

овој прилици његов пут у Београд узгредно могао да значи и као напомена да црногорска унутрашња политика и даље остаје неприкосновено иста.

Послије свега, а у вези са оваквим потпуно логичким и природним преокретом у српско-црногорским односима, народне скупштине Србије и Црне Горе измијењале су срдачне поздравне телграме. Оба поздрава испуњена су наглашавањем узајамних националних циљева и тежњи. У одговору са црногорске стране између осталог се увјерава: „... да ће Црна Гора све своје силе принијети на жртвеник народног уједињења јер то захтијевају исти српски интереси и њена државна част.“<sup>56</sup>

Мисија Јанка Вукотића у потпуности је успјела. Руски посланик у Београду може већ 12. (25) октобра да извјести своју владу о споразуму. Најприје је лако утврђена истовјетност у оцјени ситуације као и потпуна сагласност о потреби пуног јединства у заштити заједничких националних интереса обје државе. Тајни члан споразума између српских представника и Јанка Вукотића према овоме извору гласи: „Обје братске државе начелно су једнодушно ријешене да заштите своја права и своје интересе, ако се за то покаже потреба и оружјем, што имају оцијенити и утврдити надлежне владе Србије и Црне Горе. У случају наступања такве неопходности све што буде нужно за заједничка војна дјејства има да буде утврђено посебним споразумом.“<sup>57</sup> Дакле, требало је свега неколико дана да Србија и Црна Гора сједине гледишта, ускладе држање у наступајућем развоју и обезбиједу јединствени рад у случају оружаног конфликта. Ово најбоље показује да ништа стварно и од суштинске вриједности, осим свађе династија, није раздвајало Србију и Црну Гору.

*Новак Ражнатовић*

## ЦРНОГОРСКА ВОЗНА ПОШТА

Послије завршених ослободилачких ратова са Турском 1876—1878. г., убрзано се радило на обнови земље, развоју саобраћаја и грађењу путева. Године 1895. Управа пошта Црне Горе увела је, по споразуму са аустријском Управом пошта, превоз поште колима на правцу Цетиње—Котор и обратно. У ту сврху Управа је установила „Возну пошту“, као посебну установу са сједиштем на Цетињу, ради организовања превоза поште и путника колима.<sup>1)</sup>

<sup>56</sup> „Глас Црногорца“, 1 (13) X 1908, 55.

<sup>57</sup> ДМЦ, л. д. Сергејев — Мин. ин. дјела, датум назначен.

<sup>1)</sup> Државни архив на Цетињу (ДА), Министарство унутрашњих дјела (МУД), Поштанско-телеграфско одјељење (Пто), 1900, бр. 4665.

Превоз поште колима на правцу Цетиње — Котор отпочео је 1. јула 1895. г. Управа аустријских пошта учествовала је у овом превозу, према уговору који је склопила са Управом пошта Црне Горе, са дотацијом у износу од 8.000 фиорина годишње.<sup>2)</sup>

Превоз поште и путника регулисан је правилима која је Управа пошта издала 13. јула исте године. Она гласе:

„Правила за путнике возном поштом на колима

### § 1

На линији Цетиње — Котор и обратно, установљена је возна пошта на колима, која даје право и путницима да се њима користе.

### § 2

Утврђена возна такса плаћа се поштанском уреду на Цетињу, односно у Котору, од којег путник добија подвозницу (потврду) да је платио дотични пут и да има право возити се на поштанскијема колима.

Плаћање возне таксе и примање подвозница вршиће се такођер и на теледрафокој штацији на Његушима.

### § 3

При издавању подвозница на Цетињу, односно у Котору, узимаће се у обзир путници који путују на пуној линији Цетиње — Котор и обратно, и они ће имати првенство пред осталијема, ако већ мјеста, пријаве, нијесу заузета.

