

ИЗЛАЗАК СРБИЈЕ НА ЈАДРАНСКО МОРЕ*)

од Ј. Цвијића.

(СА 1 КАРТОМ У ПРИЛОГУ.)

НОВЕМБРА 1912.

После знаменитих битака код Куманова, Прилепа и Би-тоља добиле су две српске војске наредбу да се крену према арбанашкој обали Јадранскога Мора и да заузму пристаништа Медову и Драч. Прва војска је отишла из Призрена и Ђаковице кроз дринску и миридитску област, и кретала се стазама и путањама старог, одавно напуштеног трговачког, караванског пута, који се у српским средњовековним историским изворима зове *Зетски Путь*, а у италијанским *Via di Zenta*; по томе ћемо је звати зетском војском. Друга је знатно доцније пошла римским војничким путем *Via Egnatia*, од Охрида преко Елбасана за Драч.

Зетска војска је пре стигла на јадранско приморје код Љеша. Она је извршила тешко и велико дело, највећи напор овога балканскога рата, што се тиче теренских тешкоћа и провијантирања људи и стоке. Путањама и стазама прешла је за 9 дана око 130 km. одстојања, кроз планине, испросецане клисурастим, 300—400 m. дубоким долинама, у којима нема дна или равни, већ једино места за водотек, све шумовито под жбуњем, кроз праву планинску пустош, јер нема ниједне вароши, ни груписаног села, већ само појединачне, далеко једна од друге растурене арбанашке сеоске куће, — и то по рђавом времену, по киши, снегу и влажној хладноћи.¹

*) У главноме превод чланка, који је штампан у Petermann's Mitteilungen, св. за децембар 1912 г. Примедбе су доцније додане.

¹ Дописник загребачког „Обзор“-а, *Д. Машић*, описао је живо нарочито поход дринске дивизије, од Ђаковице до Љеша. Ево неколико места, изваћених из тога описа:

У јутру рано, у недељу 28. октобра, кренуле су се коњичке патроле дринске дивизије из Ђаковице према мрким и високим арбанским планинама, које су небројеним кланцима и препонама запремале читав југ и запад. Прешавши преко моста речице Еренике за њима су се пењали у дугим колонама одреди коњице, инжењерска одељења, затим пешадија, брдска артиљерија и најзад комора на коњима. Пут је био стрм и тако узан да је њиме могао ићи само један човек или коњаник. Целу ту војску која се дугачким и кривуда-стим колонама протезала на десетак километара предводило је неколико Арнаута, који су за новац и обећани капларски чин у жандармерији, били верне и одличне вође кроз те дивље и непознате крајеве.

Од силног снега ту се пут сваког часа губио. Арнаути водећи коње, газили би тада снег до трбуха, спуштали се у долине и пењали на брегове, њушкајући као пси, док опет не би наишли на трагове пута. Мрак се већ спустио, а нигде села у близини, па чак ни шуме. Морало се онде преноћи на сред пута, на висини од 700 метара, где је силан и непрестан ветар резао у месо. Војници су подизали читаве бедеме од смрзнутог снега и тако радећи загревавали се и штитили од буре. Дрва није било, и тек овде онде димила би се слаба ватра од мокрог грања или лишћа.

Седми дан тог чемерног путовања стајао је српску војску доста жртава. Комора већ три дана није никако стизала. Није било хране ни за људе

Али није наишла ни на какав отпор код становништва, код Миридита, о којима је не само у научним круговима било утврђено да мрзе странце, становништво од нереда, од крвне освете услед које гине четрдесет од сто људи, по општем уверењу најдивљачнија племена не само у Европи. У последњим деценијама су путањама од Призрена до Јадранскога Мора могла проћи само 3—4 најсмелија научна путника, и тешкоће овог путовања и особине становништва („више африканске но у Африци, више аустралијске но у Аустралији“) особито је живо и пластично описао Dr. K. Hassert (*Wanderungen in Nordalbanien. Mitt. d. k. k. geogr. Gesellsch., Wien 1898. sv. 5—6*). Али, ми смо се јако удаљили од осећања и мишљења ових природних и патријархалних људи, ценимо њихов живот европском мерилом, и зато изгледа да су се научни испитивачи у неколико варали у оценама. И ако дивљи, тај арбанашки свет је ипак бољи него што се на први поглед учини. Има и у њему народних слојева који желе ред и развијање; један знак тога је и то што се нису противили продирању српске војске.

