

ден“ (135—138); Илија Николиќ (Београд) „Здравецот во српско-хрватските, македонските и бугарските народни умотворби“ (139—146); Ѓорѓи Ѓорѓиев „За некои музички карактеристики на пролетните народни песни во Македонија“ (167—170); Аритон Поповски „Пролетните обичаи и песни кај Македонците — муслимани во Река (Дебарско)“ (203—211); Наум Целаќоски „Пролетните обичаи и песни во Охрид“ (213—218); Филип Каваев „Пролетните обичаи од Струга“ (219—222); Наум Трајќоски „Пролетните обичаи и песни кај Македонците и Власите во Струга“ (223—227); Абдулах Салих „Прилог за проучувањето на обичаите околу први март кај Тур-

ците во Охрид“ (229—232); Симо Младеновски „Лазарици во Козјачијата (Кумановско)“ (223—236); Олга Беќарова „Ѓурѓовденските обичаи во реканските села (Леринско)“ (237—241); Боривое Џимревски „Некои музички карактеристики на ѓурѓовденските песни од гостиварското село Битуше“ (243—250). Кон секој реферат е приложено и резиме на странски јазик. На крајот е поместена дискусијата водена по рефератите и редовниот список на соработниците.

Материјалите од останатите симпозиумски теми и редовните рубрики на списанието ќе бидат напечатени во наредниот број.

С. М.

### „100 ГОДИНИ ЖЕЛЕЗНИЦИ ВО МАКЕДОНИЈА, 1873—1973“ — ПОВРЕМЕНА ИЗЛОЖБА

По повод стогодишнината на железниците во Македонија на 3 ноември 1973 година во просториите на Музејот на град Скопје (поранешна железничка станица) беше отворена повремена тематска изложба организирана во соработка меѓу Музејот на град Скопје и Железничкиот музеј во Белград. Изложбата ја отвори сојузниот секретар за сообраќај другарот Благоја Попов. Покровител на изложбата беше Железничко-транспортното претпријатие — Скопје.

На изложбата ѝ е даден посебен репрезентативен карактер со тоа што беше ангажиран Одборот за прослава и што учествуваа повеќе институции во нејзиното реализирање. Во реализацијата на изложбата учествуваа: д-р Миодраг Хаџи Ристиќ, автор на концепцијата; дипл. инж. арх. Мом-

чило Сотировиќ, автор на проектот; ликовна обработка на сликарот-графичар М. Треботиќ и група соработници.

Изложбата на оригинални документи и предмети сврзани за одделни настани и луѓето-железничари беше неопходна и логична целина за јубилејната година во рамките на прославата 100 години железници во Македонија. Прикажувањето на јавноста ретки и малку познати историски документи добиени преку интензивна истражувачка работа во земјата и странство претставува истовремено и придонес на нашата историска наука. За оваа тематска изложба користени се музејски материјали од следните институции: Железничкиот музеј во Белград, Железничка библиотека и музеј на Генерална дирекција

на железницата на Австрија во Виена, Сообраќаен музеј во Будимпешта, Архив за работничкото движење во Белград, Музеј на град Скопје, Музеј на воздухопловството во Белград, ПТТ музеј во Белград и др.

Анализирајќи ја содржинската страна на изложбата може да се констатира дека се одело по двојна насока — тематска и хронолошка каде се постигнати видни резултати. Целата изложба е поделена на осум теми кои опфаќаат одреден временски период и истите претставуваат заокружени целини.

Изложбата започнува со прикажување на моделот од прославената парна локомотива „РОС-КЕТ“ со пригоден текст за новиот облик на сообраќај (железничкиот) и пуштањето на првата железничка линија во Англија во 1825 година. Во уводниот дел со едно големо пано даден е општојугословенски приказ на градбата на железничките линии. Во уводниот дел општествено економските прилики во Македонија во тоа време не се доволно прикажани.

Периодот од 1873—1912 говори за почетокот на градбата на железничките линии во Македонија преку кои таа се поврзува со Европа и наедно претставува огромен придонес за раскин со вековната заостанатост, во политичка, стопанска, и културна смисла. Истакнато е и значењето на железницата во Илинденското востание.

