

**Аутор:** Павле Младеновић (1985), 3. разред гимназије „Бора Станковић”, Ниш

## Трамвајски саобраћај у Нишу

*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 двадесетих, тридесетих и педесет осме године XX века, литературе и усмених казивања, и прати урбани и привредни развој Ниша непосредно пре почетка и за време трајања трамвајског саобраћаја.*

По спровођењу административне поделе Краљевине СХС од 26.04.1922.<sup>1</sup> године у Нишу су се налазиле институције локалне самоуправе за област, округ, срез и општину. Ниш је у то време 1921/22. године имао 25.096<sup>2</sup> 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 недоступности моторних возила већини грађана и лоше уређености улица превоз људи и робе вршен је претежно запрежним возилима.<sup>3</sup> 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 и канализационог система, успостављен је редован трамвајски саобраћај од железничке станице у Нишу до данашњег централног парка у Нишкој Бањи.

### Ратна репарација као средство помоћи појединцу и друштву

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%<sup>4</sup>. 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 централних сила (Бугарске) процењена је на 21.274.928<sup>5</sup> динара (обрачунато по ондашњем курсу динара). Да ли је општина могла да бира начин накнаде ратне штете? У штампи из тих година која

<sup>1</sup> *Историја за трећи разред гимназије природно - математичког смера и четврти разред гимназије општег и друштвено језичког смера*, Београд 2002, стр. 45.

<sup>2</sup> *Енциклопедија Ниша*, Ниш 1995, стр. 257.

<sup>3</sup> *Историја Ниша*, II, Ниш 1986, стр. 259.

<sup>4</sup> П. „Јангов план и удео Србије у репарацијама“, *Политика*, 8.7.1929, бр 7608, стр. 1.

<sup>5</sup> *Историја Ниша*, II, Ниш 1986, стр. 257.

је мени била доступна, као ни у литератури нисам нашао одговор на ово питање. У *Историја Ниша*, II пише да су се на основу обрчунате суме могле наручити преко Министарства спољних послова Краљевине СХС, Одељења за извршење међународних уговора, одређене ратне репарације. 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.<sup>6</sup> Уговор између немачких фирми задужених за испоруку репарационог материјала и Краљевине СХС закључен је 8.11.1922.<sup>7</sup> Први воз са репарационим материјалом стигао је у Ниш 31. децембра<sup>8</sup> исте године. На ратну одштету полагали су право и појединци чија је имовина била оштећена или уништена током окупације.

## Општински радови

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

- градња нове хидроцентрале у Сићевачкој клисури,
- изградња калоричне (термо) централе на месту званом Црвени крст, у непосредној близини града,
- монтажа и изградња зграде за трећи генератор хидроцентрле „Света Петка“,
- изградња трамвајске пруге и свих пратећих објеката неопходних за трамвајски саобраћај,
- изградња водовода и канализације.

Планирано је да се у наредних неколико година (од 1922. године) изгради и 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:

---

<sup>6</sup> Исто

<sup>7</sup> Исто

<sup>8</sup> Исто

америчка фирма за концесије<sup>9</sup>, La societe francaise, загребачко Грађевинско предузетништво СКОПАЛ - Јуришић и Батушић.<sup>10</sup> Понуда чехословачке фирме „Колбен и другови“ вероватно је уследила касније јер није изазвала никакву пажњу јавног мњења (у штампи из тих година, која је мени била доступна, не помиње се), а она је на крају добила право извођења дела општинских радова. Да ли извођење радова уступити некој компанији која би на рачун уложеног капитала убирала изванредан број година прихода 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. Цитат који следи показује које су политичке странке заступале концесију а које задужење. „У питању извођења великих општинских радова коначно је победило мишљење за концесију, чак и најначелнији противници исте, социјалисте, 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.“<sup>11</sup> У даљем тексту чланка објашњено је да су то две групе одборника 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 хидроцентралне). 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. године.<sup>12</sup> Изградња калоричне централе добила је подршку грађана,<sup>13</sup> 17 новембра 1926. године<sup>14</sup> Државни савет одобрио је изградњу, а уговор са чехословачком фирмом „Колбен и другови“ 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 општине.<sup>15</sup>

---

<sup>9</sup> Назив је преузет из *Историја 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 Американска Индустијска и Трговинска Компанија а на првој страни Нишког гласника од 18. новембра 1923. као Американска Компанија.

<sup>10</sup> *Историја Ниша*, II, Ниш 1986, стр. 258.

<sup>11</sup> *Привредни лист*, 23.11.1923, стр. 1.

<sup>12</sup> *Историја Ниша*, II, Ниш 1986, стр. 258; Б. П., „Калорична централа“, *Нишки гласник*, бр.90, 24.6.1926, стр. 1.

<sup>13</sup> Није јасно да ли се на поменутом гласању одлучивало о изградњи калоричне централе и додели општинских плацева посебно или као о јединственом предлогу. Видети: Б. П., „Калорична централа“, *Нишки гласник*, бр.90, 24.6.1926, стр. 1..

<sup>14</sup> *Историја Ниша*, II, Ниш 1986, стр. 258.

<sup>15</sup> Исто.



*Прилог 1. Изградња трамвајске пруге код железничке станице, 1929.год, породични албум др Стевана Јовчића*



*Прилог 2. Изградња трамвајске пруге у Призренској улици поред оgrade Касарне 16. пешадијског пука, 1929.год, породични албум др Стевана Јовчића*



*Прилог 3. Изградња трамвајске пруге на Тргу краља Милана, 1929. године, породични албум др Стевана Јовчића*



*Прилог 4. Изградња трамвајске пруге у Знепољској улици, 1929. године, породични албум др Стевана Јовчића*

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 Л. Благојевић.



