

## БОРИВОЈЕ Ж. МИЛОЈЕВИЋ: ЈЕДИНСТВО НАШИХ ЗЕМАЉА (ГЕОГРАФСКО-ПОЛИТИЧКИ ЧЛАНЦИ), 1928.

### Садржај

Везе између динарског приморја и унутрашњости

    Погодбе за саобраћај између приморја и унутрашњости

    Саобраћајне линије између приморја и унутрашњости

    Односи између приморја и унутрашњости и приморски градови

О положају и значају наших приморских градова

Привредно-прометни положај динарског приморја према суседним земљама

Географски елементи једне италијанске брошуре о Јадрану

О јединству моравско-вардарске области

    Моравска област као целина

    Вардарска област као целина

    Везе између моравске и вардарске области

Г. К. Амандос о јединству моравско-вардарске области

Област нашег народа и област наше државе

Географска средина и култура у нашим земљама

О управној подели наше државе

О средишној области наше државе

Сипи 191-32 9

343

# ЈЕДИНСТВО НАШИХ ЗЕМАЉА

## ГЕОГРАФСКО-ПОЛИТИЧКИ ЧЛАНЦИ

ОД

БОРИВОЈА Ж. МИЛОЈЕВИЋА

ПРОФЕСОРА УНИВЕРСИТЕТА



БЕОГРАД, 1928.

ШТАМПАРИЈА „ДАВИДОВИЋ“, ПАВЛОВИЋА И ДРУГА

ТАКОВСКА 32.



УНВ. БР.  
408

Lib. Br. 408



### Везе између динарског приморја и унутрашњости<sup>1)</sup>

Динарска област, или област динарског планинског система, заузима северозападни део Балканског Полуострва. На Југозападу, од Тришћанског до Медовског Залива, она се граничи Јадранским Морем; на Југу је одвојена од области пиндског планинског система удолином око Дрима; на Истоку допире до Косова, до Ибра (испод Митровице) и до Љига и Колубаре; северна граница динарске области није у појединостима утврђена.

Према географским особинама, у динарској области могу се издвојити три зоне: јадранска, средишна и панонска. Све три се пружају од Северо-запада ка Југоистоку, и одликују већом дужином а мањом ширином. Јадранска зона обухвата острва и уско приморје; средишна, простране висоравни, у којима леже поља и долине, и са којих се дижу венци; и панонска, област око средњих и доњих токова савиних притока.

Остављајући на страну односе, који постоје између средишне и панонске зоне, овде ће се обе ове зоне узети као једна целина, и разматрати од-

<sup>1)</sup> Штампано у „Српским Новинама“, Брф, 23. и 26. VII 1916.

носи између јадранске зоне и ове целине. Укупна излагања свешће се у главном на ове три тачке:

1., у јадранској зони на једној, и средишној и панонској на другој страни, из основа су различне природне основе за привредну културу. Отуда је између њих могућан врло жив привредни промет, који је у прошлости доста и постојао;

2., овај се промет може одржавати (и пређе се одржавао) на многобројним, и релативно погодним саобраћајним линијама; и

3., кроз све историјске епохе, док су приморје и унутрашњост били у саобраћајним везама, на обали су постојали напредни градови. Кад су ове везе прекинуте, приморска насеља почела су јако опадати.

#### Погодбе за саобраћај између приморја и унутрашњости.

Јадранска зона, која је саставни део Средоземне Области, обухвата, у главном, свеколика острва, Истру, приморје Хрватске, Далмацију с ниском Херцеговином и приморје Црне Горе. Привредна култура ове зоне скоро искључиво је ограничена на искоришћавање органског и неорганског света. Осим културних биљака од незнатнијег привредног значаја (као што су смоква, дуван, поморанџа, лимун и т. д.), винова лоза и маслина највише су распрострањене и од највеће користи. Винова лоза је најчешће засађена на земљишту, чија је подлога састављена од пешчара, лапора и т. д.; она даје изврстан плод, који сазрева на многоброј-

ним летњим данима са жарким сунцем. И маслине су највише засађене на оваквом земљишту, на каквом и лоза. Са својим кожастим лишћем маслина је једна од ових средоземних биљака, које могу најбоље одолети дугој летњој суши. — Услед необично јаке обалске разуђености, динарска обалска линија је врло дугачка, и на њој лежи знатан број насељених места. Многим од ових места, великим делом, привредна подлога је на мору, које за људску исхрану и привреду даје рибе и др. Најзад море пружа привреди и неоргански материјал. Увођењем морске воде у плитке просторе и њеним испаравањем добија се морска со. Најпознатије солане динарског приморја јесу код Пага и код Стона.

Средишна и панонска зона динарске области делови су велике Средње-европске Области. Прва зона обухвата југозападну Хрватску, средишњу Босну, високу Херцеговину и Црну Гору, и један део западне Србије. Ово је област пространих шума, чији су представници у нижим регионима храст и буква, а у вишим смрча и бор. Висоравни, изнад горње границе шума, покривене су бујном травом. Услед богатства у пашњацима и ливадама, у летњој и зимској сточној храни, средишна зона је област особито развијеног сточарства. Гајење оваца и, у мањој мери, говеда, главна је грана привреде. Друга, панонска, зона обухвата Посавину у Босни и Србији, и Посавину у Хрватској, Славонији и Срему. Осим средње-европских дрвета (храста и букве), и средње-европских воћака (шљиве, јабуке и крушке), ова се зона нарочито одликује пространим културама разних врста жита.

Кад је од двеју суседних области једна област нагомиланог, а друга област разређеног ваздуха, познато је да се тада јавља струја која дува из прве области у другу, тежећи да успостави равнотежу у ваздушном притиску. И у колико су разлике у густини ваздуха јаче, у толико ће и само струјање бити интензивније. Исто се то види и код промета добара. Кад у једној области производња извесних добара надмашује њихову потрошњу, а у суседној су та добра ретка, дата је основна погодба за транспорт добара из прве области у другу. И у колико је на једној страни веће обиље, а на другој већи недостатак у добрима, у толико ће и сам промет бити интензивнији. Од земаља, о којима је овде реч, јадранска зона се одликује великом производњом вина, соли и уља, док су средишња и панонска без ових предмета (од којих је со неопходна за сточарство); отуда постоји потреба за транспортом поменутих предмета из јадранске зоне у средишњу и панонску. С друге стране, обе последње зоне јесу области са изобиљем жита, домаћих животиња и производа од њих, док је кршевито приморје веома оскудно у овим основним предметима исхране. Стога постоји још јача потреба, него у претходном случају, за транспортом поменутих предмета из средишње и панонске зоне у јадранску.

У трговинским односима, који су постојали у Средњем Веку између динарског приморја и његова залеђа, као најглавнији предмети размене јављају се особени привредни производи обеју поменутих области.

Из Сплита, Дубровника, Котора и Бара, од производа културних биљака, носили су се у унутрашњост вино и уље. Вино се носило у мешинама, нарочито у суседне планинске области средишње зоне (на пр. у трг Брсково). Трговина вином представљала је један од главних извора за привредну снагу приморских градова. Околина Дубровника је била засађена виноградима, и Дубровчани су се вековима трудили да област својих винограда што више прошире. Распростирући културу винове лозе, они су почетком 12. века имали винограде на обема странама Ријеке, до њена извора, а касније код Затона и Пољица, и у Жриовници (Жупи). У другој половини 13. века Дубровчани су почели садити винограде и у Конавлима. — Од производа, који се од мора добијају, у унутрашњост су се носили риба и со. Со је била један од најважнијих извозних предмета, и све до почетка 19. века трговина сољу доносила је Дубровчанима највеће добити. Дубровчани су били успели да ограниче број места са којих се со извозила. На динарском приморју та су места била: ушће Неретве, Дубровник и Котор. У почетку се со добијала код самог Дубровника, а доцније солане су биле код Стона.

Из унутрашњости је ношена на приморје разноврсна дрвена грађа. Најглавнији предмет извоза биле су домаће животиње и производи од њих (сир и вуна). У 15. веку Дубровчани су као уздарје за могориш добијали по неколико крава. Сем овога, извозили су се мед и восак, крзна од дивљачи и т. д.

### Саобраћајне линије између приморја и унутрашњости.

Пошто је показано, да из разлике у природним особинама приморја и унутрашњости потиче основна погодба за привредни промет између њих, — овде ће се даље изложити, којим ће путевима тећи тај саобраћај.

Већ је и са карте јасно, да ће се овом промету истањати велике природне препреке. Средишња зона, која раставља панонску од јадранске, одликује се паралелним низовима венца, између којих су поља и долине. Отуда се сви путеви, који иду попречно на ову зону, морају наизменце пети и спуштати. Пошто је средишња зона још и висока, то је саобраћај преко ње, у зимско доба, често отежан снежним сметовима.

Ипак, и поред ових препрека, има читав низ линија којима се креће, или којима се може кретати саобраћај између панонске и јадранске зоне, прелазећи попречно средишњу. Пластика динарске области показује три црте повољне за овај саобраћај: прво, из панонске зоне пружају се неколике веће долине које залазе и у саму средишњу и отварају је; друго, на венцима ове зоне има превоја, који су пропустна места за саобраћај, и којима су спроведене или се могу спровести саобраћајне линије; и треће, из јадранске зоне воде ка средишњој неколике долине, међу којима је долина Неретве од највећег значаја.

Почињући са Северозапада, из Посавине иду пут и железница долином Уне до Новог. Ту се пут

рачва на два крака. Први иде долином Уне до Бићаћа, затим прелази преко површи на левој страни долине, и тек се у изворишту опет спушта у њу. Одатле се превојем прелази у долину Крке. Овај превој лежи између једног венца на Северозападу, високог 1401 м., и другог на Југоистоку, високог 1443 м. — Други пут од Новог води долином Саве до Врхпоља. Затим окреће Југозападу и преко једног превоја улази у Петровачко Поље. Овај је превој на апсолутној висини од 830 м., између Грмеча на Северозападу, високог 1604 м., и Српнице на Југоистоку. Из поменутог поља долази се преко једне преседлине у долину Унца. Ова је преседлина висока 1004 м., и лежи између Осјеченице на Северозападу, високе 1627 м., и Клековаче на Југоистоку, високе 1961 м. Из долине Унца води пут преко северозападне подгорине Једовника у поље Грахово, и одатле излази завојима на превој Граб у венцу Динаре. Са Граба се силази такође у долину Крке.

Други пут из Посавине иде долином Врбаса до Горњег Вакуфа. Према пружању долине, и овај пут, на више од Бањалуке, има динарски правац. Његова саобраћајна важност појачана је, испод Бањалуке, нормалном железничком пругом, која је саграђена пред крај турске управе, и пругом уског колосека, која води од Јајца до Бугојна. Из долине Врбаса одвајају се према Југозападу и избијају у приморје три пута. — Први полази од Јајца уз долину Пливе, и преко једног превоја улази са Северистока у Гламочко Поље. Овај превој лежи на висини од 1156 м., између Голе Косе на Северозападу, високе 1650 м., и Смиљеваче на Југоистоку,

високе 1647 м. У самом пољу пут иде југозападним оквиром, пошто се за време јесењих и пролетњих поплава у јужном делу поља образује језеро, чија дубина износи 7—8 м. У јужном оквиру Гламочког Поља је преседлина Благодија, између Цинцера на Северистоку, високог 2006 м., и Голије на Југозападу, високе 1891 м. Преко ове преседлине води за Ливањско Поље врло завојит пут, који се зове Стрмица. Из Ливањског Поља, у многим завојима, пут се пење на превој Пролог у венцу Динаре, и даље, преко Сињског Поља и преко превоја Клиса у приморском венцу, избија на море у Сплиту. — Други пут из долине Врбаса полази од Бугојна, и преко дубоког прослопа Великих Врата силази у Купрешко Поље. Велика Врата су висока 1384 м., и леже између Плазенице на Северозападу, високе 1766 м., и једног венца на Југоистоку. У југозападном оквиру Купрешког Поља је превала, између Малована на Северозападу и Камените Главице на Југоистоку; њоме води пут за Ливањско Поље, и састаје се с оним путем, који даље иде на превој Пролог. У Средњем Веку овим се правцем кретао трговински саобраћај између Сплита и Босне. — И трећи пут из Врбаса полази од Горњег Вакуфа, и преко једног превоја силази у долине Раме и Неретве. Овај је превој висок 1123 м., и лежи између Радуше на Западу, високе 1956 м., и Вранице на Истоку.

Најважнији пут из панонске зоне иде долином Босне. Саобраћајна вредност ове долине појачана је железницом уског колосека. Из Сарајевског Поља пут и железница иду Југозападу и преко

превоја Ивана силазе у долину Неретве. Иван је релативно најдубља преседлина средишне зоне: висок је 967 м., и лежи између Битовње на Северозападу, високе 1700 м., и Бјелашнице на Југоистоку, високе 2067 м. Долином Неретве пут и железница избијају у Приморје. — У Средњем Веку, од трговинских насеља у доњем току Неретве, пут је водио до града Благаја. Одавде пут није био спроведен кањоном између Чврснице и Прења. Кањон се обилазио путем, који се од Благаја пео на превој Порим, висок 1246 м., и силазио у долину Неретве код Коњица. Прешавши, даље, преседлину Иван, средњевековни пут се спуштао долином Лепенице у долину Босне. Одатле је прелазио на Исток, у долине Криваје и Дрине.