Сви извештаји се у томе слажу, да су војници зетске војске дошли на јадранску обалу у добром физичком стању и најбољем душевном расположењу. Држали су их високи морални мотиви, осећања и мисли, који су још пре овога рата овладали народном душом у Србији: сваки војник је знао да се овим ратним походом има заузети један део јадранске обале и јадранско пристаниште, од кога зависи економска самосталност његове земље. Због тога су се војници скоро отимали да буду примљени у зетску војску, а једном примљени,¹ они су

ни за коње. Непрестано пешачење по зими и киши, неспавање и гладовање толико је изломило војнике, да су се сад једва држали на ногама. Сваког тренутка склизнуо би који коњ и скотрљао би се низ клисуру са товаром или муницијом. Људи су се устављали, трпали на себе муницију, и сами падали од терета и немоћи. Већ је изгледало, ако потраје још који дан тако, да ниједан жив неће изићи из ових пустих планинских крајева. Али се ипак ћутећи ишло даље. И тако цео дан, по несносној и непрестаној киши та војска није ишла него се управо вукла у развученим колонама, остављајући за собом, слабе, болесне и мртве.

Исте патње, невоље и страдања, а можда још и горе, претрпела је шумадјска дивизија, која се кренула из Призрена један дан пре дринске дивизије, која је била у Ђаковици. Само у шумадјској дивизији били су млађи и снажнији војници и активни официри, јер је то био први позив, па су стога лакше издржавали напоре и страдања. Довољно је само напоменути да шумадјска дивизија на том свом прелазу само једнога дана, по једнодушном причању официра и војника, газила четрдесет и шест пута разливену реку Фани и њене многобројне притоке.

Они су из Призрена ударили Врбничком долином поред Белог Дрима и дан пре дринске дивизије прешли преко Везировог Моста. Затим су се пењали и спуштали огранцима Џуцес планине и ишли дугачком долином реке Фани. Одатле су преко висоравни Реја избили на Мали Велс и ретким случајем нашли се под Љешом истога дана, кад се баш развила битка између Турака и дринске дивизије.

¹ Један војник пише у приватном писму :

Кад нам је саопштена наредба о кретању, ми смо се погледали, осмехнули и од поноса порасли за читаву главу.

издржали страшне тешкоће¹ понесени величанственим пожртвовањем, које је карактеристика овога српскога рата. Избивши на јадранску обалу, зетска војска је нашла медовско пристаниште у црногорским рукама. После лакше битке заузет је Љеш и око 50—60 km. дугачка јадранска обала до Драча.

С пажњом која дах прекида пратио је српски народ кретање зетске војске и заузимање јадранске обале. Ово је и етнопсихолошки интересант случај: једна мисао и једна воља овлада је свима члановима српскога народа, да његова државна територија допре до морске обале и јадранских пристаништа. Од интереса је дубље образложити узроке због којих је целим народом овладала једна воља и он био готов на највеће жртве.

I Географско-економске основе за питање о пристаништу

1. Затворени положај Србије.

Пре овога рата Србија је била једина балканска држава без морске обале. Налазећи се у средини северног дела Балканског Полуострва она се са свих страна граничи државама чије се становништво, као и становништво Србије, бави поглавито пољопривредом и сточарством, изузев у неколико Аустро-Угарску.

Јако удаљена од мора, Србија је била приморана да своје жито, а нарочито стоку, која се тешко транспортује, сточне производе и воће, у новије време још и руде (нарочито бакар) и угаљ, да све то извози преко пространих туђих области на мора и друге удаљене потрошачке области. Тај извоз Србије било је могуће упутити у два правца: северно, у Аустро-Угарску и преко Аустро-Угарске у трговачке центре средње и западне Европе, и јужно, преко Солуна за Ђенову и Напуљ, мање за Александрију.

Последњих деценија је привредни живот у Србији добро био упућен и знатно ојачао, а упоредо с тим јачањем све су се више осећале препреке које долазе од затвореног положаја Србије. Ово је појачано тиме што је Аустро-Угарска стављала забране српском извозу, на првоме месту извозу

¹ Један официр описујући поход и ово казује:

Сутра дан, 1. новембра, кренуо сам се из тога села — зове се Мгута — са два печена кукуруза у цепоу. То ми је била храна за цео дан, пошто је комора остала бестрага позади. Но успут имадох среће. Од једног коморџије добих неколико кестенова, а после подне добих од г. Р. Ф. једно парче хлеба посуто шећером. Ма каква да је посланица у то време био хлеб, ја сам могао добити једну половину — нудио ми је један мој војник, који га је платио 4 дин. Сутра дан се продавао по 5 и 6 динара, а један је коњаник платио за један тајин и парче сланине 8 динара. Доцније кад је нестало хлеба тако је исто скакала цена и кукурузу, јер се ситан брђански кукуруз дужине 12—15 см. продавао последњег дана грош комад. Ове високе цене хлеба могу ти дати претставку о величини глади и муке што смо претрпели.

