

УДК 94:656(497.11)"1941"(093.2)  
316.728(497.11)"1941"(093.2)

DOI <https://doi.org/10.31212/tokovi.2021.2.mil.39-64>

Оригинални научни рад

Примљен: 4. 2. 2021.

Прихваћен: 29. 6. 2021.

*Наташа МИЛИЋЕВИЋ*

Институт за новију историју Србије, Београд  
natasa.milicevic@mts.rs

*Милош ТИМОТИЈЕВИЋ*

Народни музеј Чачак  
slapovi@gmail.com

### **Трамвај, фијакер и бицикл: саобраћајна свакодневица у окупираном Београду 1941. године\***

АПСТРАКТ: Чланак се бави свим променама система саобраћаја у окупираном Београду 1941. године, незаобилазним делом свакодневице која је због рата доживела темељну трансформацију. Реконструкцијом и анализом уобичајених рутина у саобраћајном систему града ишчитава се прекид предатног стила живота, а затим успостављање нових наметнутих правила понашања. За разлику од мирнодопске свакодневице у којој појединци без велике бојазни могу одбити или пак преуредити многе ограничавајуће законе, у условима окупације саобраћајна свакодневица постаје један од најистакнутијих ограничавајућих система које није могуће избећи, истакнути симбол покорности, губљења индивидуалности и идентитета.

Кључне речи: Београд, нацистичка окупација, свакодневица, саобраћај, воз, трамвај, аутомобил, фијакер, бицикл, пешаци

Свакодневица се најчешће доживљава као аполитична реалност, део живота који измиче конвенционалним поделама прошло-

---

\* Чланак је настао као резултат рада у Институту за новију историју Србије који финансира Министарство просвете, науке и технолошког развоја РС, а на основу Уговора о реализацији и финансирању научноистраживачког рада НИО у 2021. години бр. 451-03-9/2021-14/200016 од 5. 2. 2021.

сти, јер постоји утисак да „она“ представља „оно“ што преостаје од специјализованих активности. Међутим, историјске промене могу се сагледати и преко континуитета или преобликовања свакодневних рутина и најобичнијих појава у систему саобраћаја у свим већим градовима.<sup>1</sup> Дobar пример за једну такву анализу представља Београд у време окупације 1941. године. У питању је главни град предратне југословенске државе, који је имао значајно унапређену, иако не и довољну, саобраћајну инфраструктуру и превозна средства.<sup>2</sup> Његов јавни превоз био је, како нека истраживања показују, близу европског стандарда. То се, додуше, не може рећи и за аутомобилски саобраћај, који је доста заостајао.<sup>3</sup> С друге стране, немачко бомбардовање Београда у априлу 1941. драматично је пореметило предратну саобраћајну рутину становника. Бомбардовање је, вишедневно и масовно, оставило иза себе руиниране улице, препуне рупа од бомби и закрчене од порушених зграда.<sup>4</sup> Основна средства јавног транспорта (трамваји, аутобуси), једним делом уништена, више недеља нису могла да обављају своју основну функцију – да превозе људе. Поједини немачки представници оцењивали су учинак бомбардовања Бе-

1 Džo Moran, *Čitanje svakodnevice: svakodnevnica i njena značenja*, (Beograd: Biblioteka XX vek, Krug, 2011), 21–22, 25, 307, 309, 312; Ivana Spasić, *Sociologija svakodnevnog života*, (Beograd: Zavod za udžbenike i nastavna sredstva, 2004), 12, 129.

2 Више о томе: Педа Ј. Марковић, *Beograd i Evropa 1918–1941. Evropski uticaji na proces modernizacije Beograda*, (Beograd: Savremena administracija, d. d., 1992), 137–148.

3 *Исто*, 142–143.

4 Београд је бомбардован 6, 7, 8. и 12. априла 1941. године. Један савременик овако описује први дан бомбардовања: „Брзо сам дохватио своју малу децу и упутио се у подрум свога дома, где смо провели први талас јутарњег бомбардовања у заједници са осталим станарима ове куће. (...) Експлозије и страшне детонације испуњавале су ваздух, кућа се тресла, а подрум се све више пунио од стране случајних пролазника... (...) Кад сам изашао на улицу изгледало ми је као да се Београд потпуно преобразио. На све стране видели су се пожари, а улице су биле закрчене камењем, малтером и ситним стаклом. Одмах после бомбардовања на улици су се видели читави потоци људи који су се кретали у правцу од центра ка периферији у нади да се спасу од новог бомбардовања“ (Архив Србије (АС), Породични фонд Марије Илић Агапове и Максима Агапова (ММА–74), Извештај о раду Дирекције за социјално и здравствено старање и њених појединих органа у времену од 6. априла до 31. децембра 1941. године). После првог бомбардовања уследила су нова, која су утицала да Београд преживи, како је истакао др С. Рамзин, „трауматичну епидемију“ бомбардовања, рушења и људских жртава, њих око 2.000 (*Ново време*, 24. 6. 1941, 6).

ограда термином „квадрирана Варшава“.<sup>5</sup> Из темеља се изменио сам град и његово функционисање.

Бомбардовање је наговестило нове елементе моћи, а сама окупација Београда и Србије увела их је и у саобраћајну праксу. Немачка окупациона власт сместила је у главном граду своје најважније установе, полицију, војску и успоставила нова правила владања. Тога није био поштеђен ни саобраћајни систем са свим његовим елементима, од путне и уличне мреже преко саобраћајних средстава до путника и пешака. Саобраћајни систем обликован је разним објавама, наредбама и уредбама у складу са тренутним приликама и потребама окупатора, који је надзирао освојени простор и мобилност окупираног становништва града. У томе се ослањао на домаћу колаборационистичку власт.<sup>6</sup> Иако је окупатор желео да што пре „нормализује“ свакодневни живот, то није могао без „нормализације“ саобраћаја. А за његове војне и политичке интересе било је нарочито важно несметано функционисање саобраћаја преко Београда, као главне саобраћајне раскрснице на Балкану. Зато је посебну пажњу посветио пругама и мостовима преко Саве и Дунава, који су такође срушени.<sup>7</sup> Они су били значајни и за становнике Београда и Србије, који су остали без саобраћајних веза са залеђем главног града и остатком света. Стога истраживање чак и баналних рутина у саобраћају у окупираном граду 1941. године садржи и један сложени систем политичких, војних, социјалних и културних значења.

*Мостови и бродови, пруге и возови:  
доћи и отићи из Београда 1941.*

Са окупацијом Србије свака врста путовања је постала много тежа и неизвеснија него у предратом периоду.<sup>8</sup> Немци су већ 15.

5 Наведено према: Благоје Исаиловић, Момчило Митровић, Љубинка Шкодрић, *Архив Србије 1898–2018. Историја институције*, (Београд: Архив Србије, 2019), 167.

6 Више о томе у: Бранислав Божовић, *Београд под комесарском управом 1941*, (Београд: Институт за савремену историју, 1998).

7 Muharem Kreso, *Njemačka okupaciona uprava u Beogradu 1941–1944, (sa osvrtom na centralne okupacione komande i ustanove za Srbiju, Jugoslaviju i Balkan)*, (Beograd: Istorijски arhiv Beograda, 1979), 67.

8 Nataša Milićević, „Ausweis, Guards and Borders: Travelling of the Middle Class in Occupied Serbia 1941–1944,“ *Токови историје* 3/2017, 85–86.

априла 1941. забранили враћање цивилног становништва у Београд.<sup>9</sup> Уведене су и дозволе за улазак и излазак. Долазак је дозвољен само оним лицима без којих није било могуће функционисање града, док су остали морали да чекају док се он, након страховитих оштећења, не оспособи за живот.<sup>10</sup> За то је требало времена јер је из Београда, који је пред рат бројао око 300.000 житеља, избегло готово 70% становника.<sup>11</sup> Неке процене сведоче да се у просеку дневно враћало око 10.000 људи. До средине маја 1941. вратила се половина раније избеглих људи.<sup>12</sup>

Повратак није био једини проблем за избегле становнике. Они су се убрзо суочили с тим да је град добио „нове границе“. Наиме, Београд је, после окупације и поделе Краљевине Југославије међу осовинским партнерима, постао поново гранични град, као и 1918. године. Више није било лако отићи у Срем, посебно од јесени 1941. када је уведена и забрана слободног одласка у ово подручје, које је припало Независној Држави Хрватској. Забрана слободног одласка у Срем није ограничена само на друмски и железнички саобраћај већ је важила и за пловидбе чамцима преко Саве за набавку намирница.<sup>13</sup> Током 1941. било је на снази више разних режима одласака у Срем и Земун. Првобитно је захтевано да становници Београда имају дозволу за прелаз, потом је допуштен слободан улазак и излазак, да би крајем године, у складу са политичким приликама, режим путничког саобраћаја био пооштрен.<sup>14</sup> Заправо, од октобра 1941. за прелазак у Земун и Срем требало је поседовати дневне и сталне пограничне карте. Оне су садржале дозволу за прелаз са фотографијом и

9 Божовић, *Београд под комесарском управом 1941*, 49; Kreso, *Нјемачка окупациона управа*, 54.

