

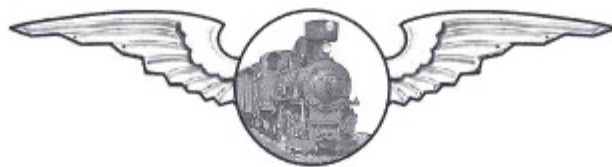


Шумадијски "ћира"

(Пруѓа Младеновац - Аранђеловац, 1904-2004)

Аранђеловац 2004.





Шумадијски "ћира"

(Пруга Младеновац - Аранђеловац, 1904-2004)

Аранђеловац 2004.



Шумадијски "ћира"

(Пруга Младеновац - Аранђеловац, 1904-2004)

Издавач:
Удружење грађана
"Баштина и будућност - АРАНЂЕЛОВАЦ 1859"

Библиотека "БАШТИНА"
Књига 1

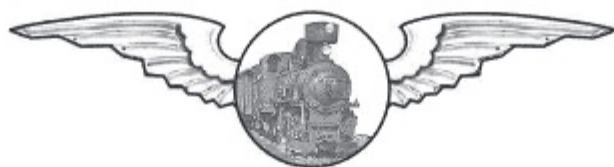
За издавача:
Хаџи Миодраг Бошковић

Уредник:
Иван Златковић

Фото и графичка обрада:
Милан Илић

Штампа:
"Виктор" Аранђеловац

Тираж:
500 примерака



Шругом кроз векове



УГЉЕНИ РУДНИК "МИСАЧА" И ЖЕЛЕЗНИЦА АРАНЂЕЛОВАЦ - МЛАДЕНОВАЦ *

Г. Др. С. Радовановић као државни геолог, по наредби министра народне привреде г. С. Лозанића, извршио је бушењем испитивања на угљеном терену у Мисачи код Аранђеловца. При том раду он је дошао до врло повољних података, који су Рударском Удружењу послужили као изврстан материјал за штудију поменутог угљеног терена.

Резултат ових штудија показао је:

1.) да се на захваћеном угљеном терену у Мисачи, од 38 рудних поља на коме је Рударско Удружење задобило право истраживања, налази према просечном рачунању 22,483.720 тона или 2,248.372 вагона угља;

2.) да би се овај угаљ, са годишњом продукцијом од 100.000 тона или дневном продукцијом од 33 вагона исцрпео тек за 225 година;

3.) да би за отварање рудника "Мисаче" на поменутом простору и потпуну спрему овог објекта за експлоатацију угља потребна била сума од 200.000 динара;

4.) да овај угаљ према својим особинама и геолошком склопу терена, на коме се он налази, спада у врсту мрког угља и да према анализи г. Лозанића садржи:

угљеника	61.95%
водоника	3.93%
кисеоника и азота	20.85%
воде	9.77%
пепела	3.50%
У свега	100.000 делова,

а калорија 5254, док сењски угаљ, варира између 4876 и 5285;

5.) да се овај угаљ према оваком саставу даје употребити за све индустријске цељи;

6.) да овај угљени терен у Мисачи, према повољном положају његовом, добром квалитету и великом квантитету његовог угља, с обзиром на велику тражњу и потрошњу угља у нашој земљи, треба узети у обраду као повољан и користан рударски објекат, како у циљу

* НАПОМЕНА: Текстови Угљени рудник "Мисача" и Железница Аранђеловац - Младеновац, Новинске цртице и краћи забиси о друзи Аранђеловац - Младеновац прештампани су према изворнику, без икаквих лексичких, стилских и правописних интервенција. Такође, текст Железничка традиција у казивањима савременика пренет јена основу аутентичних казивања.



нашег угљеног рударства, још више у интересу домаће индустрије; и

7.) да економски интереси у земљи захтевају, да ово предузеће треба подићи домаћим капиталом.

Поред овога, знајући да добра саобраћајна средства дају битна услова за правилно и рационално развиће трговине и индустрије, и да би према томе све богатство рудника "Мисаче" остало некорисно без икакве ренте ако не би било јевтиног и лаког транспорта његовог производа, - Рударско Удружење је одлучило, да је потребно подићи железничку везу између рудника и Младеновца као најближе тачке на главној железничкој прузи. У том смеру приступило је проучавању теренских прилика за овај железнички крак и резултат овог проучавања био је овај:

1.) да би према доста повољном терену, за железнички крак нормалног колосека од Младеновца до "Мисаче", који би износио 15 километара, потребна била сума од 600.000 динара;

2.) да би се ово предузеће по самој важности својој за рударски објекат требало сматрати као нераздвојно од овога;

3.) да ће ово предузеће, са обзиром на значај, што ће се повременим продужењем овог железничког крака до Аранђеловца и Ваљева плодном и пространом делу наше отаџбине створити саобраћај са светским пијацама, - потенцирати значај и самог рударског објекта као и олакшати могућност његове експлоатације;

4.) да и ово предузеће као и руд. објекат, са којим ће бити оно нераздвојно, и из истог разлога, треба подићи домаћим капиталом; и

5.) да у тој цељи треба радити на образовању рударског акционарског друштва - за оба ова предузећа.

После тога Рударско Удружење начинило је овакву калкулацију: узимајући у обзир све прилике са свима трошковима на експлоатацији и транспорту коштање једне тоне угља локо-Београд било би 8.87 дин.; узимајући пак просечну продајну цену локо-Београд мању од свију досадашњих цена на пр. 12 дин. од 1 тоне, чиста би добит на свакој тони износила 3.13 дин.; а узимајући и годишњу продукцију за прво време мању, но што би она могла уствари бити и што ће потребе фактички захтевати, на пр. продукцију од 50000 тона, онда би чиста годишња добит на угљу била 156.500 динара која представља 19.56% интереса на основни капитал.



Овако бриљантан успех, а нарочито прве године експлоатације, није до сад био у изгледу ни код једног нашег предузећа. Али, кад се поред овога дода још и приход од железнице, који за сада овде није ни урачунат, а који би по продужењу овог крака до Аранђеловца, а одавде по могућности и до Ваљева, несумњиво био велики, онда ће се тек добити уверење, да би једно рударско акционарско предузеће образовано за ова два објекта: угљени рудник и железничку везу између Младеновца и овог рудника, по свом великом значају, било јединствено у земљи.

Железница служи као корисно саобраћајно средство само онда, ако подеси правац, како ће она бити приступна великој околини око себе, јер ће само тако олакшати саобраћај и бити од користи.

Даљој околини пак она постаје приступна средством споредних кракова, који свој правац што крајим путем строго оријентишу према произвођачким центрима оних предела, у која се они увлаче. Ови споредни краци везују удаљене крајеве са главном пругом. А овом везом они олакшавају саобраћај и ојачавају обрт на главној прузи, дајући јој живота и веће вредности у културном свету исто онако, као што речне притоке праве реку јачом и бујнијом, пловном а по томе и културном.

Тек тако постаје најкрајим путем саобраћај на већем пространству. И само је такав саобраћај рационалан и користан.

Мада се ова железница од Младеновца пројектује ради угљеног рудника у Мисачи, ипак се не може нити сме замислити да ће она остати у искључивој служби рудника.

Ово утолико пре, што се ова железница пројектује не само да буде нормалног колосека, већ и пролази оном трасом, којој је још раније одана важност за јавни саобраћај. С тога се не може ни мислити, да би и железница по овој траси остала само до рудника, већ би се неодложно морала у исто време продужити до Аранђеловца, као трговачког центра, у који се из велике околине стиче велика трговина. Само на тај начин могла би послужити јавном саобраћају, који би њој велике приходе, а знатном делу наше земље благостање и напредак доносио.



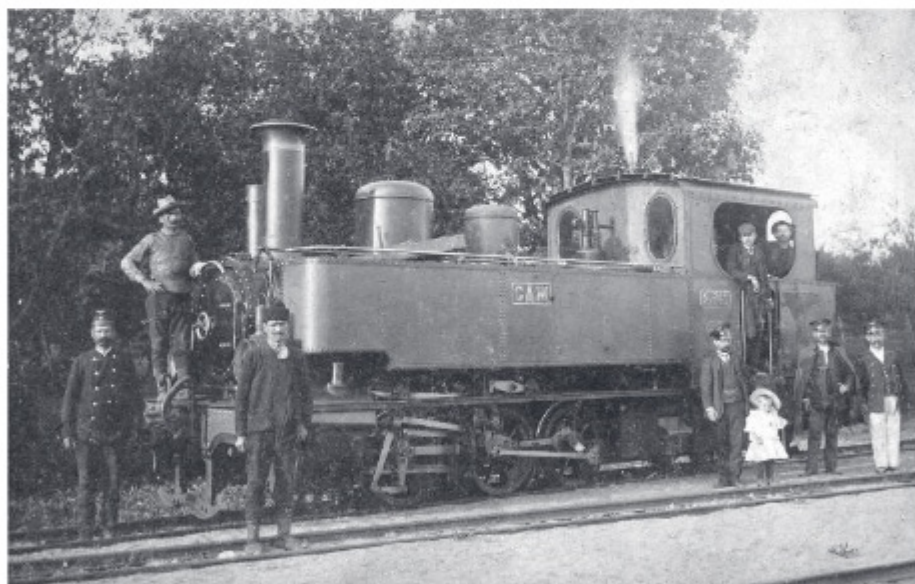
Шта више, ово је за сада јединствена траса у нашој замљи, која по свом положају, правцу и богатству предела, чијем центру она пружа, улива највише наде и уверења, да ће она бити најплоднија притока нашој главној прузи. У ово се не може сумњати, кад се само напомене, да и сада, без железничке везе са Младеновцем, Аранђеловац важи као врло важна трговачка тачка за извозну и провозну трговину рудничког и великог дела ужичког округа. Богата и плодна непосредна околина самог Аранђеловца, а нарочито богата лежишта руде гвожђа, мермера, гранита, добре иловаче и разне земље за боје, - све ово скупа добило би рударског и индустриског значаја тек у домашају железнице.

Са оваквим радом својим на проучавању рударског објекта у "Мисачи", Рударско Удружење одлучило је, да учини покушај: да се овај објекат нераздвојно од поменутог железничког крака узме у обраду капиталом нашим у земљи, који би се образовањем једног рударског акционарског друштва склопио. Ма да је и сама наша држава утрошила преко 80.000 динара око бушења на овом терену мисачком, и ма да је на овом угљеном простору Рударско Удружење за себе задобило право истраживања, ипак из својих руку испушта овај објект и држава и ово удружење и драговољно га уступају нашем трговачком свету, да он својим капиталом покрене једно предузеће, за које се само тражи трговачког духа и рачуна па је обезбеђена велика корист од њега како за саме покретаче директно, тако и за њихову државу индиректно, - предузеће, за које би се странци на сатар грабили. И држава и удружење ово чине из највиших економских обзира у интересу наше индустрије.

*(Из студије Угљени рудник "Мисача"
и железница Аранђеловац - Младеновац,
Пет. А. Илић,
Штампариа Д. Давидовића, бр.163, Београд, 1898)*



Окрећница на железничкој станици у Аранђеловцу



Локомошива на железничкој станици у Аранђеловцу. На фотографији су: Љубомир Чоловић (стоји на локомошиви); Скочајић (једна од две особе испод Чоловића); са десне стране (у локомошиви) машиновођа Михаило Дамњановић и лојач Срећен Миленковић; испод њих, слева на десно: шеф железничке станице Аранђеловац НН, девојчица НН, мушкарац НН, и возовођа Којуновић. Фотографија је снимљена 1908. године.



НОВИНСКЕ ЦРТИЦЕ И КРАЋИ ЗАПИСИ О ПРУЗИ АРАНЂЕЛОВАЦ - МЛАДЕНОВАЦ

"Вечерње новости", број 272, Београд,
недеља, 3. октобра 1899. године, година VIII

НАРОДНА СКУПШТИНА
IX РЕДОВНИ САСТАНАК
Држан 2. октобра 1899. г. пре подне у Нишу

"... По том подсећа (министар грађевина) да је сама држава предузела грађење пруге Младеновац - Мисача - Аранђеловац и да ће прављење те пруге продужавати постепено у колико материјалним средствима буде располагала".

* * *

"Вечерње новости", број 352, Београд,
недеља, 22. децембра 1902. године, година X

Затрпани. - На овој прузи Младеновац - Аранђеловац, која се сада гради, 18 ов. м. при копању одронио се брег и затрпао 5 радника, од којих су два на месту остали мртви, два тешко, а један лако повређен.

* * *

"Вечерње новости", број 42, Телефон бр. 1, Београд,
среда, 11. фебруара 1904. године, година XI

Предаће се саобраћају. - Пруга Аранђеловац - Младеновац на свечан начин предаће се саобраћају у мају месецу.



* * *

"Вечерње новости", број 50, Београд,
19. фебруар 1904. године, година *XII*

Претурила се. - Локомотива, на прузи Младеновац - Аранђеловац, која на узаном колосеку вуче шлипер, прекјуче претурила се у самој младеновачкој станици и док се то довело у ред, два дана се није радило.

Тако је то, кад је некима ушла бубица у главу за узан колосек. Јаком ће тек бити претурања.

* * *

"Вечерње новости", број 142, Телефон број 1, Београд,
уторак, 25. маја 1904. године, година *XI*

Железничарски јади. - Г. Уредниче, молим вас дајте места овим редовима у вашем цењеном листу.

Чуо сам већ био да ће се отворити пруга Младеновац - Аранђеловац, кад се случајно нађох у разговору са једним мојим пријатељем, такође железничаром, па измеђ осталог запитах га како мисли он односно notiце, која је изашла у неким новинама, да ће скоро бити већих премештаја, по неким станицама, због пруге аранђеловачке. Запитах га даље, да ли зна ко ће по тим станицама бити наименован за шефове, на шта ми он рече, како је сазнао да ће се по тим станицама наместити млађи чиновници, који су сад благајници по већим станицама, и да ће се на њихова места поставити приправници, да врше дужност саобраћајних чиновника, а негде и благајника. Ја му на то приметих да је то лепо, али да би још лепше и боље било, да се за та места поставе старији и опробанији чиновници јер пошто је пруга нова, то треба у почетку поставити људе који ће одмах завести ред, а не младе и неискусне, који тек имају да се уче реду и знању.



Зашто Дирекција, односно одељење, не премести мало на пругу оне своје чиновнике који су били на страни, да би и оно видели како је на прузи, а не чим су дошли са стране, одмах их постављати у Дирекцији? Треба и они своје знање да покажу на прузи, за шта су и послати, а не да се угнезде у Дирекцији па по неки да врше контролну службу, и ако нису још дозрели за тај посао. Прво треба да виде како се ради, да би могли тај рад доцније и да контролишу.

Е, али шта ћете, кад и после пада извесних шефова одељења, ти протекционаши уживају и даље поверење својих претпостављених, и ако нису по неки то и заслужили, јер међу њима има и таквих, који би се могли лепо сравнити са оним језуитима, којих има прилично код нас.

Лепо је казао неко: "добројтро чаршијо на обе стране", само докле ће тако ићи?!... Сумњам да ће неки код нових шефова моћи успети са својом шпијунажом. Ово рекох тек да се зна и да се обрати пажња Дирекцији, да би и они видели мало пругу, ма у ком виду, па макар и као шефови станица, а не да се угнезде у дирекцији.

Хвала вам г. Уреднице на гостопримству.

* * *

"Вечерње новости", број 209, Телефон број 1, Београд,
субота 31. јула 1904. године, година XI

Предаће се саобраћају. - Пошто комисија прегледа све свршене радове железничка пруга Аранђеловац - Младеновац биће предана саобраћају. Радови су већ готови и на прузи ће отпочети саобраћај по свој прилици 6. августа.



