским превозницима, што се морало одражавати и на цене карата. На пример, Рогошић није могао наплаћивати карте више од 20 или 30 динара, уколико је желео да конкурише ценама таксиста – 20 динара.⁹⁴ „Борба“ за сваког путника сведочи да мобилност становништва и туриста у Вардарској бановини још није достигла завидан ниво. Међутим, стање се знатно поправило у односу на раније периоде и Владан Јовановић је с правом поглавље о саобраћају у својој књизи назвао „Модернизација саобраћаја“.⁹⁵

Закључак

Вардарска бановина је током 1930-их година највише напредовала у држави у области међуградског аутобуског саобраћаја. Банска управа у Скопљу је успела да образује аутобуску мрежу и успостави аутобуски саобраћај на простору који је претходно имао само неколико аутобуса. Настојање управе да власницима ауто-таксија омогући наставак пословања кочило је уређење аутобуског саобраћаја, али је и омогућило његову демократичнију поделу. Наиме, уместо успостављања монопола једног, власти су одлучиле да издају дозволе већем броју предузећа, којима су сугерисале да запосле шофере. Ово компромисно решење ипак није задовољило остале шофере којима је смањен обим посао и зарада. Један од најважнијих фактора који је „обликовао“, односно ограничавао аутобуску мрежу биле су државне железнице. Аутобуске линије се нису могле одржати паралелно са пругама. Тако је 1937. године само један део једне линије ишао

⁹¹ АЈ, 65, 180; АЈ 65, 179.

⁹² Ај, 65, 690. Немамо много информација у судбини аутобуских предузећа током Другог светског рата. Вероватно су сва, као што је случај био са браћом Поповић, обуставила рад. Окупаторске власти су приграбриле сву имовину Поповића, као војни плен. Након рата, она је, по свему судећи, конфискована. Миле Стефановски, *Сообраќајот во Македонија негош и сега*, Скопје, 2001, 22.

⁹³ „Препоне и проблеми нашег аутобуског саобраћаја“, *Вардар*, 13. 4. 1933.

⁹⁴ АЈ, 65, 180.

⁹⁵ В. Јовановић, *н. д.*, 371.

паралелно са пругама нормалног колосека, док су све остале постојале у крајевима где њих није било. Аутобуски саобраћај се још увек посматрао као допуна железничком. Врло лоши путеви, нарочито током зиме, такође су се негативно одражавали на ову врсту саобраћаја. Међутим, оно што је аутобуски саобраћај довело практично до гашења било је велико поскупљење горива и знатно повећање такси 1934. године. Будући да је владала економска криза и да није била велика платежна моћ становништва, предузећа нису могла повисити цене карата. Из наведених разлога су она преживљавала велику кризу од 1934. до 1936. године, а поједина су и престала са радом. Због слабог пословања, нису могла ни да испуњавају све прописе које је држава наметала, због чега је банска управа у једном тренутку одузела дозволе појединим предузећима. Власти су настојале да се саобраћај што више уреди у складу са законима и правилницима, у чему су у одређеној мери и успеле. Након кризе средином 1930-их године, долази потом поново до напредовања аутобуског саобраћаја.

Вардарска бановина није била довољно повезана аутобуским саобраћајем са суседним територијама. По свему судећи политички разлози су утицали на непостојање везе са Бугарском, док је постојање железнице онемогућило повезивање Скопља са Грчком, Нишом и Косовском Митровицом. Одржале су се једино аутобуске линије ка Куршумлији, Пећи и Корчи. Ниједна од њих није као своју почетну тачку имала Скопље. Административне линије између бановина кочиле су саобраћајне везе, будући да су банске управе у питањима увођења међубановинских линија често наступале штитећи интересе предузећа на својој територији и не размишљајући из ширег угла. Са друге стране, пример Рогошића нам сведочи да су на одлуке Министарства трговине и индустрије више утицали дописи посланика и сенатора, него ставови две банске управе и негодовање више предузећа. Такође, иако су закони уређење аутобуског саобраћаја препуштали банским управама, Министарство је често успевало да наметне своју вољу. Јавност је нарочито била заинтересована за аутобуску везу са Албанијом. Линија Битољ–Корча била је једина субвенционисана линија у бановини. Више пажње је посвећено аутобуским линијама на западу и северу бановине у односу на остале крајеве.