Из Подриња пут иде долином Дрине до ушћа Јадра у Босни. Ту оставља ову долину и, прешавши висоравни Бирич и Гласинац, силази понова у долину Дрине код Горажда; њоме иде даље до Фоче. Од Фоче се одваја један пут, и превојем прелази у долину Неретве. Овај је превој нешто виши од 1000 м., и лежи између Трескавице на Северозападу, високе 2088 м., и Лелије на Југоистоку, високе 2032 м. Други пут из Фоче води уз долине Дрине и Сућеске, и преко једног превоја силази у Гатачко Поље. Овај је превој висок такође преко 1000 м., и на Северозападу му је венац од 1695 м. висине. Из Гатачког Поља, преко уреза на југозападном оквиру, пут силази у удолину меридијанског правца, и пролази, у овој области крша, кроз неколико улегнућа. Из Попова Поља, преко превоја Дријена у приморском венцу, пут се завр-

шује на обали у Дубровнику. — У Средњем Веку овим истим правцем од Дубровника до Фоче водио је Дубровачки Пут; из Фоче је он окретао Истоку, и из долине Ћотине прелазио у долине Лима и Увца.

У југоисточном делу динарске области, од Пљеваља води пут ка Југозападу, прелази долину Таре, иде преко Дробњака, прелази долину Пиве и води у Никшићско Поље. Одатле преко кршне површи пролази пут кроз удолине Трубјеле, Грахова и Кривошија, и у завојима се спушта Рисну. Од Рисна до Котора иде пут поред обале. — У Средњем Веку овим се путем кретао каравански саобраћај између Котора и Брезнице (данашњих Пљеваља).

И на крајњем Југоистоку, један пут иде уз долину Таре, преко површи између Мале и Мораче, и низ долину ове реке силази Подгорици. Одатле пут иде Југозападу до Ријеке, и ту се рачва на два крака: први иде Северозападу кроз Цетињско Поље и кроз увалу Његуше, и у многобројним завојима спушта се са површи у Котор; други води од Ријеке Југоистоку уз долину Црмнице, и преко превоја на Суторману завршује се у Бару. — Оба ова пута били су главни краци средњевековног Зетског Пута. Од данашње Подгорице средњевековни је пут ишао долинама Цијевне и Лима.

### Односи између приморја и унутрашњости и приморски градови.

За време јелинске епохе Грци су, са обале Јадранског Мора, засновали трговинске везе са илирским племенима у унутрашњости. Приморје и унутрашњост били су тада у живом саобраћају. На завршецима копнених путева, на обали, постале су трговачке насеобине грчке, и то на месту данашњег Трогира, на ушћу Неретве, на месту данашњег Цавтата и т. д.

Исто тако и за време римске епохе постојале су живе везе између јадранске обале и области у унутрашњости. Ове су се везе одржавале на многобројним путевима, од којих је био најглавнији онај, који је водио из Солина у Срем. У доба ових јаких веза са унутрашњошћу не само да су напредовали градови, основани за време јелинске епохе, већ су се на обали развили многи напредни градови, као Задар, Скрадин, Солни, Рисан, Котор, Будва, Улцињ и т. д.

И у Средњем Веку приморски градови и унутрашњост били су у јаким трговинским везама.

По један пут из западне и средишне Босне састајали су се и избијали у Сплиту. Тежећи да сузбије напредовање Дубровника, Млетачка Република је помагала развиће Сплита, основавши у њему стовариште за трговину с Босном.

Ушће Неретве било је спојено с унутрашњошћу једним путем, који је у главном ишао долином Неретве, прелазио у слив Босне, и одатле у слив Дрине. На ушћу и у доњем току Неретве



постојала су неколика насеља од трговинског значаја. Прво такво насеље било је на шкољу Осинју, пред ушћем главног рукавца неретвиног. На острвцу Посредници, у делти неретвиној, лежала је дубровачка факторија од дрвених зграда, а јужно од ње живо насеље Сливно. Северно од Олузена постојали су Десна, у којој је једно време седео кастелан, град Вратар, и царинарнице Нереси и Нехрањ. Средиште трговинско на ушћу Неретве представљала је Дрива, у којој је живела колонија Дубровчана. Дрива је била заштићена од поплава насипима, имала магацине за со, велику царинарницу и т. д. На више од Дриве били су Горица (код једног прелаза преко Неретве), замак Нови и град Крушевац.

Дубровник и унутрашњост били су спојени Дубровачким Путем, који је у области крша, од мора до Гацка, водио низом удолина поређаних скоро у подневачком правцу; у области долиנסке пластике пут је даље ишао долинама Сућеске, Дрине и Ћотине, и прелазио у долине Лима и Увца. И са оним путем који је долином Неретве водио у Босну, северну Србију и јужну Угарску, Дубровник је био спојен двама путевима. Једно је био копнени пут, који је преко Попова Поља, Љубиња и Стоца водио у крај око данашњег Мостара; а друго је био поморски пут, којим се скоро искључиво кретао средњевековни саобраћај, и којим су до ушћа Неретве ишле велике лађе, обилазећи полуострво Пељешац, а лаке су преношене код Стонске Превлаке. Са областима на Југоистоку Дубровник је такође био у вези: најпре путем који је од Требиња водио до Грахова и излазио на пут за Пљевља;

и затим путем, који се преко Грахова и Никшића спајао око данашње Подгорице са Зетским Путем. Сви су ови путеви били као полуге у привредном и културном подизању Дубровника. Њима су се у унутрашњост разносили производи дубровачке околине (вино, уље, риба и со), од којих су Дубровчани црпили своје најглавније дохотке. Касније се у Дубровнику, у првим десетинама 15. века, развила јача занатска производња. Пред Пилама су биле радионице, у којима су се ткале и бојадисале тканине, лили метали, кувао сапун, израђивало стакло и т. д. Услед повољних прилика за напредовање у Дубровнику се насељавало становништво из других приморских градова, нарочито из Котора и Бара. Али област, из које се становништво досељавало у Дубровник, није била ограничена само на приморје; у 14. веку долазили су и настањивали се и трговци из Кушлата, Сребрнице, Рудника, Призрена, Новог Брда и т. д. Непосредан повод њиховом досељавању биле су погодне прилике под којима су трговали дубровачки грађани; ови су се досељеници по тржиштима у унутрашњости користили повластицама, које су Дубровчани били задобили, а у самом Дубровнику плаћали су незнатнију царину на производе које су уносили.

Котор је с унутрашњошћу био спојен двама путевима. Један је ишао удолинама Кривошија, Грахова и Никшићског Поља, и преко површи Дробњака и кањона Таре водио у данашња Пљевља. С јужног динарског приморја полазио је и Зетски Пут. Његови главни краци водили су од Котора преко високог одсека на површ, и од Бара преко

Сутормана низ долину Црмнице. Ови су се краци спајали на Ријеци, и одатле је пут, прешавши Морачу, ишао долинама Цијевне и Лима. Из долине Лима се ишло у Брсково, Сјеницу, Рас и Пећ. И Котор и Бар, полазне тачке ових путева, одржавали су трговинске везе са својим залеђем. Из њих се у унутрашњост носило вино, а из Котора и со. Оба су ова града од српских владалаца била добила знатне повластице за олакшање трговинског промета.

У ново доба, везе између приморја и унутрашњости скоро потпуно су раскинуте. Почетком 19. века највећи део динарског приморја, цела Далмација, припала је Аустрији, и кроз три четвртине тога века била је одвојена од свога залеђа, које је стајало под влашћу Турске. Као један од разлога за окупацију Босне и Херцеговине Аустро-Угарска је истицала, да је за привредни препорођај Далмације потребно спојити приморје са његовим залеђем. После окупације, и Аустрија и Угарска хтеле су везати далматинско приморје за себе; стога су и с једне и с друге стране биле предложене нарочите железничке линије. Око тога, која ће се од двеју железничких веза остварити, водила се борба све до данашњих дана; и тако је приморје остало без модерних комуникација са унутрашњошћу.

Подвојеност приморја и унутрашњости изазвала је дубоке промене на приморским насељима. Најпре, стагнација привредног живота донела је расељавање становништва, и грађанског и сеоског: у последње доба ни из једне покрајине у Аустро-Угарској, релативно, не иде толико исељеника у

Нови Свет колико из Далмације. Затим, број становништва у градовима јако се смањио према броју, који су они имали у Средњем Веку. У другој половини 19. века број становништва, на пример, у Дубровнику износио је од прилике једну трећину од оног броја, који је показивао средњеveковни Дубровник. Најзад, у приморским градовима и селима наилази се не само на запустеле појединачне куће, већ и на напуштене читаве делове насеља. У приморју се данас поједини делови многих насеља умртвљују. Тако се сасушују гране на дрвевима, кад у њих престану притицати они сокови, који су им живот давали.

### О положају и значају наших приморских градова<sup>1)</sup>.

На нашем динарском приморју издвајају се по положају три групе градова. У прву групу долазе они градови који имају природне луке, али слабе саобраћајне везе са залеђем; по својим особинама они су претежно приморски. У другу групу спадају они градови који имају добре саобраћајне везе са залеђем, али рђаве луке; и поред свога положаја на мору ови су градови у основи континентални. Градови треће групе, међутим, имају и добре луке и погодне везе са копном у залеђу. Као последица ових разлика у положају јављају се и разлике у значају појединих градова. Међутим су и градови најповољнијег положаја могли искористити свој положај, и доћи до пуног значаја једино онда када су постојале нарочите привредне и саобраћајне прилике.

Први, претежно приморски градови, као што је речено, имају изврсне луке; али се североисточно од њих дижу високи гребени динарског правца, који јако отежавају саобраћајне везе са залеђем. Ови градови су од значаја за непосредну околину,

<sup>1)</sup> Штампано у „Новом Животу“, Београд, 26. XII. 1925.

и скоро немају саобраћајне сфере у унутрашњости. Најбољи њихов представник јесте Макарска. Њена је лука потопљена уздужна удолина у лапорима и пешчарима. На Југозападу, продором Св. Петра, који је усечен у кречњачком гребену, ова је лука у вези са Хварским Каналом. Али се на Североистоку од луке диже кречњачки гребен Биокова, чији највиши врх достиже висину од 1762 м. — Овде најпре спада и Котор, који лежи у унутрашњој луци Боке Которске, на обали потопљене удолине. И ова је лука спојена продорима са средњом и спољашњом луком и са морем на Југозападу, док се источно од ње дижу високи, кречњачки одсеци Крнца.

Градови друге групе такође су по положају приморски, али су им, и поред тога, поморске функције безначајне. Ови градови леже на ушћима таквих река, које су при утоку у море сталожиле нанос. Због тога немају погодних лука. Долинама речним, међутим, воде путеви, те су отуда саобраћајне везе ових градова са копном у унутрашњости врло погодне. Али се недостатак добрих лука тако осећа да су, и поред повољних саобраћајних веза са копном, ови градови од слабог значаја. Најбољи представник ове групе јесте Метковић. Долином Неретве иде пут, који доводи средишњу Херцеговину у везу са приморјем. У своме горњем, уздужном току, Неретва тече кроз шкриљасте и лапоровите кречњаке и кроз песковите доломите, те је на своме ушћу створила делту, дугачку 20 км., а широку у основи 5 км. Овде се вештачки морао направити плован рукавац, али су ипак у њему

заостали спрудови. Отуда, и поред повољних саобраћајних прилика, на ушћу Неретве, због њеног наноса, нема ни луке ни већег приморског града. Место тога јавља се Метковић у врху неретвине делте. Овој групи градова припада и Омиш, на ушћу Цетине. И долином Цетине води пут, и доњи слив ове реке доводи у везу са приморјем. Али је Цетина у своје доњем току удубена у лапорима, те је на ушћу сталожила нанос. Због тога на њеном ушћу нема погодне луке, а на томе месту, и поред релативно повољне везе са унутрашњошћу, постоји мали град, Омиш.

Док први градови имају повољне луке, а немају добре саобраћајне везе са унутрашњошћу, а други имају повољне ове везе, али су им луке слабе, дотле градови треће групе имају и погодне луке и добре саобраћајне везе са унутрашњошћу. Градови прве групе остали су мали, јер им је недостајала веза са унутрашњошћу; градови друге групе остали су такође мали, јер нису имали погодне луке. Код градова треће групе остварена је и једна и друга погодба, те су отуда они релативно и најзначајнији. Али се и међу градовима ове, треће, групе могу даље издвојити две врсте. Једни од ових градова стоје, преко планинских превоја, у саобраћајној вези са својим непосредним, карсним и високим залеђем. Од других градова, међутим, полазе путеви који прелазе не само целу високу, карсну зону, већ улазе и у јужни оквир Панонског Басена, који је по својим природним и привредним особинама средње-европски. Први градови, чија је саобраћајна сфера ограничена на високо карсно

залеђе, од мањег су значаја. Такви су, на пример, Сењ, Баг и Обровац, који су преко велебитских превоја у вези са велебитским карсним залеђем. У градове друге врсте долазе Дубровник, Сплит и Шибеник. Њихов значај потиче отуда што им се саобраћајна сфера простира, преко мало продуктивног карсног залеђа, и на јужни панонски обод, и на јужни део панонске равнице, на крајеве од велике привредне вредности.

Приморски венац на Североистоку од Дубровника, са апсолутном висinom око 400 м., релативно је врло низак. Преко њега прелази пут који води од Дубровника у унутрашњост. Даље, на Североистоку, од Требиња до Гацка, овај пут води удолином, и прешавши превој у североисточном отвору Гатачког Поља силази у слив Дрине. Али се у Дубровнику завршава и железница која иде долином Неретве, и која је преко превоја Ивана у вези са сливом Босне. Како на ушћу Неретве, као што је речено, нема погодне луке, то је ова комуникација која иде неретвином долином, продужена на Југоисток до Дубровника. И од Сплита води на Североисток пут преко превоја у планинским венцима (преко Клиса, Пролога и Великих Врата) и преко карсних поља у слив Врбаса. Пут који иде од Шибеника ка Североистоку води такође преко превоја и долина, и долази у слив Саве. Сва три ова града, са пространим саобраћајним сферама у залеђу, имају и извршне, природне луке. Тако је шибеничка лука потопљени уздужни део Крке, и уским продором Св. Анте везана је са Шибенским Каналом. Сплитска лука је издубена у меким стенама, док јој је подор,

којим је спојена са Брачким Каналом, у кречњацима. Дубровачка лука је Груж, потопљена уздужна долина. Са морем је у вези такође продором.