* * *

"Вечерње новости", број 212, Телефон број 1, Београд,
уторак 3. августа 1904. године, година XI

Аранђеловачка пруга. - Раније је јављено, да ће се 6. ов. мес. пруга Младеновац - Аранђеловац предати саобраћају. Како нас накнадно извештавају, ова се пруга неће предати саобраћају не само 6. ов. мес. него можда ни 6. децембра. Радови још нису свршени, материјал који је поручен на страни показао се неупотребљив, а размак точкова на осовинама не одговара размаку колосека!

О свему овоме проговорићемо опширније.

* * *

"Вечерње новости", број 207, Телефон број 1, Београд,
четвртак, 30. септембар 1904. године, година XI

Предаће се саобраћају. - Пруга Аранђеловац - Младеновац, како сазнајемо, једва једном предаће се саобраћају 14. октобра - ваљда ове године.

* * *

"Вечерње новости", број 284, Телефон број 1, Београд,
14. октобра 1904. године, година XI

Данас је требала да проради нова железничка пруга Младеновац - Аранђеловац. То је био последњи рок, па ипак све је застало. Веле, да нови поручени вагони искачу из колосека.

Балтичка флота кренула се на исток, али наша младеновачка пруга још није прорадила. Адмирал Роџественски отео славу од нашег министра грађевина.



* * *

Вечерње новости, бр. 297, Београд,
27. октобра 1904. године, година XI

Према решењу г. Министра грађевина, пруга Младеновац - Аранђеловац предаће се сутра 28. м. тг. привремено у саобраћај и то само за теретне возове. Сви таривски прописи за нашу железницу важе и за ову пругу. На овој прузи примаће се само роба упућена као споровозно. Брзовозна роба неће се примати на отправљање. Према привременом реду вожње, први теретни воз полази сутра у 6,20 часова ујутру из Младеновца а у Аранђеловцу је у 8,40 ујутру. Теретни воз из Аранђеловца полази у 10 часова пре подне, а стиже у Младеновац у 12,20 по подне. Дужина ове пруге износи 31,500 километара. Теретни возови прелазе ову пругу за 2,20 сахата. Узевши укупну вожњу и стајање на овој прузи, види се да возови путују само 15 километара на сат скоро ко кочије.

На овој прузи има свега четири станице: Грабовац, Копљаре, село Бања и Аранђеловац. Израђена је и путничка тарифа и према тој тарифи од Младеновца до Аранђеловца стаје II класа 1,80 динара, III 1,20 динара. Кад ће се пруга предати за путнички саобраћај још се незна тачно.

Господин начелник саобраћаја Смедеревац, задржава се два дана у Младеновцу због предавања саобраћају ове пруге.

Како се говори, први путнички воз пуштиће се са свим железничарима, којима ће бити дозвољено да праве излет до Аранђеловца. Овај поступак дирекције за похвалу је нарочито с тога, што су сви железничари на свом збору у Младеновцу о.г. изјавили жељу, да они треба да учествују видно у стогодишњици српског Устанка. Овог дана образоваће се нарочити одбор, коме ће бити стављено у дужност, да се постара да излет железничара буде што лепше изведен.



*Железнички радници крај локомотива
на станици у Аранђеловцу*



ИСТОРИЈАТ ПРУГЕ МЛАДЕНОВАЦ - АРАНЂЕЛОВАЦ - ЛАЈКОВАЦ

1. Увод

Средином новембра 1996. године, навршиле су се 92 године од пуштања у саобраћај пруге Младеновац - Аранђеловац, ширине колосека 0,76 м. Ова пруга, дужине 32 км, отворена је за теретни саобраћај 10.11.1904 (28.10. по старом календару), док је путнички саобраћај отпочео 7.4.1905 (25.3. по старом календару).

Пруга Младеновац - Аранђеловац - Лајковац била је у експлоатацији готово 80 година. У првим годинама рада, око железничких станица струјао је васколики живот градова и села кроз које је пруга пролазила, испољавајући се у разним видовима. Каснијим развојем друмског саобраћаја прилично је смањен обим рада на прузи и она је временом почела да губи свој првобитни значај. Потискивањем и опадањем железничког саобраћаја, пруге узаног колосека су све више губиле на значају. Као и остале пруге узаног колосека и ову пругу је задесила иста судбина, тако да је по укидању саобраћаја и она демонтирана.

Како је прошло релативно доста времена од укидања пруга Младеновац - Аранђеловац - Лајковац и пошто је већ помало заборављена, овим чланком желимо да се подсетимо на њен значај и улогу коју је имала у железничком систему Србије и Југославије. Враћајући се у прошлост, у време када се градила и по завршетку обављала своју функцију, са носталгијом се сећамо ове пруге и њеног доприноса развоја крајева кроз које је пролазила.

2. Прилике у Србији

Крајем XIX и почетком XX века, тачније у периоду 1880-1912. год. дошло је до наглог развоја индустрије, трговине и пољопривреде у Србији, што је је изискивало развијенији саобраћај од дотадашњег. Решење је било у изградњи нових пруга. Тако је влада Краљевине Србије 1897. године донела Привредни план у коме је предвидела улогу постојећих и будућих железничких пруга. Требало је, дакле, приступити изградњи добро смишљене мреже нових пруга, па је на предлог Владе, на чијем челу је био др Владан Ђорђевић, Народна скупшти-



на изгласала 6.12.1898. Закон о градњи и експлоатацији нових железница. Пројектована је мрежа, дужине око 1.100 км, која је обухватила све крајеве ондашње Србије. Овај закон предвиђао је изградњу следећих пруга:

1. Београд - Обреновац - Ваљево - Пожега,
2. Сталаћ - Крушевац - Краљево - Чачак - Пожега - Ужице,
3. Ужице - Мокра Гора - босанска граница,
4. Ваљево - Лозница - босанска граница,
5. **Младеновац - Аранђеловац - Лајковац,**
6. Крагујевац - Краљево,
7. Ниш - Књажевац - Зајечар - Неготин - Кладово - румунска граница,
8. Ниш - Прокупље - Куршумлија - турска граница,
9. Параћин - Бољевац - Зајечар,
10. Дубравица - Пожаревац - Жагубица - Зајечар,
11. Петровац - Жабаре - Велика Плана,
12. Шабац - Лешница - Лозница.

Србија је тешком муком градила нове пруге и проширивала своју железничку мрежу, због политике Аустро-Угарске. Двојна монархија је на сваки начин чинила покушаје како би спутавала економски развој Србије. При сваком српском покушају да изађе из сфере аустро-угарских интереса, двојна монархија је затварала своје границе. Тиме је Србији знатно отежаван приступ европским финансијерима и банкарима за добијање кредитних партија.

Због лакше изградње предложене железничке мреже, све пројектоване пруге подељене су на источне и западне железнице. Сви трошкови око експропријације земљишта пренети су на Округе кроз које је требало градити пруге. Закон о изменама и допунама Закона о грађењу и експлоатацији железница, донет 1902. године, омогућио је да се установи "Фонд нових железница", на основу кога је Управа фондова давала држави зајам за грађење нових пруга. Овим законом предвиђено је попуњавање Фонда из разних приреза и пореза, па је био јако непопуларан у народу.



Свргавањем династије Обреновић, маја 1903. године, дошло је до промене спољне политике Србије и њеног ослобођења од аустро-угарског економског тоторства. Промене трговачких тржишта, а нарочито геополитичке промене после анексије Босне и Херцеговине 1908. године, довеле су до припрема у Србији за све евентуалности, које су и наступиле Првим светским ратом. У железничком саобраћају огледају се у изградњи пруга узаног колосека 0,76 м, односно пруга типа босанских узаних железница.

Тако је после десетогодишњег периода, који је прошао само у доношењу Закона о изградњи железница, конвенцијама и сл. у првој деценији овог века почела интензивна изградња пруга у Србији. У том периоду изграђена је и трећа¹⁾ пруга уског колосека 0,76 м. у Србији, Младеновац - Аранђеловац, која је пет година касније продужена до Лајковца.

3. Изградња пруге

У привременом програму из 1897. године предвиђало се грађење железнице у готово свим крајевима Србије, као и истраживање рудних налазишта и њихова експлоатација. Једна од важнијих железничких линија из тог програма била је пруга од Младеновца преко Мисаче до Аранђеловца. Као важан трговачки центар тог дела Србије, било је неопходно повезати Аранђеловац с главном пругом Београд - Ниш. Планирано је да се ова пруга касније продужи преко Лазаревца до Ваљева, с једне, и преко Горњег Милановца, Чачка, Краљева до Рашке и даље ка Јадранском мору, с друге стране.

1) Прва пруга узаног колосека 0,76 м, између рудника Врика Чука и Радујевца, присилаништва на Дунаву, изграђена је 1888. године. Ову приватну пругу, дужине 82 км, изградило је "Белгијско анонимно друштво" ради експлоатације рудника каменог угља Врика Чука.

Другу пругу колосека 0,76 м изградиле су Српске државне железнице за своје потребе 1892. године. Пругу од Ђуђурије до Сењског рудника, дужине 21 км, СДЖ су изградиле због експлоатације мрког угља из Сењског рудника.



Изградњи ове пруге претходила је једна, не баш весела епизода. Осим што је овај крај богат буковичком лековитом минералном водом, откривене су и значајне резерве мрамора, еруптивних туфова и других еруптивних стена. У то време Ђорђе Вајферт је на овом потезу испитивао налазишта гвожђа, а истраживана су и налазишта угља. У превеликој ревности један професор геологије са Велике школе пронашао је у Мисачи "велике" количине каменог угља. У излогу једне радње у београдској улици Кнеза Михаила био је изложен велики комад каменог угља из Мисаче, а престоничке новине објавиле су сензационалне вести о великим количинама каменог угља.

Не проверавајући довољно, нити захтевајући да се у потпуности испита терен ради провере веродостојности таквих тврдњи, Влада је решила да се одмах отпочне са грађењем железничке пруге нормалног колосека Младеновац - Мисача. До 1900. године изграђен је доњи строј и станична зграда. На почетку експлоатације рудника, показало се да угља има веома мало и да железничка пруга није неопходна. Станична зграда у Мисачи претворена је у школу. Првих 12 километара искоришћено је за пругу узаног колосека 0,76 м Младеновац - Аранђеловац.

За део пруге од Младеновца до Аранђеловца, са трасирањем, обележавањем, израдом предмера и и предрачуна отпочело се 1900. године. Пругу је градило домаће предузеће "Задруга за подизање зграда" и била је подељена на две секције са седиштем у Младеновцу и Аранђеловцу. За изградњу ове пруге утрошено је око 1.100.000 динара.

Пруга је пуштена у јавни саобраћај, у прво време само за теретни саобраћај, 10.11.1904 (28.10. по старом календару).

Обележавање пруге од Аранђеловца до Лајковца започето је у пролеће 1904. године, да би три године касније била образована секција за израду дефинитивног пројекта. Пруга је везивала богату колубарску долину с главном пругом Београд - Ниш. У зимским месецима, када је Сава била залеђена, престајала је речна пловидба, па је тада ова пруга служила као замена за пругу Лајковац - Обреновац - Забрежје. Пруга Младеновац - Аранђеловац - Лајковац требало је да олакша извоз из колубарске долине према Солуну, пошто је царинским ратом 1906. године била затворена аустроугарска граница. Значај ове пруге произилазио је из чињенице да она пролази поред великих налазишта лигнита, неметала и еруптивних туфова.



На лицитацији је најповољнију понуду дао инжењер Ј. Смедеревац и њему су уступљени радови јуна 1907. године. Пошто је пруга била лака за грађење и на њој није било великих објеката, доњи строј је био готов почетком 1909. године. Лицитација за полагање горњег строја није успела, па је те радове обавила Дирекција за грађење. Пруга од Аранђеловца до Лајковца предата је јавном саобраћају 23.6.1910 (10.6. по старом календару).

4. Основне карактеристике пруге

Железничка пруга Младеновац - Лајковац пуштена је у саобраћај у две етапе. Прва деоница од Младеновца до Аранђеловца пролази кроз изразито брдске терене с валиким нагибима и кривинама. Део пруге између Аранђеловца и Лајковца пролази, углавном, кроз равничарске терене.

Пруга је од Младеновца ишла поред села Међулужје, затим је пролазила између села Марковац и Јагњило (заједничка станица Грабовац), пресецајући део Шумадије познат као Јасеница. Траса пруге је доста положена до села Копљара, где је почињало развијање трасе због висинске разлике. Затим је пруга пролазила кроз Аранђеловац, па преко Буковика, Даросаве, Рудоваца, Барошевца и Зеока избијала на Лазаревац и даље до Лајковца.

На прузи Младеновац - Аранђеловац - Лајковац највише допуштено осовинско оптерећење износило је 8,5 тона. Највише допуштено оптерећење по дужном метру за целе возове износило је 3,5 т/м, а за групе или појединачна возила 5,0 т/м. Минимални полупречник кривине на прузи износио је 75 м, а оваквих кривина било је на деоници од Копљара до Аранђеловца.

Плато железничке станице Младеновац налази се на 135,8 м надморске висине, плато станице Аранђеловац на 269 м, а плато станице Лајковац на 110,9 м. Између станица Грабовац и Копљаре висинска разлика је износила 86 м, па је на тој деоници успон износио 17%, док је између Копљара и Села Бање успон износио 14%. До Аранђеловца траса пруге била је у хоризонтали, да би од Аранђеловца до Даросаве (Партизани) пад износио 15%.



- На прузи је било више значајних објеката, од којих треба поменути:
- гвоздени мост дужине 21,3 м преко реке Луг у км 2+010.00,
 - гвоздени мост дужине 11,8 м преко реке Милатовице у км 6+860.00,
 - гвоздени мост дужине 11,3 м преко реке Мисаче у км 10+587.00,
 - надвожњак дужине 5,6 м у км 16+984.10,
 - гвоздени мост дужине 21,2 м преко реке Пештан у км 50+665.05,
 - гвоздени мост дужине 16,2 м преко Шапића реке у км 66+079.00,
 - гвоздени мост дужине 61,9 м преко реке Колубаре у км 71+790.15,
 - гвоздени мост дужине 11,5 м (инундациони) у км 72+181.20,
 - гвоздени мост дужине 11,1 м (инундациони) у км 72+809.30

На прузи је било укупно 130 путних прелаза у нивоу, и то 61 на делу пруге Младеновац - Аранђеловац, односно 69 на делу пруге од Аранђеловца до Лајковца. Највећи број путних прелаза припадао је категорији пољских, сеоских или некатегорисаних путева, ширине од 2 до 4 м. У км 8+011.00 пругу је "секао" магистрални пут Београд-Крагујевац, ширине 8 м, а у км 26+786.80 магистрални пут, ширине 9 м. У Аранђеловцу су се две градске улице укрштале с пругом (км 31+673.00 и км 32+231.70). Од Аранђеловца до Лазаревца магистрални пут (Аранђеловац - Вреоци) је пругу прелазио у нивоу чак шест пута (први пут у км 33+485, а последњи пут у км 55+785). Интересантно је да је на свим путним прелазима био само један колосек, осим путног прелаза у км 36+609.50, преко кога су прелазила два колосека (пруга и индустријски колосек рудника "Каолин").



*Водонајојник на
железничкој станици
у Даросави
(Паршизанима)*



5. Опис службених места

На прузи Младеновац - Аранђеловац налазило се укупно 17 службених места, и то 10 станица, 2 укрснице, 1 распутница и 4 стајалишта. У наставку је дат краћи опис службених места.

