

DEVELOPMENT OF TRAFFIC IN STIP (1918–1944)

Oliver Cackov

Faculty of Educational Sciences, Goce Delcev University, Stip, RN Macedonia,
oliver.cackov@ugd.edu.mk

Verica Josimovska

Faculty of Educational Sciences, Goce Delcev University, Stip, RN Macedonia
verica.josimovska@ugd.edu.mk

Abstract: The paper describes the development of traffic in Stip from 1918 to 1944 as an exclusively important business branch with all its promises and current affairs that will play a major social and economic role in the lives of citizens in this area. The favorable geographical location of the city of Stip played a significant role in its historical development. The space between Vardar and Struma and Skopje and Thessaloniki crossed important business and strategic roads that allowed Stip to develop as an important business and cultural center. At different times, there was different road infrastructure and various vehicles conditional on the need for closer communication and trade connections. The construction of a road network in the late 19th century was particularly intense, new roads were built, and the old ones expanded and groomed. For Stip, of particular importance is the Serski Road that connects Skopje and Thessaloniki. The city had a number of warehouses and lodging for the night that were open to merchants and caravans that passed and stayed in the city. Throughout the region, there was only a military telephone line and a postal telegraph station in Stip. However, with the construction of the Vardar Railway, Stip was on the sidelines of the main roads, so connecting the city to the railway would be with phaetons, carriages, certainly with harness. After World War I, within the Kingdom of SCS, Stip would relive the traffic connection to the construction of the Veles-Stip-Kocani railway. Road traffic during this period began to gain a more organized form and service activity of the population in Stip and its surroundings. The city also has the first qualified drivers to improve the taxi transport of passengers and goods by car and truck. Tip connects to the surrounding cities and to organized bus lines. During World War II, the Bulgarian government used this road infrastructure and traffic potential and had a plan to build and connect a railway line of newly conquered countries with Bulgaria. Her plans were that with a well-organized road traffic network, they would be able to exploit natural and other riches economically, and also facilitate the transport of passengers and goods. Such plans remained unrealized.

Keywords: Stip, road network, railway, traffic.

РАЗВОЈОТ НА СООБРАЌАЈОТ ВО ШТИП (1918-1944)

Оливер Цацков

Факултет за образовни науки, Универзитет „Гоце Делчев“-Штип, РС Македонија
oliver.cackov@ugd.edu.mk

Верица Јосимовска

Факултет за образовни науки, Универзитет „Гоце Делчев“-Штип, РС Македонија
verica.josimovska@ugd.edu.mk

Апстракт: Во трудот е опишан развојот на сообраќајот во Штип во периодот од 1918-1944 година како исклучиво важна стопанска гранка со сите свои обејжја и актуелности кој ќе одигра голема општествено економска улога во животите на граѓаните во овој крај. Поволната географска местоположба на градот Штип играла значајна улога во неговиот историски развој. На просторот меѓу Вардар и Струма и Скопје и Солун се вкрстосувале важни стопански и стратешки патишта кои овозможиле Штип да се развива како важен стопански и културен центар. Во различните временски периоди постоела различна патна инфраструктура и различни превозни средства условени од потребите за поблиска комуникација и трговско поврзување. Особено интензивна е градбата на патна мрежа на крајот на 19 век, се граделе нови патишта, а старите се проширувале и дотерувале. За Штип од особено значење е Серскиот пат кој ги поврзувал Скопје и Солун. Градот располагал со голем број на магацини и анови (преноќувалишта) кои биле отворени за трговиците и караваните што поминувале и престојувале во градот. Во целиот брегалнички регион единствено во Штип постоела воена телефонска линија и поштенска телеграфска станица. Сепак со изградбата на Вардарската железница Штип се нашол на маргините од главните патишта, па поврзувањето на градот со железницата ќе биде со чези и пајтони, секако и со запрежни коли. По Првата светска војна, во