Ова три града, Сплит, Шибеник и Дубровник, који су у вези са пространим залеђем, и који имају погодне луке, по своме значају и броју становника далеко надмашују градове првих двеју група. И док је 1900. године Сплит имао 21407 становника, Шибеник 12588, а Дубровник 7958, дотле су Макарска и Котор, чије су везе са унутрашњошћу слабе, имали 1963, односно 3170 становника. Омиш, чија је лука слаба, имао је 1240 становника, а Метковић, такође са слабом луком, и не наводи се међу градовима. По броју становника овим се градовима приближују Сењ, Баг и Обровац, чије је залеђе уско и високо карсно земљиште. Прва два града, Сењ и Баг, имала су 3296, односно 4484 становника, док Обровац, као и Метковић, није наведен у списку градова.

Али су Сплит, а особито Дубровник, били од највећег значаја у Средњем Веку, у доба када је тежиште привреде и културе лежало у Средоземној Области. Дубровник је тада одржавао попречним путевима везе са Балканским Полуострвом, и имао око 15.000 становника. Кад су се доцније јавили у Средњој Европи привредни и културни центри, Балканско Полуострво било је изложено утицајима са Севера. Отуда је јако опао значај и попречних путева и градова на динарској обали.

У најновије доба, међутим, ради се на саобраћајном спајању најглавнијих приморских градова и унутрашњости. Отуда се код ових градова запажа звесан напредак.

### Привредно - прометни положај динарског приморја према суседним земљама.<sup>1)</sup>

Северозападне земље Балканског Полуострва — и то јужну Крањску, Истру, Хрватску, Далмацију, Херцеговину, Црну Гору, Босну и западну Србију — испуњује динарска планинска система. Поготову сва узвишења и удолине ове системе пружају се од Северозапада ка Југоистоку. У динарској се системи могу издвојити три зоне: прво, средишна и највиша зона, са пространијим висоравнима, у које се спуштена карсна поља, и са којих се уздижу високи венци; друго, јадранска зона која се спушта према Југозападу, и у главном припада сливу Јадранског Мора; и треће, панонска зона, која се спушта према Североистоку, и лежи у сливу Саве, Драве и Дунава. Свака од поменутих зона има своје нарочите облике земљишта, одликује се друкчијим климатским приликама и друкчијим особинама река и вода, има засебан биљни свет, и показује разлике у положају и изгледу насеља, и у привредним и саобраћајним приликама. У уској приморској зони, која у главном обу-

<sup>1)</sup> Штампано у „Делу“, Ниш, 15 V 1915.

хвата Истру, приморје данашње Хрватске, целу Далмацију с ниском Херцеговином око доњег тока Неретве и свеколика острва, под утицајем особитих климатских прилика, под утицајем жарког и сушног лета, и благе а кишне зиме, развио се нарочити биљни свет. Најглавније биљке које имају привредну улогу јесу маслина, винова лоза, дуван, лимун, биљке с етеричним уљима, и т. д. Као у приморској зони, скоро исте климатске прилике владају, и скоро исте привредно-културне биљке успевају и у целој области око Средоземног Мора т. ј. у приморским крајевима Арбаније, Грчке, југозападне Азије и северне Африке, у приморју јужне и источне Шпаније и јужне Француске, и у западним, јужним и источним деловима Апенинског Полуострва. Управо на последњем полуострву, због његове издужености и незнатне ширине, и због тога што је са три стране опкољено морима, утицаји мора на климат и биљни свет јасни су и дубоко у унутрашњости: изузевши узан и кришан венац Апенина, сва остала област полуострва има средоземан климан и средоземан биљни свет. А пошто је још највећи део Апенинског Полуострва удаљен онолико исто на Север од полутара колико и балканско јадранско приморје, то су климат и биљни свет овога приморја сличнији климату и биљном свету Апенинског Полуострва него климату и биљном свету макоје друге средоземне области. Услед тога је и привредна производња балканског јадранског приморја, заснована на гајењу културних биљака, истоветна са привредном производњом Апенинског Полуострва.

Као што је познато, не може бити основних погодаба за привредни промет између земаља исте производње. Две земље, у којима успевају исте врсте привредно-културних биљака, и у којима се гаје исте врсте домаћих животиња, или две земље у којима су развијене исте врсте индустријске производње, не мењају своја добра. Кад је нека земља већ презасићена једним привредним производима, који се у њој самој добивају или справљају, нема потребе за увозом оних производа, којих у тој земљи има изобиља. И у колико је сличност у привредној производњи између двеју земаља потпунија, тим ће постајати све мања тежња за саобраћајним привлачењем између њих. Земље исте привредне производње не само да се не привлаче, и не само да стоје индиферентне једна према другој у привредном саобраћају: оне се саобраћајно одбијају и управо се такмиче у придобијању других земаља за извоз својих производа.

По ономе што је речено о сличности привредне производње између балканског јадранског приморја и области око Средоземног Мора, као и по изложеном економском закону по коме области исте привредне производње не размењују своја добра, излази, да ни између поменутих приморја и макога краја Средоземне Области не може бити неког значајног привредног промета. А пошто је, због исте географске ширине, привредна производња балканског јадранског приморја потпуно слична са привредном производњом Апенинског Полуострва, то је онајмање могућан привредни промет између балканске и апенинске стране Јадранског Мора.

Панонска зона динарске области обухвата, у главном, Посавину и Подравину у Хрватској, Славонију, Срем и Посавину у Босни и Србији. Ове су области, заједно са средишним деловима Балканског Полуострва, саставни делови друге једне географске целине, која се назива Средњеевропском Облашћу. Ова област има многобројних црта, које чине њену особеност и одвајају је од Средоземне. Услед друкчијих топлотних прилика и друкчијег распореда воденог талога, и услед друкчијег састава земљишта, развио се и средњеевропски биљни свет, друкчији од средоземног. Најглавније биљке од привредно-културног значаја јесу стрмна жита, кукуруз, траве (по пашњацима и ливадама), шљиве и јабуке, храст и буква. У вези је с оваквим биљним светом и гајење нарочитих домаћих животиња, као говеда, свиња и оваца. Пошто Средњеевропска и Средоземна Област у северозападном делу Балканског Полуострва (или панонска и јадранска зона динарске области) не прелазе једна у другу поступно, већ су јако растављене високом и широком зonom висоравни и венаца, то су климат и биљни свет панонске зоне не само потпуно различни, већ и јако одвојени од климата и биљног света јадранске зоне. Отуда се и привредна производња панонске зоне, која се скоро сва састоји у гајењу културних биљака и домаћих животиња, у основи разликује од привредне производње јадранске зоне.

Колико је год било јасно да се земље исте привредне производње саобраћајно одбијају, исто је толико природно да само између земаља са различном производњом може бити погодаба и основа

за привредни промет. Размењују своја добра једино земље са различним врстама привредно-културних биљака и различним врстама домаћих животиња, или земље са различним врстама индустријске производње, или с једне стране агрикултурне а с друге индустријске земље. Кад се у некој земљи осећа потреба за извесним привредним производима, који се у тој земљи не добивају и не справљају, онда се ти производи увозе. И у колико је у једној земљи већа потреба за извесним привредним производима, или у колико је јача разлика у привредној производњи између двеју земаља, у толико ће постојати и све јача тежња за саобраћајним привлачењем између њих.

Пошто су балканско јадранско приморје и Средоземна Област по привредној производњи потпуно различни од панонске зоне динарске области и од остале средње Европе, и пошто добра размењују само области с различном привредном производњом, то мора постојати привредни промет између балканског јадранског приморја и области у средњој Европи. А како је од свих средњеевропских области балканском јадранском приморју најближа панонска зона динарске области, то ће постојати већа тежња за привредним прометом између тих двеју области, него између балканског јадранског приморја и макога другог дела Средње Европе.

### Географски елементи једне италијанске брошуре о Јадрану.<sup>1)</sup>

У Риму је изашла 1916. године, из Tip. Nazionale di G. Bertero e C., Via Umbria 27, брошура *Question de l'Adriatique* коју је написао *Italcus Senator*. У овој је брошури реч о политичкој деоби динарског приморја приликом утврђивања будућих граница међу државама. При расправљању поменутог питања употребљени су подаци и разлози географски, стратегијски, историјски, етнографски и политички. Неки географски закључци узети су из радова једног анонимуса (\*\*\*), *Инверардија и Даниелија*. Да би се закључци ових писаца могли изложити и проценити, требало би познавати и податке, на основу којих су они изведени. Стога ће се овде прегледати само она факта, која писац горње брошуре самостално износи о географској природи Јадрана. Та се факта тичу имена Јадранског Мора, односа између „италијанског предела“ и италијанске политичке области, географског положаја Далмације, и неколиких граница у динарској и апенинској области.

Јадранско Море зове писац Млетачким (с 21.),

<sup>1)</sup> Штампано у „Српским Новинама“, Крф, 9. VIII. 1916.

Латинским (с. 12.), и Италијанским (с. 22.) Млетачким Морем могао би се означити само Млетачки Залив. Латинско Море било би име једног од оних мора, која леже између земаља, насељених латинским народима. Такво је Тиренско Море (између Италије, Сицилије, Сардиније, Корзике и Француске) и онај део Средоземног Мора, који лежи између Француске и Шпаније. Назив Италијанско Море изазива одмах помисао на море, које опкољава италијанску етнографску област, на оне делове Средоземног Мора, који су западно, јужно и источно од Апенинског Полуострва. Тако се ниједним од поменутих три имена не може заменити име Јадранско — *Adriatico*, које се вековима употребљује. У осталом, најмање је требало очекивати, да се са италијанске стране истискује ово име: оно долази од имена вароши *Адрије* (у северноисточној Италији), код које је за време римске епохе лежала обалска линија Јадранског Мора. Наноси Пада померили су отада ову линију на Исток, до њеног садашњег положаја.

Изазивајући у свести слику Кварнера, у чијем се приморју зелене маслине и кипариси, писац узвикује: „то је италијански предео то је Италија!“ (с. 29.). Израз „италијански предео“ могао би се употребити за сваки предео, у коме су опште географске прилике истоветне са приликама у Италији. Али се, ваљда, разуме само по себи да сваки „италијански предео“ не мора бити италијански и у политичком смислу. И кад западна обала Кварнера не би припадала Аустрији, а источна Угарској, — преостају „италијански предели“ у источном



приморју Пиринејског Полуострва, у приморју између Пиринеја и Алпа, у приморју Балканског Полуострва, у приморју Мале Азије и т. д. Сви ови предели припадају политички неколиким државама, а географски саставни су делови Средоземне Области.

Писац није изнео доказе за своје тврђење, да је теорија по којој је Далмација балканска земља заснована на привидним приликама (с. 8.). Факат да је Далмација балканска земља толико је јасан, да није ни постојао као теорија. Област, која се на Западу граничи обалском линијом Јадранског Мора од Трста до Скадра (и обухвата и сва острва), а на Истоку Ибром, Љигом и Колубаром, испуњена је планинама динарске системе. Планински венци ове системе пружају се од Северозапада ка Југоистоку. Сви су се они издигли услед бочног потиска у кори земљиној, који је долазио са Североистока, из панонске низије.

Из пишчевог излагања на страни 52. излази, да је природна граница Италије на Истоку планина Динара, познати венац из динарског планинског система на Балканском Полуострву. Кад би Италија као географска област обхватала приморје Јадранског Мора, тада би њена источна граница ишла венцем Динаре, западна венцем Апенина, а њена уздужна осовина поклапала би се са уздужном осовином Јадранског Мора. Али уздужну осовину Италије представља венац Апенина, а западну границу обалска линија Тиренског Мора. Као географски појам Италија се, дакле, поклапа са Апенинским

Полуострвом. Отуда њена источна граница може бити само западна обалска линија Јадранског Мора.

Писац тврди да је Динара дугачка скоро 200 км. (с. 35.), и да источну границу Далмације, на целој дужини, чини један планински венац, који прелази скоро свуда 1500 м. висине (с. 8.). Венац Динаре, који почиње од превоја Граба (ниже Илице) и завршује се изнад Аржана, дугачак је око 100 км. На овом су венцу два превоја: један више изворишта Цетине а други Пролог; њихова је надморска висина нешто виша од 1000 метара. Од Аржана до Клека, на дужини око 100 км., источна граница Далмације пролази кроз равни Имотског Поља, и кроз низију око доњег] тока Неретве, а између њих пење се на косе, које не достижу висину од 700 м. Од Клека до Суторине, на дужини од 90 км., источна граница Далмације иде приморским венцем, чија апсолутна висина износи око 500 м.

Неки француски писци предлагали су да се повуче попречна граница, од једне тачке северно од Сплита ка Динари, и да онај део Далмације, који је југоисточно од те границе припадне једној, а онај део, који је северозападно од те границе, другој држави. Писац налази да је таква граница географски апсурдум (с. 37.), поглавито с тога, што би тада Шибеник и Задар били одвојени једном границом од Сплита, свога средишта за снабдевање (с. 39.—40.). Шибеник и Задар, као и цела остала Далмација, добијају жито из Славоније, Срема, Бачке и Баната, и то преко Ријеке. Али је писац био потпуно у праву, када је горњу границу означио као географски апсурдум: цела

Далмација, од Задра до Суторине, истоветна је и по морфолошким, и по климатско-хидрографским, и по биљно-географским и по антропогеографским особинама.