Младеновац - почетна је станица пруге према Аранђеловцу и Лајковцу и уједно међустаница на магистралној прузи Београд - Ниш, у км 53 + 104 (стационажа 0 + 000 за пругу према Лајковцу). Основна група имала је 4 колосека који су се гранали ка претоварном колосеку, ложионичким и гаражним колосецима. Ложионица је имала два колосека и сва постројења за намиривање, преглед и оправку локомотива. Због положаја станичне зграде, сва постројења и колосеци десно од зграде имали су негативну стационажу (крај претоварног колосека се налазио у -0+251.38). На узаним колосецима било је укупно 18 скретница (тип српски, TOGO и IVa). Преко леве скретнице број 18 (тзв. абнормална скретница) узани колосек се "уплитао" у нормални. Уплетени колосек био је до скретнице број 21a (такође, абнормална скретница), од које се поново издвајао узани колосек ка Аранђеловцу. Индустријски колосеци индустрије јутених производа "Црвена Звезда", предузећа за промет и прераду житарица "Марковица" (силос) и "Керамике" такође, су, били уплетени. На 1,5 км од станичне зграде налазила се тријангла за окретање локомотива. У станици је постојала колска вага носивости 30 т у дужине моста 8 м, као и товарни профил.

Грабовац - станица касније товариште није било осигурано, већ је имало сигналне ознаке "Прилазни сигнал" (жути котур са црно-белим рубом и белом косом пругом навише слева надесно). Станица је имала укупно 4 колосека, од којих два неправилна главна пролазна колосека по тзв. "белгијском" типу, код кога је улаз у станицу био вођњом у правац, а излаз вођњом у скретање. Станична зграда налазила се с леве стране пруге Младеновац - Лајковац, у км 8+358,70, а поред магацинског колосека налазила се рампа дужине 14 м. Станица је имала укупно 6 скретница (тип српски, "i" и IVa).



Бело Поље - стајалиште у км 15 + 214.

Копљаре - станица, касније саобраћајно-транспортно отпремништво није било осигурано, већ је имало сигналне ознаке "Прилазни сигнал". СТО је имало 3 колосека, од којих два неправилна главна пролазна колосека по тзв. "белгијском" типу. Станична зграда налазила се с десне стране пруге Младеновац - Лајковац, у км 18+040.60. Станица је имала укупно 4 скретнице и све су биле српског типа.

Село Бања - станица, па товариште није било осигурано, већ је имало сигналне ознаке "Прилазни сигнал". Станица је имала 2 колосека, а други је био главни пролазни колосек. Грађевинска дужина ових колосека износила је 282 м, а корисна 215.36 м. Станична зграда налазила се с леве стране пруге Младеновац - Лајковац, у км 24 + 085.00, а поред првог колосека налазила се рампа дужине 15.1 м. Обе скретнице биле су српског типа.

Орашац - стајалиште у км 26 + 827.

Аранђеловац - станица била је осигурана механичким двокрилним сигналимa с посебним улазним предсигналимa. Станица је имала укупно 7 колосека, од којих два неправилна главна пролазна колосека по тзв. "белгијском" типу и укупно 11 скретница (тип српски, "i" и IVa). Станична зграда налазила се с леве стране пруге Младеновац-Лајковац, у км 31+895.00. У станици је на првом колосеку била колска вага носивости 30 т и дужине моста 10,6 м, као и товарни профил. Поред овог колосека била је утоварна рампа дужине 60 м. Локомотивски колосек ишао је преко окретнице, пречника 11,9 м, а у станици је постојала и водостаница са резервоаром запремине 55м³. Два водонапојника налазила су се између 2. и 3. колосека, а на 3. колосеку су се налазиле и две јаме за преглед локомотива. Власници индустријских колосека били су индустрија мермера "Венчац" (изграђен 1957. године) и Шумадијска кредитна банка.

Између службених места Аранђеловац и Буковик са отворене пруге одвајала су се три индустријска колосека (надзорна манипулативна станица је била станица Аранђеловац, где су се налазили кључеви одвојних скретница и исклизница), и то:

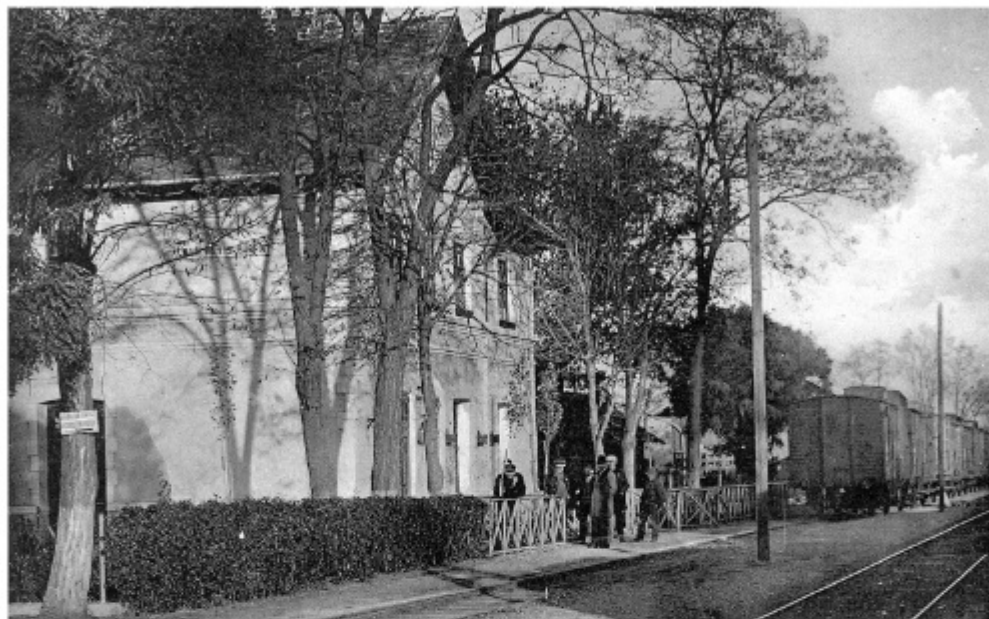


а) индустријски колосек Фабрике шамота - Аранђеловац у км 33+500, изграђен 1949. године. Индустријски колосек изграђен је с леве стране пруге Младеновац - Лајковац и способан је за осовински притисак од 8,5 т и највећу допуштену брзину од 15 км/х. Укупна дужина овог колосека износила је 1.038 м. У фабрици се гранао на 9 манипулативних колосека и било је укупно 11 скретница (без одвојне). На индустријском колосеку налазила се исклизница која је била у зависности с одвојном скретницом;

б) индустријски колосек Индустрије електропорцелана Аранђеловац у км 35+215, изграђен 1950. године. Индустријски колосек одвајао се десном скретницом и био је способан за осовински притисак од 8,5 т и највећу допуштену брзину од 10 км/х. Укупна дужина овог колосека износила је 1.403 м. У фабрици се гранао на 3 манипулативна колосека и било је само 2 скретнице (без одвојне). На индустријском колосеку налазила се исклизница која је била у зависности с одвојном скретницом;

в) индустријски колосек рудника "Каолин" у км 36+640, изграђен 1951. године. Индустријски колосек одвајао се левом скретницом и био је способан за осовински притисак од 8,5 т и највећу допуштену брзину од 10 км/х. Укупна дужина овог колосека износила је 1.163 м. У руднику се гранао на 3 манипулативна колосека и било је 3 скретнице (без одвојне). На индустријском колосеку налазила се исклизница која је била у зависности са одвојном скретницом.

Буковик - укрсница, па товариште које није било осигурано, већ су постојале сигналне ознаке "Прилазни сигнал". Товариште је имало 3 колосека, од којих два неправилна главна пролазна колосека по тзв. "белгијском" типу, а трећи је био индустријски колосек предузећа "Каолин". Станична зграда налазила се с леве стране пруге Младеновац - Лајковац, у км 37+862.00. Станица је имала укупно 4 скретнице (тип српски, TOGO и IVa).



Железничка станица у Аранђеловцу



Окрећница на железничкој станици у Лајковцу



Даросава - станица није била осигурана, већ је имала сигналне ознаке "Прилазни сигнал" (жути котур са црно-белим рубом и белом косом пругом навише слева на десно). Станица је имала укупно 4 колосека, од којих два неправилна главна пролазна колосека по тзв. "белгијском" типу, као и један индустријски колосек. Индустријски колосек је припадао Фабрици шамота Аранђеловац и био је изграђен 1951. године. Колосек се левом скретницом у км 41+779 одвајао од 4. станичног колосека и био је способан за осовински притисак од 8,5 т и највећу допуштenu брзину од 10 км/х. Укупна дужина овог колосека износила је 918 м. У фабрици се гранао на 3 манипулативна колосека и било је само 2 скретнице (без одвојне). На индустријском колосеку налазила се исклизница која је била у зависности са одвојном скретницом. Станична зграда налазила се с десне стране пруге Младеновац - Лајковац у км 41+877.00, а поред магацинског колосека налазила се рампа дужине 15,75 м. Станица је имала укупно 7 скретница (тип српски, аустријски, "i" и IVa). У станици је постојала колска вага носивости 30 т и дужине моста 10,6 м.

Рудовци - станица, па товариште које није било осигурано, већ су постојале сигналне ознаке "Прилазни сигнали". Товариште је имало 3 колосека, од којих два неправилна главна пролазна колосека по тзв. "белгијском" типу, а трећи је био магацински колосек. Станична зграда се налазила с десне стране пруге Младеновац - Лајковац, у км 50+250.40. Станица је имала 4 скретнице мађарског типа. У станици је на првом колосеку постојала колска вага носивости 30 т и дужине моста од 10,6 м.

Између службених места Рудовци и Барошевац са отворене пруге у км 51+040 одвајао се индустријски колосек Рудника и индустрије шамота из Аранђеловца. Овај колосек је изграђен 1951. године и био је способан за осовински притисак од 8,5 т и највећу допуштenu брзину од 10 км/х. Укупна дужина овог колосека износила је 2.957 м. На индустријском колосеку налазила се исклизница која је била у зависности са одвојном скретницом. На 104 м од одвојне скретнице, овај колосек се рачвао на два колосека, дужине 200 до 300 м, који су представљали "Прихватну" станицу (место примопредаје кола). Ова два колосека спајала су се поново и продужавала у извлачњак дужине 200 м.



На 87 м од одвојне скретнице почињао је колосек (у повратном смеру) који је био веза "Прихватне" станице са станицом "Глина" која је, такође, имала два манипулативна колосека дужине 200 и 240 м) и два извлачњака, дужине 50 и 85 м. Вучу на индустријском колосеку обављао је сам рудник својом локомотивом "шкода", а интересантно је рећи да је највећи успон на овом индустријском колосеку износио чак 35%.

Такође је интересантно напоменути да је до средине шездесетих година до "Прихватне" станице долазио колосек 0,90 м из Рударског базена "Колубара" Вреоци. Други колосек "Прихватне" станице је био збијен колосек (почињао је иза скретнице у км 0+104 стационаже индустријског колосека Рудника и индустрије шамота) и продужавао се до км 0+923.10 сопствене стационаже, одакле се настављао само колосек 0,90 м према Вреоцима. Постојао је још један збијени колосек, дужине 185 м, тако да је укупна дужина збијеног колосека на овој локацији износила 1.108 м.

Барошевац - станица, па товариште које није било осигурано, већ су постојале сигналне ознаке "Прилазни сигнал". Товариште је имало 3 колосека, од којих два неправилна главна пролазна колосека по тзв. "белгијском" типу, а трећи је био магацински колосек. Станична зграда налазила се с десне стране пруге Младеновац - Лајковац, у км 54+292.30. Станица је имала укупно 4 скретнице (тип српски и мађарски).

Зеоке - укрсница није била осигурана, већ је имала сигналне ознаке "Прилазни сигнал". Укрсница је имала 2 колосека, а други је био главни пролазни колосек. Грађевинска дужина ових колосека износила је 234.00 м, а корисна 174.20 м. Укрсница није имала станичну зграду, већ се стражара налазила с десне стране пруге Младеновац - Лајковац у км 58+119.75. Обе скретнице су српског типа.

Голубаша - распутница у км 62+211, од које се одваја пруга за Колубару. Ова пруга била је дужине 7.6 км, и осим Колубаре постало је службено место Централа.



Лазаревац - станица је била осигурана механичким улазним сигналимa без посебних предсигнала. Станица је имала 3 колосека, од којих два неправилна главна пролазна колосека по тзв. "белгијском" типу (други и трећи), а први је био магацински колосек. Станична зграда налазила се с леве стране пруге Младеновац - Лајковац у км 66+315.10. Касније је дограђен још један, манипулативни колосек, тако да је било укупно шест скретница типа IVa. На првом колосеку налазила се колска вага носивости 30 т и дужине моста 8 м, као и товарни профил.

Петка - стајалиште у км 69+115.

Бели Брод - стајалиште у км 71+729.

Лајковац - крајња станица пруге од Младеновца. Станична зграда налазила се у км 74+266.30. Лајковац је био један од највећих и најпознатијих чворова на ЈЖ (на мрежи узаних пруга, свакако). Станица је имала 15 колосека. На првом колосеку налазила се колска вага носивости 30 т и дужине моста од 10,6 м, као и товарни профил. На другом колосеку налазила се јама за преглед локомотива, и то је био излазни колосек за Ваљево. Трећи колосек је био главни пролазни смер за Београд - Чачак, а четврти колосек је био улазни из правца Младеновца. У станици се налазила полукружна ложионица, с окретницом и осам места у шупи, водостаница са одговарајућим бројем водонапојника, колска радионица итд. Станица је имала укупно 29 скретница, српског, аустријског и мађарског типа.

6. Рад на прузи

Пуштањем у саобраћај пруге Младеновац - Аранђеловац и њеним каснијим продужетком до Лајковца, колубарски базен је најкраћим путем повезан с главном пругом Београд - Ниш. Пуштањем у експлоатацију аранђеловачке пруге, систем сигнализације је усвојен као и на осталим тадашњим пругама СДЖ, осим скретничких фењера. На овој прузи уведени су тзв. патент сигнални фењери, који су одступали од оних на осталим пругама. Ови фењери су показивали положајем, фигуром и бојама посебно вожњу у правац или у скретање, и то следеће врсте вожњи:



Лука Бошковић, надзорник локомошва уског колосека, цео радни век провео на железничким станицама у Младеновцу и Лајковцу.



Железничка станица у Лајковцу



- возња у правац уз језичак.....зелено стакло,
- возња у правац низ језичак.....бело стакло,
- возња у скретање уз језичак.....зелено и бело стакло,
- возња у скретање низ језичак....бело и зелено стакло.

Временом су ови скретнички фењери замењени као и на осталим пругама СДЖ.

Првих година експлоатације саобраћај је благо растао, па је према реду возње СДЖ од 1.5.1908. године на прузи Младеновац - Аранђеловац саобраћало два пара возова, који су по потреби били мешовити (511/512 и 513/514), или је по истој траси саобраћао моторни воз (521/522 и 523/524)²⁾. Вучу возова обављале су тендер локомотиве врсте Ц1. Прве две локомотиве, СДЖ 361 и 362 произвела је минхенска фабрика Krauss 1904/1905. године. До 1908. године СДЖ је испоручено укупно 18 локомотива овог типа (361 до 378), које су после Првог светског рата пренумерисане у СХС 11300, а затим у ЈДЖ/ЈЖ 72. Моторна четвороосовинска кола, са ознаком Vc^{sf} 11025 имала су 12 седишта II и III класе. За путнички саобраћај још су набављена двоја четвороосовинских кола III класе, серије sc^{sf} 11175-11176. Приликом отварања пруге било је укупно 35 четвороосовинских теретних кола.

Ознаке подсерија кола имале су следећа значења:

- f - кола имају ручну кочницу,
- c - кола имају само вод за Хардијеву кочницу,
- h - кола имају Хардијеву кочницу.

Основна брзина на прузи је тада била 20 км/х, па су 1908. године возови релацију од Младеновца до Аранђеловца прелазили за 1h и 55 мин. (у супротном за три минута мање).

2) Обележавање возова на узаним пругама СДЖ било је по систему њихове припадности одређеној прузи. Возови који су саобраћали на прузи Младеновац - Ваљево имали су основни број 500, на прузи Ђурђија - Равна Река 600, Ваљево - Забрежје 800, СШалаћ - Ужице 900 и на прузи Параћин - Зајечар основни бројвозова је био 1000.