*Прилог 5. Предузимач Сотир Л. Благојевић (1880-1949), градитељ трамвајске пруге Ниш – Нишка Бања, породични албум др Стевана Јовчића*

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

### **Пуштање трамваја у саобраћај**

„Као што се види Ниш се постепено модернизира, 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 францунске прованске. За ово највише има да заблагодаримо општини, која је показала толико комуналног смисла за једно овакво уређење трамваја, које нема ни једна варош предратне Србије сем Београда.“<sup>16</sup> Нишлије су из дана у дан очекивале прве трамваје а они ће се на нишким улицама појавити 16. новембра 1930. године.<sup>17</sup> Одлуку о пуштању трамваја у саобраћај донео је Општински суд у Нишу.<sup>18</sup> Први трамвај је пуштен у саобраћај 16. новембра 1930. године, у недељу. Недеља је и сада нерадни 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.

<sup>16</sup> Ј. Матовић, „Ниш се модернизира“, *Слободна трибуна*, 21.6.1929, стр. 15.

<sup>17</sup> Копија одлуке општинског суда у Нишу.

<sup>18</sup> Исто.



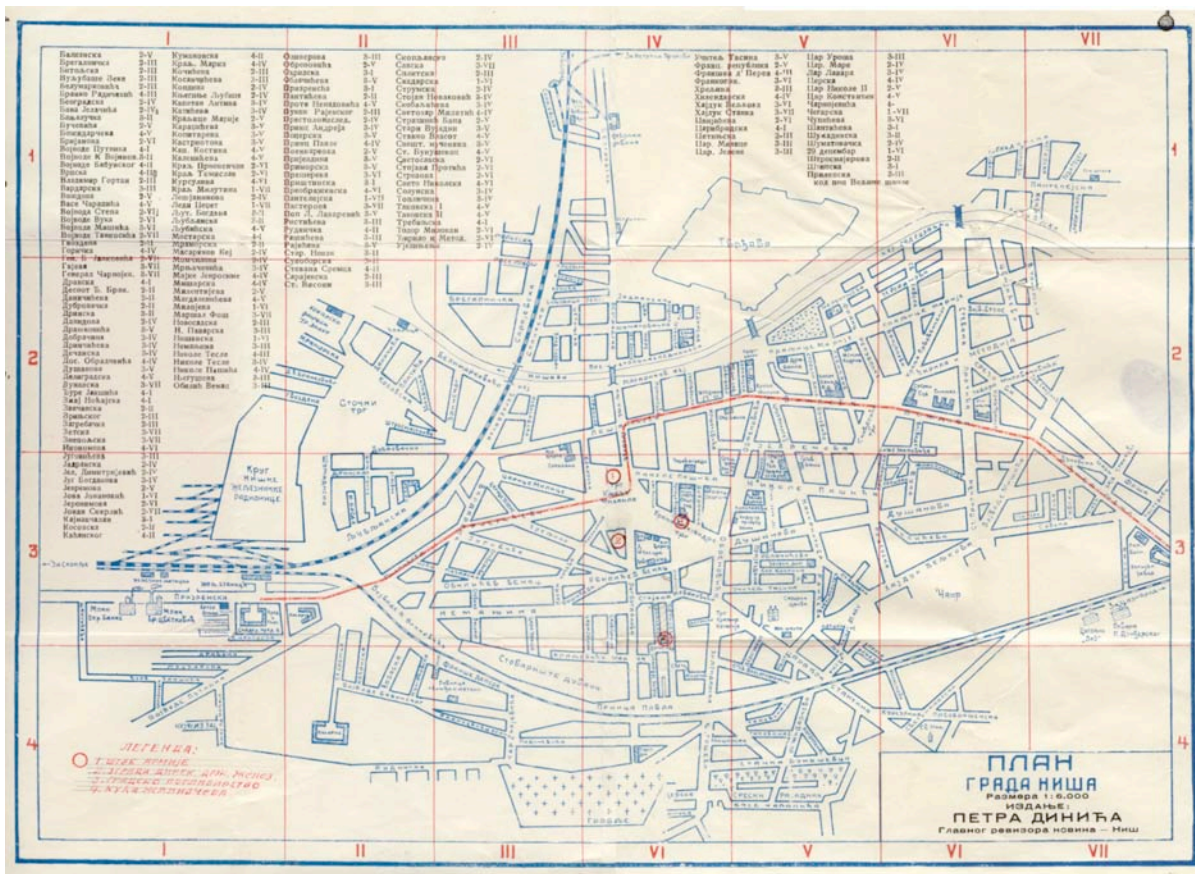
*Прилог 6, Политика, бр. 8095, 18. 11. 1930.*

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. године<sup>19</sup> саобраћај одвијао целом дужином трасе. Трамвај је од железничке станице до Нишке Бање саобраћао кроз Ниш следећим улицама: Призренска улица, Ристићева, Парк књаза Михаила, Књегиње Љубице, Генерала Лешјанина, преко Трга краља Милана, Војда Карађорђа и Знепољска (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 Ниш-Нишка Бања, до централног парка у Нишкој Бањи.

---

<sup>19</sup> Извештај управе Електричних предузећа града Ниша о раду у 1937. години (приватна збирка Ненада Говедаревића).





Прилог 7. План града Ниша који приказује изглед града око 1940.године (црвеном линијом означена је трамвајска пруга), издање нишког ревизора новина Петра Динића

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.