Док је тако обележио правим именом попречну границу северно од Сплита, дотле писац тврди, да доњи ток Неретве представља попречну географску границу (с. 35.—39.), т. ј. да је приморје северозападно од Неретве друкчије по својим географским особинама од приморја југоисточно од Неретве. Због поменуте једноликости Далмације, и ова попречна граница, као географска граница, не постоји.

### О јединству моравско-вардарске области<sup>1)</sup>.

Задатак је овог чланка да представи, како су у моравској и вардарској области прве географске особине, геоморфолошке и фитогеографске, такве, да су те области упућене да на пољу привредног саобраћаја чине једну целину.

Ради тога, у првом одељку прегледаће се, у погледу привредног саобраћаја, моравска област; у другом одељку размотриће се, са истог гледишта, вардарска област; и у трећем одељку испитаће се саобраћајне везе између поменутих двеју области.

#### Моравска област као целина.

Као што је познато, у недавној геолошкој прошлости пружао се из Панонског Басена на Југ, запремајући долину Велике Мораве, дугачак залив. Код Сталаћа се он рачвао и један његов крак ишао је долином Западне Мораве до Чачка; са пожешким басеном овај је крак био у вези отоком, која је текла поврх данашње овчарско-кабларске суетске. Други крак моравског залива пружао се од

<sup>1)</sup> Штампано у „Забавнику“ (додатку „Српских Новина“).  
Крф 15. X. 1918.

Сталаћа уз долину Јужне Мораве. Овај се крак састојао од басена, који су били повезани отокама. Најпространији су басени били: нишки, лесковачки и врањски; а отоке, које су их спајале, ишле су изнад данашњих сутески, изнад Курвинградске и Грделичке Клисуре. Кад је овај дугачки залив, заједно са својим крацима, почео сплашњавати и повлачити се на Север, — у исушеним деловима развијале су се реке и долине. Тако је образована моравска долина са своја два крака, западним и јужним.

Овим долинама воде најзначајнији путеви моравске области. Познат је велики историјски значај оног војничког пута, који је назват „Цариградски Друм“. Овај је пут са Севера ишао долином Велике Мораве, и затим се држао долине Јужне Мораве до Ниша; ту је скретао ка Југоистоку. Од средине 19-века путеви долинама Велике и Западне Мораве почели су добијати већи економски значај за ону привредну област, која се поклапала са српском државном облашћу. После 1878. године, после ослобођења крајева око Јужне Мораве, и пут долином ове реке почео је добијати исти економски значај. Од 1884. до 1886. године саобраћајна вредност оног пута, који води долинама Велике и Јужне Мораве, појачана је жељезницом. У долини Западне Мораве ово се побољшање извршило знатно доцније, тек од 1907. до 1910. године. Први пут је раније усавршен стога, што је он не само главна комуникација Поморавља, већ и део једног пута на Југоистоку Европе, и према томе има шири значај.

Из околине Сталаћа моравска област је, дакле, потпуно проходна у северном, западном и јужном правцу. Околина Сталаћа, кад се гледа само на слив Мораве, представља саобраћајно средиште моравске области. Али још и друге саобраћајне компоненте притичу моравској области са Југоистока и Истока. Услед ових компонената, саобраћајно средиште моравске области мора се, дуж моравске долине, из околине Сталаћа у неколико проширити на Север и на Југ.

Југоисточна саобраћајна компонента јесте жељезница и пут долином Нишаве. Жељезница се држи нишавске долине. Пут излази из ове долине на оним местима, где обилази сутеске, пењући се на превоје. У саобраћајно-привредну сферу моравске области крајеви око Нишаве ушли су по ослобођењу, после 1878. године; ово је спајање постало још тешње, кад је од 1887. до 1888. године долином нишавском саграђена жељезница.

Источних саобраћајних компонената има неколико. Све оне спајају моравску област са крајевима око Тимока и Црне Реке. Прва таква саобраћајна линија иде од Ниша преко Грамаде, и прелази у долину Сврљишког Тимока. Друга иде од Алексинца, уз долину Моравице, и завршује се на Тимоку у Књажевцу. Трећа иде од Ђуприје и Параћина уз долину Грзе, и преко превоја Честобродице спушта се у област Црне Реке. Последња саобраћајна линија, као најглавнија од свих побројаних попречних комуникација, добила је од 1905. до 1909. године и жељезничку пругу.

Тако су, дакле, из моравске долине лаке ко-

муникације и у југоисточном и источном правцу. Према томе у главну моравску комуникациону артерију, која носи сировине из области око Западне и Јужне Мораве, уливају се са Југоистока и Истока друге комуникације, носећи сировине из крајева око Нишаве и Тимока. Услед овог ширег значаја моравске долине, као саобраћајно средиште моравске области мора се узети онај крај око Мораве, који се простире од Ниша до Параћина.

На Северу, главно извозно место моравске области није неко насеље у долини Мораве. Да је реч само о Поморављу, завршна тачка моравске комуникације била би у Смедереву. Међутим, улогу извозног места предузео је Београд, који лежи нешто на Северозападу од моравске долине.

Београд је један од оних градова, чији је положај могао, у различним историјским временима, одговорити различним животним потребама. Отуда Београд, као град, има дуг историјски живот. У току тога живота он се преображавао, мењајући своје особине.

Београд је добио већи значај као војно место. То је један од најизразитијих примера за насеља заштитног положаја. Услед стрме речне обале и пространог воденог појаса на Југозападу, Северозападу и Североистоку, Београд се, у ранијим временима, на тим странама своје периферије могао теже нападати, и лакше бранити. Са три стране он је имао природну одбрану. Било је потребно још само створити вештачку одбранбену линију на Југоистоку, и тиме допунити утврђивање периферије. Са овим војничким карактером Београд је живео вековима, све до најновијег доба.

Сем овог погодног топографског, Београд је имао и изврстан саобраћајни положај. Он лежи на раскршћу водених и копнених путева. На Западу водени пут представља Сава, на Северу и Истоку Дунав, а према Југу води копнени пут, који долази са Севера.

Кад се у првој половини 19. века образовала кнежевина Србија, Београд је постао најсевернији град те младе државе. Ову нову дунавску државицу привредно-културне везе упућивале су једино на Север. Београд је био вратнице за примање утицаја из европске културе. Овај положај Београда и навео је тадашњу српску управу, да своје седиште из унутрашњости земље, из Крагујевца, премести у периферијски град.

Али се у Београд улива не само главна моравска комуникација, већ је он скупљао у себе привредне интересе и оних области, које леже на Западу и Истоку од Поморавља. Познато је, како је поступно нестајало трговинских веза између северозападне Србије и динарског приморја. По ужичком крају још се и почетком 20. века наилазило на људе, који су раније гонили златиборска говеда у Дубровник. А трговина између Босне и северозападне Србије била је врло жива све до Окупације. У Ужицу се тврди, да су све данашње „бине“ (угледније зграде) саграђене у времену трговине са Босном, и да се оне, по престанку те трговине, више не подижу. Од Окупације србијском Подрињу коначно је био затворен западни пут за извоз његових производа — пут који је природан тој области. Она је од тада потпуно била упућена на

евѐр, и тиме ушла у привредну сферу Београда. — С друге стране, Дунав као водени пут, доносио је у Београд привредне производе из северног дела источне Србије.

Поставши главно извозно место моравске области, и увлачећи у своју сферу и подринску и крајинску област, Београд је све више растао. Почетак његовог напредовања пада у прву половину 19. века. Спајање нових крајева са српском државном облашћу и замена путева железницама јако су утицали на напредовање Београда. Има везе између ових чинилаца и оног напредовања Београда које се нарочито показало у последњој четвртини 19. и у почетку 20. века. Ово се напредовање испољило прво у томе, што се Београд ширио и развијао екстензивно, захватајући све већу површину и растући хоризонтално; други знак напредовања је тај, што су се средишни делови Београда, заменом ниских грађевина високим, преображавали, развијајући се интензивно и растући вертикално. А обе врсте напредовања биле су изазване досељавањем становништва из моравске и суседних области.

#### Вардарска област као целина.

Из овога, дакле, излази, да моравска област има своју средишњу саобраћајну линију — комуникацију која води долином Мораве, и своје главно извозно место — Београд. Са вардарском облашћу, у овом погледу, стоји нешто друкчије. Истина има и она своје главно извозно место — Солун. Али

према моравској области разлика је у томе, што вардарска комуникација не прибира у себе путеве из свих крајева вардарске области. У западном делу ове области је пространа битољска котлина, на коју су саобраћајно упућени суседни крајеви, као и пре-спански и охридски крај. Из битољске котлине води даље ка Солуну, преко превоја у оквиру островске котлине, једна комуникација, одвојена од вардарске.

Вардарска долина, по изгледу своје пластике и по начину свога постанка, потпуно је слична моравској. И вардарска се долина састоји од котлина, које су биле језерски басени. Најглавније су од тих котлина: солунска, ђевђелијска, валандовска, тиквешка, велешка, скопска и тетовска. Ове су котлине спојене сутескама, као што су: Циганска Клисура, Демир Капија, Таорска Клисура, Дервент итд. Сем тога, према долини Вардара нагнуте су и отворене многобројне котлине и области. На западној страни су такве котлине: Доње Мариово, Тиквеш, Бабуна, Клепа, Хас и Пореч; на северозападној Косово; на североисточној: Козјак, Средорек и Славиште; и на источној: Малеш, Овче Поље, и: кратовска, кочанска, штипска, радовишка и струмичка котлина.

За све прво поменуте, чисто вардарске котлине — оне котлине које су проширења вардарске долине — комуникација долином Вардара представља главну саобраћајну одводницу. Пре грађења вардарске железнице постојао је пут, који се у главном држао вардарске долине. Сем тога је и сам Вардар у неколико служио као комуникациона линија. У другој половини 19. века из велешке око-

лине, на пр., „кораби“ (сплавови) преносили су земљорадничке производе, нарочито пшеницу, Вардарем до Солуна. Суви пут долином Вардара усавршен је грађењем солунско-скопске железнице око 1874. године.

Али су, даље, и поменуте котлине у сливу Вардара саобраћајно упућене на вардарску долину, и представљају саставне делове вардарске саобраћајне сфере. Најглавнији путеви, који воде из ових котлина до појединих места у вардарској долини јесу: плетварски пут кроз Тиквеш до Неготина и Криволака; присатски пут кроз Бабуну до Велеса; железница из Косова кроз Качаничку Клисуру до Скопља; пут из Славишта и Средорека до Скопља; пут из Малеша кроз кочанску и штипску котлину до Велеса и Криволака итд. Тако комуникација вардарском долином прима у себе многобројне комуникације из суседних области, и представља централну саобраћајну одводницу за цео слив Вардара.

Али је вардарска комуникација увукла у своју саобраћајну сферу и неке области на Северозападу, које не леже у сливу Вардара. Области северозападно од Рогозне, као Јелеч, Пештер, Сјеница, Полимље итд. до Окупације су биле у трговинским везама са Босном и Далмацијом. Стока из тих крајева извозила се у Сарајево и Дубровник. Дубровачки Пут Средњег Века и Турског Доба још је имао значаја за ове динарске области. После Окупације, установљењем државне границе између аустријске Босне и турског Новопазарског Санџака, те природне трговинске везе прекинуте су, — и све побројане области биле су од тада саобраћајно

упућене на супротну страну: преко Рогозне ка Косову и ка вардарској комуникацији. Исто је тако и сва област у сливу Белог Дима, од Пећи до Призрена, старим Зетским Путем одржавала трговинске везе са јужним динарским приморјем, нарочито са Скадром. Кад је Косово отворено железницом од Скопља, онда је и поменута област, оним путем који од Призрена иде преко Црнољеве до Урошевца, увучена у саобраћајну сферу вардарске комуникације.

Пространа битољска котлина са околним крајевима и са преспанском и охридском котлином још је и у првој половини 19. века водила трговину са арбанским приморјем, нарочито са Драчем. О томе је оставио података *Јозеф Милер*, који је у првој половини 19. века живео у Битољу као лекар турске војске. Али се и у овом случају правац привредног промета обрнуо на супротну страну: и ове су области увучене у саобраћајну вардарску сферу са јачањем Солуна као извозног места, и са грађењем железнице Солун—Битољ око 1893. године. Ова железница води из битољске котлине преко превоја Кирли—Дербенда између битољске и островске котлине, и пролазећи кроз мухаремску удолину између островске и солунске котлине спушта се код Вртокопа у Солунско Поље.

Главно извозно место вардарске саобраћајне сфере, Солун, лежи североисточно од ушћа Вардара. Познато је, да је Солунски Залив простран и дубок. Ипак Вардар, уливајући се са Северозапада, својим наносима ствара на ушћу равницу. Вардарска комуникација је главна полука за развитак Солуна.

Али Солун не лежи на самом ушћу Вардара, већ нешто североисточно, на чврстом тлу.

Увећавање саобраћајне сфере солунске и замена путева железницама били су од утицаја на развиће Солуна. Солунска чаршија, која је опкољена зидом према копну, није се знатно раширила преко ове међе, која је пре толико векова граду постављена. Место тога, средишни делови чаршије преображавали су се тиме, што су се на место уских, виских и слабих подизале простране, високе и јаче грађевине. Развиће је овде било интензивно и квалитативно. Просторно развиће огледа се највише у томе, што се Каламарија, место становања имућнијих Солуњана, ширила према солунској чаршији. И сада још Марсово Поље одваја прави Солун, или чаршију, од поменутог места за становање.