После Првог светског рата саобраћај се усталио на два пара путничких и један пар мешовитих возова. Путнички возови су саобраћали на релацији од Младеновца до Чачка, да би се од 1928. године усталила релација Младеновац - Ваљево, док су мешовити возови саобраћали на релацији Младеновац - Лајковац. Између два рата увођени су шетни возови између Младеновца и Аранђеловца према потреби. У реду вожње из 1940. године било је чак три пара шетних возова, поред два пара путничких и и једног пара мешовитих возова, као и два пара радничких возова између Лазаревца и Лајковца.

За време Другог светског рата саобраћај на прузи је био доста јак. Тако су према реду вожње од 5.6.1944. године на прузи саобраћали (тј. биле су учтане трасе у графикон) следећи возови:

- 3 пара путничких возова на релацији Младеновац - Аранђеловац (L720 до L725),
- 2 пара путничких возова на релацији Лазаревац - Лајковац (L726 до L729),
- 4 пара мешовитих возова на релацији Младеновац - Ваљево (730 до 736 и 738),
- 8 пари теретних возова на релацији Младеновац - Ваљево (770 до 785).

После рата саобраћај на прузи се до почетка шездесетих година усталио на два до три пара путничких возова на релацији Младеновац-Лајковац и два пара возова на релацији Младеновац - Аранђеловац. Од реда вожње 1962/1963. остало је само три пара путничких возова на релацији Младеновац - Лајковац. Редом вожње 1968/1969. обим путничког саобраћаја свео се на два пара путничких возова и такво стање је остало до укидања путничког саобраћаја 22.5.1971.

Теретни саобраћај је доживео експанзију почетком педесетих година, посебно после изградње пет значајних индустријских колосека у периоду од 1949. до 1951. године. Редом вожње од 1.6.1958. године, поред једног пара путничких и пет пари мешовитих возова, постајало је и пет траса теретних возова, од којих један пар сабирно-манипулативних возова (790/791). На прузи од Колубаре до Лајковца (преко распутнице Голубаша) саобраћало је пет теретних возова (F780 до F784), од којих су три превозила и путнике од Лајковца до Лазаревца само у дане када су радиле школе (у двоја затворених кола серије G).



Састав путничких возова био је следећи: 1Fn, 1De, 2Be, 1Ae, 2Be (укупно 7 кола, од којих 5 за превоз путника).

На прузи Младеновац - Лајковац највећа допуштена брзина за парну вучу износила је 40 км/х, док је за моторну износила 50 км/х. Према деоницама, највећа допуштена брзина возова била је (у бројиоцу је вредност за парну вучу, у имениоцу за моторну вучу):

- Младеновац - Грабовац 40/50,
- Грабовац - Рудовци 35/45,
- Рудовци - Лајковац 40/50.

Одржавање пруге обављала је Секција ЗОП са седиштем у Ваљеву. На прузи су постојале 4 пружне деонице, и то:

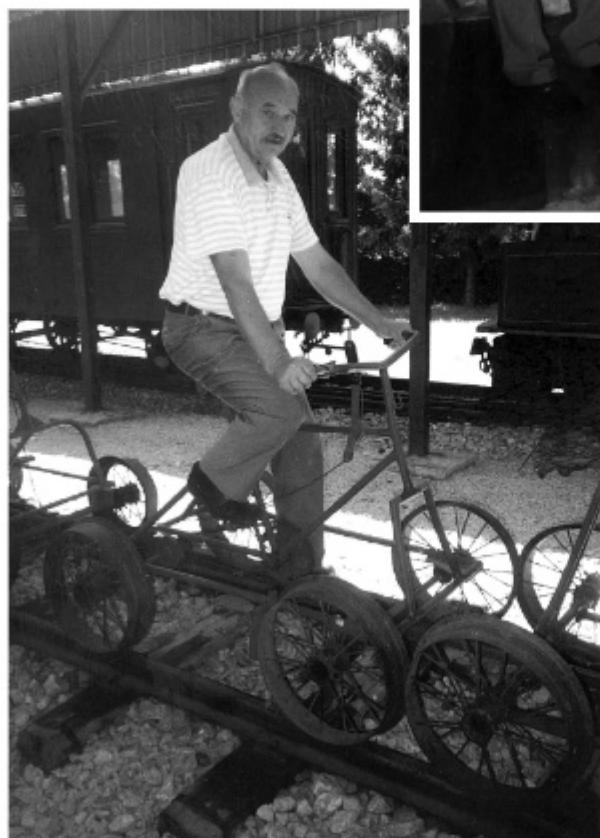
- Младеновац, обухватала је пругу од км 0+000 до км 23+900,
- Аранђеловац, обухватала је пругу од км 23+900 до км 49+100,
- Лазаревац, обухватала је пругу од км 49+100 до км 71+850 и пругу Голубаша - Колубара од км 0+000 до км 4+000,
- Лајковац, обухватала је пругу од км 71+850 до км 74+266.

Према књижици реда вожње за 1958. годину, из табеле "Преглед серија локомотива..." види се да су овом пругом могле саобраћати локомотиве серије 72, 73, 82, 83, 88, 89, 90, 92, 93, 185, и 186, а да нису смеле саобраћати локомотиве серије 85. Ложионица Лајковац је у инвентарском парку имала тих година 66 локомотива серије 72, 83, 85 и 92. Серија 83 била је основна на прузи Младеновац - Лајковац, све до укидања саобраћаја. После укидања саобраћаја и демонтажа пруга Чукарица - Лајковац - Чачак и Лајковац - Ваљево, у ложионици Лајковац остале су искључиво локомотиве серије 83 за обављање саобраћаја на овој прузи. Последњих петнаест локомотива на прузи биле су следеће: 83-007, 018, 020, 029, 034, 035, 037, 045, 062, 064, 099, 109, 162, 174 и 182³⁾.

3) Локомотиве серије 83-029, 033; 83-037, 037 и 83-062, 062 су сачуване као музејски експонати у Пожаревцу и Пожеги. Локомотива 83-035, 035 је остављена у станици Младеновац да се конзервира и постави као музејски експонат. Ова локомотива је само у периоду од 1949. до 1960. била у ложионици Пожаревац, односно од 1963. до 1968. у ложионици Београд. Остали период домицилна ложионица је била Лајковац.



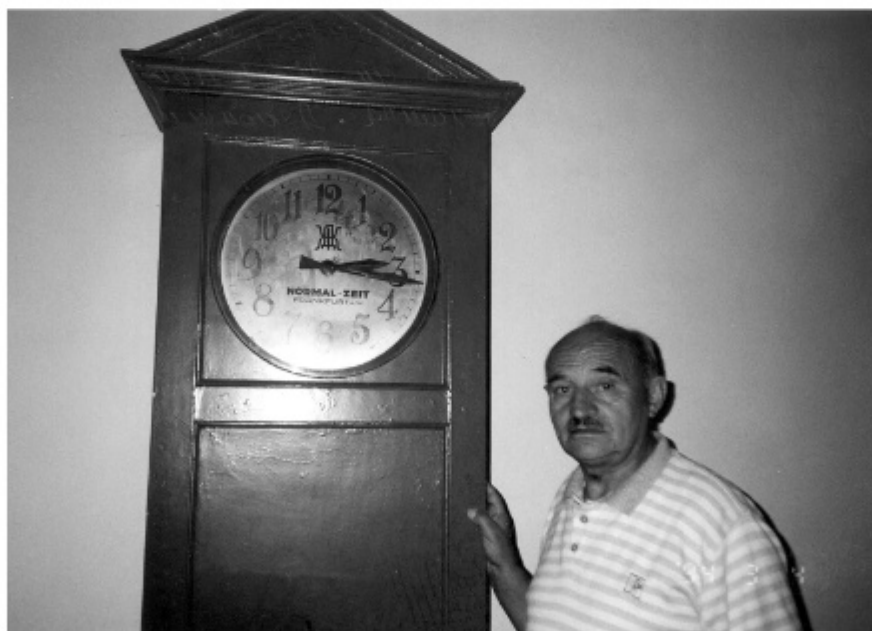
Унутрашњи део ваге која је демонтирана у станици Даросава и пребачена у музеј Пожега.



*Пружна ножна дрезина коју су поседовали надзорници за обилазак радова.
Овакву дрезину је имао и надзорник ђруге у Аранђеловцу.*



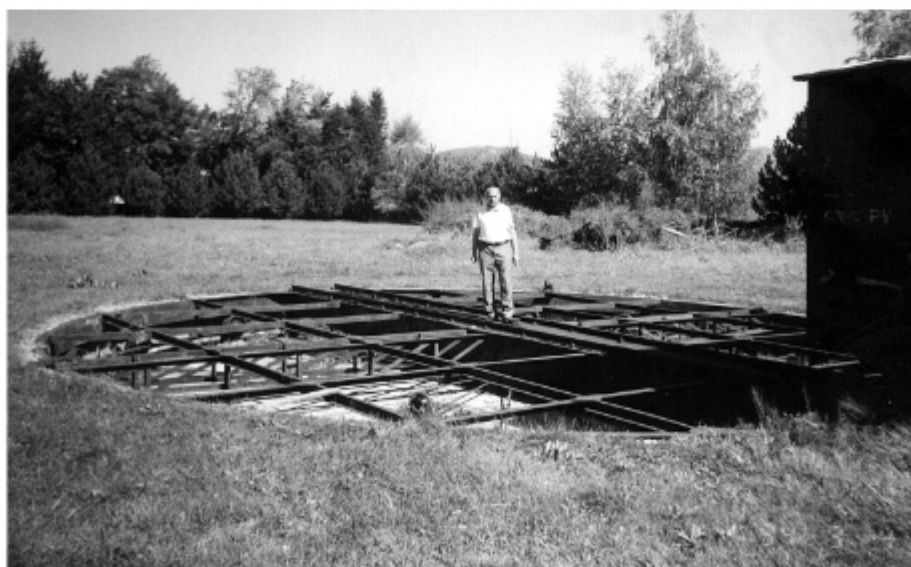
Службени стоо оидираника возова са шелефоном и шелеграмом



Уникални саи "зениш" - ироизведен у Франкфурту. Поседовала га је саница у Аранђеловцу. Саи је радио на иринципу клаина. Демонширан и иремениен у Пожегу.



*Локомошва 83-062 је вукла возове на љрузи Младеновац -
Лајковац и радила маневар у сџаници Аранђеловац.*



*Окрешница за локомошве која је демоншвана
у нашој сџаници и однесена као екшонаш у музеј у Пожегу.*



Тежине теретних возова зависиле су од секције оптерећења. Оптерећење локомотиве серије 83 кретало се на делу Младеновац - Аранђеловац у интервалу од 155 до 200 т, а од Аранђеловца до Лајковца у интервалу од 190 до 640 т. Због тога је маневарска локомотива станице Аранђеловац обављала запрезање свих редовних возова преко Буковика.

Већина станица и товаришта на прузи били су отворени за саобраћај, поред путника и пртљага, експресне робе, денчаних и колских пошилијака и живих животиња.

7. Обустављање саобраћаја и демонтирање пруге

Почетком шездесетих година долази до наглог развоја друмског саобраћаја у нашој земљи, што је довело до прерасподеле рада на транспортном тржишту и смањења превоза робе железницом. Железница у ситуацији јаке конкуренције друмског саобраћаја почиње модернизацију главних пруга, односно укидање нерентабилних пруга.

У том периоду на прузи Младеновац - Лајковац веома је слаб путнички саобраћај, као директна последица коришћења бржег и удобнијег аутобуског саобраћаја. Тако је у 1966. години отпремљено свега 239.000 путника (не рачунајући станице Младеновац и Лајковац). Те 1966. године на прузи је утоварено и истоварено укупно 930.000 т робе, или 75.300 кола (просечно 247 кола дневно). Робни рад у 1966. години бележио је пад за читавих 100.000 т у односу на 1965. годину. Густина превоза посматрана у нетонским и путничким километрима била је знатно мања од густине мерене количином утоварене/истоварене робе и бројем превезених путника. Тако је у 1966. години на прузи по једном км извршено 158.00 нткм и само 19.300 пкм.

Анализе су показале да су реализовани приходи били мањи 50% од укупних трошкова, тако да су губици представљали већи износ од укупно реализованих прихода. Посебно велики губици били су у путничком саобраћају, где су реализовани приходи били чак 6,4 пута мањи од трошкова.



Укидање нерентабилних пруга за јавни саобраћај дефинисано је у Санационом програму ЖТП Београд. Једна од пруга чија је нерентабилност доказана била је и пруга Младеновац - Аранђеловац - Лајковац. Путнички саобраћај је укинут 1971. године, а теретни саобраћај у јуну 1982. године на основу одлуке Скупштине СОУР ЖТ Београд. Као разлог наведено је пословање губитком и дотрајали возни парк. После пар година демонтирана је пруга.

8. Закључак

Пруга Младеновац - Аранђеловац - Лајковац имала је важну улогу у саобраћајном систему наше земље пуних 78 година. Пруга је обављала своју функцију све док су јој услови то дозвољавали. Кад је друмски саобраћај преузео њену улогу, престала је да постоји и постала је део историје Југословенских железница. Враћајући се у прошлост, са носталгијом се сећамо ове пруге узаног колосека, која представља неизбрисив део ЈЖ.

Да би се бар делимично сачувала успомена на ову пругу, неопходно је поставити неко спомен обележје у местима кроз која је пруга пролазила. У Младеновцу је још 1988. године зачета идеја о спомен музеју узаног колосека, који би од експоната имао парну локомотиву серије 83-035, 035 и помоћна кола локомотивске испоставе Младеновац серије У 84 040. У Лајковцу је сачувана локомотива 83-182, 182 и кола серије D 5377. Међутим, ови експонати су тренутно изложени зубу времена и полако, али неумитно пропадају. Неопходно је да се што пре конзервирају и сачувају као споменици техничке културе како би будући нараштаји учили о једном делу историје ЈЖ.

Имајући у виду значај крајева кроз које је пруга пролазила у привредном, друштвеном и географском погледу, у Просторном плану Републике Србије предвиђа се изградња пруге нормалног колосека Младеновац - Аранђеловац - Вреоци, како би се комплетирала мрежа пруга. У наредном миленијуму надамо се да ће се овим делом Шумадије поново чути писак, овог пута савремених електролокомотива и електромоторних возова.

(Из студије *Историја пруге Младеновац - Аранђеловац - Лајковац*, Зоран Бундало, Железнице, бр 3-4, година 52, Београд 1996)



Сећања и казивања



ЛАЈКОВАЧКА ПРУГА КРОЗ КОПЉАРЕ

Пруга кроз Копљаре

Кроз атар села Копљара пруга се креће у дужини од 11 километара и 360 метара тј. рачунајући од Младеновца према Аранђеловцу, од 11 км и 190 метара (у Бољевцу) до 22 км и 550 метара (у општинском забрану).

На њеној изградњи учествовао је велики број радника из "Прека", као и један број Копљараца као обична физичка радна снага.

Радило се ручно.

Превозило колицима.

Помоћу коња, који су вукли вагонете, вршио се превоз откопане земље код насипања потока, односно повезивање њихових обала. Њих је било седам, а највише проблема задавали су Цигански поток, Дубоки поток и Липар због већег распона између њихових обала.

На усеку код Ђорђевића и Лазаревића кућа у Човића гају требало је подићи ћуприју изнад колосека, нека врста надвожњака.

Изнад потока озидане су камене ћуприје.

Железничка станица у Копљарима је једина од Младеновца до Лајковца, која је је поред аранђеловачке подигнута на спрат, због чега су Копљарци увек посебно били поносни.

На перону станице, далеке 1903. године, Копљарци Милан Максимовић, Светолик Перишић и Љубомир Благојевић, који су учествовали у изградњи железнице, посадили су три липе и четири платана, који и данас украшавају овај простор.

Први воз

Први воз кроз Копљаре прошао је 25. октобра 1904. године.