### § 4

Возна је такса за сваког појединог путника:

- а) од Цетиња до Котора или обратно а. в.\* фиор. 2.—н.
- б) од Његуша до Котора или обратно а. в. фиор. 1. 20 н.
- в) од Цетиња до Његуша или обратно а. в. фиор. 80 н.

### § 5

За дјецу испод четири године, кад путују са родитељима, не плаћа се возна такса, ако их родитељи, односно старатељи, држе на крилу; за дјецу од четири до десет година плаћа се пола возне таксе.

### § 6

На поштанскијема колима немају право да се возе:

- а) јако болесни путници;
- в) путници који болују од какве заразне болијести;
- в) путници за које се примјети да су преко мјере напили; или су неучтива понашања;
- г) дјеца испод четири године, ако их не прате родитељи, односно старатељи.

### § 7

Путници који су примљени у поштанска кола против § 6 тачка б), ако то буду захтијевали остали путници, биће обустављени од даљег пута

<sup>2)</sup> ДА МУД, Пто, Збирка специјалних уговора по п. т. струци, св I/12.

\* А. в. — аустријска вриједност — М. Ц.

на првој станици од Сетиња до Котора, на Његушима, и обратно, и у том случају неће им се повратити ништа од плаћене возне таксе.

### § 8

Сваки поједини путник има право да понесе собом до 10 кила тежине пртљага, али у том случају дотични путник сам чува своје ствари и води бригу о њима.

### § 9

Пртљази преко 10 кила тежине предају се поштанском уреду на Цетињу, односно у Котору, који их шаље (првим пакетним возом ако не би могао првом возном поштом) без означене вриједности, и наплаћује по тарифи.

### § 10

Кретања возне поште увијек су тачна по прописатома распореду.

### § 11

Полазак возне поште са Цетиња путници чекају у поштанској дворани за чекање. Мјесто чекања пак поласка возне поште из Котора, путницима ће се накнадно одредити.

### § 12

Који путник пропусти возну пошту онај дан за који му је подвозница издата, губи право на сваку даљњу вожњу.

**ЗАГЛАВАК:** Само у случају пријеке потребе или веће силе, ако је путник пропустио возну пошту која му је била назначена подвозницом, даје му се право да кроз пет дана, од дана када је воз пропуштио, поднесе довољно образложено молбу са приложеном подвозницом поштанској управи, која ће усљед тога донијети ријешење: да ли ће се дотичноме путнику повратити, или не, плаћена возна такса.

### § 13

Путник заузима у колима оно мјесто, које му подвозница означаје: ипак дужно поштовање према старијема захтијева од млађих, да им од своје добре воље понуде прва мјеста.

Управитељ пошта и телеграфа  
Шпиро Поповић<sup>3)</sup>

Прије почетка превоза поште колима, Управа пошта упутила је надлежном министру извјештај сљедећег садржаја:

„Идућег понеђелника, тј. 1. јула по новом календару, почиње путоват возна пошта између Цетиња и Котора и обратно. Но како нам још нијесу дошла поштанска кола наручена у Бечу то је уређено да се вожња отпочне са обичним колима. Према уређењу поштанска кола треба да иду највећом могућом брзином, како би према распореду на своје вријеме стизала на мјесто одређења.

<sup>3)</sup> ДА, МУД, Пто, Зборник расписа и наредаба 1889—1908, св. I.

Поштански кочијаши (постиљони) имаће поштанску трумбу с којом ће давати знак кретања и доласка, као пролаза кроз варош и села кудијен буде пролазио, такође и знак кад су пред њим у путу друга кола која му треба проћи.

