

УДК 625.46 (091) (497.11 Ниш) "1930/1958"

ТРАМВАЈСКИ САОБРАЋАЈ У НИШУ

(Рад је настао у оквиру истраживања локалне историје у истраживачкој станици Петница на семинару Историја I. Аутор је био учесник семинара 2003/2004.)

Апстракт: *Тема рада је трамвајски саобраћај у Нишу који се непрекидно одвијао од 16. новембра 1930. године до 10. августа 1958. године. Текст који следи, написан је на основу штампе из прве половине XX века и литературе; прати урбани и привредни развој Ниша непосредно пре почетка и за време трајања трамвајског саобраћаја.*

Кључне речи: *трамвај, трамвајска пруга, трамвајски систем, ратна репарација, нишка општина, Електрична предузећа града Ниша, Предузеће за путнички саобраћај.*



По спровођењу административне поделе Краљевине СХС од 26.04.1922. године у Нишу су се налазиле институције локалне самоуправе за област, округ, срез и општину. Ниш је у то време 1921/22. године имао 25.096¹ становника. Водоводна и канализациона мрежа нису постојале, велики делови града нису били електрифицирани, а недостатак електричне енергије спречавао је даљу електрификацију. Једини снабдевач града електричном енергијом била је хидроелектрана "Света Петка" снаге око 900 коњских снага. Због недоступно-

сти моторних возила већини грађана и лоше уређености улица, превоз људи и робе вршен је претежно запрежним возилима.² Грађанима су за превоз, у самом граду и између града и њему најближег насеља, Нишке Бање, на располагању била осим властитих једино такси возила.

До краја 1931. године средствима чија је основа добијена ратном репарацијом изграђене су две електричне централе, проширена електрична мрежа, почела је изградња водоводног

¹ Енциклопедија Ниша, Градина, Ниш 1995, 257 (Даље: Енциклопедија Ниша).

² Историја Ниша, II том, Градина и Просвета, Ниш 1984, 259 (Даље: Историја Ниша II).

и канализационог система, успостављен је редован трамвајски саобраћај од железничке станице у Нишу до данашњег централног парка у Нишкој Бањи.

Услед реално великих економских губитака проузрокованих Првим светским ратом удео Краљевине СХС и касније Краљевине Југославије у ратној одштети коју су Централне силе биле обавезне да исплате био је већи од удела многих економски развијенијих и у међународним односима утицајнијих држава и износио је 5%³. Пресудом нишког Нижег суда за ратну штету бр. 2828 донетом 27. марта 1922. године коју је потврдио Виши суд за ратну штету у Београду ратна штета причињена нишкој општини за време окупације од стране Бугарске процењена је на 21.274.928⁴ динара (обрачунато по ондашњем курсу динара). На основу обрачунате суме нишка општина поднела је захтев за накнаду ратне штете. Захтев је прослеђен Одељењу за извршење међународних уговора Министарства спољних послова Краљевине СХС које је даље руководило свим пословима неопходним за његову реализацију. Да ли је општина могла да бира начин накнаде ратне штете? У изворима и литератури која је аутору била доступна нема података на основу којих би се на ово питање могао дати коначан одговор. Вероватно државе које су настале од побеђених централних сила, првенствено Аустрија и Немачка, нису биле у могућности да целокупну ратну одштету нишкој општини исплате у новцу па је општина, водећи рачуна о тренутним и развојним потребама града, на већ описани начин

наручила одређене ратне репарације у роби. Одељење за извршење међународних уговора Министарства спољних послова Краљевине СХС доставило је 8. октобра 1922. године нишкој општини елаборат о испоруци трамваја и прибора потребног за постављање трамвајске пруге, електричног материјала и инвентара у количини од петнаест вагона, потребног материјала за изградњу градске канализације, разних арматура од месинга и осталог материјала потребног за рад градског водовода, осталог разног електричног материјала.⁵ Уговор између немачких фирми задужених за испоруку репарационог материјала и Краљевине СХС закључен је 8. новембра 1922.⁶ Први воз са репарационим материјалом стигао је у Ниш 31. децембра⁷ исте године. На ратну одштету полагали су право и појединци чија је имовина била оштећена или уништена током окупације.