10 „Обавештење становницима Београда“, *Општинске новине*, 25. 4. 1941, 2.

11 Историјски архив Београда (ИАБ), Општина града Београда (ОГБ), Управно одељење, к-210, ф-5-448/1941, Одговор на захтев потпуковника Ранцеа, без дат. (вероватно почетак маја 1941); Божовић, *Београд под комесарском управом 1941*, 49.

12 ИАБ, ОГБ, Управно одељење, к-210, ф-5-448/1941, Одговор на захтев потпуковника Ранцеа, без дат. (вероватно почетак маја 1941).

13 В. Р., „Забрана прелаза преко Саве“, *Ново време*, 25. јун 1941, 4.

14 „Од јуче се без објаве прелази из Београда у Земун и из Земуна у Београд“, *Ново време*, 21. 5. 1941, 5; „Сто хиљада Београђана пређе месечно у Земун“, *Ново време*, 29. август 1941, 5; Уредба о привременом регулисању малог граничног промета између пограничне зоне Београд са једне и пограничне зоне Земун, односно привредне зоне Источног Срема с друге стране, 9. 10. 1941, *Лист уредба Заповедника Србије*, бр. 21, 10. 10. 1941.

личним подацима.<sup>15</sup> Муке су имали и они који су одлазили у Панчево и Банат. Иако је Банат био саставни део окупиране Србије, он је имао аутономију и био је под влашћу локалне немачке мањине (фолксдојчера). Панчево је изузето из подручја управе града Београда и припојено Банату. У њему је отворена и царинарница под контролом фолксдојчера.<sup>16</sup> Тиме је створена и једна нова, додуше, административна граница града, коју опет није било лако заобићи, посебно не за становнике Београда који су имали имања у Банату. Они су, као и остали становници, морали од краја 1941. да прибаве дозволе за путовања.<sup>17</sup> Зато се из Београда највише одлазило на простор који је обухватила Србија под окупацијом, али је, онај ко је имао пара и могућности, одлазио и у иностранство.<sup>18</sup>

У ствари, одлазак и долазак у Београд преко Саве и Дунава био је пресечен, јер је југословенска војска у повлачењу минирала мостове. Немачка окупациона власт морала је већ 24. априла 1941. да преко Саве, а затим 4. маја и преко Дунава, постави понтонске мостове.<sup>19</sup> Међутим, ови мостови, колико год да су омогућавали прелазак с једне на другу страну реке и одлазак и долазак у град, ометали су речни саобраћај. А речни саобраћај био је веома важан за транспорт робе, па су се мостови повремено морали растављати. Тада се догађало да путници чекају по пет до шест сати да пређу преко реке.<sup>20</sup> Немачкој окупационој власти је, ипак, из војних и привредних разлога, обнова железничког саобраћаја и повезивање са југом Европе била приоритет, због чега је она већ 1. јуна 1941, после 37 дана рада, от-

---

15 Уредба о привременом регулисању малог граничног промета између пограничне зоне Београд са једне и пограничне зоне Земун, односно привредне зоне Источног Срема с друге стране, 9. 10. 1941, *Лист уредаба Заповедника Србије*, бр. 21, 10. 10. 1941; Аноним, „Издавање карата за прелаз у Земун и источни Срем“, *Ново време*, 15. 10. 1941, 5.

16 Царинарница је заправо заменила раније постојеће одељење београдске царине (*Службене новине*, бр. 83 од 25. јуна 1941).

17 „Објаве за путовање по земљи“, *Ново време*, 25. 12. 1941, 3. - Прелаз у Банат био је посебно компликован од лета 1942, када је донесена Уредба о путовању у Банат. Одобрење за путовање зависило је и од сагласности перфекта полиције за Банат (Наредба о путовању у Банат, 22. 8. 1942, *Службене новине*, бр. 68, 25. 8. 1942).

18 Више о томе у: Milićević, „Ausweis, Guards and Border“.

19 Божовић, *Београд под комесарском управом 1941*, 49.

20 Kreso, *Нјемачка окупациона управа*, 57, 67.

ворила нови привремени железнички мост преко Саве.<sup>21</sup> Назван је „Мост генерала Вила“ – по заповеднику немачких пионирских трупа.<sup>22</sup> У лето 1941. окупационе власти су најавиле и изградњу металног моста преко Саве.<sup>23</sup> Радови су почели већ крајем јуна 1941, а цео подухват еуфорично је најављен као симбол ефикасности немачког окупатора.<sup>24</sup> Посао није завршен до краја 1941, али је окончање радова предвиђано за пролеће следеће године.<sup>25</sup> Саобраћај свакако није успостављан због потреба житеља Београда, јер су се карте за путовање возом могле купити само до границе (која је била у Срему), а за даљу вожњу плаћана је додатна сума новца у самом возу.<sup>26</sup> На самом почетку окупације путници су и у Београду морали да купују карте у возу, јер је станица била оштећена у бомбардовању.<sup>27</sup>

Упркос свим ограничењима, железница је за оне који су долазили у Београд и одлазили из њега била једини поуздани превоз, нарочито према унутрашњости Србије, где није било граничних контрола. Већ од 24. априла 1941. било је могуће путовати према Скопљу, Ужицу, Пожаревцу, а локалним возовима ка Умки и Реснику.<sup>28</sup> Али и железнички превоз је, после слома устанка у јесен 1941, био ограничен дозволама за путовање.<sup>29</sup> Обновљена је, додуше, предратна пракса повластица за вожњу државним службеницима.<sup>30</sup> Убрзо је уведен и вагон-ресторан за по један полазак и долазак путничког воза на релацији Београд–Ниш. Он је требало не само да олакша већ

21 Аноним, „Железнички мост на Сави оправљен за 37 дана и јуче предат у саобраћај“, *Ново време*, 1. 6. 1941, 1.

22 Вл. С., „Рекорд сјајних радника: железнички мост на Сави отворен за саобраћај“, *Ново време*, 1. 6. 1941, 5; Ђ. И., „После обнове железничког моста из Београда почели су да саобраћају возови у свим правцима“, *Ново време*, 2. 6. 1941, 4.

23 Аноним, „Нови мост преко Саве код Београда“, *Ново време*, 30. 7. 1941, 4.

24 Аноним, „Нови савски мост у Београду биће завршен до краја ове године“, *Ново време*, 16. 8. 1941, 5.

25 Аноним, „Грађење новог моста на Сави“, *Обнова*, 29. 11. 1941, 5.

26 Ђ. И., „Возне карте могу се купити само до граничних места Србије“, *Ново време*, 20. 6. 1941, 4.

27 Rade Ristanović, „Svakodnevica prvih meseci okupacije 1941. u člancima beogradskih Opštinskih novina“, *Istorija 20. veka 1/2014*, 102.

28 Аноним, „Саобраћај путничких возова“, *Општинске новине*, 25. 4. 1941, 2; Божовић, *Београд под комесарском управом*, 50.

29 Miličević, „Ausweis, Guards and Borders“, 92–94.

30 Ђ. И., „Оверавање железничких легитимација државних службеника“, *Ново време*, 13. 7. 1941, 3.

и да пружи одређену удобност путовања.<sup>31</sup> Међутим, већина возова током лета 1941. заправо је била неудобна за путовање. Због недостатака вагона биле су велике гужве, па су многи путовали на стеницама или чак ослоњени на одбојнике вагона, што је строго забрањивано. Према званичном прогласу, сви за које није било места у једном морали су да сачекају други воз.<sup>32</sup> Како су се врата у прена трпаним вагонима слабо затварала, понекад се дешавало да путници испадну из воза и тешко се повреде.<sup>33</sup> Немачке окупационе власти су због својих потреба понекад избаћивале „сувишне путнике“.<sup>34</sup> Многим се чак чинило да се путује више него пре окупације, јер је свако имао неки важан разлог да путује. Неки су одлазили да набаве намирнице, други да посете рођаке, трећи да обаве посао и сл.<sup>35</sup> Не треба занемарити ни бројне избеглице, протеране из својих домова после окупације и поделе Југославије. Они су на разне начине, па и возовима, стигли до Београда и у њему нашли уточиште.<sup>36</sup>

Проблеми у железничком транспорту настајали су и због дејства устаника који су током 1941. рушили пруге. Немачка окупациона власт повремено је забрањивала путнички саобраћај у корист теретног, највише због обезбеђења реализације својих војних и привредних задатака.<sup>37</sup> Осим главне пруге, која је радила само с времена на време, други правци често нису функционисали. Прекиди саобраћаја наносили су извесну штету окупатору, али и домаћем становништву у престоници, највише због допремања хране. Када је железница

31 Ђ. И., „Уведен је вагон-ресторан на прузи Београд–Ниш“, *Ново време*, 16. 7. 1941, 4.