Ово уређење за поштанска кола мало се разликовало би са Правилником за приватна кола од 15 децембра 1892. како у брзини тако и при давању знакова ради ослобођења пута — усљед чега молимо ако налазите за нужно да се о том обавијести овдашња мјесна власт и друге успут до границе, како би били упознати о путовању поштанских кола и наведени знакова<sup>4)</sup>

На правцу Цетиње — Подгорица — Никшић, и обратно, превоз поште колима почео је 6. септембра 1895. г., па је Управа поште Црне Горе том приликом издала нова „Правила за путнике возном поштом колима“, обухватајући њима све правце превоза. Правила носе датум 6. септембра 1895. г. а у суштини су истовјетна са предходним (наравно са новом тарифом).<sup>5)</sup>

На правцу Цетиње—Ријека возна пошта је увела, 20. марта 1897. године, у саобраћај велика кола звана „омнибус“, па је и том приликом прописала и штампала „Правила за путнике омнибуса“.<sup>6)</sup>

Од 1900. г. и даље возна пошта је увела омнибусни саобраћај и на правцу Подгорица—Плавница. У почетку је омнибус на овом правцу саобраћао само у дане кад је долазио пароброд из Скадра, а касније свакодневно.<sup>7)</sup>

Размјена поште између Цетиња и Котора вршена је од почетка редовно сваког дана, док је размјена пакетских пошиљака вршена двапут недјељно у нарочито за то удешеним колима званим „пакетска кола“.

Размјена, пак, поште на правцу Цетиње—Подгорица—Никшић вршена је сваки други дан све до 1. XI 1895. г., када је и на овом правцу уведена свакодневна размјена.<sup>8)</sup>

Возна пошта је већ у првој години пословања проширила превоз путника и изван редовног превоза поште. Увела је и превоз трговачке робе и озбиљно конкурисала приватним власницима коња, кароца и кара.<sup>9)</sup> Већ 1898. г. располагала је већим бројем калешина са два сједишта, кароца са четири сједишта, дилжанских кола са шест сједишта, и омнибусима за групни превоз путника. Имала је уједно и преко 40 кара за превоз трговачке и друге робе. Возна пошта је имала већи број јахаћих коња које је изнајмљивала појединцима за јахање у мјеста која нијесу била везана редовним поштанским саобраћајем. Јахаће коње је изнајмљивала уз наплату таксе по сату коришћења коња — ја-

<sup>4)</sup> ДА, Главна управа пошта и телеграфа (УПТ), 1895, бр. 592.

<sup>5)</sup> ДА, МУД, Пто, Зборник расписа и наредаба 1889—1908, св. I.

<sup>6)</sup> Исто.

<sup>7)</sup> ДА, УПТ, 1900, бр. 4147.

<sup>8)</sup> ДА, УПТ, 1895, бр. 1049 и 1074.

<sup>9)</sup> ДА, УПТ, 1895, бр. 1651.

хања. Исто тако је возна пошта изнајмљивала појединцима и све врсте кола уз наплату таксе по времену њиховог коришћења.<sup>10)</sup>

1900. г. Возна пошта је располагала са 200 коња, а имала је своје филијале (штале), сем у Цетињу, још у Ријеци Црнојевића, Подгорици, Даниловграду, Никшићу, Његушима, Вирпазару, Бару и Котору, а упошљавала је 100 службеника.<sup>11)</sup> Неко вријеме имала је шталу и на Суторману, ради измјене коња.<sup>12)</sup> Интересантно је указати на то да је само у Даниловграду 1901. г. било на служби 8 кочијаша.<sup>13)</sup>

За оплођавање кобила у шталама Возна пошта је имала 4 пастуха звана: Јабучило, Дервиш, Мелодиј и Беровић.<sup>14)</sup>

Да би успјешно обављала и ширила пословање, управа Возне поште морала је да инвестира већу суму новца коју је добијала од Главне управе пошта, под чију је надлежност спадала. Наводимо један обрачун из 1902. г. који ово потврђује:

„Возна пошта дугује гл. благајни Управе пошта на дан 12/25 маја 1902. г. круна 427.907,48.