рамките на Кралството на СХС, Штип повторно ќе ја заживее сообраќајната поврзаност со изградбата на железничката пруга Велес -Штип- Кочани. Патниот сообраќај во овој период започнал да добива поорганизирана форма и услужна дејност на населението во Штип и неговата околина. Во градот се јавуваат и првите квалификувани возачи кои ќе го унапредат и такси превозот на патници и стока со автомобили и камиони. Штип се поврзува со околните градови и со организирани автобуски линии. Во текот на Втората светска војна бугарските власи ја користеле оваа патна инфраструктура и сообраќаен потенцијал и имале план за изградба и поврзување со железничка линија на ново освоениите земји со Бугарија. Плановите и биле дека со добро организирана патна железничка сообраќајна мрежа ќе можат успешно економски да ги експлоатираат природните и други богатства, а исто така да се олесни превозот на патниците и стоката. Ваквите планови останале нереализирани.

Клучни зборови: Штип, патна мрежа, железница, сообраќај.

1. ВОВЕД

Сообраќајот како значајна стопанска гранка на секоја држава има огромно економско и општествено значење за нејзиниот развој. Македонија како комуникациски јазол била значајна транзитна дестинација на Балканот и европските држави. Таа е важен етнографски, географски и историски фактор на Балканот, наоѓајќи се на крстопатот на значајни патишта кои ги поврзувале градовите од Јадранско Море со оние од градовите на Егејското Море. Еден од нив е патот Вија Егнација (*Via Egnatia*), римски пат направен околу 146 г пр.н.е. со цел да се поврзат јадранските колонии со Византија, и се простирал преку Илирија, Македонија и Тракија, односно преку денешна Албанија, Македонија, Грција и Турција. Истиот е поврзан и со големата магистрала Вија Милитарис (воен пат) кој ги поврзувал Сингидунум (Белград) и Константинопол (Истамбул). Македонија во минатото била центар на историски настани кои преставувале пресвртница во животот на населението во овој простор. Во почетокот на 19-от век се зголемило значењето на сувоземниот сообраќај на Балканот. Во овој период и понатаму многу значаен и користен бил патот кој водел низ Моравско-Вардарската долина до градот Солун. (Гавриловиќ, 1933). По истиот пат трговските каравани носеле во Македонија индустриска стока од Европа и ги пласирале своите производи во големите градови во Македонија.

Економските и стопански промени во се уште феудална Османлиска Империја, ќе дојдат во израз со модернизација на сообраќајот. За полесен транспорт на стоките и индустриските сировини, таа ја развила и усовршила патната мрежа, се граделе нови патишта, а старите се проширувале и дотерувале. Поставаувала телефонски линии, поштенски станици и слично. Кулминација на овој процес е изградбата на железничката пруга Солун-Скопје. Првото железничко поврзување во просторот на Македонија се случил во 1873 година кога е воспоставена железничка врска меѓу Солун и Скопје со Ориенталната железница (CO – Chemins de fer Orientaux) по фази: Солун – Миравци во 06.06.1872 година и Миравци – Криволак во 09.01.1873 година. На 9 август 1873 Скопје се поврзува со Солун.

2. РАЗВОЈ НА СООБРАЌАЈНИТЕ ВРСКИ НА ШТИП

Од голема важност како трговски центар, со поволна географската положба низ кој во минатото се испреплетувале стопански и стратешки патишта се издвојувал градот Штип. Од посебно значење бил трансверзалниот пат кој доаѓал од Стоби и преку Астибо (Штип) водел кон Пауталија (Кустендил), поврзувајќи ги долините на Вардар и Струма. (Штип низ вековите, 1986). Во рамките на Османлиската држава и особено во 19 век, Штип бил познат како трговски и занаетчиски град со богата развиена сместувачка структура и сообраќајна мрежа. Голем број на изградени магацини и анови биле отворени за трговиците и караваните што поминувале и престојувале во градот. За нивните потреби се развиле и повеќе услужни занаети. (Çelebi, 1967) Од особено значење бил патот што поминувал низ Штип, а го поврзувал Солун со Белград и Софија. Тоа ќе овозможи штипските трговци да се приклучат во Балканската и Европска мрежа. Како пат што имал значајна улога за трговијата бил патот Скопје-Штип-Солун што поминувал преку Овче Поле и Лакавица, преку Стумица до Солун. Овој пат бил поврзан со Серез и Цариград. Овој пат уште бил познат и како Серски пат или Голем пат а често се именувал и како Штипски пат. Со овој за времето многу значаен пат за Штип се вкртстувал и патот од Стоби за Пијанец, а од таму до долината на реката Струма. Овој пат добил поголемо значање по изградбата на Вардарската железница. По Балканските војни патот добива локално значење (Нетков. 1964). Во периодот до 1912 година Штип со околните места бил поврзан со пешачки каравански, а подоцна и со колски патишта. Патот Велес-Штип во должина од 43 километри започнал да се гради во 1893 година, а бил завршен во 1903 година. Потоа започнал да се гради патот Штип-Кочани долг 34 километри. Тоа биле два единствени пата на кој била испишана километража обележана со турски цифри. Нешто подоцна бил изграден и патот Штип-Радовиш. За најдобар се сметал