32 Аноним, „Наредба за цивилне путнике на железницама“, *Ново време*, 31. 5. 1941, 5.

33 В. Р., „Испао из воза који је журио највећом брзином“, *Ново време*, 26. 6. 1941, 4.

34 Архив Југославије (АЈ), Фонд Емигрантска влада Краљевине Југославије (103), 158–574, Извештај Делегата Краљевске владе за Блиски и Средњи исток о стању у земљи – Потпредседнику владе Слободан Јовановићу, Цариград, 27. 10. 1941; Miličević, „Ausweis, Guards and Borders“, 87–88.

35 Miličević, „Ausweis, Guards and Borders“, 87.

36 Процењивано је да се најмање једна четвртина од укупно регистрованих избеглица настанила у Београду (Kreso, *Njemačka okupaciona uprava*, 127).

37 Dnevni izveštaj Obaveštajnog odeljenja Komandanta oružanih snaga na Jugoistoku od 1. novembra 1941 – Vrhovnoj komandi Vermahta o borbama protiv partizana u Srbiji i Bosni i o obostranim gubicima, 1. 11. 1941, *Zbornik dokumenata i podataka o narodnooslobodilačkom ratu Jugoslavije*, Tom 12, Knj. 1: Dokumenti Nemačkog Rajha 1941 (*Zbornik NOR-a*, XII-1), (Beograd: Vojnoistorijski institut, 1973), 558.

функционисала, путницима је дозвољавано да понесу до 50 килограма пртљага, уз наплату „возарине“, тако да је воз често коришћен за одлазак у набавку намирница.<sup>38</sup> Догађале су се и несреће у којима су гинули Београђани, оптерећени купљеним намирницама, неопрезно прелазећи пругу на локалним железничким станицама.<sup>39</sup>

Пре почетка рата у Београд је дневно долазило 80 возова, од тога 40 локалних. После окупације у град су стизала свега 32 воза, али је промет путника остао исти као некада.<sup>40</sup> Стара зграда Железничке станице, која је била оштећена, морала је да се поправи и прошири како би могла да прихвати велики број путника. Зато је већ у јуну 1941. почела изградња нове шалтерске сале са чекаоницом, гардеробом и свим другим услужним делатностима.<sup>41</sup> Зграда је завршена до краја октобра 1941. године.<sup>42</sup> Непостојање довољно простране и угодне чекаонице у првим месецима окупације стварало је велике проблеме путницима који би дошли возом по отпочињању полицијског сата. Они у почетку нису смели до јутра да излазе из станичне зграде. Међутим, убрзо је заведен систем доделе „специјалних дозвола“ које су омогућавале даље кретање.<sup>43</sup> Потврде је издавала немачка окупациона власт, без обзира на то да ли су у питању Београђани или људи који ће само преспавати у граду.<sup>44</sup> Проблем другачије врсте било је преношење пртљага. Оно је, истицано је, лоше функционисало, највише због малог броја носача. Од 220 предратних радника на овом послу, на почетку окупације на посао се вратило само њих 90.<sup>45</sup> Станични носачи имали су бројеве на капи и наплаћивали три динара по „колету“, а ако је пртљак тежи од 50 килограма онда пет динара. Пртљак су износили само из станичне зграде, где су чекали

38 А. Р. Б., „Железнички саобраћај између Београда и унутрашњости поново нормално функционише“, *Ново време*, 9. 11. 1941, 8.

39 В. Цековић, „Воз у вароши Лапову прегазио је три лица из Београда“, *Обнова*, 25. 12. 1941, 8.

40 Аноним, „Преко 30 возова дневно стиже у Београд“, *Обнова*, 30. 7. 1941, 4; Аноним, „Живост на Београдској железничкој станици“, *Обнова*, 19. 8. 1941, 5.

41 Ђ. И., „Обнова великих јавних радова: у Београду се подиже нова главна железничка станица“, *Ново време*, 21. 6. 1941, 5.

42 Ђ. И., „Завршена је зграда Београдске железничке станице“, *Ново време*, 30. 10. 1941, 5.

43 Ђ. И., „Путници који долазе вечерњим возовима добијају специјалне дозволе за кретање по београдским улицама“, *Ново време*, 13. 6. 1941, 5.

44 Аноним, „Шта треба знати данас: путницима који долазе у Београд“, *Обнова*, 10. 6. 1941, 4.

45 Ristanović, „Svakodnevnica prvih meseci okupacije 1941“, 102.



спољни носачи који су носили терет по целом Београду.<sup>46</sup> У ствари, после завођења окупације, опао је број таксиста и фијакериста који су возили путнике од Железничке станице, тако да су носачи добили на важности.<sup>47</sup>

Због порушених мостова и новоуспостављених граница, путовања бродом постала су веома важна, иако је то био веома спор вид транспорта. Пароброд из Београда је пловио до Шапца осам сати, а од Шапца до Београда шест и по сати.<sup>48</sup> У лето 1941, код купалишта „Шест топола“ на Сави у Београду, отворено је и ново пристаниште.<sup>49</sup> Средином јуна 1941. на релацији Београд–Панчево дневно је саобраћало осам бродова.<sup>50</sup> Убрзо је уведена и девета линија. Путнике су на београдском бродском пристаништу чекали фијакери и шпедите-ри (запрежна возила).<sup>51</sup> Гужве на бродовима привлачиле су и џепароше, који су у пару пљачкали неопрезне путнике.<sup>52</sup> Нарочито жив био је путнички саобраћај између Београда и Земунa. Неке процене у лето 1941. показују да је у Земун месечно прелазило око 100.000 Београђана. Највећи број њих користио је бродове за превоз, који су саобраћали на сваких пола сата. Пловидба је трајала 25 минута.<sup>53</sup> Њих су редовно пратили полицијски агенти, који су за време во-жње прегледали ручни пртљаг путника. Исто су радили и полициј-ски стражари на самом пристаништу.<sup>54</sup>

46 Аноним, „Утврђене су цене за пренос пртљага на станици“, *Ново време*, 31. 5. 1941, 5.

47 Вл. С., „Свакодневно за Београд и из Београда путује неколико хиљада путника“, *Ново време*, 26. 5. 1941, 4.

48 Аноним, „Проблем железнице Шабац–Београд“, *Ново време*, 22. јул 1941, 4; В. Ј., „Седам и по часова бродом уз Саву: паробродски путнички саобраћај између Београда и Шапца“, *Ново време*, 17. 6. 1941, 4.

49 Аноним, „Ново пристаниште код – ‘Шест топола’“, *Ново време*, 7. 6. 1941, 5.

50 В. М., „Везе Београда и Панчева са Банатом“, *Ново време*, 31. 5. 1941, 5; Аноним, „Жива веза Београђана са градом на Тамишу: Панчево се у току месеца пет пута пресели у Београд“, *Ново време*, 15. 6. 1941, 5.

51 К. С., „Девет пута дневно иде лађа из Београда у Панчево“, *Ново време*, 20. 6. 1941, 5.

52 В. М., „Ухваћен џепарош статиста на броду за Панчево“, *Ново време*, 14. 6. 1941, 4.

53 А. Р. Б., „Жив путнички промет између Београда и Земунa“, *Ново време*, 29. 8. 1941, 5.

54 Војни архив (ВА), Недићева архива (Нда), к-130, ф-2, ред. бр. 16 (130-2-16), Извештај Управе града Београда, Одељење Специјалне полиције, Пов. II бр. 191, 15. 9. 1941.

Београд је ипак највише био повезан са својим јужним сеоским залеђем.<sup>55</sup> Сељаци су свакодневно долазили у град пешке, али и свим могућим превозним средствима. Они који су куповали више робе, попут грађевинског материјала, који је посебно био тражен у првим месецима окупације, долазили су са запрегама, тако да су се често могли видети велики каравани воловских кола.<sup>56</sup> Стога су „таљигаши“ (запрежна кола) у то време доживели своје „златно доба“.<sup>57</sup>

### *Пешаци и бициклисти*

Пошто је после бомбардовања 1941. градски саобраћај у Београду био потпуно прекинут, пешачење је постало основни вид кретања људи. Са успостављањем окупације уведена су многа ограничења у слободи кретања, што је за последицу имало бројне корекције у свакодневном пешачењу. Људи нису могли више да слободно одлучују када ће да изађу из куће и куда ће да се крећу. Током прве године окупације догађало се, посебно првих месеци, да окупационе власти људе убијају на улици после почетка полицијског часа.<sup>58</sup> Много чешћа појава било је њихово затварање и кажњавање новчаном казном и присилним радом.<sup>59</sup> Опасност је постојала и током дана, јер је на појединим местима пролазак био забрањен и због опасности од неексплодираних бомби.<sup>60</sup> Поједине улице или њихови делови добили су већ 1941. „границе“ и били су забрањени за кретање или су их

55 Београд је под окупацијом био принуђен да се снажније окрене ка простору јужно од Саве и Дунава, посебно у погледу снабдевања, а и путовања. Наиме, привредне везе са Сремом су почетком октобра 1941. онемогућене, а отежана је и веза са Банатом у децембру 1941. Више о томе у: Branko Petranović, *Srbija u Drugom svetskom ratu 1939–1945*, (Beograd: Vojnoizdavački i novinski centar, 1992), 113–114; Nikica Barić, „Politika Nezavisne Države Hrvatske prema Srbiji“, *Istorija 20. veka* 1/2011, 116; Zoran Janjetović, *Nemci u Vojvodini* (Beograd: INIS, 2009), 305–309; Наташа Милићевић, „Хлеб насушни’: Дирекција за снабдевање становништва града Београда (ДИРИС) 1941–1943“, *Војноисторијски гласник* 2/2017, 174).

56 Д. Аћ., „Сељаци из околине Београда снабдевају се грађевинским материјалом из престонице“, *Ново време*, 18. 6. 1941, 5.

57 Божовић, *Београд под комесарском управом 1941. године*, 50, 52.

58 Izveštaj komandanta Feldkomandature 599 – Komandantu Srbije o vojno-političkoj situaciji u Beogradu od 9. do 18. 9. 1941. godine, 18. 9. 1941, *Zbornik NOR-a*, XII-1, 414.

59 Наташа Милићевић, „Српско грађанство у окупираној Србији 1941–1944“, (докторска дисертација, Филозофски факултет, Катедра за историју Југославије, Београд, 2016), 281.

60 Ristanović, „Svakodnevnica prvih meseci okupacije 1941“, 99.

сами грађани обилазили. То се посебно односи на просторе испред зграда које је немачка власт узела за седишта својих установа. Београђани нису смели да пролазе поред Народне скупштине, где се налазио немачки војни заповедник, Ратничког дома, у коме је био смештен Гестапо; улица Змај Јовина, која се пружала поред Ратничког дома, била је потпуно забрањена за пролаз.<sup>61</sup>

Окупација је била прилика за додатно дисциплиновање пешака и свих других учесника у саобраћају на београдским улицама. Немачка војска је поставила специјалне делегате који су са саобраћајним сигналом у руци бринули о реду на улици.<sup>62</sup> Захтевано је да пешаци прелазе улице на обележеним прелазима, да се не задржавају „непотребно“ на тротоарима, посебно на угловима улица.<sup>63</sup> Људи су често одбијали да се склоне с коловоза, па су српске колаборационистичке власти под притиском Немаца биле принуђене да више пута упуте јавне опомене и претње пешацима.<sup>64</sup> Београдска полиција је због недозвољеног преласка улице, само у периоду од 26. маја до 12. јуна 1941, новчано казнила више од две хиљаде лица.<sup>65</sup> Дисциплиновање је имало извештан успех, јер је број кажњених опао у септембру 1941. године.<sup>66</sup>

61 *Свакодневни живот под окупацијом. Искуство једног Београђанина 1941–1944*, прир. Наташа Милићевић и Душан Никодијевић, (Београд: ИНИС, 2011), 100–101, Забелешка од 24. 12. 1941; Више о томе и у: Милићевић, *Српско грађанство у окупираној Србији 1941–1944*, 283.

62 Аноним, „Јеврејима је забрањена вожња трамвајем“, *Општинске новине*, 30. 4. 1941, 3; Аноним, „Саопштење“, *Општинске новине*, 2. 5. 1941, 3; Аноним, „Наредба о придржавању у свему саобраћајних прописа“, *Општинске новине*, 22. 5. 1941, 3.

63 „Наредба управника града Београда о саобраћају“, *Ново време*, 22. 5. 1941, 4; Наредба о јавном саобраћају на територији града Београда, 17. 12. 1941, *Службене новине*, бр. 134, 19. 12. 1941.

64 Аноним, „Наредба о придржавању у свему саобраћајних прописа“, *Општинске новине*, 22. 5. 1941, 3; Аноним, „Саобраћајни прописи за пешаке“, *Општинске новине*, 26. 5. 1941, 3.

65 Казну од 10 динара на лицу места платило је 2.049 лица (Божовић, *Београд под комесарском управом 1941*, 169). Међутим, пређено је и повећањем цена за прекршиоце саобраћајних прописа. Новчана казна је требало да буде између 52 и 550 динара или од једног до 15 дана затвора (Аноним, „Београђани“, *Општинске новине*, 30. 5. 1941, 3).

66 Полиција је за девет дана у септембру 1941. казнила, углавном новчаном казном, 616 лица због прекршаја саобраћајних прописа (*Izveštaj komandanta Feldkomandanture 599 – Komandantu Srbije o vojno-političkoj situaciji u Beogradu od 9. do 18. 9. 1941*, 18. 9. 1941, *Zbornik NOR-a*, XII-1, 414). Више о томе у: Милићевић, *Српско грађанство у окупираној Србији 1941–1944*, 284–285.

Пре рата саобраћајци нису имали законску обавезу да на најпрометнијим раскрсницама зауставе саобраћај како би се пропустили пешаци. Са завођењем окупационог режима, саобраћајци су добили наредбу да повремено обустављају саобраћај како би пешаци прешли улицу. Нови пропис није могао брзо да исправи старе навике, па су одмах уведене и казне за „несавесне пешаке“ који су на непрописан начин прелазили улицу.<sup>67</sup> „Преваспитавање“ пешака није ишло лако, јер су током лета 1941. често стизале жалбе да се не поштују нова правила. Људи су по старим навикама прелазили саобраћајнице, укључујући и „унакрсне раскрснице“ које је требало да се регулишу на нов начин.<sup>68</sup>

Пешаци су били свесни да су Немци окупирали њихову земљу и улице и да новим правилима показују ко је господар освојеног простора и живота покореног становништва. Међутим, одбијали су, и поред строгих ограничења у свакодневном животу, да покажу очекивану покорност. Зато је немачка Крајскомандантура у Београду већ 23. маја 1941. оштро запретила цивилним лицима, односно пешацима који на јавним местима нису указивали поштовање немачкој војсци. Многи људи су „препречивали“ пут окупатору у кретању, а неки су одбијали да се склоне са саобраћајница. Такво понашање сматрано је за дрскост која се моментално морала исправити.<sup>69</sup> Поред испољене храбрости, многи су, посебно у почетку, осећали и страх од окупатора. Њега су се постепено ослободили, али су нелагода и зебња остали. Зато су многи пешаци бирали споредне сокаке да обаве своје послове. На прометнијим улицама нико није осећао потпуну сигурност, па су се често сусретали људи са унезвереним погледом и нервозних кретњи због нервне напетости.<sup>70</sup>

Људи нису могли пешачењем брзо да стигну тамо где су хтели или морали, а дуго задржавање на улици увек је доносило бројне ризике и опасности. То је довело до масовније употребе бицикала, који су пре рата били углавном део спорта. Они су одмах после окупације постали силом прилика популарно превозно средство. Чак су и богаташи постали бициклисти, највише због рестриктивних мера у

67 П. Ц., „За бољи саобраћај: у Београду је због све већег броја аутомобила заведен унакрсни саобраћај на живим раскрсницама“, *Ново време*, 28. 5. 1941, 5.

68 П. Ц., „Одјеци“, *Ново време*, 10. 7. 1941, 6.

69 Аноним, „Становништву Београда“, *Ново време*, 23. 5. 1941, 1.

70 „Две бележнице Иве Андрића (Бележница бр. II и Мали нотес цветних корица)“, прир. Бранимир Живојиновић, *Свеске Задужбине Иве Андрића* 20/2003, (Београд) 2003, 13.

коришћењу моторних возила. Цена једног бицикла крајем маја 1941. кретала се од хиљаду и по до две и по хиљаде динара.<sup>71</sup> То није била занемарљива сума, па су до њега долазили ипак нешто богатији становници Београда. Тако је, на пример, чиновницима требало да за њега издвоје између 50% и 80% своје тадашње плате.<sup>72</sup>

Пре рата у Београду је било регистровано 8.600 бицикала, а почетком окупације око 7.000. У првих неколико месеци купљено је 960, па се процењивало да ће у Београду бити око 10.000 бицикала, рачунајући и оне за које се очекивало да ће их власници вратити из унутрашњости земље где су их изнели током Априлског рата.<sup>73</sup> Међутим, ни бициклисти нису могли да буду ван надзора. Немци су систематски позивали власнике бицикала да се према регистарском броју пријаве код надлежних власти. Избегавање наметнуте обавезе повлачило је строгу казну.<sup>74</sup> Бицикли су свакако олакшавали живот у окупираној земљи. Они су омогућавали лакши и бржи превоз до жељеног циља и пренос извесне количине робе, нарочито у условима лошег или чак прекинутог саобраћаја, као и гужви у другим врстама превозних средстава. С друге стране, пружали су и изврстан осећај слободе од наметнутих правила окупације. Међутим, почетком устанка постали су сумњиво возило. Домаћа локална власт је уочила да „одметници“ у околини Београда користе бицикле у курирској служби због чега је њихова употреба забрањена у Посавском срезу.<sup>75</sup>

### *Трамваји, гужве и џепароши*

Трамваји су пред рат, поред градских аутобуса, били уобичајено средство превоза за Београђане. Током бомбардовања они су веома оштећени или потпуно уништени. То се посебно односи на трамваје. Од њих 80, колико их је било пред рат, остало је у функцији само 40.<sup>76</sup> Неки подаци говоре да су аутобуси знатно боље прошли, јер је

71 Ђ. И., „Некада спорт сада превозно средство за велики број Београђана“, *Ново време*, 25. 5. 1941, 5.

72 Наташа Милићевић, „О исхрани у окупираном Београду“, *Токови историје* 2/2012, 87.

73 Аноним, „Сваки двадесетпети Београђанин има велосипед“, *Ново време*, 14. 6. 1941, 5.

74 Аноним, „Позив бициклистима“, *Ново време*, 25. 6. 1941, 4.

75 Аноним, „Забрањена употреба бицикла у Обреновцу“, *Обнова*, 13. 9. 1941, 6.

76 Д. В., „Треба нам још 50 трамвајских кола“, *Ново време*, 27. 7. 1941, 5.

од 87 градских аутобуса уништено 10.<sup>77</sup> Међутим, према званичним извештајима, после бомбардовања, изгледа да није остао ниједан аутобус.<sup>78</sup> Иако је прва трамвајска линија пуштена у саобраћај доста брзо, 26. априла 1941, тада није дошло до успостављања редовног саобраћаја.<sup>79</sup>

Трамваји су поново уведени у саобраћај половином маја 1941, после рашчишћавања главних улица. Мали број возила условљавао је велике гужве, као и потребу да се на одређени начин регулише такво неповољно стање.<sup>80</sup> Предњи простор у трамвају био је намењен искључиво за Немце, док је Јеврејима потпуно забрањен улазак у јавни превоз. Чиновници су пре рата имали право да буду у предњем делу трамваја. Са успостављањем окупације они су изгубили предратни статус и морали су, као и остали становници, да се возе у задњем делу трамваја. Поред тога, било је забрањено уношење великих пакета и стајање на степеницима трамваја. Наређено је и да се одржава примерен ред у превозу, који су током првог дана регулисали немачки саобраћајни делегати.<sup>81</sup> Успостављену „границу“ у трамвајима, између окупатора и покороног становништва, често су нарушавали управо Немци. Неретко се догађало да део трамваја предвиђен за окупатора остане празан или полупразан, док су немачки војници улазили на задњу платформу и заузимали место осталим путницима.<sup>82</sup> Дешавало се и да из пуног трамваја истерају све путнике како би возило заузели само за себе.<sup>83</sup>

77 Раде Ристановић, „У служби грађана’: Комунално питање на страницама колаборационистичке штампе“, *Колаборационистичка штампа у Србији 1941–1944*, књ. II, прир. Александар Стојановић, (Београд: Филип Вишњић, 2017), 156.

78 ИАБ, ОГБ, к-215, ф-12-614/4, Извештај Дирекције трамваја и осветљења – Кабинету Господина председника Општине града Београда, бр. 26904, 13. 6. 1941; Исто, к-213, ф-10-379/41, Извештај Дирекције трамваја и осветљења – Председнику Градског поглаварства, бр. 48863, 27. 9. 1941.

79 Ristanović, „Svakodnevnica prvih meseci okupacije 1941“, 100; Ристановић, „У служби грађана“, 159.

80 Аноним, „Одједи: још мало напред...“, *Ново време*, 17. 5. 1941, 5; „Наредба управника града Београда о саобраћају“, *Ново време*, 22. 5. 1941, 4.

81 *Општинске новине*, 30. 4. 1941, 3; Божовић, *Београд под комесарском управом 1941*, 55.

82 ИАБ, ОГБ, к-215, ф-12-614/4, Извештај Дирекције трамваја и осветљења – Кабинету Господина председника Општине града Београда, бр. 26904, 13. 6. 1941.

83 АЈ, 103-27-177, Извештај Краљевског посланика при Светој столици – Министарству иностраних послова, Лисабон, 23. 11. 1941.

Заправо, начин регулисања превоза трамвајима потврђивао је политички и расни статус путника, док је ограничен број возила још снажније истицао новоуспостављене односе моћи у окупираном граду. Немци су, у складу са својом расном политиком, отворено исказивали своју привилегованост у односу на остале путнике, који су такође разврставани и додатно „класирани”. Јевреји, као расно неподобни, били су на дну друштвене лествице и потпуно без могућности да користе право на превоз. Но, и други путници, пре свега Срби, и сами рангирани ниско у немачкој расној политици, имали су често проблема да се превезу. И унутар групе „српских путника у трамвају“ догађало се ново, сада унутарсрпско политичко дељење. Наиме, Љотићеви добровољци и Пећанчеви четници настојали су да се возе у предњем трамвајском простору, предвиђеном за немачку војску. Они су тако покушавали да се по статусу приближе окупаторској сили и издвоје од обичног српског становништва. Тада су највише трпели саобраћајни службеници, које су добровољци и четници вређали и претили им.<sup>84</sup>

Због малог броја возила на трамвајским станицама су били дуги редови, па је чак и полиција морала да води рачуна о њиховом одржавању.<sup>85</sup> Свако улажење у трамвај било је праћено „страховитим гурањем”. Излажење је било још горе, јер су грађани били „изгужвани и често и поцепани”.<sup>86</sup> Људи су у жељи да уђу у трамвај ускакали у возило у покрету, висили на папучи и на свакој другој избочини трамваја. Ред је успостављан постављањем жандарма, новчаним и затворским кажњавањем прекршилаца, без обзира на социјални статус.<sup>87</sup> Дневна штампа редовно је објављивала имена људи који су због војње на непрописан начин кажњени са 15 дана затвора.<sup>88</sup> Поред претњи и казни, људима су упућивани и апели да буду самодис-

84 ИАБ, ОГБ, Административно одељење, к-215, ф-12-151/41, Акт Дирекције трамваја и осветљења о изгредима добровољаца у трамвајима – Председнику градске општине, бр. 57483, 11. 11. 1941; Исто, к-214, ф-11-286/41, Захтев Градског поглаварства, Правно одељење о сукобима четника у трамвајима – Главном штабу четника, бр. 19610, 24. 10. 1941.

85 Аноним, „Београдски трамваји”, Општинске новине, 17. 6. 1941, 3,

86 АЈ, 103-5-51, Извештај Милоша Секулића о стању у Југославији – Комитету Министара за пропаганду, Лондон, пов. бр. 257, 19. 11. 1941; Милићевић, *Српско грађанство под окупацијом 1941-1944*, 286.

87 Аноним, „Затвором се кажњавају сви они који се вешају о папуче трамваја”, *Ново време*, 3. 9. 1941, 5.

88 Аноним, „Ради безбедности публице у трамвајима...”, *Ново време*, 3. 9. 1941, 5.

циплиновани.<sup>89</sup> Огромне гужве привлачиле су џепароше. Лопови најчешће нису могли да буду ухваћени, јер су покрадени људи прекасно схватили да им је неко извукао новац из џепа.<sup>90</sup> Богати и сиромашни гурали су се у истом скученом простору, а друштвени положај и богатство нису играли било какву улогу, осим што су имућнији људи лоповима доносили богатији плен.<sup>91</sup>

Због велике преоптерећености долазило је до честих кварова трамваја, што је производило још веће гужве. Није помогла ни „елиминација“ путника на кратким релацијама. Обећавано је побољшање по приспећу нових возила из Италије, али није се знао тачан термин њиховог доласка.<sup>92</sup> Крајем лета 1941. било је јасно да нема могућности за повећање броја трамвајских возила. Зато је поново кривица за гужве и преоптерећење кола усмерена на путнике. Објашњавано је како се заправо због њихове недисциплине стварају велике гужве, кваре кола и дешавају несреће, јер се возе и на папучицама трамвајских возила.<sup>93</sup> Критике нису биле од помоћи, па се потом прешло на реорганизацију самог трамвајског саобраћаја. Смањен је број линија и станица, а повећана је и цена карте. Гужве се ни тада нису значајно смањиле, а тиме ни безбедност путника у возњи, укључујући и ризике да буду опљачкани. Велике гужве у трамвајима биле су и прилика да се пред јавност изнесу све баналности свакодневице, које су све више постајале једина реалност.<sup>94</sup> Крајем октобра забрањено је и пушење у трамвајима, како у самим колима тако и на отвореним платформама, што је била додатна мера дисциплиновања становништва.<sup>95</sup>

Доласком ране зиме и распламсавањем устанка прекинуто је континуирано допремање угља до Београда, што је проузроковало нови проблем. Термоелектрана која је снабдевала Београд електричном струјом остала је без довољних количина угља, па су уследиле рестрикције. То је био разлог да се почетком новембра по-

89 Аноним, „Мере за спречавање саобраћајних несрећа на београдским трамвајима“, *Обнова*, 15. 7. 1941, 6.

90 Аноним, „Чувајте се лопова на трамвајима!“, *Ново време*, 20. 5. 1941, 6.

91 П. Ц., „Украден златни ланац са бисерима који је припадао краљу Милану“, *Ново време*, 26. 7. 1941, 5.

92 Д. В., „Треба нам још 50 трамвајских кола“, *Ново време*, 27. 7. 1941, 5.

93 Ск., „Решење питања трамвајског саобраћаја у Београду“, *Обнова*, 27. 8. 1941, 5.

94 В. Ј., „Веровали, или не...“, *Обнова*, 4. 10. 1941, 7.

95 Аноним, „Забрањено пушење у трамвајима“, *Обнова*, 25. 10. 1941, 5.



тпуно укине трамвајски саобраћај.<sup>96</sup> До тада је трамвај у Београду свакодневно користило најмање око 55.000 људи (понекад и много више). Било је то мање него пре рата, када се трамвајем свакодневно возило око 90.000 путника, док су у исто време постојали и други видови превоза, које је окупација потом укинула. Највеће гужве у трамвајима редовно су биле на периферији, а у целом граду током летњег доба и када пада киша, док се у хладније дане гужва смањивала.<sup>97</sup> Ни крајем новембра 1941. трамваји нису пуштени у рад, јер је струја испоручивана само приоритетним потрошачима.<sup>98</sup> Пошто јавни превоз није функционисао, људи који су ишли на посао морали су да устану најмање сат времена раније. Прекид саобраћаја омогућио је оправку трамваја, али не и њихову заштиту од снега и мрза, јер није било дасака да се покрије депо.<sup>99</sup> За то време трамвајдије су, пошто је град остао без огрева, биле привремено упослене на сечи дрва у Кошутњаку.<sup>100</sup>

Прекид трамвајског саобраћаја почетком новембра 1941. приморао је људе на периферији Београда да нађу алтернативни превоз. Неки су почели да користе возове, ако су уопште били у прилици да стигну до железничких станица, док су се други служили услугама кочијаша.<sup>101</sup> У ствари, насталу празнину у трамвајском превозу искористили су фијакеристи и кочијаша. Они су силом прилика добили могућност да, бар на извесно време, постану главни превозници. Цена вожње била је иста као у трамвају, с тим да није било плаћања превоза пртљага, а пушење је било дозвољено. Као највећи проблем истицан је ризик да даме поцепају своје чарапе у неудобним колима, с напоменом да се таква штета неће надокнађивати.<sup>102</sup>

Коначно, после скоро месец и по дана застоја, трамваји су 17. децембра 1941. поново почели да саобраћају. Уследиле су потом, као

96 М. Ск., „Престонички трамвајски саобраћај и проблем угља“, *Обнова*, 12. 11. 1941, 6.

97 В. Јовановић, „Од периферије до центра“, *Обнова*, 2. 1. 1942, 7.

98 Д. В., „Настојање да се набаве потребне количине угља за Електричну централу и пуге трамваји у саобраћају“, *Ново време*, 30. 11. 1941, 6.

99 Д. Вучковић, „Дирекција трамваја и остветљења пустиће ових дана у саобраћају 'тројку' и 'шестицу'“, *Ново време*, 5. 12. 1941, 5.

100 Ј. Об., „Две стотине трамвајдија ради на извлачењу дрва у Кошутњаку“, *Ново време*, 2. 12. 1941, 5.

101 Ђ. И., „Место трамваја Београђани користе фијакере и локалне возове“, *Ново време*, 20. 11. 1941, 5.

102 А. Р. Б., „На место трамваја кочијаша су на 'шестици' завели 'трам-фијакере'“, *Ново време*, 28. 11. 1941, 5.

и раније, претње путницима да се неће дозволити „вешање“ по возилима. У случају да до њега дође, власт је обећавала да ће обуставити саобраћај.<sup>103</sup> Међутим, првог дана трамваји су били полупразни. Гужва је изостала, а ни фијакеристи, због зиме, нису имали пуно посла.<sup>104</sup> У трамвајима се крајем децембра 1941. возило свега око 40.000 путника дневно, док је пре обуставе саобраћаја у време највећих гужви понекад било чак 120.000 путника.<sup>105</sup> Изгледа да су људи, после подужег прекида у саобраћају, помало изгубили навику да користе ту врсту превоза. Али, није се радило само о навици. На избегавање војне трамвајима утицала је и виша цена карте, мали број кола, гужве, гурање у препуним колима, изгужваност, врећање, крађе...<sup>106</sup> Београд је крајем 1941. имао свега 28 трамвајских кола са мотором као и 19 приколица, па су гужве биле неизбежне.<sup>107</sup>

#### *Од аутомобила до фијакера*

Почетак окупације обележен је и делимичном модернизацијом саобраћаја, на чему је нарочито инсистирала немачка пропаганда. Поправљани су путеви (често и кулуком) и успостављане редовне аутобуске линије у унутрашњости, што је „народ поздрављао“.<sup>108</sup> Немци су вадиле стару „турску калдрму“ и постављали нову, модерну, а затим и рушили куће за регулисање бољих саобраћајница, које су градили до тада незапослени радници.<sup>109</sup>

Проток саобраћаја заиста је на неким местима и повећан, али је зато број учесника свуда ограничаван. Тако је, на пример, драматично смањен и број такси-возила. Немачка окупациона власт је већ у мају 1941. смањила њихов број у Београду на свега 20 аутомобила. Поред тога, власници су морали да прераде моторе на бен-

103 Аноним, „Данас се успоставља трамвајски саобраћај у Београду“, *Ново време*, 17. 12. 1941, 5; Наредба о јавном саобраћају на територији града Београда, 17. 12. 1941, *Службене новине*, бр. 134, 19. 12. 1941.

104 Д. В., „Београдски трамваји били су јуче полупразни“, *Ново време*, 18. 12. 1941, 5.

105 Аноним, „Београдски трамвајски саобраћај није више преоптерећен путницима“, *Ново време*, 30. 12. 1941, 5.

106 Забелешка од 16. 12. 1941, *Окупацијски дневник Милана Јовановића Стоимировића (јун-децембар 1941)*, прир. Александра Вранеш, Бојан Ђорђевић, (Нови Сад: Матица српска, 2020), 163.

107 В. Јовановић, „Од периферије до центра“, *Обнова*, 2. 1. 1942, 7.

108 К. Б., „Успостављање саобраћаја у ваљевском крају“, *Ново време*, 20. 6. 1941, 4; В. Ј., „Уређење пута Обреновац – Уб“, *Ново време*, 20. 6. 1941, 4.

109 Р. Г., „Јагодина добија нову калдрму“, *Ново време*, 20. 6. 1941, 6; Б. Ш., „Јагодина добила нову калдрму“, *Ново време*, 1. 8. 1941, 4.