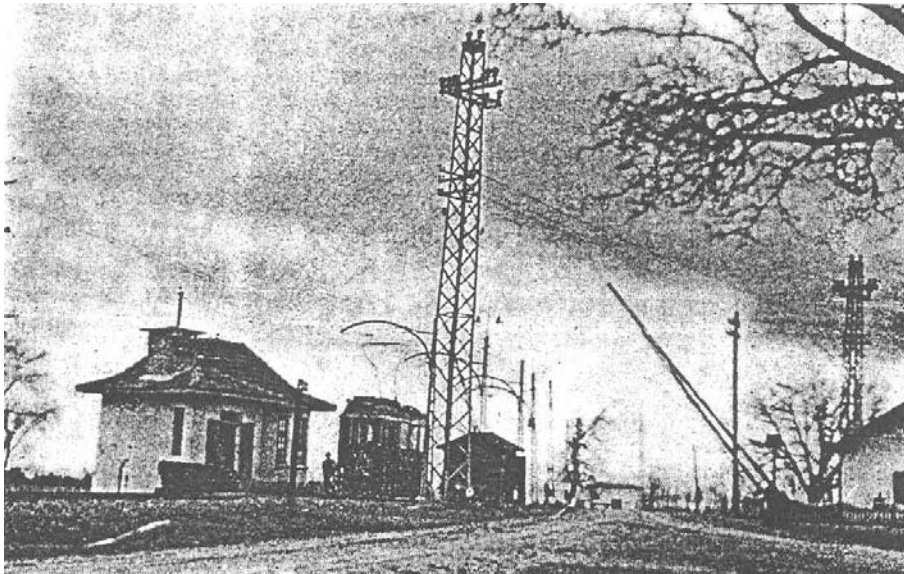
Трамвајска пруга била је једноколосечна, па су међусобна укрштања трамваја била неопходна. Дуж пруге се налазило тринаест станица, све са по два колосека и ручно покретним скретницама ради укрштања. На два места пруга се укрштала и са железничком пругом, код пиротске и нишкобањске рампе. Укрштања су била узрок и места краћих, а некад и дужих застоја. Ненад Говедаревић, писац неколико чланака и једног фелтона о трамвајима, рођен тридесетих година, причајући о својим сећањима на вожње трамвајем, између осталог каже: „Сећам се, кад сам као дечко ишао на купање на Женеву (тако Нишлије зову купалиште на Нишави код Нишке Бање), дешавало се да станемо на неком укрштању и чекамо да онај други трамвај прође. Чекамо па изађемо из трамваја и гледамо кад ће онај други да дође.“<sup>20</sup> Трамвајска окретница налазила се на простору данашњег централног парка у Нишкој Бањи. Првобитно је била

<sup>20</sup>Разговор са Ненадом Говедаревићем



кружног облика а 1939. године замењена је скретничком окретницом.<sup>21</sup> 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.

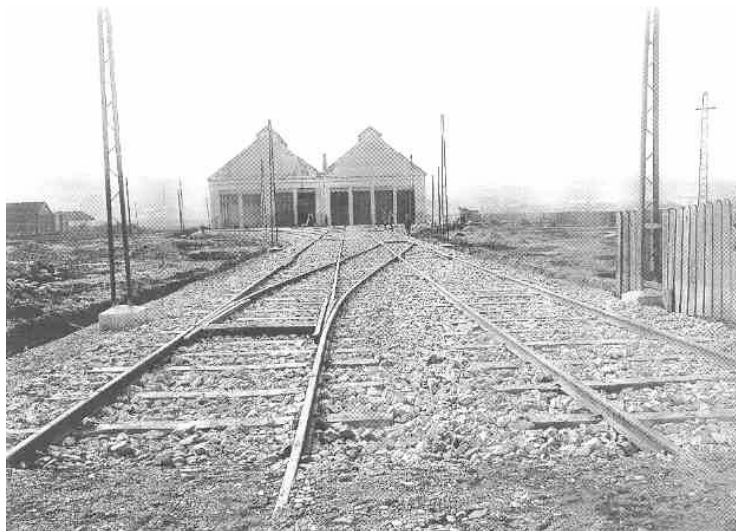


*Прилог 8. Исправљачка станица у Нишкој Бањи са далеководом од 25.000 волти, Извештај управе Електричних предузећа о раду у 1937. години, Ниш 1937.*

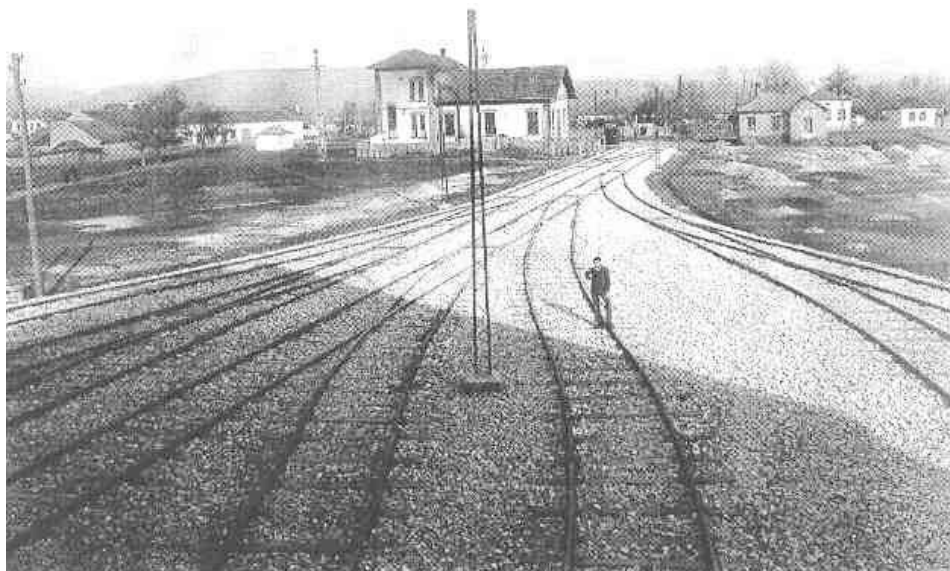
Ремиза се налазила прекопута данашње градске болнице. У њој је био смештен трамвајски возни парк који се састојао од десет моторних кола, пет затворених и пет отворених приколица. Током скоро двадесет и осам година трамвајског саобраћаја возни парк није обнављан.

