# **Путовање у XIX веку**

# **Увод**

Путовање представља једну од најстаријих људских активности и може се пратити све до митских давнина. Човек је одувек био у покрету. Па ипак, запитајмо се – како је изгледало путовање у прошлости? Ко су били путници? Како су они доживљавали своје походе? Колике раздаљине су могли да превале давнашњи намерници? Ако би се и одважили да крену надалеко, колико би такав подухват трајао? Сложићемо се да је морало бити исцрпљујуће пробијати се ретким стазама и богазама у доба старог и средњег века. Осим тога, могло је бити и опасно.

Па јесу ли људи онда заиста путовали од када је света и века? Да, али је велика већина то чинила само у случају преке потребе. Суша, куга или рат свакога би натерали на покрет. Други пак разлози могли су подстаћи тек незнатну мањину становништва. На друмовима и морима вековима се наилазило само на војнике и гласнике, ходочаснике, просјаке и трговце. Сви они, ма колико често и далеко путовали, гајили су слична осећања према овој активности. Литерарна дела класичне старине препуна су описа путовања којима доминирају мотиви патње, нелагоде, опасности и лутања, од Хомерове *Одисеје* до путописа Марка Пола.

Како онда објаснити данашњу популарност путовања? Шта је довело до тога да је тренутно више од милијарду моторних возила у покрету, док авиони превозе милионе путника широм планете? Како је постало уобичајено да људи из срца Европе сваког месеца одвајају новац да би се једном годишње упутили ка острвима индонежанског архипелага, или се отиснули пут Египта да би видели пирамиде? Све ово је праћено богатом литературом из области туризмологије, као и филмовима и рекламама који настоје да дочарају заводљиве пејзаже и споменике древних култура.

Путовање је, као и све цивилизацијске тековине, неодвојиво од крупних историјских догађаја и процеса. Још од тренутка када је човек открио земљорадњу, металургију и писмо, историјске околности се нису драстично мењале, па је и путовање остајало верно истоветним, древним обрасцима. Међутим, негде на раскршћу XVIII и XIX века, наступила је епоха коренитих промена, чији су краци неминовно захватили и овај феномен, те га током наредних столећа преобликовали до непрепознатљивости. Овај преображај имао је више димензија.

Најпре, он се односио на превладавање објективних препрека које су претходно стајале пред путницима и путовањем. Индустријска револуција подстакла је откриће парне локомотиве, а потом и мотора на унутрашње сагоревање, што је превозна средства учинило неупоредиво бржим, а раздаљине које је могуће савладати, практично неограниченим. Убрзаним темпом умножавао се и опсег сувоземних и водених комуникација, испрва на западу Европе, а потом и широм света. Такође, путовање је постајало удобније и безбедније у поређењу са претходним временима.

Процват трговине и усложњавање бирократије у европским државама XIX века одразили су се на драстичан пораст броја људи који путују. На пут крећу сви, од богатих трговачких магната, преко све бројнијих државних чиновника, до масе оних који мигрирају из села у градове у потрази за запослењем и бољим животом. Поврх свега, јављају се и сасвим нови мотиви код путника. Припадници виших сталежа на пут крећу ради образовања, авантуре или одмора, а како просечни животни стандард постепено расте, и нижи слојеви друштва преузимају њихове путничке навике.

На крају, променио се и сам доживљај путовања. Након што су белине на мапама попуњене, а свет до краја откривен и премрежен железничким пругама, лукама и друмовима, људи су о овој активности почели размишљати и писати на сасвим другачији начин. Иако су путописи и романи о удаљеним крајевима и даље обиловали језиком егзотике, страх од путовања у њима почео је да ишчезава.

Овај скуп коренитих промена с правом се може назвати *путничком револуцијом*. Она представља један у низу трансформативних процеса који су обележили XIX век и поставили темеље савременог *света у покрету*. Као и друге далекосежне промене *путничка револуција* се у концентричним круговима ширила из центра ка периферији. На концу, она је доспела и до српских крајева, у којима је, услед специфичних историјских околности, тек постепено и уз велике напоре успела да наметне нове, револуционарне обрасце путовања.

# **1. Полагање темеља модерног путовања**

Када је писац научне фантастике Жил Верн, у свом роману из давне 1872. године, на пут око света за осамдесет дана послао Филијаса Фога, пред читаоцима се нашла врло необична идеја. Обићи свет је у том тренутку свакако представљало тешко изводљив и врло скуп подухват, али ипак могућ. Да је роман написан свега пола века раније, читаоци би одмахнули руком и прогласили га за бесмислицу. Ипак, те 1872. године пред човечанством су се налазили сви предуслови да једно такво путовање заиста буде оствариво. Роман Жила Верна стога представља повест о најреволуционарнијим достигнућима у историји путовања до тада. То је прича о успеху човека да коначно победи два неизбежна супарника на сваком путовању – *брзину* којом се креће и *дистанцу* коју прелази.

На својим првим путовањима у потрази за храном и склоништем, човек је био ограничен теретом који је могао да понесе и раздаљином коју је могао да пређе за један дан хода. До изума точка чекало се још дуго. Товар се најпре вукао на деблима, а затим и уз помоћ примитивних санки. Точак није био само изум који је човеку омогућио дужа путовања и превоз већег терета, већ и један од првих показатеља његове умешности да дође до решења која би му олакшала свакодневни живот. Дрво које плута временом је постало чамац, ветар је укроћен у једра, а дивљи коњ оседлан. Па ипак, човек се, кроз историју, дуго није могао кретати брже од темпа којом је ходао или јахао, нити је успевао пловити брже од ветра. Овако је било све до XIX века. Ма колико да се дизајн једрењака и кочија унапређивао, а путеви изнова градили и обнављали, брзина путовања није се значајно изменила од времена старог Рима до Наполеонове Француске.

Перцепција простора се такође није у значајнијој мери мењала. Страх од воде држао је морнаре далеко од пучине, а недостатак добрих друмова отежавао је путовање копном. Стога не чуди што већина људи за живота није крочила ван свог завичаја. Па ипак, простор се освајао. Захваљујући великим географским открићима, превазиђене су препреке океана, а у Европу су почели да пристижу злато, сировине и робови. То је утицало на убрзани развој трговине и дало подстицај технолошким променама које су довеле до изума пароброда и железнице у првим деценијама XIX века.

Челични пароброди полако су почели да парирају дрвеним једрењацима. Иако испрва нису донели много већу брзину, по први пут су омогућили човеку да заплови реком узводно и да се отисне на пучину не обазирући се на ветар и морске струје. Товар који су превозили постајао је све већи, а путнику су нудили и до тада незамисливу удобност. Осим тога, путнички прекоокеански пароброди постали су и симбол миграције европског становништва у Нови свет. Ово превозно средство временом је пронашло своје место и у Србији, али тек неколико деценија након што је призор првог аустријског пароброда преплашио становнике Београда, због ватре и дима које је та *гвоздена аждаја* избацивала.

На копну, главни симбол XIX века свакако је била парна локомотива, чији изум је пружио до тада неслућену могућност кретања људи и робе. Као весник индустријализације и прогреса, железница је подстицала не само материјалне већ и друштвене промене на просторима до којих је досезала мрежа гвоздених путева. Пролазак пруге неминовно је мењао изглед и значај градова, а око железничких станица су убрзо ницали први хотели, који су почели да потискују мемљиве механе и друга сумњива преноћишта.

У другој половини XIX века, пред путником су се, као у поменутом роману Жила Верна, нашле разгранате железничке мреже и прекоокеанске паробродске линије, све бољи друмови и брже кочије. На прелазу векова, човек је сведочио новим изумима који су утемељили модерно путовање – друмовима су почели да крстаре аутомобили, а у ваздух су се винули авиони. Континуирани успеси на пољу технолошког развоја креирали су услове за рапидан узлет западноевропских друштава. Она су стога постала узор који други, укључујући и младу српску државу, теже да опонашају. Међутим, процеси који су обележили европски XIX век у српске крајеве ће стићи са приличним закашњењем и прави замах ће добити тек у последњим деценијама столећа.

# **1.1. Од козје стазе до царског друма**

Путовање копном представљало је најчешћи и најприступачнији вид путовања још од античких времена. Први трговачки каравани утирали су правце будућих путних мрежа које су повезивале градове, регије и државе. Трговачке стазе пратиле су географски терен, често бирајући најлакше природне правце, као што су долине река, и заобилазећи непроходне пределе. Утабане стазе су са формирањем организованих држава постепено прерастале у озбиљне и уређене путеве. За историју европских путева најважнију улогу одиграло је Римско царство, које је своју пространу територију учврстило и повезало, пре свега захваљујући квалитетним друмовима. На нашим просторима најзначајнији је био чувени пут *Via militaris* (Војни пут), који је спајао римску границу на Дунаву са економским и административним центрима у унутрашњости Балканског полуострва.

Међутим, слика поплочаних римских друмова са коначиштима и вијадуктима ишчезла је када и само Царство. Начети вековима, честим ратовима и изостанком одржавања, друмови су се поново претворили у утабане стазе, због чега је путовање постало споро, мукотрпно и пуно опасности. У средњовековној Србији најчешће се путовало пешице или на коњу, у зависности од друштвеног сталежа којем је путник припадао. Царски друм, некадашњи *Via militaris*, остао је највиталнија копнена веза између централне Европе и Византијског царства, а за српску државу посебан значај добили су друмови који су водили ка Јадранском мору.

Ширење османске власти условило је промене у бројним сферама живота, укључујући и друмски саобраћај. Сви путеви који нису служили за кретање турске војске или трговачких каравана брзо су пропадали. То је посебно било карактеристично за пограничне територије Османског царства (*серхат*), као што је била Србија. Према описима путописаца из XVIII и с почетка XIX века, Србија је деловала као *непрегледно море шума*. Једино се још *Царски друм* одржао као важна спона између престоног Стамбола и унутрашњости Балкана.

Потреба за квалитетнијим путевима мучила је Европу током целе њене прошлости. Основни проблем је лежао у чињеници да је терет одржавања путева падао на локално становништво, које у томе није видело никакву корист. Оригинално решење понудио је британски парламент средином XVIII века, тиме што је бригу о путевима предао у руке богатих индустријалаца, банкара и трговаца, чије је пословање директно зависило од сигурности транспорта робе. Овако су настајали фондови за наплату путарине (*Turnpike trusts*), који су зарађени новац улагали у одржавање друмова. Добар пример представљала је идеја шкотског инжењера Џона Макадама (John L. McAdam) да се одржавање путева поједностави насипањем уситњеног камена. На тај начин путеви су постали дуготрајнији, јер се вода и блато више нису задржавали. За потребе фонда, путеви у Британији су у првим деценијама XIX века подвргнути тзв. „макадамизацијиˮ, а овај тип друма остао је познат до данас по имену свог творца – *макадам.*

Српски путеви на почетку XIX столећа изгледали су исто као и вековима уназад. Више стазе него друмови, обрасли у густе шуме познате по хајдуцима и другим неприликама за путнике, протезали су се од места до места без веће организованости. Путовало се, као и раније, пешице, на коњу или, ређе, воловским колима, док су кочије поседовали само виђенији људи. Кнез Милош је први предузео кораке како би се друмски саобраћај у Србији унапредио и учинио безбеднијим. Просецањем шума прављени су тзв. крченици – примитивни путеви који су повезивали села и градове. Очишћени од дрвећа и шибља, они ће представљали темељ будућих квалитетнијих друмова.

Током владавине кнеза Александра Карађорђевића настављено је са унапређивањем друмова, изградњом тзв. *насипа*, макадамских или *художествених* (вештачких) путева. Насипи су на месту крченика прављени постављањем камена, шљунка и песка, чиме се стварала равна и чврста подлога, којом су, поред коња и пешака, могле да се крећу и кочије. Па ипак, до средине XIX века било је изграђено свега 1200 километара уређених путева. Ширење путне мреже настављено је, стога, и током наредних деценија. У време стицања независности 1878. године у земљи је било већ око 3990 километара насутих путева. На њима су се све чешће могле срести дилижансе, брзе кочије, које су до краја века практично постале главни чинилац друмског саобраћаја. Путописац Сретен Л. Павловић је забележио да се некада од Београда до Крагујевца путовало десет дана, а да се већ крајем седамдесетих година XIX века „може стићи за дан и поˮ.

На ширем плану, права револуција у друмском саобраћају наступила је крајем XIX века, са појавом првих аутомобила и бицикала на прашњавим друмовима европских и америчких градова. Њихова брзина и лакоћа управљања покренуће старо питање о квалитету друмова, због чега је већ почетком XX века дошло до проналаска асфалта. Србија ће на асфалтиране путеве чекати још неко време, али плодови добрих друмова и брзих кочија поставиће одличан темељ за наставак развоја *путничке револуције*.

# **1.2. Зауздавање водених токова**

Човек је одувек зависио од близине воде, на шта указује чињеница да су прве цивилизације настајале у долинама великих река и уз обале мора. Осим за риболов и наводњавање, вода је човеку служила и као средство комуникације са другим приобалним насељима, па не чуди да је овладавање пловидбом претходило чак и изуму точка. Снагу својих руку су људи пренели на весла, а снагу ветра укротили су једрима. Па ипак, однос човека и воде није увек био хармоничан. Од античких времена она је представљала велику непознаницу, као дом митских бића и сигурне смрти. Страх од воде није био без основа, јер је безбедност пловидбе морима и рекама у великој мери зависила од ћудљивости природе. Непредвидиви временски услови, снажни ветрови и олује представљали су велики ризик за сваког путника.

Упркос свим опасностима, човек није одустао од пловидбе, јер је у поређењу са копненим саобраћајем она била бржи и eфикаснији начин транспорта. За просечну количину терета коју је један брод могао да понесе, трговцу би било потребно неколико каравана, док је за путника пловидба значила велику уштеду времена. То је мотивисало људе да вековима континуирано раде на усавршавању бродова, навигационих инструмената и картографије, што ће од XV столећа омогућити прекоокеанска путовања и нова географска открића.

Кроз историју, реке су играле важну економску, друштвену и политичку улогу. У мирно доба оне су служиле за путовање и трговину, док би у случају рата постајале препрека за непријатеље. Како је то приметио Владимир Карић, чувени српски географ XIX века, реке су „најзгоднији и најлакши природни путеви, који сами иду и носе собом што се на њима нађеˮ. Ти *путеви*, по својој природи, носили су само у једном правцу – низводно, што је била главна карактеристика речне пловидбе све до друге деценије XIX века. На пловидбу су утицали и други фактори, попут географског поднебља, величине реке, уређености њеног корита, као и варијације водостаја током различитих годишњих доба. Због планинског терена, највећи број река Балканског полуострва није био плован, што је Сави и Дунаву давало нарочит значај, као вези између Централне Европе и Црног мора. Њихове притоке, Босна, Дрина, Велика Морава и Тимок, повезивале су унутрашњост полуострва са овим великим рекама.

Током бројних епоха, реке Сава и Дунав су представљале својеврсну границу различитих царстава – од Римског и Византијског до Османског и Аустријског. Као такве, биле су поприште честих војних похода, током којих су небројене шајке, лађе и галије коришћене у борбама за контролу њихових токова. Сава и Дунав су играле важну улогу и током Првог и Другог српског устанка, јер је њима у Србију допремана помоћ у муницији и оружју. Током ратних година оне су биле једини правац путем којег су устаничке вође комуницирале са европским силама.

Обнављањем мира и потоњим стицањем аутономије, Србија је постала главна веза између Османског и Хабзбуршког царства. Стари путни правци, главне копнене и речне трговачке руте између Истока и Запада, поново су пролазили њеном територијом. Ово је посебно утицало на развој српске трговачке флоте, као и на бродоградњу, по којој је Србија постала позната. Поред малих трговачких сплавова и барки, умешни српски бродоградитељи су конструисали и неколико великих једрењака, способних за пловидбу по мору. Први такав једрењак, саграђен 1833. године, назван је *Србија* и симболично поклоњен турском султану. Још један велики морски једрењак, *Кнез Михаило*, саграђен је 1842. године за потребе трговачке породице Герман. Поред тога што је могао да понесе велику тонажу, брод је у случају рата могао бити опремљен и са 18 топова. Иако су се једрењаци изграђени у Србији могли сретати на Сави, Дунаву, те Црном и Средоземном мору, већ средином XIX века добили су озбиљну конкуренцију у једном новом изуму, који ће донети корените промене у свету пловидбе.

# **1.2.1. Пароброд**

Колико год да је вековима усавршавао своја пловила, човек је и даље зависио од брзине ветра и снаге којом је могао да весла. Револуционарни изум парне машине врло брзо је пронашао примену и у бродоградњи, чиме је коначно окончана „епоха весла и ветраˮ и отпочета „епоха челика и пареˮ. Први пароброди конструишу се већ током друге деценије XIX века. Иако испрва спори и гломазни, свој пун потенцијал они ће показати савладавањем природних препрека, пловећи без обзира на речне и морске струје, правац ветра или снажне олује. Мада се напредак прво осетио на пољу транспорта терета, предности новог превозног средства убрзо су осетили и путници. Сваким новим моделом пароброди су све више прилагођавани њиховим потребама: опремани су елегантним кабинама, салонима, ресторанима и лепо декорисаним терасама. Како је записао амерички писац Марк Твен, проматрајући пароброде на реци Мисисипи, „народ се окупљао на обали да види (...) те палате*.* Оне су представљале оличење човековог сна о величанствености.ˮ

Даљи развој пароброда омогућио је пловидбу до све удаљенијих дестинација, што доводи до успостављања редовних прекоокеанских линија. За разлику од једрењака, паробродске линије су својим путницима могле да гарантују тачно време доласка на одредиште. Поред тога, увођењем различитих класа, пловидба је постала приступачна и сиромашнијим слојевима друштва, што је пароброд учинило симболом миграције европског становништва у Северну Америку. Међу хиљадама оних који су прешли Атлантик у потрази за бољим животом, био је и млади Михајло Пупин, касније чувени професор, проналазач и добротвор.

