

Преземено од репортажи за Скопје

Како што одминувало времето така и скопјани ја имале можноста да бидат уживатели на луксузни и потребни превозни и сообраќајни средства, започнувајќи од пајтонот, кој им бил достапен прво на најбогатите скопски семејста, потоа и на патниците, шпедитерските коли, железничкиот сообраќај, автомобилите, па авио сообраќајот.... Скопје, низ времето и секогаш во трендот на возилата...

(Прв Дел)

Пајтон

Најраспространето и најстаро превозно средство во градот бил пајтонот. Пајтони се увезувале од Виена, но биле правени и во Скопје и Битола. Пајтоните обично ги влечеле пар коњи, но имало и такви со еден коњ, а биле отворени или затворени во зависност од временските услови. Во Скопје имало повеќе станици каде што стоеле пајтони кои служеле како јавен превоз и тоа: кај Железничка станица, на ул. "Престолонаследник Петар", ул. "Кнез Арсен" до самиот плоштад, кај Државната болница, од двете страни на Железниот мост-"Генерал Бојовиќ" кај Кејот "Крал Александар", кај Железниот мост во ул. "Немањичка", на Кејот "13 Октомври" кај Споменикот на паднатите борци, кај Воената болница и на Бит-пазар на ул. "Краљевиќ Марко".



Станица за пајтони на кејот Крал Александар, Скопје 30-ти години

Во Скопје постоело и Здружение на пајтонци кое броело околу 500 членови кои вршеле превоз на патници во градот и надвор од него. Канцеларијата на Здружението на пајтонците, арабаците и амалите се наоѓала во зградата на салонот "Мацура", прв секретар бил Коце Кратовалиев ("Кратовалија"), а на крајот Страхил Титизов. Здружението имало и своја слава на денот на Св.Тодор, веднаш по Прочка. Тоа бил празник на коњите. На тој ден коњите не се изведувале од шталите, нив дури не ги впрегнувале, а газдите - пајтонците оделе во црква, потоа во кафеана, на веселба и слично. Пајтонците биле и од муслиманска и од христијанска вероисповед.

Еден од најпознатите пајтонци во Скопје бил Благоја Дворски од Маџир маало, потоа како пајтонџија работел и Димче Попанков, а едни од сопствениците на пајтон за сопствени потреби била фамилијата Настеви, познати трговци.

Пајтонците работеле во дневна и ноќна смена. Дневната била од 6 до 20 ч. од април до октомври и од 7 до 18 ч. по октомври. Ноќната служба до 24 ч. била застапена со 4 пајтони, а до 4 ч. со два. Цените на возење, ако почетната постојка била кај Железничката станица, се движеле различно, во зависност од тоа колку луѓе се возеле и колкава била дестинацијата: од логорот "Крал Петар" 1-2 лица - 20 динари, 3-4 лица-25 динари, до Воена болница-15 динари, до Аеродром-20 динари, до Добиточниот пазар-20 динари итн.

Пајтонците имале обврска за задолжителна годишна регистрација и преглед. Регистрацијата и прегледот се вршеле пред зградата на II Полициска станица во Скопје, на ул."Венец на Цар Душан" бр. 27.

Семејството Кратовалиеви биле пајтонци

Татко му на Михајло Кратовалиев, Томе, имал пајтон и два коња за влечење. Семејствата на Томе Кратовалиев и на неговите двајца браќа, Страхил и Коце, живееле во претходно опишаната куќа на улица "Васина" бр.13 во Пајко маало. Сите тројца браќа имале вкупно три пајтони и шест коњи. За одржување на камилите, магарето и коњот имале вработено и шталар, односно работник што се грижел за животните - за хранење и подготовка за запрега, а тој, исто така, ја чистел и шталата. Сите тројца браќа го плаќале шталарот по ред, односно по недели. Истиот ред важел и за одржување на дворот и на заедничките простории во куќата. Шталарот живеел во куќата на сопствениците, каде што добивал храна. Пајтонот на Томе Кратовалиев бил

купен во Нови Сад, а коњите биле донесени од Винковци, Хрватска. Во случај пајтонот да се скрши, тој се носел на поправка кај ковач. За поправка, а подоцна и за изработка на пајтоните, во градот имало повеќе занаетчији кои се занимавале и со изработка на арабаџиски и шпедитерски коли и слично.

Коњите на Томе Кратовалиев се викале Арап и Циго, биле од една атица, а по возраст се разликувале само една година. Тие му служеле на семејството 16-17 години, а биле донесени, исто така, од Винковци, каде што од почетокот на 20 век па сè до Втората светска војна се одржувал најголем пазар за коњи во Кралството на СХС.

Пајтонџиите обично настојувале коњите за запрега да имаат иста или приближно иста боја. Коњите Арап и Циго биле црни.

Во семејството на Кратовалиеви коњите ги назобувале со овес и пченка и тоа го правел шталарот. Освен тоа, на коњите им се давало и сено, детелина и јачмен. За потковување коњите ги носеле на налбат(ковач), а нив ги имало насекаде во градот, но не и во Старата чаршија. Коларите изработувале коли, пајтони, чези и друго. Чезата уште се нарекувала и еднопрег, бидејќи ваквата кола со две тркала ја влечел само еден коњ. Понекогаш чезите уште ги викале “коли со две тркала”. Пајтоните, освен во секојдневниот превоз на патници, се користеле и во посебни прилики, за свадби, но и за погребни. На свадбите, невестата и зетот во пајтон биле пренесувани од домот до црква на венчавање и потоа до местото на веселбата. За превоз на свадба или за превоз надвор од градот се наплатувало по спогодба. Доколку се порачувал пајтон за превоз на невеста и зет, тогаш тој посебно се украсувал со “гирланда” од цвеќиња што ги правела сопругата на Томе Кратовалиев, како и другите жени од домаќинството. На овој начин се штедело, а и другите членови од семејствата на пајтонџиите се вклучувале во заработувањето пари бидејќи само така една градска фамилија можела да опстане и економски да зајакне, а децата се воспитувале така што секое од нив требало да стекне работни навики.