Штип- Криволак кој поминувал покрај реката Брегалница покрај селото Драгоево, во насока кон реката Вардар и Неготино. Патот помеѓу овие две реки поминувал преку планинскиот венец Серта. Железничка линија немало. Најблиската железничка била станицата Криволак и во Велес. Транспортот се вршел најчесто со каравани од камили, воловски коли, коњи. Патниците се превезувале со коњски коли, чези, пајтони и коњи. Во целиот „брегалнички регион единствено во Штип постоела воена телефонска линија и поштенска телеграфска станица. Помеѓу Штип и Велес имало и телеграфска врска со останатите места. Истата била можна да се одвива само со помош на воени телефони. Поштата од Велес до Штип и обратно се пренесувала со воени камиони. Единствен пренесувач на пошта со сопствена кола бил познатиот штипски трговец Коста Тошанов“ (Цацков, О. 2013).

Балканските војни и Првата светска војна зад себе ги оставиле сите човечки судбини, уривање на мостови и уништување на патишта. По завршувањето на војната, Македонија влегла во состав на Кралството СХС. Со Версајскиот мировен договор од 1919 година Србија ја задржала Вардарска Македонија. Првите повоеани години за животот во Штип и штипско како впрочем и во цела Македонија биле инзворедно тешки и кои се почувствувале во сите сфери на секојдневието.

Новите потреби за преориентација на деловните врски и за воспоставување на стопански и економски односи со градовите во новосоздадената СХС уште на самиот почеток се наметнале со сета своја сериозност, а не можеле да не остават последици во пренасочувањето но и на адаптирањето кон новите услови и изменети економски состојби. Српската власт била свесна дека за развојот на внатрешниот промет и надворешната трговија била потребна патна мрежа и модерен сообраќај. Кралството на овие територии наследило катастрофална состојба. Сите патни правци од патниот сообраќај биле речиси целосно уништени. Веднаш се почнала со санација на истите. Се оспособувале разрушените мостови и се подготвувале терени за изградба на нови железнички линии. Под притисок на војската, заради обезбедување на границата со Бугарија, меѓу првите е изградбата на железничката линија од Велес до Штип. Пругата Велес-Штип-Кочани е градена во две етапи. Изградбата на железничката линија Велес-Штип започнала на први ноември 1923 година, првиот пробен воз бил на 20 октомври 1924 година, кога пристигнал и првиот воз во Штип и свечено пуштена за сообраќај на 16 ноември 1924 год. Пругата била долга 52 км и го делела Овче Поле на два дела „во функција на железничката линија од Велес-Штип биле изградени 24 нови објекти, од кои само железничките станици во Овче Поле и Штип чинеле 1.000.000 тогашни динари. Мостот на Вардар бил најголем објект од ваков вид од Ниш до Гевгелија со должина од 230 метри, а висок 12 метри“ (*Политика*, 1924, 16 ноември. *Време*, 1924, 17 ноември). Понатаму во весникот се истакнува дека земјените работи на изградбата на пругата Велес-Штип ги започнале откако министерството за сообраќај од осумте траси ја избрала едната која била најпогодна. Покрај големиот број на работници на оваа пруга била ангажирана и една инженерска чета од касарната во Штип. Железничката линија се градела под исклучително тешки услови, а тоа најдобро го почувствувале самите нејзини градители. Работеле и по повеќе од 12 часа на ден. Во изградбата на железничката линија учествувала и војската како ефтина работна рака со цел што побргу да биде изградена пругата, која за Кралството претставувала значаен сообраќаен и стратешки пат кон границата со Бугарија. Од тие причини, железничката линија била изградена во рекордно време од 11 месеци во должина од 51 км. Од сеќавањата на постарите штипјани може да се забележи дека пристигнувањето на првиот воз во Штип и за многумина од сите градови на Источна Македонија претставувало вистински празник. Речиси целиот град тој ден бил на железничката станица да го видат дотогаш за нив, како што и самите велеле, вистинско чудо. На отворањето присуствувале и првенците од Штип и околните градови, проследена со бројни музички точки.