Предузеће браће Поповић је било најјаче у бановини и једно од најуспешнијих у целој држави. Иако је пословало на територији слабо развијене бановине, оно је највише материјално доприносило Савезу аутобуских предузећа Краљевине Југославије. Такође, слало је своје аутобусе и на територију друге много развијеније бановине – Дунавске. Предузеће браће Поповић је имало концесије за више важних линија у бановини, али није имало монопол. Постојало је више других предузећа која су им конкурисала, па чак и на њиховим линијама. Банска управа је

увидела значај овог предузећа за интересе бановине и из тог разлога је често подржавала његово пословање. Имало је све предуслове за одговарајуће уређење аутобуског саобраћаја и улагало је знатне суме новца у његов развој. Банска управа ово није могла да занемари. Међутим, многа друга аутобуска предузећа, као и возачи аутомобила и фијакера, били су незадовољни ширењем успешног пословања браће Поповић, које је значило да се њима смањује пословање и зарада.

Аутобуски саобраћај био је врло значајан за туризам, пренос поште, питања безбедности, мобилност становништва у овој бановини у којој је железница допирала тек до око трећине срезова. Подстицао је модернизацију, а и сам је био средство модернизације које је постепено потискивало старија саобраћајна средства.

Необјављени извори:

Архив Југославије, Министарство трговине и индустрије Краљевине Југославије, Министарство иностраних послова Краљевине Југославије
Рукописно одељење Матице српске, Збирка рукописа

Државен архив Републике Северне Македоније, Банска управа на Вардарска бановина

Државен архив Републике Северне Македоније – Одделение Скопје, Градско поглаварство на општината на Град Скопје

Објављени извори:

Извештаји Министарства иностраних послова Краљевине Југославије за 1935. годину, Књига VI, Београд, 2011.

Службене новине Краљевине Југославије

Статистички годишњаци Краљевине Југославије објављени у периоду од 1929. до 1939. године

Штампа и периодика:

Вардар, Скопље

Време, Београд

Glasnik saveza autobuskih preduzeća Kraljevine Jugoslavije, Novi Sad

Лесковачки гласник, Лесковац

Правда, Београд

Скопски гласник, Скопље

Литература:

- Јовановић, Владан. *Вардарска бановина 1929–1941*, Београд, 2011.
- Мирковић, Мија. *Саобраћајна политика*, Београд, 1933.
- Споменица двадесетпетогодишњице ослобођења Јужне Србије 1912–1937*. (ур. Алекса Јовановић), Скопље, 1937.
- Стефановски, Миле. *Сообраќајот во Македонија негош и сега*, Скопје, 2001.
- Стојановић, Ђурђе. *Почеци и развој српског аутомобилизма. Век аутомобилизма у Србији (1903–2003)*, Београд, 2003.

Списак скраћеница:

- АП – аутобуско предузеће
ЗОР – Закон о радњама
КАП – Косовско аутобуско предузеће
МТИ – Министарство трговине и индустрије

Summary

Nikola Koneski

BUS TRAFFIC IN VARDAR BANOVINA

In the early 1930s, the Vardar banovina had the least developed bus traffic in the country, but during the following years it was the banovina that made the most progress in this type of traffic. This paper shows exactly the process of organizing bus traffic in this district. Special attention was given to the most important factors that influenced that process. The government of banovina tried to establish bus traffic, but also to ensure the continuation of work for the owners of auto-taxis. Bus lines could only be maintained in areas where there were no railways. Bad roads, especially in winter, hampered progress. There were not enough bus connections of Vardar Banovina with neighboring territories. In the sources, we found only three lines that were maintained: Kuršumljija–Priština, Uroševac–Peć and Bitolj–Korča, while the others were discontinued or not established, primarily due to the existence of railways on the same routes. In our work, special attention was given to bus companies, primarily the Popović brothers, the relationship between bus and other types of traffic, the effects of bus traffic on the transmission of mail, tourism, population and safety. The basis of the work is archival material from several archives. We also used published sources, press and literature.