Савременици су ми причали да је на железничкој станици било читаво славље уз учешће и старог и младог из целог села.



Наредне године (25. марта 1905. године) отпочео је да функционише путнички саобраћај, пошто је до тада више било испитивање пруге, тј. њене сигурности, пошто је било проблема пре њеног отварања, а отварање стално одлагано.

Први воз звали су "пасожер", а нико није умео да ми објасни због чега. Састојао се од локомотиве и једне класе. За локомотиву су ми причали старији људи да је имала два димњака, да се кретала на принципу напред-назад, пошто у Аранђеловцу није постојала окретница за локомотиве. Са друге стране класа је више личила на аутобус, ишарана, без купеа са клупама по дужини класе, са стране, за једно 20 путника. Особље су сачињавали машиновођа и ложач, као и кондуктер. Возовођа је био непотребан. Овај тип локомотиве и класе, можда се задржао само у музеју железнице или на старим фотографијама.

Копљарци су га у прво време заобилазили. Ваљда док нису стекли поверење, да се у њему возе. Изгледа да није био ни јефтин, а и тешко су мењали навике, јер су били научили да путују пешице или својим сточним запрегама.

Могућност запослења (прва запослења)

Први пружни радници из Копљара, који су се запослили на железници, били су напред поменута три Копљарца, Милан Максимовић, Светолик Перишић и Љубомир Благојевић, али и Тихомир Милошевић и Велимир Митровић.

У Копљарима су постојале две пружне деонице од по десет пружних радника и један десетар. На свакој деоници радила су и по два чувара пруге. Седиште деонице било је на железничкој станици у Копљарима и код "Карауле" у Белом Пољу.

У прво време Копљарци ће радити само као пружни радници.

Остало особље било је са стране, где је железница дуже постојала, имала неку традицију.

Стварањем Краљевине Срба, Хрвата и Словенаца највише их је било из Босне и Херцеговине, нашта упућују и њихова презимена: Њавро, Соча, Коњевод...



Временом стање ће се мењати. Неки ће Копљарци завршити школе за отправнике возова, курсеве за возовође, скретничаре, чуваре и десетаре итд. Биће их и у Београду, Ваљеву, Чачку, Младеновцу и другим местима.

Најмасовнији, наравно, биће пружни радници, који никада и никуд нису мрднули из Копљара.

Укупан број Копљараца, који су се временом запошљавали на железници, попеће се на 138, а њих 92 оствариће пензије.

Железничка станица

Смештена у средини села, недалеко од географске средине Копљара, са своја три колосека, са липама и платанима, својим изгледом, као ближом и даљом околином, остављала је на путнике незабораван утисак.

У њој су службу вршили шеф станице и неколико скретничара.

Шефови станица у Копљарима

Драгутин Оташевић из Шапца. Умро је у Копљарима 1911. године у 33. години живота. И сада почива на Копљарском гробљу између Бобићевих и Миловановићевих гробова.

Воја Антонијевић у Копљаре је дошао из Београда. Умео је да фотографише и израђује фотографије. Многе породичне задруге је овековечио.

Михаило Фриц - њему и супрузи Јелени 19.02.1921. родио се у Копљарима син Драгиша.

Њавро Ловро био је из околине Мостара.

Њеф Ружић је из околине Параћина, из Мутнице.

Света Аранђеловић био је у Копљарима шеф станице пред рат. Премештен је у Аранђеловац за отправника возова.

Богољуб Тишма био је избеглица из Сарајева. Пре рата био је фудбалер сарајевске "Славије". Децу и копљарске младиће учио је како се игра фудбал.

Милош Гавриловић Војкан био је родом из Врбице.



Јовица Милошевић био је шеф после рата. Уједно и последњи шеф. После његовог одласка сав посао на станици преузели су скретничари. Јовица је био рођени Копљарац.

То су били шефови станице за које се зна.

Поред пружања услуга путницима на станици је вршен и утовар пољопривредних производа Копљараца. Грожђе, шљива, вино и ракија превожени су возом у свим правцима. А Копљарци, са преко 60 хектара под виноградом и око 160 хектара под шљивом, сигурно су имали шта да утоварују.

Док није почело да се флашира вино, многи Колубарци су у Копљаре возом долазили за вино ради куповине за Божић, Ускрс, за славу и то не у малим количинама. Били су то претежно железничари, а како се ово понављало из године у годину, то је сваки купац имао свог продавца у Копљарима. Ретко га је мењао. За узврат продавац би му својом запрегом балоне или буриће превезао до станице.

У сезони кад стигне воће, копљарска деца на станици су продавала трешње и крушке на вези, а кајсије на комад, путницима из воза.

Недељом се на станици, између два рата, окупљала омладина. Играло се коло...

И радним даном на станици је било живо. Увек је неко путовао, неко неког очекивао, испраћао. Било је и оних, који су из навике дочекивали и испраћали возове. А сама станица је била ограђена. Наплаћивала се перонска карта код изласка на перон. У хладу липа клупе. У баштицама све врсте цвећа. О зиду станице окачене саксије са цвећем.

Од скретничара на станици радили су, знају се имена Копљараца, али не и осталих. Бар из ранијег периода, знају се они после Другог светског рата (рођени ван Копљара). Ево њихових имена:

Из Копљара: Прекић Милосав и Радовановић Живомир.

Из других места: Петронијевић Петар из Партизана, Радоњић Бранко из Петке код Лазаревца, Николић Станислав Цане из Каленића код Лајковца. Цане је био најдуже, од 1955. до укидања пруге 1982. године.



Imenik ove legitimacije stalno je zapoljen kod
4008

Кривошевовац
Кривошевовац
М. Радичевић
(презиво)

Imenik ove legitimacije stalno je zapoljen kod
4008

Кривошевовац
Кривошевовац
М. Радичевић
(презиво)

Mesec	Potvrda poslodavca o stalnom zaposlenju	Karta	
		red	broj
jan.	Кривошевовац	3	00
febr.	Кривошевовац	2	00
mart	Кривошевовац		
april	Кривошевовац		
maj	Кривошевовац		
juni	Кривошевовац		

Препознати вјештач

Mesec	Potvrda poslodavca o stalnom zaposlenju	Karta	
		red	broj
juli	Кривошевовац		
sept.	Кривошевовац		
okt.	Кривошевовац	2	180
nov.	Кривошевовац		182
dec.	Кривошевовац		191

K-13 - SPJZ seb.

JUGOSLOVENSKE ŽELEZNICE

(Zig stanice koja je izdala legitimaciju)

Legitimacija br. 5

za kupovanje mesečnih karata
za radnike i službenike
za 1958. godinu

Кривошевовац
(презиво и име)
ЗА ПУТОВАЊЕ

od Копаоника
do Апатина
U Апатинама
(218)

натраг 1958.

свјетлост
(218)

Cena 50 dinara

Железничка легитимација



Десетарске и чуварске деонице

Десетарска деоница износила је 8 километара.

Прва деоница је била Младеновац - село Грабовац, са седиштем у Младеновцу.

Друга, од Грабовца до 16. км код Радивојевића кућа у Белом Пољу, са седиштем у "Караули" у Белом Пољу.

Трећа од 16. км до железничке станице у Бањи, са седиштем на железничкој станици у Копљарима.

Четврта, од железничке станице у Бањи до железничке станице у Аранђеловцу, са седиштем код фабрике боја у Врбици.

Свака деоница имала је десетара и по десет пружних радника. Радници су радили на одржавању исправности пруге односно колосека, одржавању канала за отицање воде.

У другој и трећој десетарској дружини били су запослени Копљарци. За Копљаре у то време, железница кроз село у погледу запослења представљала је малу фабрику. Треба имати у виду да ни између два рата могућност запослења у Аранђеловцу није била велика, једино на киселој води и код трговаца, кафеџија и занатлија. Наћи посао било је веома тешко. Копљарима је железница обезбеђивала најмање 20 радника. У лето примани су још и сезонци за чишћење траве на колосеку. Све скупа, пролазак железнице кроз Копљаре селу је донело много.

Чуварска деоница мењала се у погледу дужине.

Једно време износила је 12 километара. Прва чуварска деоница била је од станице у Младеновцу до 12. километра у Копљарима. Друга од 12. километра до железничке станице у Бањи. Трећа наредних 12 километара и тако даље.

Касније, дужина деоница смањена је на 8 километара, тако да се поклапала са десетарском. Чувар је радио 24 часа, а деоницу је прелазо два пута у току дана и и два пута у току ноћи.

Чувар је са собом носио: кључ, чекић, чуварску књигу и чуварску торбу. Ноћу и фењер. Све скупа око 5 кг тежине, а то није било мало. Отежа у току 24 сата.

Контролу рада и десетара и чувара вршили су надзорници пруге запослени у надзорништву среза. Надзорништво среза у Аранђеловцу покривало је пругу од Бање до Рудоваца.



Секција пруге, са седиштем у Ваљевоу, вршила је надзор читавом дужином пруге од Младеновца до Ваљева. Укупно 75 километара.

После Другог светског рата десетарски испит полагао се у Чачку, а чуварски у Ваљевоу. За оба настава је трајала по три месеца. Ови курсеви су омогућили да велики број млађих пружних радника аванзују, не "крампају" целог века, јер пружни радници у току процеса рада нису испуштали крамп из руку.

Десетари и чувари између два рата (за које се зна)

Десетари:

1. Мијалко Стошић из Врања
2. Милован Прекић из Копљара
3. Пера Јоковић, отишао у Панчево
4. Максим Вилић, син Симов, рођен у Копљарима,
био дугогодишњи тренер "Вардара" из Скопља

Чувари:

1. Илија Мандић, Хрват,
славио католички Божић у Копљарима
2. Пера Соча
3. Пера Коњевод из Сарајева
4. Тадија Тадић из Жепче, Босна
5. Милорад Матијевић, Копљарац,
премештен у Пријевор код Чачка
6. Триво Јокић, избеглица из Босне,
после рата отишао у Срем
7. Миливоје Благојевић из Копљара,
после рата надзорник пруге у Лазаревцу



Копљарци и железница

За скоро 78 година постојања железнице кроз Копљаре омогућило је да велики број Копљараца нађе запослење на железници. Велики број њих да оствари пензију. Тако да је железница за Копљаре и Копљарце представљала праву благодет. Као неку врсту "дара са неба".

Ево прегледа Копљараца на железници према врсти посла (занимања):

Р.бр. Врста посла	<i>Бројно стање</i>	<i>Остварило пензију</i>
1. Шеф станице	3	2
2. Отправник возова	1	-
3. Возовођа	7	7
4. Надзорник пруге	4	3
5. Машиновођа	10	9
6. Ложач	3	1
7. Намиривач локомотиве	2	2
8. Скретничар	6	6
9. Маневриста	2	2
10. Кочничар	1	1
11. Чувар пруге	14	12
12. Десетар	16	11
13. Магационер	3	3
14. Носач	1	1
15. Ложионица Београд	7	-
16. Пружни радници по засеоцима		
а) Бело Поље	30	20
б) Нови крај	15	7
в) Липар	6	4
г) Суморина	4	1
д) Станишића крај	3	-
<hr/>		
УКУПНО:	138	92



Овде су приказани само Копљарци који су рођени у Копљарима. Међутим, у Београду, Чачку и другим местима и деца рођена у тим местима запошљавала су се на железници, па је више случајева био то наставак неке породичне традиције. Рад на железници неколико генерација.

А сам биланс више него да импонује. Чег све ту нема. Недостаје једино директор Југословенске железнице пре рата, односно директор ЖТП-а после Другог светског рата.

Налазећи се на средокраћу две вароши, Копљарци су могли да бирају у коју ће да путују, да ли у Аранђеловац (удаљен 14 километара) или у Младеновац (удаљен 18 километара). Друга села ни много година касније нису имала ту могућност.

Копљарци су возом могли да путују лекару, на пијац...

Било је ђака који су гимназију у Аранђеловцу, готово, завршили путујући у школу на точковима "ћире". Други су само презимили код неког рођака у вароши, а преостали део школске године у школу путовали возом.

Већина радника из Копљара, запослена у фабрикама у Аранђеловцу, после Другог светског рата, на посао у одласку и повратку са посла користили су услуге железнице.

Железница је и једнима и другима издавала карте за повлашћену вожњу, уз минималну надокнаду.

Колико је Копљаре имало предности, у односу на друга села без железнице, говори и податак да су у Копљаре сви учитељи долазили по молби. Нико по казни. Нико по потреби службе. У погодност постојања железнице у Копљарима најбоље се уверио брачни пар Христодуло. Ови учитељи у Копљаре су дошли 1939. године из Црвене Јабуре код Уба. Док су били у Копљарима, путовање возом користили су и за службене и за приватне потребе, у свим правцима. Онда су после 12 година проведених у Копљарима, по потреби службе, премештени у село Јеловик, такође у срезу орашачком. Да би дошли у Аранђеловац, по ком послу, могли су или да путују пешице 15-ак километара у једном правцу, или пак да плате неког сељака да их чепама превезе до Аранђеловца, да их често засипа киша и то уз и низ Букуљу, како у одласку тако и у повратку. Док су били у Копљарима за такво малтретирање, захваљујући "ћири", нису знали.



Ангелина Кела - ошћравник возова из Кољара



Између два рата у композицији путничког воза постојао је и поштански вагон. Станица копљарска била је као нека врста помоћне поште. Њен представник би изашао пред воз и примао и предавао пошту из руке у руку. Од Младеновца, пошта је примана из воза који је у Копљаре стизао у 7 часова, а из Аранђеловца у 14 часова. Грађани су могли да писма предају и непосредно кроз отвор у сандуче у овом вагону. Новине као "Политика", "Време", "Село" и друге примане су возом који је стизао у јутарњим часовима из Младеновца. У Копљарима је било више претплатника.

Проласци возова кроз Копљаре служили су и као својеврсни часовници. Ручконоше су се према возу управљале у погледу времена, када радницима у пољу треба однети ручак или ужину.

Возови и особље

О првом возу "пасожеру" било је напред речи.

Овај воз заменио је воз са 5 до 6 вагона и малом локомотивом.

За 24. по реду вожње била су два редовна воза.

После Првог светског рата уведене су локомотиве "германке" добијене од Немачке на име ратне штете. Отуда им и потиче назив. Биле су снажне и вукле су од 10 до 12 вагона.

Возови који су саобраћали били су путнички и теретни.

Путнички су превозили путнике, што им и само име говори.

Композиција воза се састојала од локомотиве (машиновођа и ложач), службених кола (у њима је био возовођа) и 5-6 вагона друге и треће класе са два кондуктера.

Теретни су превозили од 1960. године претежно угаљ из Колубаре и рудника у Мисачи, према Младеновцу, а после Другог светског рата изолаторе Индустије електропорцелана, киселу воду Буковичке бање и производе других радних организација. Разуме се превозили су и производе пољопривредних домаћинстава као и све друго на шта се грађани одлуче да превезу железницом.

Теретни воз је поред машиновође, ложача и возовође имао и један број кочничара, зависно од композиције тј. броја вагона. Вагони су били фургоони - кола "ге" и отворени плиткачи - кола "јота".



Ложионица Младеновац давала је ложаче и машиновође, а Ваљево возовође, кондуктере и кочничаре.

Код "локалних возова" који су саобраћали само од Младеновца до Аранђеловца и обратно, Младеновац је давао и кондуктере и возовође.

Постојали су и "мешовити возови" који су превозили и путнике и робу на релацији од Ваљева до Младеновца и назад.

Од машиновођа остали су ми у сећању:

1. Браћа Јакшић из Рајковца код Младеновца
2. Радомир Папић из Ковачевца
3. Рака Милетић из села Младеновца
4. Живојин Петровић из вароши Младеновац

Осталих се сећам по презимену или надимку:

1. Ћирић
2. Борић
3. Дуле "Влауца"
4. Радојица "Дингара"

Од младеновачких кондуктера:

1. Павле Мишић из села Младеновца
2. Лазић из Влашког Поља

Од возовођа:

1. Пецељ
2. Марјановић
3. Миљан Томанић
4. Двометраш са надимком "Дуљинац"



Од ваљевских кондуктера:

1. Селимир и Живота Филиповић, стриц и синовац
2. Војин Теофиловић

Осталих се сећам по имену или презимену, као:

1. Давидовић
2. Ракић
3. Остоја
4. Никола

Наведених Ваљеваца сећам се из времена кад сам био у радном односу и путовао на посао тј. после 1956. и 1957. године. Са многима од њих сам био добар друг. После укидања путничког саобраћаја, 17. октобра 1967, са њима се више нисам виђао. Питање је да ли је који од њих сада у животу.

Крај

Колубара је била повезана са пругом Београд - Бар до Вреоца. Тиме је била доведена у питање рентабилност некадашње Лајковачке пруге. За општину Аранђеловац она је била рентабилна, али је она тј. њена привреда требало да је издржава, али она то није могла сама.

Што се тиче Копљара, јуна 1967. године, уведени су аутобуси СП "Аутосаобраћаја" из Крагујевца, да врше превоз путника од Аранђеловца до Копљара и из Копљара у Аранђеловац. Тиме је путнички саобраћај "ћиром" био избачен из колосека. Народ се опредељивао за путовање аутобусом јер се њиме у Аранђеловац стизало за 15 минута у односу на 45 минута путовања возом. Из дана у дан "ћира" је остајао без путника. Било је више него тужно видети у возу само железничко особље и као путника једног или два железничка пензионера који су имали право на бесплатну вожњу.



Путнички саобраћај укинут је 17. октобра 1967. године. Без најаве. Она није била ни потребна, јер нико не би био оштећен тј. дошао на воз, а њега нема. Најкраће речено, воз и путовање њиме није више никог интересовало.

Путнички возови наставили су као мешовити. Само са једном класом али увек празном. После годину - две остали су да саобраћају само теретни возови.

Почетком 70-тих година Никола Љубичић, као начелник Секретаријата за народну одбрану СФРЈ, продужио је век трајања пруге за наредних 5 година. Причало се да је пресудну улогу за ово одлагање одиграла Колубарска битка и допринос пруге за коначан исход ове битке.

После истека тих пет година, настало је натезање између ЖТП-а Београд на једној и општине Аранђеловац и њене привреде на другој страни око даљег финансирања пруге. Решење није нађено. Договор није постигнут јер новца није било ни на једној страни.

Коначно, последњи воз кроз Копљаре прошао је 9. априла 1982. године, у преподневним часовима. Ненајављен, као последњи. Тек сутрадан и наредних неколико дана, Копљарци су видели да возови кроз село више не пролазе. Да је "ћира" после више од 77 година и 6 месеци саобраћања укинут.

Сигурно да "ћира", за допринос који је имао за овај крај, то није заслужио. Копљарци нису били обавештени о дану последњег воза. Није било упознато ни железничко особље. Ни запослени у станици и надзорништву пруге у Аранђеловцу, ни пружни радници дуж пруге. Да ли је до овога намерно дошло?

У ужичком крају народ је последњи воз испратио са упаљеним свећама, симболишући на тај начин растанак са неким својим најмилијим.

Код нас је то, нажалост, изостало.

Тада се причало да пруга мора да мирује годину дана. Толико је заштићена. То налажу железнички прописи, кажу. Вероватно да се у том року нађу решења, да пруга поново оживи. Буде стављена у функцију. Да возови поново саобраћају. Ако се у том року ништа не учини, тек тада колосеци могу да се уклањају.



Железничку станицу у Копљарима је Месна заједница у Копљарима узела у закуп на коришћење за наредних 10 година. Користила је омладина села, ловци, а једно време била је претворена у кафану.

Остао је споменик Велимира Благојевића, надзорника пруге из Младеновца, рођеног Копљарца, кога је 16.11.1931. године, у возу пред станицом убио из пиштоља Илија "Вла", десетар пруге из Белог Поља, при повратку са неког састанка у Младеновцу. Слушао сам приче да је Велимир као надзорник прогањао Илију као десетара, и да га је Илија због тога убио. После тога, Илија је у затвору одбијао да узима храну, штрајковао је глађу. У затвору је и умро.

Остадоше старе липе (4) и платани (3) засађени пре 80 година али без клупа под њима, у њиховим хладовима као некад, јер престаде потреба за њима.

Не игра се ни коло као некад на станици.

Не утоварају се гајбе са грожђем и шљивама, ни бурад са вином и ракијом.

А све оно што се 80-ак година, одигравало ту на 18. километру од Младеновца, пресели се у прошлост.

Растурање пруге

Растурање је почело од Младеновца.

На лицитацији растурање пруге откупио је неки приватник из Београда. У години 1984. он је уклањање колосека извршио од Младеновца до 13. километра и 400 метара, до "Бункера" у Пољани у Копљарима.

Даље растурање припало је РО "Минос" из Горњег Милановца. У ствари отпаду из Горњег Милановца. РО "Минос" је наставио у 1985. години.

Био сам у Копљарима када је пруга уклањана од Ђуприје у Новом крају према железничкој станици у Копљарима. Забележио сам да је то било 2. и 3. априла 1985. године, од 17. километра и даље.

Радило је око 10 радника које је ангажовао "Минос". Повремено, ангажовани су и чланови Омладинске задруге из Аранђеловца, према потреби.



Распурање дела ѓруге у Кољарима



У уклањању шина коришћен је трактор М-53, чијим се канџама, помоћу хидраулике, подизао колосек у дужини од 9 метара, у дужини једне шине. Онда би пришла два радника и помоћу мацола одвајала шлипере од шина, ударајући при том снажно од шлипера до шлипера.

Била су ангажована и три вагонета, које су у нормалним приликама користиле пружне деонице у раду. На њих су товарени и то на један од њих шине, на други шлипери, а на трећи плоче и ексери (којима су шине биле причвршћене за шлипере), као и везице (којима су биле повезане шина за шину). Сваким вагонетом руководио је по један представник железнице. Они су давали упутства за рад обичној радној снази.

Од железничара радили су:

1. Миомир Лазаревић, чувар пруге из Копљара
2. Радисав Милошевић, десетар из Копљара
3. Радојко Фишековић, десетар из Врбице

Вагонети су шине и друго превозили неуклоњеним колосеком, унапред, у правцу Аранђеловца, и лагеровали на местима где могу да приђу шлепери ради даљег транспорта. Обично је то било на железничким станицама или већим рампама где је пут пресвучен асфалтом.

Поступак је понављан од шине до шине.

Дневно је растурано око 200 до 300 метара.

РО "Минос" шине је продао неком руднику у Словенији.

Интересантно је да је Милошевић Радисав из Копљара, када се са растурањем стигло до Фабрике шамота у Аранђеловцу, напунио 35 година радног стажа, и да је прекинуо рад на растурању због одласка у пензију. Лазаревић Момир радио је на растурању до 45. километра, код цркве "Брвнаре" у Партизанима. Једино је Радојко наставио да ради према Лазаревцу.



Копљарци - запослени на прузи у време њеног укидања

Нема података о првом железничком особљу у Копљарима. Нико о томе није забележио ништа.

Покушају на основу свог сећања, као и казивања других о томе, да дам приказ о Копљарцима који су радили као радници Лајковачке пруге последњу годину, или на дан њеног укидања 9. априла 1982. године.

Скретничари:

Последњи је био Николић Станислав Цане, рођен у селу Каленић, општина Лесковац. У Копљарима је био скретничар од 1955. године. Жена Вера. Син Вељко. После Копљара живео је у Партизанима (Даросави).

Десетари:

1. Прекић Стеван, на жел. станици Копљаре
2. Милошевић Радисав, Караула, Бело Поље
3. Прекић Александар, деоница Младеновац - Грабовац

Чувари пруге:

1. Максимовић Милан Бели, жел. станица Младеновац
(до 12. км у Бељевцу код Докторове ливаде)
2. Димитријевић Душан Гера
(од 12. км у Бељевцу до жел. станице у селу Бањи)
3. Радивојевић Миломир
(на барској прузи)
4. Максимовић Милован
(на барској прузи)
5. Максимовић Милисав
(чувар моста на Колубари)
6. Лазаревић Момир
(Партизани)



Испит за чувара пруге имали су положен и Копљарци Перишић Бранко и Максимовић Милија, али су радили као пружни радници. По потреби мењали су неког од чувара (боловање, годишњи одмор).

После укидања "ћире" на прузи Београд - Ниш, радили су као чувари клизишта, мостова, тунела и сл. и то: Максимовић Милан, Димитријевић Душан, Максимовић Милија, као и Перишић Бранко.

Лазаревић Момир радио је у Надзорништву пруге у Аранђеловцу. Исти је случај и са Радисавом Милошевићем.

Сви набројани десетари и чувари (изузев Бранка Перишића) остварили су пензије. Бранко је умро пре испуњења услова.

Маневристи у Младеновцу

1. Марковић Новак
2. Миловановић Миљко

Машиновође

1. Марковић Милорад

Намиривачи локомотива

1. Јовановић Негован
2. Марковић Радомир
3. Даниловић Стојан

Марковић Милорад и намиривачи локомотива радили су у Младеновцу, а како они тако и маневристи на раду у Младеновцу, остварили су пензије.

Пружни радници у Копљарима

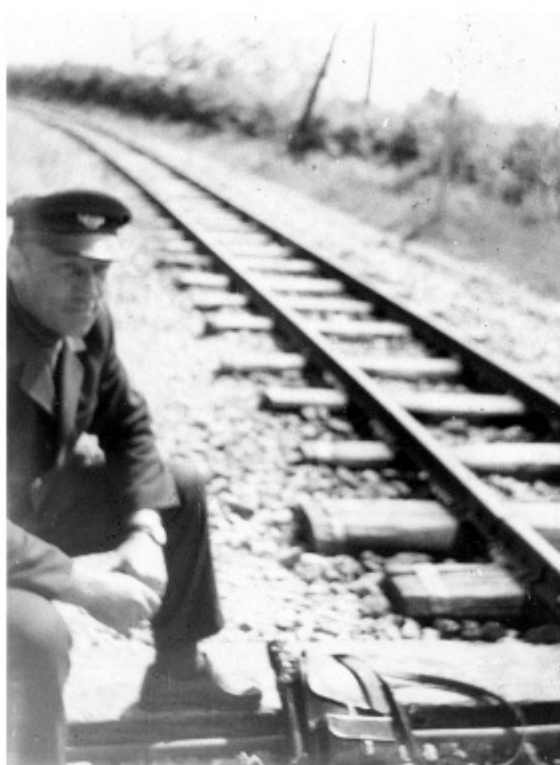
1. Перишић Бранко, са полож. чув. испитом
2. Максимовић Милија, са полож. чув. испитом
3. Ђорђевић Милосав
4. Прекић М. Милан
5. Радивојевић Томислав
6. Прекић Слободан
7. Прекић Миодраг
8. Радивојевић Милан
9. Живковић Влада



10. Алексић Милован из Стојника
11. Радосављевић "Лале" из Стојника
12. Марковић Томислав
13. Перишић Раденко
14. Ђокић Радосав

По укидању пруге месец дана били су распоређени у Младеновац. Нису радили готово ништа.

После тога неки су премештени у Ваљево. Неки су одбили да иду. Други су се у међувремену запослили у неком од аранђеловачких предузећа. И они који су прихватили распоред у Ваљево, временом, због одвојености од породице, напустили су рад на железници. Од свих наведених Копљараца, верни железници, остали су само Перишић Бранко и Максимовић Милија.



Душан Димићријевић, чувар пруге из Кољара



ДОДАТАК

Спискови радника

Шефови станица и отправници возова:

1. Лазаревић (Љубомира) Александар, шеф станице Трстеник, пензионисан
2. Милошевић (Радојице) Јовица, шеф станице Г. Милановац и др.
3. Гајић (Војина) Миливоје, шеф станице Војка (Срем), пензионисан
4. Кузмановић (Животе) Радомир, отп. возова Ђуринци, погинуо у рату

Возовође:

1. Дамњановић (Драгутина) Живота, Ваљево, пензионисан
2. Марковић (Александра) Живко, Лајковац, пензионисан
3. Митровић (Велимира) Милорад, Лајковац, пензионисан
4. Прекић (Милана) Светозар, Чачак, пензионисан
5. Остојић (Јована) Момир, Чачак, пензионисан
6. Прекић (Теодора) Борислав, Београд, пензионисан
7. Остојић (Миливоја) Радојко, пензионисан

Напомена: Сви су они претходно радили као кондуктери возова

Надзорници пруге:

1. Благојевић (Павла) Велимир, Младеновац, убијен на дужности
2. Благојевић (Љубомира) Адам, Високо, пензионисан
3. Благојевић (Љубомира) Миливоје, Лазаревац, пензионисан
4. Стевановић (Радована) Милосав, Младеновац, пензионисан

Напомена: Сви су они претходно били чувари или десетари пруге

Машиновође:

1. Дамњановић (Драгутина) Радован, Зајечар, пензионисан
2. Лазаревић (Ненада) Миодраг, Лајковац, Београд, пензионисан
3. Лазаревић (Животе) Божидар, Београд
4. Лазаревић (Милисава) Војислав, Лајковац, Младен., Пожарев., пенз.
5. Лазаревић (Животе) Живорад, Младеновац, пензионисан
6. Благојевић (Радосава) Милован, Младеновац
7. Радивојевић (Бошка) Борисав, Београд, умро пре пензионисања



8. Марићевић (Андрије) Миодраг, Младеновац, пензионисан
 9. Марковић (Новице) Милорад, Младеновац, пензионисан
- Напомена: Сви су они започели као ложачи

Ложачи:

1. Пантић М. Драгољуб, Ложионица Београд
2. Јовановић (Љубомира) Негован, Младеновац, пензионисан
3. Лазаревић (Живорада) Славољуб, Младеновац, пензионисан
4. Даниловић Милош, Ложионица Младеновац

Намиривачи локомотива:

1. Марковић (Миодрага) Радомир, Младеновац, пензионисан
2. Даниловић Стојан

Скретничари:

1. Прекић (Мијаила) Милосав, Аранђеловац, пензионисан
2. Радовановић (Љубомира) Живомир, Копљаре, пензионисан
3. Марковић (Дамњана) Радојица, Младеновац, пензионисан
4. Максимовић (Матије) Милисав, Ресник, пензионисан
5. Митровић (Светозара) Војин, Аранђеловац, пензионисан
6. Јоксимовић (Јоксима) Радован, Ваљево, умро пре пензионисања

Маневристи:

1. Марковић (Новице) Новак, Младеновац, пензионисан
2. Миловановић (Светислава) Миљко, Младеновац, пензионисан

Кочничари:

1. Васиљевић (Милана) Радосав, Чачак, пензионисан

Десетари пруге:

1. Милошевић (Радована) Петроније, пензионисан
2. Ђорђевић (Илије) Љубомир, пензионисан
3. Прекић (Теодора) Милован, Копљаре, умро пре пензионисања



4. Миловановић (Живојина) Живко, Качаник, погинуо на дужности
5. Лазаревић (Новице) Светислав, Младеновац, пензионисан
6. Благојевић (Грујице) Милош, Барошевац, пензионисан
7. Благојевић (Грујице) Светислав, умро као чувар прелаза у Марковцу
8. Јовановић (Новице) Радомир, Младеновац, Копљаре, пензионисан
9. Милошевић (Драгутина) Сава, прегазио га воз у Младеновцу
10. Максимовић (Теофана) Станимир, Копљаре, пензионисан
11. Благојевић (Павла) Љубомир, напустио услед премештаја у Ниш
12. Матијевић (Новака) Милорад, Пријево, убијен у току рата
13. Перишић (Богдана) Милорад, Младеновац, пензионисан
14. Прекић (Милутина) Лекан, Копљаре, пензионисан
15. Прекић (Томе) Стеван, Копљаре, пензионисан
16. Милошевић (Светислава) Радисав, Копљаре, пензионисан

Напомена: Готово сви они су почели као пружни радници,
па чувари пруге, а каријеру завршили као десетари пруге.