стоке и живине. То је познато, и познато је да то Аустро-Угарска није радила само из привредних разлога већ више из политичких. Пре седам година је извоз Србије у северном правцу, у Аустро-Угарску и даље, био сасвим спречен због познатог царинског рата. Али и после царинског рата није било могућно извозити српску стоку према Северу, већ једино релативно незнатне количине свежег меса. Услед ових препрека јавио се у последњој деценији покушај да се извоз стоке а донекле и осталих производа упути према Југу, преко Солуна. Али железничка веза са овим пристаништем била је због познатих немира прекидана и неправилна. Осим тога је овај правац незгодан за извоз српске стоке: прекоморска возиња до Ђенове и Напуља, која траје 20—27 дана, рђаво утиче на стоку, (међутим преко арбанашких или црногорских јадранских пристаништа, затим помоћу талијанских железница, могу транспорти са стоком за Ђенову и Напуљ стићи за 5—6 дана). Због поменутих забрана извоза према Северу и због незгода солунског извоза српска пољопривреда а нарочито сточарство изложени су били великим штетама. На тај начин је сваки сељак осетио последице затвореног и неугодног положаја своје земље: није могао добити повољне цене својим производима. То је свакога навело да размишља и било главни повод што се последњих година готово сва народна енергија упутила на област привредне и националне политике; унутрашње партијске борбе, често претеране и бесмислене, узеле су мирније облике или су биле сасвим обустављене. Даље, поглавито под утицајем тих економских незгода почело се последњих деценија мислити и радити на остваривању дунавско-јадранске железнице, која би почињала на српској граници код Мрдарара и излазила на јадранска пристаништа Бар или Медову; том железницом би српски извоз имао не само свој вентил сигурности и не само да би била осигурана економска самосталност Србије, већ би можда и већи део српског извоза имао рачуна да се упути поглавито тим правцем, на Запад, место досадашњег северног и јужног правца. Али сва настојавања и сви напори да се дође до ове железничке пруге и до излаза на Јадранско Море остали су без успеха. Енглески писац Гарвин згодно је окарактерисао положај Србије пре балканског рата овим речима: „Србија представља опкољену земљу, а њено становништво ухапшен народ“.

2. Могућности за излазак на море.

Са географског гледишта Србија је имала две могућности да проширењем своје територије изиђе на море. Главне земалске комуникације везују се за две удолине које се секу код Ниша, и то за удолину Морава—Вардар, која води у Солунски Залив, и за удолину Дрим—Маћа, која избија на јадранска пристаништа Драч и Медову, дакле једна на Је-

гејско друга на Јадранско Море. То су две главне саобраћајне артерије у западној половини Балканског Полуострва, које су кроз сва историјска времена имале велику вредност. Географски су везане за западне балканске земље, и не би могли успети покушаји да се оне на дуга времена вежу за источне балканске области.

Удолина Морава—Вардар, која избија у Солунском Заливу, представља саобраћајну артерију, која без икакве сумње на већи део Србије јаче централишући утиче но икоја друга. Због тога би Солун могао бити најприродније пристаниште Србије, ако би она своју територију могла толико на Југ проширити.

Док је значај моравско-вардарске удолине и Солуна за извоз Србије јасан и осталој Европи, врло ретко коме је позната вредност удолине Дрим—Маћа и арбанашких пристаништа за извоз Србије. Зато ћемо се на овом с мало више објашњења задржати.

Западна обала Балканског Полуострва мења свој правац код Скадра, прелазећи из правца СЗ у правац С.—Ј., и тако ствара тзв. *дримски или медовски обалски прегиб*. Од тог се прегива до средине Балканског Полуострва, до Косова, пружа низ долина и котлина (удолина), који већим делом лежи у сливу Дрима и Маће, те сам је по њима назвао. На С. и Ј. од ове удолине повијају планински венци у североисточни правац (Шар, Коритник и Паштрик на Ј., а Проклетије или Албански Алпи на С.) и достижу висину преко 2000 m., док је земљиште између њих, земљиште дримско-маћанске удолине за 1000—1500 m. ниже од поменутих планинских венаца. Области Косова и Метохије (Пећ, Ђаковица и Призрен), које од балканског рата припадају Србији, чине један део ове удолине и њихова су природна пристаништа Медова и Драч. Даље, *области око Дрима и Маће чине једну природну целину са Косовом и Метохијом, а географски су сасвим стране областима средње и јужне Албаније.*