#### Обрачун

Управа возне поште примила је од

|  |                  |
|--|------------------|
| г. III. Поповића од 1/7 1895 до 1/1 1900 | круна 127.724,78 |
| од Главне благајне за исто вријеме       | круна 296.839,98 |
| од Главне благајне за 1900 годину        | круна 68.738,24  |
| од Главне благајне за 1901 годину        | круна 68.400,47  |
| од Главне благајне за 1902 годину        | круна 22.439,64  |

Укупно примање круна

584.143,11

Од које суме има се одбити примање

Гл. благајне п. т. управе:

|  |                 |
|--|-----------------|
| 1) Од субвенције из Аустрије за вријеме од 1/7 1895 до 1/7 1901, т. ј. за потпуне 6 година по 16.000 кр. годишње | круна 96.000    |
| 2) у рачун Министарства финансија  | круна 13.737,76 |
| 3) за пренос дувана италијанског у 1901  | круна 780       |
| 4) у разним рачунима од Хришћа за управу   | круна 717,87    |

111.235,63

Обрачун су потписали К. Н. Мартиновић, Мартин Поповић, а одобриво управитељ Шпиро Поповић.<sup>15)</sup>

Прије увођења службе превоза поште и путника, Возна пошта је изградила лијепу и модерну зграду, која је служила за смјештај управе, за смјештај радионица и за смјештај коња и

<sup>10)</sup> ДА УПТ, Управа возне поште, 1900, бр. 1828.

<sup>11)</sup> ДА, УПТ, 1900, бр. 4377.

<sup>12)</sup> ДА, МУД, Пто, 1904, бр. 3296.

<sup>13)</sup> ДА, УПТ, 1901, бр. 3576.

<sup>14)</sup> ДА, УПТ, 1902, бр. 542.

<sup>15)</sup> ДА, УПТ, 1902 ф. III, акта без броја.

кола. И зграда и предузеће Возне поште били су највећи те врсте на Балкану у то доба.

Зграда је подигнута при дну цетињског поља, под Заграбљем, гдје се и данас налази, са извјесним измјенама за гаражирање аутомобила предузећа „Бојана“.<sup>16)</sup>

По наређењу Управе пошта, управник Возне поште имао је да мајсторима даје посао и да им одређује вријеме за које посао имају да сврше. Матационер је издавао занатлијама, на требовања, материјал и имао је дужност да контролише да ли се материјал троши за одређени посао.<sup>17)</sup>

Превоз поште колима на правцу Вирлазар — Бар почео је у августу 1898. г., па је том приликом Управа пошта издала нова „Правила за путнике дилижансом“.<sup>18)</sup> Ова су правила слична напријед наведеним правилима, сем у називу и у цијени превоза.

Ни раније издатим ни новим правилима није било регулисано питање колико возних карата може поједини путник да купи, па се дешавало да појединац закупи сва мјеста у дилижанси и вози се сам, са пртљагом, а често са непотпуно искоришћеним колима. Поводом тога Управа пошта је, у августу 1902. г., издала, поштама које су за то долазиле у обзир, наредбу следећег садржаја:

„Више пута случава се да поједан путник жели заузети цијелу дилижанцу, ово многи чине ради комфодитета а неки ради огромног пртљага и т. д. Нашим правилима од 31. августа 1898. год. број 2982 то није предвиђено, нити одређено зато се издаје ова наредба. Сви они који желе узет цијелу дилижанцу од једног до другог задњег возног краја уживат ће то право, а по параграфу 3 поменутог правила.

Подвозна такса има се наплатити за пет биљета по параграфу 4 у мјеста одредења која ваља овако разумјети:

Кад плати цијелу дилижанцу има право на пет путника и на сваког путника по 10 кила пртљага параграф 8., ако пак нема подпуно пет путника онда је слободан мјесто сваког појединог путника понијет по 60 кила не пријављујућег пртљага који је пакован да се може смјестити у оградe на кола да се може покрити колским церадама и исте се прописно запучити.