Периодот 1912—1918 укажува на тоа дека една окупација и експлоатација се заменети со други. По Балканските војни буржоазиите на соседните држави ја поделува Македонија, спроведувајќи свои планови и за градење на железници. Во овој период карак-

теристично е и градењето на низа теснолинејки и железници во Вардарска, Пиринска и Егејска Македонија.

Натамошниот период од 1918—1941 се карактеризира со учеството на железничарите во работничкото движење. Нерешените политички, општествени и економски прашања доведоа до низа штрајкови меѓу кои е најмасовен штрајкот на железничарите од 1920 година.

Во периодот од 1941—1944 година беа презентирани материјали за револуционерни традиции на железничарите и нивното активно учество во НО војна. На ослободената територија во Западна Македонија, како и широм Југославија, во есента 1943 година работеше „Партизанска железница“. Тоа имаше извонредна улога во морално политичка, стратеписка и економска смисла.

Во првата деценија по ослободувањето (1944—1954) обновени се разрушените мостови, железнички линии и други објекти, а се работеше и на изградбата на нови. Тука се потенцирани младинските работни бригади во обновата и изградбата на железничките објекти.

Периодот од 1954—1963 говори за воведување на работничкото самоупраување што битно влијаеше врз натамошниот развиток на ЖТП, Скопје. За овој период, изложените материјали говорат дека се карактеризира со затечени мали капацитети кои бараа брза интервенција и нивна замена со посовремени средства.

Завршниот дел на изложбата (1963—1973) е посветен на современите достигнувања на железниците: електрифицирање на постојните линии и изградба на нови;

замена на парните со дизел и електрични локомотиви. Посебно е нагласена изградбата на новиот скопски железнички јазел. Во завршниот дел пожелно беше да се даде визија на перспективниот развој на железниците во Македонија.

Реализаторите, без сомнение, успеале со концепцијата на изложбата, бидејќи се добива целосна слика за историјата на железниците во Македонија.

Во музеолошка смисла, во изложбата нашле примена современи музејски средства и методи. Големiot број на експонати изложени и на паноа во различни димензии, витрини, касети со транспарентни фолии, кино-проекции. Исто така користени се макети, карти, графикони и сл. Во недостиг на автентични документи за одделни историски настани изложени се неколку уметнички слики. Иако изложбата има повремен карактер, осветлувањето е посебно решено. Витрините и големиот број касети со транспарентни фолии имаат свое внатрешно светло, а паноата се осветлени со рефлектори под одреден агол.

Недостиг во изложбата претставува немањето предметни легенди на дел од експонатите со што посетителот е лишан од основните податоци за одделни експонати.

Циркулационата линија низ изложбата за посетителот е прилично сложена. Доколку нема водител, лесно може да се случи посетителот да се префрли од една на друга и притоа да го изгуби континуитетот на изложените теми и хронологијата.

За оптимално перцепирање на изложениот материјал значајно место зазема архитектонската обработка на изложбените простории. Во овој случај изложбата е нагрупана со голем број средства (паноа, витрини, постаменти) и експонати што на посетителот не му дозволуваат нормално да се дистанцира, особено од панорамските снимци. Некои експонати, а особено документите, во никој случај не требало да се ставаат многу ниско на паноата, скоро до подот. Сето тоа можеше да се реши со одделување и излагање само на најважните експонати за одделни теми, а со другиот материјал да се програмираат неколку карусели како надополна на темите.

Во целина земено изложбата „100 години железници во Македонија“ претставува успешен обид да се прикаже еден подолг период од нашата национална историја, а со примената на современите музејски методи и средства даден е прилог кон настојувачата за осовременувањето на музејската дејност кај нас.

**Д. П. и К. Б.**

**ЗБИРКА ФОТО-НЕГАТИВА РИСТЕ МАРЈАНОВИЌА, Београд 1973, стр. 150, сл. 248, 8°**

Во издание на Заводот за заштита на спомениците на културата на град Белград излезе од печат публикацијата — Збирка на фото-негативи на Ристо Марјано-

виќ со предговор и каталог на Милојко Гордиќ, одговорен уредник Јован Секулиќ, а редактор и технички уредник Душан Пападопулос.