На западној обали Балканског Полуострва, од Ријеке до Драча, нема такве удолине као што је Дрим—Маћа, тако ниског и повољног земљишта кроз које се лакше може продрети у централне делове Балканског Полуострва и кроз коју је лакше спровести најкраћу железничку пругу, која централне делове Балканског Полуострва везује са Јадранским Морем. Обала од Дубровника до Драча, нарочито од Бара до Драча, представља *природне приморске вратнице* за централне делове Балканског Полуострва, нарочито за Пилот, Косово и Метохију. У овом правцу је од централних делова Балканског Полуострва до мора зато најкраће одстојање, што је јадранска обала од Бара до Драча дубоко увучена у Балканско Полуострво, има прегиб.

Али треба истаћи да удолина Дрим—Маћа није потпуно проходна и морфолошки није онако повољна као што је

у долина Морава—Вардар до Солуна. Идући од Косова Западу, према мору, морамо се за 200—300 m. пети на седла оног развођа које дели воде Црнога и Јадранскога Мора или воде Ситнице и Дрима. Даље је земљиште око Дрима и Маће валовито, и ако не знатне висине. Ако би се показало повољније водити железницу не долином Дрима, већ прелазити из слива Дрима у слив Маће имала би се да пређе преседлина само 945 m. висока, између Дрима и речице Фани која је притока Маће.

Према томе за српско-јадранску железницу најважније су долине Дрима и Маће. Чак кад би се градила железница, која би из Србије ишла једино у црногорско пристаниште Бар, *морала би се и она сировести једино долином Дрима.* Друге железничке пруге, које би ишле северније од ове, разуме се само за Бар, морале би прелазити динарске планинске венце, високе преко 2000 m. Врло тешко саградљиве, оне не би престављале привредну, већ туристичку железницу. Осим тога, те северније положене железничке пруге не воде из центра Србије, већ с њених западних, периферијских делова. Предпостављају преграђивање и упућивање целе до сада саграђене железничке мреже према периферијском Западу Србије; накратко, и кад би биле изводљиве, те железнице немају за Србију прави интерес. Напоследку могло би се мислити и на железничку трасу, која би од састава Црнога и Белога Дрима ишла Црним Дримом до Охридскога Језера, затим тунелом кроз преседлину од 1096 m. висине у долину Шкумбе, а преко Елбасана у Драч. Та железничка пруга била би врло дугачка; њоме се не решава главни проблем најкраће железнице од Дунава до Јадранскога Мора, и била би врло скупа.

Према томе права железница из Србије, за ма које пристаниште медовског прегипа, мора пролазити кроз долине здруженог Дрима или Маће. На приложеној карти означена је она географска област, која је неопходно потребна за спровођење једне железнице из Србије за јадранску обалу. Ширину те територије одредио сам с обзиром на теренске прилике и на територијално осигурање, које је за железницу потребно, у овоме дивљем народу још више но иначе.

Од жељезничких траса, на којима се радило пре рата изгледају ми најповољније оне од немачког инжињера O. de Carr de Gältstein и чешког инжињера Јована Јирачека, који је у српској служби. Њихова је траса скоро истоветна и иде долином Лаба, затим долином Дренице на преседлину Орлат 700 m. висине. Затим благо пада у долину Белога Дрима код места Радосте, источно од Ђаковице. Одавде се траса пење на коту 560 m., која је на 20 km. западно од Ђаковице, па се постепено спушта у пространу долину Валбоне. После тога иде долином Дрима до Бојане на Скадар, лагуну Лунерс или на Медову.

Друга траса ишла би као и прва све до Ђаковице, али на Западу од Ђаковице не би ишла долином Дрима, већ би тунелом пролазила испод преседлине, која има коту 945 m., и ушла из долине Дрима у долину Фанде, затим Маћом до на морску обалу, одакле би се могла спровести на Драч или Медову или Бар.

Последња траса има врло многе добре стране, али су инжињери више за прву трасу. Дримска железница по првој траси била би дугачка од Мрдара до Лунерског Језера 247 km. и имала би максимални успон 15 pro mille.