Чувари пруге:

1. Стевановић (Данила) Владимир, Копљаре
2. Максимовић (Мијаила) Војин, Копљаре, пензионисан
3. Максимовић (Војина) Милисав, Мост Колубаре, пензионисан
4. Максимовић (Драгомира) Милан Бели, пензионисан
5. Максимовић (Станимира) Милован, пензионисан
6. Максимовић (Станимира) Милија, пензионисан
7. Перишић (Радисава) Бранко, пензионисан
8. Радивојевић (Драгољуба) Миломир, пруга Београд - Бар, пензионисан
9. Лазаревић (Владимира) Миодраг, Буковик, пензионисан
10. Лазаревић (Живка) Момир, Рудовци, пензионисан
11. Димитријевић (Гвоздена) Душан, Мост Раља, пензионисан
12. Ђорђевић (Мијаила) Војислав, Копљаре, погинуо у Првом светском рату
13. Радивојевић (Живана) Павле, чувар пруге Барошевац
14. Марковић (Милорада) Велибор, Грабовац, прелаз, пензионисан

Напомена: То су пружни радници који су аванзовали у чуваре



*Радници железничке станице у Аранђеловцу
(фотографије са свечаности)*



Магационери:

1. Стевановић (Милана) Александар, Аранђеловац, пензионисан
2. Митровић (Војина) Милосав, Аранђеловац, пензионисан
3. Гајић (Светозара) Милорад Мићко, Београд, пензионисан

Ложионица Београд, за време окупације:

1. Зарић (Милутина) Милорад
2. Матијевић (Павла) Драгослав
3. Павловић (Станимира) Милорад
4. Радовановић (Живојина) Радмило
5. Перишић (Богдана) Милосав
6. Миловановић (Богомира) Милоје
7. Миловановић (Живка) Милорад

Најомена: Више су се склонили из села, него што им је било до рада.

Четворица су били бивши партизани (под бр. 3,4,5, и 7).

Првих шест угушили су се у Раљском тунелу,
на тендеру локомотиве 27. октобра 1942.г.

Пружни радници:

Бело Поље

1. Максимовић Милан "Клинца"
2. Перишић (Миленка) Светолик "Чака"
3. Радивојевић (Светозара) Драгољуб, пензионисан
4. Радивојевић (Радоја) Гвозден, пензионисан
5. Перишић (Ивана) Добривоје, пензионисан
6. Перишић (Богдана) Милован, пензионисан
7. Марковић (Радована) Живота, пензионисан
8. Марковић (Животе) Момчило, прегазио га воз у Младеновцу
9. Марковић (Животе) Томислав, пензионисан
10. Марковић (Дамњана) Милорад, пензионисан
11. Прекић (Љубомира) Милутин, пензионисан
12. Прекић (Симе) Станимир, пензионисан
13. Прекић (Томе) Миливоје, пензионисан
14. Зарић (Милорада) Душан, пензионисан



15. Максимовић (Максима) Драгомир, пензионисан
16. Максимовић (Милисава) Живомир, пензионисан
17. Марковић Радован, пензионисан
18. Марковић (Радована) Веселин,
19. Лазаревић (Уроша) Владимир, пензионисан
20. Лазаревић (Уроша) Живота, пензионисан
21. Милошевић (Драгутина) Светислав, пензионисан
22. Милошевић (Драгутина) Милосав, пензионисан
23. Милошевић (Велимира) Радојко, пензионисан
24. Лазаревић (Велимира) Драгољуб, пензионисан
25. Лазаревић (Велимира) Милан, умро пре пензионисања
26. Митровић (Живка) Велимир, напустио посао
27. Радивојевић (Гвоздена) Томислав, укинута железница
28. Радивојевић (Миломира) Милан, укинута железница
29. Прекић (Милоја) Милан, укинута железница
30. Лазаревић (Миодрага) Љубиша, укинута железница

Нови крај

1. Лазаревић (Миливоја) Драгутин, погинуо у Првом светском рату
2. Милошевић (Младена) Живота, погинуо у Првом светском рату
3. Милошевић (Чедомира) Тихомир, погинуо у Првом светском рату
4. Матијевић (Радована) Милан, напустио посао
5. Милошевић (Марка) Драгутин, пензионисан
6. Милошевић (Филипа) Лазар, пензионисан
7. Лазаревић (Драгутина) Живко, пензионисан
8. Лазаревић (Ненада) Милош, напустио посао
9. Ђорђевић (Чедомира) Живомир, пензионисан
10. Ђорђевић (Чедомира) Драгомир, пензионисан
11. Ђорђевић (Богдана) Милан, пензионисан
12. Матијевић (Новака) Радован, пензионисан
13. Матијевић (Новака) Душан, пензионисан
14. Милошевић (Богдана) Бранислав, пензионисан
15. Ђорђевић (Драгомира) Милосав, укинута железница



Липар

1. Стевановић (Радована) Јеврем, пензионисан
2. Митровић (Аксентија) Милован, пензионисан
3. Миловановић (Симе) Милан, пензионисан
4. Стевановић (Стевана) Милутин, пензионисан
5. Стевановић (Милована) Крста, напустио посао
6. Благојевић (Радована) Драгутин, напустио посао

Суморина

1. Васиљевић (Радоја) Петар, пензионисан
2. Милосављевић (Ђорђа) Љубинко
3. Радовановић Живојин, напустио посао
4. Пантић (Миливоја) Радојица

Станишића крај

1. Станишић (Драгољуба) Зарија, Копљаре па Врбица
2. Станишић Драгомир, напустио посао
3. Јовановић (Николе) Спасоје, напустио посао

Преглед фамилија са највећим бројем запослених на железници

1. Лазаревићи 17
2. Прекићи 10
3. Максимовићи 10
4. Марковићи 10
5. Благојевићи 8
6. Радивојевићи 7
7. Милошевићи 7
8. Матијевићи 6
9. Перишићи 6
10. Стевановићи 5

(Из необјављеног рукописа
Лајковачка пруга кроз Коњаре,
Грујица Лазаревић, Аранђеловац)



"ЋИРА" У СРЦУ

Први сусрет са популарним возом "ћиром" доживео сам пре више од пола века. Била је свадба код првог комшије Матијашевића. Весела свадбена поворка уз хармонику и песму кренула је пешице неколико километара од Орашца до железничке станице у Копљарима. Пратили су лепу девојку Рајну чија је изабрана брачна лука био Београд.

Тешко је верно описати долазак "ћире" у станицу Копљари уз писак, облак паре и дима. Као из снова појавила се композиција из правца Аранђеловца с два-три вагона. Завирио сам први пут у вагон с дрвеним клупама док су сватови заузимали места за наставак пута према Младеновцу. Било ми је пуно жао што и ја не могу путовати. Сliku "ћире" из дечије маште и данас гледам.

Прву вожњу "ћиром" доживео сам од Копљара до Младеновца. Мајка ме је водила код једног познатог руског доктора. Била је забринута, јер је доктор из Аранђеловца посумњао да нешто није у реду с мојим плућима. Ја сам радознато гледао кроз прозор, промицали су дивни шумадијски пејзажи. Пун вагон људи: у грађанским оделима, војници у униформама, а било је и сељака с котарицама и торбама који су вероватно кренули на пијац.

Прва љубав. Похађао сам у Сплиту бродарско-морнаричку школу. Морнарица нам је плаћала превоз само возом и то само другу класу. Од Београда до Младеновца изазвао сам пажњу многих путника. Како и не бих, дечак од 15 година у морнаричкој униформи с белом шапком... У купеу сам упознао једну дивну црнооку девојчицу Драгицу из Ђуринаца. Дечачка љубав на први поглед. Дуго смо се дописивали. Ипак, судбина нас је раздвојила, али ја и данас чувам њену слику на чијој полеђини пише: "Драгом Бори од Драгице".

Сећања на "ћиру" остају, а још би било боље да се вратим у детињство и уместо у машти поново у срцу Шумадије зачујем његов тако леп и карактеристичан писак на прузи од Аранђеловца до Копљара, па зашто не и до Младеновца на радост бројних Аранђеловчана.

Боривоје Његован



*Железничка станица у Аранђеловцу
(вероватно прва снимљена фојографија)*



*Војник-железничар Силван Игњатијевић,
цео радни век провео на прузи Аранђеловац - Младеновац.*



ЖЕЛЕЗНИЧАРСКА ТРАДИЦИЈА У АРАНЂЕЛОВЦУ У КАЗИВАЊИМА САВРЕМЕНИКА

1. Задња станица у Европи која је укинута

Ја сам Ћирић Томислав, рођен сам у селу Стубици (1941) код Лазаревца. Шест разреда гимназије сам завршио у Лазаревцу, после сам конкурисао у Саобраћајно - техничку школу у Земуну - коју сам завршио са одличним успехом као отправник возова. По завршетку те школе распоређен сам на пругу као приправник. Прво радно место где сам дежурао било је железничка станица Умчари - која се налази на релацији Топчидер - Мала Крсна - Велика Плана. У Малој Крсни сам ауторизован као отправник возова, где сам и радио једно време. После тога ишао сам, пошто је такав систем рада био, по заменама - од места отправника возова до шефа станице, где су одлазили на годишње одморе. А најпре сам завршио све ове испите: телеграф, саобраћајни комерцијал... да би испуњавао све услове да будем отправник возова и да могу да мењам шефа станице ако затреба.

После тога сам једно време провео у Топчидеру, и одлазим онда у Југословенску народну армију коју сам служио у Зеници. По повратку из Зенице, добијам радно место у Сремској Митровици. Међутим, пошто сам био из краја колубарског, шеф секције Ивковић мене позива, и господин Љуба Станојловић, да ја, пошто сам рођен ту, да дођем негде овде да дежурам као отпремник возова. Ја сам, по њиховом савету и консултацијама, изабрао место Аранђеловац - где су они пристали. Мени дају то место, и где сам ја ост'о све до укидања пруге хиљаду деветсто осамдесет и четврте године. Последњи воз, кад је пруга укинута, имао сам срећу да дежурам ја - то је било 10. априла 1982. године. После свега тога, две године је била супституција - 'де сам ја остао, с обзиром да сам ја постао инвалид рада друге групе, тако да сам ја остао до краја тога у железничкој станици Аранђеловац. Пошто је се обављала супституција коју је железница постигла са "же-те-пеом" Београд, да у року од шест месеци мора да се испоштује превоз према комитентима који су били заинтересовани и већ склопили уговоре, тако да им је тај превоз ишао друмским саобраћајем.



И кад се то завршило, та супституција, онда сам био распоређен на место школског инструктора у станици Младеновац, где сам и окончао свој радни век на железници. Од 16. септембра 1991. сам у пензији и живим као пензионер у Аранђеловцу у улици Станислава Сремчевића са породицом, супругом и двоје деце. Ћерка ми је завршила факултет агрономије, син је дипломирао сад на економији и ради на железници - тако да је једна традиција остала та и даље.

Што се тиче рада у самој железничкој станици Аранђеловац, на коју сам ја дошао 1962. године 5. фебруара - могу рећи следеће. Као станица у саобраћајном смислу није била јак саобраћајни чвор. Међутим, у комерцијалном смислу била је велики чвор, и она је заузимала онда, у бившем "же-те-пеу" Београд, треће место по тој манипулацији робе: утовара и истовара. Значи, била је трећа станица по капацитету комерцијалном, тако да је ту и сама општина била јака - као индустријска општина. Опслуживала је, од индустријских објеката, рецимо - од Рудоваца, где се вадилa глина, онда долазе Партизани, где је Фабрика шамота, онда рудник глине. Аранђеловац: имамо фабрику индустрије Електропорцелана, онда имамо индустрију Шамот, Буковичка бања, која је онда била у развоју, није била к'о сад што је достигла размере. Венчац исто био јак. Стаклара, која је била на железничкој станици, која је шест месеци после извршене монтаже, за несрећу, затворена. То је та Стаклара, просто онако - био један губитак. Да ли је онда био државни или општински буџет, то нисам сигуран, ал' углавном, дошло је до једнога губитка; тако, што се тиче и самог краја - виноградског краја.

Било је ту утовара и грожђа и воћа, углавном се базирало на воћу - од брескве и осталог. Тако да су поједини... То је била узана пруга, веза је одржавана - ишла је: Младеновац - Аранђеловац - Лазаревац, па у Лајковац. Лајковац - Чачак, Чачак - Ужице - Вишеград; Вишеград - Сарајево, то јест Али - пашин мост. Од Али - пашиног моста одвајала је према Чапљини и Плочама; из места Габеле одвајала је за Хум. Значи, ишла је углавном према Никшићу, Билећи... Даље: Титоград, и спуштала се до Вирпазара. Јер Вирпазар, у првом случају, имао је изграђену пругу широког колосека. Касније је пруга изграђена до Подгорице данашње и Никшића. Тако да су људи одавде транспортовали и вагонске пошилике - грожђа углавном, било је и шљива, брескви... Углавном што овај крај поседује и располаже са њим. То је што се тиче тога.



Што се тиче самог рада, оперативног рада на железничкој станици - саму оперативу чинили су: на челу станице био је шеф станице и пет отправника возова, а било је особља које је радило у том маневарском саставу које се делило на неколико одреда. Рад је углавном био отежан, с обзиром да је станица била тесна, и имала је само четири колосека. Капацитети утовара су били велики. Рудовци су товарили до сто вагона глине дневно. Аранђеловац је товарио опеку, исто по стотину вагона; исто толико је и добијао разних роба. И углавном базирао, базирао извоз на страно тржиште - скоро целокупне Европе, чак су извозили и за државе северне Африке.

Углавном је био тај рад обиман, и углавном тежак, није се могао при раду нормално обављати - него је се морало некаквом манипулацијом, да се ти вагони са робом избацују на отворену пругу, па би се овамо извршило вагање пошилке... саставили возови, јер су углавном овде возили возови локалног карактера. И возови који су били манипулативног, теретни, који су возили робу до Младеновца, на претоварну станицу; или, претоварна станица је и Београд - Сава. Значи, што је ишло север-југ, а што је ишло ван, ишло је на Београд-Саву; до укидања узаног колосека Лајковац - Чукарица, онда је Београд - Сава станица претоварна, више није постојала, и углавном сав терет је ишао на претоварну станицу у Младеновац.

Тако да је избило проблема при великим наиласцима тих пошилака, да су морала ипак да се дају нека ограничења. Приоритети пошилака које су требале да се претоваре, друге да сачекају - тако да је ту било реда, ал' углавном, у оно време је железница егзистирала и одлично пословала. Што се тиче личних доходака, и самих службеника и радника, то је све било на једном завидном нивоу. Људи су углавном били задовољни. Све је било по оним законима које железница предвиђа.

Вагон један је пет'ес' тона. По сто вагона из Рудоваца, то је дневни утовар. То је само Рудовци. Аранђеловац је имао утовар од педесет вагона. Које за опеку, затвореног типа, плус што је се товарио, користио и кола отвореног типа - али мање. Тако да су ти капацитети стварно онда били... Био рад. Што се тиче мојих колега, када сам ја дошао у станицу Аранђеловац - ту сам затекао као шефа станице Матију Поповића, старог железничара. Он је био виши техничар, касније и



инспектор Југословенских железница - родом из Голе главе код Уба. Отправници возова су били, то су: Станојловић Зоран, Крга Данило, Јовановић Петар, Аранђеловић Крста, Јовановић Филип - и Љубиша Јовановић, који је касније био и шеф станице. То су били отправници возова, а остале службе су сачињавали - станични благајник, Мартиновић Душан; робни благајници били су - Дукић Тодор, пошто је као отправник возова изгубио групу, и онда је радио као робни благајник. Мачар Неђа и Стојковић Стојан... Углавном то су били људи који су радили на тим пословима.