Пругата од Штип до Кочани, пак, била градена од 1 јуни 1924 година до 25 август 1926 година, во должина од 35 километри. Свечено пуштена за сообраќај на 28 септември 1926 год. (*Политика*, 1926, 29 септември. *Време*, 1926, 29 септември). Весникот *Политика* овој историски настан по своето значење го споредиил со победата на српската војска за време на Брегалничката битка во 1913 година (*Политика*, 1926, 30 септември). Министерството за сообраќај, формирало и секција за градење на железничка линија Штип-Струмица преку Радовиш, како и поврзување на Штип со Царево село-Берово, пруги со нормален колосек кои биле потенцирани од аспект на воените и стопански потреби на земјата. Ова останало само на иницијатива затоа што планираните железници според власта не ги задоволувале основните критериуми за рентабилност но и немањето на средства за нивна изградба.

По изградбата на железничката линија Велес-Штип-Кочани патниот сообраќај во овој период, започнал да добива поорганизирана форма. Од штипската железничка станица патниците во почетокот редовно се превезувале до градот исклучиво со пајтони. Пајтоните биле познати како „Лондони“ и истите биле покриени и затворени со врати од обете страни на пајтонот. Познати пајтонции биле браќата Адикимови, Ангел пајтонцијата, Давче пајтонцијата и други. Во транспортот до железничката станица како превозници

на патници и стока се издвојвале и руските колари, превозници со запрежни коли- колари, арабаии за пренос на пошта и пратки. По октомвриската револуција многу руски емигранти се доселиле во Штип и својата егзистенција многумина ја обезбедувале како таксисти. Повеќето од нив подоцна запрежните коли ќе ги заменат со автомобили. Такви биле Сергеј Иванов-Мали, Петар Казанков, браќата Сергеј и Анатој Троицки и други. Тие биле единствените шофери во Брегалничкиот регион. Во 1925 година во Штип се појавиле возилата од типот „Форд Шевролет“. Такви возила користеле Алберто Берани, Симеон Менахмен, Јордан Самоников, Троицки Анатој, Јордан Черкезов и Герасим Андонов. Автобус „Форд“ во Штип користел и Мирчо Витларов. Тој често возел на линијата Штип-Радовиш-Струмица, воедно тој бил и првиот штипјанец со положен возачки испит во Белград (Цацков, К. 1995). Витларов работел како такси шофер во првата такси служба во Штип. Го возел големиот жупан во Штип, а подоцна и банот Жика Лазиќ во Скопје. Првото возило за медицинска помош во Штип се појавило во 1927 година, а пред тоа истата се со изведувала коњски коли и пајтони. Почетоците на автобускиот сообраќај во Македонија датираат од 1923 година. Тогаш во Штип започнале да се преуредуваат односно оспособуваат за товарни и други возила, кои возила остале од Првата светска војна. Руските механичари биле задолжени за поправките и адаптацијата на овие возила. Во Штип се истакнале руските емигранти Петар Казанков и Сергеј Иванов-Мали кои во својот сервис за поправка на коли, возилото „Полтрук“ ќе го преуредат во автобус, како и многу други камиони останати од војната. (Марковски, 1995). Во 1928 година се воспоставил поштенски сообраќај и со поштенски возила. На 15 ноември 1929 година била пуштена во сообраќај и поштенската автомобилска линија Штип-Радовиш-Струмица (Марковски, 1995). Оваа автомобилска линија била од значење за овој регион. Во исто време постоело и акционерско друштво за превоз на патници со мали автобуси. Во 1929 год., пак, била воспоставена автобуска линија која превезувала патници од Штип кон Кочани и Берово. Постоело и автобуско претпријатие во сопственост на Добросав Милутиновиќ и Милан Нинчиќ познато под името „Експрес“ со автобуски линии Велес–Штип–Кочани– Царево село–Берово и Велес–Извор–Прилеп (Конески, 2023). Во овој период Штип станал значаен патнички јазол во Источна Македонија. На прво место по бројот на автомобили до 1939 година бил градот Скопје, во Битола во 1939 година имало 461 патничко возило. Тоа се потврдува со евиденцијата водена во организацијата на возачи во Битола. Најмногубројни сопственици со по еден патнички автомобили, но имало и сопственици на две и три возила. По бројот на моторни возила на трето место доаѓа Штип со 24 автомобили (Марковски, 1995). Со организираниот сообраќај во градот Штип ќе се зголеми и бројот на нови возачи: Трајчо Јанинков, Тодор Крушката, Крум Витларов, Тодор Каракерезов и други. За одбележување е дека во селата во овој регион се уште ги користеле коњските коли како превозно средство за пренесување на своите производи до градот Штип.