Нови изум стигао је и до српских крајева. Први пароброд који је прошао крај Београда 1827. године, за очевице је представљао несвакидашњи призор. У њему су видели *аждају*, *библијско чудовиште* и *дело самог ђавола*, које из свог дугог врата бљује ватру и дим – био је то аустријски пароброд који је испробавао пловидбу на Сави и Дунаву. Међутим, путници из Србије су на своју прву вожњу морали да чекају до 13. јула 1841. године, када је у Београд пристао пароброд по имену „Ерцхерцог Лудвиг”. Како су забележиле *Новине сербске*, „млозина народаˮ се окупила да види „паропловˮ, а како је било допуштено укрцавање и разгледање, „то су готово сви без разлике чина, звања, пола и година на њега излазилиˮ.

Главни разлог за спори развој паробродарства у Србији лежао је у жељи Аустрије да задржи монопол над контролом речног саобраћаја. Иако је Дунав проглашен за слободну реку, на којој све земље имају право пловидбе, аустријско Дунавско паробродско друштво тежило је да онемогући било какву конкуренцију. Истовремено, српска страна није могла без аустријске логистичке и финансијске помоћи. Колико је аустријска дунавска флота била развијена, најбоље говори чињеница да је 1830. године имала једну лађу на редовној линији Беч–Будимпешта, а 1855. већ је поседовала 88 пароброда и 9 реморкера.

Међутим, ове отежавајуће околности нису обесхрабриле Србију у жељи за успостављањем сопственог паробродског саобраћаја. Са тим циљем, 1862. године купљен је пароброд „Пјаћенцаˮ. Под новим именом – „Делиградˮ, први српски пароброд допловио је крајем марта 1863. године у Србију из турске луке Галати, чиме је званично отпочела епоха модерног српског бродарства. Иако је примарно служио као теретна лађа, „Делиградˮ је обављао и друге функције – у посебним приликама коришћен је као репрезентативни путнички брод, кнез Михаило користио га је за обилазак градова на Сави и Дунаву, а остао је познат и као брод који је 1867. године одвезао последње турске војнике из Београда. Такође, у српско-турским ратовима 1876–1878. превозио је српске рањенике као брод-болница.

Појава пароброда била је од великог значаја за Србију. Роба је сада могла да се креће узводно без већих потешкоћа. Примера ради, пароброд из Смедерева је могао да превезе грађу све до Шапца, а затим да се натоварен другом робом врати назад. Највећу предност представљала је сама конструкција пароброда, због чијих снажних пропелера труп више није морао да буде прављен од дрвета. Метални труп и плићи газ омогућили су пароброду већу брзину и стабилност, што му је олакшавало пролазак кроз стеновите кланце попут Ђердапа, који је вековима представљао проблем за пловидбу Дунавом. Колико се пловидба паробродом усталила, најбоље показује податак да је већ крајем XIX века на Сави било четири, а на Дунаву осам великих паробродских станица. Коначно, после дугих преговора са аустријском страном, у Србији је 1890. године основано Прво српско паробродарско друштво.

Пловидба паробродом је врло брзо постала ствар престижа. Сви виђенији људи тадашње Србије – богати трговци, индустријалци и политичари, приређивали су на њима пријеме и забаве. Српски владари су их користили за своја службена путовања: кнез Александар Карађорђевић је 1846. године део пута у Казанлук у Бугарској прешао паробродом, кнез Михаило је 1867. њиме стигао у Цариград, док је кнез Милан 1873. паробродом посетио Беч, а већ следеће године и Цариград. На том путовању пратио га је Владан Ђорђевић, кнежев лични лекар, а касније и политичар, премијер и министар. Он је том приликом забележио како је дочекан кнежев пароброд: „На граници српској, код Радујевца, дочекали су Њ. Светлост четири пароброда „Арадˮ, „Радецкиˮ, „Меркурˮ и „Марошˮ (...) са којих се орило „Живео Господару! Добро нам дошао!ˮ (и) са којих су грмили топови и разлегали јеци српске музике.ˮ

Крајем XIX века пароброд постаје све приступачнији и за новоформирани грађански слој. Опонашајући различите навике виших слојева, грађанство је прихватило и пловидбу паробродом као својеврсну атракцију. Бројна друштва и удружења све чешће су изнајмљивала пароброде и на њима организовала крстарења и кратке излете, неретко уз пратњу музике, хране и забавног програма. Нудећи живописне пловидбе Савом и Дунавом, све чешћи огласи у новинама са краја XIX века јасно су показали да се парадигма путовања коренито променила и најавили оно што данас називамо *туризам*, путовање ради уживања.

# **1.3. Железница**

Железница је представљала једну од кључних тековина XIX столећа. У њеној основи се налазила од раније позната пракса употребе шина за извлачење терета, најчешће примењивана у рудницима. Међутим, тек су проналазак и усавршавање парне локомотиве отворили доба железничког саобраћаја, а највеће заслуге за то припадају енглеском инжењеру Џорџу Стивенсону. Његова локомотива је 27. септембра 1825. године успешно превезла композицију теретних и путничких вагона првом железничком пругом, постављеном на релацији Стоктон–Дарлингтон, достижући максималну брзину од 24 километара на час. Овај револуционарни догађај убедио је енглеску јавност у потенцијал новог саобраћајног средства, које ће током наредних година бити усавршавано са циљем да се, уз што мању потрошњу, превози све већа количина робе и све већи број људи. Као резултат тога, железничке пруге ће од тридесетих година почети да повезују градове широм Енглеске, упркос бројним стрепњама и страховима који су постојали према новом проналаску. Није била реткост да се у штампи пише о *ђавољем проналаску*, који је *погрешан и опасан*, те да због њега *стока неће моћи да пасе, ваздух отрован дахом локомотиве ће потаманити птице, небо ће се помрачити од димних облака, а варнице из локомотиве ће попалити куће*.

Експанзија железничке мреже убрзо се прелила и на остатак континента. Прва железничка линија у Француској пуштена је у саобраћај већ 1827. године; Немачка је своју прву пругу добила 1835. године, а Аустрија и Русија 1837. године. Србија ће на изградњу прве железничке линије морати да сачека још готово пола века, а све до краја XIX столећа Балканско полуострво ће представљати простор са најређом железничком мрежом у Европи.

Данашњем човеку је тешко појмљиво у којој мери је проналазак железнице променио свет за људе тога доба. Теглеће животиње, које су рђавим и несигурним путевима транспортовале робу, замењене су превозним средством фантастичне брзине и снаге – за то време. Иако и сама плод индустријске револуције, железница ће овом процесу удахнути нови замах и постати симбол модерности. Њен утицај ће се осетити у готово сваком сегменту друштвеног живота, а понајвише у сфери превоза људи, мада је примарно била замишљена као средство за транспорт велике количине терета.

Сама чињеница да се за релативно кратко време могу савладати прилична географска растојања отворила је нове могућности за све бројније европско становништво. Маса људи која се одједном нашла у покрету створила је услове за све учесталије сусрете између различитих сталежа, што је доприносило просторној и националној хомогенизацији модерних друштава. Међутим, раст броја људи који су, у циљу стицања образовања и запослења у фабрикама, почели да хрле према градовима, представљао је значајан изазов за државе и њихов дотадашњи начин функционисања. Деловањем на пољу законодавства, оне су стога тежиле да миграторне токове усмере и исконтролишу. Такође, трасирање праваца нових железничких линија имало је улогу у остваривању економских и стратешких интереса у односу на спољнополитичке ривале.

Интересовање за изградњу железнице у Србији појавило се већ током прве владавине кнеза Милоша, али су политичке и економске прилике онемогућавале аутономну кнежевину да самостално уђе у подухват изградње „гвоздених путеваˮ. Проблеми су остајали исти и током наредних деценија. Османско царство је, као сизерен Србије, задржавало право да доноси одлуке о траси изградње железничке пруге, док је Аустрија желела да путем својих предузећа и капитала учини Србију политички и економски зависном. Стога су бројни идејни пројекти изградње пруге остали осујећени све до коначног стицања независности, а над Србијом је за све то време лебдела опасност да железнички спој Централне Европе и Мале Азије заобиђе њену територију и тиме је избаци из главних трговинских токова. Ова претња се на крају није остварила, понајвише захваљујући специфичности регионалне географије, која је долину Мораве и Вардара чинила најједноставнијим и најекономичнијим правцем за остварење ове железничке везе. Још крајем 1855. године *Новине сербске* су писале да „Сваки кои погледа на мапу и сравни положеније наше земље са правцима коима се гвоздени путови по Турскои повући намеравају, увериће се да (мало ко може имати) веће ползе него ли Срби(ја). Зар не увиђа сваки да ће се све паровозне линије између запада, средње Европе и Цариграда у Београду стицати и да ће тиме Београд престолна варош нашег отечества, постати средсреда између запада и истока, (…) једна од наиглавнии континентални трговачки вароши Европеˮ.

Берлински конгрес је, уз потврду независности Кнежевине Србије, пред њу поставио и задатак да у року од три године изгради пругу од Београда до Ниша и повеже је са аустријском и турском железничком мрежом. Изградња је почела 1881. године. „Пет хиљада радника је три године градило од јутра до мракаˮ, а пруга је, након бројних перипетија, завршена и свечано отворена 23. августа 1884. године, уз велико интересовање јавности и присуство високих званица из земље и иностранства. Након векова током којих се између Београда и Ниша путовало и до осам дана, несигурним и лошим друмовима, путовање је сада скраћено на осам сати и петнаест минута, а читава линија укупно је имала 22 станице. На везу са турском железницом чекало се још четири године, а њено коначно успостављање омогућило је пуштање у саобраћај првог директног воза, чувеног „Оријент експресаˮ, који је 28. октобра 1888. године кренуо на пут од Париза, преко Беча, Будимпеште и Београда, до Истанбула.

Иако је постојала велика жеља да се сваки град и варошица у земљи међусобно повежу разгранатом железничком мрежом, финансијске могућности су диктирале релативно спор темпо градње нових пруга, при чему се приоритет давао економски најисплативијим трасама. Међу многим савременицима се, међутим, наилазило и на отпор изградњи железнице. Постојала су мишљења да је у питању исувише скуп подухват, који би малој и индустријски неразвијеној држави каква је била Србија – донео више штете него користи. Па ипак, привредни и друштвени развој у европском контексту био је незамислив без железничке мреже, што је, на концу, противнике железнице оставило у мањини.

# **1.4. Од механе до хотела**

Потреба за преноћиштем била је саставни део сваког путовања. Изузев кратког одласка до оближњег села или суседног града, путовање је најчешће трајало више дана, а неретко и недељама или месецима. Путници су били изморени услед пешачења лошим друмовима, а ни путовање воловским колима или кочијама није пружало већу удобност. Често су једини одмор имали ноћу, спавајући под отвореним небом или у импровизованом склоништу. Први разрађени систем преноћишта за путнике на тлу Европе затичемо у Римском царству, које је имало дугу традицију добрих поплочаних друмова и покретљивости становништва. На чувеном друму *Via militaris*, од Београда до Цариграда, постојало је 31 одмориште, на растојањима која су најчешће износила између 25 и 30 километара, колико је путник могао да препешачи за један дан.

Ситуација са преноћиштима коју затичемо у средњовековној Србији неколико векова касније била је у тесној вези са лошим стањем друмова. Због разбојника и честих ратова, било је готово немогуће наћи било какво преноћиште ван насељених места. Када би се путник обрео у неком насељу, морао је да се ослони на стару традицију гостопримства, уз наду да ће му локално становнишво пружити место за конак и нешто хране. Потреба за правним уређењем питања смештаја видљива је и у Душановом законику, где су се нашле одредбе о *приселицама и стањанима*, тј. о странцима, путницима и о онима који су држали коначишта. Путник је могао да рачуна и на коначиште у манастирима, који су унутар својих зидина, осим хране и смештаја, пружали и сигурност. Ова традиција опстала је све до XIX века. О њој сведочи и путописац Ото Дубислав фон Пирх, током посете манастиру Раваници 1829. године: „Српски калуђери дочекују госте, уместо обичном добродошлицом, речима: „*Твој је долазак за нас свечаност!*ˮ

Пад Србије под османску власт довео је до успостављања разгранате мреже караван-сараја и ханова на турским путевима. Подизани дуж рута трговачких каравана који су преко Србије повезивали Азију са Европом, караван-сараји и ханови су од XVI до средине XIX века представљали један од симбола Османског царства. Ницали су на свим погодним местима дуж друмова, у насељима и изван њих. Како бележи Пирх, „богати Турци подижу гостионице (ханове) на друму, где се може наћи бесплатно храна и пићеˮ, а кроз њих пролазе „како отмени путник са његовом послугом, тако и најсиротнији коњаникˮ, и додаје: „За један народ који тако много путује, већином по пустим пределима, то су свете установе.ˮ Ханови у већим градовима попут Београда, Ниша и Сарајева били су пространи, са засебним собама на спрату, док се у приземљу налазио смештај за коње и караване, као и дућани у којима се трговало. Међутим, изузев ових ретких примера, ханови су у већини случајева представљали велике празне зграде, које нису нудиле никакву удобност ни луксуз. У центру просторије се налазило огњиште, око кога су се путници смештали заједно са својим коњима или воловима.

По ослобођењу Србије, ханове ће полако истиснути друге установе сличне намене, које су остале познате по различитим називима: кафане, крчме, гостионице и сл. Међутим, најчешћа установа у којој је путник у Србији током XIX века могао да пронађе место за конак била је *механа*. Она се од ханова и караван-сараја није разликовала ни по изгледу ни по функцији. Сретен Павловић даје опис једне просечне механе из четврте деценије XIX века: „Механа је само један велики простор од брвана, где на средини ватра гори. Неколико повећих око ватре поваљених каменова представља огњиште, а над овим вире из оџака вериге, (...) на веригама котао са кључалом водом, а у црепуљи пепелом запретена проја.ˮ

Слика коју затичемо у Србији средином XIX века представља архипелаг механа, коначишта, крчми, шупа и уџерица, на брзину подизаних на раскршћима и уз нове друмове *крченике* и *насипе*. Од установа замишљених да пруже одмор и сигурност, механе су врло брзо постале сумњива места, које је путник почео да заобилази. Сав тај „нередˮ у свету механа приморао је кнеза Михаила да реагује читавим низом законских одредби. Једна од њих била је и *Уредба о механама и кафанама* из 1861. године, којом су коначно доведене у ред све установе које нуде преноћиште, храну и пиће, а строге казне су чекале све који би *механисали* мимо закона. Механе су јасно класификоване на *варошке*, *сеоске* и *друмске*, а свака од њих делила се на три класе, у зависности од комфора који су пружале. Варошке механе, на пример, постале су обавезне у свим варошима и паланкама, чиме су постале претеча једне нове путничке институције – хотела.

Иако први хотели настају још почетком XIX века, свој процват су доживели тек средином столећа, са појавом пароброда и железнице. Због тога су, као по правилу, били грађени уз железничке станице и у близини лука, као и у центрима градова. Њихова појава неминовно је подстицала модернизацију градске архитектуре, јер су подизани на месту старих механа, уџерица и трошних кућа, и то често уз зграде банака, школа и државних институција. Хотели су били намењени једном потпуно новом типу путника, припаднику новоформираног грађанског слоја, који у свему тежи да опонаша аристократски начин живота. Овај путнички *homo novus* и од смештаја захтева одређени луксуз, што му хотел у потпуности пружа.

Први хотели у Београду и другим градовима Србије отварају се већ средином XIX века. Најстарији београдски хотел „Код јеленаˮ, познатији и као „Старо здањеˮ, отворен је 1843. године. Са украшеним фасадама, високим плафонима, пространим собама и многобројном послугом, хотели су пружали неупоредиво већу удобност од механа, а у њиховим ресторанима српски гости су се први пут упознали са кухињама из целог света. Поједини хотели имали су значајну улогу у друштвеном животу тадашње Србије, послуживши као место окупљања политичке и интелектуалне елите. „За веће баловеˮ, како бележи Феликс Каниц, „није било прикладнијег места од хотела „Српска крунаˮ, (а) у његовој скромној сали редовно су се појављивали чак и кнез Михаило и кнегиња Јулијаˮ. Остало је забележено да је Београд 1909. године имао чак тридесет хотела, а међу њима су се издвајала имена „Грандˮ, „Империјалˮ, „Паризˮ и „Москваˮ.

# **2. Срби у покрету**

Открићем пољопривреде и постепеним напуштањем номадског начина живота, људи су почели да развијају изузетно чврсте везе са комадом земље који настањују. Ове везе су утицале на јачање осећаја припадности локалној заједници, али и на рађање подозрења од непознатог изван ње. Робовласнички и феудални систем, доминантни током низа векова, додатно су везали човека за земљу, јер су му правним и репресивним средствима спутавали слободу кретања. Стога није тешко закључити да је путовање током дугог историјског периода представљало привилегију изразите мањине. Само изузетне ситуације, попут ратова, заразних болести или глади могле су мотивисати веће масе људи да се отисну на далек пут.