Веќе спомнавме за Здружението на пајтонџији, арабаџији, шпедитери, амали, чистачи на чевли и други занаетчији поврзани со превоз кои имале коли со запрега од волови или биволи, а коишто служеле за вадење и пренесување на песок од реката Вардар и слично. Во ова Здружение членувале сите тројца браќа Кратовалиеви, Томе, Коце и Страхил. Но сè си има крај. Иако пајтонџиите сè уште биле барани како превозници, автомобилите и моторите ги потиснувале. Така, Коце Кратовалиев почнал да вози “Мерцедес”, кој, според претпоставките на нашиот соговорник, им припаѓал на индустријалците Хаџи Бошкови.

Во архивската граѓа наидовме на едно Решение од 21.08.19000 година со следната содржина: "Во Скопје во три часот по турско време околу Камениот Мост да нема никаков пајтон, а доколку се најде таков, тој да се спроведе до Беледието".

Кога на почетокот на овој век се редуцирале станиците за пајтоните, на крајот на 40 - тите години тие станале вистински проблем за Скопје. Одржувањето на хигиената на пајтонциските станици било сè потешко, иако во Здружението на пајтонците влегувале и чистачите. Санитарните прописи, хрната за животните, ниските цени на превоз на патниците поради малата брзина на превозот, го оневозможувале опстанокот на пајтонците. Во 1941 година Страхил и Томе Кратовалиеви имале само четири коњи, а Коце, како што веќе споменавме, се откажал од ова занимање и возел "мерцедес", а своите коњи и пајтонот ги продал.

Чичкото на Томе, Димче, бил самоук, но вешт трговец. Тој имал трговски врски со Арнаути од скопските села, на кои им продавал антерии, басма и друго. Димче артиклите ги набавувал во Солун, а преку тој град имал трговски врски и со Турција. Освен со трговија, тој се занимавал и со финансиски операции. По сè изгледа дека неговото семејство откупувало данок во Скопје и станувало гарант на прекупци, со што добро се заработувало.

Според изнесените податоци за некои членови од семејството Кратовалиеви, доаѓаме до заклучок дека ова семејство било добро ситуирано. За време на истражувањето дознавме дека синот на Димче Кратовалиев, Панче(1899г.) бил електроинженер за висок напон во Хидроцентралата Матка со што се здобил со голем авторитет и углед како способен стручњак и виден граѓанин на Скопје во наведениот период.

Според архивските материјали од книгата - адресар на скопскиот аптекар М. Генов, го наоѓаме и името на Димче Кратовалиев. По Втората светска војна големото семејство на Кратовалиеви од Пајко Маало се раселило низ градот.

Пајтоните, како што веќе споменавме, се користеле и за погребни. Првата погребна кола во Скопје била набавена по иницијатива на Јанче Шалев кој бил кмет на градот до 1928 година, а пајтонот бил донесен од Виена. Погребните пајтони биле свечени, со стаклени врати на кои имало крстови. Колите ги влечеле пар коњи кои биле прекриени со црни

наметки.

Градскиот (општинскиот) возен парк во 1923 година поседувал: 2 пајтона за општинските челници, 2 мртовечки коли, 1 кола со буре за чистење на клозети, а до 1926 година биле набавени уште два пајтона, една нова мртовечка кола и една кола за чистење на клозети со септички јами. Во 1930 година вкупно, и приватни и општествени, имало 153 пајтони и 482 коли за превоз на стока.

Сепак, со текот на времето, пајтоните станале застарено превозно средство, а многу од нив биле грда слика на градот. Во најмала рака тие требале да бидат барем во толку исправна состојба за да можат да одговорат на онаа потреба за која биле наменети. Но, често, меѓу јавните пајтони имало и такви што воопшто не можеле да се замислат ни во една малоазиска провинција. Нечисти и неизмиени со недели, а нефарбани и непокриени со години, тие пајтони претставувале грда слика со својата мизерија, особено кога во нив биле впрегнати и слаби коњи.

Шпедитерски коли

Како многу поевтино и поедноставно превозно средство служеле шпедитерските коли. Иако тие биле наменети за превоз на стока, сепак скопските излетници нив редовно ги користеле, и тоа по дваесетина лица изнајмувале една кола. Истата група луѓе, кога би се служела со пајтон, за истиот пат ќе користела 4 пајтони. Скопјани најмногу оделе на излети во Матка, Кисела Вода, Катланово и манастирот Св. Илија . Шпедитерски коли имало на следниве станици: на плацот до општинскиот кантар, на Железничката станица, на Зелен пазар, на плацот во ул.”Војвода Путник”, во ул. “Принц Андреј”, во ул.”Призренска”, во ул.”Печка” итн. Цената се одредувала според количината на стоката што се превезувала и до 10 оки, за помала релација, обично почнувала од 2 динари, а со зголемување на релацијата, цената се качувала на 3,4 динари. Во 1936 год., по иницијатива на пајтонџиите, бил забранет превоз на патници со шпедитерски коли на излети, со што пајтонџиите сакале да привлечат повеќе корисници на нивните услуги.



Продолжувајќи на Скопска Црна Гора со шпедитерски коли во 1939 год.