Се до 1941 автомобилизмот во Штип ќе стане основен фактор за превоз на патници и стока. Колку приближувал крајот на четвртата деценија од дваесетиот век се повеќе станувало јасно дека војната е неизбежна. Почетокот на Втората светска војна ќе се одрази на целокупниот економски и политички живот на населението во Македонија. Бугарија добиените подрачја во Македонија ги третираше како новоослободени предели од Царска Бугарија. Бугарската влада презела мерки за редовно функционирање на административните органи за да истите го држат под контрола севкупниот живот во Македонија. Во административно управен поглед територијата на Македонија во Вардарскиот дел била поделена на две области на чело со Скопска и Битолска обласна дирекција. Областите ги поделиле на околии, а истите околии на општини (градски и селски). По организацијата на административната власт се започнало и со организирање и на други институции помеѓу кои и на сообраќајот како важна економска и стопанска гранка. Бугарската влада меѓу првите акти од овој дел биле во Македонија да се работи на изградба и доградување на разни објекти и патишта, мостови, кои биле оштетени и разрушени како последица од бомбардирањето на градот. Бугарската влада сметала дека преку добро организирана патна железничка сообраќајна мрежа ќе можат успешно економски да ги експлоатираат природните и други богатства, а исто така, да се олесни превозот на патниците и стоката.

Штип и за време на управувањето на Бугарија преставувал економско политички и сообраќаен центар во Источна Македонија. Ваквата добро поставена геосообраќајна положба во Штип на патниот и железничкиот сообраќај помеѓу двете светски војни ќе продолжи и за време на бугарската власт во Македонија во периодот 1941-1944 година, но сега во сосема инакви услови. Една по првите мерски на бугарската власт во Штип била да ги подобри условите за одвивање и преуредување на успешна сообраќајна мрежа особено за превоз на стока и патници. По секавање на Штипјани такси службата и во овој период била активна со исти такси возила од времето на Кралството Југославија. За превоз на патници на подолги релации и понатаму служеле такси автомобилите. Додека за превоз на патници на куси релации најчесто од градот до железничката станица се користеле пајтоните и обичните запрежни коли.

Покрај такси службите во Штип биле отворени и автобуски линии, за поврзување на градовите од Источна Македонија. Постоела и посебна линија која превезувала патници за Горна Џумаја (денешен Благоевград), Кустендил и Софија (сите во Република Бугарија). Истата и во обете насоки била многу користена.

