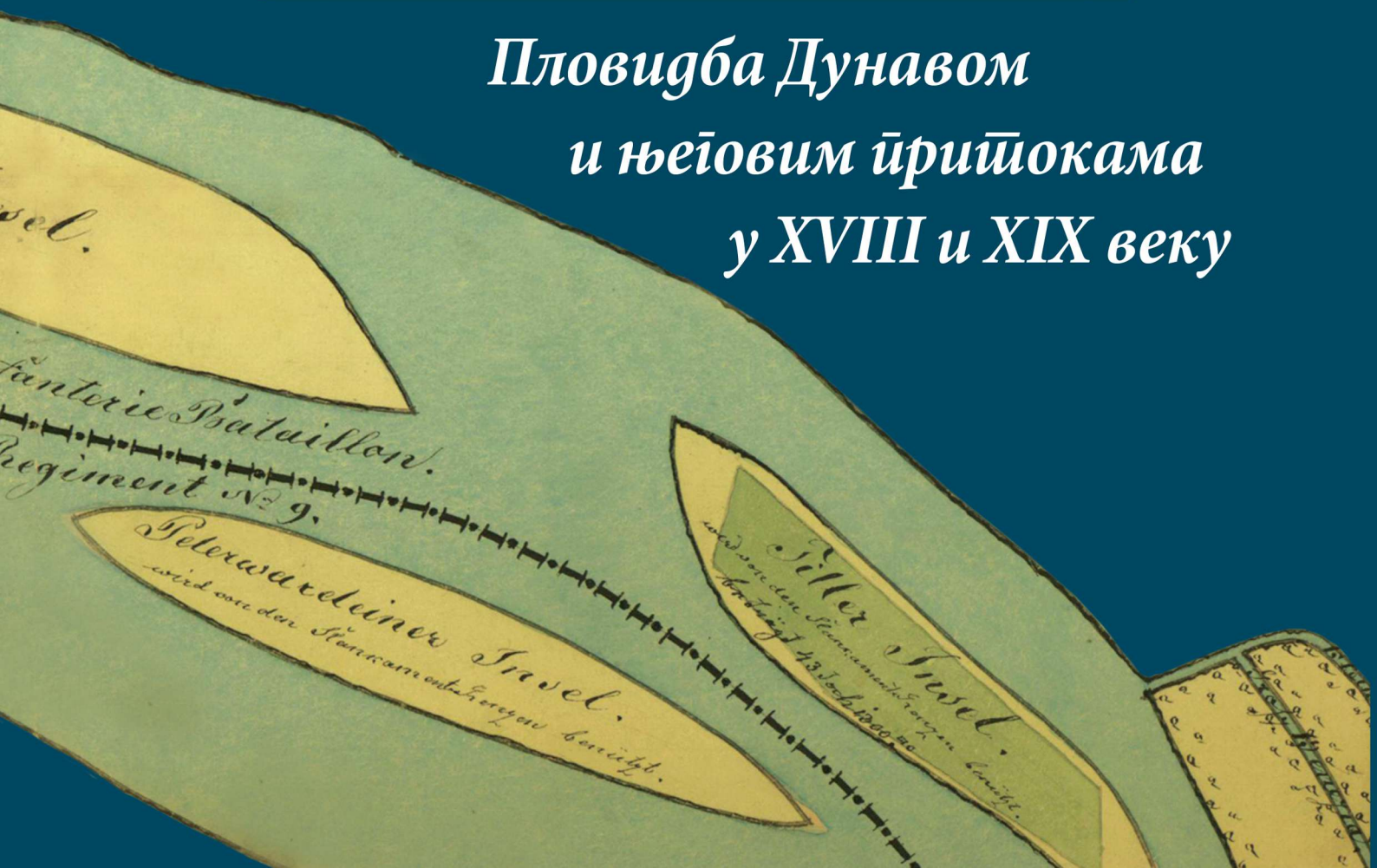
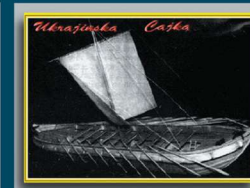
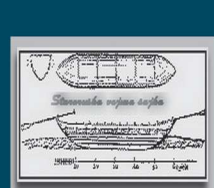
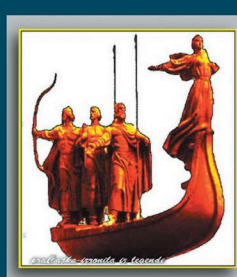
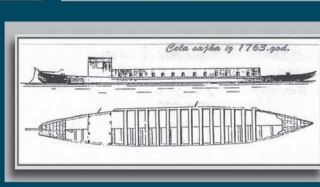
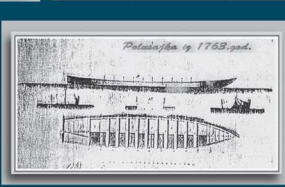
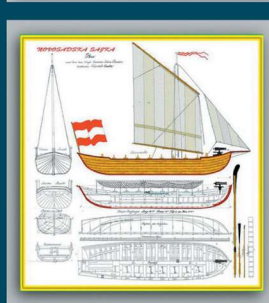
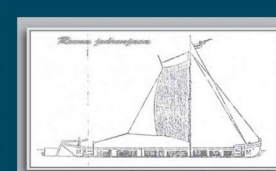
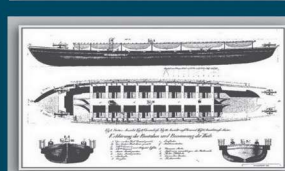
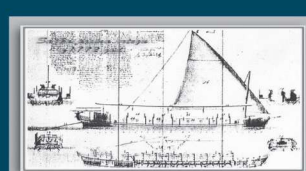
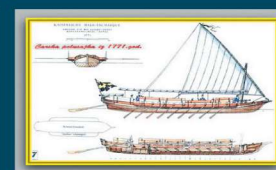
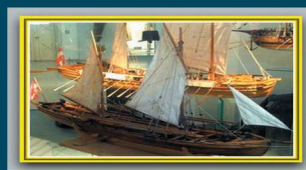
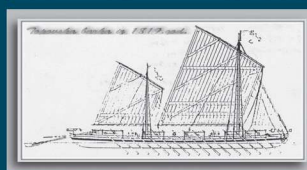
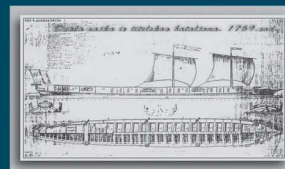
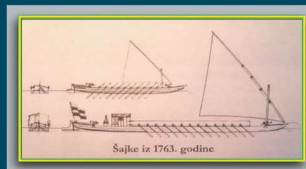
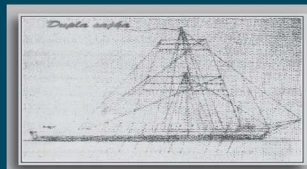
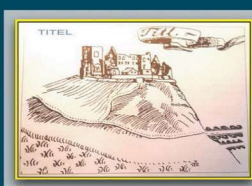
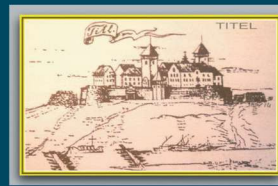
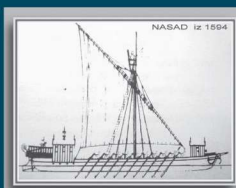
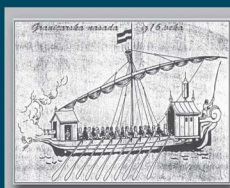
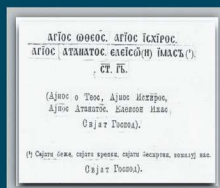




Пловидба Дунавом и њејовим њријшокама у XVIII и XIX веку





АРХИВ ВОЈВОДИНЕ

БИБЛИОТЕКА
ПОСЕБНА ИЗДАЊА

Главни и одговорни уредник
Бранимир Андрић, директор

Аутори изложбе
Владимир Иванишевић
Милена Поповић Субић

Рецензент
Проф. др Владан Гавриловић

Уредник
Весна Башић

Службени сарадници
Љиљана Бубњевић – превод с немачког
Загорка Авакумовић – превод с латинског
Шаролта Картаг – превод с мађарског
Жужана Мезеи – превод с мађарског

Превод предговора на енглески
Корнелија Ракић Одри

ISBN 978-86-80017-28-0

Реализацију изложбе и публикације омогућили су Министарство културе и информисања Републике Србије и Секретаријат за културу и јавно информисање АП Војводине.

© Copyright: 2013, Архив Војводине

*Пловидба Дунавом и њејовим њришокама
у XVIII и XIX веку*



Нови Сад, 2013.

Садржај

Владимир Иванишевић

Пловидба Дунавом и његовим пријокама у XVIII и XIX веку 7

Navigation on the Danube and Its Tributaries in the 18th and 19th century 29

Драгомир Комаров

Архивирана шајка – заувек 49

Попис докумената 53

61
Grenz Cordon.



Das oester. Heer von 1790 1809.

Пловидба Дунавом и његовим пријатокама у XVIII и XIX веку

Река Дунав и његове притоке (Сава, Тиса, Тамиш, Бегеј) представљају велике европске водене токове, који су допринели снажном развиту овог дела Европе. Оне су уједно и природна граница данашње територије АП Војводине у Републици Србији: између Дунава и Саве се налази Срем; Дунава и Тисе – Бачка, а с друге стране Тисе, преко Бегеја и Тамиша – Банат. Ови природно богати пловни путеви су омогућили привредни, друштвени и политички развој данашње територије АП Војводине кроз историју.

Пловни пут Дунава и његових притока је одувек привлачио различите завојеваче: Келте, Скордиске, Сармате, Римљане, Аваре, Словене, Мађаре, Турке. Захваљујући свом веома повољном геополитичком положају данашња територија АП Војводине (посебно Банат) је била подесна за спољну трговину великих размера, омогућујући људима који су живели непосредно на обалама, да користе природна богатства, да воденим токовима саобраћају на тада најбржи начин, различитим пловилима. У архивским изворима, у нашој и страниј литератури у вези са пловидбом Дунавом и његовим притокама, општи назив за речно пловило је *лађа*, којом се одвијао највећи део речног саобраћаја. Пловидба је осим поменутих река на данашњој територији Војводине била регулисана и каналима, који су били грађени у циљу регулације, и скраћења пловидбе. Речни саобраћај је увелико доприносио економском и друштвеном успону, а поготово у XVIII и XIX веку, када су исушене мочваре, ископани канали и када је овај регион Јужне Угарске постао један од најразвијенијих у целој Хабзбуршкој монархији. Такође, речна пловидба је дала полетни размах формирању насеља, нарочито Земуне, Панчева, Новог Сада, који су захваљујући утицају водених токова добили своју физиономију која

се сачувала до данашњих дана.

Архив Војводине изложбом архивских докумената *Пловидба Дунавом и његовим притокама у XVIII и XIX веку* даје свој допринос обележавању јубилеја **250 година од оснивања Шајкашког батаљона**.

Приређивачи изложбе су се одлучили да кроз одабрани архивски материјал прикажу: Пловидбу Дунавом и његовим притокама у XVIII и XIX веку, развој речног саобраћаја и пловила, као и њихов економски значај. Такође, одабрана документа се односе и на Шајкашки батаљон – превасходно из угла пловидбе рекама, односно прављења шајки као посебне врсте ратног брода, њиховог смештаја и улоге у рату и миру.

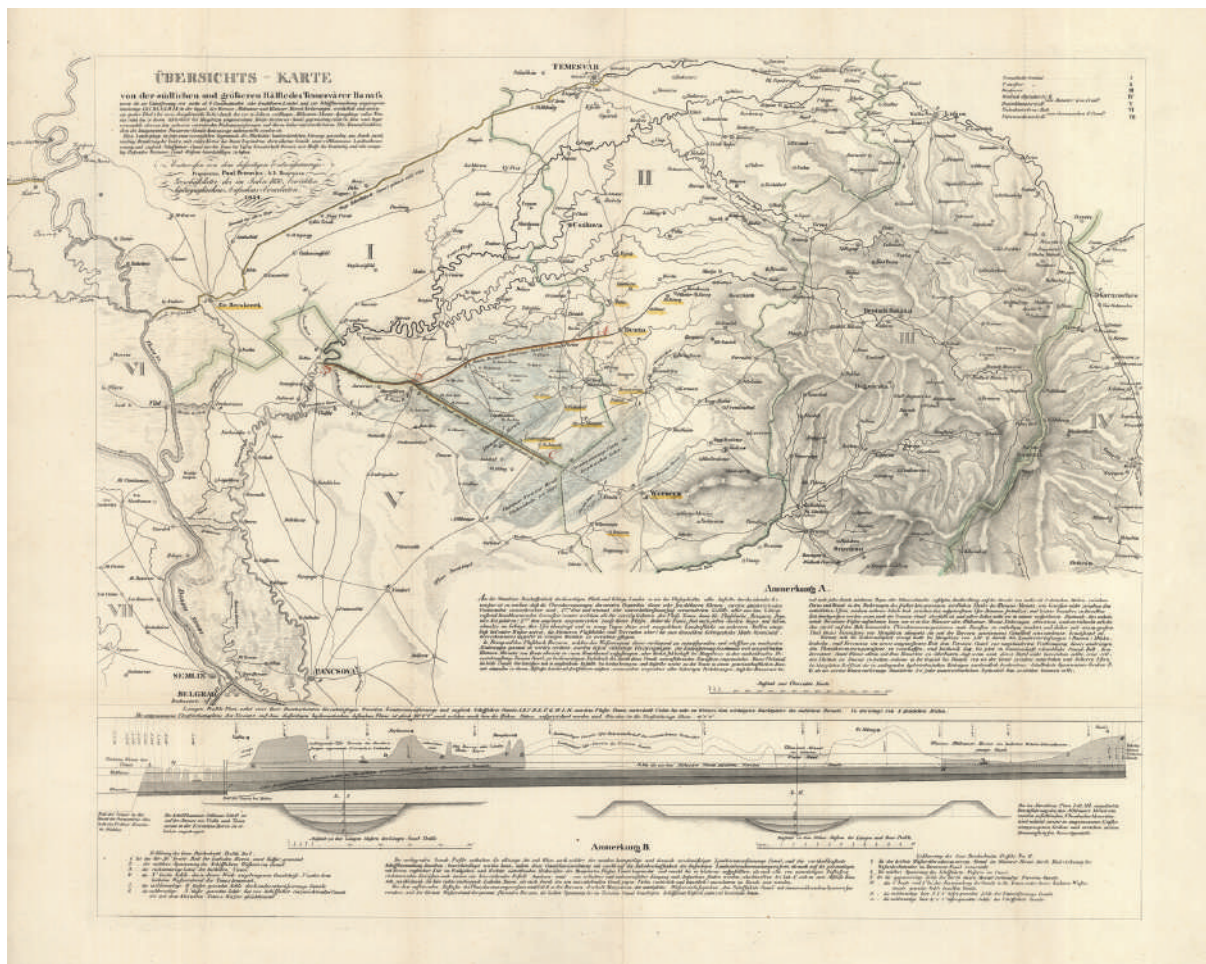
На изложби су представљена документа из следећих фондова и збирки: Ф. 2 Бачко-бодрошка жупанија – Баја, Сомбор (1688–1849) 1688–1849; Ф. 7 Слободни војни комунитет Петроварадин – Петроварадин (1722–1899) 1702–1918; Ф. 8 Шајкашки граничарски батаљон – Тител (1763–1873) 1768–1878; Ф. 10 Тамишка жупанија – Темишвар (1779–1849) 1731–1849; Ф. 11 Торонталска жупанија – Велики Бечкерек (1779–1849) 1731–1849; Ф. 19 Дистриктуални врховни комесаријат за Бачку, Торонтал и Вршац – Сомбор (1849–1852) 1849–1852; Ф. 20 Комесаријат за Средњу и Доњу Бачку – Сомбор (1849–1853) 1849–1853; Ф. 21 Комесаријат за Горњу Бачку – Сомбор, Баја (1850–1853) 1850–1853; Ф. 23 Земаљска управа за Српско Војводство и Тамишки Банат – Темишвар (1849–1861) 1849–1861; Ф. 39 Техничка дирекција Акционарског друштва канала краља Петра I – Сомбор (1921–1945) 1802–1947; и Ф. 373 Збирка карата и планова, 1794–1956; На изложби су приказана и документа из Ратног архива у Бечу, као и део грађе Историјског архива у Панчеву – из фонда Ф. 4 Магистрат муниципалног града Панчева (1794–1918), 1794–1918, и Историјског архива Зрењанин – фонда Ф. 1 Велики Бечкерек – град са уређеним сенатом – Велики Бечкерек (1769–1918), 1769–1920.

Овим одбиром докумената представљени су цивилни и војни органи власти Хабзбуршке, односно Двојне монархије. Изложена архивска грађа писана је на латинском, немачком, мађарском и српском језику. Изложбену поставку чини пет тематских целина: *Пловидба и уређење пловних путева; Луке и пристаништа; Економска улога и значај речног саобраћаја; Лађе у мирнодојским условима; и Шајке и лађе у војне сврхе*.