Интересантно је поменути да је аустријски инжињер *Karl Steinmetz* (Von der Adria zum Schwarzen Drin. Zur Kunde der Balkanhalbinsel. Sarajevo 1908. с. 25) после дугих и мучних путовања и испитивања нашао да Ђафа Мурс (око 800 m. апс. вис.) на С.С.З. од Дебра представља најнижу преседлину у целом планинском венцу који раставља Црни Дрим и Охридско Језеро од јадранске обале. Ваља обратити пажњу на ту преседлину, преко које би се могла најлакше спровести железница од Дебра за јадранску обалу.

3. Медовско и драчко пристаниште.

Албанска обала, коју су заузеле Србија и Црна Гора нема сада велике важности. То је лучна обала, дуж које нема дубоких залива: приморски ртови су састављени од чврстих стена, као Родони и Драчко Брдо, а између њих је увучена обала, конкавна страна лука, права насута обала. Она је због мочвара и лагуна маларична. У оном делу који је заузела српска војска има само један бољи залив и то је Драчки. И ако је засут песком и стога само 6—10 m. дубок и изложен јужним и југозападним ветровима, од њега би се могло направити добро трговачко пристаниште, истина с великим трошковима. На С. од Драчког Залива и растављена од њега само уском пешчаном превлаком, има пространа лагуна, која би се јамачно могла претворити у пристаниште, које би од ветрова било врло добро заштићено. Можда би се у невољи могло начинити пристаниште и на С. од рта Родони, дуж оног лучног дела обале. И Медовски Залив, који су заузели Црногорци, засут је песком, и даље ће бити засипан Дримом и Бојаном; рђаво заштићен, у позадини мочаран, али као да су дубинске прилике сада ипак нешто повољније но у Драчком Заливу. По мњењу неких стручњака могле би се овде, великим техничким радовима који би обухватили и Бојану и Скадарско Блато, начинити интересантна морска пристаништа и инсталације. Обраћена је пажња и на Лунерско Језеро на СЗ. од Медове, лагуна која је удаљена од обале 700 m., дубока 12 m., заклоњена и врло добра за пристаниште.

II. Историјско-етнографски преглед.

1. Историјска скопчаност Северне Албаније са Старом Србијом.

Као што Северна Албанија чини једну географску целину са Старом Србијом, тако је исто она *и историјски била често и тесно с њоме везана*. У првим временима средњег века формирала се у овом приморју српска држава Зета, која је заузимала већи део садашње Северне Албаније. Њена престоница је била Скадар. Кад се доцније оснажила српска држава Рашка, чији је центар био у околини данашњег Новог Пазара, она је под владоцима династије Немањића (12. до 14. в.) заузела арбанашку обалу и на Ј. од Скадра. Нарочито је од тада на З. од Призрена кроз област Пилот, која је од 1190 г. била под српском (рашком) влашћу, добио значаја поменути трговачки зетски пут, који је од Призрена водио за Скадар и Љеш. Затим је кроз дуго време, до турске инвазије, већим делом Северне Албаније владала српска династија Балшића. У околини Скадра су се до сада одржали остаци српских средњовековних замака и утврђење, као Дањ, Дриваст, Свач и т. д. Многобројне су рушевине цркава, махом католичких, које су градили српски краљеви, а нарочито српске краљице западно-европског порекла: Ана Млетачка, супруга Стевана Првовенчаног и Францускиња Јелена, жена Уроша I. Арбанашке приморске равнице, нарочито Зетрим и Забојана, биле су густо насељене, култивисане и цветајуће. Јадранско приморје од Дубровника до Драча представљало је *трговачку и културну обалу средњовековне Србије*. Приморске вароши су имале пуну аутономију: „Оне су имале своје тачно ограничене територије, нарочите правне уредбе и статуте, слободно изабране судије и чиновнике који су се сваке године мењали“ (*К. Јиребек: Staat und Gesellschaft im mittelalterlichen Serbien, Denkschr. d. k. Ak. d. Wiss. in Wien LVI, 1912. 60.*)

Док су данашња Северна Албанија и њена обала чиниле део Србије, великим делом све до турске инвазије, Средња и Јужна Албанија с Валоном, као и Епир и Акарнанија биле су српске само за време највеће државне експанзије, под царем Стефаном Душаном. Из горњег излази да су тежње Србије за арбанашком обалом оправдане и условљене не само географски већ имају за се и историјску традицију.

2. Зетски пут, средњовековни и атаквистички каравани.

У средњем веку је водило од арбанашке обале неколико караванских путева према унутрашњости Балканског Полуострва, као на пр. од Дубровника, Котора и Бара. За области Косова, Метохије и Скопља од највеће важности је био споменути зетски пут. Њиме су се на З. извозили нарочито сточни продукти и руде, а увозили у Србију продукти западно-европског културног круга. И у извозу и у увозу највише је учествовала Италија, особито Млеци, затим Дубровник и остале

далматинске приморске вароши. У мањим размерима је вођена трговина с Византијом, а Солун тада није имао никаквог већег значаја за Србију.