Употребом испорученог материјала и набавком неопходних додатних техничких средстава планирана је изградња следећих објеката:

1. Градња нове хидроцентрале у Сићевачкој клисури;
2. Изградња калоричне (термо) централе на месту званом Црвени крст, у непосредној близини града;
3. Монтажа и изградња зграде за трећи генератор хидроцентрле "Света Петка";
4. Изградња трамвајске пруге и свих пратећих објеката неопходних за трамвајски саобраћај;
5. Изградња водовода и канализације.

³ *Политика*, 8.7.1929, бр 7606.

⁴ *Историја Ниша II*, 257.

⁵ *Историја Ниша II*, 257.

⁶ *Исто*.

⁷ *Исто*.

Планирано је да се у наредних неколико година (од 1922. године) изгради нова општинска палата, али за њену изградњу нису била потребна средства добијена репарацијом. Нишка општина није могла да средства неопходна за транспорт добијеног материјала и изградњу наведених објеката обезбеди редовним буџетским приходима (порези, трошарина, пијачне таксе...) па је било неопходно наћи додатне изворе финансирања. Како обезбедити неопходан капитал? За улагање капитала у нишке општинске радове била су заинтересована следећа предузећа: америчка фирма за концесије⁸, La societe francaise, загребачко Грађевинско предузетништво СКОПАЛ - Јуришић и Батушић⁹ и Акционарско друштво "Колбен и другови" из Плзена у Чехословачкој. Да ли извођење радова уступити некој компанији која би на рачун уложеног капитала убирала извештај број година приходе од изграђених објеката (концесија) или задужити се, радове самостално извести, а дуг са каматом враћати од прихода које би исти остваривали (општинска режија)? Одговор на ово питање тражио се на одборничким седницама. Интересовање јавног мњења било је велико и скоро сваки Нишлија имао је своје мишљење о овом проблему. Најбољи показатељ које су гледиште странке заступале у овом процесу дат је у штампи која се тих дана продавала на нишким

⁸ Назив је преузет из *Историје Ниша II*. Није међутим јасно да ли је поменути назив био службено име компаније. На другој страни Привредног листа од 26. децембра 1923. године компанија се наводи као Америчанска Индустијска и Трговинска Компанија а на првој страни Нишког гласника од 18. новембра 1923. као Америчанска Компанија.

⁹ *Историја Ниша II*, 258.

улицама. Овако је изгледао један од њих: "У питању извођења великих општинских радова коначно је победило мишљење за концесију, чак и најнајчелнији противници исте, социјалисти, изјаснили су се да неће бити против једне добре концесије. Исто тако представници радикала изјавили су да су стварно за концесију. Ипак, потребне једнодушности још нема јер се у самој ствари опет оцртавају две различите тежње, које носе две различите групе."¹⁰ У даљем тексту чланка објашњено је да су то две групе оборника из радикалне странке од којих се једна залаже за концесију, а једна за задужење. Када су ови радови планирани, Ниш је електричном енергијом снабдевала централа "Света Петка" снаге око 900 коњских снага. Њене производне могућности нису увек биле довољне да задовоље тадашњу потрошњу па би снабдевање нових и великих потрошача какав би трамвај био, било несигурно, а можда и потпуно немогуће. Зато се најпре тражио новац за изградњу неке од централа (термо или хидроцентрале). Градња термоцентрале јефтинија је и краће траје од градње хидроцентрале па је у општинској управи преовладало мишљење да њу треба најпре градити. О изградњи калоричне централе одлучивали су и грађани на некој врсти референдума одржаном 27 јуна 1926.¹¹ године. Изградња калоричне централе добила је подршку грађана¹², 17. новембра 1926.¹³ године Државни савет

¹⁰ *Привредни лист*, 23.11.1923.

¹¹ *Историја Ниша II*, 258; *Нишки гласник*, 24.6.1926.

¹² Није јасно да ли се на поменутом гласању одлучивало о изградњи калоричне централе и додели општинских плацева посебно или као о јединственом предлогу. Уп. *Нишки гласник*, 24.6.1926.

¹³ *Историја Ниша II*, 258.

одобрио је изградњу, а уговор са чехословачком фирмом "Колбен и други" потписан је јула 1927. године. Наредне 1928. године почели су радови на изградњи калоричне централе и радови на изградњи трамвајске пруге Ниш-Нишка Бања у режији нишке општине¹⁴.

Према подацима из елабората, који сам већ цитирао, целокупан трамвајски возни парк, и део материјала потребног за изградњу трамвајске пруге добијен је ратном репарацијом што је знатно смањило трошкове изградње. У односу на друге објекте мали трошкови изградње, брзи и сигурни приходи које су трамваји обећавали учинили су рад у режији исплативијим од концесије. Извођењем радова руководио је нишки предузимач Сотир Ј. Благојевић.

Радови на постављању електричне мреже, изградњи трамвајске пруге и свих пратећих објеката завршени су маја 1929. године. Крајем 1929. термоцентрала на Црвеном крсту почела је производњу електричне енергије чиме је обезбеђено сигурно снабдевање трамвајске електричне мреже.

"Као што се види Ниш се постепено модернизирала, па ћемо ускоро добити и трамвај да ћемо за јефтине паре отићи до Бање и вратити се, и добити утисак као да смо у неком граду француске прованске. За ово највише има да благодаримо општини, која је показала толико комуналног смисла за једно овакво уређење трамваја, које нема ни једна варош предратне Србије сем Београда."¹⁵ Нишлије су из дана у дан очекивале прве трамваје, а они ће се на нишким улицама појавити

16.11.1930. године. Одлуку о пуштању трамваја у саобраћај донео је Општински суд у Нишу. 16. новембар 1930. била је недеља. Недеља је и сада нерадан дан, а у Нишу се у периоду између два светска рата због снажног утицаја цркве у друштву проводила свечано, у празничном расположењу. Био је то дан посвећен породици и пријатељима, када се ишло у посете, шетало. Вероватно је за дан пуштања трамваја у саобраћај изабрана недеља да би што већи број људи видео пролазак првих трамваја, провозао се њима. Све то је олакшавало прихватање трамваја као превозног средства.

Трамвајска пруга, дакле и траса којом је трамвај саобраћао протезала се од главне железничке станице у Нишу до Нишке Бање. Поменутог датума трамвајски саобраћај је отпочео на релацији од Пиротске рампе до Нишке Бање зато што укрштање са железничком пругом код Пиротске рампе услед погрешно одмереног угла није функционисало. Нисам успео да утврдим када је овај недостатак отклоњен. Постоје поуздани подаци да се 1937.¹⁶ саобраћај одвијао целом ду-жином трасе. Трамвај је од железничке станице до Нишке Бање саобраћао кроз Ниш следећим улицама: Призренска улица, Ристићева, Парк књаза Михаила, Књегине Љубице, Генерала Лешјанина, преко Трга краља Милана, Војда Карађорђа и Знепољске (сада Браће Тасковића), која је тада била још у изградњи. Ту се завршавало тадашње градско насеље, а трамвај продужавао данашњом улицом Браће Тасковића до војне болнице, а од војне болнице је ишао левом страном пута

¹⁴ *Историја Ниша II*, 258.

¹⁵ *Слободна трибуна*, 21.6.1929.

¹⁶ Извештај управе Електричних предузећа града Ниша о раду у 1937. години (приватна збирка Ненада Говедаревића).

Ниш-Нишка Бања, до централног парка у Нишкој Бањи.

Данас трасом којом су саобраћали трамваји, са мањим изменама, саобраћају аутобуси. Изглед трасе, поглед који се путнику пружао кроз прозор трамваја тридесетих година, променио се.

Трамвајска пруга била је једноколосечна па су међусобна укрштања трамваја била неопходна. Дуж пруге се налазило тринаест станица, све са по два колосека и ручно покретним скретницама ради укрштања. На два места пруга се укрштала и са железничком пругом, код Пиротске и Нишкобањске рампе. Укрштања су била узрок и места краћих, а некад и дужих застоја. Трамвајска окретница налазила се на простору данашњег централног парка у Нишкој Бањи. Првобитно је била кружног облика, а 1939. године замењена је скретничком окретницом.¹⁷ За рад трамваја није довољна само пруга. Потребна је и контактна мрежа, исправљачке станице и трамвајски депо.

Трамваји као погонску снагу користе једносмерну струју, а струја која се производи и пласира потрошачима је наизменична. Зато су за рад трамваја неопходне исправљачке станице које наизменичну струју претварају у једносмерну и њоме снабдевају контактну мрежу. У нишком трамвајском систему постојале су две исправљачке станице. Једна у саставу ремизе (трамвајски депо), а друга поред трамвајске пруге непосредно испред нишкобањског брда на које се пруга пење, где је потрошња највећа.

¹⁷ Н. Говедареввић, *Трамвај звани успомена*, Нишки весник, мај 2000, бр 4, 10-11 (Даље: Н. Говедареввић, *н.д.*).



*Трамвајска станица у Нишкој Бањи
1939. године*

Ремиза се налазила прекопута данашње градске болнице. У њој је био смештен трамвајски возни парк који се састојао од десет моторних кола, пет затворених и пет отворених приколица. Током скоро двадесет и осам година трамвајског саобраћаја возни парк није обнављан.

Како је изгледала унутрашњост трамваја у саобраћају, дакле трамваја крцатог путницима? Трамвај се састојао најчешће од моторних кола и приколице. Лети су приколице биле отворене, уместо бочних страна имале су стубове који су били распоређени на истој међусобној удаљености као и седишта. Према сећањима неких савременика између стубова су се налазили ланци, на једном крају покретно закачени које су путници откачињали при уласку и за собом поново закачињали па су тако могли са улице одмах да дођу до својих седишта. Између стубова налазиле су се завесе, служиле су за заштиту од сунца и спуштале су се по потреби. Седишта су била од летвица, мала и по сећању некадашњих путника не нарочито удобна.

После Другог светског рата возачи и кондуктери су носили плаве униформе са капама сличне данашњим железничарским униформама. Вероватно су возачи и кондуктери но-

сили неку врсту униформе и пре рата, али током истраживања, које је претходило писању рада, нису пронађене фотографије, нити савременици који се тих униформи сећају. Није, такође, утврђено ко су били и одакле су дошли први возачи трамваја, јер у Нишу нису постојали квалификовани возачи. Можда је нека група Нишлија обучавана у неком од градова Краљевине Југославије који је већ имао трамвајски саобраћај. Трамваји се нису значајније мењали, али се изглед путника мењао. Двадесетих и тридесетих година мушкарци су у граду носили одела далеко више него што их сада носе, на глави шешире, а када су били мање елегантно обучени углавном качкете. Елегантно обучени ређе су се виђали у трамвајима. Када су били свечано обучени људи су радије ишли фијакером, колима или пешице. Становништво Нишке Бање које се возило трамвајем, као и целокупно сеоско становништво ових крајева тих година, носило је често одећу домаће израде која се није много разликовала од народне ношње коју данас виђамо само у етнолошким музејима и на приредбама фолклорних удружења.

На дан пуштања трамваја у саобраћај Нишке новине објавиле су део одредби наредбе управе полиције о трамвају које се односе на грађанство. Сврха објављивања била је упознавање становништва са поменутим одредбама. Њима се забрањују одређени облици понашања у трамвају и на трамвајској прузи. То је потврда да су такви облици понашања постојали и да су били широко распрострањени ван трамваја.

Чл.35

Забрањено је у колима пљувати по поду, остављати разне отпатке и хар-

тије. Најстроже је забрањено пушење у колима. За противно поступање одговара извршилац и кондуктер ако га он пријави. Најстрожије је забрањено у колима уводити псе и живину.

Чл. 36 (одломак)

Такође је најстрожије забрањено свирање и певање у колима као и прошња и продавање у колима.

Чл. 40

Забрањено је примати у кола лица пијана и која се неуљудно понашају, као и лица са отвореним ранама и која болују од заразне болести. Нарочито је најстрожије забрањено примати и возити болеснике за болницу.

Чл.41 (одломак)

Шофери, возачи, велосипедисте, јахачи и тераоци стоке као и пешаци морају увек да обрате пажњу да трамвајска пруга буде слободна.¹⁸

Трамвајски саобраћај био је у саставу Електричних предузећа града Ниша, предузећа чији је оснивач и власник била општина.¹⁹ Датум оснивања овог предузећа ми је непознат, али је оно вероватно формирано почетком тридесетих година јер је тада

¹⁸ *Нишке новине*, 16.11.1930.

¹⁹ Све обавезе према инвеститорима капитала за изградњу хидроцентрале "Сићево", која се налазила у саставу Електричних предузећа града Ниша измирене су након прве две године рада поменуте централе. Подаци о измирењу обавеза према инвеститорима капитала за изградњу термоцентрале "Црвени крст", која се такође налазила у саставу Електричних предузећа града Ниша, аутору нису били доступни али извештај о раду наведених предузећа за 1937. годину показује да су почев од 1935. године обе електричне централе биле у потпуности власништво управе Електричних предузећа а преко ње и власништво општине. Уп. *Историја Ниша II*, 259.

завршена изградња свих објеката од којих се састојало. Приходи предузећа сливали су се у буџет општине и по подацима из извештаја управе истих предузећа за 1937. учествовали су са преко 50% у укупним буџетским приходима. Добар део ових прихода остваривали су трамваји, у 1935. години од укупно зарађених 7.658.000 продајом трамвајских карата зарађено је 2.000.000. На моторним колима, приколицама, пружи и електричној мрежи вршене су поправке и ремонти, али нова возила нису набављана. Да би се омогућила телефонска веза трамваја са ремизом, која је непосредно руководила саобраћајем, 1937. године²⁰ спроведена је дуж трамвајске трасе телефонска линија између Ниша и Нишке Бање.

Трамвајски саобраћај непрекидно се одвијао до уласка Југославије у Други светски рат 1941. године, а после тога је поново успостављен за време окупационе управе градом (1941-1944). Током Другог светског рата није дошло до значајнијих оштећења трамвајског система.

По завршетку рата привреда и изглед града се мењају. Стара занатска производња изумире. На темељима државних и приватних индустријских предузећа, која прелазе у државни посед, постепено се ствара индустрија којој је потребна многобројна људска радна снага. Она заједно са гломазним државним службама и предузећима услужних делатности ствара потребу за радном снагом у Нишу која омогућава прилив становништва са села. Број становника расте, а са њим, колико су то могућности изградње дозвољавале, и територијално простран-

ство града. Нишка предузећа запошљавала су градско и приградско становништво па је потреба разгранатијег (већи број линија) јавног превоза већег капацитета била све изразитија. За потребе градског и приградског путничког саобраћаја формирано је Предузеће за путнички саобраћај које је обухватало трамвајски и аутобуски саобраћај. Првих послератних година аутобуски капацитети су били мали, а трамваји су били ослонац јавног превоза. Превоз трамвајима због мале брзине коју су они могли да развију и због чекања на укрштањима са железничком пругом и приликом међусобних укрштања трамваја био је спорији од аутобуског па је са развојем аутобуског саобраћаја промет путника у трамвајима опадао. Трамваји су ипак све до свог повлачења из саобраћаја, 1958. године, остали важан и неизбежан детаљ у животу Нишлија.

Нишкој општини су 1956. године понуђени половни трамваји из Сједињених Америчких Држава.²¹ Вашингтон је те године укинуо трамвајски саобраћај, а трамваје понудио Југославији са тим да она плати трошкове преноса (део трошкова вероватно би морала да плати општина која узима трамваје). Понуда је одбијена. Одбијањем понуде одлука о искључивању трамваја из саобраћаја била је прећутно већ донесена. Две године касније трамваји су заиста укинути. Одлуку о укидању трамваја донео је Народни одбор општине (тадашњи орган локалне самоуправе). На седници поменутог одбора директор Предузећа за путнички саобраћај Благоје Поповић изјавио је "Морамо да се растанемо, није им било лека. Још прошле године конзилијум стручњака

²⁰ Извештај управе Електричних предузећа града Ниша о раду у 1937. години.

²¹ Н. Говедаревић, *н.д.*, 10-11.

инжињера дао је дијагнозу да су неизлечиво болесни"²².

Трамвајски саобраћај редовно се одвијао до недеље 10. августа 1958. године када је Предузеће за путнички саобраћај организовало јавну манифестацију која ће у народу остати упамћена као "испраћај трамваја." Испраћају трамваја претходила је пропагандна кампања коју је организовало поменуто предузеће. Штампани су плакати којима се грађани позивају да присуствују²³. Тог дана, још у раним преподневним часовима, на Тргу Ослобођења и дуж Вождове улице до позоришта скупио се народ. По писању Политике већ око десет часова било је преко десет хиљада људи. Нешто после десет часова стигли су трамваји и поређали се дуж трамвајске пруге. Прекопута њих, на другој страни улице постројени су аутобуси. Одатле су трамваји кренули ка Нишкој Бањи. Све до поноћи трамваји су саобраћали, а превоз путника био је бесплатан.

Намеће се питање зашто је руководство Предузећа за путнички саобраћај организовало цео догађај? Зашто је присуство грађана било толико важно? Повлачење трамваја из саобраћаја одразила се на све грађане па је била могућа појава оспоравања исправности одлуке. Масовно присуство грађана на церемонији која представља извршење одлуке о укидању трамваја давало је тој одлуци легити-

митет, а људима који су је донели неку врсту политичког алибија.

Трамваји у Нишу досада су мало историјски проучавани. Међу људима који им нису савременици они су ипак познатији од многих других појава којима је посвећена далеко већа литеарна и медијска пажња. Они су скоро двадесет и осам година били опште добро, служили су свима који су у Нишу и околини боравили. Трамваје нису заборавили они који су се њима свакодневно возили, гледали их како пролазе, слушали буку њихових точкова, а њиховим причањем сећања се преносе на нова поколења. Зато су трамваји у свести Нишлија и данас присутни. Један од најпосећенијих кафића у граду је "Трамвај", чија је унутрашњост заиста уређена као унутрашњост трамваја. Идеја да се овакав кафић направи, као и његова добра посећеност, показује колико су сећања на трамваје жива. Трамваји су значили Нишлијама много, сећања на њих значе им и сада, утицали су на прошлост града, присутни су у садашњости, а вероватно ће бити присутни и у будућности.

²² *Политика*, 11.8.1958.

²³ Светислав Младеновић, који је у време поменутих догађаја живео у Нишу, сећа се да је испраћај трамваја најављиван у информативним емисијама Радио Ниша. У фонотеци поменутог радија не постоје нажалост тонски записи информативних емисија из 1958. године, а није сачуван ни неки други документ који би поменуто сећање употпунио.