Услед тога, што поједини крајеви у вардарској области имају нарочите фитогеографске особине, — јавила се између тих крајева једна важна врста привредног промета.

Тако на пр. виногради у Пателију, Соровићу Петрском и т. д. у островској области леже на песковима исушеног језерског дна. Ова гола област има преко целог лета жарке и сунчане дане. У њој је виноградарство главни извор прихода. За турско доба трговци од Битоља долазили су у поменута села, куповали грожђе и вино, и разносили с једне стране у прилепски, а с друге у преспански и охридски крај.

Нека села солунске области, која наводњавају баште, производе разноврсно поврће. Пошто солунска област лежи јужније и пошто је нижа, у

њој поврће сазрева раније, него у вишим крајевима на Северозападу. У Вртокопу и другим селима неке врсте поврћа зреле су средином јуна, док у битолској области пристижу тек крајем јула. Због тога се поврће, од дана кад узре у солунској области, извозило у Битољ и западну Македонију све дотле, док то исто поврће овде не би сазрело.

Смокве, које особито успевају у воденским и његошким баштама, ванредно су ретке по селима островске области, а у битолској котлини их и нема. Према Северозападу смоква се још јавља у Горњим Врбенима (у „Екши-су“), и њена је граница на тој страни превој Кирили-Дербенд. Због тога појединци из островске и битолске котлине иду у Битољ и Његош, и отуда на товарима доносе смокве.

Фабрике памучних тканина на водопадима у Водену и Његошу снабдевале су се у великој мери памуком из Меглена, и из неких ниских и влажних котлина вардарске области, нарочито из кочанске.

Најзад, има једна врста промета између двеју суседних области, чије су различне фитогеографске особине резултат не различних климатских прилика, већ различног састава земљишта. Оно полуострво између Мале Преспе и Малог Језера, које се на картама обележава именом Сува Гора, представља кршну област, обраслу хрстовим цбуњем. Становници овог неродног краја, сељаци из Нивице, Граждана, Триова, Ајида и т. д. иду да купују „мисир“ (кукуруз) у Преспу, т. ј. у равницу која лежи источно од Големе Преспе — у села: Стрково, Герман, Дупене, Љубојну, Брајчину, Кране и т. д.

У Солунском Пољу, у равници јужног при-

морја, снег врло ретко пада, и врло мало се одржи. Отуда се пашњаци овог поља могу за време зиме обилато искористити. Услед тога је Солунско Поље пространо земљиште, у које одасвуда долазе сточари. Преко лета ови сточари живе у крајевима високих и плећатих планина, које су обрасле бујном травом. Чим се ова летња пасишта покрију снегом, сточари, гонећи стада, крећу се на Југ, и заустављају у Солунском Пољу.

На оном планинском венцу, који са Севера затвара островску котлину и Меглен, проводе лето са стадима Власи. Једни од њих, који пасу овце преко лета на Кајмакчалану, зимују у Фетици (између Водена и Његоша). Власи из Ливада лети пасу стада и праве бачила по Соу-рупи, Миреши, Гладници, Смареки, Зелинбегу, Хаџи-барици и т. д. Од средине септембра до краја октобра они се спуштају у села, која леже у северном делу Солунског Поља, — у Мандалево, Мавреново, Спирлитово, Градиште и т. д. Ту остају до краја априла, када понова иду на планине.

Арнаути из Опоља, Горе и Љума, и Срби из Галичника, Лазаропоља и т. д. скоро искључиво се баве сточарством. Почетком маја они излазе на била Шаре, Баба-Асанице и Корџаба, где остају до средине септембра. Тада се крећу ка Солунском Пољу двама путевима: једни иду преко Скопља и Овчег Поља ни Вардар, а други силазе преко Кичева, Битоља и Водена.

Власи из Белкамена (јужно од Лерина), који са стадима проводе лето на Нередској, силазе на презиму такође у Солунско Поље.

Најсевернија област, из које сточари долазе да проведу зиму у приморју Белог Мора, јесте Пештер. У овој области Шкријељи из села Боровштице спуштали су се са својим стадима преко Новог Пазара, Митровице и Скопља низ Вардар, и почетком зиме стизали у околину Лугадинског („Лангаског“) Језера.

Дошавши у Солунско Поље, сточари закупљују пашњаке, граде за себе колибе од трске, а за овце торове. Сточарима је огроман материјалан интерес, да презимљују у Солунском Пољу. За турско време сви издатци у току зимовања износили су за једну овцу по 5 до 6 динара. Та је сума обухватала закупнину за пашу, плату чобанима, порез турској држави за стоку („беглук“) и т. д. Кад би ови сточари остали да зимују са овцама у својим планинским крајевима, морали би овце хранити сеном и јечмом. Трошкови око зимске исхране тада би били четири пута већи, и износили преко 20 динара на једног брва. Сем тога многе би овце угинуле од студени и метиља.

#### О везама између вардарске и моравске области.

Као што је показано, моравска област у другој половини 19. века постала је саобраћајна целина. Укупан саобраћај ове области сливао се у пут долином Мораве и кретао према Северу. С друге стране, скоро у исто време, и вардарска област постала је саобраћајна целина. Саобраћај ове области ишао је долином Вардара ка Југу. Тако су моравска и вардарска област, у последњој четвртини 19. века, постојале као одељене саобраћајне



сфере. Међутим, геоморфолошке и фитогеографске прилике моравске и вардарске области такве су, да оне изазивају промет и између тих двеју области. Тај је промет, као што ће се даље видети, и струјао, кад није био насилно прекидан.

Три су пута, која спајају моравску и вардарску област: један главни, прешевски, и два споредна, косовска. Први иде из долине Јужне Мораве преко прешевског развођа у долину Вардара. Други води из Топлице преко превоја Преполца на Косово; и трећи иде уз долину Ибра на Косово. Оба косовска пута излазе Качаничком Клисуром у вардарску област.

Од ова три поменута пута, прешевски има најпогодније топографске прилике и највећи саобраћајни значај. Готово укупан саобраћај између моравске и вардарске области креће се овим путем. Погодне топографске прилике за прешевски пут јесу у томе, што су слив Мораве и слив Вардара растављени једном благом узвишицом, ниским прешевским развођем. Раније је ово развође представљало дно отоке, која је спајала моравски басен са вардарским. На овој тачци, преко које се спајају вардарска и моравска саобраћајна сфера, саобраћај има да савлађује врло незнатне успоне земљишта. После грађења солунско-скопске и београдско-врањске железнице, и спојни пут између Повардарја и Поморавља усавршен је грађењем прешевске железнице око 1887. године.

Сем овога, прешевски пут улази из главне вардарске у главну моравску комуникацију. Показано је, како је из уздужне моравске комуникације мо-

равска област проходна у свима правцима. А спајањем главне моравске комуникације са главном вардарском, моравска област одједном, у укућности својој, улази у саобраћајну сферу вардарског пристаништа — Солуна. Природна саобраћајна сфера овог пристаништа обухвата не само вардарску, већ и моравску област. Ниједно пристаниште Балканског Полуострва нема тако пространу саобраћајну сферу, као што је има Солун. Тек јужно од Саве и Дунава саобраћајна сфера Солуна додирује се са саобраћајном сфером Ријеке. На Западу саобраћајна сфера Солуна граничи се сферама динарских и арбанских пристаништа, — сферама Груза, Скадра и Драча. На Истоку саобраћајна сфера Солуна ограничена је моћним венцима Старе Планине, и Осоговских и Малешких Планина. Источно од тих венаца настају саобраћајне сфере других беломорских пристаништа: Кавале и т. д.

Пре ратова између Србије и Турске од 1876. до 1878. године постојао је доста жив промет између вардарске и моравске области. Од вардарске области, у овоме су промету нарочито учествовали њени јужни, приморски крајеви: ови крајеви имају изобила производа, који карактеришу средоземни климат, и који су налазили добру прођу у моравској области, у области средње-европског климата.

У јужном делу вардарске области најчувеније је грождје из околине Његоша. Један старац из Техова (северозападно од Водена) прича, како је његов отац у трећој четвртини 19. века као кириџија са коњским караванима ишао до Београда, гонећи његошко вино. Исти старац вели, да је само

из његовог села, из Техова, било око 50 кириџија који су у доба када и његов отац гонили товарице у Поморавље. Отуда су се враћали натоварени разним еспапом.

У оним крајевима јужно-вардарске области, који имају речне и изворске воде за наводњавање, рађа изврсно поврће. Тако је Меглен познат са своје паприке, која се суши и меље. Мегленски „пипер“ врло се много извозио у Поморавље. Један Воденац прича, да је његов отац пре 1878. године терао по 60 до 80 товара паприке до Алексивца; ту је узимао нове кириџије, и даље је паприку носио и продавао по Крагујевцу, Паланци, Београду и т. д. При повратку је увек куповао у Лесковцу и Врању по 30 до 40 товара необрађене конопље, доносио је у Воден и продавао појединцима. Исти Воденац вели, да је његов отац ишао у Поморавље два до три прта годишње, и да се ничим другим није бавио. Други један Воденац, Стојан Марко, гонио је око 1857. године по 20 до 30 товара паприке у Поморавље. Он је ишао путем: Битољ—Прилеп—Скопље—Врање—Лесковац—Ниш—Алексинац. Ту је скидао товарице са коња, метао паприку у кола, и носио у Паланку и Београд. Враћајући се, доносио је из Београда: боце, чаше, „маштрапе“ и т. д. Из Техова, у исто доба, ишао је Лазо Н. као кириџија у Поморавље, гонечи „пипер“. Један старац из Владова (до Водена) прича, како је пре 1878. године гонио паприку у Врање и Лесковац, а отуда догонио по 100 до 150 свиња.

Једна одлика привредне културе у јужно-вардарској области јесу простори под „црницама“ (ду-

довима). Ових „црничњака“ има највише у околини Његоша, Водена и Гуменце. Они се подижу за исхрану свилене бубе. Раније, такође пре 1878. године, његошки и воденски трговци гонили су на товарица „коприну“ (свилен конач) и свилену тканину у Сарајево. Из Његоша се тиме бавио дед Хаџи-Сеферџија. Из Водена Лазо Бинче и Хаџи-Ђело у времену од 1857. до 1877. године гонили су у Сарајево по један, два, до три товара свиленог конача и свилене сканине. Они су ишли у Сарајево два пута годишње, и то путем: Битољ—Прилеп—Скопље—Митровица—Сарајево. Оку „коприне“ продавали су тамошњим трговцима по 120 гроша. Од „коприне“ се правио гајтан, а свилену тканину се употребљавала за одело муслиманског женскиња.

Под утиском ратног пораза од 1878. године турске власти су насилно прекинуле ове природне трговинске везе, које су постајале између вардарске и моравске области. Тек се пред крај 19. века ове везе почињу понова јављати, итрај у све до 1912. године. У овом новом добу произвођачи не носе своје производе, већ купци иду по њих.

Трговина грождем и вином и сада је јако развијена. Трговци од Ниша, Крагујевца и Београда долазили су у Тиквеш и куповали грождје. 100 ока грождја плаћали су по 60 гроша. Од грождја су цедили вино, и испраћали га у бурадима железницом. У Гуменцу су по грождје долазили такође трговци, нарочито из Врање. Гуменџани причају, да су солунским трговцима продавали 100 ока грождја по 50 гроша, а трговци из Поморавља плаћали су 100 ока грождја по 100 гроша. Сељаци из Бојмице имали

су такође користи од ове трговине: они су на својим колима преносили грожђе из Гуменце до железничке станице. У Патели (на Островском Језеру) долазили су трговци од Ниша, куповали грожђе, и преко Солуна га односили. 100 ока грожђа плаћали су по 80 гроша.

Док је Поморавље узимало из јужног Повардарја поглавито грожђе, дотле су трговци из вардарске области одлазили по стоку, волове, свиње и коње, у моравску област. Око 1892. године из Пазара је ишло неколико трговаца у Врање и Ниш; тамо су куповали по 15 до 20 коња и дотеривали у Пазар на продају. Сељаци из Крушара (код Пазара) причају, како су на пазарском тргу куповали „бишке“ (свиње) из Поморавља. Један трговац са вардарског моста (код Толчијева) догодио је до 1912. године вагонима говеда из Великог Орашја. До 1902. године Цедиловци, „туцари“ из Маврова (на Костурском Језеру), одлазили су до Крушевца. Тамо су куповали по 300 до 500 свиња, и по 600 до 700 волова. У повратку пут од Крушевца до Маврова прелазили су пешке са стоком за 14 дана. „Туцари“ из Рупишта, и Маљовци „туцари“ из Цакона (код Рупишта) све до 1912. године догонили су волове и свиње од Ниша, а коње из Новопазарског Санџака. У повратку су ишли путем: Скопље—Битољ—Рупиште.

Моравска област, или нешто шире узето, област краљевине Србије, са укупним извозом својих сировина — као што се зна — била је упућена на Север, на Аустро-Угарску. Почетком 20. века Аустро-Угарска је затворила своју границу томе

извозу. Услед нагомилавања сувишних производа у Поморављу су се тада требали показати нездрави привредни знаци. Али се одмах нашао један канал за отицање, којим је увета равнотежа у поремећени привредни ток. Укупан извоз, место низ моравску долину, пошао је уз моравску долину, на Југ, и вардарском комуникацијом дошао у солунско пристаниште. У току неколико година извоз из Поморавља преко Солуна достигао је извоз из Повардарја, и износио на десетине милиона динара.

### Г. К. Амандос о јединству моравско-вардарске области<sup>1)</sup>.

Г. К. Амандос, професор Университета у Атини, у атинском листу „Елефтерон Вима“ од 5. и 6. фебруара 1926. године објавио је два чланка под насловом „Срби у Македонији“. У тим чланцима г. Амандос је предузео да „одговори на главне тачке“ мога предавања, које сам држао на Народном Университету, и које је у изводу објавила „Политика“.

Г. Амандос налази, прво, да удолина Морава-Вардар никада није служила као повод за стварање једне државе. Међутим, ко год је нешто обавештен о старој српској историји, знаће, да се средњевековна Рашка, из своје колевке око Таре и Лима, ширила и на Север у Поморавље, и на Југоисток, низ Вардар, док није, под царем Душаном, допрла пред зидове Солуна. Последњих сто година, Карађорђева и Милошева Србија ширила се из Шумадије и Доњег Поморавља на махове према Југу захватајући све више Горње Поморавље, док није 1912.—1913. године заузела највећи део Повардарја, и зауставила се пред Солунским Пољем. Да под-

<sup>1)</sup> Штампано у „Политици“, 3. IV. 1926.

сетим, најзад, да је и ослобађање и стварање Краљевине Срба, Хрвата и Словенаца пошло из солунског краја, и ишло најпре према Северу, у Горње Повардарје и Поморавље.

Г. Амандос налази, даље, да у долини Морава-Вардар није остварено ни етничко јединство: док у сливу Мораве превлађују Словени, дотле у сливу Вардара, нарочито од ушћа Црне па на ниже „и данас превлађује јелинизам“. Из ове тврдње г. Амандоса у ствари излази, да и Поморавље и Повардарје, све до ушћа Црне, чине једну етничку целину. А што се тиче области јужно од ушћа ове реке, опште је познато, да је она, заједно са Солунским Пољем, насељена словенским становништвом. Словенска су и прва села и чифлуци до обале Солунског Залива и до Солуна, као Кречово, Амаатово, Лембед и т. д.

Потпуно се слажем са г. Амандосом да је „целина Вардар-Јегејско Море била увек, а и данас је тако чврста, да о њеном цепању не би требало да говоре озбиљни научници“. Дабогме, да ни ја ни сам говорио о цепању области Вардар-Солунски Залив у своје предавању. Напротив, указивао сам на штетне последице за економски живот, које потичу отуда што је Повардарје т. ј. област од Шара и Косова па до Солунског Залива недавно „расцепљена“: државна граница из 1913. године попреко је пресекла главне саобраћајне линије Скопље-Солун и Битољ-Солун. У овом питању између г. Амандоса и мене разлика је у томе, што атински професор жели да ограничи саобраћајну сферу Солуна на јужну Македонију (на Македонију која је данас

под грчком влашћу), и предлаже, да се Солун споји железницама са Костуром и долином Авцисте. Прва је линија врло потребна, и само ће појачати значај Солуна као балканског пристаништа. Друга је линија свакако бесмислена, јер долина Авцисте лежи — пред Кавалом. Разуме се, да интерес Солуна не може бити у томе, да се његова саобраћајна сфера овако сузи. У другој половини 19. века Солун је нагло напредовао због тога, што је себи био привукао не само цело Повардарје, већ и битолско-охридску, метохијско-косовску и рашку област, које су дотада одржавале саобраћајне везе са Јадранским Морем. И као што је животни интерес Солуна, да Повардарје остане његова саобраћајна сфера, исто је тако јасно да је Солун природна лука за цело Повардарје. Иако је, по речима г. Амандоса, Поморавље упућено на Средишњу Европу, опет је Солун најближа лука и Горњем и Средњем Поморављу. Тек се у Доњем Поморављу, у Шумадији и у Подрињу солунска саобраћајна сфера сусреће са саобраћајним сферама јадранских лука.

### Област нашег народа и област наше државе<sup>1)</sup>.

Током последњих векова северна граница наше народне области није била у миру: она је доспела у севернији положај. Наша државна област, међутим, која се појавила почетком 19. века, за последњих сто година у неколико махова је померала своју границу само према Југу.

Померање северне границе код наше народне области јавило се као последица турског надирања. Од почетка 15. века турска навала је била одредила правац којим се кретало наше становништво: испред непријатељске најезде оно је бежало на Север и Северозапад, и прелазило у тадашњу Угарску или у млетачку Далмацију. У 15. и 16. веку Угарска и Млетци су подржавали наш народ као помагача у борби против Турака. Отуда су давали нашим досељеницима повластице, и тиме олакшавали само досељавање. После пада Угарске, главну улогу у сузбијању турске најезде предузела је Аустрија Узроци, који су раније изазивали исељавање нашег народа на Север, сада су нешто и ојачали. У 17. и 18. веку Аустрија је предузимала против Турака

<sup>1)</sup> Штампано у „Српским Новинама“, Крф, 2. VII. 1916.

војничке походе, у којима је наш народ служио као врло користан учасник. И кадгод се аустријска војска повлачила, пристајали су уз њу са својим породицама и сви они наши људи, који нису смели сачекати повратак Турака. Ово је исељавање достигло највеће размере, кад су се као покретачи и вође истицали црквени поглавари. Као резултат свих ових исељавања, која су трајала неколико векова, јавила се измена наше народне области у њеном пространству: она се проширила на Северозапад и на Север. Сем тога, поменута исељавања знатно су појачала раније наше становништво у овим крајевима.

Заснивање и образовање наше државне области вршило се током последњег столећа. Шумадија, српско ратиште из прве деценије 19. века, добила је у другој деценији истога века извесну политичку самосталност. Прво знатније проширење наше државне области било је одређено Букурешким Уговором од 1813. год. На основу овог уговора српска држава је 1833. год. добила неке крајеве на Југоистоку, заузевши један део Поморавља, Босну и Херцеговину, велики део наше народне области, Аустро-Угарска је 1878. године била задржала за себе, и наша државна област, и по други пут, проширила се према Југу и према Југоистоку, захвативши сликове Топлице, Јужне Мораве и Нишаве. Познато је, да је Аустро-Угарска, пажљиво и чврсто одстрањујући нашу државу од Северозапада, у једно време и донекле, ову и упућивала на ширење према Југоистоку. Последње и највеће проширење у јужном правцу извршило се 1912.—13.

год., када је у састав наше државе ушао највећи део Повардарја.

Тако су се наша народна и наша државна област шириле у супротним правцима: прва на Север и Северозапад, а друга Југ. У 19. веку, и почетком данашњег европског рата, наша народна област (у Аустро-Угарској и Србији са Црном Гором) пружа се својом дужином од Северозапада ка Југоистоку, од Трста ка Дојрану; средишни део њен пада у југоисточну Босну и у пређашњи Новопазарски Санџак. Наша државна област (у Србији и Црној Гори) пред данашњи европски сукоб пружа се у дужину са Севера на Југ, од Београда ка Битољу; средишни део њен обухвата Топлицу и Косово. Од укупне наше народне области, област наше државе заузима само југоисточну половину; цела северозападна половина остаје у Аустро-Угарској.

Скоро код свих европских народа, код Француза, Руса, Италијана, Немаца и т. д., државна област, у ранијој или скоријој прошлости, поклопила се са народном облашћу. У овом погледу постигнута је толика равнотежа, да су само још где-где заостали окрајци народне области изван оквира државне области.

Код нашег народа, који је такође у кругу европске културе, државна и народна област нису се ни из далека поклопиле: ни средишни део наше народне области није у нашој државној области. Обе ове области леже управо ексцентрично једна према другој. На најближој будућности је да донесе потпуну подударност и наше етничке и политичке површине.

## Географска средина и култура у нашим земљама<sup>1)</sup>.

Културногеографске прилике сваке области — као што је познато — зависе на првом месту од особина природе. Стога ће сваки културногеографски профил показивати у толико веће разноврсности, у колико пролази кроз области чије су природне особине разноврсније.

У нашим земљама наилази се на највеће природне разноврсности када се иде од Јадранског Мора према Североистоку, на пример од сплитског приморја преко карсне зоне и високог динарског свода у побрђе јужне Посавине, и у раван око великих панонских река, Дунава и Тисе. Отуда ће географски профил, повучен у истом правцу, од Југозапада према Североистоку, показивати највише разноврсности. А како се поменуте зоне, преко којих овај профил иде управно, пружају великом дужином у динарском правцу, од Северозапада ка Југоистоку, то ће горњи профил представљати и главни профил, т. ј. такав дуж кога се могу видети безмало свеколике географске прилике које се јављају у нашим западним областима.

<sup>1)</sup> Штампано у „Српском Књижевном Гласнику“, Београд, 16. XI. 1926.

У динарском приморју климат и вегетација су средоземни, па су и људски живот и људске творевине истог типа. У привреди је од највећег значаја хортикултура, нарочито гајење маслине, која је прилагођена летњој суши, и гајење винове лозе, у чијем се плоду лети скупља шећер. У околини већих градова гаји се у јачој мери и поврће, које се због летње суше мора наводњавати. Јесењи и пролетњи пљускови спрали би са страна растреситу земљу, — која постаје распадањем лапора и пешчара, и у којој се корени култура, — да воћке и поврће нису на вештачким терасама. Кречњачко земљиште је под ретком пашом, те је на њему развијено сточарство. Почетком лета, када се трава сасуши, сељаци изгоне стоку на пасишта по високим планинама на Североистоку. Море даје даље изворе за привредни живот. Отуда је овде развијен риболов, и донекле рибарска индустрија. Местимице се добија и сђ, а бродарство је поглавито локално. Села леже на граници између мора и лапоровите или карсне зоне, или на граници између лапоровите и кречњачке зоне. Тако се сељаци могу бавити на једној страни рибарством и бродарством, а на другој хортикултуром и сточарством. Села су по типу збијена, и куће су од камена.

Копнене удолине, потопљене под море, представљају изврсне природне луке. Паралелно с обалом пружају се венци, од којих неки достижу знатну висину. Овим венцима луке су заштићене од копненог, североисточног ветра, док их ртови и острва штите од поморског, јужног ветра. Где год у овакве луке долазе путеви с копна, постали

су знатнији приморски градови. Кад је у Средњем Веку Средоземна Област имала велики привредни и културни значај, и градови на динарском приморју, одржавајући везе са својим залеђем, били су врло напредни. Од како су се, међутим, привредни и културни центри преселили у Средњу и Западну Европу, опали су градови у Средоземној Области, па и на динарском приморју. Градови имају уске улице, јер су подигнути на малим просторима; сем тога, њихови становници тако су заштићени од летње жеге. Као у селима, тако су и у градовима куће од камена.

Из приморја наш профил улази на Северно-стоку у карсну зону. Овде се гребени и била смењају са увалама и пољима, али се и узвишења и удолине пружају динарски. Дна удолина су покривена црвеницом, речним наносима, или језерским наслагама, док се узвишења састоје од кречњака. Отуда су у удолинама њиве и ливаде, а на узвишењима ретка паша и местимце шума. У оном делу карсне зоне, који је нижи и ближе мору, осећају се утицаји средоземне климе. Због тога и земљорадња има у многим средоземни карактер, а у извесним погодбама могуће су и две жетве. Паша на кршним површима и гребенима основа је сточарству. И одавде се, са настанком летње суше, стока изгони у висока пасишта на Североистоку.

Са уласком у високи део карсне зоне, у висока поља и у пространа била која су између њих, привредне прилике се знатно мењају. У овим пољима земљорадња је незнатна, и гаје се поглавито јечам, овас и кромпир. Била су под пашом, а дна

депресија у њима под ливадама. Становници из поља изгоне стоку на била, у ове депресије, и ту је преко зиме исхрањују сеном.

У карсној зони, и у оном нижем делу на Југозападу и у овом вишем, села леже скоро увек на граници између равни и стране поља. Испод кућа у пољу су њиве, а изнад кућа, на страни, је паша. Тако се становници могу одавати и земљорадњи и сточарству. Ова села, лежећи по ивицама, изнад равни, не бивају дохваћена периодским поплавама, које у равни настају. У пољима су и мањи градови, који су се развили као њихова економска средишта.

Североисточно од карсне зоне настаје земљиште састављено од шкриљаца, и, даље, од пешчара и лапора. У њему има и еруптивних зона, које се такође пружају у динарском правцу. За разлику од поменутих карсних крајева, где су стене на површини (сем на дну депресија), овде површину чини непрекидан и дебео слој растресите земље, постао распадањем шкриљаца, пешчара и еруптивних стена. А како је и количина атмосферских талоба знатна, то је цело земљиште јако шумовито. Шума је листопадна, поглавито хрстова и букова. Због тога се овде раније гајило више стоке. У новије доба шума је великим делом искрчена, а земљорадња се развила на рачун сточарства. По дну долина су њиве са кукурузом, а по нижим деловима страна њиве са пшеницом. Поред овога развијено је и воћарство, а нарочито гајење шљива. Села су постала у крчевинама, и леже поглавито на странама долинским. Старије куће су од дрвета. А када



је крчењем шуме нестало дрвене грађе, куће су се почеле градити од ћерпича и цигле. И по градовима куће су до скоро биле од дрвета, и имале оријенталско-турске особине. У новије време праве се модерне куће, и градови се преображавају под културним утицајима из Средње Европе. Ови утицаји продиру са Севера путевима који воде долинама.

Панонска равница је последња област преко које прелази наш профил. Она се састоји од речних равни, од ниских платоз, и од планина, које се из равни дижу скоро као острва из мора. У алувијалним равнима, поред великих река, чести су лугови чије се дрво негде употребљава у индустрији жигица или покућанства. Иначе су по овим равнима, ближе рекама, пашњаци, а даље њиве. Ниски платои су области најинтензивније земљорадње. Поменуте острвске планине су покривене шумом, која се рационално експлоатише. Села леже ободом између алувијалних равни и ниских платоа, на самим платоима и т. д.