Зетски пут је сачувао своју трговачку важност и после турске инвазије, нарочито за области северно од Шар-планине, које је сада заузела Србија. Крајеви јужно од Шар-планине служили су се старом *Via Egnatia*, и Драчем као трговачким пристаништем, али су трговали и с јужним варошима, нарочито са Солуном, Мускопољем и Серезом. Поред све веће несигурности и све већег подивљавања трговински утицаји јадранске обале осећали су се све до половине 19. в. дубоко у унутрашњости Балканског Полуострва, поглавито до линије која је означена на приложеној карти. Прашки лекар *J. Müller* (*Albanien, Rumelien und die österreichisch-montenegrinische Grenze*, Prag 1844), који је у почетку 19. в. дуго времена био у турској служби саопштава да се из Италије преко Скадра увозе многи културни производи у области Метохије и Косова, а да се извозе сточни производи. Чак и из западне Србије, нарочито из ужичког округа, сточарски трговци су и у првим деценијама 19. века извозили стоку преко јадранских пристаништа. Ужице је било главно трговачко место за приморску трговину и после Београда најмногљуднија варош Србије. Као лепу, напредну и богату варош описао је Ужице турски путописац Евлија Челебија у другој половини 17. века (*Dr. Јов. Радомић*. Путовање Евлије Челебије по српским и хрватским земљама. XXX Годишњица Николе Чупића 1911 с. 271). Такво је оно било још и 1829 г. када га је посетио и особито лепо и тачно описао *O. Pirch* (*Otto v. Pirch, Reisen in Serbien im Spätherbst 1829, II Theil*, с. 61, Berlin 1830). По томе је северна трговинска струја захватила и ове крајеве и Ужице је од тога времена стално губило значај. У Призрену и Пећи сам познао трговце који су и последњих година овда-онда слали караване са сточарским производима у Скадар. Умели су употребити згодне моменте кад арбанашке разбојничке вође нису биле затвориле зетски пут и кад је жеља за пљачкањем каравана попуштала. Старе караванске навике, које немају основе у новим приликама, опет су се појављивале. Тиме се могу објаснити караванске поворке новијега датума и можда их због тога можемо назвати *атавистичким*.

Тек последњих деценија 19. в., пошто је саграђена железница Митровица—Скопље—Солун, извршила се скоро потпуна промена трговачкога правца, и извоз и увоз били су упућени поглавито Југу, према Солуну, и области Косова, Метохије и Скопља потпале су под трговачку сферу Солуна.

3. Српско-арбанашки асимилациони процеси.

Северна Албанија спада у оне земље Балканског Полуострва где су извршени знатни асимилациони процеси, нарочито између Срба и Арбанаса. У средњем веку је у овој области

живело мешовито српско-арбанашко становништво, и вероватно је да су Арбанаси у планинама а Срби у равницама били многобројнији. Арбанаси су били изложени јаком процесу посрбљавања. Утврђено је да су арбанашке великашке породице, вазали српских краљева, говорили и писали српски. Крајем XIII века започело је исељавање северних Арбанаса на Југ, у Епир и Тесалију, и оно је ојачало у XIV веку, нарочито освајањима цара Душана (*Јиречек*, цит. дело с. 25). У евакуиране области су се јамачно Срби насељавали.

Противно горњем, за време турске владавине настали су овакви процеси :

Дуж целе линије где су се Арбанаси и Словени граничили у Македонији и Старој Србији настало је продирање Арбанаса на Исток, и на тај начин *померање етнографске границе између Словена и Арбанаса према Истоку* (Антропогеографски проблеми Балк. Полуострва. Насеља Срп. Земља I с. ССIV). У неким областима Арбанаси су се тим продирањем према Истоку удалили од своје старе етнографске границе преко 200 km. и као веће или мање оазе ушли у словенско становништво. Највише су се разлили по Метохији, Косову и планини Црној Гори изнад Скопља, где је њихово продирање било олакшано познатим сеобама Срба. Али су Арбанаси исто толико прешли своју етнографску границу, која је била на развођу, западно од Охридског Језера и у оазама се разлили међу македонске Словене око Ресна, Битоља, а у близини Велеса допрли до десне обале Вардара.