Неразвијеност путне инфраструктуре и ограничени домети технологије ранијих епоха креирали су ситуацију у којој се удаљене цивилизације развијају са врло мало, а неретко и без икаквих међусобних додира. Једине споне између тих различитих светова били су малобројни трговци, дипломате и гласници који су, обављајући свој посао, доносили информације о удаљеним крајевима. Тек је епоха великих географских открића (XV и XVI век) у већој мери променила постојеће стање и успоставила везе између до тада непознатих цивилизација. Она су уједно дала и велики замах развоју трговине, јер су доказала да материјална корист од оваквих подухвата премашује ризике које далека путовања са собом носе.

Постепено укидање феудализма током XVIII и XIX столећа из корена је изменило слику европских друштава. Раније стеге кметовске везаности за земљу су уклоњене, а становништво је добило могућност да се нешто слободније креће. Овај процес се одвијао паралелно са значајним напретком науке и пуним замахом индустријске револуције. Комбинација правне слободе и унапређених превозних средстава мотивисала је до тада незабележено мноштво људи да се покрене и укључи у путничку револуцију. Богати трговци, банкари и индустријалци постепено су од земљишне аристократије преузимали улогу мотора друштва, док је сиромашније становништво све чешће гравитирало према градовима и прекоокеанским колонијама. Све те промене довеле су до значајног пораста богатства и моћи западноевропских држава, стварајући од њих модел који друга друштва теже да опонашају.

Ове замашне трансформативне процесе највећи део српског народа је дочекао под влашћу Османског царства. Друштво које је током претходних векова живело у положају обесправљене раје, углавном се покретало само у случају егзистенцијалне опасности, најчешће бежећи у суседну Хабзбуршку монархију. Управо су Срби из Хабзбуршке монархије током периода устанака међу својим сународницима почели да шире нове идеје које су у то доба струјале Европом.

Тек након стицања аутономије, Кнежевина Србија је ситним корацима почела да усваја неке од новина које су током претходних деценија постајале норма у Западној Европи. Оваквом праксом, али и примером успешне борбе за слободу, малена Кнежевина је постала изузетно привлачна српском народу из других делова Османског царства. Многи од њих су напуштали своје крајеве и упућивали се ка Србији да у њој пронађу боље услове за живот.

Међутим, да би се друштво приближило европским узорима, било је потребно пуно труда. Један од кључних ресурса за формирање грађанског друштва били су образовани људи способни да, као део чиновничког апарата, руководе сложеним системом модерне државе. Међу претежно аграрним становништвом Кнежевине Србије није било довољно образованих људи, те је било неопходно из године у годину слати значајан број државних питомаца на школовање у најзначајније научне центре Европе. Ови млади људи ће се са својих путовања у земљу враћати са новим сазнањима, утисцима и искуствима, које ће покушати да ставе у службу државе и народа. Истовремено, бројне идеје и обрасци понашања које су усвојили од представника европског грађанског сталежа, њиховом заслугом су продрли у српско друштво. Више није било тако необично видети европску моду на улицама Београда, а припадници грађанске младежи су све чешће слободно време проводили бавећи се спортовима или путујући зарад авантуре или разоноде по земљи и иностранству.

Коначним стицањем независности, развој српске државе се додатно убрзао. Прва генерација домаће интелигенције у међувремену је одшколовала нове младе људе који су почели да заузимају кључне позиције унутар друштва. Као професори, лекари или државни чиновници, они су обилазили земљу и сакупљали информације о њеним природним и друштвеним карактеристикама. Број путовања унутар или изван земље је из године у годину растао, а све више људи је на пут полазило у потрази за разонодом или авантуром. Успостављање директне железничке везе са остатком Европе дало је додатни замах повећању мобилности људи, па се може рећи да је, иако са значајним закашњењем, *путничка револуција* коначно продрла и у наше крајеве.

# **2.1. Народ збега и сеоба**

Примарни мотив већине људи који су током старог и средњег века полазили на пут биле су недаће. Одлука о напуштању огњишта није била лака, јер је подразумевала потпуни прекид уобичајене животне рутине. Уз то, законске регулативе робовласничког и феудалног система спречавале су најбројније слојеве становништва да се слободно крећу. Само у изузетним ситуацијама, када је ризик од остајања у локалној средини био већи од ризика пресељења, масе људи су се покретале и усмеравале ка простору за који су веровале да ће им гарантовати сигурност и боље животне услове. То су била мучна путовања у непознато, чије коначно одредиште је овим људима постајало нови дом.

Након продора Турака на Балканско полуострво, део српског народа се нашао у покрету. Не желећи да живе под османском влашћу, многи хришћани су напуштали покорене крајеве и померали се у правцу јадранског Приморја или угарских земаља северно од Саве и Дунава. Овакве миграције неретко су биле подстицане од стране Хабзбуршке монархије, која је у циљу попуњавања напуштених пограничних територија досељеницима нудила земљу и одређене привилегије. Становници многих српских села прихватили су понуђене услове и населили се на територији будуће Војне крајине. Ужурбано напуштајући своје домове, једина имовина коју су могли понети биле су ситније непокретности и стока. Најдраматичније сеобе одиграле су се након аустро-турских ратова крајем XVII и средином XVIII века, у којима је на десетине хиљада Срба заувек напустило своја огњишта. Са народом се селило и свештенство, носећи мошти српских средњовековних владара, књиге, иконе и друге драгоцености. Као резултат бројних сеоба које су обележиле период османске власти, демографска слика ових простора се у значајној мери изменила.

На европском плану, једну од најопштијих карактеристика друге половине XVIII и читавог XIX столећа представљао је убрзани пораст броја становника, који је многе земље суочио са проблемом релативне аграрне пренасељености. Ослобођени феудалних стега, а без адекватног земљишног поседа који би их држао у месту, бројни млади људи су се дали у покрет. Са замахом индустријске револуције, градови постају жељено одредиште за овај убрзано растући слој друштва, али и место честих револуционарних превирања. Владе европских држава тежиле су да социјалну напетост смање њиховим даљим усмеравањем ка слабије насељеним крајевима или прекоокеанском Новом свету. Умножавање железничких и паробродских линија олакшало је целокупан процес и створило услове да милиони људи срећу потраже на локацијама које су стотинама и хиљадама километара удаљене од њиховог места рођења. Иако масовне, овакве миграције се од ранијих разликују по чињеници да су некадашње кохерентне групе путника сада замењене мноштвом појединаца који из личних разлога, сами или са својим породицама, одлазе на далеки пут.

На почетку XIX века, српски народ се суочавао са сасвим другачијим проблемима, пошто су многе територије на којима су вековима живели опустеле услед бројних сеоба, епидемија и страдања. Политичка нестабилност проузрокована злоупотребама локалних турских главешина често је приморавала становништво да спас потражи у формирању збегова по шумама и другим неприступачним крајевима. Како је деценијама касније приметио Милан Ђ. Милићевић, „шуме су биле градови оцевима нашим; ми те градове затрсмо, нове не садимо, па не знам шта ће рећи деца наша“.

Избијање Првог српског устанка умногоме је покренуло становништво, које се из пасивног положаја раје хитро трансформисало у војнике, трговце, дипломате и чиновнике новостворене устаничке државе. Слом Устанка 1813. године проузроковао је последњи масовни егзодус српског народа у XIX веку. Тада је око стотину хиљада људи, предвођено устаничким вођама, пребегло на територију Хабзбуршке монархије. Они који су остали суочили су се са осветничким походом турских војника. Тада је забележено да је босански везир у разговору са француским конзулом изјавио како старешине опустошене Србије „неће више наћи народа за дизање на буну“. Ипак, након смиривања ситуације и проглашења амнестије, део избеглица се вратио, док су се остали задржали у јужној Угарској или, попут вожда Карађорђа и војводе Младена Миловановића, продужили пут Русије.

Успешан исход Другог српског устанка и потоње стицање аутономног положаја унутар Османског царства из корена су изменили миграторне правце српског народа. Још од времена Првог српског устанка оснажене су везе са Србима из Хабзбуршке монархије, који су у све већем броју долазили и узимали учешће у стварању прве државне бирократије. Законске одредбе усвојене током четврте деценије XIX века практично су укинуле феудалне односе, дајући српским сељацима право власништва над земљом коју обрађују. Преостали део земље понуђен је Србима из других области Османског царства, те се само у периоду између 1834. и 1874. године у Србију доселило око 666.000 Срба из Црне Горе, Босне и Старе Србије. Након векова сеоба и страдања, Србија је сада постајала привлачно место за све већи број досељеника.

Процес урбанизације није био ни приближно динамичан у поређењу са другим деловима Европе. Београд је крајем века имао тек 70.000 становника, што је занемарљива бројка ако се упореди са Лондоном, чија је популација била око 7 милиона људи. Услед слабог нивоа индустријализације, ка градовима су понајвише гравитирали млади, образовани људи у потрази за чиновничким намештењем. Већи замах индустријализације и, последично, урбанизације – у Србији ће се одиграти тек у XX веку.

Међутим, за српски народ који је и даље живео у областима под директном турском влашћу, ситуација се није пуно променила током XIX века. Ово је сликовито описао Бранислав Нушић за време свог боравка на Косову на прелазу векова. Он је приметио да „разређеност српског живља (…) с дана на дан постаје све то већа; прилике у којима се човек у својој кући не осећа свој, у којима се нема на кога да ослони; у којима нема ко да га подржи нити с ким да заједнички сноси несносне тешкоће (…) Српски се живаљ на Косову осећа с дана на дан све усамљенији и напуштенијиˮ.

# **2.2. У потрази за дукатом више**

Трговина је била присутна од самог почетка цивилизацијског развоја и људске историје и, по својој природи, подразумевала је кретање – кретање робе, људи и новца. Њеног главног чиниоца, трговца, могли смо да сретнемо на сваком друму, у свакој гостионици или луци, без обзира на епоху. Мотив за напуштањем свог дома, за разлику од већине становништва, код трговца није био условљен бекством од рата или болести, већ напротив, био је инспирисан уносним пословима. То путовање, иако пуно опасности, доносило му је успех, зараду и престиж.

Старија од самих градова и држава, трговина своју суштину није мењала до данас – људи су продавали оно чега су имали више и куповали оно што им је недостајало. Због тога су морали да иду даље од свог места, да успостављају нове везе и утиру нове путеве. Поједине античке државе су своју моћ заснивале управо на трговини и контроли трговачких праваца. Чак и у средњем веку, пуном честих сукоба, трговина је цветала. Крсташки ратови, вођени за ослобођење Свете земље, послужили су и за контролу трговачких праваца на Блиском истоку и даље, према Кини. Утицај трговaцa најбоље се показује на примеру великих италијанских, холандских и немачких градова, за чији је развој заслужна управо трговина. У директној вези са стицањем зараде била је инфраструктура путева и превозних средстава, па су се богати трговци често налазили у улози покровитеља обнове друмова, подизања мостова и бродоградње.

Трговина у средњовековној Србији била је доста жива. Њу најбоље осликавају трговачки каравани, те непрегледан низ натоварених коња и волова који се споро крећу по прашњавим друмовима. Трговачке везе прожимале су целу земљу и повезивале је са приморским градовима, а тржнице су ницале на раскршћима путева, уз манастире и градове. Трговци и њихова роба су били заштићени законом, а трговина гарантована владарским повељама и уговорима. Међутим, долазак Турака прекинуо је дугу традицију српске трговине. Народ, претворен у рају, био је везан за земљу коју је обрађивао, тако да је трговина прешла у руке Турака, Цинцара, Јевреја, Влаха, уз ретке примере српских трговаца.

Када је реч о светској трговини, она је још од XVI века била у константном успону. Географска открића и стварање колонија били су подржавани, а често и спонзорисани управо од богатих трговачких породица. Захуктали колонијализам додатно је увећавао њихов иметак, што је појединцима омогућило напредовање на друштвеној лествици. Трговац је постао оличење *светског човека*, путника, познаваоца страних језика и прилика у другим земљама. Путовање је, стога, било неизоставни део образовања сваког будућег трговца, па су синови из трговачких породица често слати на пут са својим очевима. Индустријализација и XIX век додатно су убрзали развој трговине, јер су трговци све више улагали у послове засниване на индустријској производњи. Док су им фабрике обезбедиле велику брзину производње, истовремено су им главни чиниоци *путничке револуције*, железница и пароброд, омогућили да те производе брзо транспортују и продају.

Ипак, на овакав ниво развијености српска трговина је морала да чека још неко време. Почетак XIX века Србија је дочекала под турском влашћу, али са значајним напретком у односу на претходни век. Трговина се налазила у рукама неколицине виђенијих људи, који ће бити главни поборници и финансијери борбе за независност Србије, а њихове везе са Аустријом и Русијом одиграће велику улогу како у ратним тако и у дипломатским дешавањима. Иако споро, и уз доста препрека, трговина у Србији је од средине XIX века почела све више да се развија. Трговци су користили Саву и Дунав као виталне трговачке правце ка Аустрији, Влашкој и Црном мору, а Дрином су се спуштали сплавови натоварени сезонским пољопривредним производима. Копнена трговина се и даље одвијала караванима, који се вековима нису мењали. Трговац је за потребе превоза унајмљивао кириџије или рабаџије, који би формирали караван и били задужени за његову безбедност, товарење коња и волова, правац путовања, избор одморишта и сл. Кретање трговаца и њихових рабаџија описао је Ото Дубислав фон Пирх на свом пропутовању кроз Србију: „Путем сретосмо многа мала теретна кола, натоварена већином кожама или вином, која су полако вукли биволи. Јасна шкрипа кола, викање и певање рабаџија разлегало се надалеко по шуми.ˮ

Средином века, у Србији су се искристалисала два главна типа трговаца. Први је био велетрговац, са везама и пословима у Бечу, Цариграду, Венецији и другим трговачким центрима. Богати трговци пратили су трендове светске трговине и били први који су поздравили индустријализацију земље, железницу и пароброд. Управо они су у Београд, а затим и у друге градове, донели европску моду и нове производе. Како су то запазили савременици, фес почиње да се губи пред шеширом, опанак пред ципелом, миндерлук пред креветом, сукно пред европским оделом.

Међутим, ма колико велетрговци били важни за развој грађанског слоја становништва, па и самих градова, најкарактеристичнији тип трговца у Србији XIX века били су путујући торбари. Названи по својим неугледним завежљајима пуним разних дрангулија и ручно прављених производа, лутали би од села до села и продавали јефтину робу. Колико год да је држава покушавала да им стане на пут због избегавања дажбина, они су свој начин путујуће трговине успели да одрже до средине XX века. Најчешћи циљ њиховог тумарања били су вашари или панађури, као главни трговински догађаји сваког региона у Србији. На њима су се сусретали велетрговци са робом из иностранства, ситни трговци са производима из различитих делова Србије, као и торбари са ситном робом. Колико су вашари били важни, говори податак да их је током прве половине XIX века био свега 17, а већ крајем столећа њихов број повећао се на 170. То потврђује и белешка Владимира Карића да је током осамдесетих година XIX века у Србији било чак 373 вашарска дана. Трговина је постала толико популарна, да се говорило да је *сваки ђаво постао трговац*. Међутим, она се све до окаснелог доласка индустријализације сводила на препродају и шпекулисање. Тек са убрзањем овог процеса и доласком железнице, у Србији је почело да се ствара тржиште по мери потрошачког друштва. То друштво је чинио нови грађански, чиновнички слој, који више није зависио од села, већ је био жељан индустријских производа из увоза.

# **2.3. На изворима вере и родољубља**

Уз ретке трговце, најпокретљивији део српског становништва током периода османске власти били су монаси и ходочасници. Тешка материјална ситуација у којој се налазила Српска православна црква изискивала је од монаха да проведу месеце и године путујући широм Балканског полуострва, те у Влашку, Молдавију и Русију, са циљем прикупљања милостиње и успостављања веза са другим православним народима. Вера је представљала снажан подстрек и за покретање обичног народа, који би приликом обележавања великих празника одлазио у оближњи манастир на богослужење.

Света места, попут цркава, манастира, рушевина старих богомоља или гробница, играла су значајну улогу у животу и традицији српског народа, нарочито током векова проведених под туђинском влашћу. У њих се долазило о великим празницима, али и у моментима болести или опасности, јер се веровало да реликвије и мошти које су на тим местима похрањене могу донети излечење и заштиту. Ото Дубислав фон Пирх је забележио како је „често виђао такве жалосне спроводе, измучени болесник на коњу, чије му је кретање задавало још веће мукеˮ и констатовао да „сељаци немају вере у лекареˮ, те „кад се ко од породице озбиљно разболи, мећу га на коња и воде у најближи манастир, где му се читају молитве ради оздрављењаˮ.

Попут монаха, и ходочаснике је на пут покретао осећај дубоке религиозности, мада су циљеви њихових путовања били примарно личне природе. Ходочашће или поклоничко путовање представља одлазак на удаљено свето место које се не посећује у редовном литургијском циклусу. Овај вид путовања био је чин активне побожности и за циљ је имао спасење душе кроз боравак на местима везаним за живот Христа, Богородице и светитеља. Путовање у циљу ходочашћа присутно је и код народа других религија. Традиција поклоничких путовања вековима је присутна код Срба и може се пратити од Светог Саве, који се, колико је познато, први међу Србима „поклонио спасоносноме и животворном гробу Христа Бога нашегˮ, како су о томе писали његови хагиографи Доментијан и Теодосије. Његово друго ходочашће било је последње на које ће се отиснути. Након напорног пута преко Медитерана, и посете, између осталог, Светој земљи, Египту, Синају, Антиохији, Јерменији и Никеји, Свети Сава је приликом повратка преминуо у Трнову, 1236. године.

Поклоничка путовања су и током XIX столећа била изузетно присутна код Срба. У извесној хијерархији, на врху је стајала посета Светој земљи и Јерусалиму као највећи  подвиг, а затим је долазила посета Светој Гори. За ходочаснике ограниченијих амбиција и могућности, одредиште су могли бити и Студеница, Дечани, Пећка патријаршија, Прохор Пчињски, Острог, манастири Фрушке горе и сл. У овом периоду се појављује и литература која је промовисала поклоничка путовања, као што су водичи по Светој земљи и Светој Гори, а већ крајем века, под покровитељством Русије и Грчке, почињу да се организују и групна ходочашћа.

Српски поклоници су углавном потицали из богатијих слојева друштва, а није била реткост да на оваква путовања пођу и сами владари, пре свега на поклоњење моштима Светог Стефана Првовенчаног у Студеници, које је временом попримило идеолошки, државни и национални карактер. Године 1889, по силаску са престола, краљ Милан је походио Јерусалим, где се, по речима његовог сапутника Михаила Рашића, понашао као сваки други поклоник; он „ничице целива крст распећа, а затим на коленима уђе до светог гроба да се поклони најсветијем месту и спомену на великог нашег учитеља, Христа Спаситељаˮ.

Време поласка на ходочашће најчешће се везивало за велике празнике или посебне догађаје у животу путника. Када би поклоник пред дверима цркве обелоданио своју намеру, свештеници су позивали друге вернике да му се прикључе или бар помогну у прикупљању средстава за пут. Само путовање је представљало хришћански подвиг, који изискује значајне материјалне и физичке напоре. Путовало се пешке, на коњима или бродом. Најдужи и најопаснији пут за Свету земљу водио је преко Цариграда, Мале Азије и Сирије, док је нешто бржи и лакши пут водио од Солуна или Дубровника до Александрије, одакле се копном настављало за Јерусалим.

Ходочасничка путовања су била веома дуга и напорна. Најчешће се више верника одлучивало да заједнички предузме овакав подухват, пратећи караване или путујући самостално. Свим путницима била је неопходна дозвола турских власти, као и потврда о плаћеним дажбинама. Питање безбедности се увек наметало приликом оваквих путовања, јер су ходочасници неретко били на мети гусара и разбојника, свесних да свако ко креће на овакав пут код себе мора имати доста новца и других драгоцености. Ипак, уверење да муке претрпљене током путовања поклоника приближавају рају умногоме је утицалo на њихову одлучност.

Долазак на одредиште представљао је врхунац поклоничког путовања. Придошлице су свечано дочекивали монаси, уз пуцње из пиштоља и звоњаву звона. Током периода проведеног у Светој земљи, путници су боравили у посебним конацима за ходочаснике, где је њихова исхрана и дневна рутина усклађивана са монашком. Слободно време су проводили у заједничким молитвама, даривању новца и обилажењу околних светих места. Пре повратка кући, поклоници су набављали разноврсне сувенире, попут графика, нарочитих икона – тзв. *јерусалима*, бројаница, свећа, грумења јерусалимске земље, маслинових грана или воде из реке Јордан, које су касније даровали пријатељима и свештенству, или чували као доказ сопственог подвига. По повратку са ходочашћа, путник је називан хаџијом, а на његово породично презиме додаван је префикс „Хаџиˮ, који је са собом доносио значајан углед у народу.

Попут религиозног заноса, који је вековима инспирисао верујуће људе да путују, у XIX веку се као мотив за путовање јавља и патриотски занос. Налик на мала ходочашћа, то су била путовања домаћим простором, често праћена путописним текстовима, чији је основни циљ било упознавање различитих делова територије коју настањује одређени народ. Оваква путовања су доприносила стварању осећаја националне и просторне кохезије, јер су јачала везе између заједница које су до тада живеле одвојено, уз врло мало међусобних контаката. Са ширењем мреже саобраћајница, ова интеракција је интензивирана, што ствара плодно тле за бројне интелектуалце да раде на идејном заокруживању националног простора. Овакав процес, изузетно присутан на територијално исцепканим просторима, попут Немачке и Италије, био је видљив и међу српском интелигенцијом.

Налик Светом Сави, који је омеђавао духовни простор Српске православне цркве формирањем епископија по стицању аутокефалности, интелектуалци и национални радници попут Вука Стефановића Караџића и Милана Ђ. Милићевића „омеђавали су српски национални просторˮ и тежили да знања о њему поделе са будућим нараштајима. Овакви пионирски подухвати имали су велику тежину, јер ће на темељима њиховог рада стасавати нове генерације, којима је резултат тог неуморног прегалаштва и био намењен. Милићевић бележи: „Познато је да је Кнежевина Србија земља сасма невелика (…) ипак пуна разноврсног природнога блага и лепота; познато је да је наша отаџбина, оволика колика је, стала наше дедове и оцеве много нечувених мука и крви, па је ипак тим не мање познато да ми ту своју красну и богату, ту малену а скупо стечену отаџбину у многом погледу не познајемо онолико колико би ваљалоˮ.

Жеља за стварањем чвршћих веза са прошлошћу све чешће је путнике водила ка простору Старе Србије. Путописна литература је испуњена снажним импресијама о материјалним остацима српске средњовековне културе и уметности, манастирима, местима великих битака и других значајних догађаја. По ослобођењу, оваква места ће постати незаобилазно одредиште ђачких и студентских екскурзија, на која млади путују како би се напајали родољубљем и стицали свест о историји свог народа.

# **2.4. У служби отачаства**

Одређене позиције унутар државног апарата одувек су захтевале висок ниво спремности њихових делатника за полазак на пут, а међу њима се истичу војници, гласници и дипломате. Они су велики део радног века проводили далеко од куће, обављајући важне задатке за своју државу. Њихов мотив за путовање, стога, није био личне, већ службене природе. Прва позната дипломатска мисија средњовековне српске државе датира из 1188. године, када је велики жупан Стефан Немања послао свог изасланика на двор цара Фридриха Барбаросе у Нирнбергу. Даљи развој државе Немањића утицао је на ширење њене дипломатске активности, да би је пад под османску власт готово у потпуности прекинуо. Њу је у траговима очувала Српска православна црква, чији су представници повремено одржавали контакте са другим центрима православља, али и Портом.

Избијањем Првог српског устанка дипломатска активност Срба добија нови импулс, а значајан део народа ступа у службу отачаству, у улози војника, трговаца, чиновника или дипломата. Већ почетком устанка, по налогу вожда Карађорђа, шаљу се дипломатске мисије у Земун и Петроград, како би се обезбедила помоћ у даљим борбама. Присећајући се свог поласка на пут ка Петрограду, Прота Матија Ненадовић бележи: „Овако се навезао Колумб са својом дружином на сиње море, да нађе Америку и упозна је са Европом: а ми се навозимо данас на тихи Дунав да нађемо Росију за коју ништа не знамо где је, но само што смо у песни чули да је имаˮ. Успеси устаника пробудили су интересовање других европских сила за дешавања на тлу *европске Турске*, па већ 1807. године у Србију долази први званични страни изасланик, Рус, Константин Родофиникин. Током и након Другог српског устанка, кнез Милош је уложио велики труд у развој српске дипломатије. Значајне су године 1826, када је формирано посебно одељење Народне канцеларије за послове спољне политике, чији ће први секретар и потоњи попечитељ иностраних дела бити Димитрије Давидовић, a потом и 1838, када је српским властима омогућено да именују сталног дипломатског агента у Цариграду, тзв. *капућехају*. Када је било неопходно, Милош је сам преузимао улогу дипломате, најпре у преговорима са Марашли Али-пашом којима је окончан устанак, а касније и путовањем у Цариград 1835. године. Његовим стопама наставио је и кнез Михаило, који је у два наврата (1839/40. и 1867. године) путовао у Цариград.

Као реликт турског времена, у Кнежевини Србији је до успостављања јавног поштанског саобраћаја 40-их година XIX века функционисала татарска служба – претеча модерне поште. Татарима су називани коњаници-гласници, чији је задатак био да у најкраћем року безбедно доставе писма, документа, новац или неку другу драгоценост на тражену локацију. Зарад бржег кретања, татари су користили постаје за одмор и замену коња, тзв. мензулане. Након Другог српског устанка, турске мензулане се постепено замењују српским, а као пандан татарима кнез Милош 1815. године уводи курирску службу преко својих момака.

По стицању унутрашње самоуправе, Кнежевина Србија се нашла пред изазовом изградње модерних институција. Модел државе доминантан у Европи XIX века захтевао је сложен бирократски апарат, способан да руководи комплексним државним пословима. Потреба за образованим грађанима, који би попунили овај апарат, била је акутна током прве половине XIX века, услед чињенице да су Срби, као и већина других балканских народа, у век ушли без школа на матерњем језику. Стога су највећи број чиновничких послова у ово време обављали Срби из Хабзбуршке монархије, тзв. „немачкариˮ.

Кнез Милош је почетком тридесетих година XIX века повремено стипендирао сиромашне гимназијалце и слао неке од њих на школовање у Влашку, Русију или Хабзбуршку монархију. Оваква пракса је од 1839. године попримила обрисе планског школовања српских студената у иностранству, а број стипендиста, тзв. благодејанаца, временом је растао. Стипендисти су на себе преузимали одређене обавезе, од којих је најважнија била та да, по окончању студија, новостечена знања и вештине ставe у службу државе, на позицији коју им она одреди.

У доба стварања националних држава, школовање је представљало примарно национални задатак, а улога школа је била да од ђака начине *добре хришћане*, *поштене људе и корисне грађане*. Држава је стога током XIX века била кључни чинилац у формирању националне елите, јер је само она имала радна места која изискују образоване људе и финансијска средства за њихово школовање. Управо су благодејанци формирали прву аутентичну домаћу образовану елиту, тзв. „отечествене синовеˮ, који ће временом потиснути „немачкареˮ са кључних позиција у српском друштву.

Државни питомци су углавном потицали из танког грађанског слоја у настајању. Они су претежно слати на неке од најпознатијих високих школа у Европи, са циљем да се, након завршених студија, у земљу врате као стручњаци из области у којима је Србија била дефицитарна. Школовали су се у Немачкој, Хабзбуршкој монархији, Швајцарској; нешто мањи број је одлазио у Русију, пре свега на студије филологије или теологије; док је посебно место у интелектуалном и идеолошком развоју српских стипендиста заузимао Париз, као расадник либералних и романтичарских идеја. Коментаришући различите изазове које је за традиционално одгојене српске питомце представљао модерни и либерални Париз, Никола Крстић је приметио да „Млад човек на том месту има толико прилике да поклизне, да је заиста чудно ако дође читав кућиˮ.

Прве генерације свршених студената париских универзитета, тзв. *паризлије*, у Кнежевину Србију су донеле бројне нове идеје, које ће доцније покушати да имплементирају кроз оснивање првих политичких странака. Како бележи Слободан Јовановић, „Ако се, за један мах, оставе на страну аустријски Срби и узму на ум само Шумадинци, онда се слободно може рећи да разлика између Старих и Младих никада није била тако великаˮ. Дешавале су се ситуације да актуелни попечитељ има само завршену основну школу, док његов секретар има париски докторат права.

Радом и залагањем бивших благодејанаца, створене су и унапређене бројне институције у Србији. Многи су запослење по повратку у земљу нашли на позицијама професора Велике школе, где су током наредних деценија одшколовали велики број будућих српских интелектуалаца и државних службеника. Ипак, процена да је око 70% српске интелигенције током XIX века образовано у иностранству најбоље говори о значају ове праксе за младу српску државу, која је 1890. године имала тек нешто преко 14% писменог становништва.

Осим у просвети, друштво је велику корист од нарастајућег броја образованих чиновника нашло на пољу науке. Крстарећи земљом уздуж и попреко, сакупљајући и систематизујући знања о географији, историји, народним обичајима и материјалним остацима прошлости, ови вредни људи су дали изузетан допринос српској науци и поставили темеље за њен даљи развој. У свом чувеном делу „Кнежевина Србијаˮ, Милан Ђ. Милићевић објашњава мотиве за своје неуморно путовање и истраживање: „Описујући у својој отаџбини високе планине, живе воде, питоме равни, густе шуме, богате руднике, опале остатке од некадашњега живота и рада, бојна поља, народне јунаке, или иначе заслужне људе, ми смо желели (...) да изнесемо што више поузданих знања о Србији и да у Срба, особито ученика, ојачамо љубав према земљи у којој их је први пут огрејало ово лепо сунце; тежили смо да истакнемо колико садашњост дугује прошлости, колико данашњи имаћници ваља да захвале јучашњим патницима.ˮ

# **2.5. Из разоноде или на трагу авантуре**

У путопису *Писма из Италије* Љубомир Ненадовић је описао једну нову појаву, која се могла запазити по европским градовима средином XIX века. Били су то људи који путују „само путовања радиˮ, „они светски вечити путници којима је хотел – кућа, којима је океан – језеро, којима је Швајцарска – домаћи парк, којима је читав круг земни – отачаствоˮ. Када би обишли једно место, они би наставили даље. „Куда? – Свуда, само не тамо где су били.ˮ Слично запажање оставио је и Владан Ђорђевић у другој половини века: „Има људи који само тако волу путовање (...) особито путовање за уживање (...) Ти људи кажу: ’Не може се и разговарати и читати у један мах; а природа је занимљивија књига, за то хоћемо да је сами на технани читамо. Плаво небо над нама, зелена поља и ливаде са извијугавим друмом кроз њих, пред нама планински ланци у даљини, и – наше успомене, више нам не треба!’.ˮ

Овај тип путовања био је тешко замислив током ранијих векова и најсличнији је пракси познатој као *Grand tour*, која је од XVII столећа била веома популарна међу европским племством. У питању је био својеврстан образовни процес, приликом кога су млади племићи, у пратњи тутора или *ћићерона*, односно локалног водича, обилазили културне и уметничке знаменитости различитих делова Европе. Истовремено, била је то и одлична прилика за успостављањем контаката између нових нараштаја европске аристократије.

Путовања из разоноде, као и одласци у бање на одмор и лечење, временом су постала модел који је нарастајућа средња класа током XIX века тежила да опонаша. Приликом боравка у бањи Емс, Љуба Ненадовић бележи: „Целог лета Емс је пун велике господе а малих људи. Аристократија свију народа долази ту као на солило – а и јест вода мало слана. (…) У парку и на врућим изворима сваки час сретнете владаоце, велике и мале (…) Сујетни грофови, барони и дипломати кад се врате из Емса, у сваком друштву само причају како су се разговарали са царевима и краљевима.ˮ

Туризам је у свом зачетку био предодређен за најбогатије слојеве друштва, који су располагали како слободним временом тако и финансијским средствима за безбрижно путовање. Жеља за одмором и бекством од индустријског друштва подстицала је богате туристе, навикнуте на удобност, да пођу на пут чији циљ истовременотреба да будеи *приступачан* и *неприступачан,* и *далеко од цивилизације* и *комфоран*. Иронично, пораст броја људи који мир траже далеко од индустријске стварности дао је полет рађању нове индустрије, која ће им то *бекство* организовати.

Осим због разоноде и одмора, туристи су на путовање полазили и у потрази за авантуром. По узору на раније путнике-истраживаче, од стране савременика неретко виђене као пробисвете, бројни авантуристи су током XIX века покушавали да испуне белине на мапама и известе јавност о томе у својим путописним делима. Вероватно најпознатији српски путник-авантуриста из овог периода био је Милан Јовановић Морски, лекар и књижевник, који је доживљаје са путовања у Напуљ, на Блиски и Далеки исток, овековечио у својим путописним цртама. Његов циљ је био да упозна сународнике са, за њих далеким, егзотичним крајевима. „Чудан је тај морнарски живот!ˮ, писао је Морски; „Човек омркне гдешто у једноме крају света, а осване у другоме.ˮ

Прва половина XIX века донела је појаву писаних туристичких водича. Најпознатије од њих саставио је Карл Бедекер, издавач из Лајпцига, по коме су и добили име *бедекери*. Најранији водичи су на путовање гледали као на нужно зло. Стога су путнику нудили практичне савете, попут најбољих рута, и упозоравали на потенцијалне опасности, охрабрујући га да пре поласка на пут посети цркву и увек са собом носи напуњен пиштољ. Бедекери су, са друге стране, нудили идиличне слике земаља или романтичних рута, како би мотивисали путника да та места посети. Инспирисан Џоном Марејом (John Murray), још једним пиониром на пољу издаваштва туристичких брошура, Бедекер је у своје водиче увео систем звездица за рангирање знаменитости по лепоти и значају. Југоисточна Европа је тек у ХХ веку описана у засебном бедекеру, а до тада Србија се само узгред спомињала као успутна станица на путовању Дунавом или ка Истанбулу. Први домаћи туристички водич, *Вођа* *по Београду*, објављен је 1896. године, а саставили су га Ђорђе Бугарски и Петар Хајдуковић.

Са појавом водича и унапређењем саобраћајних средстава, постављени су темељи за развој и стандардизацију масовног туризма. Овај термин подразумева унапред заказане туре за групе људи који заједно путују са сличним циљем, предвођени професионалним радницима у туризму. Кључну улогу у промоцији и ширењу масовног туризма одиграо је Енглез Томас Кук, који је током 40-их година XIX столећа започео активност на припреми првих групних аранжмана, преузевши на себе организацију превоза, смештаја, оброка и програмског садржаја током путовања. Даљим унапређивањем саобраћајних средстава, као и потоњим реформама које ће радницима омогућити плаћени годишњи одмор, створени су услови за истински процват масовног туризма током ХХ века.

У Србији, људи су нешто интензивније почели да путују тек средином XIX века, када су формирани први нараштаји домаће интелигенције образоване у иностранству. Они су путовање видели као одлично средство за ширење видика и упознавање различитих култура, а многи од њих су инспирацију нашли у делу Доситеја Обрадовића. Објављујући своје утиске са путовања, аутори попут Милана Јовановића Морског, Љубомира Ненадовића, Јоакима Вујића, Владана Ђорђевића, Симе Матавуља и многих других, учинили су путописе о удаљеним крајевима веома популарним штивом за домаћу јавност. Преузимајући европске моделе, путовање је за њих постало *циљ сам за себе*. Са друге стране, Београд и Србија дуго нису виђени као атрактивне дестинације за европске путнике. Тек крајем века, покретањем чувеног Оријент експреса, престони град је почео да привлачи нешто већи број иностраних туриста.

Још једна тековина европске моде која је полако освајала припаднике више и средње класе био је одлазак у бање, те је и сам развој туризма у Србији уско повезан са њиховим развојем. Велики напори су већ од средине XIX века улагани у њихово сређивање и прилагођавање потребама све већег броја гостију. Међу најпопуларније бање могу се убројити Бања Ковиљача, Буковичка, Нишка и Врањска бања. Оне у другој половини столећа, од места за лечење и опоравак, постају омиљене туристичке дестинације. Занимљиво је да су новине објављивале листе гостију у бањама као вид промоције и саме бање, али и угледних гостију који би се на таквој листи нашли. Оваква пракса је често наилазила на критику савременика, па не чуде злуради коментари о све већем броју посетилаца, попут: „Трећина се по бањама лечи због слабости, трећина од беснилука, а трећина је дошла и сама не зна заштоˮ.

Нарастајуће грађанство показивало је све више жеље за путовањем, мада није увек располагало довољном количином слободног времена и средстава за одлазак у удаљеније крајеве. Стога се пракса краћих излета крајем XIX столећа наметнула као један од омиљених видова разбибриге. У околини Београда, крајеви попут Топчидера и Кошутњака постали су популарна места за опуштање и *одлазак у зелену природу*, на чист ваздух, а са ширењем железничке мреже повећавао се и број других, лако доступних места за излете. Већ крајем XIX столећа ђачке и студентске екскурзије постале су уобичајена пракса. Веома популарна су била и крстарења бродом, која су путнике водила у места попут Панчева, Новог Сада, Сремских Карловаца и др.

# **2.6. Жена и путовање**

Путник који се најређе могао срести на друмовима и морима минулих векова – била је жена. Иако се полази од чињенице да је путовање било изузетно мукотрпно, споро и препуно опасности, на мобилност жене, пре свега, утицали су њена сталешка припадност и родна улога коју је заузимала у патријахалном друштву. Од жене се очекивало да буде увек уз породицу и децу – и увек у кући. Самим тим, било је необично, а често и забрањено да жена крене на путовање, нарочито без преке потребе и увек у пратњи мушкарца – мужа, оца или брата. Жена на броду, према сујеверју морнара, била је лош знак и предсказатељ сигурне несреће. Стога не чуди што је жена дуго била најстатичнији део друштва. Наспрам Одисеја, вечитог путника, идеал жене била је управо Пенелопа, верна супруга која чека мужа да се врати са путовања.

Па ипак, припадност одређеном сталежу или специфични социјални разлози могли су жени да омогуће путовање. Током средњег века, жене аристократије имале су могућност да путују, уз обавезну пратњу и известан комфор. Како су се српски краљеви највећи део године налазили на путу по земљи, на тим путовањима уз њих је ишао и цео двор, али и њихове супруге у пратњи дворских дама. Поред њих, на путу су још могле да се сретну и припаднице монашких и просјачких редова, као и оне жене које су у пратњи мушкараца кренуле на ходочашће. Потпадањем српске државе под турску власт и покретањем дела становништва ка суседним хришћанским државама, жене су се, заједно са својим породицама, нашле у збегу.

Путовање je, све до XIX века, било резервисано за мушкарце. На то су, поред друштвених чинилаца, утицале и препреке практичне природе. Путнике су, као што је већ речено, чекале многе опасности – разбојници, лоши друмови, олује на мору и друге неприлике које су поручивале жени да путовање није за њу. Приватност на путовању представљала је посебан проблем, па су се жене које су имале ту слободу и могућност да уопште крену на пут, за своју приватност сналазиле уз велику муку. Мис Ирби и Џорџина М. Мекензи, Британке које су пропутовале Балкан током шездесетих година XIX века, забележиле су да су у једном „рђавом хану морале да отварају свој шаторˮ како би се сакриле од погледа својих мушких пратилаца, кириџија.

Мушка пратња, у највећем броју случајева, била је обавезна. Иако се током прве половине XIX века жена све чешће могла срести на европским и српским путевима, она је у већини случајева била у улози супруге свога пратиоца – дипломате, богатог трговца или банкара. На то указују и путничка документа: пасош би гласио на њеног супруга, док би се њено присуство констатовало податком да носилац пасоша путује у пратњи супруге или породице.

Међутим, друштвени феномени XIX века, попут индустријализације и појаве масовних превозних средстава, донели су велике промене на пољу женске мобилности и омогућили да и путовање жена постане један од чинилаца *путничке револуције*. Отварањем нових радних места у фабрикама, жене су стекле више услова да се одвоје од своје куће и завичаја, а покретање становништва из села у градове условило је све бржу урбанизацију. То је даље утрло пут стварању занимања одређених превасходно за жене. Већ средином XIX века, и у Европи и у Србији затичемо учитељице, гувернанте, болничарке и раднице у фабрикама, што су донедавно била радна места резервисана за мушкарце. Нова занимања изискивала су одређено образовање, па је све више српских девојака путовало у иностранство ради школовања.

Припадност одређеном друштвеном слоју такође је играла велику улогу у женској мобилности, па су, примера ради, припаднице српског грађанског сталежа све чешће путовале у бање или на екскурзије до националних паркова, манастира и историјских локалитета. Насупрот њима, апсолутна већина жена, нарочито на селу, где се одржао традиционални начин живота, остала је везана за земљу и домаћинство.

Ипак, зачеци женске мобилности свакако представљају велики искорак у односу на претходне векове. Жене захваљујући њима стасавају у равноправног чиниоца *путиничке револуције* и већ почетком XX века постају свеприсутне на путовањима возом и бродом, како у мушком тако и у женском друштву. Међутим, било би погрешно закључити да је то био показатељ свеукупне еманципације жена. Све до краја Првог светског рата, жене и њихова права остале су омеђене превасходно мушким светоназорима, у чијим оквирима се и даље кретало женско путовање.

# **3. Србија на мапи европских путника**

Модерни путнички обрасци ступали су у наше крајеве постепено и са значајним закашњењем у односу на већи део Европе. Па ипак, подручја која је насељавао српски народ, била су већ посредно укључена у *путничку револуцију*. Наиме, главни актери овог историјског преображаја, путници из најразвијенијих и најмоћнијих земаља Европе, увелико су крстарили балканским путевима.

Европски намерници долазили су на Балканско полуострво и у претходним вековима. Ходочасници и крсташки витезови, гласници и велетрговци, посећивали су српске земље још током средњег века, па и у доба турске владавине. Ипак, током XIX столећа, захваљујући појави удобних речних пароброда и незаустављивом ширењу железничке мреже, број страних путника, заинтересованих да посете тајанствене и неоткривене балканске пределе, почео је значајно да се повећава. Крајем века, успостављањем сталне железничке линије између Париза и Истанбула и ширењем културе путних бедекера, занимање за путовање на југоисток Европе чувеним Оријент експресом зачело се чак и код оних Европљана који нису припадали највишим друштвеним слојевима.

Мотиви путника новог доба показивали су све мање заједничких спона са поривима хришћанских поклоника из претходних епоха. Иако су ходочасници, трговци и дипломате пристизали на наше просторе чак и у већој мери него раније, XIX век је обележио нови тип европских путника. То су били путници-истраживачи, који су у походе кретали превасходно из научних побуда, ради потраге за споменицима прохујалих времена и обичајима народа које је историја привремено заборавила. Како су деценије протицале, њима су се неминовно придружили и они који су путовали из пуке знатижеље или у потрази за авантуром. Њихово поимање путовања, било је ослобођено страха и немира које су осећали путници током претходних столећа. Самоуверени Европљани XIX века, *весници индустријске цивилизације* и *прогреса*, све ређе су зазирали од путовања у непознато. Такође, много чешће, они су писали свеобухватне и детаљне белешке о својим путовањима, чији је језик, у складу са императивом епохе, тежио научности, или је пак имитирао научни стил.

Ипак, за нас је најважније да њихови путнички извештаји из XIX века, по први пут после више векова, помињу Србе као предмет свог интересовања, а не само као забелешку на маргинама путописа о *Европској Турској*. Они су заиста, без претеривања, Европу упознали са Србијом и српским народом. Слика коју су стварали о нашој земљи и становништву, била је сложена. На првом месту она је била одређена објективним околностима живота српског народа, које су имали прилику да упознају. Па ипак, оно што су видели и доживели, странци су неминовно у својим описима, свесно или несвесно, провлачили кроз сито својих културних предубеђења о заосталом и инертном Оријенту или дивљем, граничарском Балкану. Осим тога, уколико су путници били уједно и посланици европских држава, њихови закључци о Србима и српској држави били су очекивано обликовани у складу са интересима њихових влада. Ако су се пак у Србију упутили ради самосталног истраживања, њихове путне забелешке бивале су у већој мери везане за њихове личне доживљаје, али и политичка и филозофска уверења. Коначно, оне су могле бити и плод склоности појединих писаца-путника ка фантастичним и пустоловним дескрипцијама. У зависности од тога који је од ових стваралачких елемената доминирао њиховим делима, она су у већој мери сведочила о самим ауторима, њиховим културама и рачунима њихових земаља према Србији или су пак представљала релативно веродостојне извештаје о српском становништву и земљи.

Слика српског народа у путописима странаца, из вековима пажљиво негованих европских представа о бајковитом Оријенту, пробијала се у више праваца. На првом месту, ови списи су се током XIX века постепено претварали у сведочанства о тешким условима живота Срба и других хришћана под османском влашћу. Истовремено, они су представљали саставе о изазовима са којима су се сирови и необразовани, али јуначни и поносни Срби суочавали у процесу изградње државе и друштва по узорима европских установа, грађанске културе и индустријализоване привреде. Најзад, странци су значајне делове својих списа умели да посвете дивљењу споменицима српске средњовековне материјалне културе, а многи међу њима високо су ценили и народну епску традицију и историјска предања нашег народа.

# **3.1. Израњање из Оријента**

Наши крајеви су почетком XIX столећа за већину страних путника били *terra incognita*. У путописним делима Британаца, најдинамичнијих житеља Европе, Срби су се могли наћи тек као саставни делић пејзажа свеукупног Оријента, који је већ два века представљао темељну идеју западне имагинације о Истоку. Заокупљени описима дихотомије између егзотичног, путеног и инертног Османског царства и просвећеног, рационалног и слободног Запада, странци су хришћане Европске Турске опажали тек случајно, и о њима су писали само на основу непосредних искустава, без ширег контекста.

Тако је још 1834. године британски писац Александар Кинглејк, у свом путопису *Иотан* (*Eothen*), описивао како се по окончању студија на Кембриџу, упутио са пријатељем на Исток, у авантуру, „одлучно спреман за смрт, Коран, или чак много жена”. Појава Срба није га посебно занимала. Само је узгредно споменуо како је овај народ одскора добио „неку врсту независности”, док његову борбу за слободу и страдања није ни поменуо. Тако је једино и било могуће да Ћеле-кулу доживи као ништа друго до необичан, али „добар пример оријенталне архитектуре” и „тријумф уметности” чијем „фином дуборезу” је због мрака пропустио прилику да се диви. Овакви примери били су доминантни, посебно у британској путописној продукцији, све до 40-их година XIX века. Срби се или уопште нису помињали, или су пак били у целости уклопљени у оријенталистичку имагинацију странаца.

Па ипак, уколико би ретке забелешке о овом народу случајно попримиле који детаљ вишка, у њима се назирала одређена разлика у односу на уобичајене описе Оријента. Женску тајанственост и егзотику измаштаног Истока, смењивали су одједном мушки принципи нереда, разбојништва, грубости и окрутности, али и патријархалног духа, хероизма и граничарске скромности и једноставности. Ови спорадични примери најављивали су настанак једног сасвим новог, посебног слоја западне имагинације, који је за тему имао Балкан. Иако је овакав наратив тек постепено, након почетка борби против Османлија за ослобођење, почео да доминира описима српског и других балканских народа, његови најранији трагови могу се пронаћи већ у претходним епохама.

Најбољи пример представља опис Срба-крајишника из Аустријске царевине, из пера чувене енглеске племкиње, путнице и списатељице, леди Мери Монтегју, из ратне 1717. године. Она је „Расцијане” који ратују за аустријског цара доживела „више као пљачкаше него војнике”, који су „у обавези да сами обезбеде своје оружје и коње”. „Ове креатуре” личиле су јој на „вагабунде (…) и стасите просјаке” који „дозвољавају својим косама и брадама да им расту у недоглед”, у чему су је подсетили на индијске Брамане. Утврдила је пак, узгред, да „су веома бројни по целој Угарској”, те да припадају „грчком обреду” и да имају свог патријарха у граду који је назвала „Велики Каиро” (Grand Cairo).

Па ипак, почетком XVIII века, ово је био само изузетак од правила. Оријент је још увек суверено доминирао путописном литературом о нашим крајевима. До квалитативне промене дошло је тек захваљујући устанцима српског и грчког народа, који су отворили Источно питање и привукли огромну пажњу великих сила. Путници из различитих крајева Европе похрлили су ка балканским областима. Међу пионирима, на просторима које су насељавали Срби, нашли су се аустријски тајни повереници и дипломатски изасланици Руске империје. Вољни да испитају расположење популације према османској управи и успоставе везе са српским великашима, они су у својим забелешкама поставили два нова постулата у путописном приказивању нашег народа.

Први од њих био је империјални поглед „са висине”, који ће бити основа будућег балканистичког путописног жанра. Српске устаничке старешине су се тако у делу руског посланика Дмитрија Бантиша-Каменског одликовали „суровим изгледом лица” и нечистом одећом, али су били врло „слободољубиви и гостопримљиви”. Друга, још важнија поставка у сликању нашег народа, била је тематска. Наиме, највећи број описа представљала су сведочанства о неиздрживом друштвеном положају Срба у Османском царству. Ово је било видљиво још у извештајима аустријских агената, који су таксативно набрајали различите облике експлоатације српског становништва у Турској. Овакви описи, након формирања вазалне српске кнежевине, постали су посебно карактеристични за оне путописе чији су аутори обилазили неослобођене српске крајеве.

Матрицу коју су успоставили Аустријанци и Руси прихватили су од 30-их и 40-их година XIX века и француски писци, попут Адолфа Жерома Бланкија и Алфонса де Ламартина, који су обилазили области јужно од Кнежевине Србије. Док је Бланки описивао насиље, очај и дискриминацију које хришћани трпе у својим запуштеним и осиромашеним селима, Ламартин се бираним речима осврнуо на симболични значај Ћеле-куле, и то само годину дана након Кинглејкове равнодушне забелешке: „Нека Срби сачувају овај споменик! Он ће научити њихову дјецу шта вреди независност једног народа, показујући им по какву су их цијену платили њихови очеви.”

Талас романтизма, који је запљуснуо Британију током прве половине века, почео је, захваљујући Лорду Бајрону, да ствара процепе у некада монолитној представи Оријента. Појава филхеленизма пробудила је интересовање за мале хришћанске народе Османске империје. Британски путописци нагрнули су у наше крајеве у још већој мери него раније. По узору на *Ходочашће Чајлда Харолда*, они су трагали за својим малим „народом-миљеником”, који би могла упознати британска читалачка публика.

Најзначајније путописе овог карактера, када је реч о Србима, оставиле су чувене сифражеткиње и добротворке, Мис Ирби и Џорџина Мјур Макензи. Њих две су у великој мери Србима помогле и практично, својим филантропским радом на отварању школе за хришћанске девојчице у Сарајеву, а Мис Ирби потом и својим доприносом у збрињавању избеглица током устанка у Херцеговини и Босни (1875–1878). У свом путопису из 1866. године, приказале су британској јавности нехумане услове живота српског народа у неослобођеној Старој Србији и Босни и Херцеговини. Посебно су дирљиви описи заплашене деце у школи манастира Грачанице, смештеној у „једној ненамештеној ћелији”, у којој су затекле децу са подераним књигама: „Када смо ушли, буквално су нам пали пред ноге, и то ничице (…) Упитасмо како им је уопште пало на памет да ми желимо такав поздрав. Учитељ нам рече: ’Томе су нас научили Турци (који) захтевају да ми хришћани падамо ничице пред њима’.”

Још детаљније, о проблемима српског народа у Босни и Херцеговини, писао је британски археолог Артур Еванс, који је открио Минојску цивилизацију, али је био врло заинтересован и за прошлост тзв. *Илирских провинција*. Дошавши на побуњене просторе 1875. године, оставио је за собом два путописа у којима је приказао зверства башибозука и локалних муслиманских великаша, која су дала за право хришћанима да се побуне. Ипак, као добар следбеник британске спољне политике, која је зазирала од ширења руског утицаја у регији, он је дошао до закључка да је за босанске хришћане, које је најчешће ословљавао Србима, најбоље да дођу под власт Аустријске царевине.

На сличан начин, али са потпуно супротним политичким циљевима на уму, о тешкоћама Срба у Босни и Херцеговини и Старој Србији, писао је 50-их година и руски славенофил и дипломатски изасланик, Александар Гиљфердинг: „Хришћане (у Новопазарском крају) пљачкају немилосрдно. Готово сваке године повећавају дажбине (…) и не престају људе да броје по старим пописима (…), иако се (…) стваран број становника смањио, по свој прилици, на пола.” Са сетом је описао и судбину манастира Дужи у Херцеговини, који су Турци претворили у касарну, након локалног устанка: „Затим су растерали гостољубиве и умне калуђере (…) Убоги манастир!”.

# **3.2. Земљa**

Тегобни животни услови српског народа под османском влашћу били су главни предмет забелешки странаца који су током XIX века обилазили неослобођене крајеве Косова и Метохије, Старе Рашке, Херцеговине и Босне. Међутим, када би ступали на тло „слободне” Србије, фокус њиховог приповедања померао се ка другим темама. Као средишњи мотив „путничких црта”, које су писали, наметала се идеја „откривања” једне нове земље „на размеђу цивилизација”.

За британске авантуристе, попут Кинглејка или Џулије Пардоу, Дунав и Сава су током 30-их година још увек представљали границу између „Европе која користи кочије” и где је „све у покрету” и „пустоши Истока”, где је над „мрачним утврђењима (…) лебдела мртва тишина”. Ипак, стварањем првих хришћанских држава на Балкану, гранични појас између „учмалог Oријента” и „динамичног Oксидента” у делима страних путника, почео је постепено да се шири. Овај простор попуњавала је нова творевина западне путописне географије, балканска „гранична или прелазна регија” (*borderlands*). Као њен саставни део, Србија коју су сликали путописци издвајала се полако из уобразиље Оријента, али је то није нужно чинило делом „модерне Европе”. Напротив, њене политичке установе и њен друштвени и привредни живот били су интегрални део описа „међупростора” или „моста”, који је спајао различите цивилизације, али и „историјске епохе”.

## **3.2.1. Државно уређење**

Сходно идеји о балканској „међупросторности”, путописним приказивањем Србије током XIX века доминирала су два карактеристична типа представе. На првом месту, она је била земља „мешовите културе” и „цивилизацијских супротности”, која постепено превазилази наслеђе „османске провинције” и развија се у правцу европских узора. Почетак овог процеса, пруски официр Ото Дубислав Пирх, који је посетио младу кнежевину 1829. године, описао је на следећи начин: „Доба у коме се Србија налази (…) то је доба биљке која се развија, доба детета које (…) баца своје погледе на свет (…) и почиње да везује с тим извесне појмове”.

Истовремено пак, Србија је била и „егалитарни рај” западних романтичара. Разочарани ликом модерне индустријске цивилизације, они су на Балкану трагали за измаштаним врлинама скромности, једноставности и племенитости. Космополита и путописац, Ами Буе, који је у нашој земљи боравио током 30-их година, закључио је да је српска држава најближа „идеалној монархији без двора”, са институцијама „најприближнијим републиканским”. На њеном челу, видео је кнеза Милоша, који је на њега оставио утисак „праведног и доброг паше”, али и „принца- грађанина”. Писао је да је Милоша „обожавао цео народ и поштовао га због његове особености, а никако због (…) титула, богатства или блештавог окружења”.

Мотиви „цивилизацијске двојности” и „прелаза између различитих епоха историјског развитка” – били су доминантни у описима српског политичког живота и у потоњим деценијама. Најбољи пример пружио је британски дипломата, Ендру Пејтон, који се у Србији затекао почетком 40-их година, у доба смене на престолу и успостављања власти Уставобранитеља. Оценивши укидање апсолутизма кнеза Милоша као корак унапред у модернизацији земље, он је ипак уочио да у српском чиновништву и даље постоје како „источне”, тако и „западне” форме: „Погледајте неког начелника у забитом крају, шћућуреног на дивану (…) како пуши лулу и слуша садржај документа који му чита његов секретар, чучећи или клечећи на тепиху, и ето пред вама бега, кајмакама или мутеселима. Погледајте г. Петронијевића како пише у свом кабинету, е ето вам (…) Conferenz Minister-a из Саксоније или Хесеа.”

Током друге половине века, тонови модернизације и „европеизације”, постепено су преузимали примат у делима страних путописаца о Србији. Ово се посебно могло уочити у делу чувеног аустријског путописца и „одушевљеног балканолога”, Феликса Каница, који је нашу земљу пропутовао у више наврата, од 50-их до 90-их година XIX века. Као преломно раздобље у процесу прихватања европских тековина у Србији, у најширем смислу, он је означио период друге владавине кнеза Михаила, који је „неуморним радом за добро народа, несумњиво заслужио мање трагичан крај”. По његовом суду, српска кнежевина је управо тада учинила крупан корак у приближавању „цивилизованој Европи” и, истовремено, постала најзначајнији чинилац на Балкану.

Током последњих деценија века, након успостављања парламентаризма у земљи, актуелна тема страних путописа постао је и српски партијски живот. Енглески путописац Херберт Вивијен поредио је 90-их година српске политичке странке и њихове предводнике са узорима из Британије. Тако су га, на пример, либерали Јована Ристића подсетили на британске виговце, а њихов лидер на „типичног Енглеза” са зулуфима једног лорда, који у Србији жели да успостави „олигархију, венецијанског типа”. С друге стране, Каница је више занимао изглед српског партијског живота на локалном плану. Посведочио је о необично узаврелим страстима српске партијске политике, али и о ендемској појави локалних моћника, који су се у својим областима понашали као „мали деспоти”. Сматрао је да „страначке борбе раздиру целу земљу”, те да је једна од њихових последица било „котеријаштво, које је (…) неретко доводило и до (…) убистава”. „У (..) либералској кафани Златни крст, узалуд ћете тражити (…) напредњачки лист”, написао је, „а ако какав неискусан продавац листа Видело залута у ову кафану, сигурно ће бити дочекан с подсмехом или презиром.”

Међутим, трагични догађаји из 1903. године учинили су да углед српске државе у европској јавности готово преко ноћи буде значајно погоршан. Ово се осетило у наредним годинама и у путописној литератури. Тако је британска археолошкиња Идит Дарам, у својим потоњим делима, драму Мајског преврата употребила да припише кривицу Србији за готово све проблеме који су постојали на Балкану. Такође, британски репортер Реџиналд Ранкин посетио је Београд 1912. године, током Првог балканског рата, између осталог и да би описао двор у коме је краљевски пар страдао: „Када се погледа са улице, палата делује модерно и цивилизовано, али се унутар њених зидова десило убиство које подсећа на најкрвавија раздобља средњовековне историје.”

## **3.2.2. Привредни развој**

Међу страним путописцима XIX века владало је готово једнодушно уверење о баснословним природним богатствима Србије. Ово је најпре било видљиво код француских писаца. Тако су Ламартин и Франсис Евре 30-их година писали о српским „океанима шума”, док је Боа ле Конт забележио како су дебели слојеви плодне и „масне земље” и „умерени нагиб планина” у Србији створили идеалне услове за развој пољопривреде. Још један посетилац из Француске, Адолф Жером Бланки, пружио је још потпунији опис природних и, посебно, рудних потенцијала наше земље, када је 40- их година посетио српску кнежевину: „Нема земље, природом богатије и згодније удешене, шумом и ораницом (…) сретније измешане. Хоћу само да напоменем долину Пека (…) која би се (својим рудним богатствима) могла сравнити са Лиманом и Грезиводаном у Француској.” На крају, треба поменути и сликовити опис енглеског путописца, Едмунда Спенсера, који је 50-их година забележио како би српска „плодна поља”, ако би се ваљано обрађивала, могла постати прави „златни рудници”.

Насупрот оваквим утисцима, посетивши и осмотривши наша села и градове, страни путници неминовно су долазили до закључка да је већи део српског становништва живео крајње скромно. Романтичарски настројени путописци, попут Херберта Вивијена, били су склони да у овоме пронађу доказ самодовољности српског сељака, који не чезне за луксузом: „Велика већина (људи) живи на земљи, на мање или више патријархалан начин, обезбеђујући довољно за све (…) потребе средствима здравог рада у пољу (…) Сиромаштво је практично непознато.” С друге стране, Феликс Каниц је у скромним условима живота српског народа и у неискоришћености природних потенцијала њихове отаџбине, видео ништа друго до заоставштину владавине Османског царства, чија је тиранија гушила предузимачки дух њених поданика. Описујући рудна богатства Пека, он пише да је „овако важан извор материјалног богатства могла занемарити само нехатна турска власт (јер је) његово искоришћавање (…) захтевало нешто више памети и рада, него просто пљачкање раје.”

С тим у вези, Каниц је више него иједан други писац настојао да покаже како се Србија, након добијања самоуправе, отиснула на пут постепеног, али незадрживог напретка: „За младу Србију је зора препорода почела тек пре неколико деценија. Путник без предрасуда видеће тамо у свакој клици и најмањег напретка наговештај и јемство једне лепше будућности.” У складу са овом темељном идејом, он је, обилазећи Србију изнова, из деценије у деценију, неуморно трагао за доказима процвата и модернизације српске пољопривреде, *радиности* и индустрије, као и развоја просвете, саобраћаја и градске архитектуре.

Уочио је како је у Гружи и Книћу у другој половини века, „захваљујући благотворном утицају железнице” процветало шљиварство. Такође, пажљиво је посматрао успон текстилне индустрије у Параћину и око Лесковца. Са задовољством је описао процват земљорадње и сточарства у Свилајнцу и Рађевини, а значајне делове своје обимне студије, посветио је и развоју рудника у Мајданпеку, као и Тополивнице и других индустријских постројења у Крагујевцу. Хвалио је подухвате кнеза Михаила у циљу унапређења изгледа Буковичке бање, а за Зајечар је установио да је 90-их година XIX века био најразвијенији град краљевине, после Београда. Честа су била и његова поређења са европским и америчким „примерима прогреса”, па је тако похвалио „јенкијевски дух” Јагодинаца, због њихове склоности ка путовању и трговини. Нису му промакли ни похвални примери предузимљивости у производњи качкаваља на Ракошу, и ћилима у Пироту. Као посебно велики значај истакао је развој школства у регијама које су се граничиле са Османским царством. Тако је, крајем века, новоотворену школу у варошици Рашкој описао као „последњи расадник европске цивилизације, до залива Арте у Грчкој”.

## **3.2.3. Архитектура престонице**

Мотив „мешања цивилизација”, у делима европских путописаца, посебно је долазио до изражаја у случају описа српских градова. Најбољи пример био је свакако Београд, који је за већину странаца представљао почетну станицу на походу кроз Србију. Тако је аустријски писац Сигфрид Капер, који је младу кнежевину посетио 1850. године, записао: „Овде се додирује историја (Османлија) која сада своје последње улоге одиграва (…) (и) она друга, која тек ступа у круг светских догађаја. На Београду се види да је то варош где се додирују умирање и поновно оживљавање, пропаст и подизање, прошлост и будућност. (…) Уз стари застој примећује се нови напредак.” На сличан начин, писао је и британски пастор Вилијам Дентон, када је 1862. године доспео у српску престоницу: „Јединствена мешавина оријенталног и западног живота појавила се преда мном. Многе сцене и звуци су ме уверавали да нисам у потпуно муслиманској земљи, (али) мешали су се са другим, који су ми говорили да сам на предстражи Турске империје.”

Па ипак, као и у претходним случајевима, путници који су Србију посећивали током друге половине века, у већој мери су акцентовали напредак у модернизацији. Ово је нарочито видљиво у Каницовом делу. Он је истакао да се Београд преображава по узору на Беч: „Царски Беч је постао идеја водиља за балканске градове. Идући за примером Беча, и Београд је хтео, пошто су Турци 1867. године отишли, да добије свој кружни булевар са широким скверовима, еспланадама итд. (…) Али већ и природним, постепеним развитком (…) уклањањем ружног шанца и турских махала, регулацијом улица и улепшавањем онога што је остало новоградњама, парковима, тротоарима (…), уклоњени су последњи остаци из оног времена када је шаролика мешавина оријенталних и западњачких елемената подстицала живу игру маште.” Насупрот томе, појавили су се „зграда Народне банке (…), која би чинила украс сваком велеграду” и „низ кућа у Дубровачкој улици, украшених каријатидама, стубовима, калканима, мансардама, куполама и малим кулама на угловима”.

На сличан начин, крајем века, о Београду је писао и Херберт Вивијен: „Заиста, Београд је, у суштини, модеран, скоро западни град; и они који траже обележја његове историјске прошлости тражиће узалуд. Тврђава, неколико чесама са турским натписима и руинирани лук звани Цариградска капија су једини прави остаци исламске владавине.”

Године 1905, Београд је посетио новинар и писац Хари де Винт (Harry de Windt), који је у српској престоници већ једном боравио, 1876. године. Он је истакао како је, тридесет година раније, ово био суморан, примитиван и прљав град, неудобан за живот. Стога је био очаран променама које је запазио. Није било више „прашњавих и блатњавих улица”, а градом су доминирали „дуги и широки булевари, препуни луксузних кола”. Модерни Београд био је по његовом суду највидљивији на Теразијама, где су се налазиле елегантне зграде, сјајни хотели и луксузне куће, као и осветљене продавнице.

# **3.3. Народ**

Незаобилазну тему у делима европских путописаца чинили су и становници Балкана. Са великом посвећеношћу, они су истраживали њихову културу и бележили своје утиске о обичајима, карактеру и менталитету народа који су живели „на прагу Оријента”. Када би писали о Србима, њихову пажњу је најпре заокупљала традиционална култура житеља мале, „подунавске кнежевине и потоње краљевине”. Међутим, поједини аутори су умели да значајне делове својих списа посвете и примерима стварања модерних културних образаца, на које су наилазили у српским градовима у другој половини века.

Такође, европски путници били су више него свесни да је велики део српског народа током XIX века живео ван граница Србије. Они су о Србима писали и када би се запутили у брда и кланце „слободне Црне Горе”, а повремено би их приметили и у крајевима Хабзбуршке монархије. Обилазећи неослобођене крајеве Босанског пашалука и Старе Србије, најчешће су писали о проблемима хришћана под дотрајалом османском влашћу. Па ипак, чак и у овим списима, било је повремено места за описе вековима чуваних народних обичаја и предања српског народа.

## **3.3.1. Традиционална култура**

Међу путним забелешкама Европљана који су током XIX века обилазили наше крајеве, могуће је уочити три различита вида перцепције балканских народа, који су се често мешали и прожимали. Најпре, као народи прелазне регије, житељи Балкана су били увек у процесу развоја, полуцивилизовани или полуоријентални. Осим тога, они су припадали специфичној култури граничара. Били су неуглађени, непросвећени, сујеверни, окрутни и склони разбојништву. Како је то у случају српског народа описао француски посланик, Боа ле Конт: „У сваког народа, у кога образованост још није могла ублажити оштрину карактера (…), наћи ћете у дну нарави и осионости, па и дивљине у навикама, наћи ћете наклоности к отмичарству, к злоупотреби јаких пића, к лењости (…). Ни Срби нису без тих порока.”

Међутим, за романтичарски настројене путнике из привредно најразвијенијих земаља Европе, Балкан је током XIX столећа постао и својеврстан прозор у средњи век. Они су на нашим просторима трагали за Европом каква је некад била. Стога су становници Балкана у њиховим списима били представљени као једноставни, скромни и храбри људи, у чијим заједницама је и даље владала патријархална култура и племенска демократија. Како је записао Херберт Вивијен, Срби су били „дивни људи из доба витештва”, снажни, згодни, гостољубиви, весели и сујеверни, „као да још увек живе у средњем веку”. На сличан начин, британски авантуриста Чарлс Џејмс Лемб описао је Његошеве Црногорце, које је упознао 1843. године: „Смели су, одважни и слободни, склони пљачкашким препадима и жељни окршаја.”

Најсликовитији опис карактера српског народа оставио је, ипак, британски дипломата Ендру Пејтон почетком 40-их година: „Србин веома личи на шкотског брђанина. Храбар је у боју, веома гостољубив; ужива у тужној, једноставној музици и поезији, a омиљени инструмент су му гајде и виолина. За разлику од Грка, показује мало способности за трговину, а за разлику од Бугарина, врло је лењ као пољопривредник. Све то одговара шкотском келтском карактеру; (...) Хајдуци (…), којих су у првој четвртини века шуме Србије биле пуне, личили су на катеране из шкотских брда – били су исто толико бунтовници колико разбојници, и мислили су да пркосећи власти не поступају нечасно јер се боре за принцип независности. Пљачкали су само богате муслимане и често су били дарежљиви према сиротињи. (…) Сигуран сам да би авантуре неког српског Роба Роја биле добар материјал за један авантуристички роман.”

Европски путописци са посебном пажњом проучавали су патријархалне обрасце живота српског друштва. Испред свега, били су заинтересовани за институцију задружне породице. У њој су видели не само установу породичне економије, већ и чувара традиције и идентитета српског народа под вишевековном туђинском влашћу. Најбољи опис типичне српске задруге дело је Феликса Каница, у чијем је делу приказан живот породице Недић, која је живела у селу Десићу, близу Шапца: „Кућни ред је патријархалан, али старешину ипак ограничавају права осталих чланова задруге. Ако умре отац, (…), за старешину се бира обично најспособнији члан задруге; ако се он покаже недорастао, приступа се новом избору. Старешина заступа задругу пред политичким властима, решава све спорове и води послове куће у којима учествују сви чланови. Одрасли мушкарци и жене раде у пољу и шуми, млађи чувају стоку и наизменично иду у школу.”

Део описа, Каниц је посветио и положају и улози жене у задружном домаћинству: „Жена у Србији учествује, раме уз раме с мушкарцем, готово у свим пословима. Никад она није докона, увек је запослена. Кад се врати с тешког посла у пољу, она преде, че, пере, бели и боји тканине за рубље и одећу. Имућност или вршење материнских дужности не смањују готово нимало те обавезе. Српска жена је у просеку преданија послу од мушкарца, који не крије да воли удобност и доколицу.”

Свеукупно пак он је врло повољно оценио модел српске задружне породице: „Може ли статистичар (…) изразити благодат која улази у кућу тиме што деца могу на бакином крилу да слушају породична предања, (а) стари људи у истим просторијама у којима су провели своју младост доживљавају ведре дане у кругу својих унука и праунука.” Он је искрено жалио што је заједништво задруге временом посустајало пред неизбежним друштвеним променама: „И, невероватно: у брдима се често наилази на породице које живе у већем благостању него оне у равници; тамо се, наиме, још држи кућна задруга у којој сви чланови породице, укључујући и оне ожењених синова, сложно запињу у борби с природом, док доле у Морави сваки дан све више хвата маха разједињујући индивидуализам.”

У сржи патријархалног начина живота српског народа, путописци су проналазили древне обичаје, попут крсне славе, а посебан значај су поклањали богатом историјском предању. Управо у овим одликама традиционалне културе, они су видели изворе виталности српског народа, како у прошлим, тако и у будућим временима. Како су у свом делу из 60-их година забележиле Мис Ирби и Џорџина Мјур Мекензи: „Битка косовска била је она у којој се последњи цар српски сукоби с муслиманским непријатељем земље своје, и успомена на њу тако је жива остала, да путник тешко може говорити дуже од неколико минута с правим каквим Србином а да не чује име Косова. (…) Скупљајући се о својим празницима испод зидова својих великих цркава, (хришћани) имају за се сва предања старе царевине.”

На сличан начин, о српском историјском предању, писао је и руски посланик у Османском царству, Александар Гиљфердинг: „Православни Србин, ма где он живео – у Босни, Херцеговини, Далмацији, Угарској, Кнежевини Србији – има, сем цркве, једну велику домовину, српску земљу, истина подељену између многих господара, али она постоји идеално (…) Он има своје усмено предање, традицију: зна за српског светитеља Саву, за српског цара Душана, за српског мученика Лазара, за јунака Краљевића Марка.”

На значај усменог предања у српском породичном животу осврнуо се и Каниц, на растанку са породицом Недић: „(Старешина) ће дохватити са зида гусле и њихов једноличан тон ће одјекнути у пространој одаји; за легендама ће доћи јуначке песме, у којима се потресно прича о некадашњим недаћама отаџбине и величају њене борбе за ослобођење. Тако кућа старешине постаје пријатно зборно место целе породице. Крај његовог огњишта се буди и развија љубав појединаца према националним традицијама и распаљује њихово одушевљење за слободу и отаџбину.”

## **3.3.2. Рађање грађанске културе**

Путописци који су нашим крајевима крстарили током 20-их и 30-их година XIX века, видели су, у начину живота српског становништва у градовима, још увек приметне обрасце сеоске патријархалне културе. Како је забележио Ото Дубислав Пирх: „Када кажете трговцу у дућану да бисте желели да му упознате кућу и породицу, то он оставља радњу калфи (…) и води вас у унутрашњост поменутих простора. У лепом предсобљу или у кујни, која се бели као снег, дочекује вас домаћица. Затим се улази у собу. Прво се изводе деца, затим се показује намештај па после домаћин седа са гостима за један сто. Жена доноси ритопечког вина, воћа и слатка (…). Што је посета дужа, то је домаћин веселији и срдачнији.”

Међутим, како су године пролазиле, промене у начину живота и понашању друштвене елите постајале су све приметније, како у самој Србији, тако и у околним регијама. Већ 50-их година, руски конзул Гиљфердинг приметио је међу босанским Србима да се део становништва по богатству и манирима све више разликовао од остатка народа. То су били богати сарајевски трговци: „Православни грађани трговци створили су касту, и њих покреће само лични и кастински егоизам. Најбогатији сарајевски капиталиста, (…) мисли да је велики друштвени добротвор ако сваке године жртвује 50 рубаља за црквену касу. (…) Читава ова трговачка каста у суштини је само ћифта и ситничар. Сељацима они не продају готово ништа јер се сељаци сами хране и одевају (…) Уколико сељак више осиромаши, утолико ће се од њега моћи повољније купити жито, кожа, вуна и сл. (…) Само једном годишње се Сарајлија разулари: на своје крсно име (…) када се, по српском обичају, празнује светитељ заштитник рода и дома. На славу се позива цео свет. Гости по турски прекрсте ноге и (седају) уз ниске столове. (…) Овчетина и пита играју главну улогу у гозби. (…) Пије се у здравље сваког госта. Здравице се пропраћају поздравима и жељама (…) редовно у епском, често врло лепом облику. Пије се до изнемоглости. (…) После богате гозбе, мушкарци, заносећи при ходу, одлазе да виде коло које воде девојке и младе жене.”

Током друге половине столећа, друштвене промене су постале све видљивије и у Србији. Како у погледу животних навика, тако и својим облачењем и културним стремљењима, житељи српских вароши све више су се угледали на узоре Беча, Париза и других европских градова. Како је то почетком 40-их година предвиђао Ендру Пејтон, „Сеоско становништво Србије мора неизбежно да напредује споро, али за сваких пет година, (…), не сумњам у то, измениће се изглед градског становништва.”

Неколико деценија касније, овај процес је већ значајно узнапредовао. Када је аустријски путописац Франц Шерер посетио Београд, 1882. године, приметио је огромне промене: „Не само да се град као такав променио (…), но су и људи који живе у овом граду постали (…) потпуно други људи! Где су нестали сви они весели људи у њиховим шареним националним костимима, са блиставим оружјем о појасу и њиховим обичним, неусиљеним кретањем улицом? (…) Само сеоско становништво које се види на градским улицама подсећа странца својом сликовитом ношњом и својим неусиљеним међусобним понашањем (…), на некадашњу хваљену земљу опште равноправности и братства. (…) Златно старо време очигледно заувек је прошло, и модерне социјалне супротности (…) излазе на површину и подсећају да ново време настаје и у Србији.”

Као и обично, овај процес најпотпуније је описао Феликс Каниц: „У поподневним и вечерњим часовима у главним улицама које воде на Калемегдан влада живост каква је раније била непозната. Женски свет блиста у хаљинама најновијег париског кроја (…). Код мушкараца се потпуно губи раније тако честа полуоријентална ношња; плаво и бело морнарско одело преовлађује код дечака; западни шешир најразличитијих облика већ је однео превагу над муслиманским фесом, а на људе који га носе, (…) гледа се као на прилике из праисторијског времена. (…) Мушки монденски свет чине кицоши из богатијих кућа, који с висине гледају на свет око себе, затим укусно униформисани официри и млади дипломати обучени по последњој париској моди, који већином станују у Гранд-хотелу или у хотелу Империјал и снобовски воде конверзацију на страним језицима , и то прилично гласно.”

Каниц је нагласио како је „ера материјалног успона”, за српску престоницу, наступила у доба изградње железнице: „Заводљиви пример (…) француских предузимача и одважних пројектаната, који су, (…) често и последњи свој наполеон олако трошили у скупим хотелима који су ницали као гљиве после кише, и (…) западна мода, која је са свих страна продирала, поткопавали су незадрживо старе навике и обичаје, који су и иначе већ били начети. Убрзо је и некада конзервативни Београђанин почео да увиђа да пиво Гамбринус, које је брзо освајало терен, боље прија у друштву и под отвореним небом. Ницале су многе велике кафанске баште (…); према бечким и пештанским узорима уређивани су забавни локали, а све већи хотели су претварали своја дворишта у неку врсту оперетских сцена са најшаренијим програмима. (…) У Њујорку, Славији, код Коларца, Руског цара и у многим другим локалима владао је увече прави урнебес. (…) Људи су најрадије јели бечке шницле, печено пиле, мађарски гулаш и уз то раздрагано клицали певачима француских шансона, (…) чешким акробатама, немачким јолдашицама, који су сви били неуморни у скраћивању времена и пражњењу новчаника. (…) Склоност западњачком начину одевања и живота и извесном луксузу у уређењу станова, (…) је захватила већ и ниже друштвене слојеве. Ова се тежња већином задовољава увезеним пештанским и бечким, на жалост често аљкаво рађеним намештајем, завесама од јуте и теписима који су јефтини, али не тако лепи и трајни као домаћи пиротски ћилими. Међутим, има већ и кућа чије се уређење и намештај одликују таквим пробраним укусом и истинском раскоши да би чинили част свакој изложби.”

Ипак, једна ствар је подсећала Каница на стару српску народну културу: „Највећи породични празник је у Београду, као и на селу, крсна слава. (…) У двору, у кући министра, професора, банкара, официра, адвоката и лекара, као и у кући најскромнијег трговчића и занатлије, посетиоцима који дођу да честитају славу служе се за добродошлицу слатко и кафа – из више или мање луксузних шољица. Крштење и свадба, празници и постови славе се према ритуалу који прописују традиционални обичаји.”

# **3.4. Споменици културе**

Путописна слика Балкана и Србије имала је још једну важну димензију. Балкански предели су у очима намерника из Европе представљали просторе на којима су се, испод наслага векова, налазили споменици древних европских цивилизација. Како је приметио Феликс Каниц: „Ко се не би занимао за историјски богато тло Србије, на коме су се у прошлости борили Римљани, Германи, (…) Византинци, Словени (и други). (…) И данас се још на споменицима дуж доњег дунавског лимеса види име цара Трајана.”

У списима путника XIX века, посебно оних које су у наше крајеве довели романтичарски пориви, провлачила се мисао да је османско освајање прекинуло нормалан историјски ток ових простора. Након што је напредак цивилизације утихнуо на Балкану, пред налетима Оријента, само су споменици антике и хришћанског средњег века остали да сведоче о величанственој прошлости. Они су вековима пропадали и страдали од руке завојевача. Њихову судбину Каниц је описао на следећи начин: „У споменицима прошлости Османлије су виделе опасне подсетнике на ранија времена независности народа које су држали под својом влашћу, па им се уништавање тих споменика чинило целисходним и нужним. Примитивизам и варварство сравњивали су са земљом царске и краљевске дворове, који су будили успомене на славно доба. То што цркве и манастири нису доживели исту судбину може се објаснити само страховањем да се хришћанско становништво не доведе до крајњег огорчења.”

Интересовање европских археолога-аматера који су ходили Балканом било је најчешће усмерено ка материјалним остацима антике. Па ипак, они су високо ценили и споменике византијске и српске средњовековне уметности и архитектуре, искрено се дивећи манастирима и црквама династија Немањић и Лазаревић. Сета за прохујалим временима средњег века посебно је била изражена у описима манастира Раванице и Манасије, које је у свом путопису забележио Ото Дубислав Пирх: „Још одмах чим сам дошао у Србију, чинило ми се у многом погледу као да сам се нашао у средњем веку. Но нигде нисам то тако живо осећао као у тренутку кад дођосмо пред врата Раванице. Манастир лежи између високих, шумом оперважених планина; зупчасте рушевине штрче из средине манастирског дворишта. Над великим улазним вратима наднео се као неки доксат; све има готски изглед.”

Сличан утисак, пруски официр је стекао и приближавајући се задужбини деспота Стефана Лазаревића: „Јахали смо долином Ресаве (…) и после једног сата стигосмо код великих и лепих рушевина града Манасије. Град лежи на окомку брда, (…) има дванаест великих, четвороуглих, већином добро одржаних кула, (по којима) се још познаје какав је био начин одбране у средњем веку.” Неизбежно осећање туге због трагичне повести овог манастира, обузело је Пирха на уласку у манастирску цркву: „(…) њена унутрашњост, која је сва покривена великим, брижљиво израђеним и златом украшеним сликама светаца и јунака, представља слику пустоши. Турци су потпаљивали у унутрашњости цркве сламу и барут, да те споменике старе српске величине униште, а докле су могли допрети, онаказили су им лица.”

Дивљење лепоти и жал за страдањем споменика српског средњег века, посебно су били видљиви у путописним приказима манастира који су и током XIX века остали под влашћу Османског царства. Ово се нарочито односило на манастире Косова и Метохије, који су, по речима Александра Гиљфердинга, представљали једине доказе историјског бивства српског народа на просторима Старе Србије. Британске путнице, Мис Ирби и Џорџина М. Макензи биле су задивљене грациозношћу цркве у Грачаници, која им је пробудила сећање на цркве северне Италије. Међутим, нису пропустиле да нагласе како су ликови светаца на фрескама били веома оштећени, као последица вишевековног турског скрнављења.

Пажњу путника који су трагали за споменицима средњег века посебно су привлачили Високи Дечани. Веома надахнут опис овог манастира оставио је 50-их година Александар Гиљфердинг: „Желео бих да ову богомољу посети уметник који би, уверен сам, потврдио моје мишљење да је овај храм једна од најсавршенијих творевина византијске сакралне архитектуре. Када уђете у ту цркву, обузима вас некакво чувство радосног уживања. Ви сте ту безбрижни, спокојни и весели и та ваша радост је некако узвишена. То је заиста царска задужбина, како српски народ углавном назива Дечане. Заиста је свети краљ при подизању ове цркве могао казати, речима гуслара: „Да ју нигде на свету нема, Нек се знаде царска задужбина, Нек се знаде: јесмо царевали!”. Као и у описима других српских манастира на Косову и Метохији, Гиљфердинг је посветио неколико редака тренутном стању манастира: „Ако игде на свету постоји православни манастир коме прети опасност да опусти, ако игде има светиње за чије се одржање треба да брине сваки православни хришћанин, онда је то свакако манастир Високи Дечани.”

Манастири и цркве за путописце нису представљали само импозантне остатке прошлости. Они су уједно били и наговештај прилика у којима би се, након постепеног повлачења Османлија, давно заустављени историјски развој балканских крајева, коначно могао наставити. Са највећим ентузијазмом, овакав исход је најављивао Феликс Каниц: „Богато комбиноване скулптуре ових споменика пружају изванредан доказ о високо развијеној уметности Србије у средњем веку; и чак и данас, поред вековног, споља наметнутог прекида, нису се угасиле природне способности урођене овом народу. Клице новог стваралачког полета намећу се оку посматрача са свих страна; (…).”

Међутим, у појединим путописима нашло се места и за критику односа Срба према материјалним остацима своје прошлости. Како је забележио Иван Јастребов, руски конзул у Призрену 70-их година XIX века, било је много примера манастира који нису страдали од турских одмазди, већ су запустели и постепено пропадали захваљујући српском немару. До сличног закључка дошао је, неколико деценија раније, и његов сународник Гиљфердинг, који је на свом путу кроз Босну, Херцеговину и Косово и Mетoхију прикупљао старе повеље и друге документе. Како је записао, „неколико товара старих писама са собом (је) у Русију однео”, а „под теретом накупљених књига улегнуле су његове товарне животиње”.

У овим опажањима било je трунке надмености, као и осећања цивилизацијске супериорности. Ово је истраживаче и археологе, који су пристизали из најразвијенијих европских друштава, доводило до наума да би споменике културе било пожељно пребацити у музеје који су ницали у њиховим престоницама, како би их заштитили од пропадања. Иза ове идеје стајала је имплицитна претпоставка да народи којима су ови споменици некада припадали нису били на довољно високом цивилизацијском нивоу да би о њима бринули. О томе је Гиљфердинг записао: „Не може се човек доста начудити овдашњим Србима што су тако равнодушни према споменицима своје рођене повеснице. (…) у Србији није још нико помислио да је нужно сакупити и сачувати рукописе (…) по тамошњим црквама и манастирима.”

Па ипак, не може се спорити да је у овим замеркама било истине. Каниц је у свом делу навео како му је Вук Караџић причао да је давно у Студеници, у рушевинама затекао само једног калуђера, „који је историјски вредне пергаменте употребљавао уместо прозорског стакла на својој јадној кућици”. Међутим, он се затим упитао да ли је уопште могло бити другачије: „Па и ови калуђери су припадали оној у најцрњем ропству држаној раји, чији су тлачитељи стајали на још нижем културном ступњу.” Као и у другим питањима, он је и у овом случају показао оптимизам и наду у светлу будућност. С тим у вези, приметио је како се, након ослобођења Студенице и њеног доласка под власт Србије, „захваљујући српском Министарству просвете и црквених дела (…) последице двестогодишњег пропуста уклањају – колико је то могућно.”

ИЗВОРИ:

1. Аврамовић, Димитрије. *Света Гора са стране вере, художества и повестнице*. Београд: Задужбина Светог манастира Хиландара: Друштво пријатеља Свете Горе Атонске, 2022.
2. Бјелановић, Сава. *Кроз славенске земље: успомене и биљешке с пута*. Београд: Чигоја штампа, 2003.

Боа-ле-Конт, Шарл-Жозеф-Едмонд. *Писма из Србије (Србија у години 1834).* Крагујевац: Етнопублик, 1984.

1. Вујић, Јоаким. *Путешествије по Србији*, књига прва. Београд: Државна штампарија Краљевине Србије, 1901.
2. Ђорђевић, Владан. *Путничке црте Владана Ђорђевића: Цариград и Букурешт*, књига трећа. Београд: Државна штампарија, 1874.
3. Јастребов, Иван Степанович. *Стара Србија и Албанија: забелешке с путовања*. Београд: Службени гласник, 2019.
4. Јовановић, Милан Морски. *Тамо амо по Истоку*, Београд: Порталибрис, 2018.
5. Каниц, Феликс. *Србија, земља и становништво* *I*. Београд: Српска књижевна задруга, 1985.
6. Каниц, Феликс. *Србија, земља и становништво* *II*. Београд: Српска књижевна задруга, 1985.
7. Караџић, Вук Стефановић. *Етнографски списи*. Београд: Просвета, 1972.
8. Карић, Владимир. *Србија, опис земље, народа и државе*. Београд: Култура, Нови Сад: Православна реч, 1997.
9. Магарашевић, Ђорђе. *Путовање по Србији у 1827. години*. Београд: Просвета, 1983.
10. Макензи Г. Мјур, А. П. Ирби. *Путовање по словенским земљама Турске у Европи* (превео Ч. Мијатовић). Београд: Државна штампарија, 1868.
11. Мијатовић, Чедомиљ. *Цариградске слике и прилике: путописне црте*. Београд: Карпос, 2018.
12. Милићевић, Милан Ђ. *Кнежевина Србија: географија – орографија – хидрографија – топографија – аркеологија – историја – етнографија – статистика – просвета – култура – управа*. Београд: Државна штампарија 1876.
13. Милићевић, Милан Ђ. *Краљевина Србија. Нови крајеви: географија – орографија – хидрографија – топографија – аркеологија – историја – етнографија – статистика – просвета – култура – управа*. Београд: Слобода, 1973.
14. Момчиловић,Бранко(прир.), *Британски путници о нашим крајевима у XIX веку*, зборник извора, Нови Сад: Матица Српска, 1993.
15. Ненадовић, Љубомир. *Писма*, Београд: Нолит, 1966.
16. Ненадовић, Прота Матија. *Мемоари*. Београд: Рад, 1980.
17. Нушић, Бранислав. *Косово: опис земље и народа*, Ниш: Медивест КТ, 2021.
18. Павловић, Сретен Л. *Путовање по Новој Србији (1878 и 1880)*. Београд: Српска књижевна задруга, 1950.
19. Пејтон, Ендру А. *Србија – најмлађи члан европске породице или Боравак у Београду и путовања по планинама и шумама унутрашњости 1843. и 1844. године*. Нови Сад: Матица српска, 1996.
20. Перић,Олга (прир.), *Београд у деветнаестом веку*, зборник извора, Београд: Библиотека града Београда, 1967.
21. Пирх, Ото Дубислав фон. *Путовање по Србији у години 1829*. Београд: Штампарија Д. Димитријевића, 1900.
22. *Полицијски зборник закона, уредба и расписа у Краљевини Србији*, Издање Министарства унутрашњих дела. Београд: Штампа Краљевско-српске државне штампарије, 1905.
23. *Стари Београд: Путописи из XIX века*, зборник извора, изабрао Ђуро Гавела, уредник Иван Срећковић, Београд: 3Д+, 2008.
24. СтарчевићД. (ур.), *Душанов законик, закон благоверного цара Стефана, Бистрички препис*,Београд: Етхос, 2005.
25. Стојанчевић,Владимир(прир.), *Виђени странци о Србији и Србима 19. и почетком 20. века*, зборник извора, Београд: Институт за политичке студије, 1998.
26. Фјодорович, Гиљфердинг. *Путовање по Херцеговини, Босни и Старој Србији*. Београд: Новинско-издавачка установа Службени лист СРЈ,1996.

\*\*\*

1. De Windt, Harry. *Through Savage Europe: Being the Narrative of a Journey (undertaken as Special Correspondent of the Westminster Gazette) Throughout the Balkan States and European Russia*. London: T. F. Unwin, 1907.
2. Durham, Mary E. *Through the Land of the Serbs*. Edinburgh: Morrison and Gibb Limited, 1904.
3. Evans, Artur Dž. *Ilirska pisma*. Sarajevo: Veselin Masleša, 1967.
4. Evans, Artur Dž. *Kroz Bosnu i Hercegovinu u vrijeme pobune 1875*. Sarajevo: Veselin Masleša, 1965.
5. Montagu, Lady Mary Wortley. *The Turkish Embassy Letters*, edited by Teresa Hefferman and Daniel O`Quinn. Peterborough: Broadview Press, 2012.
6. Obradović, Dositej. *Život i priključenija*. Beograd: Branko Đonović, 1963.

ЛИТЕРАТУРА:

1. Аријес, Филип и Жорж Диби. *Историја приватног живота 3*. Београд: Clio, 2002.
2. Бандић, Душан. *Народна религија Срба у 100 појмова*. Београд: Нолит, 1991.
3. Ђорговић, Момчило. *Опанак или железница. Ко је и како Србију посвађао са Западном Европом*. Београд: Лагуна, 2021.
4. Јовановић, Слободан. *Влада Александра Обреновића 1897–1903*, књига прва. Београд: Геца Кон, 1929.
5. Јовановић, Слободан. *Влада Александра Обреновића 1897–1903*, књига друга. Београд: Геца Кон, 1931.
6. Јовановић, Слободан. *Влада Милана Обреновића*, књига друга. Београд: Геца Кон, 1927.
7. Јовановић, Слободан. *Влада Милана Обреновића*, књига прва. Београд: Геца Кон, 1926.
8. Јовановић, Слободан. *Уставобранитељи и њихова влада 1838–1858*. Београд: Геца Кон, 1933.
9. Ковачевић, Милош. *Весници и пошта кроз векове*. Београд: Минерва, 1938.
10. Костадиновић, Александар М. *Слика страног света у српском путопису XIX века*. Докторска дисертација. Универзитет у Нишу: Филозофски факултет, 2016.
11. Костић,Ђорђе С. (ур.), *Београд у делима европских путописаца*, зборник радова, Београд: Балканолошки институт САНУ, 2003.
12. Костић,Ђорђе С. (ур.), *Са бедекером по југоисточној Европи*. Београд: Балканолошки институт САНУ – Народни музеј, 2005.
13. Костић, Ђорђе С. „Учесници и сведоци. Буе, Хан, Каниц о инфраструктури на Балкану”. *Просторно планирање у Југоисточној Европи* *до Другог светског рата*, у: Бојана Маљковић-Катић, Срђан Рудић (ур.), 507–522. Београд: Историјски институт, Балканолошки институт САНУ, Географски факултет Универзитета у Београду, 2011.
14. Костић, Ђорђе С. *Трпеза за уморне путнике: европски путописци о исхрани у Србији у 19. веку*. Београд: Геопоетика издаваштво, 2019.
15. Крсмановић, Драган. *Царина и царинска служба у Србији (1804–1914)*. Београд: Службени гласник, 2006.
16. Љушић, Радош. *Кнежевина Србија 1830–1839*. Београд: Завод за уџбенике и наставна средства, 2004.
17. Максимовић, Горан. „Матавуљева путописна Бока”. *Летопис Матице српске* бр. 76, 2000, 672–681.
18. Максимовић, Горан. „Путописна Бока которска Лазара Томановића и Симе Матавуља”. *Стил, часопис за науку о језику и књижевности*, год. VI, број 6, Београд: Међународно удружење „Стилˮ, 2007, 393–407.
19. Максимовић, Горан. „Путописна проза Милана Јовановића Морског”. *Зборник Матице српске за књижевност и језик*, књ. 55, Нови Сад 2008, 623–638.
20. Петровић, Славица. *Путеви и путници у Југоисточној Европи (16–18. век)*. Дипломски рад, Универзитет у Београду: Филозофски факултет, Одељење за историју, 2019.
21. Поповић, Марко, Мирослав Тимотијевић, Милан Ристовић. *Историја приватног живота у Срба: од средњег века до савременог доба*. Београд: Clio, 2011.
22. Поповић, Павле. „Јоаким Вујић и његов пут на Истокˮ. *Летопис Матице српске* год. 109, бр. 343, 1935, 181–192.
23. Попоски, Драгољуб, Милашин Милановић. *ПТТ Музеј, Заједница југословенских пошта, телеграфа и телефона*. Београд: Заједница југословенских пошта, телеграфа и телефона, 1999.
24. Радоњић, Немања. *Слика Балкана у часопису National Geographic (1888–2013)*, мастер рад, Универзитет у Београду, Филозофски факултет, Одељење за историју, 2014.
25. Растовић, Aлександар. *Велика Британија и Србија 1903–1914*, Београд: Историјски институт, 2005.
26. Ристић, Љубодраг П. „Странци – Савременици о кнезу Милошу Обреновићу”, у: Срђан Рудић, Лела Поповић, Радомир Ј. Поповић(ур.), *Српска револуција и обнова државности Србије – Двеста година од Другог српског устанка*, 168–180. Београд: Историјски институт, 2016.
27. Стојановић, Дубравка. *Калдрма и асфалт: урбанизација и европеизација Београда: 1890–1914*. Београд: Удружење за друштвену историју, 2020.
28. Стојанчевић, Владимир. *Виђени странци о Србији и Србима 19. и почетком 20. века*. Београд: Институт за политичке студије, 1998.
29. Столић, Ана, Ненад Макуљевић(прир.), *Приватни живот код Срба у деветнаестом веку: од краја осамнаестог века до почетка Првог светског рата*, Београд: Клио, 2006.
30. Татић, Урош. „Српски питомци на школовању у Паризу шездесетих година XIX веку”. *Kultura: časopis za teoriju i sociologiju kulture i kulturnu politiku*,br. 164, 2019, 99–126.
31. Трговчевић, Љубинка. *Планирана елита: о студентима из Србије на европским универзитетима у 19. веку*. Београд: Историјски институт, Службени гласник, 2003.
32. Франсоа Фире (прир.) *Ликови романтизма*. Београд: Clio, 2009.
33. Чалић, Мари Жанин. *Социјална историја Србије 1815–1941*. Београд: Clio, 2004.
34. ЧубриловићВаса (ур), *Пловидба на Дунаву и његовим притокама кроз векове: зборник радова са међународног научног скупа одржаног 5. и 6. јуна 1979. године*, Београд: Српска академија наука и уметности, 1983.
35. Шенк,Фритьоф Беньямин. *Поезд в современность: Мобильность и социальное пространство России в век железных дорог.* Москва: Deutsches Historisches Institut, 2016.
36. Шкриванић, Гавро. *Путеви у средњовековној Србији*. Београд: Новинско-издавачко предузеће Туристичка штампа, 1974.

\*\*\*

1. Bagwell, Philip. *The Transport Revolution 1770–1985*. London: B. T. Batsford, 1989.
2. Bakić-Hayden, Milica. “Nesting Orientalism: The Case of Former Yugoslaviaˮ. *Slavic Review* 54, no. 4, 917–931. Cambridge University Press, 1995.
3. Bataković, Dušan T. „French Influence in Serbia 1835–1914 – Four Generations of Parisians”. *Balcanica: Annual of the Institute for the Balkan Studies*,knj. 41, 2010, 93–129.
4. Bataković, Dušan T. „Obnova zadužbina”. *Vreme: nedeljni list*, br. 578, 31. 1. 2002, 28–32.
5. Delimo, Žan. *Strah na Zapadu (od XIV do XVIII veka)*. Književna zajednica Novog Sada Dnevnik, 1987.
6. Ekmečić, Milorad. „Slika o Bosni i Hercegovini u evropskoj putopisnoj literaturi od 1850. do 1878. godineˮ. *Балканика: годишњак међуакадемијског координационог одбора за балканологију Савета Академије наука и уметности СФРЈ и Балканолошког института*, 1977, 301–319.
7. Encensberger, Hans Magnus. „Jedna teorija turizma”. *Kultura* br. 60–61, 1983, 11–29.
8. Hobsbawm, Eric. *The Age of Capital 1848–1875*. London: Weidenfeld & Nicolson, 1975.
9. Hobsbawm, Eric*. The Age of Empire 1875–1914*. London: Weidenfeld & Nicolson, 1987.
10. Hobsbawm, Eric. *The Age of Revolution* *1789–1848*. New York: Vintage Books, 1962.
11. Karović, Gоrdаnа. “Establishing Steam Navigation in the Principality of Serbia”. *Belgrade 1521–1867*, in: Srđan Rudić, Selim Astantas, Dragana Amedovski (ed.), 383–406, Belgrade: The Institute of History, 2018.
12. Knapp, Martin A. “Social Effects of Transportation”. *Annals of the American Academy of Political and Social Science* Vol. 20, 1902, 1–15.
13. Kreševljaković, Hamdija. *Hanovi i karavansaraji u Bosni i Hercegovini,* Sarajevo: Naučno društvo NR Bosne i Hercegovine, Odjeljenje istorijsko-filoloških nauka, 1957.
14. Matešić, Marina, Svetlana Slapšek. *Rod i Balkan, Porodnjavanje balkanizma.* Zagreb: Durieux, 2017.
15. Mazower, Mark. *The Balkans*: *from the end of Byzantium to the present day*. London: Phoenix, 2002.
16. Millward, Robert. *Private and Public Enterprise in Europe: Energy, Telecommunications and Transport, 1830–1990*. New York: Cambridge University Press, 2005.
17. Muscato, Christopher. “Transport Revolution in Great Britain: Definition & Timelineˮ. *Study.com*. Datum pristupa 13. 2. 2024. <https://study.com/academy/lesson/transport-revolution-in-great-britain-definition-timeline.html>
18. Nikolić, Jezdimir S. *Istorija železnica Srbije, Vojvodine, Crne Gore i Kosova.* Beograd: Zavod za novinsko-izdavačku i propagandnu delatnost JŽ, 1980.
19. Osterhammel, Jürgen. *The Transformation of the World: A Global History of the Nineteenth Century*. Princeton University Press, 2014.
20. Pejić, Radmila. “Herbert Vivian, A British Traveller in Late Nineteenth-Century Serbiaˮ, *Balcanica* br. 44, 2013, 255–283.
21. Pooley, Colin G. *Mobility, Migration and Transport*. London: Palgrave Macmillan, 2017.
22. Popov, Čedomir. *Građanska Evropa (1770–1871)*, *Osnovi evropske istorije XIX veka, knj. 1.* Novi Sad: Мatica srpska, 1989.
23. Radonjić, Saša. „O genezi srpske putopisne proze”. *Polja*: *mesečnik za umetnost i kulturu* god. 37, br. 383/384, 1991, 54.
24. Rastović, Aleksandar. “The English about Belgrade in the 19th and the beginning of 20th Century”, *Beogradski istorijski glasnik I*, 2010, 169–180.
25. Ristić, L. P. (1998). “Serbian Holy Places and Miraculous Events – Based on Nineteenth-Century Travel Books”. *Balcanica: Annual of the Institute for the Balkan Studies* No. XXIX, 1998, 65–81.
26. Said, Edvard V. *Orijentalizam*. Beograd: Čigoja štampa, 2000.
27. Sezgin, Erkan, Medet Yolal*.* “Golden Age of Mass Tourism: Its History and Development”*.* *Visions for Global Tourism Industry – Creating and Sustaining Competitive Strategies*, in: Murat Kasimoglu (editor), Eskishehir: Anadolu University Turkey, 2012.
28. Smith, Anthony D. *National Identity*. London: Penguin Books, 1991.
29. Szostak, Rick. *The Role of Transportation in the Industrial Revolution – A Comparison of England and France*. Montreal: McGill-Queen's University Press, 1991.
30. Šijaković, Bogoljub. *Kritika balkanističkog diskursa, Prilog fenomenologiji „drugostiˮ Balkana*, Beograd: Internet izdanje Janus, 2001.
31. Todorova, Marija. *Imaginarni Balkan*. Zemun: Biblioteka XX vek, Beograd: Čigoja štampa 1999.
32. Votolato, Gregory. *Transport design, A Travel History*. London: Reaktion Books, 2007.