---

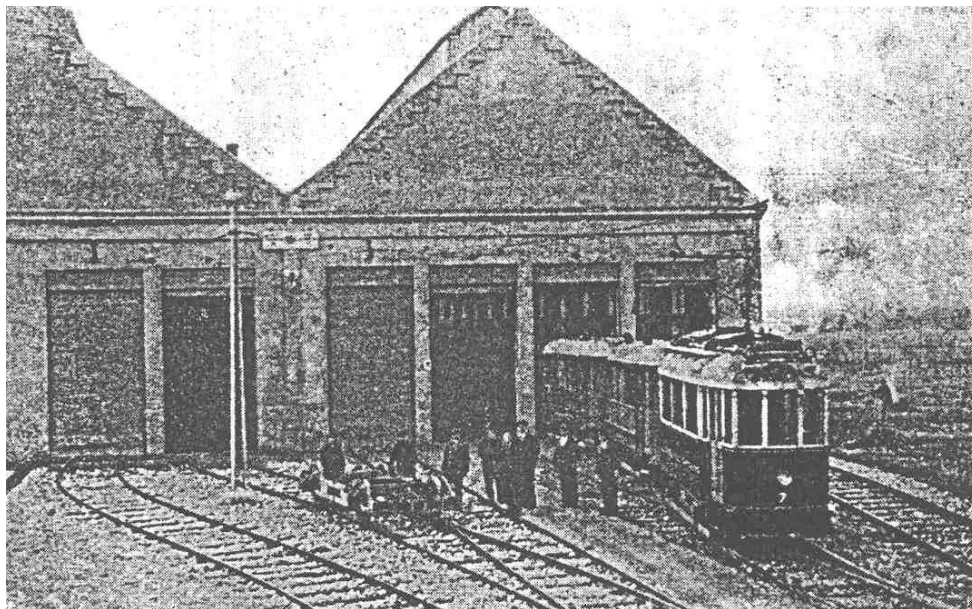
<sup>21</sup> Говедаревић, Ненад, „Трамвај звани-успомена“, *Нишки весник*, мај 2000, бр 4, стр. 10-11.



*Прилог 9. Депо за трамваје у изградњи у  
Знепољској улици, 1929. год, породични албум др Стевана Јовчића*



*Прилог 10. Колосеци испред депоа за трамваје, 1929. год, породични албум др Стевана  
Јовчића*



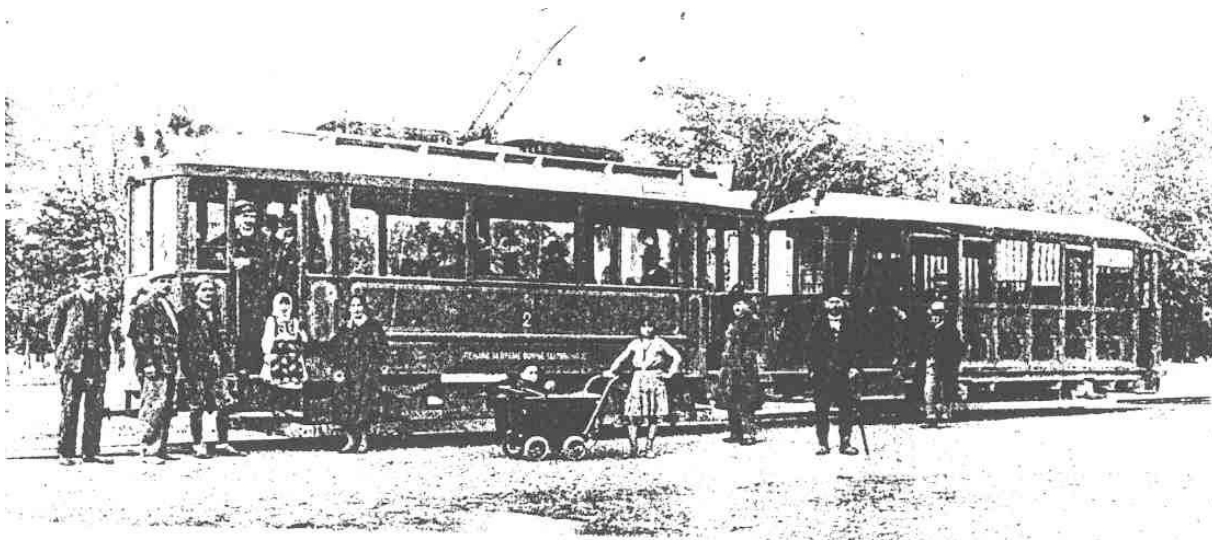
*Прилог 11. Трамвајска ремиза са канцеларијама УЕП, Извештај управе Електричних предузећа о раду у 1937. години, Ниш 1937.*