У једној подвозници оваквог путника означит ће дотични чиновник колике је подвознице платио, колика путника на њих одлазе и колико кила пртљага и колико превозних мјеста у кола и за свако мјесто по 60 кила мање пртљага, по жељи закупца подвознице означити на истој да може на првој или другој стацији примити толико путника или толико кила пртљага.

Путник може скупочјене ствари узети у кола ако су паковане у меке предмете који не могу колима квара нанијет. Прт-

<sup>16)</sup> ДА, МУД, Пто, 1903, бр. 590.

<sup>17)</sup> ДА, УПТ, 1902, бр. 2932.

<sup>18)</sup> ДА, УПТ, 1898, бр. 2982.

љаг преко 10 кила на путника или преко 60 мјесто путника сматра се и наплаћује као сувишан и не може ниједан вез (омот — М. Ц.) пријећи укупну тежину од 100 кила. За вријеме оваквог путовања није дозвољено посредујућим штацијама придавати путника, а тако ни подузимачу кад му није то означено на подвозници<sup>19)</sup>

Предњом наредбом повлашћени су били богатији путници и трговци на штету грађана на успутним станицама, који су код оваквог стања ријетко или никако могли да користе редовна поштанска кола. Тек у децембру 1906. г. предња наредба замијењена је новом у којој се наређује:

„По наредби г. министра унутрашњих дјела од данас у будуће никоме се не може издати више мјеста у дилижанским колима, а да само једно или два три употријеби, — издават ћете онолико подвозница колико лица путује, празна мјеста остају на расположење публике на посредним штацијама.“<sup>20)</sup>

Првог октобра 1907. године Управа пошта је издала нова „Правила за путнике дилижансом“. Ова се правила разликују од раније издатих у томе што су њима укинуте све повластице за дјецу, без обзира на доба старости, предвиђене ранијим правилима, а узета је обавеза одговорности за путнички пртљаг, али је зато уведено обавезно плаћање за њ и у најмањој тежини. Даље је овим правилима одређено да се никоме не може дати више подвозница него што особа путује, итд. У овим новим правилима подвозне таксе и такса за сваки поједини килограм путничког пртљага обрачунате су појединачно и у крунској монети.<sup>21)</sup>

Управа пошта штампала је сва напријед поменута правила у виду објаве или огласа на пола арка папира обичног формата, с једне стране. Једино ова задња правила штампала је на папиру великог формата такође с једне стране. Тако штампана правила Управа је слала поштама у по десет и више примјерака, с наређењем да их истакну на видна мјеста у пошти и да их подијеле у главније кафане да их и ове истакну на видна мјеста ради упознавања грађана са њима. Управа је исто тако слала правила и државним надлештвима и установама ради коришћења.<sup>22)</sup>

Управа пошта је распореди превоза поште и путника на свим правцима подешавала тако да путници и пошта имају везу са паробродима који су пловили Јадранским морем и Скадарским језером. Нарочито се у распореду наглашавала веза са брзим паробродима друштва: „Пуља“, „Лојд“ и „Угарско-хрватског друштва“.

Распореди су редовно објављивани у виду објаве-огласа у „Гласу Црногорца“, службеном листу Црне Горе, под насловом

<sup>19)</sup> ДА, УПТ, 1902, бр. 170.

<sup>20)</sup> ДА, МУД, Пто, 1906, бр. 6585.

<sup>21)</sup> ДА, МУД, Пто, Зборник расписа и наредаба 1889—1906, св. I.

<sup>22)</sup> ДА, МУД, Пто, 1907, бр. 6553.