зин за неко друго гориво. Јавно је саопштено да такси-возила могу да користе само она лица која обављају неки важан посао.<sup>110</sup> У прелазном периоду, до преласка на употребу неког другог горива, такси-возила су добијала по 25 литара бензина за недељу дана возње. Ни пре окупације нису добијала више, али су зато била бројнија.<sup>111</sup> Према досадашњим истраживањима, Београд је пред рат имао знатно више таксија, чак више од 420 возила (што је препоручиван оптималан број).<sup>112</sup> Многа возила су током бомбардовања оштећена, таксиметри се нису користили, а цена возње утврђивана је погодбом. Муштерије су углавном чекале код Железничке станице, на Пристаништу за бродове, на Славији, код Народног позоришта, „Руског цара“, „Балкана“ и „Жагубице“, од пет ујутро до осам увече. Таксисти нису дуго чекали на муштерије. Чим би се појавили, неко би одмах ушао у њихова возила. Колаборационистичка штампа препоручивала је такси-возила пре свега људима из пословног света Београда.<sup>113</sup>

Немачка окупациона власт је ограничила већ на самом почетку окупације и употребу приватних аутомобила. Власници су морали да до 10. јуна 1941. пријаве возила како би добили дозволу за њихову употребу.<sup>114</sup> Дозвола се добијала само у изузетним случајевима, а возила су тада морала да носе посебну ознаку (зелени крст на белој површини) како би могла да учествују у саобраћају. Немци су запретили да ће аутомобиле који се возе без допуштења одмах одузимати на улици.<sup>115</sup> Ни за оне који су добили дозволу да се служе својим аутомобилима, учешће у саобраћају није било потпуно слободно. Било је забрањено да се моторна возила користе за излете и разоноду. Она су могла да се употребљавају само у пословне сврхе и у хитним ситуацијама. Недељом и празником приватна лица су могла да користе аутомобиле искључиво у неодложним случајевима, као што је потреба да се спасе живот и имовина. Прекршиоцима ове наредбе прећено је новчаним и затворским казнама, као и одузимањем ауто-

110 Аноним, „Ограничење броја таксија у Београду“, *Ново време*, 17. 5. 1941, 7.

111 Аноним, „У Београду опет прорадили такси аутомобили“, *Ново време*, 28. 5. 1941, 5.

112 Marković, *Beograd i Evropa 1918–1941*, 141.

113 Аноним, „У Београду опет прорадили такси аутомобили“, *Ново време*, 28. 5. 1941, 5.

114 Наредба о уређењу цивилног саобраћаја 12. 5. 1941, *Лист уредаба Војног заповедника Србији*, бр. 4, 16. 5. 1941; „Наредба о уређењу цивилног саобраћаја“, *Ново време*, 17. 5. 1941, 4.

115 Аноним, „Објава о уређењу цивилног моторног саобраћаја на подручју Београда, Земуна и Панчева“, *Ново време*, 2. 7. 1941, 2.

мобила.<sup>116</sup> Такве дозволе нису биле трајне. Већ почетком јула 1941. немачке окупационе власти позвале су све који су добили одобрење за употребу аутомобила на ревизију издатих дозвола.<sup>117</sup> Поред тога, забрањено је и људима којима су Немци одузели моторна возила, јер је примећено да су са аутомобила скидали папир који је потврђивао такву одлуку окупатора и потом возили своја кола. Таквима је моментално одузимано возило, без икакве надокнаде.<sup>118</sup>

Појавио се и проблем недостатка горива, па су појединци у своја кола уграђивали ложиште за ђумур, како би се аутомобил покретао на парни погон.<sup>119</sup> Они који су остали верни течном гориву добијали су бонове за бензин за месечну употребу.<sup>120</sup> Немачка власт је на крају наредила да се морају пријавити и аутомобилске гуме које поседују приватна лица, тачан број комада, као и величина.<sup>121</sup> Затим је издата наредба да се морају предати све гуме. Изузетак је важио за аутомобиле који су добили дозволу за возњу.<sup>122</sup> Отишло се и даље, па је тражено да се окупационим властима пријаве и власници свих „сељачких кола“ са два или четири точка. Није било важно ако су кола одузета током Априлског рата или на почетку окупације, јер се у сваком случају морала извршити регистрација.<sup>123</sup> Потом су прописане цене за превоз рабаџијским колима у Београду, у зависности од количине робе и даљине транспорта. За неиспуњавање наредбе следиле су казне.<sup>124</sup> Ускоро је наређено да рабаџије морају давати штампане признанице за претходно тачно одређене цене транспорта. Избегавање прописа значило је суочавање са казнама.<sup>125</sup>

Смањен број трамваја и таксија, као и рестриктивно ограничена употреба приватних аутомобила довели су, као што је раније

116 Аноним, „Опомена сопственицима моторних возила“, *Општинске новине*, 13. 6. 1941, 7; Аноним, „Приватна моторна возила не могу служити за шетње и излете“, *Ново време*, 12. 7. 1941, 3.

117 Аноним, „Преглед и ревизија моторних возила у Београду“, *Ново време*, 12. 7. 1941, 4.

118 Аноним, „Пажња сопственицима моторних возила“, *Ново време*, 5. 8. 1941, 4.

119 Аноним, „Ауто са ђумуром“, *Ново време*, 8–10. 7. 1941, 7.

120 Аноним, „Саопштење сопственицима моторних возила“, *Ново време*, 30. 7. 1941, 2.

121 В. Ј., „Попис гума моторних возила у Обреновцу“, *Ново време*, 3. 8. 1941, 5.

122 Аноним, „Обзнана о предаји гума за моторна возила“, *Ново време*, 30. 11. 1941, 5.

123 Аноним, „Позив сопственицима сељачких кола“, *Ново време*, 20. 6. 1941, 6.

124 Аноним, „Наредба о наградама за превоз робе рабаџијским колима у Београду“, *Ново време*, 21. 7. 1941, 4.

125 Аноним, „Позив свима који врше превоз коњским запрегама“, *Ново време*, 2. 8. 1941, 5.

речено, до повратка фијакера на улице Београда. Пре рата било је 20 регистрованих фијакериста, да би на почетку окупације њих још 10 добило дозволу за превоз путника. Цена за превоз није била тачно утврђена и слободно се „погађала“.<sup>126</sup> Фијакеристи су пре рата углавном радили на Чубури, где су чекали закаснеле кафанске госте, да би са успостављањем окупације путнике превозили по целом граду. Многи су радили нелегално. Међу нелегалним фијакеристима било је доста избеглица, али и Рома (Цигана). Убрзо су фијакеристи са дозволом за рад добили станице и старешине, као и прописане тарифе за возњу.<sup>127</sup> Од 10. августа 1941. морали су да издају признанице за обављену возњу, а онима који су то избегавали пређено је казнама.<sup>128</sup> Београдски фијакеристи били су задовољни својим послом, како је то сугерисала окупациона пропаганда, јер после ограничене употребе аутомобила и такси-возила њима није имао ко да прави конкуренцију.<sup>129</sup> Таксисти после губитка посла нису отишли у фијакеристе, већ су почели да секу дрва по кућама, јер је и у том послу дошло по потражње радника након одласка „Арнаута“ (Албанаца) из Београда.<sup>130</sup> Београдски фијакеристи су са првим већим снегом на своја кола стављали санке како би лакше возили неочишћеним саобраћајницама.<sup>131</sup> Тако су саонице постале главно превозно средство, а звук прапораца на коњима заменио је трубе луксузних аутомобила који су пре рата саобраћали београдским улицама. Ипак, није све било тако идеално, јер фијакери и шпедитери без санки нису могли да возе због великог снега, а поледица је била опасна за коње, који су због клизавих улица често падали на коловоз.<sup>132</sup> Један савременик је, после свих тих промена у свакодневици Београда, закључио следеће: „Не остаје дакле ништа друго него да човек пешачи и издржи, односно да се навикне на нове облике живота!“<sup>133</sup>

126 Д. В., „Фијакери све више освајају београдске улице“, *Ново време*, 17. 11. 1941, 5.

127 В. П., „Фијакер је заменио такси“, *Обнова*, 12. 7. 1941, 7.

128 Аноним, „Пажња онима који се баве превозничким послом“, *Обнова*, 2. 8. 1941, 10.

129 Аноним, „Пошто су ишчезле лимузине...“, *Обнова*, 27. 9. 1941, 9.

130 Д. Ж., „Такси-шофери мењају занат и као практични људи снашли су се према приликама врло добро“, *Обнова*, 4. 10. 1941, 7.

131 Аноним, „Београд је јуче освануо сав под снежним покривачем“, *Ново време*, 28. 12. 1941, 5.

132 В. Ј., „Београд под снегом“, *Обнова*, 2. 1. 1942, 9.

133 Забелешка од 16. 12. 1941, *Окупацијски дневник Милана Јовановића Стоимировића*, 163.

---

Немачка окупација је унела у свакодневицу становника Београда низ измена, које није било могуће избећи и игнорисати. Појединци су морали да се суочавају са преобликовањем многих рутина и пракси, и да на нов начин одреде свој однос према измењеној стварности. Систем строгих контрола и ограничења смањило је слободу, а рестрикција употребе саобраћајних средстава вратила је град у предмодерно доба. Свакодневица је тако испуњена страхом од казни и константним физичким непријатностима у сваком виду саобраћаја.

Доминација окупатора није се огледала само у најпојавнијим облицима репресије већ је захватала и поље „обичног“, па и тривијалног. Репетитивне радње и свакодневне праксе у градском саобраћају постале су подручје у коме се осећала сва тежина изгубљене слободе. Успостављањем многих ограничења у слободи кретања дисциплиновано је становништво, од кога се очекивала покорност. Однос победника и поражених мерио се и самом формом кретања. Окупатору је припадала брзина и модерност, а окупираном стајање, чекање, гурање, међусобна борба за ограничене ресурсе, честе контроле, казне и насилно враћање у технолошки заостала превозна средства.