### **Нишлије се возе трамвајем**

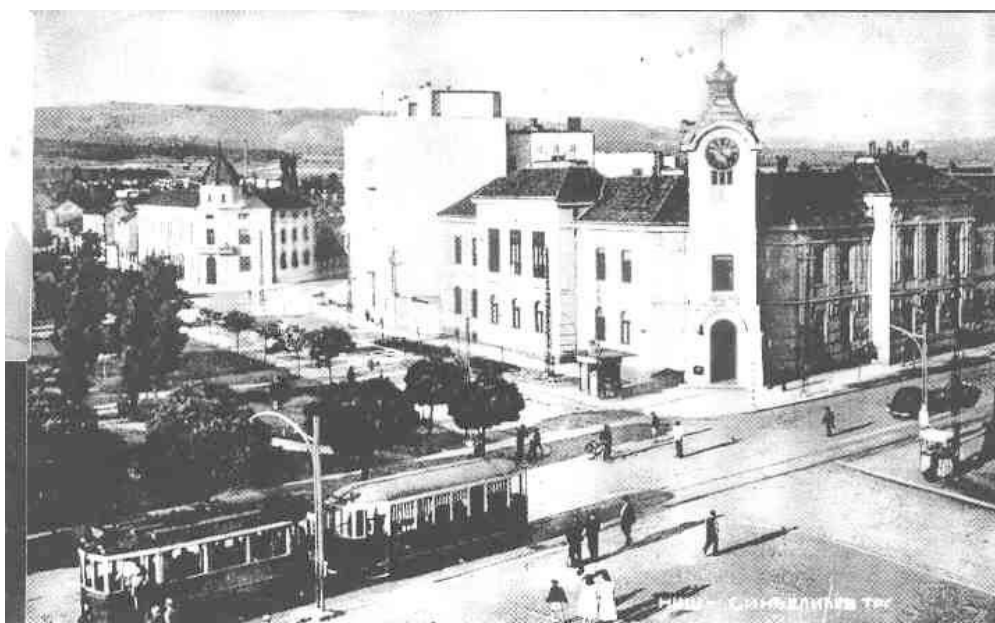
Како је изгледала унутрашњост трамваја у саобраћају, дакле трамваја крцатог путницима? Трамвај се састојао најчешће од моторних кола и приколице. Лети су приколице биле отворене, уместо бочних страна имале су стубове који су били распоређени на истој међусобној удаљености као и седишта. Према сећањима неких савременика између стубова су се налазили ланци, на једном крају покретно закачени, које су путници откачињали при уласку и за собом поново закачињали,<sup>22</sup> 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 путника, не нарочито удобна.

---

<sup>22</sup> Приложене фотографије ово потврђују.



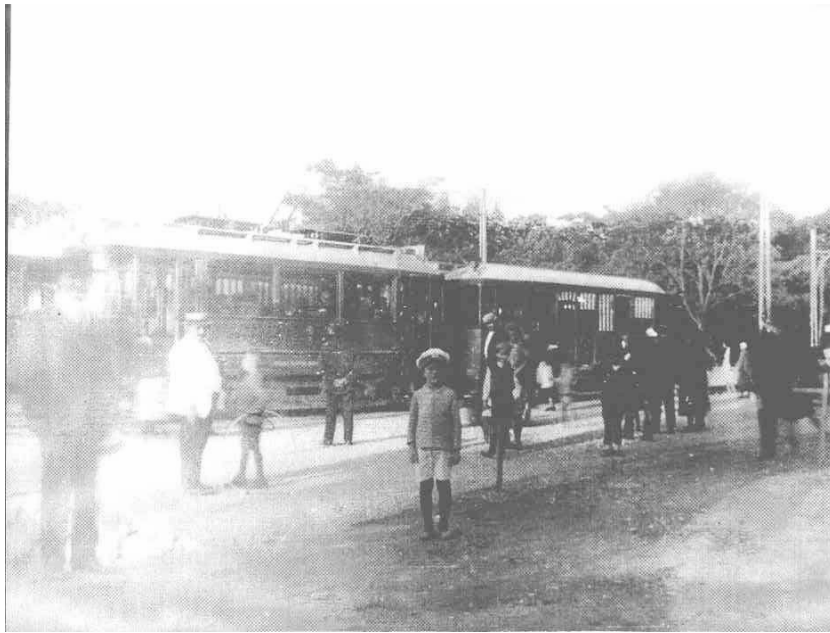
*Прилог 12. Трамвајска станица у Нишкој Бањи, 1931. год, породични албум др Стевана Јовчића*



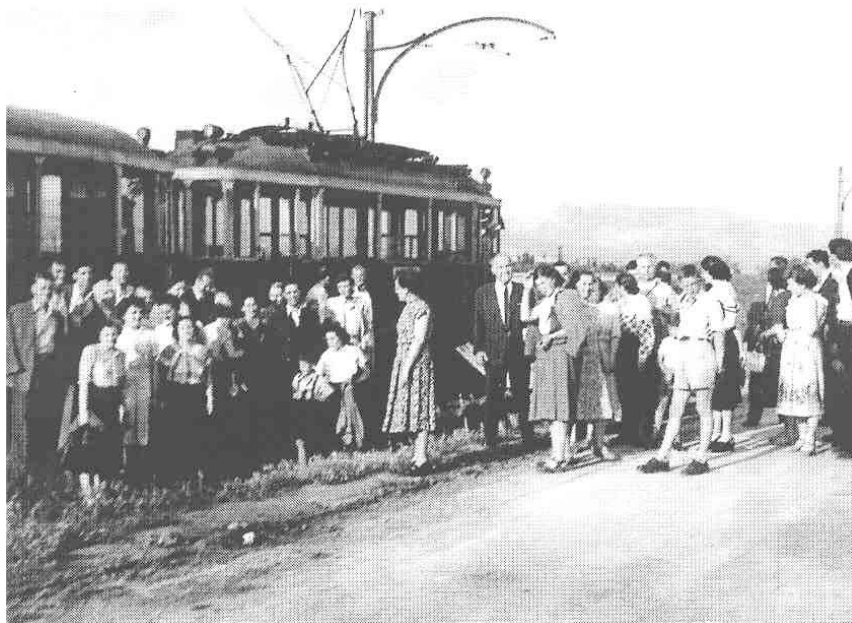
*Прилог 13. Синђелићев трг у Нишу, 1938. год.*

После Другог светског рата возачи и кондуктери су носили плаве униформе са капама сличне данашњим железничарским униформама. Вероватно су возачи и кондуктери носили неку врсту униформе и пре рата али нисам нашао фотографије нити савременике који се тих униформа сећају. Нисам успео да сазнам ко су били нити одакле су дошли први возачи трамваја, јер у Нишу нису постојали квалификовани возачи. Можда је нека група Нишлија обучавана у неком од градова 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.



*Прилог 14. Трамвај на станици у Нишкој Бањи, 1931, породични албум др Стевана Јовчића*



*Прилог 15. Трамвајска станица у Нишкој Бањи, 1931, породични албум др Стевана Јовчића*

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 поменутиим 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 хартије. 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.<sup>23</sup>

О тешком привикавању на вожњу трамвајем говори анегдота коју ми је испричао Владимир Ђурђевић, рођен 1908, један од најстаријих Нишлија: „Ушла нека баба у трамвај и кондуктер је пита: „Бабо, докле ти?“

„Идем до прија Сику“

„Бабо, бабо не питам те за прија Сику него докле идеш.“

„Па не ти реко бре синко, до прија Сику идем.“

„Ево ти карта, дај два динара, па иди до прија Сику“

Трамвајски саобраћај био је у саставу Електричних предузећа града Ниша, предузећа чији је оснивач и власник била општина.<sup>24</sup> Датум оснивања овог

<sup>23</sup> Јовановић, Љубодраг (члан нишког општинског суда), Општинске новости, *Нишке новине*, 16.11.1930.

<sup>24</sup> Према подацима из: *Историја Ниша*, II, стр. 259, 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.



предузећа ми је непознат али је оно вероватно формирано почетком тридесетих година, јер је тада 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. годину учествовали су са преко 50% у укупним буџетским приходима. Дobar 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, 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. године<sup>25</sup> 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.

### **Трамвајски саобраћај после Другог светског рата**

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 и територијално пространство града дозвољавали, расте. 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.<sup>26</sup> 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 укинута. Одлуку о укидању трамваја донео је Народни одбор општине (тадашњи орган локалне

<sup>25</sup> Извештај управе Електричних предузећа града Ниша о раду у 1937. години

<sup>26</sup> Н. Говедаревић, „Трамвај звани-успомена“, *Нишки весник*, бр. 4, мај 2000, стр. 10-11.

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 инжињера дао је дијагнозу да су неизлечиво болесни“<sup>27</sup>.

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 присуствују.<sup>28</sup> 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 наређали 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.



*Прилог 16. Испраћај трамваја, 1958. год, породични албум др Стевана Јовчића*

Намеће се питање зашто је руководство Предузећа за путнички саобраћај организовало цео догађај? Зашто је присуство грађана било толико важно? Повлачење трамваја из саобраћаја одразило се на све грађане, па је била могућа

<sup>27</sup> *Политика*, 11.8.1958, стр. 12.

<sup>28</sup> 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 поменута сећања употпунио.

појава оспоравања исправности одлуке. Масовно присуство грађана на церемонији која представља извршење одлуке о укидању трамваја давало је тој одлуци легитимитет 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 литерарна 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.

### **Прилог 17: Интервју са Настасом Вучковићем, бившим контролором и возачем трамваја**

Павле Младеновић: По повратку из заробљеништва ви сте се запослили у Предузећу за путнички саобраћај као контролор у трамвају. Да ли сте могли да бирате где ћете се запослити и ако јесте зашто сте одабрали баш то занимање?

Настас Вучковић: Имао сам могућности ал ја сам волео да се возикам трамвајем. Е па кад волиш ајде у њега продавај карте.

П.М: Како су се карте наплаћивале?

Н.В: Отприлике, километража.

П.М: Да ли је било проблема при наплати карата?

Н.В: Било је. Једно сиротиња било тада као и сада. Нису имали новац а волели да си путују.

П.М: Када сте и како постали возач трамваја?

Н.В: Па за вожњу смо полагали испити. Полагали смо у Нишу. У Нишу је била школа. Ми трамвајције, ми смо у предузећу, ремизи, имали школу.

П.М: Каква вам је у то време била плата у односу на ваше потребе и на плате других службеника Предузећа за путнички саобраћај, возача аутобуса на пример?

Н.В: Врло слаба. Ми смо примали нешто у храни као додатак плати, али новца нисмо имали. Осиромашени смо били, до коже смо били осиромашени јер је непријатељ све однео (Мој саговорник мисли на сиромаштво настало као последица рата, окупације).

П.М: Какви су били ваши односи на послу, са колегама?

Н.В: Па махом је било добро јер то је рад на јавном месту, ту морамо или један за све или сви за једнога. Јер ми смо ланчано повезани. Ја ћу да возим трамвај, ти ћеш да наплаћујеш, онај ће да подбије прагове, тако да ми смо један

другога допуњавали да би могли да радимо. Били су односи ту и тамо подношљиви.

П.М: Колико је трајало ваше радно време?

Н.В: Нисмо гледали на време мада је прецизирано да радимо од, до али остајали смо и прековремено, нарочито прековремено да превеземо људе, да их вратимо, да их одвеземо, довеземо са посла и тако нисмо питали колико треба да радимо и кад треба да одемо кући. Радило се, добровољно се радило.

П.М: Када је почињало а када се завршавало прописано радно време?

Н.В: Радно време је трајало од ујутру до подне.

П.М: У колико сати је ујутру почињало?

Н.В: У седам, а неки (су почињали са радом) и у четири, биле су смене и међусмене па смо ишли и добровољно. Много се радило на играње, добровољно.

П.М: Када сте радили рано ујутру вероватно сте на послу доручковали. Да ли сте доручак носили од куће или сте за јело нешто куповали ?

Н.В: Од куће. Врло тешко (је нешто могло да се купи). Биле су тачкице, већином тачкице. Ко има тачкице ће купи нешто, ко нема он од куће понесе нешто. Осиромашено било зато што непријатељ није штедио. Ми послератни радници изграђивали смо земљу. Она (жена г. Вучковића) је ишла са мало дете те је радила. Ми стари, ми знамо шта смо радили. Добровољно смо радили да изградимо да наша деца има данас, сутра да живе.

П.М: Возећи трамвај били сте стално у саобраћају. Какав је био саобраћај тих година у Нишу? Да ли је било и колико приватних аутомобила?

Н.В: Приватни аутомобили нису толико били. А трамваји, тија наши трамваји морали су да превезу све раднике, нарочито електронце на посао.

П.М: Коликом је моторних кола а колико затворених и отворених приколица било у трамвајском саобраћају?

Н.В: Било је десет погонских кола, пет отворених, летњих и пет затворених приколица.

П.М: Како су трамвајске приколице биле повезане са моторним колима?

Н.В: Као код воза, дрена.

П.М: Да ли је било седишта само у приколицама или их је било и у моторним колима?

Н.В: Било је седишта и у моторним колима и у приколицама.

П.М: Да ли је могло да се прелази из моторних кола у приколицу у току вожње?

Н.В: Ризично је. Ризично је да иде између кола, да сиђе из моторна, и трамвај у покрету, а он прелази између кола. Ако падне доле готов је.<sup>29</sup>

П.М: Како су изгледале отворене приколице?

Н.В: Имају кров исто као моторна кола, ограђене су жицом. Странице, оне, са жицу залепене (залепљене), лепа, јака жица.<sup>30</sup> Ми зими кад буде, ми скинемо ону жицу, па се мете даска она, па направимо зимске. Кад буде ујесен ону плетену жицу извлачимо, даску намићемо и направимо зимске приколице.

П.М: Каква су била седишта? Да ли су била налик данашњим аутобуским?

Н.В: Мало је еластичније било. Није као у аутобусу, у аутобусу је много добро сад.

П.М: Да ли су била од неке врсте шпер-плоче или од летвица?

Н.В: Летвице.

П.М: Где се у трамвају налазило возачко седиште?

Н.В: Било је одвојено од путника. На средини има врата, ја затворим оно средња врата, и ја, возач, сам сам на платформи моторних кола која возим. Приликом суботе или неки верски празник и тако велика је гужва па и код мене уђу, претрпамо се па истрпимо док се људи не разиђу.

П.М: Опишите ми детаљније какво је изгледала возачка кабина?

Н.В: Као чуварица. Возач има кочницу своју, папучу своју, и врата на средину има. Кад вози затвори врата. Они (путници) дођу па и (их) отворе. Затворена, мала, као овај астал (омањи сто у стану Н.В) толика је. Возачи како ко, неко седи, има си столицу своју, неки стојећи вози.

П.М: Ви возачи и кодуктери да ли сте имали радне униформе?

Н.В: Гологлав у трамвај не можеш да уђеш. Имали смо зимске, имали смо летње униформе. Летње су биле на кратке рукаве.

П.М: Да ли је било и ако јесте какви су били рукохвати?

Н.В: Било је, исто као и сада што има у аутобуси. Седишта су била довољно, махом су седели људи. Људи су седели, возња је била пријатна нарочито лети, оне отворене приколице, са жицу ограђене, фино, и оне тапе, тапе... полако се до бање возе, са уживанцију, неко иде само да се прошета, да се провоза.

П.М: Колико је времена било отприлике потребно трамвају да од почетне станице (железничке станице) стигне до Нишке Бање?

Н.В: Четрдесет минута. У онај има мало више одоздо, мора да се чека укрштавање код Брзог Брода, ту смо мало чекали ала 40 минута је путовање.

---

<sup>29</sup> Унутрашњост моторних кола и приколице потпуно је одвојена па је прелазак практично немогућ.

<sup>30</sup> На неким фотографијама снимљеним пре 1941. године виде се отворене приколице са стубићима са стране, без жице. Не знам да ли је то био случај и после рата.

П.М: Да ли је било застоја у саобраћају услед нестанка електричне енергије?

Н.В: Било је. По два, три сата стојимо на пругу без струју. Било је оскудица (рестрикција). Највероватније су се фабричке машине које раде на струју прикључивале на мрежу а трамваји нека чекају. Тако да било је, по два, три сата нема струје.

П.М: Шта сте тада ви, возачи, радили?

Н.В: Па ништа, чекамо. Кад дође струја кренемо.

П.М: А путници шта су радили?

Н.В: Па неки иду, а који иду мало даље они чекају људи са нама.