„Зимњи“, односно „Љетњи“ распоред преноса поште. Примјера ради доносимо препис једног таквог распореда—објаве, објављене у „Гласу Црногорца“ од 12. септембра 1897. године:

### „Објава

Возна пошта полази сваки дан од Цетиња за Котор у подне—осим: сриједи кога дана полази у 8 сати у јутро а стиже у Котор у 2 сата по подне, има везе са брзовозним паробродом Унгар.-Хрв. Друштва који полази исти дан у 3 сата по подне из Котора за Ријеку (Фјуме) и осим петка ког дана полази у 10 сати прије подне и стиже у Котор у 4 сата по подне, има везе са брзовозним паробродом Лојдовога Друштва, који полази исти дан у 6 сати по подне из Котора за Трст.

Из Котора за Цетиње возна пошта полази сваког дана у 5 сати у јутро и стиже на Цетиње у 11 сати прије подне.

Из Цетиња за Подгорицу полази сваки дан у 12 сати на подне и стиже у Подгорицу у 6 сати по подне.

Из Подгорице за Цетиње полази сваки дан у 5 сати у јутро и стиже на Цетиње у 11 сати прије подне.

Из Подгорице за Никшиће полази сваки дан у 5 часова ујутро и стиже у Никшиће у 11 сати прије подне.

Из Никшића за Подгорицу полази сваки дан у 12 сати на подне, стиже у Подгорицу у 6 сати по подне“.

Распореди, односно објаве, потписивала је: Књ. Црногорска Управа пошта и телеграфа.“

Превоз поште и путника вршио се по распореду. Распореди су се сви морали строго придржавати, што се види из сљедећа два случаја:

а) Дана 17. VII 1895. г. пошта из Подгорице упућена је за Даниловград прије распоредом одређеног времена. Дознавши за ово, главни управитељ пошта јавио је управнику поште Подгорица брзојав сљедећег садржаја: „По распореду имала је пошта данас кренути за Даниловград на подне, коју си пређе те уре посла, зато ћеш платити нарочитог који ће одијети данас до Даниловграда пет стотина фиорина, да се упуте пошти Никшић“.

б) Дана 14. VI 1896. г. главни управитељ пошта примио је из Подгорице телеграм ове садржине: „Овога часа у сатах 4.35 дођох али дилижанца отпутовала. Зашто се људи варају, а рекло се да се и наш сахат држи са цетињски, — Стеван Лукачевић“.

Главни управитељ му је одмах телеграфски одговорио: „Ако је ваш изостанак учињен нередом подручног ми чиновништва, узмите нарочита кола за постићи ваш пут. А ако је то учињено због сахата подгоричког, обратите се ономе коме то припада“. Главни управитељ је истовремено телеграфисао и управнику по-

ште Подгорица да прегледа телеграм Лукачевића, па да му јави у чему је ствар. Управник му је одмах одговорио: „Саво Стругар, узгред за друга два фиорина примиће Лукачевића. Са вашим телеграмом Лукачевићу пријавио сам се Управи вароши, која ће ова два фиорина Лукачевићу наплатити од сахације ако буде разлика међу сатове као што јест“. Главни управитељ се тиме није задовољио, него поново јавио управнику: „Није довољно да сахација плати само два фиорина ако буде крив у непажњи уређења сахата подгоричког са цетињским, пошто је то већ уређено, већ све телеграфске трошкове и сувише казну да поднесе због оног дрског телеграма којег ми Лукачевић посла, те ћеш ми јавит резултат суда“.<sup>23)</sup>

И поред тога што је правилима за путнике дилижансом била забрањена вожња особама које болују од какве заразне болести, Управа пошта је приликом јачих епидемија упозоравала станице на овај пропис. Интересантно је једно од таквих упозорења па га доносимо дословно и у цјелости:

„Додатак наредби број 1042 од 6. септембра 1895. г. параграф 6. т. б) на поштанским колима немају право да се возе путници који болују од какве заразне болијести. По извјештају управе санитета влада у многим селима фрус, а било је неколико случајева дизентерије (срдобоље) па и дифтирита (грлобоље). Почем су то болијести заразне, наређује ви се да при издавању билета за поштанска кола будете веома пажљиви, како се не би болијест разносила. Гдје ви није при руци љекарско увјерење за путника на којег бисте посумњали да је болестан, ви сами разгледајте и распитајте да не буде дотични путник болестан.

Ако дијете или одрасли путник кашље, очима сузи, кија или има огња — први знаци фруса — не пуштајте га у кола.

Ко је боловао од поменуте три болијести, као и других различних као тифуса, краста, скрлети, кукљуша (рикавца) ваља да је прошло 40 дана од дана разболијевања па да му се изда подвозна карта. И чељади из таквих заражених кућа неће се дозволити поштом путовати, осим ако се види да су то људи уопште од реда и чистоће.

Осим тога обратите пажњу на путнике који су нечисти, глибави, хаљкави, кои су пуни шпоркеце и имају пртљаг нечист да им се никако не дају мјеста у поштанским колима. Ако ви је што нејасно у овом додатку одма пиштите да по могућности ова управа објасни“.<sup>24)</sup>

Управљање Возном поштом децентралисано је унеколико крајем 1897. г. Управљање кочијашима и колима пренесено је и на управнике пошта у сједишта филијала Возне поште, с наре-

<sup>23)</sup> ДА, УПТ, 1895, бр. 755; 1896, бр. 867.

<sup>24)</sup> ДА, УПТ, 1897, бр. 439.

ђењем да њима управљају онако како је најкорисније по интересе Возне поште и предузећа.<sup>25)</sup>

Реорганизацијом Главне управе пошта и телеграфа у јуну 1902. г. укинута је Возна пошта као посебна установа. Кочијаш и шталијери стављени су у ред поштанско-телеграфских служитеља, а поштанске стаје (магацини хране), „шталијери“, (магационери) и кочијаш у свакој вароши потпали су под надлежност старјешине поште. Возна пошта добила је назив „Главни депо поштанских возова“. Депо је припао Општеадминистративном одсјеку Главне управе пошта и телеграфа. Овом реорганизацијом депо је задржао, сем кочијаша, још: штал-мајстора, колара, ковача, сатлера и питура.<sup>26)</sup>

Старјешинама станица наређено је да се за потребе возне поште обрађају Општеадминистративном одсјеку Главне управе.<sup>27)</sup>

Завршни рачун о кретању прихода и расхода Возне поште за вријеме од почетка њеног пословања до укидања самосталности у пословању доносимо у прилогу. (Види табел. преглед.)

Државна контрола је приликом прегледа на предњем завршном рачуну вршила неке исправке, па га је на крају изравнала и закључила са једнаким износом примања и издавања: круна 1,192.371.45.

Интересантан је начин наплате и утрошка глоба (казни) од особља Возне поште: управник Возне поште, Мартин Поповић, кажњавао је особље и наплаћивао казне али их није уносио, односно књижио, нигдје као приход. На писмени упит Главне државне контроле зашто је износ од круна 420,26 који је наплаћен на име глоба од особља утрошио, Мартин је писмено одговорио: „Кочијаш и Возне поште, а тако и други радници као: ковачи, колари и питури, били су из иностранства виши број, који су пребјегли у Црну Гору. Како наши из унутрашњости, тако и страни били су сиромаси. При нашим празницима као: о Божићу, Новој години, Покладама, Воскресењу и другим светковинама, знајући да се више речени немају с чим омрсити а камо ли што друго у тијем данима употријебити, дава сам истијема у јелу и пићу од тијех глоба, а највише ми је дало повода то спољног гледишта, ради страних служитеља, да не би рекли дођосмо са зла на горе у Црну Гору. Сувише дао сам од ових глоба Мићу Ковачу кад је са седам роба (чланова породице — М. Ц.) његовије пријеша из вјере римокатоличке у православну вјеру. За ово ћу и боље наустике (усмено — М. Ц.) објаснити. Ја мислим кад сам био властан глобити, да сам властан био и повратити.“<sup>28)</sup>

<sup>25)</sup> ДА, УПТ, 1897, бр. 2238.

<sup>26)</sup> ДА, МУД, Пто, 1903, бр. 590.

<sup>27)</sup> ДА, МУД, Пто, 1902, бр. 1933.

<sup>28)</sup> ДА, УПТ, Ф. — разни спискови, прегледи, рјешења и др. 22 ком.

<sup>29)</sup> Исто.

Управа пошта Црне Горе набавила је аутомобил за превоз поште и путника 1903. г. Аутомобил је имао сједишта за 10 путника и био је подељен за смјештај поште и малих пакета, а почео је да саобраћа на правцу Цетиње—Котор 9. јуна 1903. г. по ст. кал.<sup>30</sup> Исте године ауто је саобраћао и на правцу Цетиње—Подгорица, као и на правцу Цетиње—Никшић, Према досад познатим подацима Црна Гора је прва од европских држава увела аутомобилски поштанско—путнички саобраћај.<sup>31</sup>)

Омнибусни саобраћај на линији Цетиње — Ријека и обратно Управа пошта укинула је 1903. г. и уступила га приватнику због нерентабилног пословања, о чему је обавијестила надлежно министарство актом од 16. X 1903. г. сљедећег садржаја:

„Поштански омнибус на линији Цетиње—Ријека према рачунима од 1. маја 1902. до 1. октобра 1903. по одбитку расхода није зарадио никаквих прихода, а пошто је та линија потребна ради везе са поштанским паробродом интерес је уступити коме под закуп.

Г. Перо Гашић понудио се је према поштанском распореду исту држати са својим коњима, колима и осталим трошковима без икакве накнаде, само да му се уступи приход од подвоза путника и пртљага, те сам му од 3. тек. привремено исту уступио, и част ми је предложити Вам г. Министре да му се уступи годишње и учини са њиме потребити уговор“.<sup>32</sup>)

1909. г. аутомобилски превоз поште и путника на правцу Цетиње — Котор, и обратно, и Цетиње — Подгорица — Никшић, и обратно, уступљен је по уговору чешкој фирми „Лаурин и Клемент“ из Младе Болеславе. Овим је задаћа Гл. депоа поштанских возова сведена на најмању мјеру. Депо је затворио своје штале у Цетињу, Његушима, Котору, Ријеци, Подгорици, Даниловграду и Никшићу. Уједно је отказана служба свим шталијерима и кочијашима у побројаним мјестима, а коњи и остали материјал и реквизити су распродати.<sup>33</sup>)

Превоз поште на правцу Вир — Бар замијењен је превозом жељезницом 1909. г., тј. исте године када је жељезница и пуштена у саобраћај. И превоз поште на правцу Бар — Улцињ уступљен је приватном закупцу исте године, па је тако Возна пошта, односно Главни депо поштанских возова, престао са радом крајем 1909. године.<sup>34</sup>)

Марко Цвјетковић

<sup>30</sup>) ДА, МУД, Пто, 1903, бр. 2780.

<sup>31</sup>) У стручном часопису *Наша пошта* (бр. 9 за 1931, стр. 246) констатује се да је Швајцарска 1906. године прва у Европи увела поштански аутомобил: „Пре 25 година, у јуну 1906, Швајцарска је, прва у Европи, увела поштански ауто, на место дотадањих романтичних пошт. кола...“ Међутим, као што се види из наведеног, Црна Гора је поштански путнички аутомобилски саобраћај увела равно три године прије Швајцарске. На тај начин Црној Гори припада првенство.

<sup>32</sup>) ДА, МУД, Пто, 1903, бр. 5320.

<sup>33</sup>) ДА, Пт станица Цетиње, 1909, бр. 232/86.

<sup>34</sup>) ДА, МУД, Пто, 1909, бр. 2806.