Даље у свима областима где су Срби и Арбанаси измешани живели, настало је *исељавање Срба и албанизовање заосталих*. Ево неколико примера, о Србима у северној и средњој Арбанији, које нас се овде највише тичу. У области *Опари*, јужно од Елбасана живели су још у почетку XVI века Срби, које познати *Јован Мусаћ* назива Словенима : il paese d'Opari ch'e habita de Schiavoni (*Charles Hopf*: *Chroniques grecotomanes*, Berlin 1873 с. 280). Како је тешко било посетити те крајеве Албаније, нисам могао до сада сазнати да ли у Опари има и сада Срба. Пре 10 година сазнао сам да на јужној граници Србије, у Горњој Пчињи у селу Стајевцу има српских досељеника, који се зову Басановци и тврде да су пореклом из околине Елбасана. Изгледало је скоро невероватно. Али овога рата, када је српска војска заузела Елбасан јавља један комита (писар касационог суда), у допису у новинама, да су наишли на пет српских села јужно од Елбасана и да су им ти српски сељаци послужили као вође и тумачи. Пре 7—8 година известио ме је покојни *Ј. Мајић*, Зећанин, да у у Кастратима, у селу Каменици, превлађују православни Срби, који говоре српски зетским дијалектом. Ма да то село није далеко од црногорске границе, Црногорци нису ништа знали о тим Србима и били су изненађени када су наишли на Каменицу, „где се неким чудом одржао српски језик и с њим

православље“ (извештај *Саце Вулейића* у сарајевском „Народу“ бр. 245, године 1912). И иначе су Црногорци наишли међу Малисоријама на понеког албанизованог Србина, који још зна српски, неке и са презименом Поповић. У жупи Средској код Призрена има у селу Драјчићу 21 кућа врло старих српских досељеника из околине Скадра (Основи за географију и геологију Старе Србије и Македоније III књ., с. 1109). Истих досељеника има у Левчу у Србији, затим у горњем Подрињу код Пецке и зову се Скадрани и т.д. *J. Müller* (поменуто дело с. 84.) је нашао између Скадра и Призрена „на караванском путу“ српска села Власно и Сулки. *Хан* (*Albanesischen Studien* с. 212—13) помиње још неалбанизоване остатке српског сеоског становништва у Северној Албанији. *Лежан* је још око половине XIX века нашао оазе српског становништва у средњој Албанији код Новог Села близу Берата, на ушћу Арзена код Драча и т.д., и обележио их на својој етнографској карти. Географ и инжењер Бијанкони, који је био дуго времена у турској служби тврди да је око средине XIX века било у скадарском крају још 70,000 Срба. Degrand, Гопчевић и др. помињу и мени познате српске мањине у Скадру и Драчу, затим друге у Тирани и Кроји, где Срби са Цинцарима и Грцима чине црквене православне општине. Као да ће Срба у тим крајевима бити више но што то данас знамо. То изводим из овог. Даље на Исток у околини Ђаковице има међу Арбанасима спорадично растурених Срба, који су примили арбанашку ношњу, обичаје и језик, а српски говоре само код куће. Изван куће не може се познати да су Срби. Само слушајем се то може открити, као што се то мени десило (Основи за Географију и Геологију Старе Србије и Македоније књ. III с. 1162). Они примају све спољне арбанашке знаке, па и језик, да би били боље заштићени и да би се могли слободно кретати. Такво прилагођавање је слично мимикрији у животињском свету.

4. Антиетнографске нужности.

Услед поменутих асимилационих и миграционих процеса, Арбанаси су у последњим вековима етнографски много добили, и због тога је становништво у оном делу Северне Адбаније који је заузела српска војска претежно арбанашко. Али Србија мора због своје економске самосталности добити приступ на Јадранско Море и један део арбанашке обале; мора дакле заузети један део области која је насељена Арбанасима и коју је она освојила.

То значи, дакле, заузимање истина једне етнографски стране области, али такве која се мора заузети због особито важних привредних интереса, управо због животне потребе. Такво заузимање би се можда могло назвати *антиетнографском нужношћу*, и у таквом облику оно није ни против принципа народности. У овоме случају је то и више оправдано

што су Арбанаси Северне Албаније произашли из амалгимирања Арбанаса и Срба и што се међу њима налазе остаци српског становништва.