### Резиме

Немачка окупација Београда довела је до измена у саобраћају града које није било могуће избећи и игнорисати. Улазак и излазак из града строго је контролисан. Уобичајено путовање возом отежано је због смањеног броја полазака, а повремено је и потпуно обустављано. Саобраћајне везе са Шапцем, Земуну и Панчевом углавном су обављане спорим бродским превозом. Пешачење, као основни вид кретања у граду, ограничено је полицијским часом, забранама проласка кроз одређене улице, као и страхом од окупаторских војника. Бицикл је постао популарно превозно средство, чија је употреба забрањена на периферији града после отпочињања устанка јер се сумњало да на тај начин герилци организују курирску мрежу. Основни вид превоза у Београду били су трамваји, чије је коришћење постало ограничено због смањеног броја кола. Привилеговани статус Немаца у трамвајском превозу производио је додатне гужве. Окупатор је одузео највећи број приватних аутомобила, а оним приватницима којима су остављена употреба је била ограничена. Радило се о лицима која су сарађивала са окупатором или је њихов посао био ва-

жан за живот грађана и града. Смањен је број такси-возила, тако да су фијакери и многа друга запрежна возила преузели улогу превоза путника. Успостављањем многих ограничења у слободи кретања дисциплиновано је становништво, од кога се очекивала покорност, а однос победника и поражених мерио се и самом формом кретања. Окупатору је припадала брзина и модерност, а окупираном стајање, чекање, гурање, међусобна борба за ограничене ресурсе, честе контроле, казне и насилно враћање у технолошки заостала превозна средства.

### Sources and Literature

- Arhiv Jugoslavije. Fond 103 – Emigrantska vlada Kraljevine Jugoslavije.
- Arhiv Srbije. MMA –74, Porodični fond Marije Ilić Agapove i Maksima Agapova.
- Istorijski arhiv Beograda. Fond Opština grada Beograda.
- Vojni arhiv. Fond Nedićeva arhiva.
- *Zbornik dokumenata i podataka o narodnooslobodilačkom ratu naroda Jugoslavije*, tom 12, knj. 1: Dokumenti Nemačkog Rajha 1941. Beograd: Vojnoistorijski institut, 1973.
- „Dve beležnice Ive Andrića (Beležnica br. II i Mali notes crvenih korica)“, priredio Branimir Živojinović. *Sveske Zaduzbine Ive Andrića* 20/2003, (Beograd), 2003, 7–76. (cyrillic)
- *Okupacijski dnevnik Milana Jovanovića Stoimirovića (jun–decembar 1941)*, priredili Aleksandra Vraneš, Bojan Đorđević. Novi Sad: Matica srpska, 2020. (cyrillic)
- *Svakodnevni život pod okupacijom 1941–1944: iskustvo jednog Beograđanina*, priredili Nataša Milićević, Dušan Nikodijević. Beograd: Institut za noviju istoriju Srbije, 2011. (cyrillic)
- Barić, Nikica. „Politika Nezavisne Države Hrvatske prema Srbiji“. *Istorija 20. veka* 1/2011, 115–126. doi: 10.29362/ist20veka.2011.1.bar.115-126
- Božović, Branislav. *Beograd pod komesarskom upravom 1941. godine*. Beograd: Institut za savremenu istoriju, 1998. (cyrillic)
- Isailović, Blagoje, Momčilo Mitrović, Ljubinka Škodrić. *Arhiv Srbije 1898–2018. Istorija institucije*. Beograd: Arhiv Srbije, 2019. (cyrillic)
- Janjetović, Zoran. *Nemci u Vojvodini*. Beograd: INIS, 2009.
- Kreso, Muharem. *Njemačka okupaciona uprava u Beogradu: 1941–1944: (sa osvrtom na centralne okupacione komande i ustanove za Srbiju, Jugoslaviju i Balkan)*. Beograd: Istorijski arhiv Beograda, 1979.
- Marković, Peđa J. *Beograd i Evropa 1918–1941. Evropski uticaji na proces modernizacije Beograda*. Beograd: Savremena administracija, d. d., 1992.

- Milićević, Nataša. „O ishrani u okupiranom Beogradu 1941–1944“. *Tokovi istorije* 2/2012, 77–91. (cyrillic) doi: 10.31212/tokovi.2012.2.mil.77-91
- Milićević, Nataša. „Hleb nasušni: Direkcija za snabdevanje stanovništva grada Beograda (DIRIS) 1941–1943“. *Vojnoistorijski glasnik* 2/2017, 165–183. (cyrillic)
- Milićević, Nataša. „Srpsko građanstvo u okupiranoj Srbiji 1941–1944“. Doktorska disertacija, Univerzitet u Beogradu, Filozofski fakultet, Odeljenje za istoriju, 2016. (cyrillic)
- Milićević, Nataša. „Ausweis, Guards and Borders: Travelling of the Middle Class in Occupied Serbia 1941–1944“. *Tokovi istorije* 3/2017, 85–110. doi: 10.31212/tokovi.2017.3.mil.85-110
- Moran, Džo. *Čitanje svakodnevce: svakodnevica i njena značenja*. Beograd: Biblioteka XX vek, Krug, 2011.
- Petranović, Branko. *Srbija u Drugom svetskom ratu 1939–1945*. Beograd: Vojnoizdavački i novinski centar, 1992.
- Ristanović, Rade. „Svakodnevica prvih meseci okupacije 1941. u člancima beogradskih Opštinskih novina“. *Istorija 20. veka* 1/2014, 95–110. doi: 10.29362/ist20veka.2014.1.ris.95-110
- Spasić, Ivana. *Sociologija svakodnevnog života*. Beograd: Zavod za udžbenike i nastavna sredstva, 2004.
- Ristanović, Rade. „U službi građana’: Komunalno pitanje na stranicama kolaboracionističke štampe“. *Kolaboracionistička štampa u Srbiji 1941–1944*, knj. II, prir. Aleksandar Stojanović, 149–184. Beograd: Filip Višnjić, 2017. (cyrillic)
- *Službene novine* 1941. (cyrillic)
- *List uredaba Vojnog zapovednika u Srbiji/ List uredaba Zapovednika Srbije* 1941. (cyrillic)
- *Novo vreme* 1941. (cyrillic)
- *Obnova* 1941. (cyrillic)
- *Opštinske novine* april–jun 1941. (cyrillic)



## Summary

Nataša Milićević  
Miloš Timotijević

### **Tram, carriage and bicycle: Everyday traffic in occupied Belgrade in 1941**

**ABSTRACT:** The paper discusses the changes in the Belgrade traffic system under the German occupation in 1941, an unavoidable part of everyday life that was radically transformed during the war. By reconstructing and analyzing the standard routines in the city's traffic system, we perceive the disruption of the pre-war lifestyle and subsequent institution of newly imposed rules of conduct. Unlike the peacetime routine, when individuals could disobey or rearrange many restrictive laws without too much concern, during the occupation everyday traffic became one of the most conspicuous and unavoidable restrictive systems, a prominent symbol of obedience, loss of individuality and identity.

**KEY WORDS:** Belgrade, Nazi occupation, everyday life, traffic, train, tram, automobile, carriage, bicycle, pedestrians

The German occupation of Belgrade introduced a number of changes in the city's traffic that could not be avoided or ignored. The city's entry and exit points were strictly controlled. The usual railway route was slowed down because of the reduced number of departures, occasionally even completely suspended. Communication with Šabac, Zemun and Pančevo was serviced mainly by slow riverboats. Walking, the most common mode of transit in the city, was limited by curfews, by closing off certain streets, and by fear from the occupying soldiers. The bicycle became a popular means of transportation; they were banned on the outskirts of the city after the uprising, because it was suspected that the guerillas used them in organizing their courier network. The main mode of transportation in Belgrade were trams, but their use became limited because of the reduced number of vehicles. The privileged status of the Germans in trams caused more crowding. The occupiers confiscated most of the private cars, and there were limitations for their use for those private individuals who were allowed to keep them. These were people who cooper-

ated with the occupiers or whose work was instrumental in the life of the city and its population. The number of taxi cars was reduced, and carriages and other horse-drawn vehicles took over the role of transporting passengers. Introduction of numerous restrictions in the freedom of movement was a means of disciplining the population, whose obedience was expected, so that the power balance between the victors and the defeated was demonstrated in the very form of movement. The occupiers commanded speed and modernity, while the occupied were left with standing in lines, pushing and shoving, fighting for limited resources, frequent controls, fines and a forcible return to technologically backward means of transportation.