Бугарската држава била заинтересирана да ја развие прошири и унапреди железничката сообраќајна мрежа во Македонија. Владата на премиерот Богдан Филов разработила проект за изградба и поврзување со железничка линија со старите предели на Царството и со ново освојените земји. Еден таков проект бил изградба на железничката линија што ќе ги поврзела Кустендил-Царево Село (денешено Делчево) Кочани-Штип-Градско како и по долината на реката Струма. Професорот д-р Џонов во својата книга „Како Бугарија градеше железницата во Македонија 1941-1944“ ќе го запише следното „од стратешки и стопански причини Владата изработи два проекта кои имале полна општествена и економска оправданост. Едниот бил да се изгради железничка линија по долината на река Брегалница. Била разработена и трасата која требало да тргне од Штип-Кочани-Горна Џумаја-Кјустендил и Дупница“ (Джонев, 2008). Сите овие проектни идеи останале нереализирани.

По ослободувањето биле преземмени мерки за организирање на сообраќајот во Македонија и за воспоставување на сообраќајни врски низ градовите во Македонија.

3. ЗАКЛУЧОК

Изградбата на железничката пруга која го поврзувала Штип со главната вардарска железница ќе овозможи Штип пак да се издигне во значаен стопански центар во брегалничкиот регион, особено во периодот меѓу двете светски војни. Изградбата на патната инфраструктура ќе ја заживеат трговската размена. Тоа го унапредило и такси превозот на патници и стока, со чези, пајтони и запрежни коли но и се повеќе присутните автомобили и камиони како такси превозници. Штип се поврзал со околните градови и со организирани автобуски линии. Изградбата на патната инфраструктура во Штип се поврзува со стратешките и политичките интереси на властите за поголема контрола на брегалничкиот регион меѓу двете светски војни и подоцна за време на војната кога бугарските власти поврзувањето со новите територии го гледале како поголема можност за изнесување на природните и културните богатства од Македонија.

Континуитетот на разгранетата сообраќајна мрежа во Штип ќе продолжи и со формирањето на Македонската држава, во изменети услови, со нови идеи, насоки и форми.

Слика бр. 1. Д. Ј. Дероко, Мала ориентациона автомобилска карта на Кралството СХС, Београд, 1927.



Извор: Архив на Југославија, сигнатура ЗП-14.

ЛИТЕРАТУРА

- Бошковска, Н. (2019). Вардарска Македонија 1918-1941. Арс Студио. Скопје.
- Гавриловиќ, М. (1933). Привреда Јужне Србије. Скопје
- Джонев, А. (2008). Македонија во железопътната политика на Бугарија (1878–1918г.). Кюстендил.
- Конески, Н. (2023). Аутобуски саобраќај у Вардарској бановини. Лесковачки зборник LXIII. Народен музеј, Лесковац.
- Малешевиќ Тошиќ, Н. (2019). Вардарска Македонија у Време Краљевине Схс/Југославије 1918–1941 Године. Војно дело 1. Београд.
- Марковски, Р. (1995). Автомобилизмот во Македонија. АМСМ. Скопје.
- Нетков, В. (1964). Астибо 1-20 век. Штип.
- Стефановски, М. (2001). Сообраќајот во Македонија: некогаш и сега. Матица македонска, Скопје,
- Цацков, О. (2013). Штип од 1900 до 1912 година. ОРОМ, Скопје.
- Цацков, К. (1995). Просветата и културата во Штип и Штипско меѓу двете светски војни. Глобус, Скопје. Штип низ вековите. (1986). кн.1. Собрание на општина Штип. Штип.
- Џелеби, Е. (1967). Putopis, Odlomci o jugoslavenskim zemjama. Svjetlost, Sarajevo.
- Velojić, D. (2021). Inžinjериjske jedinice u vojsci kraljevine shs/jugoslavije 1918–19XXXIX, 2. Institut za savremenu istoriju, Beograd, 279-294.
- Slavković Mirić, Bozica. (2021). An Overview of Economic Situation in the Vardar Banovina within the Kingdom of Yugoslavia Tarihçi 1, no: 3, 61-74.
- В. *Политика*, 1924, 16 ноември, бр. 5950, год XXI, насловна страна.
- В. *Политика*, 1926, 29 септември, бр. 6620, год. XXIII, стр.3.
- В. *Политика*, 1926, 30 септември, бр. 6621, год. XXIII, насловна.
- В. *Време*, 1924, 17 ноември, бр. 1047, год. IV, насловна.
- В. *Време*, 1926, 29 септември, бр. 1716, год. VI, насловна.