Такви изузетци показали су се неизбежни и при образовању национално најчистијих континенталних држава. Само инзуларне државе могу бити потпуно чисте у националном погледу. На Балканском Полуострву, где су народи јако измешани, нарочито у извесним областима, залазе прстасто и на разне друге начине један у друге, морају се такве етнографске нужности јављати при образовању држава. Навешћу само неколико потребних и мање више одговарајућих примера. Бугарска је после ослобођења од 1878 год. добила преко 600.000 поданика правих Османлија и доста Грка. И сада је она заузела у Тракији и такве приморске крајеве које припадају области грчкога и турскога говора. Грчка, у границама пре овога рата, обухватила је и многобројне Арбанасе и већим делом их асимилирала, а сада је заузела Солун, чија је околина, нарочито на Северу, претежно словенска. Ако се створи аутономна Албанија, она ће обухватити знатан број Словена и Влаха.

III Оцена разних интереса.

Узбуђење, које се јавило у познатим круговима због српског јадранског пристаништа, не стоји у правој размери са важношћу самога питања, бар за њих. Даље, журналистика Средње Европе, јамачно због тога узбуђења, замрачила је право стање ствари. Писало се као да Србија, опијена ратним успесима, „побеснела“, хоће само да вређа неке државе и њихове интересе, као да је потстакнута панславистима, као да тражи у ствари ратно пристаниште за Русију, као да својом заслепљеношћу и побеснелашћу хоће да изазове европски рат, и т. д. Као што се из претходног излагања види, право стање ствари је са свим друкчије и потпуно јасно :

Једна затворена и економски скоро пригушена државна целина бори се годинама за своју економску самосталност и у току крвавог и скупоценог рата осваја излаз на арбанашку обалу Јадранског Мора. Није могла ни у једном другом правцу изаћи на море, јер су друге морске обале Балканског Полуострва заузели или њени савезници, Грци и Бугари, или Аустро-Угарска. Јадранско приморје, које је Србија освојила, чини географску целину са Косовом и Метохијом, а било је с њима осим тога тесно скопчано кроз дуга историјска времена. Међутим је то приморје географски страно областима Средње и Јужне Албаније, и осим тога није с њима у историјској прошлости никад сачињавало једну историјску целину, нити једну државу, нити једну провинцију. Кроз овај део Северне Арбаније наилази се на најмање теренске тешкоће за грађење железничке пруге која би спајала Србију са јадранском обалом.

Продирање Србије на ову обалу предистинирано је или има уза се и српске историјске традиције. Србија хоће да има трговачко а не ратно пристаниште на овој арбанашкој обали.

Све поморске трговачке државе могу имати интереса да пространо копнено залеђе централних делова Балканског Полуострва буде отворено новом железничком пругом и новим пристаништем. Географски најближе државе, као Италија и Аустро-Угарска, могле би од тога имати највише трговачких интереса. И сада оне, нарочито Аустро-Угарска, највише суделују у незнатном увозу Драча и Медове, а тако ће јачачно остати и у будућности. Кад буде саграђена српска јадранска железница, Италија ће моћи са својим комерцијалним интересима продрети с обале дубоко у унутрашњост Балканског Полуострва. Исто тако би комерцијално и привредно продирање Аустро-Угарске на Балканско Полуострво могло бити много дубље и разноврсније када се ова држава не би сувише и скоро искључно ослањала на уздужне комуникације које воде са Севера на Југ, управо једино на железницу која од Беча и Пеште води преко Београда. Једна индустријски јака држава, с великим напоном за извоз, морала би помишљати на попречне комуникације које воде од јадранске обале за унутрашњост Балканског Полуострва, јер би се тек њима могло привредно потпуно пенетрирати, прожети Балканско Полуострво. А Аустро-Угарска има дугачку далматинску обалу с доста добрих пристаништа која су сада мртва, са затвореним залеђем, без попречних железничких пруга, које би продирале у унутрашњост Балканског Полуострва. Српско јадранско пристаниште и српска јадранска железница отворили би Аустро-Угарској један од најважнијих попречних праваца економског продирања на Полуострво. Ови попречни путеви од јадранске обале у унутрашњост Балканског Полуострва у толико су важнији, што многе централне области Полуострва леже далеко од сфере уздужне комуникације, железничке пруге Београд—Солун, као на пример Метохија, Пилот, Тетово, Дебар и др. и могу се економски и трговачки потпуно отворити тек попречним железницама.

АНТРОПОГЕОГРАФСКА ПРОМАТРАЊА ИЗ ДАЛМАЦИЈЕ

ОД БОРИВОЈА МИЛОЈЕВИЋА

У В О Д

У другој половини маја и у почетку јуна 1908. год. учествовао сам у екскурзији, коју је професор Г. Ј. Цвијић био предузео ради морфолошких студија у области динарске системе. На тој су екскурзији путовања кроз Далмацију овако текла: