

БЕОГРАДСКИ ИСТОРИЈСКИ ГЛАСНИК

BELGRADE HISTORICAL REVIEW

VOL. XII (2021)



Филозофски факултет, Универзитет у Београду

БЕОГРАДСКИ ИСТОРИЈСКИ ГЛАСНИК
BELGRADE HISTORICAL REVIEW

Издавач:

Одељење за Историју
Филозофски факултет
Универзитет у Београду

Адреса Редакције:

Чика Љубина 18–20/V
11000 Београд, Србија

Електронска пошта:

bel.hist.rev2010@gmail.com
www.komunikacija.org.rs

Главни уредник:

др Синиша Мишић, редовни професор

Извршни уредник:

др Влада Станковић, редовни професор

Секретар редакције:

др Мелина Рокаи, виши научни сарадник

Редакција

Editorial board

Чланови Одељења за Историју (Београд):

Members of the Department of History (Belgrade):

Јелена Мргић, Синиша Мишић, Сузана Рајић, Никола Самарџић,
Влада Станковић, Данијела Стефановић, Марко Шуица

Одељење за Историју (Нови Сад):

Ненад Лемајић, Горан Васин

Департаман за Историју (Ниш):

Владимир Алексић

Историјски институт (Београд)

Александар Узелац, Радомир Поповић

Publisher:

Department of History
Faculty of Philosophy
University of Belgrade

Address:

Čika Ljubina 18–20/V
11000 Belgrade, Serbia

E-mail:

bel.hist.rev2010@gmail.com
www.komunikacija.org.rs

Editor-in-Chief:

Prof. Dr. Siniša Mišić, simisic@f.bg.ac.rs

Executive editor:

Vlada Stanković, vstankov@f.bg.ac.rs

Editorial secretary:

Melina Rokai, PhD

Department of History (Novi Sad):

Nenad Lemajić, Goran Vasin

Department of History (Niš):

Vladimir Aleksić

Institute of History (Belgrade)

Aleksandar Uzelac, Radomir Popović

Foreign members:

Oliver Jens Schmitt (Institut für Osteuropäische Geschichte, University of Vienna, Austria), Ivo Goldstein (Odsjek za povijest, Filozofski fakultet sveučilišta u Zagrebu), Egidio Ivetić (Dipartimento di Storia, Università di Padova, Italy), Selcuk Aksin Somel (Sabanci University, Istanbul, Turkey), Konstantin Vladimirovič Nikiforov (Institute for Slavic Studies, Russian Academy of Sciences, Moscow, Russian Federation), Hans-Michael Miedlig (Seminar für Mittlere und Neuere Geschichte, Georg-August Universität, Göttingen, Germany), Christos Stavrakos (Department for History and Archaeology, Faculty of Philosophy, University of Ioannina, Greece)

Редакција се не сматра одговорном за ставове и мишљење аутора текстова / Editorial board holds no responsibility over attitudes and opinions expressed by the authors. Часопис БИГ се штампа један број годишње/ Journal BHR is published annually.

Сву преписку упутити на / All correspondance should be directed to:
bel.hist.rev2010@gmail.com

БЕОГРАДСКИ ИСТОРИЈСКИ ГЛАСНИК

BELGRADE HISTORICAL REVIEW

VOL. XII (2021)

Одељење за Историју, Филозофски факултет, Универзитет у Београду

Department of History, Faculty of Philosophy, University of Belgrade

Београд • Belgrade

2021

CIP – Каталогизација у публикацији
Народна библиотека Србије, Београд

93/94

БЕОГРАДСКИ историјски гласник = Belgrade Historical Review / главни
уредник Сениша Мишић. – Vol. 1 (2010)– . – Београд : Филозофски
факултет, Одељење за историју, 2010– (Београд : Службени гласник). – 24 cm

Годишње.

ISSN 2217-4338 = Београдски историјски гласник

COBISS.SR-ID 180455692

Прихваћено за штампу на седници Редакције 01. октобра 2021. године

Издавање овог часописа финансијски су помогли Филозофски факултет у Београду
и Министарство просвете, науке и технолошког развоја Владе Републике Србије.

Publishing of this issue was financially aided by the Faculty of Philosophy in Belgrade
and the Ministry of Education, Science and Technological Development
of the Government of
the Republic of Serbia.

SADRŽAJ / CONTENTS

Чланци / Papers

Синиша Мишић, <i>Шар-џланина у средњем веку</i>	7
Siniša Mišić, <i>Šar-Mountain in the Middle Ages</i>	17
Александар Узелац, „Краљица Европа“	19
Aleksandar Uzelac, <i>Europa Regina</i>	34
Ненад Обрадовић, <i>Нови подаци о успостављању вазалних односа између Деспота Стефана и краља Жигмунда</i>	37
Nenad Obradović, <i>New Information about the Establishment of the Vasal Relationship between Despot Stefan And King Sigismund</i>	55
Дејан Булић, <i>Град – Лоша, утврђење код Пожеге</i>	57
Dejan Bulić, <i>Town – Loraš, Fortress Near Požega</i>	75
Гордан Бојковић, <i>Прилози проучавању образовања у средњовековној Србији</i>	83
Gordan Bojković, <i>Contribution to the Study of Education in Medieval Serbia</i>	90
Жарко Илић, <i>Пловидба на Великој Морави у 19. веку</i>	91
Žarko Ilić, <i>Navigaton on the Velika Morava (Great Morava) River in 19th Century</i>	109
Данко Леовац, <i>Вакцинација против великих бојења и антивакцинални покрети у 19. веку – крајак осврти</i>	111
Danko Leovac, <i>Vaccination Against Smallpox and Anti-Vaccination Movements in the 19th Century – A Brief Overview</i>	125

Melina Rokai, <i>British Travellers and Construction of Perceptions of Bosnia and Herzegovina in the Second Half of the Nineteenth Century</i>	127
Мелина Рокаи, <i>Британски путописци и конструкција перцепција о Босни и Херцеговини у другој половини деведнаестог века</i>	148
Ionuț Cojocaru, <i>Romania and Turkey. From Enemies to Allies</i>	151
Ionuț Cojocaru, <i>Румунија и Турска. од непријатеља до савезника</i>	172
Огњен Томић, <i>Упоредна анализа писања италијанске и југословенске штампе пре и током напада Италије на Југославију у другом светском рату</i>	173
Ognjen Tomić, <i>Comparative Analysis of the Writings of the Italian and Yugoslav Press Before and during the Italian Attack on Yugoslavia in the Second World War</i>	194
Лука Савчић, <i>Слика Че Геваре у Југославији</i>	195
Luka Savčić, <i>The Image of Che Guevara in Yugoslavia</i>	206

Прикази / Reviews

Срђан Брајковић, <i>Óscar Prieto Domínguez, Literary Circles In Byzantine Iconoclasm: Patrons, Politics And Saints</i>	207
--	-----

Библиографија / Bibliography

Мирослав М. Поповић, <i>Библиографија историографије Србије за 2020. годину</i>	213
---	-----

Жарко Илић

Универзитет у Београду, Филозофски факултет

Одељење за историју

Чика Љубина 18–20, Београд

zarko.ilic95@yahoo.com

ПЛОВИДБА НА ВЕЛИКОЈ МОРАВИ У 19. ВЕКУ

У раду су приказани и анализирани послови и планови који су имали за циљ успостављање пловидбе Великом Моравом лађама веће носивости, као и паробродима. Указано је на значај који је овај унутрашњи речни пут могао имати за трговину Кнежевине Србије, као и на догађаје који су послове око уређења Велике Мораве за пловидбу оставили по страни у српској саобраћајној политици. Посебна пажња посвећена је периоду друге владавине кнеза Михаила Обреновића (1860–1868), као и првим годинама владавине кнеза и краља Милана Обреновића (1868–1889), када су извршена главна испитивања и када је настао први план о пословима које је требало предузети како би се успоставила безбедна пловидба дуж тока Велике Мораве.

Кључне речи: *Велика Морава, пловидба, унутрашњи речни саобраћај, Анџоније Алексић, „Дунавско паробродарско друштво“, „Друштво безимено за пловидбу Француско-српску“.*

* * *

Са три стране окружена рекама, Србија је већ својим географским положајем била предодређена да узме улогу у речном саобраћају на рекама Дунаву и Сави, које су уједно представљале и њене северне границе током читавог 19. века. Тимок, првенствено због својих карактеристика, није имао могућност за развој пловидбе, а и сам његов положај није доприносио унапређењу трговину, ако би се његовим током и могла ус-

поставити пловидба. За разлику од Тимока, озбиљнији послови на уређивању Дрине за пловидбу предузети су крајем 19. века, али углавном су ти послови били препуштени аустријским властима у Босни и Херцеговини. Српска влада се повремено укључивала, углавном у случајевима када је Дрина мењала ток, што је доводило до промене границе. Пловидба Дрином је била могућа и први аустријски пароброд је запловио том реком 1886. године и, поред неуређеног тока, стигао до Зворника, а две године касније основано је Босанско паробродарско друштво. Током каснијих година настављено је са послом уређења корита Дрине за пловидбу, све до 1896. године, када је пловидба прекинута због поплаве која је изазвала оштећена дуж обале.¹ Наравно, ово не значи да се више није пловило Дрином, а да је поново био успостављен саобраћај лађама уз Дрину сведочи и спор аустријске владе у Босни и Херцеговини и српске владе око наводног наплаћивања таксе од стране српских пограничних власти током 1906. и почетком 1907. године, а на име накнаде „за спровод“, што се испоставило као неоснована оптужба.² На основу овога видимо да је после 1896. обустављен саобраћај паробродима, док се лађама и сплавовима несметано одвијао.

За разлику од Дрине, српске власти су већ током 20-их година 19. века биле укључене у питање пловидбе Дунавом и Савом.³ Питање пловидбе српских лађа по водама Османског царства није било уређено Другим (1830) и Трећим хатошерифом (1833). То питање је накнадно решено издавањем фермана 1835. године, којим је дозвољена слободна пловидба српских бродова по свим водама Османског царства, са српском заставом.⁴ Током 30-их година 19. века посебно је било актуелно питање уређења Ђердапа, како би се и дуж тог дела тока Дунава омогућила несметана пловидба. Извлачење лађа уз Ђердап представљало је велику обавезу за становништво које је живело дуж тог дела дунавске обале, па је и са те тачке гледишта било важно уредити Ђердап.⁵ Међутим, послови око чишћења Ђердапа завршени су тек нешто више од 60 година касније, 1899. године.⁶

1 Алексић 1889, 4–5; Поповић 2019, 148.

2 Архив Србије (=АС), Министарство иностраних дела – Дринска акта (несређена грађа), 3/16. март 1906.

3 АС, Кнежева канцеларија (=КК), Пожаревачка нахија (=XXI), ролна бр. 61, 122, ролна бр. 63, 714, ролна бр. 63, 880.

4 Џамбазовски 1983, 564.

5 АС, КК, XXI, ролна бр. 64, 1045, Стефан Стефановић кнезу Милошу Обреновићу о жалби сељака на обавезу извлачења лађа уз Ђердап 20. маја/1. јун 1836.

6 О пловидби на Дунаву и Сави у 19. веку, у српској историографији је написано више радова: Милић 1983, 307–317; Стојанчевић 1983а, 349–356; Стојанчевић 1983б,

За разлику од пловидбе Дунавом, Савом и Дрином у 19. веку, о чему се у српској историографији писало, питање пловидбе Великом Моравом у истом том периоду је најслабије обрађено. Само један рад, са свега неколико реченица помиње појединачне случајеве пловидбе овом реком у 19. веку, док су остали непознати многи други покушаји оспособљавања Велике Мораве за пловидбу, како од стране српске државе, тако и од стране иностраних друштава.⁷

Захваљујући свом положају и правцу свог тока, река Велика Морава има важно место у српској историји. Током читавог 19. века становништво је у тој реци гледало спас, јер им је она, са једне стране, пружала воду за наводњавање пољопривредног земљишта, а са друге стране, дуж те реке био је постављен велики број воденица, те је тако Велика Морава играла важну улогу у обезбеђивању хране и преради житарица. На Великој Морави, од Ћуприје до Кулича, било је 96 воденица 1869. године.⁸ Постојала је и њена друга страна, када је својим поплавама уништавала пољопривредне усеве дуж своје обале, што није био редак случај.⁹ Поред локалног значаја реке за околно становништво, Велика Морава је имала велику важност као спона између централних и јужних делова Кнежевине, а касније и Краљевине Србије, са Дунавом, а тиме и са једним од најважнијих речних трговачких путева у овом делу Европе. До средине 50-их година 19. века, пажња српских власти била је усмерена првенствено на регулацију пловидбе Дунавом и Савом, а од тог тренутка постепено се појављују и планови који су имали за циљ чишћење и оспособљавање Велике Мораве за успостављање пловидбе дуж њеног тока.

Саобраћај на Великој Морави се одвијао и пре идеја о њеном чишћењу и уређењу, али је углавном била реч о примитивним начинима пловидбе, малим бродовима, чуњевима или сплавовима. Током 30-их година 19. века Србија је располагала са око 200 лађа, које су углавном служиле за пловидбу на Дунаву и Сави. Пловидба на Великој Морави у том тренутку није била од веће важности за српску владу, будући да су мањи чамци могли да плове узводно, а на тај начин је преношено оружје, со, као и црквена звона после 1830.¹⁰ Управо, током 30-их година 19. века први пут је указано да би се Велика Морава могла уредити и оспособити како би на њој пловиле лађе тежине од приближно 40 тона. То помиње Вук С. Караџић у свом раду „Географическо-Статистическо описаније

319–353; Поповић 1983, 489–542.

7 Павловић 1983, 577–602.

8 Алексић 1879а, 54.

9 Илић 2018, 141–186; Ристић 2019, 181–199.

10 Новаковић 1894, 26; Павловић 1983, 592.

Србије“, који је објављен у часопису *Даница. Забавник за јодину 1827*. Вук наводи да се речни саобраћај са великим лађама већ одвија на Дунаву и Сави.¹¹ У казивању о Великој Морави, Вук пише да се саобраћај на њој тренутно одвија само помоћу чуњева, због самог речног корита које је испуњено кладама и суповима. Вук истиче да би се Велика Морава могла оспособити за пловидбу лађа, сличне носивости као оне што су пловиле Дунавом и Савом, уколико би се предузели послови на уређењу речног корита и то на потезу од Ћуприје до ушћа Велике Мораве у Дунав.¹² Ово Вуково казивање, поред тога што представља први помен о могућем уређењу Велике Мораве за пловидбу већим лађама са теретом од 30.000 до 40.000 ока, представља доказ да у том тренутку лађе нису могле безбедно пловити Великом Моравом.

Други начин коришћења пловног пута дуж Велике Мораве било је спуштање грађе сплавовима ка Дунаву. Приликом изградње лађа за српску владу, дрвена грађа је спуштана током Западне и Велике Мораве до Смедерева, где се налазило једно од бродоградилшта 1832. године.¹³ Такође, и страни трговци су били заинтересовани за дрво из Србије које је било на гласу као изузетно квалитетно,¹⁴ па је тако остао забележен случај да се један трговац из Цариграда обратио молбом Милети Радојковићу да сече грађу у Србији за потребу изградње буради, коју је планирао да Великом Моравом и Дунавом вози за Цариград.¹⁵ Велика испорука дрвене грађе скелом низ Велику Мораву и Дунав учињена је 1839. године и то за потребе црноморске флоте, када је само током једног транспорта дрвене грађе спуштено око 1.500 стабала.¹⁶

Током 40-их година 19. века није било покушаја озбиљнијег испитивања могућности пловидбе на Великој Морави. Међутим, у литератури се срећу подаци који говоре о наводним покушајима пловидбе. У појединим радовима наилазимо на податак да су 1841. године три поштанске лађе пловиле од Ћуприје низ Велику Мораву и Дунав до Београда, као и податак да је у периоду од 1844. до 1864. године постојало *Француско-српско друштво за пловидбу на Дунаву, Сави и Морави*.¹⁷ Први податак се

11 Карацић 1827, 35.

12 Ibid., 38.

13 Павловић 1983, 594–595.

14 Новаковић 1894, 25.

15 Марковић 2010, док. бр. 687.

16 Милић 1983, 311.

17 Ејџри 2018, 86; Величковић 1995, 39. За ове податке нису наведене сигнатуре архивске грађе, већ је наведено да је то забележено у *Србским новинама* из 1841. године. Међутим, ни у једном броју *Србских новина* из 1841. године нема ниједног помена о пловидби на Великој Морави.

нигде не помиње у архивској грађи коју смо прегледали у Архиву Србију. За други податак са сигурношћу се може рећи да није тачан, јер се *Француско-српско друштво за пловидбу на Дунаву, Сави и Морави* помиње тек од 1859. године, када је то друштво потписало уговор са српском владом, о чему ће касније бити више речи.¹⁸ Године 1844. речни саобраћај на Дунаву обављало је *Прво Царско-краљевско дунавско паробродарско друштво*, основано још 1829. године.¹⁹ Као што се види, у том периоду пажња српских власти је углавном била усмерена ка пловидби на Дунаву и Сави. То потврђује и чланак објављен у *Србским новинама* од 8. априла 1847. године под насловом „Нешто о нашој поморској трговини, и путу кљ мору“. У то време, ове две реке су посматране као везе Кнежевине Србије са Црним, односно Јадранским морем, што је сматрано веома важним за српску трговину.²⁰ Како је речни саобраћај у Кнежевини Србији тек почињао са озбиљнијим развојем, на значај Велике Мораве за речни саобраћај још увек се није увиђало у тој мери да би се почело са пословима око њеног уређивања.

Идеја о испитивању пловности Велике Мораве дошла је средином 1856. године од „Дунавског паробродског друштва“, које је било спремно да са једним паробродом испита могућност пловидбе овом реком и да предлог око њеног чишћења. Овај предлог паробродарског друштва дошао је након потписивања Париског мировног уговора 30. марта 1856. године, којим је уведен међународни режим пловидбе на Дунаву. Јасно је да је и овај предлог паробродарског друштва био последица одредбе Париског мира о Дунаву, која је отварала нове могућности за пловидбу Дунавом, те је тако ово друштво хтело да прошири своју делатност и на ток Велике Мораве, и тако искористи њен значај за трговину Кнежевине Србије, како би из тога извукло профит. Аустријско паробродарско друштво тражило је награду у износу од 100 дуката цесарских за посаду пароброда која би извршила пробну пловидбу на Великој Морави. У *Србском дневнику* писано је да је српска влада постигла договор са „Дунавским паробродарским друштвом“ о прокопавању канала на српској страни Ђердапа, којим би лађе без икаквих проблема пролазиле овај кланац.²¹ Поред ове вести, у истом броју *Србског дневника* стоји да је по жељи српског

18 АС, Државни савет (=ДС), 1859, ролна бр. 264, 651, Уговор између Попечитељства финансија и Мањана, Бујона, Афонса Конта и Компаније из Марсеља о пловидби на Дунаву, Сави и Морави 11/22. децембар 1859. године.

19 Делић 2019, 55; Џамбазовски 1983, 567.

20 *Србске новине*, бр. 27, 8/20. април 1847.

21 *Србски дневник*, бр. 48, 17/29. јун 1856. Идеја о прокопавању канала дуж Ђердапа се појавила још 1834. године, када су немачки мајстори вршили послове око уређивања Ђердапа. Међутим, тада нису предузети никакви послови око прокопавања канала.

правитељства Дунавско паробродарско друштво већ извршило пробну пловидбу са једном лађом на Великој Морави.²² Ова вест са сигурношћу није тачна, јер је Државни савет тек 10. јула 1856. године доносио одлуку о предлогу кнеза Александра Карађорђевића и министарства иностраних дела о давању награде. Кнез Александар у свом писму Државном савету истиче значај пловидбе Великом Моравом за трговину, посебно наглашавајући лоше стање копнених путева у унутрашњости Кнежевине Србије. Сматрао је да је трошак од 100 дуката цесарских безначајан за српско правитељство и да стога треба дати ову награду друштву како би испитало могућност пловидбе, али под условом да неће тражити никакву одштету за евентуално оштећење брода које би настало током испитивања до које тачке је Велика Морава пловна. Ипак, Државни савет није прихватио овај предлог кнеза Александра и министарства, правдајући своју одлуку да би се највероватније показало да Велика Морава није пловна и да би пробу пловидбе требало извршити тек након чишћења. Поред тога, указивали су и на проблем изливања Велике Мораве, што се понављало готово сваке године.²³ Иако Државни савет није дао позитивно мишљење о пробној пловидби на Великој Морави, од те идеје није се употпуности одустало. На то указује извештај о испитивању доњег тока Мораве који је вршен у децембру 1857. године. У извештају који је Таса Кузмановић, помоћник начелника смедеревског округа, послао о том послу, указано је на највеће препреке у погледу пловидбе на овој реци. Наиме, највећи проблем представљале су велике кладе, а на 120 метара од ушћа налазило се 9 стабала храстова, који су заузимали готово цео ток Мораве. Присуство великог броја клада које су се појавиле у води био је резултат промене тока Мораве, која је свој нови ток пробила кроз куличку утрину. Ово је био један од главних разлога немогућности пловидбе Великом Моравом.²⁴

Три године након првог покушаја једног страног паробродарског друштва да добије право на пловидбу Великом Моравом, средином 1859. године за пловидбу овом реком, као и Дунавом и Савом, било је заинтересовано друго паробродарско друштво. То друштво су основали капетан Франц Михаил Хонорењ Мањани, Бујон и „дружина“.²⁵ Друштво се обратило министарству иностраних дела у јулу 1859. године молбом да

(АС, КК, Неготинска нахија (=XIX), ролна бр. 57, 160, Стефан Стефановић – кнезу Милошу о пословима око уређења Ђердапа 18/30. октобар 1834).

²² *Србски дневник*, бр. 48, 17/29. јун 1856.

²³ АС, ДС, 1856, ролна бр. 214, 452, кнез Александар Карађорђевић – Државном савету 22. јуна/4. јул 1856.

²⁴ Архив Српске академија наука и уметности, Стара збирка, бр. 216, *Извештај од начелства смедеревској о ширини и дубини Мораве на ушћу у Дунав од 16/28. децембра 1857.*

²⁵ *Србске новине*, бр. 19, 5/17. децембар 1859.

им се уступи право пловидбе Моравом на период од 30 година, с тим што би друштво преузело на себе све трошкове око чишћења и уређивања Мораве за пловидбу.²⁶ Поред пловидбе Моравом, друштво је планирало да успостави и речни саобраћај са шест пароброда Дунавом и Савом и то од Галаца до Градишке у Босни, с тим што би ови бродови излазили на реке из Београде, као главне тачке.²⁷ Око питања пловидбе Дунавом и Савом од стране француског друштва за српско правитељство није имало никаквих недоумица, јер је још решењем од 9. маја 1858. године одлучено да се паробродарским друштвима не чине никакве сметње у погледу пловидбе српском страном Дунава и Саве.²⁸ Са друге стране, питање пловидбе Великом Моравом посебно је привукло пажњу српског правитељства.

Захтев овог друштва за право пловидбе на Великој Морави министарство иностраних дела је проследило министарству финансија. Министарство иностраних дела је сматрало да овај предлог капетана Мањана треба прихватити и уступити друштву право искључиве пловидбе на Српској Морави²⁹, као и на оном делу Бугарске Мораве који се налазио у саставу Кнежевине Србије. Свој предлог министарство иностраних дела је заснивало на чињеници да у том тренутку ни српска држава, као ни српски трговци, нису имали довољно средстава да оспособе ток Српске и дела Бугарске Мораве за пловидбу. Проблем у чишћењу тока Мораве представљале су воденице, тако да је министарство иностраних дела истицало да су власници тих воденица дужни да их уклоне, како би се могла успоставити несметана пловидба дуж Српске и Бугарске Мораве.³⁰ Државни савет је захтевао да се предлог уговора о пловидби Моравом допуни тачним роком до када је друштво у обавези да започне чишћење тока Српске и Бугарске Мораве, као и уколико би било потребно исправљати ток Мораве због потреба пловидбе, на чији терет би падало откупљивање земље од приватних лица. На ове примедбе Државног савета, Мањан је одговорио да друштво већ следеће године (1860) планира да изврши пробну пловидбу на Морави, како би испитали реку и направили детаљан план за њено чишћење. Друштво је захтевало да им се да две године за испитивање и чишћење Српске и Бугарске Мораве и у случају

26 АС, Министарство финансија – Одељење промишљености (МФ-П), 1863, IV, 15, Цветко Рајовић – министарству финансија 8/20. јула 1859.

27 АС, ДС, 1859, ролна бр. 264, 651, 21. август/ 2. септембар 1859.

28 АС, ДС, 1859, ролна бр. 256, бр. 116, министарство финансија – Државном савету 24. фебруара/8. март 1859.

29 Под називом Српска Морава подразумевао се ток Западне и Велике Мораве.

30 АС, ДС, 1859, ролна бр. 266, 757, министар финансија Теодор Хербез – Државном савету 17/29. јула 1859.

да за то време друштво не изврши регулацију целог тока Мораве, држава може дати другим друштвима право уређивања и пловидбе на оном делу тока који би остао нерегулисан. Пре почетка радова, друштво није могло дати никакав одговор око питања откупа земље док се не заврши испитивање тока.³¹ Предлози француског друштва су прихваћени и кнез Милош је 29. септембра 1859. године потписао уговор са овим друштвом којим је било предвиђено да француско друштво са 6 пароброда одржава саобраћај између Београда и Марсеља и да заведе уредну пловидбу са српске стране Дунава, као и пловидбу на Сави и послове око уређивања Мораве за пловидбу. Од српског правитељства, ово друштво је добило право да изабере мајдан каменог угља крај Дунава који ће користити за потребе пловидбе. За ове потребе одређен је рудник каменог угља у Добри.³² Друштву је такође бесплатно уступљено земљиште за станице дуж обале река, као и места за изградњу радионица за пароброде. Пред тога, уступљен им је и рудник Мајданпек на 30 година, под посебним условима.³³ Ово друштво је од почетка увиђало да неће моћи са 6 пароброда остварити планирану пловидбу, па је убрзо ушло у преговоре са *Главним друшћивом за њловидбу*, које је формирано 14. септембра 1858. године, указом француског цара Наполеона III. Ова друштва су потписала уговор 24. новембра 1859. године и овим уговором је настало „Безимено Друштво за пловидбу Француско-српску“.³⁴

Од могућег успостављања паробродне пловидбе Српском и Бугарском Моравом много се очекивало. У *Србским новинама* од 10. децембра 1859. године истицано је на примеру Свилајнца како ће то насеље процветати уколико француско друштво успостави пловидбу на Морави, јер је његов положај одређивао да ту буде важна станица.³⁵ Међутим, цео овај подухват био је осуђен на пропаст.

Колико год да су уговор са овим друштвом, као и његови планови о чишћењу и успостављању паробродне пловидбе током Српске и Бугарске Мораве обећавали, финансијске могућности друштва биле су јако лоше.³⁶ Уместо 6 пароброда којима је Француско-српско друштво требало

31 Ibid.

32 Архив Србије, Министарство финансија – Рударско одељење, 1860, (несрећена грађа), Извештај рударског одељења за 1859. годину.

33 АС, ДС, 1859, ролна бр. 269, бр. 1039, дирекција Главног друштва за пловидбу Француско-српску – Државном савету 16/28. децембра 1859.

34 АС, ДС, 1859, ролна бр. 269, бр. 1039, дирекција Главног друштва за пловидбу Француско-српску – Државном савету 16/28. децембра 1859; *Србске новине*, бр. 19, 5/17. децембар 1859.

35 *Србске новине*, бр. 21, 10/22. децембар 1859.

36 АС, ДС, 1861, ролна бр. 298, 548.

да обавља пловидбу током Дунава и Саве, стигла су само три, од којих један није био исправан. Француско-српско друштво за пловидбу је 1862. године концесије за пловидбу на Дунаву, Сави и споредним рекама, као и право копања угља у Добри самоиницијативно пренело на „Енглеско-дунавско друштво“.³⁷ Након што је ово друштво преузело парну пловидбу Дунавом и Савом, учињен је један покушај испитивања пловности Велике Мораве. Наиме, инспектор „Енглеско-дунавског друштва“ Динели је почетком јула 1863. године у Смедеревском, Пожаревачком, Ћупријском и Јагодинском окружју вршио испитивања пловности Велике Мораве, као и начине њеног чишћења, како би се могла успоставити паробродна пловидба.³⁸ Међутим, ни овај подухват није дао резултате, те је питање пловидбе Великом Моравом остало и даље нерешено.

О пословима који су вршени почетком седме деценије 19. века у циљу уређивања речног корита Велике Мораве за пловидбу лађа веће носивости говори и Вилијем Дентон, англикански свештеник који је посетио Кнежевину Србију у пролеће 1862. године. Истиче значај који ће овај пловни пут имати за извоз и увоз Кнежевине Србије, посебно нагласивши везу која ће тако бити успостављена између плодних предела у унутрашњости Кнежевине и тржишта северно од Дунава.³⁹ За унутрашњи саобраћај Кнежевине Србије овај пловни пут би заиста имао велики значај, посебно ако се има у виду тадашњи начин превоза добара у и из Поморавља. Основни вид транспорта био је уз помоћ домаћих теглећих кола вучених од стране волова или коња. Овај вид превоза знатно је био дужи и имао много мање могућности за превоз већих тежина од речног транспорта.

Од 1864. године у Ћуприји се праве скеле којима је вршена пловидба на Великој Морави. Скеле су углавном коришћене за превоз грађе и гвожђа које је спуштано у Драговац. Главни проблем при пловидби скела био је велики број воденица које су знатно успоравале пловидбу, па су тако натоварене скеле до Драговца стизале за 12 до 15 дана. Две године касније, две лађе и две дергелије⁴⁰, натоварене пшеницом, кренуле су пут од Ћуприје ка Дунаву. Међутим, успеле су да стигну само до Сараораца, те даљи пут нису могле наставити због великог броја клада које су претиле да оштете и потопа лађе.⁴¹ Тако је прва пробна пловидба са товарним лађама на Великој Морави завршена неуспешно.

³⁷ Милић 1970, 58, 60.

³⁸ АС, МФ-П, 1863, VI, 15, обавештење о раду инспектора Динелија о испитивању реке Мораве 3 /15. јула 1863.

³⁹ Дентон 2013, 44.

⁴⁰ Дергелија је речно пловило изграђено од дрвета са равним подом у облику сплава или скеле.

⁴¹ Алексић 1879а, 75.

У погледу испитивања пловности Велике, али и делова Западне и Јужне Мораве, највише је урађено крајем седме и почетком осме деценије 19. века и то захваљујући директном залагању српског правитељства. Најпре су испитивање могуће пловидбе на Великој Морави вршили припадници понтоњерског пука и приликом свих истраживања показивало се да би се Велика Морава, уз мање послове око регулације, лако могла учинити пловном реком.⁴² Током 1866. године испитивања Велике Мораве вршио је потпуковник Радован Милетић, али његова испитивања нису дала конкретна решења за оспособљавање реке за пловидбу.⁴³ На основу наредбе кнеза Михаила Обреновића, током 1867. године извршена је прва пробна пловидба једним паробродом дуж тока Велике Мораве. Ту експедицију предузело је аустријско „Дунавско паробродарско друштво“, које је, како смо навели, још током 1856. године било заинтересовано за успостављање парне пловидбе на Великој Морави. На челу посаде пароброда „Морава“, првог пароброда који је запловио Великом Моравом, био је капетан Јуранек, који је, након извршене експедиције, министарству грађевина поднео извештај о пословима које треба предузети како би се Велика Морава очистила и уредила за пловидбу паробродима. У свом извештају Јуранек је истакао да се Великом Моравом, у њеном тренутном стању, током летњих месеци не може пловити, првенствено због неуређеног тока и великог броја воденица, а посебно ако се узме у обзир да је водостај Велике Мораве низак током летњих месеци. Међутим, додаје да би се за свега годину дана овај ток могао уредити и то заједничким подухватом српске владе, која би обезбедила радну снагу, и „Дунавског паробродарског друштва“, које би обезбедило потребне алате, као и техничко решење. Јуранек је сматрао да би најпре требало уклонити воденице и гатове⁴⁴, које су постављали рибари, и исправити ток Велике Мораве на шест места. Такође, приликом писања извештаја посебно је истицао значај овог пловног пута за извоз производа из унутрашњости Србије.⁴⁵ На послове око уређења Велике Мораве за пловидбу осврнуо се и кнез Михаило у својој престоној беседи приликом отварања Михаљске народне скупштине, истичући значај овог пута за трговину и извоз.⁴⁶ За време друге владавине кнеза Михаила покретано је и питање изградње

42 *Србске новине*, бр. 131, 10/22. октобар 1867.

43 Алексић 1879а, 74.

44 Гатови представљају сужења речног тока настала деловањем човека, а за потребе риболова.

45 Алексић 1879а, 74.

46 АС, Збирка Поклони и откупи, 84, бр. 43 – Престолна беседа кнеза Михаила Обреновића приликом отварања Михаљске скупштине 29. септембра/11. октобра 1867. године.

железнице и то у три наврата – 1864, 1867. и 1868. године,⁴⁷ али оно што се може приметити јесте да у овом периоду примат над железничким питањем има питање успостављања унутрашњег речног саобраћаја, из различитих разлога као што су спољнополитички притисци, као и недостатак финансијских средстава за изградњу железнице.

Током 1868. године послове око премеравања Велике Мораве преузео је на себе официр понтоњерског полубатаљона Антоније – Анта Алексић, који је током те године премештен на службу у Ћуприји. За време своје службе у Ћуприји прикупао је бројне податке о току Велике, Западне и Јужне Мораве и испитивао могућности пловидбе на све три реке, а резултате свог истраживања приказаће у књизи *Морава, њено садање стање и могућности иловидбе*, објављеној 1879. године. Највећи број података о три Мораве, Алексић је прикупио у периоду од 1868. до 1871. године.⁴⁸ За време боравка Анте Алексића у Ћуприји, предузета је друга експедиција „Дунавског паробродарског друштва“ у циљу испитивања способности Велике Мораве за паробродну пловидбу. Та експедиција је извршена 1869. године, а поново је Великом Моравом запловио пароброд „Морава“. Капетан брода био је Фелдхајм, а за његов помоћник, због непознавања српског језика, одређен је Анта Алексић.⁴⁹ Током овог испитивања, пароброд „Морава“ је стигао до Ћуприје и том приликом вршено је сондирање реке, приликом чега су обележене све кладе и воденице које је требало уклонити.⁵⁰ Извештаји капетана Фелдхајмса са овог истраживања нису сачувани.⁵¹ Управо ово истраживање на броду „Дунавског паробродарског друштва“ је пружио важне информације Анти Алексићу за његову студију о могућности пловидбе на Великој Морави. Студија Анте Алексића доносила је податке о готово свим пословима које је требало предузети како би се река оспособила за пловидбу. Као главне проблеме за пловидбу на Великој Морави, Анта Алексић је истакао постојање великог броја воденица, неочишћено речно корито и серпентине, које би требало исправити ради лакшег маневрисања лађама. Анта Алексић је вршио чак и прорачуне колико би коштало уређење Велике Мораве и њене обале, а посебно је наглашавао да уређење Велике Мораве не треба препустити некој странијој компанији, већ тим послом треба да се бави држава, будући да је реч о општој ствари, која ће знатно унапредити извоз Србије, али и олакшати живот становништву, јер је његов план

47 Арнаутовић 1934, 22–24.

48 Кнежевић 1955, 88.

49 Павловић 1983, 598.

50 Алексић 1879а, 75.

51 Грађа Министарства грађевина, која се чува у Архиву Србије, је јако лоше сачувана, посебно за прве године рада.

предвиђао и уређење обала које ће спречити често изливање реке.⁵² Сви радови који су вршени на испитивању пловности Велике, али и остале две Мораве, поред потребе за извозом производа из унутрашњости, били су подстакнути и великом поплавом која се десила 1864. године и која је уништила велику количину пољопривредних производа.⁵³ Управо у својој студији о пловидби на Морави, Анта Алексић указује на ову поплаву и штету која је настала од изливања воде и пореди је са трошковима које би донело чишћење и уређивање Велике Мораве за пловидбу, и дошао је до закључка да би само губици настали од поплаве у јуну 1864. године били довољни да се уреди речна обала, успостави пловидба и тако спрече будућа плављења.⁵⁴ Поплава од јуна и новембра 1864. године, подстакла је и прве радове на промени тока Велике Мораве и исправљању кривина. Током 1865. године, становништво које је настојало да заштити имања поред Велике Мораве, својим залагањем, на три места је исправило њен ток, недалеко од села Радошин, Домуз –поток и Брзане.⁵⁵

Пре него што је објавио своју студију о Морави и њеној пловности, што је учињено десет година након извршених испитивања (1879), Анта Алексић је током 1870. године вршио испитивање могућности пловидбе сплавовима на делу тока Западне Мораве. Први покушаји спуштања сплавова низ Западну Мораву учињени су управо 60-их година 19. века. У том периоду, официри Ивић и Личанин су спуштали преко 100 сплавова за рачун правитељства од Карановца до Ћуприје. Убрзо након овог покушаја, Алексић се са 30 сплавова на јесен 1870. године спустио од Карановца до Ћуприје, што му је и уједно дало повода да заговара сплавове као једно од најважнијих превозних средстава дуж тока све три Мораве.⁵⁶ Поред испитивања Западне Мораве, Анта Алексић је у јулу 1870. године пловио Јужном Моравом и то од Ћуниса до Сталаћа.⁵⁷ Током 1871. године Алексић је вршио испитивање могућности повезивања пловним путем најјужних делова Кнежевине Србије са Београдом. Министарство војно имало је за циљ да започне спуштање грађе са Копаоника низ Ибар и даље током Западне и Велике Мораве. За овај задатак одређена је комисија у чијем саставу је био и Анта Алексић. Брод којим је комисија пловила од Рашке низ Ибар добио је име „Рашка“. О овом свом путовању, Алексић је

52 Алексић 1879а, 54, 55, 59–63.

53 Илић 2018, 141–186.

54 Алексић 1879а, 20, 34.

55 Илић 2018, 183.

56 *Раденик*, бр. 7, 15/27. јун 1871, Наше домаће ствари – *Са Мораве* (текст Анте Алексића о извозу вина сплавовима током Велике Мораве); Алексић 1879, Предговор; Кнежевић 1995, 24.

57 Алексић 1879а, Предговор.

у *Годишњици Николе Чуйића* 1879. године објавио спис „Ибар од Рашке до Карановца“, остављајући бројне податке како о самим карактеристикама реке, тако и о споменицима прошлих времена у његовој долини. Ова пробна пловидба није имала за циљ да испита могућност пловидбе лађа на Ибру, јер саме карактеристике реке то нису дозвољавале, а и лађа комисије је у неколико наврата била угрожена. Њен основни циљ био је да извиди могућност спуштања дрвене грађе са обронака Копаоника, речним путем, ка северним деловима Кнежевине.⁵⁸ У свом извештају о пробној пловидби Ибром, Алексић је истако да би овај речни ток могао бити користан за спуштање грађе, камена и других производа чији су се извори налазили дуж његовог тока и даље Западном и Великом Моравом.⁵⁹

Пре објављивања студије о пловности Мораве 1879. године, Алексић је своје радове о Морави објављивао у неколико бројева часописа *Рагеник*.⁶⁰ Сви радови Анта Алексића и његово инсистирање да пловидбу на Великој Морави треба успоставити првенствено због српског извоза, нису остали без резултате. Највише утицаја Алексић је остварио на домаће трговце, који су почели да спуштају своју робу сплавовима дуж тока Велике и Западне Мораве. Године 1870. трговац из Карановца, Милован Милетић је спуштао бурад од Карановца до Јагодине. После првих успеха, овај трговац је наставио са спуштањем грађе низ Западну и Велику Мораву све до Пожаревца.⁶¹ Антоније Алексић је био изузетно задовољан успехом свог посла и истицао значај овог пута за напредак целог Поморавља. Сматрао је да се пловидба одмах може успоставити сплавовима, док за уређење Велике Мораве за парну пловидбу држава још увек нема како финансијских могућности, тако ни довољно радне снаге и да би тај посао трајао више од 20 година.⁶²

Дубоко верујући у успех пловидбе Моравом, официр Антоније Алексић напушта службу 1872. године и посвећује се трговини дрветом и то спуштањем тог материјала током Западне и Велике Мораве. Већ почетком 1873. године почиње са изградњом 12 лађа код Катрге, али те лађе су већ приликом првог спуштања низ Западну Мораву, недалеко од Трстеника, биле разбијене.⁶³ Након тога, Алексић се углавном оријентисао

⁵⁸ Алексић 1879б, 29, 39.

⁵⁹ Ibid., 51.

⁶⁰ *Рагеник*, бр. 29, 9/21. август 1871. (*Дал је Морава њловна*); *Рагеник*, бр. 35, 24. август/4. септембар 1871. (*Површан њреїлед целе радње и свију њрошкова, који су њоїребни за реїулисанје Мораве*); *Рагеник*, бр. 36, 26. август/ 6. септембар 1871. (*Површан њреїлед целе радње и свију њрошкова, који су њоїребни за реїулисанје Мораве*).

⁶¹ *Рагеник*, бр. 29, 9/21. август 1871.

⁶² Ibid.

⁶³ Алексић 1879а, 76.

на пловидбу Западном и Великом Моравом уз помоћ сплавова и бавио се спуштањем грађе до 1875. године.⁶⁴ Након што је фирма браће Алексић пропала, сплаварење на Великој Морави је и даље настављено, тако да су у наредном периоду врло често спуштани сплавови натоварени свињама и кукурузом до Дунава.

Десет година након пробне пловидбе са капетаном Фелдхајмом, Српско учено друштво је објавило студију Анте Алексића о пловидби на Морави. Књига је објављена 1879. године под насловом *Морава, њено садање стање и могућности њеног пловидбе*. Ова књига представља први детаљно разрађен пројекат настао у Кнежевини Србији о уређењу једне реке, њене обале, исправљању тока, са свим потребним пословима и трошковима које је требало предузети, како би се успоставила пловидба и заштитило Поморавље од честих поплава.

Сви послови које је Анта Алексић предузимао имали су један циљ – успоставити пловидбу на Великој, Западној и Јужној Морави и тако повезати унутрашњост Кнежевине Србије на најлакши и најједноставнији начин са северним деловима земље и побољшати српски извоз, као и увоз. Свакако да се пловидба сплавовима одвијала на Морави и пре него што је Анта Алексић започео своја истраживања и израдио пројекте о успостављању пловидбе, али он је својим радом промовисао ту врсту транспорта, који је, захваљујући њему, добио већи обим. Са друге стране, покушаји успостављања пловидбе лађама, а посебно паробродима, показали су да је то у том тренутку било немогуће остварити. Свега две пробне пловидбе паробродима 1867. и 1869. године завршене су сондирањем река и писањем извештаја, али никакви даљи радови нису настављени. Након ових проба, прешло се на сплаварење, које је успело да заживи на Великој и Западној Морави, а главна роба за превозење било је дрво које се спуштало ка Дунаву.

Од почетка 70-их година 19. века примат у саобраћајној политици у Кнежевини, а затим и Краљевини Србији, преузима железничко питање, а повезивање Београда и Ниша железничком пругом била је обавеза коју је Србија преузела на себе конвенцијом са Аустро-Угарском, уочи Берлинског конгреса. Нешто пре тога, 1873. године министарство грађевина је издало наредбу српским инжењерима да изврше испитивање изградње железничке пруге долином Велике Мораве до Алексинца. После Берлинског конгреса питање железнице долази у центар пажње српске саобраћајне политике. Радови су почели 1881. године, а први воз је прошао долином Велике Мораве у септембру 1884. године.⁶⁵ У повези-

64 Ibid.

65 Арнаутовић 1955, 28–30, 184–198.

вању Поморавља железничким путем са северним деловима Краљевине Србије, лежи и разлог зашто се више не посвећује пажња пловидби на Великој Морави. Изградњом железнице Поморавље је, између осталог, добило свој пут за извоз и увоз производа, те више није ни било потребе за огромним трошковима које је чишћење Велике Мораве изiskивало. О предностима железнице у долини Велике Мораве, у односу на пловни пут том реком, говорио је и Анта Алексић, истичући да би пловни пут био ограничен, како временски, тако и просторно. Пловидба би се могла одвијати само у пролеће, лето и јесен, док код железница то није случај и „цела јој година стоји на располагању“. Такође, пловни пут Великом Моравом је био важан за унутрашњост земље, док би железница повезивала две стране континента.⁶⁶

Иако је питање железнице заменило питање пловидбе Великом Моравом, од те идеје се није одустало. Она се поново појавила на самом почетку 20. века, али тада као део једног много ширег пројекта који је имао за циљ да пловним путем повеже Дунав и Егејско море, и није на било који начин био повезан са ранијим идејама о пловидби, које су настале у Кнежевини и Краљевини Србији, а које су имале локални карактер. Оно што је важно нагласити да историја пројекта о повезивању Дунава и Егејског мора креће на почетку 20. века и нема никакве везе са Антом Алексићем и пловидбом на Великој Морави. Једино заједничко им је то што је део пловног пута Дунав – Егејско море требало да иде током Велике Мораве.

Један од идејних твораца повезивања Дунава и Егејског мора пловним путем био је Стефан Лазар Еуген Лазаровић Хребељановић, који је предузео и прве кораке како би заинтересовао страни капитал за овај пројекат. Године 1901. одлази у Енглеску, како би ступио у везу са енглеским капиталом и придобио њихову подршку за овај пројекат, истичући значај овог пловног пута за повезивање Европе и Блиског Истока. Међутим, Енглези нису били заинтересовани за финансирање пројекта повезивања Дунава и Егејског мора. Три године касније (1904) покушао је да придобије Немачку за ову идеју, али из Берлина је стигао одговор да ће Немачка подржати интересе Аустро-Угарске, која се противила идеји о новом трговачком путу за Србију. На крају, 1907. године је успео да нађе подршку у Сједињеним Америчким Државама, након чега се приступило изради пројекта. На чело овог пројекта постављен је Никола Стаменковић, професор на Техничком факултету у Београду, који је и урадио пројекат током 1908. године, након чега је „American Engineering Company“, основано с циљем грађена овог канала, у априлу 1909. упути-

⁶⁶ Алексић 1879а, 10.

ло српској и турској влади захтев за концесије у погледу прелиминарних истраживања на овом пројекту. Међутим, даљи радови на овом пројекту су обустављени, а догађаји на Балканском полуострву почев од 1912. године, а од 1914. у целом свету, потпуно су бацили у сенку читав овај пројекат.⁶⁷ Историја плана о повезивању Дунава и Егејског мора пловним путем с почетка 20. века, захтева једну одвојену студију која ће се бавити само тим питањем и указати на све предузете активности у вези са тим планом, као и на став српске владе, али и великих сила, према овом послу. Како и хронолошки овај план излази из оквира нашег рада, нећемо се детаљније бавити овим питањем.

Главни циљ који је имала српска влада приликом испитивања и прихватања понуда о успостављању пловидбе на Великој Морави био је економске природе, како би се унутрашњост Кнежевине Србије спојила са северним делом и тако се у великој мери олакшао извоз и увоз производа. Ово питање је имало посебан значај средином 19. века, пре изградње железнице, будући да је путна мрежа на простору Кнежевине Србије била слабије развијена, посебно када је реч о колским путевима, које су били најважнији за извоз. У складу са тим, српска влада главне послове на уређењу Велике Мораве предузима 60-их година 19. века, када је извршена и прва пробна пловидба паробродима, које су имале за циљ да испитају и сондирају ток Велике Мораве, с циљем предузимања даљих послова на њеном чишћењу и оспособљавању за пловидбу. Након ових истраживања настаје и први детаљно разрађени план о уређењу реке у Кнежевини Србији из пера Антонија Алексића. Као резултат ових истраживања, сплаварење на Великој Морави, као вид транспорта производа из унутрашњости земље, добија већи обим, док се после неколико неуспеха, одустаје од пловидбе лађама веће носивости њеним током. Уместо уређеног и за пловидбу лађама оспособљеног унутрашњег пловног пута, Кнежевина, а затим Краљевина Србија, од почетка 80-их година граде гвоздени пут, односно железничку пругу, а тако и везу између унутрашњих и северних делова земље, након чега се занемарује идеја о Великој Морави као унутрашњем пловном путу.

67 Lazarovich-Hrebelianovich 1926, 22, 23, 71, 72.

Списак извора и литературе

Архиви

Архив Србије (АС):

Кнежева канцеларија – Пожаревачка нахија
Кнежева канцеларија – Неготинска нахија
Државни савет (ДС)
Министарство иностраних дела – Дринска акта
Министарство финансија – Одељење промишљености (МФ-П)
Министарство финансија – Рударско одељење
Збирка Поклони и откупи

Архив Српске академије наука и уметности:

Стара збирка

Новине

Србски дневник

Србске новине

Раденик

Објављени извори

Дентон, Вилијем (2013): *Србија и Срби*. Николајевић, Мирјана (прев.), Београд: Службени гласник.

Марковић, Зоран – Мишковић, Светлана (пр.) (2010): *Књажевска канцеларија. Јагодинска нахија 1830–1835*, књ. 3, Јагодина: Историјски архив Јагодина.

Литература

Алексић, Антоније (1879а): *Морава, њено садање стање и могућности њеног пловидбе*, Београд: Државна штампарија.

Алексић Антоније (1879б): Ибар од Рашке до Карановца. *Годишњица Николе Чујића* 3: 24–66.

Алексић, Антоније (1889): *Удешавање Дрине за њеног пловидбу. Крајњиак њеног рада, који су до сада вршени на Дрини*. Београд: Штампарија Народне радикалне странке.

Арнаутовић, Драгомир (1934): *Историја српских железница 1850–1918*. Београд: Издавачко предузеће Привредник.

Величковић, Александар – Митровић, Слободан – Стаменковић, Никола – Дедић, Мидораг – Јанковић, Љубомир – Скриљик, Александар (1995): *Водени мост Београд – Солун: њени путеви Морава – Вардар*. Београд: Нова Демократија.

- Делић, Нино (2019): Аустријско дунавско паробродарско друштво (ДДСГ) у првој половини 19. века: циљеви, политике и резултати. у: Каровић, Гордана (ур.) *Пинус – зајиси 9–10 (Дунавом кроз Ђердајску клисуру)*, Београд: Музеј науке и технике, 51–75.
- Ејупи, Arsim (2018): The idea of Morava-Vardar water canal and its long-term geopolitical context. *GeoScape* 12 (2): 84–91.
- Илић, Жарко (2018): Поплаве у Кнежевини Србији 1864. године и радови на регулацији водотока. *Српске студије* 8, 141–186.
- Карацић, Вук Стефановић (1827): Географическо-Статистическо описаније Србије. *Даница. Забавник за јодину 1827*, 26–120.
- Кнежевић, Богић – Ристић, Андрија – Поповић Реља (1955): *Анија Алексић и његов рад на хидролојији Мораве и Мачве*. Београд: Хидротехнички институт „Инж. Јарослав Черни“.
- Lazarovich-Hrebelianovich, Stephan Lazar Eugene, *The Danube-Aegean Waterway Project*, Somerville.
- Милић, Даница (1970): *Страни капитал у рударству Србије до 1918*, Београд: Историјски институт.
- Милић, Даница (1983): Бродоградња и хидроградња у Србији XIX века. у: Чубриловић, Васа (ур.) *Пловидба на Дунаву и његовим пријокама кроз векове: зборник радова са међународној научној скупи одржаној 5. и 6. јуна 1979. године*, Београд, 307–317.
- Новаковић, Стојан (1894): *Србија у јодини 1834. Писма грофа Боа-ле-Конџа де Рињи министриу иностраних дела у Паризу о садашњем стању у Србији*. Београд: Српска краљевска академија.
- Павловић, Леонтије (1983): Смедерево и пловидба Дунавом и Моравом кроз векове. у: Чубриловић, Васа (ур.) *Пловидба на Дунаву и његовим пријокама кроз векове: зборник радова са међународној научној скупи одржаној 5. и 6. јуна 1979. године*, Београд, 577–602.
- Поповић, Мирослав (1983): Робни токови на рекама Србије у првој половини XIX века. у: Чубриловић, Васа (ур.) *Пловидба на Дунаву и његовим пријокама кроз векове: зборник радова са међународној научној скупи одржаној 5. и 6. јуна 1979. године*, Београд, 489–544.
- Поповић, Радомир, Вулећић, Александра (2019): Регулација савске и дринске обале и заштита Мачве од поплава у 19. и почетком 20. века. у: Ристић, Љубодраг П. (ур.) *Живот на рекама Југоисточне Европе. Историјски аспекти просторној планирања насеља и комуникација*, Београд, 135–156.
- Ристић, Љубодраг (2019). Поплаве и њихове последица: Краљевина Србија 1896. и 1897. године. у: *Живот на рекама Југоисточне Европе. Историјски аспекти просторној планирања насеља и комуникација*, Београд, 181–199.
- Стојанчевић, Владимир (1983а): Кнез Милош и питање слободне пловидбе Ђердапом. у: Чубриловић, Васа (ур.) *Пловидба на Дунаву и његовим пријокама кроз векове: зборник радова са међународној научној скупи одржаној 5. и 6. јуна 1979. године*, Београд, 349–356.

Стојанчевић, Видосава (1983b), Традиционална транспортна средства за људски и робни саобраћај у Ђердапском подручју Србије у 19. веку. у: Чубриловић, Васа (ур.) *Пловидба на Дунаву и његовим притокама кроз векове: зборник радова са међународној научној скупи одржаној 5. и 6. јуна 1979. године*, Београд, 319–353.

Џамбазовски, Климент (1983): Трговина речним саобраћајем између Србије и Бугарске од Хатишерифа 1830. до Париског мира 1856. године. у: Чубриловић, Васа (ур.) *Пловидба на Дунаву и његовим притокама кроз векове: зборник радова са међународној научној скупи одржаној 5. и 6. јуна 1979. године*, Београд, 563–577.

Žarko Ilić

NAVIGATION ON THE VELIKA MORAVA (GREAT MORAVA) RIVER IN 19TH CENTURY

The Velika Morava had been navigable for centuries, but for rafts and smaller vessels only. Due to poor conditions of the riverbed, the navigation by boats was not possible. Important issue for the traffic policy of the Principality of Serbia was regulation of the flow of the Velika Morava and conditioning it for the boats of larger transport capacity. It was the most important inner river trade route, which connected the inland of the Principality of Serbia and the Danube. This question was accentuated in 1850ies and 1860ies, when the first demands by foreign shipping companies to invest in regulation of the river and river traffic were reported. By the end of 1860ies (1867 and 1869), the Serbian Government undertook measurings of the flow of the Velika Morava, with the aid of Austrian Shipping Company, in order to establish navigation along this river. The Serbian Army officer Anta Aleksić soon conceived a plan for the works to be done in order to enable navigation. It showed that cultivation of Velika Morava required large expenditures, and that works could last up to twenty years. Consequently, Anta Aleksić pointed out the importance of rafts, as means of transport on the Velika Morava, but also on both Zapadna and Južna Morava. After his efforts and raftings on these rivers, this means of transportation amassed. After the railroad was built, the river route along Velika Morava, as a connection of the inner parts of the Kingdom of Serbia with the North, loses importance. The railroad connected two ends of the Kingdom of Serbia.

Key words: *Velika (Great) Morava, navigation, inland waterway transport, Antonije Aleksić, The Danube Steamboat Shipping Company, steam-shipping, The nameless company for French-Serbian navigation.*