Градови су већином на рекама, и то на оним местима где су били најзгоднији прелази. У овој равници лако је било дати насељима геометријски облик, и она су сва друмска. Куће су од земље: раније су биле од набоја, а сада су од ћерпича и цигле.

Профил који смо описали, пролази кроз области чији су природни извори врло различни: приморје се карактерише средоземном привредом, карсна зона сточарством, област шкриљаца и лапора екстензивном земљорадњом и воћарством, а

панонска равница интензивном земљорадњом. Овим су дате погодбе за размену производа између поменутих области, чији су природни извори тако различни. Отуда се попречним путевима, који иду управно на ове зоне, са Југозапада према Североистоку, може кретати знатан саобраћај.

Овим областима различних географских и привредних особина одговарају и области различне насељености, и то у том смислу што области највишег земљишта одговара област најређе насељености, док области најнижег земљишта одговара област најгушће насељености. У високој карсној области густина становништва је испод 40, а у неким крајевима и испод 15. На обема странама овог планинског свода јављају се ниже области са јачом насељеношћу: у приморју густина становништва је од 40 до 70, а негде и од 70 до 100; у панонској области густина је од 40 до 70, често од 70 до 100, а негде и преко 100. У средишној, највишој области, која је најређе насељена, достигнута је она горња граница, изнад које се становништво, при садашњим привредним приликама, не може више умножавати. Због тога се из ове области становништво почело рано исељавати, и ишло је с једне стране према Југозападу, према приморју, а с друге према Североистоку, према панонској области. Међутим је у приморју горња граница густине становништва достигнута, и ако је она, услед разноврсности и обиља природних извора, била, апсолутно узевши, виша. Отуда је становништво високе, средишне зоне престало да се сели у приморје, док се и данас исељава на Североисток, у панон-

ску равницу. У овој области, и поред знатне густине насељености, становништво се још може увећавати. Тако је већа густина становништва и у приморју и у панонској области последица не само природног прираштаја, већ и сталног досељавања које се вршило из средишне планинске области. У овој области леже корени оних многобројних и јаких струја које су носиле становништво и према Југозападу и према Североистоку.

Други главни профил повлачимо од Севера према Југу, из панонске равнице до солунског приморја. Овај профил иде најпре преко обалског рељефа једног ранијег, плиоценог панонског језера, затим кроз котлине и громадне планине у Горњем Поморављу и Повардарју, и завршује се у Солунском Пољу и у приморју Јеђејског Мора. Дуж овог профила не јављају се тако оштре супротности као дуж описаног динарског профила. То долази поглавито отуда што овде није тако изразита планинска преграда која дели приморје од унутрашњости. Отуда приморски утицаји продиру из Солунског Залива долинама и удолинама доста далеко на Север. Али ипак овај профил показује све оне културногеографске разноврсности које се виде у источним крајевима нашим. Он је услед тога њихов главни профил, профил који синтетички представља културногеографске прилике нашег Истока.

Полазећи са Севера полазимо такође из панонске равнице, чије смо прилике у кратко оцртали. Јужније улазимо у зону, која овамо допире из динарске области. Али, источни, шумадијски, део

ове зоне, показује извесне разлике према западном, динарском или босанском делу: привредне и културне прилике у Шумадији су у опште развијеније. Овде је, прво, шума више искрчена и одржала се на планинама, које се дижу као острва. Због тога је земљорадња захватила долинене стране и све ниже површи. И крчење шума и развиће земљорадње настали су као последица јачег умножавања становништва: карта насељености показује, поред осталог, и дугачак залив веће густине, који се из панонске равнице увлачи на Југ, уз долину Мораве. Са крчењем шума променила се и кућна грађа, и место ранијих дрвених, сада су земљане, модерне куће. Знатна културногеографска разлика између шумадијског и динарског дела ове зоне јесте и у томе што становништво шумадијско није примило Ислам, и турско-ориенталски утицаји нису прожели његов живот. У Шумадији, са одласком Турака као носилаца турско-ориенталских утицаја, нестало је и самих тих утицаја, док је њих, у динарском делу ове зоне, у великој мери задржало само домаће становништво. И док је динарска област била под турском влашћу све до 1878. године, шумадијско становништво, у основи патријархалних особина, раније је дошло под културне утицаје из Средње Европе.

Јужније улазимо у Горње Поморавље и Повардарје, пространу област која дели јужни оквир панонског басена од солунског приморја. По тој својој улози ова је област слична динарском планинском своду, али су њене особине потпуно другачије. Она се састоји од котлина, растављених пла-

нинским масивима, и упоређена је са шаховском таблом. Котлине су биле у неогену под језерима, и по дну су им сада алувијалне равни, а по оквиру побрђа од неогених стена. Масиви су састављени већином од шкриљаца, и махом достижу знатне висине. У котлинама је развијена земљорадња, а на масивима сточарство. У котлине око Вардара, на Југу од Шар-Планине, допиру из солунског приморја утицаји средоземне климе. Због тога се у овим котлинама, што се иде даље на Југ, поред жита све више јављају и јужне културе: винова лоза, дуван, пиринач и т. д. Овде се налази и на поврће, које се мора лети наводњавати. Планински масиви су обрастали знатно више цбуњем но шумом. Својим највишим деловима они прелазе горњу границу шуме, и залазе у регион планинских паша. Отуда је на њима развијено сточарство. Сточари проводе на овим планинама само лето, а почетком зиме силазе у јужније котлине, — највише у солунску, — и ту напасају стоку. Села у котлинама леже по ободу између равни и стране: тако се становништво може одавати с једне стране земљорадњи, а с друге сточарству. Где су у котлинама заостала до данас језера, ту су села на обали: становници ових села баве се на једној страни рибарством, а на другој земљорадњом или сточарством. Сва су села збијена, и куће су од земље. У котлинама су и градови, који су се развили као економска средишта њихова. Носиоци градског живота били су у главном византијско-аромунски елементи, док су Турци у градовима највише представљали власти. Наше сеоско становништво у околини тих градова било

је изложено утицајима и византијске културе и турског притиска. Под овим утицајима измењене су многе културногеографске прилике, и јавили су се, на пример, читлуци, геометријски правилног облика. Међутим је становништво планинских масива било знатно даље од ових утицаја, те је и могло сачувати највише патриархалних црта.

Профил који смо описали не пролази кроз области тако различне производње. Нарочито је култура жита распрострајена у свим областима, иако се у јужним котлинама место ње све више гаје средоземне биљке.

Горње Поморавље и Горње Повардарје јесу области релативно слабе густине насељености. Због тога су се у овој области стварале струје које су носиле становништво с једне стране према Северу, а с друге према Југу.

Идући првим профилу ушли смо, долазећи са Југозапада, у побрђе јужне Посавине и у панонску равницу. Полазећи, дуж другог профила, са Севера, прешли смо исту равницу, и исто побрђе, у њиховом источном продужењу. Због тога панонска равница и њен јужни обод представљају, у нашим земљама, врло важну област у саобраћајном погледу: из ове области путеви иду с једне стране према Југозападу, држећи се долина, и долазе у динарску планинску област, и на динарско приморје; с друге стране, из те исте области, путеви иду, држећи се такође долина, према Југу, и долазе у моравско-вардарску област и у солунско приморје. Према томе средиште најважнијих пу-

тева у нашим земљама лежи на јужном оквиру панонске равнице, управо у крају од ушћа Саве до ушћа Мораве. У саобраћајном погледу то је средишња област наших земаља и наше данашње државе.

### О управној подели наше државе<sup>1)</sup>

По члану 95. Устава у Краљевини Срба, Хрвата и Словенаца „подела на области врши се законом према природним, социалним и економским приликама“.

Овде ће се бацити поглед на то, како би требало поделити нашу краљевину на области, кад би се водило рачуна, на првом месту и поглавито, о природним приликама, и затим о економским (или саобраћајним и привредним) у толико, у колико потичу од природних. У овим редовима не узимају се у обзир социалне прилике, којима је дата велика важност при управној подели. Услед тога се питање о управној подели овде не решава у потпуности, већ се само јаче обраћа пажња једној његовој страни, несумњиво најзначајнијој.

Сем интервенције ових социалних прилика, које често нису сагласне са природним, дошло је и то, да је подела наше краљевине на области изведена уредбом. Због тога су у Хрватској и Славонији основане четири области, и због тога Црна Гора из 1913. године са котаром боко-которским а без округа пјеваљског и бјелопољског чини једну

<sup>1)</sup> Штампано у „Новом Животу“, Београд, 28. X. 1922.

област. Даље је чланом 135. Устава утврђено, да ће се Босна и Херцеговина поделити на области у њиховим дотадањим границама, док је спајање појединих делова босанско-херцеговачких области са другим областима (било у границама Босне и Херцеговине било ван њих) нарочито отежано. Услед овога начина поделе — поделе уредбом — и услед ових уставних одредаба за Босну и Херцеговину, при управној подели наше државе морало се много мање водити рачуна о природним приликама, него што би то иначе било.

А несумњиво је врло добро, кад се управне области поклапају са економским и саобраћајним целинама, које су настале под утицајем природних прилика. Тиме и седишта управних власти падају у средишта економска и саобраћајна, и развитак ових бива знатно потпомогнут. Прилагођавајући се стању ствари, које је створено природом, управна власт одржава сагласност са народним животом, и помаже нарочито материалне, а тиме уопште и културне интересе становништва.

На Западу нашем, услед знатних географских разлика између приморја и његовог копненог залеђа, приморје и загорје су различитих привредних особина; због тога се они економски допуњују и саобраћајно стоје у вези. Ови, тако природни односи, нису за дуг низ година били развијени, на велику штету и приморског и загорског становништва. Зар није велики Шибеничанин Томазо у својим „Искрицама“ истицао, колико је приморским градовима потребна што тешња веза са залеђем! А пошто приморски и суседни загорски крајеви

чине тако економске и саобраћајне целине, њих треба спајати и у управне целине.

Код зетске области приморје боко-каторско састављено је са копненим залеђем на Североистоку. Само је то залеђе узето нешто пространије: дрински крајеви зетске области саобраћајно и економски у вези су са Горњим Подрињем, док су крајеви око горњег Лима у вези са Метохијом. Према унутрашњости, граница зетске области не би требала да прелази равође на Североистоку од Никшићког Поља. И у приморско-крајишкој области, састављањем модрушко-ријечке и личко-крбавске жупаније спојени су приморски и загорски крајеви. Само ово спајање није до краја извршено: кад приморје велебитско чини целину са својим загорјем, онда је овој целини требало придодати и острва, која леже непосредно пред приморјем (Крк, Раб и Паг), и која су сада део сплитске области. С друге стране, приморско-крајишкој области додани су крајеви између Купе и Уне, који су део савске области. Место њих природније је приморско-крајишкој области додати југозападни крај бихаћске области.

Док су код обеју ових области, и зетске и приморско-крајишке, са приморским пределима спојени нешто пространији крајеви у унутрашњости, код других двеју западних области, сплитске и дубровачке, уз приморске крајеве иду тек незнатни копнени. Тако је сплитској области требало додати и један део кршне Босне, нарочито поља: Грахово, Ливањско, Гламочко, Дувањско, Купрешко, Вуковско и Равно. Познато је да су ова поља у живим саобраћајним и економским везама са сплитским и

шибеничким приморјем, и да је извоз њихових производа упућен преко лука тога приморја, нарочито сититске. С друге стране, овај део кршне Босне није скоро ни у каквим везама са Травником, који му је сада средиште области. Далеко је неприроднији случај са дубровачком облашћу, која данас представља врло узан копнени појас поред мора. Са овом облашћу треба да чини једну управну целину не само Хумина (ниска Херцеговина) већ и цела мостарска област. Даље, овој области треба придати на Североистоку (од травничке области) Раму, а на Југозападу (од зетске области) Пивску Жупу и Опутне Рудине: за први је крај економско средиште у Гацком, а за други у Билећи. Средиште овакве дубровачке области треба да буде, разуме се, у Дубровнику, према коме, због његове изврсне луке, скреће саобраћај који иде долином Неретве.

На Североистоку и Истоку од приморско-кршног дела настају у нашој држави већи или мањи речни сливови.

Поводом положаја Шапца, Обреновца и Београда, *Норберт Кребс*, сада професор Географије на универзитету у Берлину, у чланку *Србија и српско бојиште*, изишлом у часопису *Geographische Zeitschrift* за 1914. годину, пише на страни 695. ово: „Како би несравњено живљи био бродарски саобраћај на обема рекама“, (Сави и Дунаву) „како би много брже расли градови на њиховим обалама, кад реке не би биле у исто доба и границе!“ Пошто је 1916. године пропутовао наше крајеве, по налогу и уз помоћ Бечког Географског Друштва и Бечке Академије Наука, *Кребс* у својој књизи *При-*

*лови Географији Србије и Рашке*, на страни 20. поводом положаја Београда, понавља горњу мисао говорећи: „да се рекама креће далеко већи саобраћај, да се крајеви поред обала тешње спајају а градови на рекама брже расту, кад реке нису у исто доба и политичке границе“. Сем тога, у поменутом чланку, на страни 697., *Кребс* истиче како су варошице у сливу горње Дрине, Фоча, Горажде и Вишеград „пре у положају да искористе своју саобраћајну област“, због тога што граница између Аустро-Угарске и Србије није овде ишла Дрином, „него што је то могућно местима на срењој и доњој Дрини“, где је граница ишла овом реком. Како су сад пале државне границе на доњој Дрини и Сави, и на Дунаву, значи да ће градови на тим рекама од сада моћи потпуно вршити своје природне улоге, постајући саобраћајни центри за крајеве и на десној и левој страни река. А када крајеви на обема странама једне реке имају један економски центар и чине једну саобраћајну целину, онда од њих треба стварати и једну управну целину.

Пошто нашу државу, сем оног приморско-кршног краја, карактеришу речне долине и сливови, то, према овоме што је изложено, при деобитих крајева на управне области из природних прилика истиче ово руководно начело: спајати у једну целину крајеве на обема странама реке. Долинама иду главни копнени путеви. Велике реке су и водени путеви. На равнице око река и на околно, ниже земљиште ограничена су насеља и култура. Развођа између суседних сливова су виша, шумовита и теже проходна. На рекама су већи градови,

економска и саобраћајна средишта за цео слив, и за леву и за десну половину. Узимањем речних сливова или извесних делова речних сливова за управне области, помаже се правилном народном животу и његовим материјалним интересима. Обрнуто, узимањем река за границе управних области природне целине се вештачки цепају, и народном животу се наноси штета.

И крајеве око таквих великих река, које теку пространим равницама, треба спајати у једну целину: на овим су рекама увек економски и саобраћајни центри; даље, са напретком културе економски живот становништва све се више везује за реке.

Новом управном поделом код београдске и подунавске области спојени су у једну целину крајеви на обема обалама Дунава. Само су код београдске области делови на левој и десној страни реке несразмерни: део на Северу је дугачак, а део на Југу кратак. Око Београда ову би област требало проширити на источни Срем и према Истоку, низ Дунав. И код подунавске области види се слична несразмера између делова северно и јужно од Дунава. На десној страни Дунава подунавска област захвата велики простор на Југозападу, који треба да буде део београдске области, док је према Истоку знатно сужена.

Изузев београдску и подунавску област, у осталим случајевима нису у једну управну област спајани крајеви на обема обалама речним. Ради природних прилика оправдано је стварање једне потиске области. Северни делови Срема и Бачка треба да чине сремско-бачку област са средиштем

у Новом Саду. Осечка област само у свом доњем делу може обухватити и крајеве на левој страни Драве, у Барањи. Правилно је што су овој области додани подравски делови беловарско-крижевачке жупаније, али од ње треба одузети пожешку жупанију, која лежи у Посавини и од Подравине је одвојена планинама. На Северо-западу, где су опет у нашој држави крајеви с обе стране Драве, мариборској области треба додати подравске делове загребачке области, а одузети јој посавске крајеве.

Као око Тисе, Дунава и Драве, и крајеве око Саве треба спајати у једну управну област, а савске градове узимати за управна средишта вишег и нижег реда. Тако једну савску област са средиштем у Шапцу треба образовати од јужних сремских крајева, од дринско-савског дела тузланске области, и од подринске и ваљевске области. Даље уз Саву, бродска област, са средиштем у Броду, треба да обухвати посавске делове осечке области и ниже, посавске делове тузланске и врбаске области. Загребачку област треба продужити према Југоистоку, низ Саву, додавањем крајева између Купе и Саве, и наспрамних крајева на левој обали Саве. Љубљанску област треба увећати за оне посавске крајеве, који су данас део мариборске области.

У Босни, врбаској области треба одузети њен посавски део (за бродску и загребачку област) и њен источни крај, у сливу Босне, за сарајевску област; а треба јој додати слив Врбаса у травничкој области и североисточни део бихаћке области. Сарајевску област треба изменити тако, што би јој се одузео југоисточни, дрински крај, а додали и-

сточни делови травничке и врбаске области, који леже у сливу Босне, и југозападни део тузланске области, који је такође у сливу Босне.

У горњем Подрињу ужичка област треба да обухвати и дринске крајеве, сарајевске и зетске области. Шумадијској области треба одузети њен јужни крај, у сливу западне Мораве, а додати јој северни део моравске области. Рашкој области требало би придати западно-моравски крај шумадијске области, а одузети јој звечански округ. Крушевачку област било би добро увећати и јужним делом моравске и северозападним делом нишке области. Косовској области треба додати звечански округ, а узети јој и призренски округ на Југозападу и топлички на Северистоку. Први округ са пећским крајем и са крајем око горњег Лима и Таре треба да чини нову област, а други округ, топлички, требало би спојити са нишком облашћу.

Најзад, на Југу, од тиквешког округа требало би створити засебну област, додавши јој и јужни део брегалничке, док би северни део ове области требало припојити скопској.

### О средишној области наше државе.<sup>1)</sup>

Средишњу област представља у једној држави онај крај, из кога је најлакши и најбржи приступ у све делове те државе. Из средишне области полазе главни путеви, или кроз њу пролазе и у њој се секу. На главном путу или на укрштању главних путева најпогоднији је положај за главни град. Средишна област, главни путеви и главни град међу собом су у вези.

Разуме се, да се сва три ова елемента државне области мењају са променом саме те области, а нарочито са њеним увећавањем. Овакве промене могу се лако уочити при посматрању обласног развитка Краљевине Србије у току 19. и почетку 20. века.

Обласни заметак Краљевине Србије била је Шумадија. Овај крај где су почетком 19. века избила оба устанка, постао је средишна област нове српске државе. Главни њен град, Крагујевац, лежао је у средишту те области. Још су се одржавале саобраћајне везе Шумадије са јадранским приморјем, преостале из Турског Доба и из Средњег Века.

Али су убрзо у свему овоме настале велике промене. Државна област проширила се према Југу

<sup>1)</sup> Штампано у „Новом Животу“, Београд, 23. IX. 1922.



најпре 1833., и затим 1878. године. Средишна област Моравске Србије померила се овим из Шумадије на Југоисток, обухватајући крај од Параћина до Ниша, то јест крај, где се завршују долине Западне и Јужне, а почиње долина Велике Мораве. У ово доба, а нарочито од окупације Босне и Херцеговине, скоро потпуно је нестало оних саобраћајних веза са јадранским приморјем. Пут долином Мораве постаје главни пут Моравске Србије, јер се у њега уливају путеви безмало целе државне области. Само главни град, место да пређе у средишњу област, преноси се на Север, у Београд, у град кроз који улази култура из Средње Европе. Према овом граду скренуо је у свом доњем делу и моравски пут.

Са великим проширењем у 1913. години Србија је добила јужну допунску половину једне веће целине, моравско-вардарске области. Она је тиме постала моравско-вардарска држава. Онакав саобраћајни значај, какав има моравски пут за Моравску Србију, има и пут долином Вардара за своју област. И битолско-прилепска котлина у вези је са вардарском долином не само прилепским путем, већ и оним путем који води преко преседлина у оквиру островске котлине. Средишна област државна померена је према ранијој још даље на Југ, у извориште Мораве и Вардара, у крај између Ниша и Скопља. Главни пут Србије у границама од 1913. године био је моравско-вардарски. Главни град био је Београд, који је лежао на једном завршетку овог пута. Супротни завршетак тога пута, Солун, остао је ван граница државних, и област Србије од 1913. године била је према Југу недовршена, то јест поли-

тичка област није захватила целу саобраћајну-економску.

Као што се види, средишна област Србије померала се у току једног столећа из Шумадије према Југоистоку, и затим према Југу. Главни пут се продужио моравско-вардарском удолином. Главни град је само у почетку лежао у средишњој области, док је доцније био ван ње, али увек на главном путу.

У земљама које су биле под Аустро-Угарском (а данас су саставни део наше државе) као и у Црној Гори, — политичке области нису се поклапале са већим саобраћајним и економским целинама. Напротив, политичке границе су делиле једне исте саобраћајне области.

Равница на Северу од моравско-вардарске области, у Бавату, Бачкој и источном Срему, представља природно продужење поменуто области. Источни део црногорске области упућен је саобраћајно Метохији и Повардарју.

Земље у сливу Драве и Саве, Штајерска и Крањска, Посavsка Хрватска, Славонија, Босна и дрински крајеви Црне Горе чине савско-дравску или савску област. Долином Саве, од Београда до Ријеке, кроз Срем, Славонију и Хрватску иде главни пут те области. У њега се с Југа уливају путеви, који долазе долинама Уне, Врбаса, Босне и Дрине, и доводе Босну и дринску Црну Гору у везу са великим савским путем. Пут долином горње Саве у Крањску само је један огранак савског пута. Овај је пут у врло лаким саобраћајним везама са Подравном, — са Штајерском, са подравским деловима Хрватске и Славоније и са Барањом. Средишна

област посавска пада на крај око средње Саве, на предео око Брода. Ту је најповољнији положај за главни град посавски. Међутим Загреб, главни град посавски, померен је више у горњу Посавину. Несумњиво би улогу главног посавског града Загреб боље испуњавао, кад би лежао у средишњој области Посавине, на месту Брода. Овај, нешто ексцентрични, положај Загреба унеколико омета јаче напредовање овог града. Главна лука посавске области, Ријека, завршна тачка београдско-ријечког пута, остала је ван државних граница. Као вардарски, тако је и посавски део наше државе политички недовршен.

Југозападно од Посавине лежи дугачка, а сразмерно уска јадранска област. Њу чине Лика и приморска Хрватска, Далмација са отоцима, западна Босна, Херцеговина, и кршна и приморска Црна Гора. Јадранска област није упућена на једну луку, као моравско-вардарска на Солун или посавска на Ријеку. Напротив, она има неколико извршних лука, од којих свака има своју мању саобраћајну сферу у залеђу. Кошним саобраћајем врло је тешко у јадранској области одржавати брже и чвршће везе. Главни пут је овде поморски, пут од Ријеке до Скадра. Предео који лежи око средине овог пута чини средишњу област јадранску. Тај је предео околина Сплита, и Сплит је главни град јадрански. Из њега, као средишта, поморским саобраћајем може се најбрже доћи на оба краја јадранске области, и на крајњи Северозапад и на крајњи Југоисток.

Кад се споје посавска и јадранска област и

посматрају као целина, онда је средишња област такве целине околина Сарајева, и главни град Сарајево. Оно лежи на средини најважнијег пута, који води из посавске у јадранску област. Из њега је долином Босне лак приступ у средиште Посавине, а из њега се према Северозападу и Југоистоку долази у долине Врбаса и Дрине, којима воде други главни путеви што спајају посавску и јадранску област.

За моравску, вардарску, посавску и јадранску област, средишња област, главни град и главни пут јесу ови: за прву околина Сталаћа, Сталаћ и моравски пут; за другу околина Велеса, Велес и вардарски пут; за трећу околина Брода, Брод и савски пут; и за четврту околина Сплита, Сплит и поморски пут. Ако се од ове четири области направе две веће целине, моравско-вардарска и посавско-јадранска, онда је за прву област средишни крај нишко-скопска област, средиште Ниш или Скопље, а главни пут моравско-вардарски; за другу је средишни крај сарајевска област, главни град Сарајево, а главни пут посавски.

Преостаје још да се одреди средиште обласне целине највишег реда, то јест целине, коју чине и моравско-вардарска и посавско-јадранска област. У обласном језгру ове највеће целине морају се стицати главни путеви обеју поменутих већих целина, и моравско-вардарске и посавско-јадранске, а главни град те највеће целине мора владати са оба главна пута.

Јасно је, да је у моравско-вардарској области главни пут моравско-вардарски. У посавско-јадран-

ској области за главни пут мора се узети савски (београдско-ријечки), јер он избија на онај главни поморски у Ријеци, а с њим је спојен и неколиким попречним путевима. Област у којој се спајају ова два главна пута јесте средишна област, или обласно језгро Краљевине Срба, Хрвата и Словеница у њеним данашњим границама; град, у коме се оба главна пута секу одређен је својим положајем за главни град те краљевине. Према томе је област доње Посавине и доњег Поморавља обласно и саобраћајно језгро наше државе, а Београд, град који лежи на укрштању тих главних путева, главни град. Главни пут наше државе иде од Ријеке до Београда, и од Београда до Солуна.

Још треба бацити поглед и на промене, које би настале кад би се област Краљевине Срба, Хрвата и Словенаца увећала на тај начин, што би у њу ушла и бугарска или дунавско-маричка област. Главни пут такве југословенске државе ишао би долином Саве и Мораве до Ниша. Ту би се рачвао на јужни крак, који иде долинама Мораве и Вардара, и југоисточни, који би ишао долином Нишаве и преко Балкана улазио у слив Марице. Моравско-вардарска област спојена са дунавско-маричком имала би обласно језгро у околини Ниша, на ставама Јужне Мораве и Нишаве. А како је с друге стране обласно језгро моравско-вардарске и посавско-јадранске области у околини Београда, то би обласно језгро такве интегралне југословенске државе било у доњем Поморављу, између нишке и београдске области. Тек у таквој целини Доње Поморавље добило би свој пуни значај.

## САДРЖАЈ.

	СТРАНА
<i>Везе између динарског приморја и унутрашњости . . .</i>	3
Погодбе за саобраћај између приморја и унутрашњости	4
Саобраћајне линије између приморја и унутрашњости	8
Односи између приморја и унутрашњости и приморски градови . . . . .	13
<i>О положају и значају наших приморских градова . . .</i>	18
<i>Привредно-прометни положај динарског приморја према суседним земљама . . . . .</i>	23
<i>Географски елементи једне италијанске брошуре о Јадрану . . . . .</i>	28
<i>О јединству моравско-вардарске области . . . . .</i>	33
Моравска област као целина . . . . .	33
Вардарска област као целина . . . . .	38
Везе између моравске и вардарске области . . . . .	45
<i>Г. К. Амандос о јединству моравско-вардарске области</i>	52
<i>Области нашег народа и области наше државе . . . . .</i>	55
<i>Географска средина и култура у нашим земљама . . .</i>	58
<i>О управној подели наше државе . . . . .</i>	69
<i>О средишњој области наше државе . . . . .</i>	77