Пловидба и уређење пловних путева је било од највеће важности

за развој лађарства. После ослобађања подручја Јужне Угарске (данашње територије Војводине) од турске власти крајем XVII и почетком XVIII века почеле су да се стварају нове саобраћајне везе, које су почевши од времена владавине цара Карла VI добијале све већи значај. Током XVIII и XIX века Монархија је доносила законе који су се односили на лађарење и сплаварење, обухватајући опште одредбе о овлашћењима бродарске делатности. Такође, биле су доношене различите уредбе које су се односиле на: запошљавање бродара; одговорност капетана, односно старешине брода; дозвољене године старости капетана и запосленог особља на пловним објектима – зависно од врсте лађе. Посебно су биле нормиране и бележене путање бродова, њихови планови путовања, почетне и крајње дестинације. Водила се евиденција и о постављању мостова за укрцавање и искрцавање; трговачким операцијама; уређењу стамбених просторија за путнике; реду вожње; ценама вожње и превозу робе итд. Између осталог, бележена је и заштита обалних путева, поставка сигнала на копну и води. Осим тога, постојале су посебне одредбе везане за места за пристајање, привезивање и сидрење; тегљење пловних објеката, о употреби ноћног светла, условима за ноћну пловидбу, као и о пловидби кроз канале и теснаце. Ови веома значајни подаци везани за пловидбу су били записивани у бродарске књижице.

Један од првих циљева који је требало да се постигне нормирањем пловидбе, осим доношења низа уредби, био је усмерен на регулацију водених токова. Било је потребно да се очисте речна корита која су била пуна подводних пањева, пешчаних спрудова, различитих пловних објеката настрадалих у бродоломима. Проблем је представљало и то што приобални путеви за узводну вучу лађа нису били прокрчени и уређени, већ су били прекривени шумама или шипражјем. Власти су зато чиниле велике напоре да приобалне путеве доведу у намену, како би тиме олакшали пловидбу. Нарочита сметња, такође, несметаном проласку бродова, су биле многе успутне дажбине: водене малтарине – таксе које су власници лађа морали да плате када би прелазили кроз територије појединих властелина и градова; бродарине, обаларине, казукарине и друге таксе, као и неуредне путне исправе. Посебну сметњу су представљали млинови, житни магацини у непосредној близини река и покретне воденице које су пловиле рекама. Проблем са воденицама се огледао у томе



2.

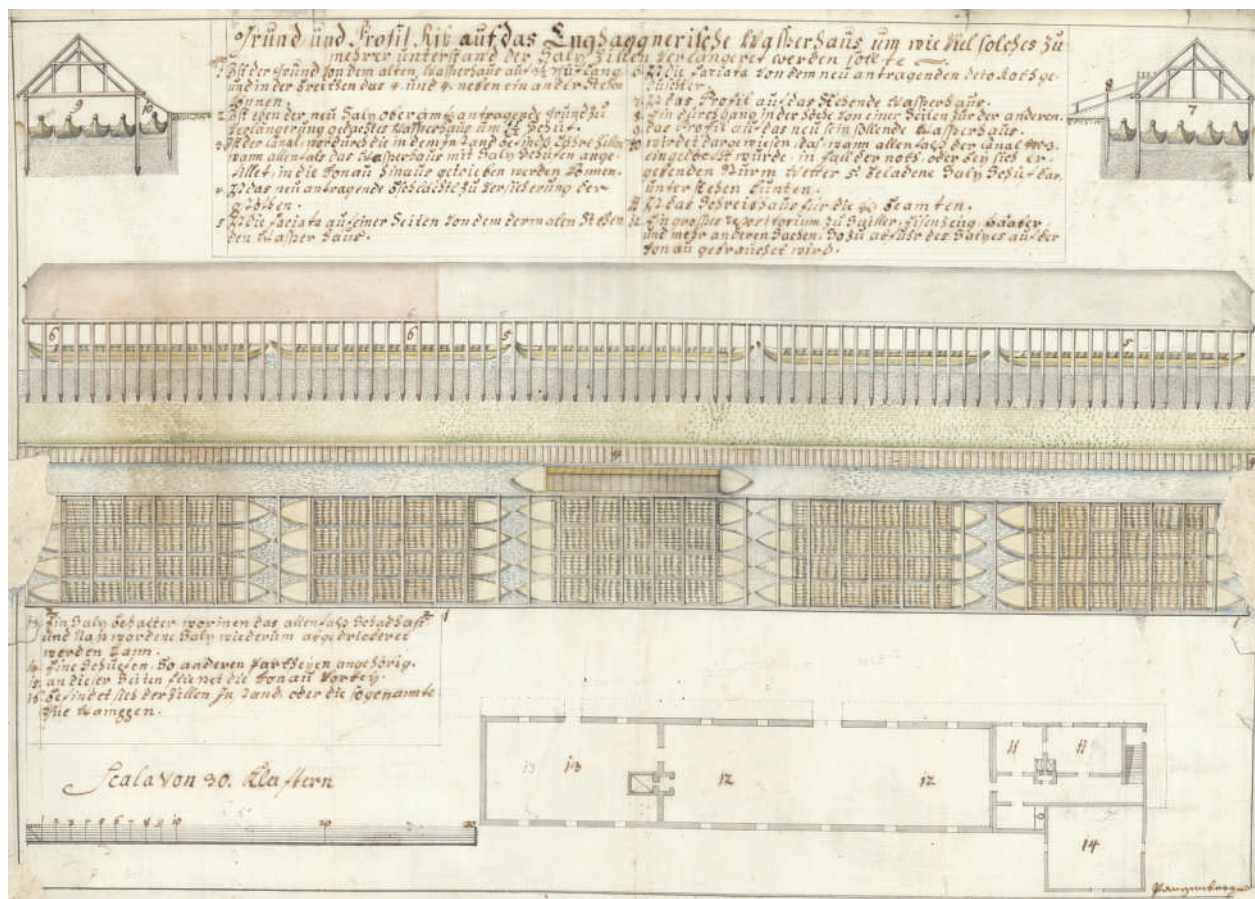
2. Карта јужне, веће половине Темишварској Банатија
са њодацима о одводњавању, иловидби и исушивању,
1834. година

што су оне прикупљањем воде за свој рад хватале и наслаге песка, које су спречавале пролаз пловним објектима. Сметње у пловидби су, између осталог, чиниле и многобројне скеле и сплавови, који су прелазећи са једне на другу обалу река закрчивале пловне путеве. Са копна је такође вребала стална опасност, јер су лађе, поготово у шумовитим и мочварним пределима, биле изложене нападу и пљачки разбојника и хајдука.

Поред економских али и многих других разлога Хабзбуршка монархија, односно Аустро-Угарска је у XVIII и XIX веку предузимала бројне радове на регулацији река и прокопавању пловних канала, како би ипак обезбедила несметану и сигурну пловидбу воденим токовима. Велики подухват на том плану до друге половине XVIII века је било прокопавање канала уз реке Бегеј и Тамиш, чиме је остварена њихова потпуна пловност. То је умногоме смањило трошкове транспорта кроз Банат, који је тада постао једна од главних регија за производњу и извоз пољопривредних производа у Монархији. Највећи подухват је свакако представљала изградња Великог бачког канала који је ископан у периоду од 1793. до 1801, а који је скратио пловни пут из Горње Тисе у Горњи Дунав за око 160 км, чиме је трајање путовања од Бачког Градишта до Бачког Моноштора сведено са 21 на само два дана, а самим тим су појефтинили и трошкови транспорта робе и путника. Током последњих деценија XIX века угарске власти су предузеле бројне активности на регулисању водених токова Дунава и нарочито Тисе. После тих радова Дунав и Тиса су постали у пуном смислу пропусне пловне реке за бродове тадашње технологије.

Луке и пристаништа су били од нарочитог значаја за развој речног саобраћаја и привреде. Пристаништа су финансирана од такси за пристајање лађа и других пловних објеката, али и оних које су плаћали власници стоваришта која су најчешће грађена на пристаништима због близине пловних путева, којима је роба најчешће превожена. Боља пристаништа су имала и зимовнике у којима су били смештени чамци и мање лађе током зимског периода, и тако били заштићени од леда и других природних непогода.

На Дунаву су изграђена пристаништа у: Бездану, Апатину, Купусини, Богојеву, Паланци, Новом Саду, Петроварадину, Сремским Карловцима, Панчеву, Омољици и Ковину. На Тиси у: Тителу, Новом Бечеју



3.

3. План водене куће за смештај соних лађа на Дунаву, 1776. година

и Перлезу. На реци Сави изграђено је пристаниште у Сремској Митровици, а на Бегеју у Великом Бечкереку. Такође, изграђена су пристаништа дуж Великог бачког канала: у Врбасу, Старом Сивцу и Бачком Моноштору.

Пловидба је имала велику улогу и значај у организацији привредног живота на данашњој територији Војводине у XVIII и XIX веку. Реке и канали су служили за време Хабзбуршке односно Двојне монархије као јефтини саобраћајни путеви. Такође, они су знатно утицали на развој привреде и индустрије – првенствено прехрамбене, а у много мањој мери тешке (металопрерађивачке, машиноградње) индустрије, за разлику од многих других европских земаља. На тај начин се развој индустрије оријентисао према принципу проходности воденим путевима као најдостижнијим транспортним правцима. Водени путеви су се већ афирмисали као токови преко којих су се извозиле житарице, а касније су послужили и као руте за увоз сировина, погонског и помоћног материјала, али и извоза готових производа. Међу првима се, веома брзо и са великим интензитетом, почела развијати млинска индустрија и то првенствено у местима која су се налазила близу водених токова. Били су подигнути млинови у: Новом Саду, Старом Бечеју, Великом Бечкереку, који су се оријентисали на пловне водотоке и канале. Вода је представљала изузетно важан фактор превоза сировина и за остале привредне гране: производњу уља и шећера, кланичну индустрију, рибље прерађевине, производњу пива, вуне, памука, кудеље, обуће. Као и различите индустријске производе од дрвета, плетарско-кошаричког рада, и производе грађевинске индустрије (мермера, камена из каменолома, цемента, цигле и црепа итд.).

У периоду од почетка XVIII века до 1862, речни саобраћај је представљао један од најважнијих фактора привреде Хабзбуршке монархије. Он је био посебно важан за везе Подунавља са Јадранским морем где су се налазила главна извозна средишта Монархије. Те везе су се шириле са запада на исток, а спроводиле су се смишљеном меркантилистичком политиком Монархије започетом још за време цара Карла VI и царице Марије Терезије. Хабзбуршка монархија је током XVIII века успела да великим радовима на регулацији пловних токова повеже Подунавље са својим јадранским лукама, како би могла да до њих транспортује робу

богатих подунавских аграрних подручја.

Изградња железнице у Угарској седамдесетих и осамдесетих година XIX века значила је појаву нове, исплативије врсте транспорта, тако да је превоз робе лађама доспео на ниво локалне трговине, занемарљиве вредности у износу од једне десетине ранијег промета.

На Дунаву, Сави, Тиси, Тамишу, пловном Бегеју и Великом бачком каналу у XVIII и XIX веку су били у употреби најразличитији пловни објекти: сплавови, скеле, чамци: шикље – уски издужени чамци, чунови – мали плитки чамци направљени од дебла или стабла дрвета, кораби – чамци издубљени из једног стабла. Такође и баркаче – велики чамци за службу, најчешће при ратним бродовима; затим барке – мањи бродови различите величине, облика и грађе; тикваре – рибарске барке са заклоном за рибара и рибарски прибор; гемије – лађе турског порекла за превоз жита са кровом преко задњег дела, дереглије, тумбаси, житарице и дрварице за превоз жита и дрвета, баркетони, касније и пароброди.

За превоз житарица углавном су се употребљавали бурчеле, тумбаси, гемије, житарице, кораби. На Дунаву, Сави и Тиси пловили су и већи трговачки бродови – лађе баркетони и отворени тумбаси. Баркетони (бертони) су били највећи затворени пловни објекти на рекама. Дужина им је била до 50 (некад и 60) метара, ширина око 8 метара, газ 1,5–2 метра. Могли су да носе до 6.000 центи жита у расутом стању. Имали су посаду од шест до осам лађара са једним кормиларом, а понекад и писара који је водио књиге и исплаћивао рачуне. Дунавом и Савом су пловили тумбаси до 3.000 мерова жита, са посадом од четири лађара и једним кормиларом; узводно их је вукло осам коња.

Најчешћи тип лађе на овим рекама је била дереглија – врста откривене лађе, дрвене конструкције, која је служила за превоз терета на кратким релацијама. Њене приближне димензије су биле: дужина 10,5 – 16 м, ширина 2,4 – 4 м, газ од 0,15 – 0,8 м а носивост од 3 до 13 тона. Деревлије су обично имале једно спремиште за терет. Већим деревлијама се управљало кормилом, а мањима лентом која је изгледала као велико дрвено весло. Низводно су се кретале уз помоћ весала, или мотака; док су их узводно теглили парни или моторни бродови, а врло често су их вукли и људи са обале. Када је ветар био повољан лађари на деревлијама су употребљавали и једру.

У тесној вези са лађарством и лађарима били су рибари, који су рибарењем и продајом рибе зарађивали за живот. Највећи број рибара је поседовао чамце, а само неки су имали и мање лађе.

Средином XIX века Дунавом су почели да плове и пароброди, углавном они у власништву Првог аустријског паробродарског друштва које је основано у Бечу 1829. године. Друштво је деценијама уживало монополски положај на Дунаву и свим његовим притокама и обележавало свеукупно речно лађарство на територији Хабзбуршке монархије. Друштво је имало своје агенције у Апатину, Новом Саду, Сремским Карловцима, Ковину, Старој Кањижи, Сенти, Новом Бечеју, Тителу, Сремској Митровици и Кленку. На територији данашње Војводине деловала су и домаћа паробродарска предузећа: Браћа Гутман у Панчеву, Панчевачко бродарство Николића, Бродарско предузеће Великог бачког канала, Гутман и Франк у Новом Саду, Волф и Тростлер у Сомбору.

За велики број бродова који се јавио на пловном правцу Дунава и његових притока, била су потребна бродоградилишта за изградњу нових и поправку оштећених бродова. На изградњу речних бродова поред домаћих аустријских мајстора велики утицај су имали и турски, а од почетка XVIII века и италијански и хамбуршки стручњаци. То се најбоље огледа у стручној терминологији речног бродарства позајмљеној из турског, немачког и италијанског језика. На Дунаву је највеће бродоградилиште било у Вуковару, а Осијек је имао војно бродоградилиште за шајке на Дунаву. Управа Великог бачког канала је у Бездану поседовала малу, једноставну, радионицу за поправку и одржавање чамаца и бродова који су пловили Великим бачким каналом са 15 запослених радника. Постојало је и неколико малих градилишта дрвених пловних објеката до пет тона носивости, и то на Дунаву у Апатину, на Тиси у Тителу и на Тамишу у Панчеву.

На речним бродовима су радили лађари (бродари, хајоши) који су обављали различите бродарске послове, вожњу или вучу брода; било је и оних који су се само бавили гајењем и одржавањем теглеће стоке. Звали су их и бећари, јер су били без породица или су живели одвојено од њих. Често су били сиротиња, одбегли сељаци, граничари из пасивних крајева и избеглице са територије под турском влашћу. За тегљење бродова током XVIII века служили су многи кажњеници. Лађари су били

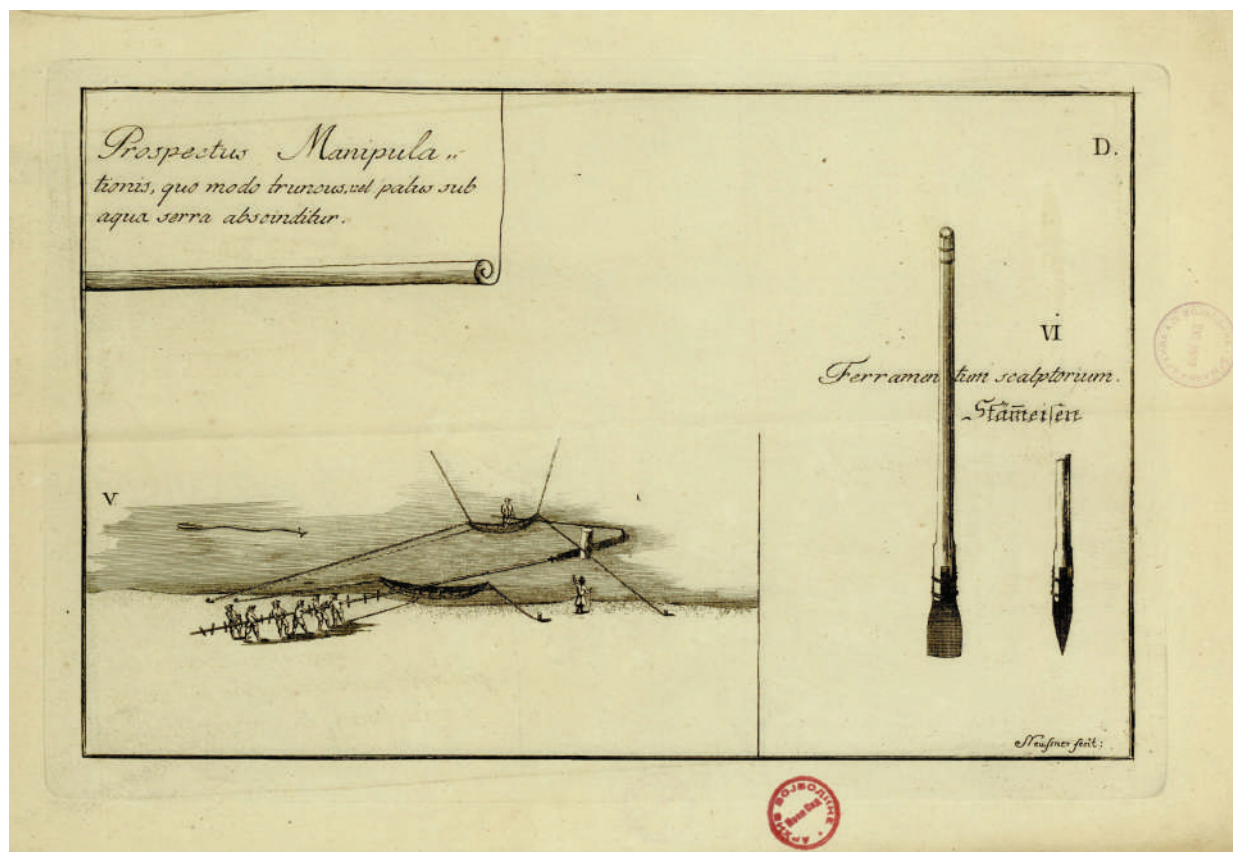


6.

6. Хидроірафска маја тока Дунава
 од Баје до Малої Моношијора, 1828. година

организовани у цеховима, у којима су мајстори били лађарски капетани и кормилари. Цехови су имали посебне повластице: обавезу власника да на брод укрца одређени број лађара, да исплаћује прописану плату и слично. Пловидбом је управљао кормилар, који је био и заступник власника брода, он је примао и отпуштао посаду, старао се о исхрани људи и стоке, исплаћивао рачуне и плате, организовао утовар и истовар робе. На неким бродовима су постојали и писари који су водили бригу о рачунима и плаћању. Посада се унајмљивала по путовању. Мајстори који су градили лађе звали су се палири, калавације, скобљари и шупери. Калавације и шупери су маховином или кучином и катраном затварали отворе између дасака на дну и на боковима, док су скобљари везивали даске металним закивкама – скобљама или егијама.

Врло често су лађе на данашњој територији Војводине биле принуђене да се крећу узводно, јер су се главни трговачки центри налазили на горњем Дунаву, нпр. Будим, Пешта, Баја, Беч. Путовање реком узводно је обављано тегљењем. То је био веома тежак и опасан посао, који су у XVIII веку обављали углавном кажњеници осуђени на најтеже казне (казна на јавне радове, *roena operarum publicarum*, *roena pro attrahendis navibus*). Те казне су по тежини биле одмах иза смртне казне, некада и теже од ње, а нису их били поштеђени ни племићи. Због тежине посла, исцрпљености и слабе бриге о кажњеницима, највећи број је умирао теглећи лађе. Кажњенике је пратила војничка стража која је имала своја склоништа уз реку. Сем кажњеника бродове су теглили и људи за плату, а од краја тридесетих година XVIII века бродове су теглили и коњи и волови – тај процес се називао копитарење, а приобални пут преко којег се обављало копитарење, називао се копитница или *шрейл йуш*. За потребе одмарања људи и стоке који су били ангажовани на копитарењу уз обале река, пре свих Дунава и Саве, на сваких пет километара, градиле су се станице за одмор под називом *хуја*. Лађе су се користиле и у војне и ратне сврхе. Осамнаести и прва половина XIX века на данашњој територији Војводине, прошли су у страху од очекиваних војних дејстава. Лађе су преносиле војнике, муницију, храну и осталу потребну опрему за војску; њима су били транспортовани војни заробљеници и кажњеници, а учествовали су и у самим борбама. Како војска није стално поседовала довољан број лађа често је реквирирала лађе од цивилног становништва



7.

7. Скица шесћере за подводно сечење ђањева, 1783. година

за своје потребе и на силу мобилисала лађаре као помоћно особље.

На подручју данашње територије Војводине од 1763. до 1873. године деловао је **Шајкашки граничарски батаљон са седиштем команде у Тителу**. Он је био једна од јединица речне ратне флоте у Хабзбуршкој, односно Аустро-Угарској монархији. После Београдског мира закљученог 1739, Аустрија је одлучила да 1741. године укине шајкашке чете у Комарну, Естергону, Ђеру, које су остале на Горњем Дунаву, далеко од јужних, угрожених граница Монархије. Након вишегодишњег тражења одговарајућег решења, прихваћен је предлог Дворског ратног савета да се организује Шајкашки граничарски батаљон у југоисточном троуглу Бачке, између река Дунава и Тисе. Батаљон је формиран у јесен 1763. године и био је непосредно потчињен Славонско-сремском генералату. У погледу транспортне службе налазио се у делокругу надлежности Главног бродарског уреда у Бечу. Захваљујући тој одлуци Монархије из 1763. године цео југоисточни део Бачке је прозван Шајкашка, на успомену на те врле, храбре граничаре, ратнике који се нису бојали да из својих шајки искоче на непријатељски брод, или на непријатељску обалу. Шајкаши, великом већином Срби, су учествовали у свим ратовима Хабзбуршке монархије у XVIII и XIX веку и били несразмерно њен велики ослонац. Такође, шајкаши су били први, који су помогли својим активним учешћем Српски народни покрет 1848/49. године и омогућили у потпуности стварање српске народне војске на територији Јужне Угарске (данашње територије Војводине).

Шајке су биле ратне речне лађе израђиване од дрвета, са оштрим гвозденим кљуном, 2 реда весала и једним или два латинска једра као помоћним погонским средством. У зависности од врсте: дупла шајка, цела шајка, полушајка и четвртшајка или патролна шајка. У вези са тим је била и њихова дужина која се кретала од 10 до 28 метара, ширине од 2 до 4 метра и висине од 0,6 до 2,5 метара, могле су да приме посаду од 25 до 95 људи и наоружање од једног до осам топова. Посаду шајки су сачињавали шајкаши и артиљерци, а повремено се на њих укрцавала и пешадија. Шајке су се у почетку градиле у Гмундену, а касније у Осијеку, Петроварадину и Тителу. У Тителу су се налазили арсенал, складишта за материјал и спремишта за чување пловних објеката преко зиме.

За потребе Батаљона су се од 1817. године градиле и потпуно

нове врсте бродова – барке-топовњаче, као и специјални чамци са ракетним наоружањем од 1830. године. Барке-топовњаче су биле намењене за борбу против непријатељских обалских батерија. Флотила Шајкашког батаљона је била подељена у дивизионе, а сваки дивизион је имао по једну чету. Бродови Шајкашког батаљона учествовали су у сталним борбама на Дунаву и Сави према Османској царевини. Шајкаши су спречавали код Панчева пролаз турској флотили која је имала базу у Смедереву, сузбијали препаде турских шајки из Београда. Шајке су такође обезбеђивале речне транспорте, и пребацивале трупе и ратни материјал преко река и штитиле понтонске мостове. Шајкашки батаљон могао је, према царском нахођењу, да буде употребљен на копну и на води, у рату и миру. Поред тога, бринуо је за безбедност земље и на копну и на води, посебно на Дунаву, Тиси и Сави. Шајкаши су били дужни да спроводе бродове који су саобраћали на овим рекама. Штаб Батаљона налазио се у Тителу. Турска моћ све више је слабила и било је све мање сукоба у Подунављу, али ратовање шајкаша је настављено све до завршетка рата у Италији 1866. године. Након распуштања Војне границе, после сто осам година постојања, 1873, престао је да постоји Шајкашки батаљон.

Успомена на храбре шајкаше сачувана је до данас. На овом подручју су се шајкаши као посебна војна јединица најдуже задржали, а главна места била су Тител, Гардиновци, Лок, Вилово, Мошорин, Жабал, Ковиљ и Чуруг. Велика је заслуга шајкаша што су Турцима онемогућили даље напредовање дуж река средње Европе.

Изложена архивска грађа на занимљив начин приказује активности у вези са пловидбом и употребом различитих врста пловила, како у економске, тако и у војне сврхе, на подручју данашње Војводине у XVIII и XIX веку. Грађа представља значајан извор за проучавање привредних и друштвених кретања, али и свакодневног живота, указује посетиоцима на несразмерно велику улогу и значај коју је имала пловидба. Нарочито илуструје активности Шајкашког граничарског батаљона, чији су шајкаши на својим шајкама спречавали упаде турских флотила и чували ред и мир на Дунаву, Тиси и Сави.

14 Maj 1764 241
Sacrae Majestatis Regiae Majestas.
Domina Domina Naturaliter clementissima.

Majestatis Vestrae Sacrae Majestatis pienu
leo subdico Denignitas clementissime q
nos, cum Dilectis Cio: Jybidanis ante
quidino Majestatis Regiae Majestas. A
vati quidem, una totum ad choportu
lia Dilecta, quam ad proclanda Maj
estatis Vestrae uilia obitua, sed pot
das Familias, et proles nostras, utem
mus. Et cum cum pradio Dilecti
cribus Majestatis Vestrae Sacrae Ma
jests per Augmentum Incolamum,
natis nostris ad choportandrum c
prastandrumque Dilectationem, tradi
viam Nostram de die in diem Dilecti
mus, certidina de teminimus, nos per
Vestram Sacrae Majestatis, in diem
Dilectationem conservandis. Sed ecce
pro Dilectatione Nostrae per Majestates
estatis Vestrae adinveni Dilectationem vix
Amariantem fuiti Patris Dilectatione

Procedentes Cio: Jybidanis tranonigrare, pro qua
clementer impedienda Dilectia prastegnam, quod nos
Dilectate nostrae uilitero fuitis obstruimus, Maje
statis Vestrae Sacrae Majestas, uti uogre vix Dilectate
a Dilecto optimo maximo exoraturi Anno

Majestatis Vestrae Sacrae Majestas.

Humillim. perperuque fideles vasalli.
Committentes in prastegnam Dilectationem
Cio: Jybidanis. Procedentes.

Rablya.
Gardimetz
Moshorin
Vilova
Loza
Tiel.

9.

9. Молба заједнице месџа Пошиској
дисџрикџи – Жабља, Гардиноваца,
Мошорина, Вилова, Лока и Тишела, која
су ушла у сасџав Шајкашкој іраничарској
баџиалџона са седишџијем у Тишелу, 1764.

10. План Дунава са џири осџрва
Тишелској іраничарској џешадијској
баџиалџона, и једној осџрва
Пеџроварадинској іраничарској
џука бр. 6, 1866. ➔

Loser Siller Insel.

Piedswed

Donau-Strom.

Grenze mit dem Peterwardeiner Grenz Infanterie Regt.

Grenze mit dem Siller Grenz Infanterie Regt.

Loser Insel

Plan.

eines Theils des Donau Stromes
samt der drey Inseln des
Siller Grenz Infanterie Regiments
und einer Insel des Peter

Navigation on the Danube and Its Tributaries in the 18th and 19th century

The river Danube and its tributaries (the Sava, Tisa, Tamiš, Begej) are large European waterways, which have contributed to the significant development of this part of Europe. At the same time, they are also natural borders of today's territory of the Autonomous Province of Vojvodina in the Republic of Serbia: Srem is situated between the Danube and the Sava; Bačka is between the Danube and the Tisa, and on the other side of the Tisa, across the Begej and Tamiš lies Banat. Through history, these naturally rich waterways have facilitated the economic, social and political development of today's territory of AP Vojvodina.

The waterways of the Danube and its tributaries have always attracted various invaders: the Celts, Scordisci, Sarmatians, Romans, Avars, Slavs, Hungarians, and Turks. Due to its highly favourable geopolitical location, the present-day territory of AP Vojvodina (especially Banat) was suitable for large-scale international trade, enabling people who lived in the closest vicinity of the riverbanks, to exploit the natural resources, to travel by water being the fastest way of the times and in various vessels. In archival sources, in Serbian and foreign references regarding navigation on the Danube and its tributaries, a general term for a river vessel is a *boat* ('*lada*') which was used in the majority of water traffic. Apart from the above-mentioned rivers on the territory of Vojvodina, navigation was also regulated by canals built with the aim to regulate and shorten navigation. Water traffic greatly contributed to economic and social growth, especially in the 18th and 19th century when the marshes were drained, canals dug out, and when this region of Southern Hungary became one of the most developed one in the whole of the Habsburg

Monarchy. In addition, river transport gave full swing to the formation of settlements, particularly of Zemun, Pančevo and Novi Sad, which, owing to the influence of waterways, got their shape that has been preserved up to the present.

With the exhibition of archival documents *Navigation on the Danube and Its Tributaries in the 18th and 19th Century*, the Archives of Vojvodina wishes to contribute to the mark of the **250th anniversary of the forming of the Šajkaš Battalion.**

The organizers of the exhibition have chosen to present through selected archival material the following: navigation on the Danube and its tributaries in the 18th and 19th Century, the development of fluvial traffic and vessels, as well as their economic significance. Also, selected documents refer to the Šajkaš Battalion – primarily from the aspect of river navigation as well as building a peculiar type of battle boats called *šajka*, their positioning, and their role in war and peace.

The exhibition presents documents from the following funds and collections: F. 2 Bač-Bodrog County – Baja, Sombor (1688–1849) 1688–1849; Free Military Community Petrovaradin – Petrovaradin (1722–1899) 1702–1918; F. 8 Šajkaš Border Battalion – Titel (1763–1873) 1768–1878; F. 10 Tamiš County – Temeschwar (1779–1849) 1731–1849; F. 11 Torontal County – Veliki Bečkerek (1779–1849) 1731–1849 ; F. 19 District High Commissariat for Bačka, Torontal and Vršac – Sombor (1849–1852) 1849–1852; F. 20 Commissariat for Middle and Lower Bačka – Sombor (1849–1853) 1849–1853; F. 21 Commissariat for Upper Bačka – Sombor, Baja (1850–1853) 1850–1853; F. 23 Country Administration for the Voivodeship of Serbia and Tamiš Banat – Temeschwar (1849–1861) 1849–1861; F. 39 Technical Management of the King Petar I Canal Joint-Stock Company – Sombor (1921–1945) 1802–1947 ; and F. 373 Collection of maps and plans, 1794–1956. The exhibition also presents documents from the Vienna War Archives in; a part of the materials from the Historical Archives in Pančevo – from fund F. 4 Magistrate of the Municipal City of Pančevo (1794–1918), 1794–1918; from the Historical Archives in Zrenjanin – fund F. 1 Veliki Bečkerek – a town with a regulated senate – Veliki Bečkerek (1769–1918), 1769 – 1920, as well as from the Museum of the City of Novi Sad – History Department. We appreciate the wholehearted help and cooperation of our colleagues from the mentioned institutions.



12.

12. Map of the roads and waterways of Serbian Voivodeship and Banat of Temeschwar, 1855.

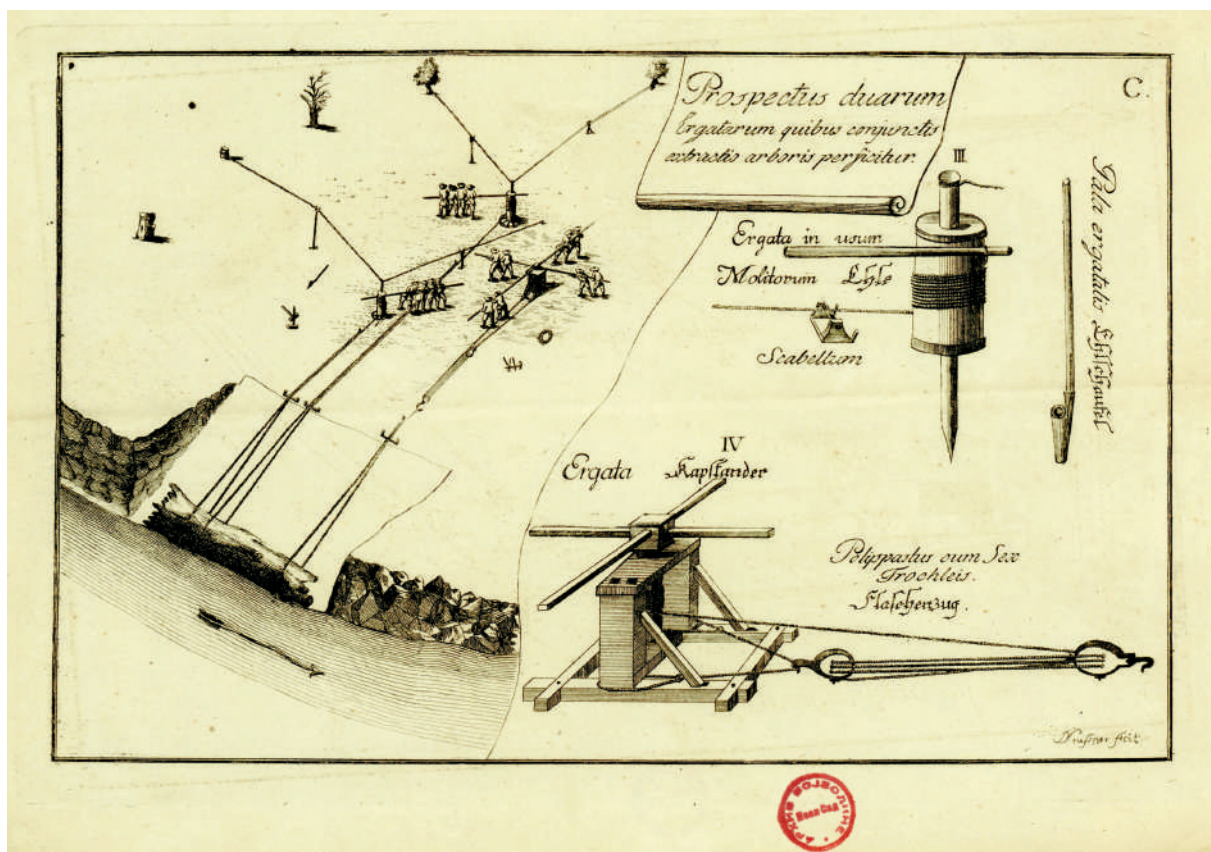
This selection of documents demonstrates the civil and military authorities of the Habsburg Empire i.e. the Dual Monarchy. The exhibited archival materials were written in Latin, German, Hungarian and Serbian.

The exhibition is organized into five thematic units: *Navigation and river engineering*; *Ports and quays*; *The economic role and significance of fluvial traffic*; *Boats in peacetime*; and *Warships and boats for military purposes*.

Navigation and regulation of waterways was most significant for the development of fluvial traffic. After the liberation of the region of South Hungary (the present-time territory of Vojvodina) from the Turkish reign in the late 17th and early 18th century, new traffic connections were set up, which from the beginning of Emperor Karl VI acquired higher and higher significance.

During the 18th and 19th century, the Monarchy brought laws regulating shipping and ferry transport, implicating general provisions on the competences of shipping trade. In addition, various regulations were passed regarding: employment of crew; the duties of the ship's captain and the skipper; legal age of the captain and crew of vessels – depending on the type of vessel. Separate normatives were set and records kept on the ship routes, sailing plans, as well as points of sailing out and final destinations. Evidence was kept on building piers for embarking and disembarking vessels; on trades operations; arranging passenger quarters; on timetables; trip fares and prices of goods transportation etc. Among others, records were kept on protection of riverbank routes, positioning of signals on land and water. Additionally, there were special regulations on putting to shore, mooring and anchoring; on towing vessels; on using night-lights, conditions of navigation at night, as well as navigation through canals and straits. These highly important facts about navigation were entered into logbooks.

One of the first goals to be achieved by standardizing navigation, apart from bringing an array of regulations, was aimed at river engineering. It was necessary to clean the riverbeds that were full of underwater logs, sandbanks, various vessels sunk in shipwrecks. Another problem was that coastal ways for upstream mooring were not grubbed up and cleared, but were covered with forests or underbrush. Therefore, the authorities made unsparing effort to bring the coastal ways to purpose in order to facilitate navigation. A further hindrance to unimpeded passage of ships were



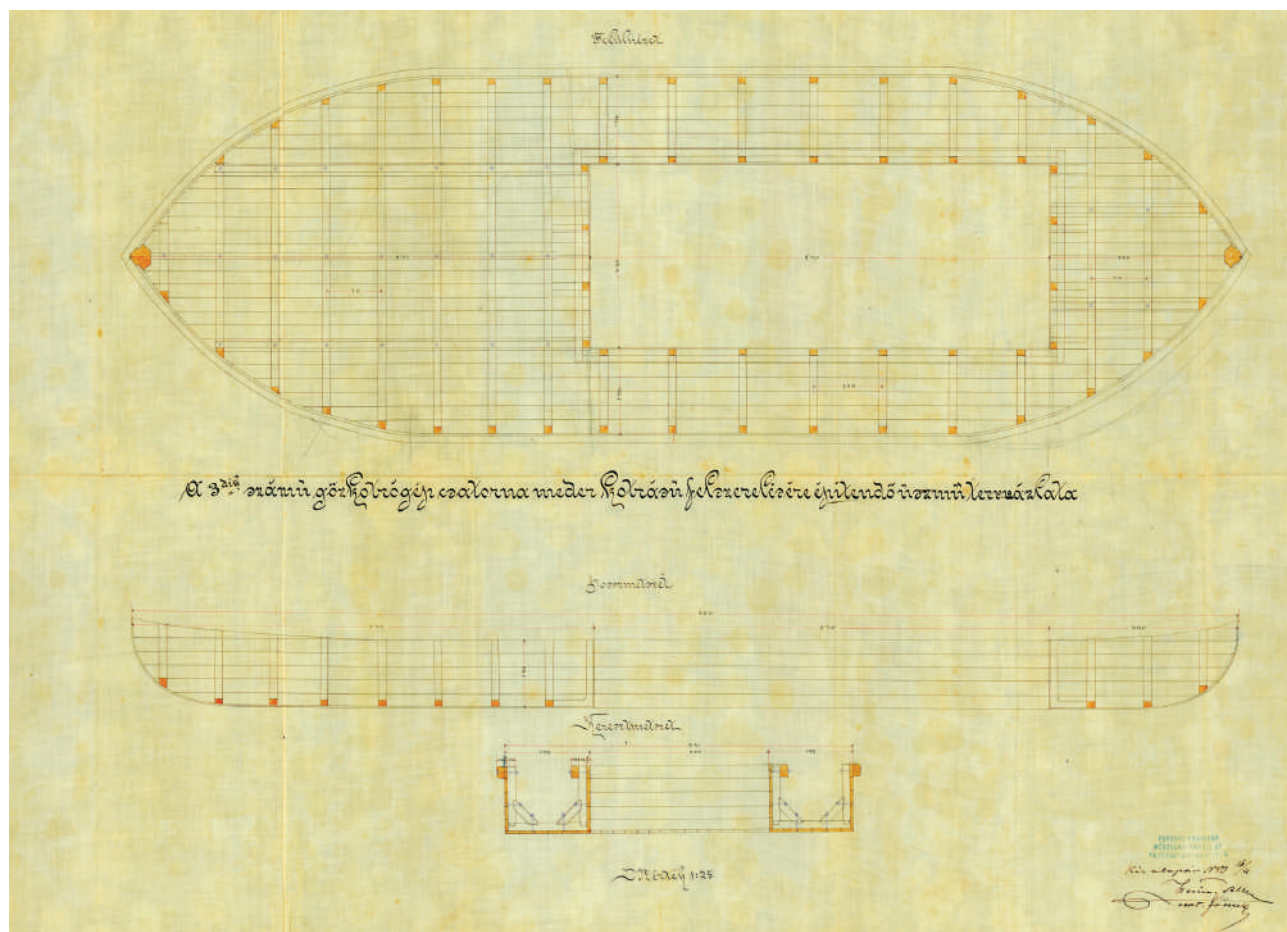
13.

13. *A sketch of the devices that are used to pull trees out of the water, 1783.*

numerous en-route duties: taxes that owners of vessels had to pay when crossing the territories of certain noblemen and towns; ship fees, shore fees, fees for securing a boat by mooring, and other taxes, as well as for untidy travel documents. A special obstruction was imposed by mills, wheat stores in the proximity of rivers, and mobile watermills sailing on the rivers. The problem with the watermills was in the fact that while picking up water for their operation they also picked up layers of sand, thus creating barriers to the passage of vessels. Other obstructions to navigation were caused by numerous rafts and ferries that blocked navigation routes while crossing from one riverbank to the other. Constant threat came from land too, since boats were exposed to attacks of bandits and brigands, especially in the woodlands and wetlands.

Due to economic and many other reasons, in the 18th–19th century the Habsburg Monarchy i.e. Austria-Hungary engaged in numerous actions in regulating rivers and digging navigable canals in order to facilitate unimpeded and safe navigation along waterways. A major enterprise in this field up to the second half of the 18th century was the digging of a canal along the rivers Begej and Tamiš, which resulted in their complete navigability. This significantly cut the prices of transport through Banat, which then became one of the major regions to produce and export agricultural produce in the Monarchy. The greatest venture was definitely the construction of the Great Bačka Canal which was dug in the period between 1793 and 1801, and which shortened the navigation route from the Upper Tisa to the Upper Danube for about 160 kms. This way the trip from Bačko Gradište to Bački Monoštor was shortened from 21 days to only two days, thus reducing transport costs both for passengers and for freight. During the last decades of the 19th century, the Hungarian authorities undertook various actions to regulate the waterways of the Danube and especially of the Tisa. On completion of the work, the Danube and the Tisa became, in the widest sense, navigable rivers for ships of modern technology.

Ports and quays were of special importance to the development of fluvial traffic and economy. Quays were financed from shore fees for ships and other vessels, but also from fees paid by owners of warehouses usually built along the quays due to the proximity of waterways by which the goods were largely transported. Better quays also had winter harbours where boats and



14.

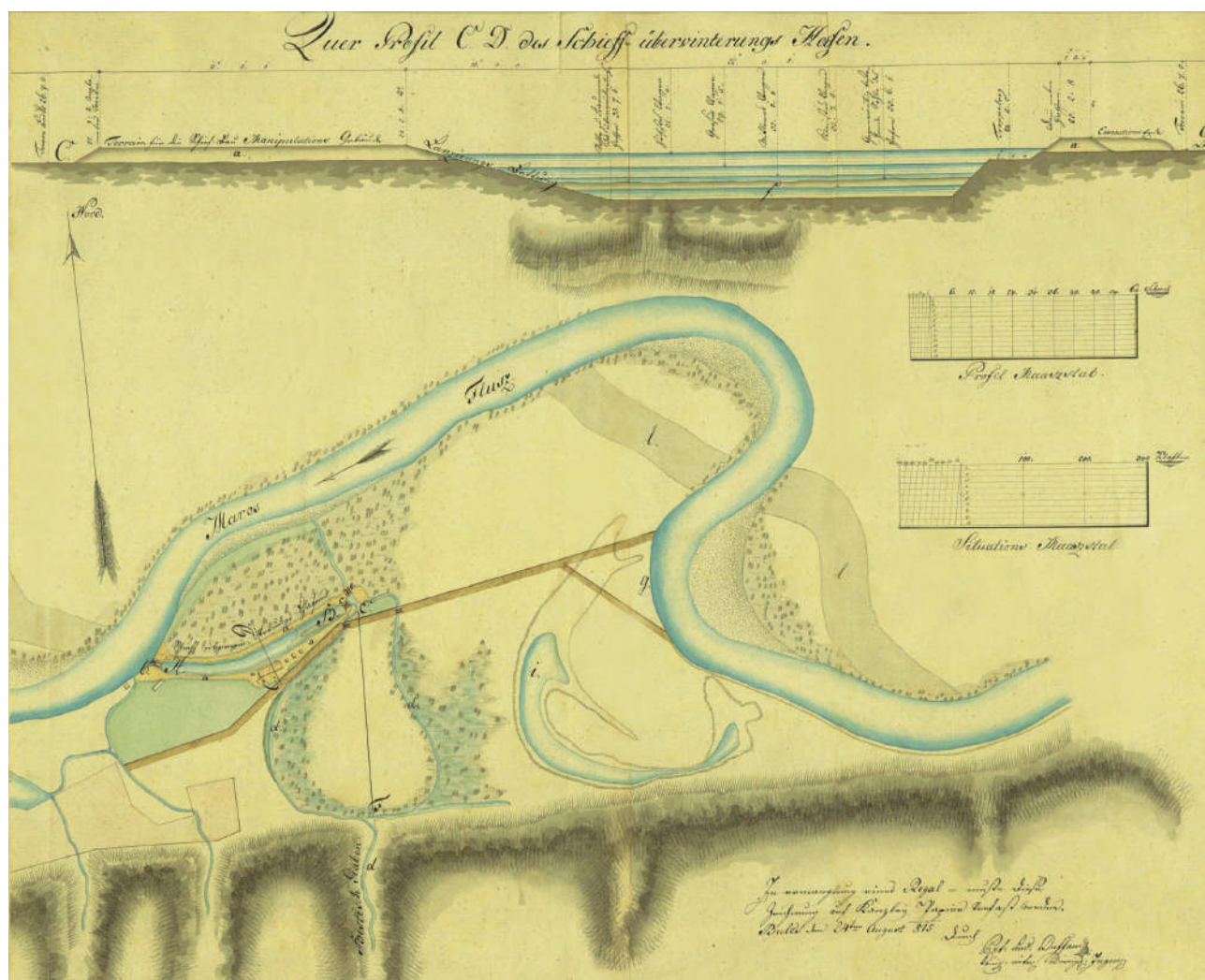
14. *Plan of the pontoon at Mali Stapar, 1880.*

smaller ships were stored during wintertime thus being protected from ice and other natural hazards.

Quays built on the Danube were in Bezdan, Apatin, Kupusina, Bogojevo, Palanka, Novi Sad, Petrovaradin, Sremski Karlovci, Pančevo, Omoljica and Kovin. On the Tisa, there were quays in Titel, Novi Bečej and Perlez; on the river Sava in Sremska Mitrovica; and on the river Begej in Veliki Bečkerek. Also, quays were built along the Great Bačka Canal: in Vrbas, Stari Sivač and Bački Monoštor.

Navigation had a great significance and role in the organization of economic life on the territory of present-time Vojvodina in the 18th and 19th century. In the times of the Habsburg Monarchy, i.e. Dual Monarchy, rivers and canals were used as cheap transportation routes. In addition, they had a significant influence on the growth of economy and industry – primarily that of food industry, much less so on the development of heavy industry (metal-working industry, machine-building industry), unlike in many European countries. This way, the development of industry took its course based on the principle of mobility by waterways as the most attainable ways of transport. Waterways established themselves as routes to export grain, while later they served to import raw materials, energy resources and ancillary materials, but also to export finished products. Amongst the first industries to reach rapid and intense growth was the flour mill industry, mainly in places in the vicinity of waterways. Flourmills were built in Novi Sad, Stari Bečej, Veliki and Bečkerek, which were oriented towards navigable waterways and canals. Water was an extremely important factor in transporting raw materials as well as other branches of industry: production of oil and sugar, slaughtering industry, fish products, beer production, production of wool, cotton, oakum, and footwear. This affected other different industrial products of wood, basketry and wickerwork, as well as construction work products (marble, stone from stone-pits, cement, bricks, tiles etc.).

In the period from the beginning of the 18th century to 1862, fluvial traffic was one of the most significant factors of the economy of the Habsburg Monarchy. It was particularly important for the connection of the Danube region with the Adriatic Sea where the major exporting points of the Monarchy were. Those connections stretched from the west to the east, and were conducted with a well thought-out mercantile policy of the Monarchy



15.

15. Quay with the winter harbour on the river Moriš, 1815.

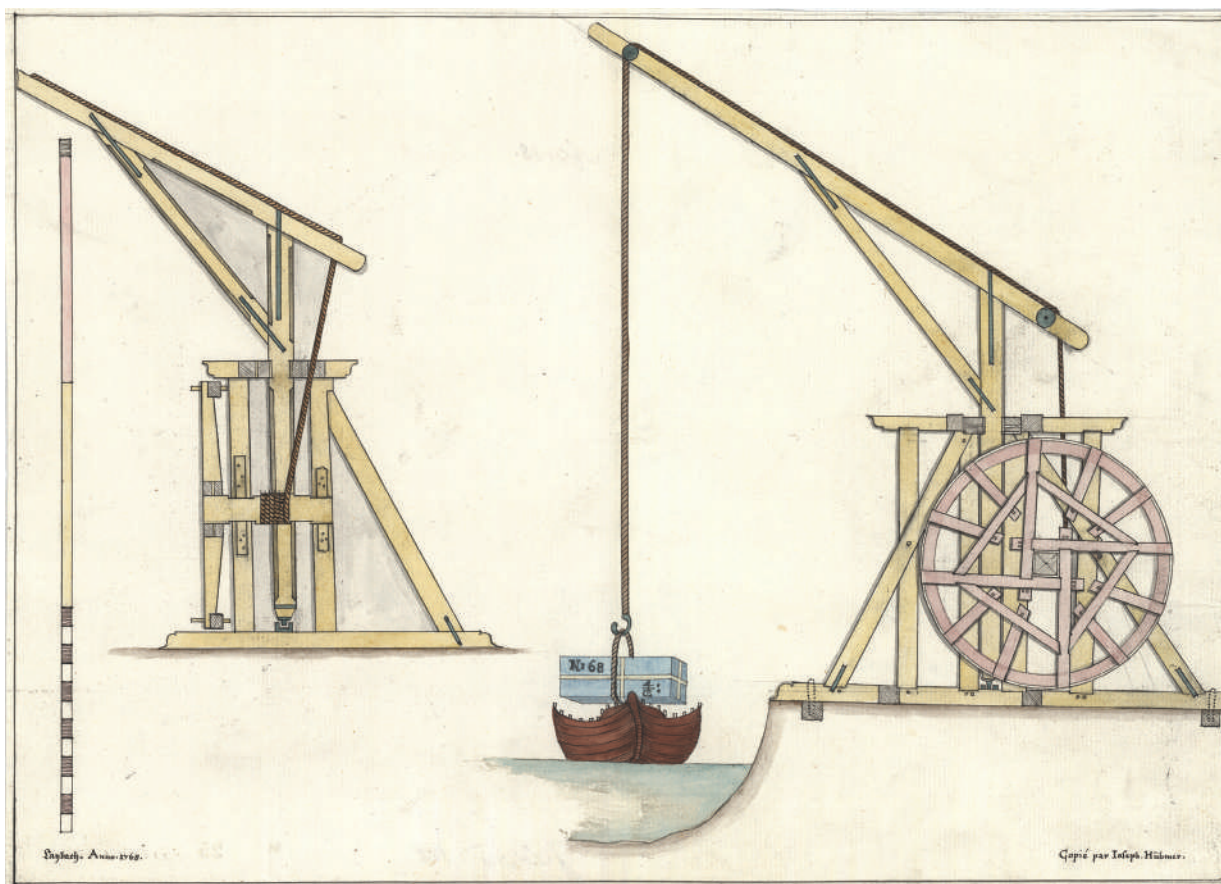
established during the reign of Emperor Karl I and Empress Maria Theresia. During the 18th century, with major construction work on river engineering, the Habsburg Monarchy succeeded to connect the Danube region with their great ports in the Adriatic in order to transport goods from the rich agricultural areas along the Danube.

Building the railway in Hungary in the 1870s and 1880s marked the beginning of a new, more profitable way of transportation, so that shipping was reduced to the level of local trade, of negligible value amounting only to a tenth of its previous takings.

On the Danube, Sava, Tisa, Tamiš, the fairway of Begej and the Great Bačka Canal, the 18th–19th century saw the use of the most varied vessels: rafts, ferries, boats; longboats (*šiklje*), small log boats (*čunovi*), ‘einbaum’ boats (*korabi*); large auxiliary barges to warships (*barkače*); bateaus of different sizes (*barke*), shapes and materials; small fishing boats with a cover for the fisherman and fishing equipment (*tikvare*); grain boats of Turkish origin with awning at the back (*gemije*); various types of vessels for grain and wood transportation (*dereglije*, *tumbasi*, *žitarice*, *drvarice*); barca boats (*barketoni*), and later steamships.

Grain was transported by various types of boats and ships. The Danube, the Sava and the Tisa were sailed also by larger merchant ships, both open and closed ones. Barca boats (*barketoni*, *bertoni*) were the biggest closed vessels on the rivers. They were 50 (sometimes even 60) meters in length, around 8 meters in width, and 1.5–2 meters in draught. They could load up to 6,000 quintals of wheat in bulk. The crews consisted of six to eight shipmen with one helmsman, and sometimes even a ship’s clerk who kept the books and paid the bills. Another type of freighters, ‘*tumbasi*’, also sailed along the Danube and the Sava, carrying up to 3,000 bushels of wheat, with a crew of four shipmen and one helmsman; upstream the ship was tugged by eight horses.

The most common type of boat on these rivers was called ‘*dereglija*’ – a kind of open ship with wooden construction used for shipping cargo on short distances. Its most approximate dimensions were: length 10.5 m, width 2.4 m, draught from 0.15 to 0.8 m, cargo capacity from 3 to 13 tons. They usually had one cargo hold. The bigger ones were navigated with a ship’s wheel, while the smaller ones used a steering oar, which looked like a big wooden oar. Downstream these ships were navigated by oars or poles; upstream they were



16.

16. Plan of two cranes for loading and reloading of the cargo on boats, 1768.

tugged by steam or engine boats, but often they would be pulled by people on the shore. In fair wind, these ships would also sail under canvas.

Shipping and shipmen were in close connection with fishermen, who earned a living by catching and selling fish. Most fishermen owned boats, and few of them had smaller fishing boats.

In the mid-19th century, steamboats started sailing along the Danube, mostly the ones owned by the First Austrian Steamboat Society founded in Vienna in 1829. For decades, the Society held a monopolistic status on the Danube and all its tributaries, and marked the complete fluvial traffic on the territory of the Habsburg Monarchy. The Society had its agencies in Apatin, Novi Sad, Sremski Karlovci, Kovin, Stara Kanjiža, Senta, Novi Bečej, Titel, Sremska Mitrovica and Klek. On the territory of today's Vojvodina, domestic steamboat companies were in business: the Gutman Brothers in Pančevo, the Nikolić Shipping Company in Pančevo, the Shipping Company of the Great Bačka Canal, Gutman and Frank in Novi Sad, Wolf and Trostler in Sombor.

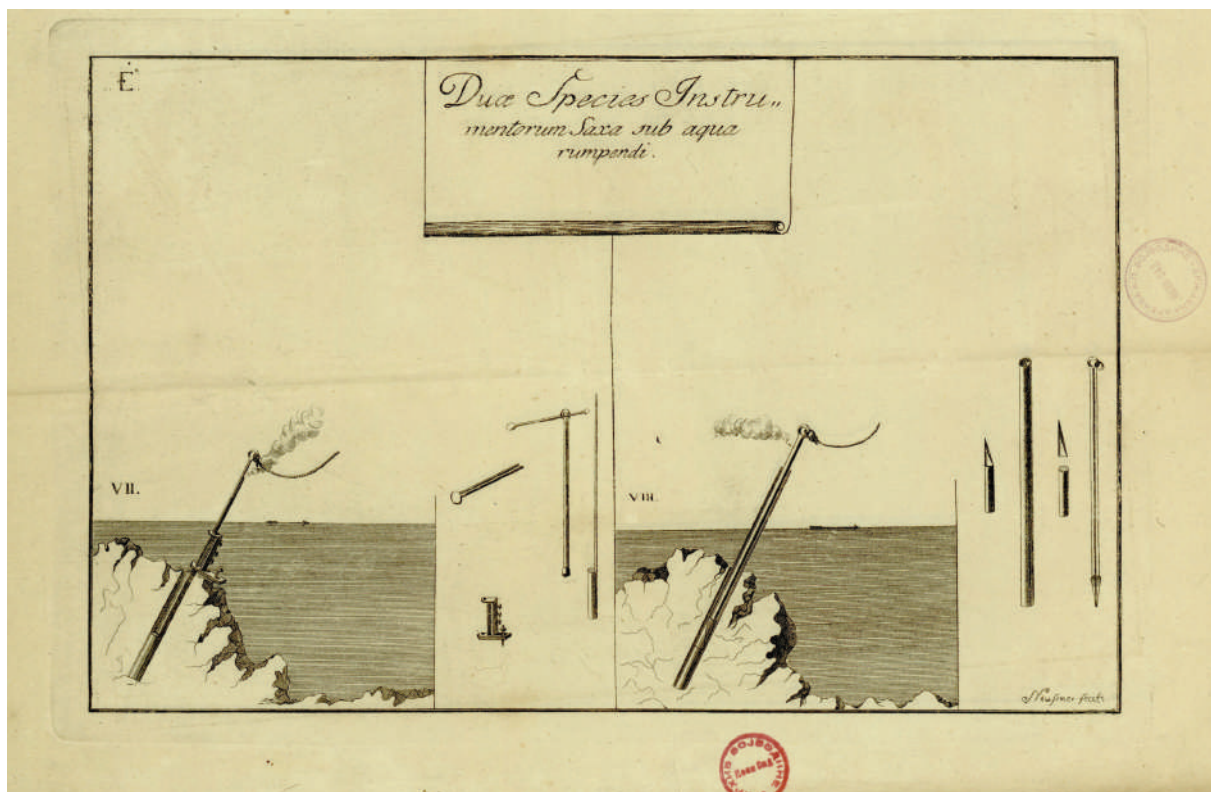
For a large number of ships appearing on the waterway of the Danube and its tributaries it was necessary to build shipyards for building new ships and for the reparation of damaged ones. In shipbuilding, apart from local Austrian shipbuilders, Turkish workmen had a great influence, followed by experts from Italy and Hamburg from the beginning of the 18th century. This is can be well observed in the shipbuilding and engineering terminology with expression originating from the Turkish, German and Italian languages. The largest shipyard on the river Danube was in Vukovar, while Osijek had a military shipyard for Danube warships. In Bezdan, the management of the Great Bačka Canal had a small, simple workshop manned with 15 workmen for reparation and maintenance of boats and ships sailing on the Canal. There were a few small dockyards for wooden vessels up to 5 tons of cargo capacity, situated in Apatin on the Danube, in Titel on the Tisa, and in Pančevo on the Tamiš.

The crew of river ships and boats employed shipmen or deck hands (*brodari, hajoši*) who performed different duties, sailed or tugged the boat. Some of them were responsible only for raising and taking care of draught cattle. They were called rakes (*bečari*) since they had no families or lived away from them. Often they were poor people, runaway peasants, borderers from depressed areas, and refugees from territories under Turkish rule. In the 18th

century, many convicts served as boat pullers. Shipmen were organized in guilds, in which the masters were ship captains and helmsmen. Guilds had special privileges: the owner was obliged to embark a certain number of shipmen, to pay prescribed wages etc. Navigation was done by the helmsman, who was also the representative of the ship's owner, he took on and dismissed the crew, attended to alimentation of people and feeding of cattle, paid bills and wages, organized loading and unloading goods. Some ships also had a ship's clerk who was in charge of bills and payments. The crew were taken on per trip. Craftsmen who built boats were called foremen (*paliri*), girders (*kalavadžije*, *šuperi*), and riveters (*skobljari*). Girders used moss or tow and tar to close gaps between boards on the bottom or the sides, while the riveters tied the boards with metal rivets (*skoblje*).

On the present-day territory of Vojvodina, boats and ships had to sail up the river since the main trade centres were positioned on the upper stream of the Danube, like in Buda, Pest, Baja, and Vienna. This kind of sailing was done by tugging. It was a very difficult and dangerous task which, in the 18th century, was mostly done by convicts sentenced to severe penalty (forced public labour, *poena operarum publicarum*, *poena pro attrahendis navibus*). Such kind of penalty came right after capital punishment in severity, sometimes even harder than that, and noblemen were no exceptions to it. Due to the difficulty of the work, exhaustion and neglect of the convicts, most of them died towing boats and ships. The convicts were followed by military guards, which had shelters along the river. Apart from convicts, boats were pulled by people hired for a wage, and from the end of the 1730s, ships were tugged by horses and oxen – this was called 'hoofing' (*kopitarenje*), and the path beside the river to walk along while pulling was called a towpath (*kopitnica*, *trepl put*). Every five kilometres along the river banks, primarily the Danube and the Sava, there were resting stations (*huja*) built for the people and towing animals to rest.

Boats were also used for military purposes. The whole of the 18th century and the first half of the 19th, the whole of what is Vojvodina today lived in fear of anticipated military actions. Boats and ships also transported soldiers, weapons, food and other necessary military equipment; as well as war prisoners and convicts, who also took part in the combats. As the military did not possess enough boats on a regular basis, they would often requisition



18.

18. A sketch of the devices that are used to break rocks under the water, 1783.

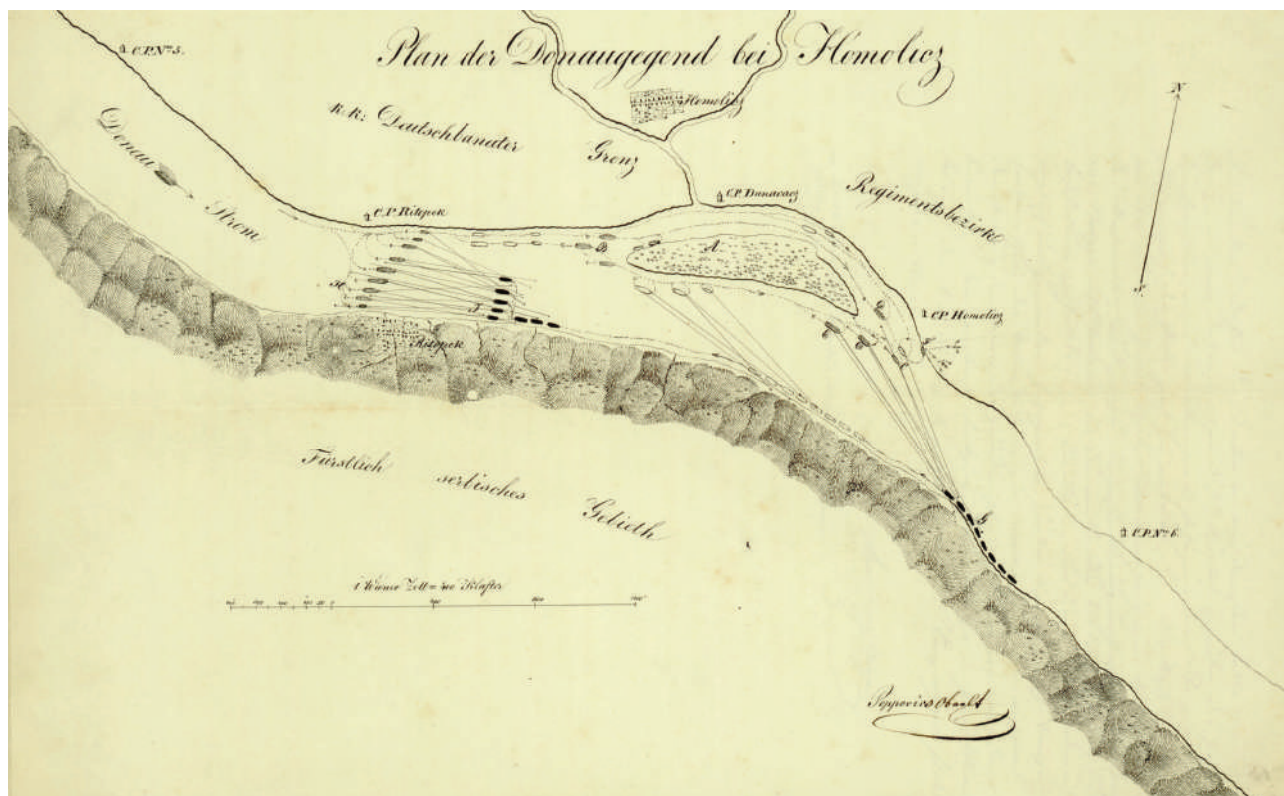
boats from civilians for their needs, and drafted shipmen as crew support.

On today's territory of Vojvodina, from 1762 to 1873, the **Šajkaš Border Battalion with its headquarters in Titel** was active. It was one of the fleet units of the Habsburg i.e. Austro-Hungarian Monarchy.

After the Belgrade Peace Treaty signed in 1739, Austria decided to abolish the Šajkaš troops which remained on the upper course of the Danube in Komárom, Esztergom and Győr, far from the southern, threatened borders of the Monarchy. After several years of seeking an adequate solution, the proposition of the Royal War Council was accepted to organize the Šajkaš Border Battalion in the south-eastern triangle of Bačka, between the river Danube and the Tisa. The battalion was formed in the autumn of 1763 and was directly under the command of the Slavonian-Sirmian military district headquarters. Regarding transportation services, it was under the authority of the Shipping Head Office in Vienna. Due to this decision of the Monarchy in 1763, the whole southeastern part of Bačka got the name Šajkaška, in the memory of the valiant borderers, warriors who were not afraid to jump out of their boats into enemy ships or onto enemy lands. They were primarily Serbs, and they took part in all the wars of the Habsburg Monarchy in the 18th–19th century; thus, they represented a disproportionately large support. In addition, with their active involvement, they were the first to help the Serbian national movement in 1848/49, and facilitated the formation of the Serbian National Army on the territory of Southern Hungary (today's Vojvodina).

The river battle-boats called *šajka* were made of wood, with a sharp iron stem, two rows of oars, and one or two Latin sails as auxiliary propulsion. There were different kinds of these boats: double boat, whole boat, half-boat, and quarter-boat or patrol boat. Depending on the kind, the length of a boat ranged between 10 to 28 metres, its width was between 2 and 4 metres, and its height between 0.6 to 2.5 metres. One boat could take a crew of 25 to 95 people and 1 to 8 canons. The crew comprised of boatmen and gunners, but sometimes they were manned by infantry. At first, battle-boats were built in Gmunden, while later also in Osijek, Petrovaradin and Titel. In Titel, there was the arsenal, warehouses for materials and winter storage for vessels.

For the purposes of the Battalion, from 1817 on, completely new types of boats were built – gunboats; and from 1830, special boats with missile systems. Gunboats were used in battles against enemy land batteries. The



19.

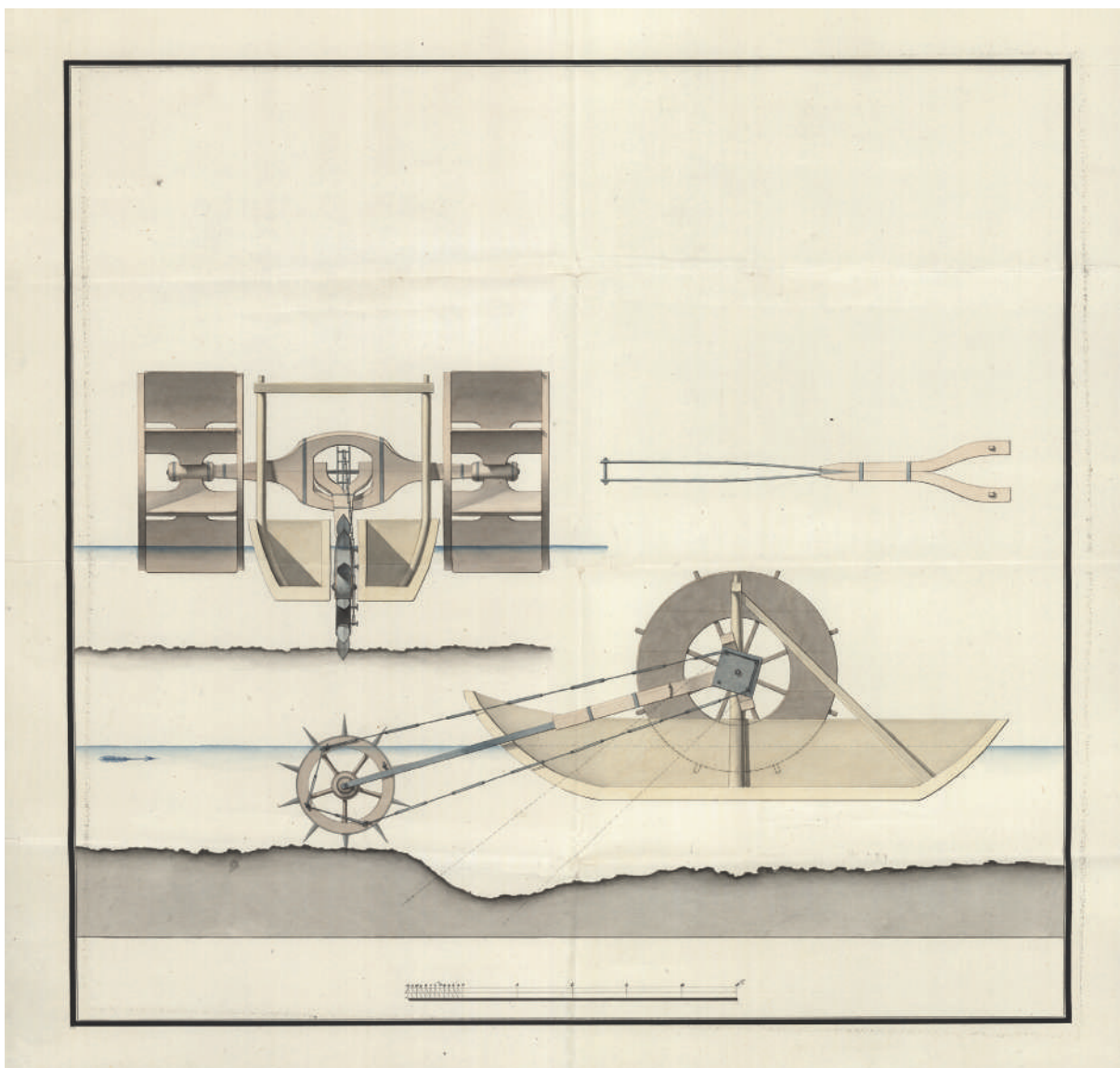
19. The plan of military assignments of the Šajkaš
Batallion on the Danube near Omoljica

flotilla of the Šajkaš Battalion was divided into divisions, and each division had one troop. The boats of the Šajkaš Battalion took part in the constant battles on the Danube and the Sava towards the Ottoman Empire. Near Pančevo, the boatmen prevented passage to the Turkish flotilla, based in Smederevo, and they also fought the attacks of the Turkish boats from Belgrade. The boats also guarded river transport, shipped troops and war equipment across the rivers, as well as guarded pontoon bridges. According to the Emperor's will, the Šajkaš Battalion could be used on land and water, in war and peace. Aside from that, it cared for the security of the country, both on land and water, especially on the Danube, the Tisa and the Sava. The boatmen were obligated to conduct the ships sailing along these rivers. The Headquarters of the Battalion was stationed in Titel. The Turkish forces kept weakening, there were less and less conflicts in the Danube region, but fights continued until the end of the war in Italy in 1866. After the abolition of the military border, after 108 years, in 1873 the Šajkaš Battalion ceased to be.

The memory of the brave boatmen is still honoured. In the region, this kind of military unit existed longest, and their major bases were Titel, Gardinovci, Lok, Villovo, Mošorin, Žabalj, Kovilj and Čurug. Their greatest contribution was that they stopped the Turks from advancing along the rivers of Central Europe.

The exhibited archival material illustrates in a special and interesting way the activities connected to navigation, sailing and employing various types of boats, both for economic and in military purposes, on the territory of present-day Vojvodina in the 18th and 19th century. The material presents a significant source for the study of commercial and social trends, but also for the study of every-day life. Visitors to the exhibition can grasp the tremendous role and significance of navigation in that period. This is also a display of the activities of the Šajkaš Border Battalion, whose boatmen with their boats, *šajke*, stopped the attacks of Turkish flotillas, and guarded peace and order on the Danube, the Tisa, and the Sava.

Превела на енглески језик
Корнелија Ракић Огри



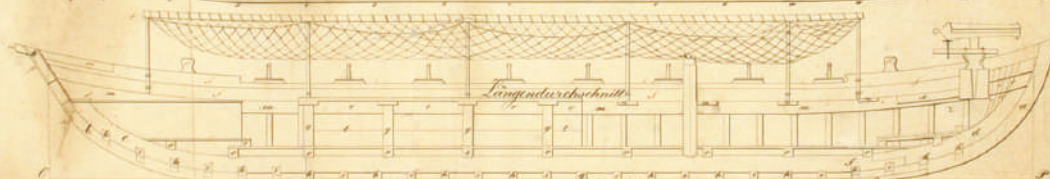
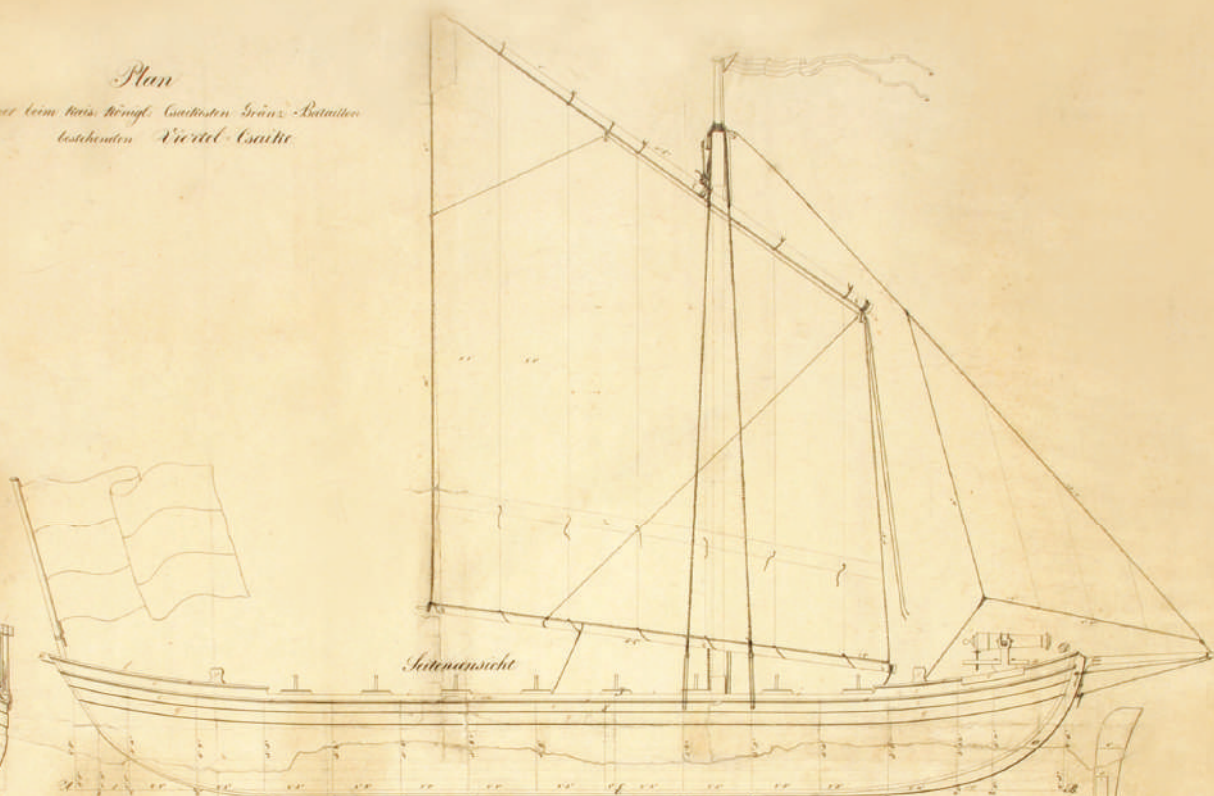
20.

20. A plan of a boat that can sail upstream, invented by Franz Wagnermeister Groß, 1796.

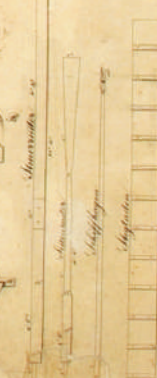
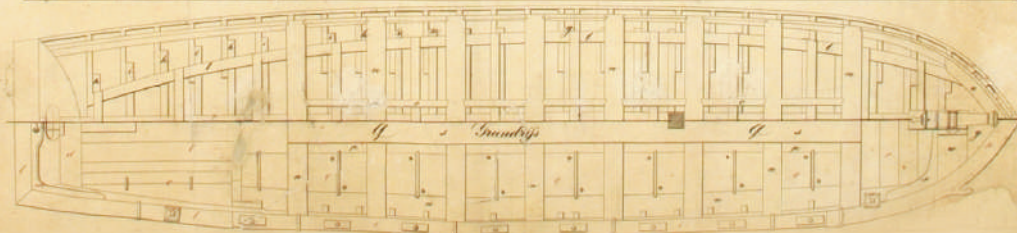
21. План четвртїшајке
Шајкашкої іраничарскої байцалѡна →

Plan

unter dem Namen Königl. Landküstens-Gränz-Batallien
bestehenden Viertel-Gaite.



Haupt-Maassungen: Länge 31' 7". Breite 7' 6". Tief in der Mitte 2' 7".



Архивирана шајка – заувек

Панонија, некада море, окружено планинама, а сада низија са средотежним речним сливом, у који се уливају воде са три планинска масива, доносећи са све четири стране света (и) људе, обичаје, идеје, робу, вести, живот...

Кичма Паноније, Дунав, прима те воде, носећи их ка југоисточном исходишту из равнице. Баш на том месту, реке праве највеће европско речно чвориште, истовремено таложећи и најплодније европско земљиште, најстарије слојеве културе (...) У средини тог чворишта, тамо где је тле било најниже а море најдубље, најдуже се одржало – у рогљу Дунава и Тисе, исталожено „плутајуће острво“ – Шајкашка!

Није дакле чудо, што су овде, као и у целој Панонији одвајкада живели људи вични пловидби и градњи пловила, и што је историја пловидбе, а нажалост и ратова на рекама и њеним обалама, овде дужа, неголи другде.

„Плутајуће острво“ – свевременски гледано, Шајкашка, окружена је Дунавом, Тисом и великим „римским“ јарком (који је по свој прилици продубљено старо корито Дунава). Свепросторно гледано, Шајкашка плута на издашним, покретним и међузависним, водама, везама Тисе и Дунава.

.....

¹ Драгомир Комаров, рођен 1953. у Жабљу, школовао се у Новом Саду, дипл. инж., дизајнер, моделар; најзначајнији уметничко-технички пројекти на којима је учествовао: *Expo '98* (Lisboa)...*Светска изложба у Лисабону посвећена водама и пловидби* – приказана три брода у боци, *две шајке*, а једна је била *новосадска шајка*; Постављање **веб-сајта**, на интернету (1998) који је посетило више од 20.000 људи. Он се почетком 2010. нашао на другом месту (свих српских сајтова) у подгрупи групе: „**Уметност и култура**“ – на основу броја посетилаца сајта из целог света, што је било и медијски праћено; „**Дечја недеља**“ у организацији „**Пријатеља деце Војводине**“ (1997) прва и до сада једина школа прављења шајки у боци.

Мала приватна историја новосадске шајке. Када сам у рано пролеће 1978, пожелео да направим своју прву шајку у боци, хтео сам да она буде верна копија, стварне шајке. Стога сам отишао на Петроварадинску тврђаву, где сам на улазу у Музеј града, срео господина **Живка Марковића**, чика Живка, већ за живота кустоса-легенду, префињеног и добронамерног, увек разговорљивог и сарадљивог.

Деловало је невероватно, али у рукама је управо имао један *сипари њлан шајке*, и поклонио ми копију. Ту шајку сам назвао *новосадска шајка*, и она је била узор многих мојих модела током наредних деценија.

Међу првима који је подржао мој рад био је наш познати карикатуриста и заљубљеник у реке Будимир Војновић. Тако се једна *новосадска шајка*, нашла у његовом атељеу на Тврђави где је добила своје стално место, са којег се није померила, већ тридесет и пет година, изазивајући велико интересовање и дивљење посетилаца.

Случајности ипак нема! И ја сам доспео на Тврђаву, будући да сам се 1982, запослио у Музеју града Новог Сада, где сам (у Збирци стране уметности) радио скоро двадесет година. Био сам упоран у настојању да дођем до оригиналног плана шајке, али у томе никада нисам успео. Испоставило се да је план био привремено загубљен, односно заувек изгубљен.

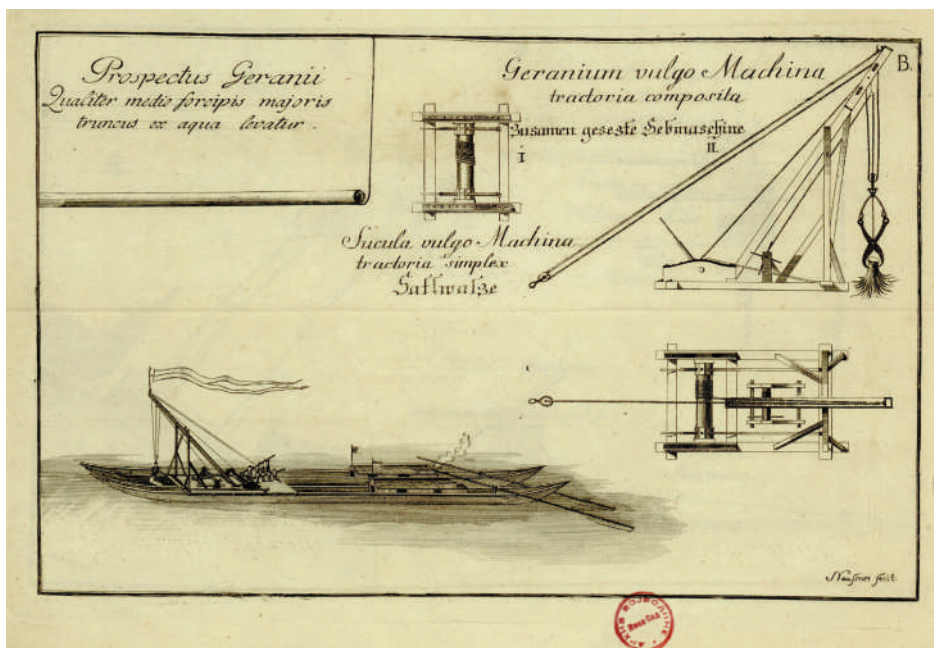
Тако се десило, да сам баш ја, тридесет и пет година био чувар *којије* плана *новосадске шајке*, а модел који сам према њему обликовао, а потом поклонио Будимиру, његов чувар на Петроварадинској тврђави. Значи, једна шајка се изгубила, али се појавила друга и ја тада схватих: „Закон о одржању шајки“ – шајке се не дају потопити! Оне само плове са једног места на друго, из једног времена – у друго време!

Са архивистима у служби Роду. Ове године се навршава **250 година од оснивања, тителског Шајкашког батаљона**. Иако сам желео да дам извештај допринос овом великом јубилеју, нисам био сигуран да ли ћу успети да покажем део свог деценијског обделавања панонским пловилима својом суграђанима, као и свим заљубљеницима у шајке и поштоваоцима и потомцима шајкаша.

Када сам (верујем не случајно) срео свог старог школског друга из **Архива Војводине**, и разговор нас својим притокама одвукао до

шајкаша и шајки, схватио сам да ћу ипак успети да покажем стручној и широј јавности свој рад на уметничко-техничком обликовању и моделовању панонских пловила.

Чика Живко је много волео архиве, ценио архивисте и њихов заметни посао, а и на мене је пренео ту љубав. Зато ми се и пружила прилика да према документу-плану шајке који ми је он давно поклатио, моделујући деценијама **шајке** – пустим да плове панонским и другим рекама. Ова архивистичка изложба и каталог који је прати, верна је животу и документу. Стога је потребно напомињати, али не само у овим узвишеним поводима колико је важно и неопходно откривање и објављивање извора. Грађа која је пред посетиоцима, леп је пример како се проучавају, припремају и објављују чињенице које су сачуване у грађи, и како се проницљивим ишчитавањем откривају многи скривени одломци, који у зналачкој интерпретацији бришу варљиве границе времена.



22.

22. Скице најраве која је служила за вађење водоводних панаева, 1783.

23. План измењених деоница за иловне објекте на Дунаву, код јонјонској мостја између Пејироварадина и „Брукшанца“ (Новој Сага), 1851. →

Plan.

Ueber die, auf Grundlage des in Folge
löblichen Festungs Commando Befehl
von 20^{ten} Mai 551 aufgenommenen Commis-
sions Protocoll beantragte Veränderun-
gen der Durchlässe bei der k. k. Peter-
wardeiner Schiffbrücke.

Festung Peterwar

Schiffbauplatz.

Donau Stromstrich

Our new projectile *Dampfbo*

Die gegenwärtig befahrende

Bruckenschanze.

Living.

Piffblänke. A.B.
Lagernde Dampfdruck now 36° a.b.
ste Dampfdruck now 41 Rfln. c.d
Lagernde Dampfdruck hoch
Kesself., für niedrigeren
und Privatdampfdruck now 23° } 41°
für die Remarquens 18° }

Lundmöglets
der Kristspiffen unterhalb der Lennika. D
" " oberhalb " " E
der Lundmöglets der Kristspiffen oberhalb der Lennika F
Litta. G

Notenwarden am 22

Wittenburg am 22^{ten} Mai 851.

ПОПИС ДОКУМЕНАТА

Скраћенице:

АВ – Архив Војводине

ИАЗ – Историјски архив Зрењанин

ИАП – Историјски архив у Панчеву

Кут. – кутија

Маг. – магистрат

ТАЖ – Тамишка жупанија

УНВ – Угарско намесничко веће

Ф. – фонд

Пловидба и уређење пловних путева

Пано бр. 1

1. 1762. август 27, Беч. Банатско трговачко друштво наводи релације и описује тешкоће пловидбе Дунавом, истичући потребу уклањања млинова на води и транспортних станица жита које ометају пловидбу. (АВ, Ф. 11 Предписи 19), немачки.

2. 1732. март 6, Беч. Опис маршруте Дунавом од Беча до Београда, коју је издало Краљевско лађарско звање за Омер-агу, који се враћа из Беча у Турску, преко Братиславе, Комарна, Естергома, Будима, Дунафелдвара, Пакша, Толне, Баје, Змајевца, Илока, Петроварадина, до Београда. (АВ, Ф. 2, 1732/21), немачки.

3. 1747. март 28, Пожун. Допис УНВ-а упућен Бачкој жупанији у вези са спором Врховног бродског уреда и поседника властелинства Футог, Черновића, који поставља препреке за краљевске транспортне лађе чинећи тиме велику штету и правећи трошкове ерару, јер се пловидбе организоване у размаку од сат и по, нарочито ка Петроварадину,

Каменици и Черевиху, морају продужити. Такође, Жупанија је обавештена, да је у вези са тим предметом Веће примило Интимат Дворског ратног савета којим се тражи да се Черновић спречи у томе. Наређује се Жупанији да испита проблем и пошаље извештај. (АВ, Ф. 2, 1747/34), латински.

4. 1789. јануар 5, Апатин. Хидраулично-топографска оперативна карта Дунава код Апатина. (АВ, Ф. 373, 22), немачки.

Пано бр. 2

5. 1786. мај 4, Баја. Допис Јожефа Ковача, поджупана Бачке жупаније, упућен Де Хепу, директору Дунавске пловидбе, којим га обавештава да ће уз реверс преузети два апарата „полиспатос“ за мерење тока Дунава. (АВ, Ф. 2, кут. 138/124), латински.

6. 1795. фебруар 10, Баја. Извод из записника са партикуларне конгрегације Бачке жупаније на којој је цар доделило Друштву бачког пловидбеног канала, *Привилегију о искључивом њраву на њловидбу Каналом*, 1794. (АВ, Ф. 2, кут. 280/29), латински, мађарски.

7. 1795. август 28, Будим. Допис УНВ које обавештава Бачку жупанију да због куге у Срему лађе на Дунаву не смеју да пристају уз сремску обалу. (АВ, Ф. 2, кут. 281а/163), латински.

8. 1828. Хидрографска мапа тока Дунава од Баје до Малог Моноштора. (АВ, Ф. 373, 121), латински.

Пано бр. 3

9. 1824. август 27, Темишвар. Допис Банатске генералне команде која доставља Магистрату Панчева копију расписа Дворског ратног савета, о начину и висини наплате трошарине од бродовласника, чији бродови превозе пољопривредне производе. Такође, тражи и предлог за промену висине наплате, попис места на којима се убира, да ли је право наплате

издато у закуп и када истиче. Приложеним расписом се наређује да се трошарина наплаћује само на Тамишу.
(ИАП Ф. 4, Маг. I 2730/VII бр. 749/1824), немачки.

10. 1850. јуни 5, Сомбор. Извештај Милоша Димитријевића, помоћника среског повереника у Сомбору, упућен Комесару за Средњу и Доњу Бачку, који истиче да до сада није постојао закон о речној полицији, а наредбе, осигурање и одржавање пловидбе Дунавом је обављао Уред за пловидбу у Будиму само једном годишње. Заинтересовани за пловидбу захтевају да се река очисти, одреде места за воденице и прошире путеви за коње који вуку лађе. (АВ, Ф. 20, 557), српски.

11. 1857. децембар 9, Омољница. Допис Омољичке компаније која моли Магистрат Панчева да објави лицитацију за продају дрвета које је добијено пресецањем тзв. *џирейл џуџа* уз ток Дунава. Дрво се налазило на острву Чакљанац. (ИАП, Ф. 4, Маг. II /V бр. 4799/1857), немачки.

12. 1826. мај 13. Ситуациони план врбака поред Дунава и пута до скеле Бездан–Батина. (АВ, Ф. 373, 116), латински.

Пано бр. 4

13. 1860. октобар 27, Панчево. Извештај Магистрата Панчева поднет Банатској генералној команди у Темишвару о *Правилима* речне полиције и *Правилима* бродара и воденичара. (ИАП, Ф. 4, Маг. II /XV бр. 4743), немачки.

14. 1870. мај 7, Будим. Елаборат Одељења за привреду и шумарство Мађарског краљевског министарства за финансије о таксама за пловидбу Францовим каналом. (АВ, Ф. 39, кут. 126), мађарски.

15. План понтона на деоници Мали Стапар–Нови Сад Францовог канала. (АВ, Ф. 39, кут. 116), мађарски.

Пано бр. 5

16. 1875. децембар 12, Будимпешта. *Правила* о мерењу депласмана бродова и о примени метричког система мера на Францовом каналу које је прописала Управа Канала. (АВ, Ф. 39, кут. 126), мађарски.

17. 1878, Будимпешта. *Правила* о пловидби Францовим каналом. (АВ, Ф. 39, кут. 126), мађарски.

18. 1860. Прегледни план доње деонице насипа код Новог Сада између Дунава, пловне границе пароброда и атара кућа, са прикључком на Римске шанчеве. (АВ, Ф. 373, 369), немачки.

Пано бр. 6

19. 1891. јун 9, Велики Бечкерек. Допис поджупана Торонталске жупаније упућен градоначелнику Великог Бечкерека, којим га обавештава о обавези да поднесе извештај Мађарском краљевском министарству за трговину, према законском чланку 36161 из 1887, о неправилностима и несрећама које се дешавају у пловидби. (ИАЗ Ф. 1, 372/1891), мађарски.

20. 1898, Будимпешта. Исказ Акционарског друштва Францовог канала о приходима и расходима Канала и статистички исказ о царинским приходима од бродова, и робе превезене Каналом за период од 1. 1. 1873. до 31. 12. 1897. (АВ, Ф. 39, кут. 120), мађарски.

21. 1880. Мали Стапар. План понтона (АВ, Ф. 39, кут. 120), мађарски.

Луке и пристаништа

Пано бр. 7

22. 1776. План водене куће за смештај соних лађа на Дунаву. (Ратни архив у Бечу, Ra 613), немачки.

23. 1816. фебруар 11, Перлез. Допис Војног магацина за снабдевање у Перлезу, који доставља податке о условима за лицитацију за издавање у закуп превоза брашна и житарица из Перлеза и Панчева, у Петроварадин, Футог, Земун, Бугвицу, Сисак и Карловац, и моли да се то објави интересентима. (ИАП, Ф. 4, Маг. I 149/VII бр. 79/1816), немачки.

24. 1822. јун 14, Панчево. Допис Немачко-банатског граничарског пука број 12, који тражи од Магистрата Панчева да регулише питање приста-ништа и да о томе поднесе извештај. (ИАП, Ф. 4, Маг. I 2003/XV бр. 648/1822), немачки.

25. 1825. мај 26, Панчево. Допис Немачко-банатског граничарског пука број 12, који обавештава Магистрат Панчева да је Банатска генерална команда донела решење да се право убирања таксе за пристајање бродова на Дунаву, код Форконтумца, одузима од Регименте и предаје Магистрату и уједно извештава да ће ово право бити издато у закуп, на две године, у канцеларији Пука. (ИАП, Ф. 4, Маг. I 5617/VII бр. 585), немачки.

Пано бр. 8

26. 1833. август 24, Темишвар. Допис Банатске генералне команде која потврђује записничке извештаје о наплати казукарине на Форконтумцу, од бродовласника, чији су бродови били привезани у Панчевачком пристаништу. (ИАП, Ф. 4, Маг. I 2530/VII бр. 1373/1833), немачки.

27. 1834. децембар 13, Панчево. Полицијско саопштење Магистрату Панчева у вези са представкама бродовласника који се жале да ће им бродове на ушћу Тамиша упропастити лед, јер нема довољно простора за смештај бродова. (ИАП, Ф. 4, Маг. I 4187/XV бр. 1933/1834), немачки.

28. 1846. септембар 8, Тител. Допис Компаније Тител Шајкашког граничарског батаљона, која обавештава Заступништво Паробродског друштва Дунав–Тиса у Локу, о наплати пристанишне таксе за усидрене

бродове на Дунаву и Тиси за јуни и јули 1846.
(АВ, Ф. 8, кут. 24/99), немачки.

29. 1851. мај 22, Петроварадин. План промена у пролазу пловних објеката на Дунаву, код понтонског моста између Петроварадина и „Брукшанца“ (Новог Сада). (АВ, Ф. 373, 190), немачки.

Пано бр. 9

30. 1847. октобар 31, Тител. Извештај о наплаћеној такси за усидрене пароброде и шлепове у станици Тител за октобар 1847, који је Компанија број 6 из Титела поднела Команди Шајкашког граничарског батаљона. (АВ, Ф. 8, кут. 29/17), немачки.

31. 1851. фебруар 25, Тител. Табеларни приказ наплате такси од власника бродова који су у пристаништу Титела привезани за обалу, који је Компанија број 6. из Титела поднела Команди Шајкашког граничарског батаљона. (АВ, Ф. 8, кут. 43/44), немачки.

32. 1851. мај 12, Тител. Извештај Депоа за изградњу шајки из Титела о стању бродова и чамаца у депоу, поднет Команди Шајкашког граничарског батаљона. (АВ, Ф. 8, кут. 41/142), немачки.

33. 1815. август 24. Мапа пристаништа на Моришу са приказаним уздужним профилем пристаништа и попречним профилем зимовника. (АВ, Ф. 373, 73), немачки.

Пано бр. 10

34. 1859. децембар 14, Темишвар. Објава Намесништва за Српско Војводство и Тамишки Банат којом се одређују пристаништа на левој и десној обали Дунава, код Бездана, Купусине, Апатина, Богојева, Паланке, Новог Сада и Илока. (ИАП, Ф. 4, Маг. II /XV бр. 1001/1860), немачки.

35. 1884. Будимпешта. Накнадне одлуке о пловидби на деоници Дунава код Шуговице и таксама у пристаништу у Баји.
(АВ, Ф. 39, кут. 126), мађарски.

36. План пристаништа на каналу Мали Стапар код Новог Сада.
(АВ, Ф. 39, кут. 116), мађарски.

Пано бр. 11

37. 1899. Будимпешта. Опште одлуке и ценовник зимске луке и стоваришта Акционарског друштва Францовог канала у Старом Бечеју.
(АВ, Ф. 39, 126), мађарски.

38. Нацрт реконструкције Новосадског пристаништа.
(АВ, Ф. 39, кут. 116), немачки.

Економска улога и значај речног саобраћаја

Пано бр. 12

39. 1739. април 6, Беч. Наредба цара Карла VI, са детаљним упутствима, да се због спречавања ширења куге, со са складишта у Сегедину преноси лађама преко Апатица до Осијека. (АВ, Ф. 2, 1739/61), латински.

40. 1783. септембар 9, Велики Бечкерек. Мапа Тисе на подручју код Елемира где Исак Киш, властелин Итебеја, намеће таксе за пловидбу трговцима. (АВ, Ф. 11, 1783/ 591), латински.

41. 1787. децембар 26, Будим. Допис Угарског намесничког већа које налаже Бачкој жупанији да обавести општине на подручју Жупаније да пружају помоћ ерарским теретним лађама. (АВ, Ф. 2, кут. 175/3), немачки.

42. 1788. март 3, Нови Сад. Уговор закључен између Бачке жупаније и бродовласника из Новог Сада Јозефа Корбера, Паје Жигића, Антона Дистлбрунера, Петра Миназа, Иштвана Киша, Саве Димитријевића,

Јохана Шајела, Јована Јовановића и Павла Новаковића о превозу дрва из Букина, Камаришћа и Апатина у ерарски магацин у Футогу. (АВ, Ф. 2, кут. 176/135), немачки.

Пано бр. 13

43. 1788. октобар 16, Нови Сад. Допис Бачке жупаније која обавештава општинске власти у Новом Футогу да ће на основу наредбе Војне инспекције за снабдевање хране, капетани лађа превозити прехранбене производе из Футога и Петроварадина у Турски Бечеј. (АВ, Ф. 2, кут. 190/108), немачки.

44. 1795. новембар 14, Илок. Молба барона Пихлера, краљевског комесара за здравство, упућена Бачкој жупанији да набави две лађе, носивости по 1.000 или 2.000 појунских мера, за превоз житарица из Баната у Срем. (АВ, Ф. 2, кут. 2816/122), латински.

45. 1796. април 30, Илок. Допис Сигисмунда Ловаса, краљевског комесара за здравство, који обавештава поджупана Бачке жупаније да се Сави Вуковићу, новосадском трговцу, одобрава транспорт робе бродовима, рекама Савом и Купом. (АВ, Ф. 2, кут. 285а/134), латински.

46. 1816. фебруар 24, Тител. Допис Команде Шајкашког граничарског батаљона који тражи од Магистрата Слободног војног комунитета Панчева да саопшти лађарским мајсторима и власницима лађа да је расписана лицитација за транспорт пољопривредних производа у Монархији и доставља услове лицитације. (ИАП, Ф. 4, Маг. I 205/VII бр. 108/1816), немачки.

Пано бр. 14

47. 1849. новембар 9, Нови Сад. Молба врховног дистриктског комесара Исидора Николића, упућена Паробродарској агенцији у Новом Саду да хитно превезе 4.000 мера жита из Бановаца и Нештина до Новог Сада, које је Српска национална управа одредила за осиромашена места у Бачкој. (АВ, Ф. 19, 74), немачки.

48. 1852. новембар 3, Рума. Извештај Комесаријата у Руми, достављен Комесаријату у Сомбору, о радовима на Францовом каналу и условима отпремања и превоза лапорца из Беочина у Черевих и његовом превозу даље водом до Комесаријата у Сомбору и Руми, одакле ће касније бити прераспоређен тамо где је неопходан. (АВ, Ф. 20, 3641), немачки.

49. 1855. Прегледна карта путева и водених токова Српског Војводства и Тамишког Баната. (АВ, Ф. 373, 351), немачки.

Лађе у мирнодопским условима

Пано бр. 15

50. 1783. јун 30, Пожун. Распис УНВ-а у вези са обезбеђењем пловности река и језера. Скице направа за чишћење корита река: тестера за сечење подводних пањева, и скица направе за разбијање стена под водом. (АВ, Ф. 11, 1783/513), латински.

Пано бр. 16

51. 1834. Карта јужне и веће половине Темишварског Баната са подацима о одводњавању, пловидби бродова и исушивању река. (Ратни архив у Бечу, F. 442), немачки.

52. 1850. Позив Главног одбора за Српско Војводство и Тамишки Банат за изградњу фрегате на пару „Радецки“, којим се позива становништво Српског Војводства и Тамишког Баната да учествује у скупљању прилога које организује Централни одбор са седиштем у Трсту. (АВ, Ф. 19, 2306), српски.

53. 1870. септембар 21, Петроварадин. Попис свих бродова и шлепова, који под управом Дунавског паробродског друштва плове Дунавом и Савом, који је Магистрату Слободног војног комунитета Панчево

доставила XXIII трупно-дивизијска и војна команда. Списак садржи, осим назива брода, податке о носивости и коњској снази. (ИАП, Ф. 4, Маг. II /XV бр. 4406/1870), немачки.

Пано бр. 17

54. Мали Стапар. Нацрт *реморкера* за акционарско друштво Францовог канала. (АВ, Ф. 39, кут. 126), мађарски.

55. 1817. јули 22, Темишвар. Одлука Банатске генералне команде којом усваја молбу градитеља чамаца и бродова, браће Кларић из Панчева и даје им дозволу за подизање њихове радионице на Комарчевом острву. (ИАП, Ф. 4, Маг. I 2134/XV бр. 629/1817), немачки.

56. 1850. октобар 29, Темишвар. Молба Мармарошког друштва за транспорт соли упућена Дистриктској команди у Темишвару да се Друштву врати више хиљада дебала за сплавове, која су се одвојила због леда у пролеће, и налазе се у Адорјану, Новом Бечеју и Хоргошу. (АВ, Ф. 19, 397), немачки.

Пано бр. 18

57. 1768. Нацрт две дизалице за утовар и претовар терета на лађама. (Ратни архив у Бечу, S 130), немачки.

58. 1788. јул 22, Бач. Попис лађара и рибара у местима Доњег среза Бачке жупаније: Бођани, Вајска, Ново Село, Чеб, Паланка и Букин. (АВ, Ф. 2, кут. 178/6), латински.

59. 1788. јул 26, Баја. Попис рибара и лађара у Горњем срезу Бачке жупаније. (АВ, Ф. 2, кут. 178/7), немачки.

Пано бр. 19

60. Нацрти врста лађа које се користе на Дунаву и његовим притокама. (Ратни архив у Бечу, HS 317), немачки.

61. 1813. јули 31, Петроварадин. Допис Магистрата Слободног војног комунитета Петроварадина који Магистрату Слободног војног комунитета Панчева, доставља податке о надницама бродоградитеља и бродоградитељских радника у Петроварадину. (ИАП, Ф. 4, Маг. I 2393/XV бр. 490/1813), немачки.

62. Нови Сад, 25. децембар 1857. Допис Окружног начелства у Новом Саду које Земаљској управи за Српско Војводство и Тамишки Банат доставља молбе бродара Габријела Обада и Павла Ађанског, и трговца Емануела Гутмана, за издавање пасоша ради трговине и запошљавања. (АВ, Ф. 23, 16085), немачки.

Пано бр. 20

63. 1796. Нацрт врсте лађе, која може да плови узводно, проналазача Франца Вагнермајстера Гроса. (Ратни архив у Бечу, N-385).

64. 1784. мај 19, Пожун. Наредба УНВ издата ТАЖ-у да под стражом пребаци 100 затвореника из затвора Надвојводства у Виндобону у Петроварадин, ради одржавања пловности Дунава и да им обезбеде једног лекара, који ће бринути о њиховом здрављу. (АВ, Ф. 10, кут. 18/48), латински.

65. 1787. децембар 1, Будим. Допис Краљевског суда упућен Субалтерном суду Бачко-бодрошке жупаније од којег се захтева већа обазривост у изрицању казне на тегљење лађа, пошто се она може по својој суровости изједначити са смртном казном. У вези с тим је и одлука према којој осуђеници на смртну казну, или тегљење лађа, имају право жалбе, и то племићи код Септемвиралног суда, а остали надлежним великим жупанима и краљевским комесарима. (АВ, Ф. 2, кут. 166/75), латински.

Шајке и лађе у војне сврхе

Пано бр. 21

66. 1847. октобар 31, Тител. Допис Компаније Тител упућен Команди Шајкашког граничарског батаљона, са пописом потребног материјала за изградњу шајки и дизалица за тешко наоружање. (АВ, Ф. 8, кут. 29/20), немачки.

67. 1847. март 3, Петроварадин. Допис Команде Петроварадина која обавештава Команду Шајкашког граничарског батаљона, на основу расписа Дворског ратног савета, о објављеној лицитацији игличастог дрвета потребног за изградњу шајки у Батаљону, које је набављено из Липе, Банат. (АВ, Ф. 8, кут. 28/2), немачки.

68. 1847. октобар 30, Тител. Извештај Депоа за изградњу шајки Шајкашког граничарског батаљона о производњи шајки поднет Команди Батаљона. У извештају је наведена спецификација материјала потребног за изградњу шајки: олово у плочама, мекано дрво за градњу, весла, мотка за одбијање и управљање лађом, канапи и други материјали. (АВ, Ф. 8, кут. 29/21), немачки.

69. 1855. јун 12, Тител. Допис лиферанта Михајла Крестића који обавештава Депо за изградњу шајки Шајкашког граничарског батаљона да је оставио дрво за поправку шајки које треба упутити Одељењу за речни превоз у Земуну. (АВ, Ф. 8, кут. 67), немачки.

Пано бр. 22

70. 1855. август 14, Тител. Потврда Тимотеја Георгијева издата Тителском граничарском батаљону, о испоручених седам свежева дрвета потребног за везивање чамаца које треба сместити у Депо за израду шајки. Испоручено дрво је плаћено из Благајне за изградњу шајки. (АВ, Ф. 8, кут. 67), немачки.

71. 1845. јануар 23, Тител. Допис Команде Шајкашког граничарског батаљона упућен Одељењу за градњу са захтевом да достави обавештење Врховној генералној команди, о потребама за снабдевање гвожђем за изградњу шајки за војне 1846, 1847. и 1848. годину.

(АВ, Ф. 8, кут. 23/85), немачки.

72. 1844. август 1, Беч. Допис Бечке артиљеријске окружне команде која обавештава Шајкашки граничарски батаљон да је у Бечу набавила делове за изградњу шајки, а до Титела ће их превести бродар Дорфмајер.

(АВ, Ф. 8, кут. 22/81), немачки.

73. 1855. мај 26, Тител. Извештај Интендантског одељења Шајкашког граничарског батаљона, о преузимању наручене количине бродских сидара поднет Команди батаљона. (АВ, Ф. 8, кут. 67), немачки.

Пано бр. 23

74. 1847. јули 18, Тител. Записник о продаји расходованих врбових чамаца чији приход иде у корист благајне Шајкашког граничарског батаљона за изградњу шајки. (АВ, Ф. 8, кут. 29/47), немачки.

75. 1852. мај 2, Тител. Извештај Команде Батаљона о стању пловних објеката у Шајкашком батаљону, који су природном дотрајалошћу постали неупотребљиви. Наводи се инвентар шајки, скела, опреме за понтон итд. (АВ, Ф. 8, кут. 49), немачки.

76. 1853. децембар 8, Тител. Молба поручника Корела упућена Команди Шајкашког граничарског батаљона, да му се одобри новац потребан за поправку шајки које су резервисане за изградњу понтонског моста преко Тисе код Титела. (АВ, Ф. 8, кут. 55), немачки.

77. 1848. август 5, Тител. Допис Команде Шајкашког граничарског батаљона која обавештава потпуковника Поповића о исплати рачуна из Благајне за изградњу шајки у Тителу. (АВ, Ф. 8, кут. 31/138), немачки.

Пано бр. 24

78. 1848. април 28, Петроварадин. Примедбе генерала Јаноша Храбовског, команданта Славонско-сремске генералне команде, на елаборат капетана Антона Молинарија у вези са изградњом шајки. У елаборату су углавном узети у обзир *брајоци*, нова врста мањих рибарских бродова са два јарбола, тако да нови прописи могу да се односе на већ постојеће шајке, као што се примењују и на мања пловила.
(АВ, Ф. 8, кут. 30/1), немачки.

79. Пројекат бродоградитеља Лазаринија за изградњу транспортних шајки и план материјалних трошкова за viseћи мост у Шајкашком батаљону. (АВ, Ф. 8, кут. 5/83), немачки.

80. 1822. Тител. Допис Депоа за изградњу шајки Шајкашког граничарског батаљона, који доставља Команди Батаљона предрачуна и нацрте планова за изградњу шајки предвиђених за превоз на релацији: Земун–Панчево–Београд. Трошкови за изградњу шајки износе 47 форинти и 33 крајцара, односно 66 форинти и 42 крајцара.
(АВ, Ф. 8, кут. 3/72), немачки.

81. 1850. октобар 10, Тител. Допис Депоа за изградњу шајки Шајкашког граничарског батаљона који Команди Батаљона доставља податке о трошковима за изградњу шајки. (АВ, Ф. 8, кут. 38/107), немачки.

Пано бр. 25

82. 1852. август 8, Тител. Допис пристава за шајке у штапском месту Тител који Команди Шајкашког граничарског батаљона доставља попис трошкова за поправку пловних објеката у Тителу.
(АВ, Ф. 8, кут. 49), немачки.

83. 1856. новембар 18, Панчево. Допис Немачко банатске граничарске регименте број 12 из Панчева која доставља Шајкашком граничарском батаљону наруџбину за неколико одбрамбених шајки потребних Регименти. (АВ, Ф. 8, кут. 72), немачки.

84. 1847. октобар 30, Тител. Обрачун за радове и утрошени материјал на поправкама свих врста барки и шајки, који је Команди Шајкашког граничарског батаљона доставио Депо за изградњу шајки. (АВ, Ф. 8, кут. 29/15), немачки.

85. 1853. децембар 13, Тител. Допис Команде Шајкашког граничарског батаљона гувернеру Српског Војводства и Тамишког Баната о питању расходања 4 шајке које су дотрајале а биле су у служби Одељења за превоз у Земуну. (АВ, Ф. 8, кут. 54), немачки.

86. 1847. март 1, Тител. Платни списак радника запослених у Бродоградилишту Шајкашког батаљона за новембар 1847. (АВ, Ф. 8, кут. 29/24), немачки.

Пано бр. 26

87. 1787. октобар 21, Петроварадин. Допис Ратне канцеларије у Петроварадину која обавештава Магистрат Слободног војног комунитета Петроварадин о регрутацији стотину помоћника на лађама, о чему је известила и Бродски уред у Новом Саду. (АВ, Ф. 7, кут. 13/30), немачки.

88. 1787. новембар 7, Петроварадин.

Допис Ратне канцеларије у Петроварадину која обавештава Магистрат Слободног војног комунитета Петроварадин да је за потребе транспорта шпанских коњаника од Петроварадина до Арада, ангажовала тројицу речних помоћника и исплатила их 24 крајцаре преко овдашњег Бродског уреда. (АВ, Ф. 7, кут. 13/33), немачки.

89. 1788. април 8, Будим. Интимат УНВ-а упућен Бачкој жупанији од које се тражи да у ратним условима организује страже које ће надзирати осуђенике осуђене на тегљење лађа (АВ, Ф. 2, кут. 178/2), немачки.

90. 1788. јули 31, Нови Бановци. Допис Торонталске жупаније која прослеђује среским властима захтев Врховног земаљског комесаријата

да се обезбеди помоћ у људству и оруђу, како би се извукли бродови који су остали насукани због ниског водостаја Тисе, а натоварени су животним намирницама и производима које превозе војсци.
(АВ, Ф. 11, 1788/1170), немачки.

Пано бр. 27

91. 1789. новембар 26, Футог. Допис упућен Бачкој жупанији, која се обавештава да је на основу наредбе Војне инспекције наложена мобилизација лађа и радне снаге за футошки магацин, ради утовара брашна за војску која је постављена у Срему и Србији и биће послата у Земун.
(АВ, Ф. 2, кут. 218/122), немачки.

92. 1790. јануар 23, Петроварадин. Допис Команде ратне флоте у Новом Саду која обавештава Бачку жупанију да је поднела извештај Генералној команди о потреби за тесарима и ложачима за обнову лађа, пошто се већина налази на обнови артиљерије у Осијеку.
(АВ, Ф. 2, кут. 230/68), немачки.

93. 1811. фебруар 13, Будим. Опис заставе под којом морају да плове сви аустријски бродови, који плове Савом и Дунавом до Црног мора, како би се разликовали од турских и других варварских бродова.
(АВ, Ф. 11, 1811, кут. 316/7), немачки.

Пано бр. 28

94. 1806. август 23, Тител. Записник о саслушању пет сведока, граничара из Надаља: Лазара Милошева, Јанка Каћанског, Јанка Теодина, Глише Стојшина и Глигорија Бегварског, који су раније живели у Чибу, због спора око права власништва над острвом на Дунаву код Нештина, који је сачинио фишкар Мартин Банковић на основу наредбе Шајкашког граничарског батаљона. (АВ, Ф. 8, кут. 2/3), немачки.

95. 1810. март 13, Трст. Попис морнаричких официра стационираних у Трсту, који су за 1809, прекомандовани у редове Шајкашког грани-

чарског батаљона. Прекомандовани су Јован Мајдић, Антон Боторело, Јакоб Суман и Ђорђе Некић. (АВ, Ф. 8, кут. 2/29), немачки.

Пано бр. 29

96. 1846. март 26, Надаљ. Задаци и решења поручника Путника у вези са командовањем шајкама на Дунаву на подручју између Панчева и Београда. (АВ, Ф. 8, кут. 25/17), немачки.

97. 1846. март 30, Ђурђево. Извештај капетана Пахмана, команданта Компаније број 4 Ђурђево, који даје исцрпан опис симулиране речне битке која се води на ушћу Тисе у Дунав уз употребу шајки. (АВ, Ф. 8, кут. 25/47), немачки.

98. 1848. фебруар 19, Омољица. Извештај поручника Теодора Поповића о војним задацима и коришћењу шајки на Дунаву са планом обале Дунава код Омољице. (АВ, Ф. 8, кут. 32/10), немачки.

Пано бр. 30

99. 1848. јуни 24, Трст. Извештај капетана Пахмана који Команди Шајкашког граничарског батаљона у Тителу доставља податке о планираним правцима кретања јединица Батаљона по Италији. (АВ, Ф. 8, кут. 31/116), немачки.

100. 1850. фебруар 27, Темишвар. Наредба Земаљског управника Српског Војводства и Тамишког Баната, Мајерхофера, издата комесару Исидору Николићу, да 3.435 мерова жита, намењеног пострададом становништву Бачке, Шајкашки граничарски батаљон развезе својим чамцима. (АВ, Ф. 19, 576), немачки.

101. 1850. јануар 30, Тител. Извештај Команде Шајкашког граничарског батаљона поднет Команди за превоз у Земуну о репарацији пловних објеката оштећених у Револуцији 1848/49. године (АВ, Ф. 8, кут. 35/116), немачки.

Остала документа

1847. фебруар 28. План војних задатака у вези са шајкашком службом на подручју Сурдука и Белегиша. (АВ, Ф. 373, 172), немачки.

1764. мај 14. Молба заједница места Потиског дистрикта – Жабља, Гардиноваца, Мошорина, Вилова, Лока и Титела, која су ушла у састав Шајкашког граничарског батаљона са седиштем у Тителу, упућена царици Марији Терезији да остану у саставу Провинцијала, или да се преселе у места која су остала у саставу Потиског дистрикта. (Ратни архив у Бечу, НКР 241), латински.

1866. јул 24, Тител. План дела Дунава са три острва Тителског граничарског пешадијског батаљона, и једног острва Петроварадинског граничарског пука бр. 6 (АВ, Ф. 373, 393) немачки.

- План четвртшајке Шајкашког граничарског батаљона (Музеј града Новог Сада, Одељење за историју, инв. бр. 688).
- Литографија војника граничарског кордона у аустријској војсци. (АВ, Ф. 501, бр. 27).



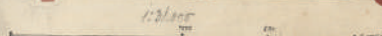


PLAN.

Deren Zum Czaiki
Herrn Corps Gehörigen 6. Prith
schafften / samt ihren Besitzer.
den Grundstücken / und Gran
ken / mit den über die Granth
von der Cameral Seiten unter
nommenen Eingriff.

Tittel den 6^{ten} September 1769

J. Hoffmann *J. Leber*
Hofrath u. Ingenieur Hofrath u. Ingenieur



Пловидба Дунавом и његовим притокама у XVIII и XIX веку

Издавач

Архив Војводине
21000 Нови Сад, Дунавска 35
www.arhivvojvodine.org.rs

За издавача

Бранимир Андрић

Дизајн и техничко уређење

Татјана Јонаш

Дизајн корица

Драгомир Комаров
Бранко Цигановић

Техничка реализација

Александар Павловић
Владимир Мучибабић

Штампа

Daniel Print

Тираж

500 примерака

CIP - Каталогизација у публикацији
Библиотека Матице српске, Нови Сад
656.6 (282.243.7) "17/18" (083.824)

ИВАНИШЕВИЋ, Владимир

Пловидба Дунавом и његовим притокама у XVIII и XIX веку / аутори изложбе
Владимир Иванишевић, Милена Поповић Субић; [ур. Бранимир Андрић;
превод предговора на енглески Корнелија Ракић Одри]. – Нови Сад : Архив
Војводине, 2013 (Нови Сад : Daniel Print). – 73 стр. : илустр. ; 24 cm

Тираж 500. – Стр. 49–51: Архивирана шајка – заувек / Драгомир Комаров. –

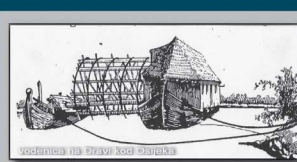
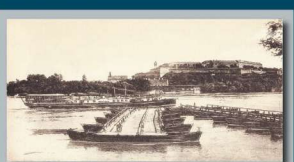
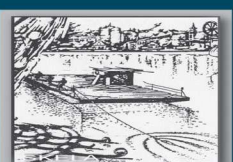
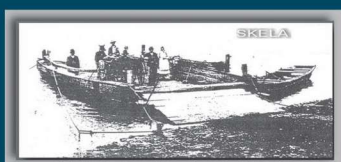
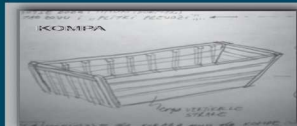
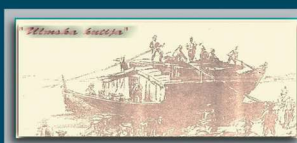
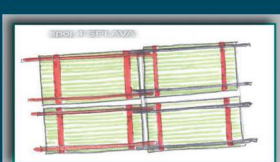
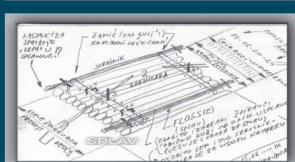
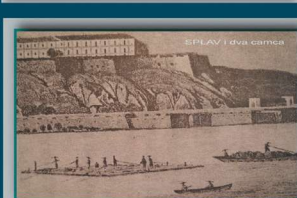
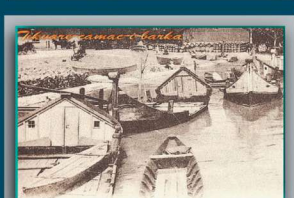
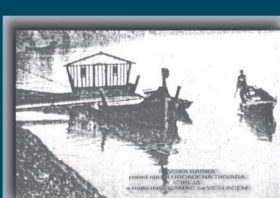
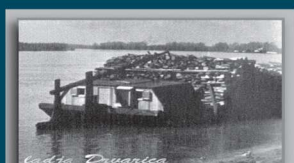
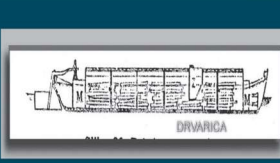
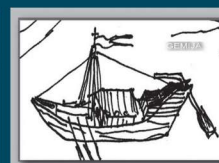
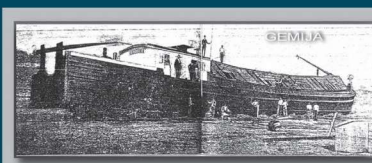
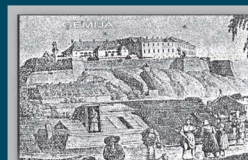
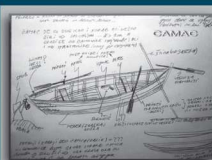
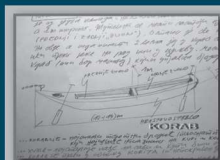
Попис докумената стр. 53–70.

ISBN 978-86-80017-28-0

1. Поповић Субић, Милена [аутор изложбе]

а) Пловни путеви – Дунав – 18–19. в. – Иложбени каталози

COBISS. SR - ID 281497607



Loser Silber Insel.

Donau-Strom.

Grenze mit dem Peterswarteiner Grenz Infanterie Regiment

Loser Insel.



ISBN 978-86-80017-28-0