П.М: Да ли је било гужви у трамвајима? Да ли се дешавало да људи висе?

Н.В: Као да си био са нама. Да људи висе са стране, да у оним летњим приколицама да се возе између приколица. Јес, па тако је дечко један пао и ногу му исекло трамвајџија један Миливоје Манојловић. Возио се између приколица, пао и трамвај му исече ногу. Дечко је изгубио ногу, трамваји су били дотрајали које би се у најскоријем времену (најскорије време) требало да мењају јер нисмо били сигурни у њи(х). Јер они су дотрајали и чекамо само једног дана да, да... фитирају.

П.М: Дакле по вашем мишљењу су ремонт трамвајског возног парка и набавка нових возила били неопходни?

Н.В: Да тако је, тако је. Железничка радионица нам је тражила неznam по две хиљаде, три ли, да нам реновира и угради све нове моторе у трамваји. Е, наши нису дали него ће да уведе аутобуски саобраћај. Ама аутобуски саобраћај, ви за један део има да идете у Ријеку за аутобус а трамвајски делови се лију у фабрику Јастребац, железничка радионица витлује мотори, а ми смо и у самом предузећу имали витлера. Словенац је био ал мајстор добар.

П.М: Сећате ли се можда имена или надимка тог мајстора?

Н.В: Фрањо један а један Геза. Мајстор Геза то је витловање мотора а Фрањо то је за папучу.

П.М: Да ли је тих година (последњих година трамвајског саобраћаја) било аутобуса у саобраћају?

Н.В: Било је. Био је комбиновани саобраћај док трамваје нису укинули.

П.М: Да ли је трамвајским и аутобуским саобраћајем руководило исто предузеће?

Н.В: Једно предузеће, комбиновани саобраћај.

П.М: Да ли вам се поводом укидања трамваја обратио неки градски званичник?



Н.В: Па ко ће се појави кад је Петар Сератлић<sup>31</sup> био најгори, први је би он против трамваји.

П.М: Ви дакле мислите да је одлука о укидању трамваја делом плод његовог личног залагања?

Н.В: Они су схватили да су трамваји дотрајали, да може једнога дана да направе каламбур, да ће да откаже нешто тамо, неки део, да ли кочнице, да ли шта..., тако да су им нашли нешто да их и ликвидирају.

П.М: Вече пре испраћаја трамваја вама, трамвајском особљу, Предузеће за путнички саобраћај приредило је банкет у Нишкој Бањи. Какво је било ваше расположење на тој прослави?

Н.В: Жалили смо сви. Ми смо жалили, сви трамвајције, нарочито трамвајције возачи трамваја као што сам и ја био исто, овај ми смо жалили и ондак је, једно двоје нас се расплакало. Рекоше: „Потражиће град Ниш трамваје.”

П.М: Да ли сте 10.8.1958. године возили неки од трамваја? Како памтите тај дан?

Н.В: Била је фрај вожња. А људи је и било и није зато што је вашар био у град Ниш.<sup>32</sup> Возили смо трамваје цео дан а на крај смо поређали трамваје један за другим. Повукли смо тролу, одвојили смо струју а кључеве смо узели, да нема чиме да се да покрет, да не брчкају деца.

П.М: Хвала вам на разговору, господине Вучковићу.

---

<sup>31</sup> Тадашњи функционер нишке локалне власти

<sup>32</sup> Пантелејски вашар, традиционални нишки вашар

## Извори:

1. Репродуковане фотографије непознатог аутора – прилози 2, 10, 14, 15, 16 из породичног албума др Стевана Јовчића, унука градитеља трамвајске пруге, Сотира Ј. Благојевића.
2. Интервју аутора текста, Павла Младеновића, са Настасом Вучковићем, мај 2003.
3. План града Ниша, издање нишког ревизора новина Петра Динића (прилог 7)
4. Извештај управе Електричних предузећа о раду у 1937. години, Ниш 1937.
5. Јовановић, Љубодраг, „Наредба управе полиције о трамвају“, *Нишке новине*, бр. 38, 16.11.1930.
6. М. Ђ. Ј, „Задужење“, *Привредни лист*, бр 112, 23.11.1923.
7. Б. П, „Калорична централа“, *Нишки гласник*, бр. 90, 24.06.1926.
8. „Ниш се модернизира“, *Слободна трибуна*, бр. 356, 21.06.1929.
9. Б. Т, „Велики општински радови“, *Привредни лист*, бр. 121, 26.12.1923.
10. Б.Матић, „Нишлије су се опростиле од својих трамваја“, *Политика*, бр 16239, 11.08.1958.
11. „Трамвај у Нишу“, *Политика*, бр. 8095, 18.11.1930.
12. „Јангов план и удео Србије у репарацијама“, *Политика*, бр. 7608, 8.07.1929.
13. Репродукована фотографија прилог 13 - стара разгледница Ниша из 1938. год,
14. Прилози 8 и 11: из извештаја Управе Електричних предузећа о раду у 1937. години, Ниш 1937.
15. Прилог 6: *Политика*, бр. 8095, 18.11.1930.
16. Репродуковане фотографије непознатог аутора - прилози 1, 3, 4, 5, 9, 12 из породичног албума др Стевана Јовчића, унука градитеља трамвајске пруге Сотира Ј. Благојевића.

## Литература:

1. *Енциклопедија Ниша*, Градина, Ниш 1995.
2. *Историја Ниша*, I, II, III, Градина, Ниш 1986.
3. *Историја за трећи разред гимназије природно математичког смера и четвртог разреда гимназије општег и друштвено језичког смера*, Завод за издавање уџбеника и наставна средства, Београд 2002.