Онда - људи на Манерви; радили су углавном из околине овде, из Буковика, Врбице... Рад што ти људи обављају, растављају и састављају возове. Значи, роба која дође, има и за Шамот, има и за Феп, има и за Партизане, има и за Елку. Онда - та роба мора се раставити и поставити на одређене индустријске колосеке на истовар. Ту врсту послова обављали су људи манервисти, на челу са руковаоцем Манерве.

Тај руковаоц (Љубинко Павловић - родом из Шилопаја код Горњег Милановца) био је надзорни орган над целокупним тим радом. Тај рад, да би се обавио, отправник послова мора да направи распоред рада; да достави, уз потпис доставља се руковаоцу Манерве, он је поступио по распореду рада - тај посао је тако и обављен. Тај део људи који је, углавном су они били старији. Касније су отишли у пензију, неки су дочекали неки нису. Тај покојни шеф - Матија, он је врло млад умро, у педесет девет година. Игњатијевић Жика, који је био секретар станице онда, као, и обављао те административне послове, и он је имао несрећу да умре после оне вариоле (великих богиња). Он је имао неки 'сметњи здравствени', прихватио савет неких да би треб'о да прими вакцину, међутим то се на њега одразило погубно, тако да је он - после два дана човек умро. И после тога, тај рад је текао, као што смо рекли, до укидања пруге десетог осамдесет друге године. После тог до 84. била је та супституција.

И онда све се гаси у станици Аранђеловац, што се тиче, и као административне јединице и као саобраћајне. Тако да је те ингеренције, којих је још било, преузела станица Младеновац, по налогу "же-те-пеа" Београд, док се то није измирило. После, привреда сама прешла на тај друмски саобраћај. Ал', да несрећа буде, кад је



пруга требала да се укине, и кад је Железница била у једном договору са Скупштином општине Аранђеловац - да се изврши ремонтa локомотива... Привреда требало да да издвоји неки' пет стотина милиона за то; ремонт је вршила радионица у Зрењанину. Међутим, они то нису прихватили; ондашњи председник Скупштине општине Аранђеловац - Филиповић, који је учествовао у разговорима на нивоу Железнице, једним случајем смо били присутни и ми. Он се определио са овом солуцијом и одговором. Каже: - Драга господо - онда се ословљавало "другови" - станица Аранђеловац као Аранђеловац, она мене угрожава туристичку коегзистенцију града. Мене воз пролази кроз центар града, будућност Аранђеловца као бање је друм, и ми планирамо да изградимо једну саобраћајницу обилазну, која ће ићи од Орашца више Аранђеловца, и искључити тај насељени део града, и спојити га са делом пута Хиљаду и триста каплара који иде од Аранђеловца до Лазаревца.

Међутим, као што видимо, до данашњег дана то није испоштовано, тако да је то, мислим, чист промашај општине. Да су они били мало далековиди, они су могли само да живе од туризма. Јер ја сам им'о случај кад је једна група Енглеза, која је дошла на излет преко Туристичке организације из Београда, посетила Буковичку бању и желела да види ту станицу. Јел та станица, како је укинута, она је била последња станица у Европи која је укинута - и та пруга. И они су желели ту да прођу и да виде. И сад, нормално, на железничким објектима они фотоапарати - прецртани: забрањено снимање. А они, водич каже: - Да л' би могли да сликамо? - Може - реко' - нема ту... то ће већ да се гаси, нема никаквог проблема. Они су обишли станицу, за њих је то била атракција - локомотива и ти вагони, и посебно окретница где се та локомотива окретала. Они су се сви попели на ту окретницу, па са оном локомотивом, то се ручно гурало. Окретали се и сликали се. И тај вођа групе разговара са туристичким водичем оне организације туристичке из Београда, те он каже: - Да ли постоји могућност да ми, као Енглеска, наше туристичко друштво, дођемо и закупимо ову пругу, и само у време сезоне и туризма да доводимо наше људе који би желели да обиђу те крајеве овом локомотивом. Све што треба ми ћемо учествовати, чак и особље платити за тај део који буде... Међутим, то никад није заживело. А да иронија буде већа, кад се све то разбило и распарчало, они покушавају нешто да ураде.



Где, на пример, кроз град има железничко земљиште. Железница има своје земљиште уз пругу, одређени профил који је мор'о бити одређен. Одређен, није се то могло ни објекте подизати, ни ништа. Укидањем пруге извршена је узурпација тог земљишта. Како је ко хтео узим'о, и данас-дању погледате, пођете куд је пруга била трасирана - видећете и објекта подигнутих, чак и стамбених објекта. Значи да је то једно расуло. Чак и сама Железница мислим да није домаћински пословала. Да она није радила, ако је хтела то... Јер је то ипак догађај једне земље, да једна пруга која је била историја нека, прошлост, да се она обележи бар у овом граду. Не нешто много. То је могло да буде, на пример, једна локомотива - која би била рестаурирана, један путнички вагон, један вагон затворен, један отворен. То је - четири возна средства која би била, и да то стварно буде, да личи на нешто. Да људи дођу да виде, да погледају - да постоји човек који ће да им објасни развој железнице, развој овога краја - на пример.

Ја сам слушао од старих магационера, које сам затекао, можда били старији од мене (сад), који су били ту магационери. Кажу овако: - Људи, верујете ли ви, кад смо ми живели и радили - ми смо живели, ту није имало ништа да се товари, само шљива и ракија, и били смо - каже - рентабилни... А шта се ово сад догађа? Међутим, то је вероватно урбанизација учинила своје, можда и сами људи.

Од свих директора ја могу само да похвалим Кошчу, директора Шамота, који је једини био заинтересован да та пруга остане - и да она, ако не буде могла да ради, што се тиче утовара и истовара, да се оспособи толико да буде она у једној служби тог града као туристичка атракција. Међутим - и то се није испоштовало.

Значи, људи су гледали: ауто, бензин, авион... воз се значи укида. Иронијом случаја, сад одједном долази људима у главу па - дај то, пруга та за овај крај значила нешто и донекле га можда пласирала у свет. Не треба ништа, узети Тополу и Аранђеловац, то су две суседне општине; док је разлике било у самом граду и привреди Аранђеловца и Тополе. Ту некад хиљаду деветсто, ту не могу вам казати годину, пројектована пруга која је требала да иде да веже Тополу, да веже Наталинце и да изађе у Марковац - испод Велике Планае тамо. Онда би то била нека средња трансверзала, која би ишла, значи: Аранђеловац - Лазаревац -



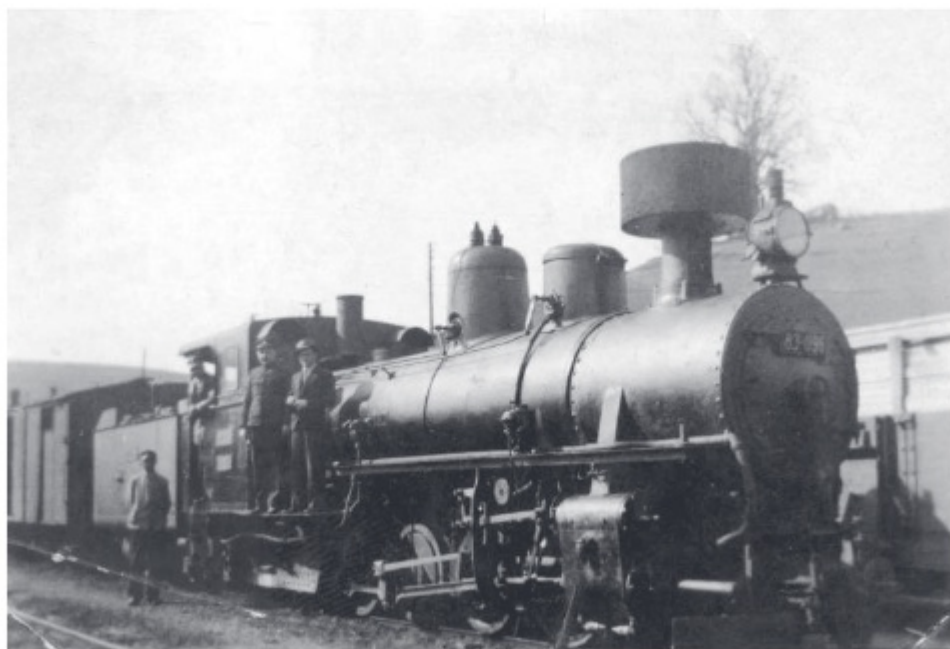
Ваљево, Ваљево - Осечина - Лозница, и да пређе, да веже Добој, а од Добоја би ишла према Карловцу и 'ватала би средину ондашње Југославије. Она није оживела. Ту, на овом делу, од Марковца, и сад можете видети тунеле и тај доњи строј - који се на железници назива, ти земљани радови који су припремљени - они још постоје. Постоје, мислим, један или два тунела који су пробијени. Међутим, од те трансверзале што је урађено, то је урађена пруга Ваљево - Лозница, ни она још није завршена, али они рачунају да ће се то привести. И урађено је нешто од Добоја, тамо преко Дрине. Тако да је то остало. Држава се распала, као што видимо, и шта је било било је... и нема ту.

Што се тиче града, моје мишљење, град је изгубио доста. Да је било људи који су имали мало памети и мало гледали перспективе у напред, а не тренутно, овај град куд и камо би био у бољој ситуацији. Него, он је зачмао. Овај град је лошији град, он јесте изграђен урбано, али што се тиче посете, госта - он је лошији него 1962. године кад сам ја дошао. Кад сам ја дошао, овде је шеталиште у Аранђеловцу било: у главној улици до бивше продавнице Пеко, која се затварала за саобраћај, и све до парка - до извора... стазе су се те рачвале. Све до пола ноћи ту није могло да се прође од људи. Ту је било музике, ту су долазили оркестри - из Ниша оркестар, који је почињао да свира кад почне бањска сезона; он је свирао испред Старог здања. Радили су базени, радили су хотели - Старо здање је било пуно. Отворен је "бар", то је реткост било. Бар је имао Београд, верујем да Крагујевац у оно време није имао бар. Ту су гостовале гошће - уметнице, у сваком случају. Било је лепо и за млад нараштај и за остале.

Што се тиче појединачно људи ја могу овако, сећам се... да кажем о Пандуровић Миливоју, који је исто рођени Аранђеловчанин; кућу има овде код Зеленгоре, он је био отправник возова, касније благајник. Онда имамо браћу Ивовиће, који су били - Милан и Мија, који су родом из Буковика, били су руковаоци Манерве. Било је ту из Врбице од Фишековића, који су радили као манервисти - два брата исто (Радојко и Веселин). Онда Обрадовићи, из Врбице исто - Милутин и Милован. Имало - чистачица, у данашњем преводу "хигијеничарка"; била је стара жена, која је и данас жива - Маринковић Мира. Онда, од магационера имали смо Радивојевић Миладина, који је родом из Стојника - иначе живео овде.



Колектив железничке станице у Аранђеловцу



Локомошва на железничкој станици у Аранђеловцу



Онда Божић Мирјана, једина жена која је била као магационер... Топаловић Драгољуб, родом из Трбушана, који је дошао после рата и ту остао. Недић Живомир, рођен у Орашцу, као руковаоц Манерве. Онда Панић Славко, који је рођен... једно село код Ужица; дошао је ту, засновао породицу, углавном становао у Буковику - јер, у Буковику је била станична зграда где су они становали. Као чувар на станици - одржавајући ред на капији био је неки Ћировић, треба да је родом из Брезовца - он је стари... имао синове Душана и Миодрага. Био је неки чика Драга, он је био скретничар, живео је у Аранђеловцу, овде се и оженио - није им'о децу, отиш'о је у пензију 63. године.

Могу вам рећи, што се тиче самог живота и дружења саме радне јединице станице Аранђеловац, та је јединица била за пример можда у целом Жетепеу Београд. Што се тиче самог односа људи, то је било коректно, то је дисало једном душом и радило. Никад није дошло до неког конфликта, или као што има случајева - нетрпељивости. Увек се то усаглашавало на најбољи начин. А кроз сав тај живот ми смо обележавали наш празник - Дан железничара; он је био по календару старе Југославије - 15. април... У Љубљани кад су некад железничари имали штрајк, и ми смо то обележавали, организовали излете. Излети су увек били туристичког смисла, није било да одемо да би се најели, и овде смо то могли да урадимо. Свуд је се та околина, која је овде, обишла.

Слушао сам приче о железничарима. На пример, им'о сам газду, Петровић Живана - код кога сам становао као момак кад сам дошао. Он је родом из Стојника, али је занат учио код свога ујака који је био предратни трговац, велики и јак, у Младеновцу... и он је причао како су ондак трговине живеле од железничара, на тим пругама. Каже - мој ујак, газда, он је имао књигу једну, и кад се појави железничар - нема ту, он је добијао и бонус у самој роби и остало, и сваког првог се плаћало. Бележило се. И то је ипак било на оно време, а што се тиче каснијег дела - никад нигде нисам наиш'о на неку одбојност међу људима. Један нормалан, људски однос је био и... само време је диктирало то, са временом се, нормално, све и мењало.

Техникум сам завршио у Земуну, било нас је из целе Југославије; ми смо били задња генерација, која је имала тај састав.



Касније долази до отварања школе у Марибору, Воغوшћу... Цепажу се - Хрвати и Словенци у Марибор, у Воغوшћу иду Босанци... Црногорци; мало је било Црногораца, углавном да смо ми ту били.

Било је овде људи који су били духовитог надахнућа. Имали смо на пример радника - Тимотијевић Милована (Еру), он је био Мокрогорац родом; тај је човек, како год обрнете он је умео да вам одговори - да вам, не да вас увреди, него кроз шалу и ... да створи. Он је им'о један случај овамо - им'о је четворо деце, жена није радила, он покупи (са нашим допуштењем) нешто што се распе при истовару на железници, па кад се заврши посао, онда добије интервала мало - пита: - Могу ли ја да одем, чиновнице, да ово однесем?... - Може, носи. А полицајаца није било као сад, он кад носи, па иде поред Ристића ту, онда изађе полицајац који је био позорник: - Еро, 'де ти идеш? - Ма, 'де ме нађе, пусти ме, видиш да се селим... не могу никако по дану. Овако упртио онај нарамак и носи.

Пруга Лазаревац - Младеновац, она је са радом почела '904, а с обзиром на сам овај крај који је био, она је пуштена 1905. у саобраћај... и онда је она од 1905. егзистирала све до '82. године. То значи - осамдесет седам година био је њен век, те пруге. И она је, значи, свој радни век завршила са '82. годином, а била је 1905. пуштена у јавни саобраћај.

Ја једино што сам мог'о да чујем, како сам вам рек'о, од овога старог магационера. Он је био најстарији, не могу да се сетим како се звао - наћи ћу ја како се зове (имао је вилу "Здравље"). Био је магационер, и за оно време он је био са неком вишом школом; у оно време, значи, он је познавао све те услове. Он је углавном приповедао о том раду, углавном се базирао на сам рад; како је рад био, како није било много људи. На пример - каже: тај је радио, кад је почела пруга да се ради - радио шеф станице и радио један отпражник возова. Шеф станице је дежурао у турнусу. Касније, шефови станице који су били - они нису, они су вршили надзорну службу. Значи, нису имали турнусни рад, рад у сменама и остало. Он је радио - као отпражник возова, предају се смене; значи, он и ја дежурамо као отпражници возова. Он је присутан, ја њему износим усмено и писмено примопредају, какво је стање после моје службе остало - тако да је он у ситуацији да настави тај рад, пошто рад је био у континуитету - није се прекидао.



Један другом смо морали све рећи докле је стигло се са радом - и да се настави. Шеф станице је ту био - да саслуша, да погледа, да то верификује, и да прати процес рада - ако нешто, да он уђе у процес неки, 'де би он мог'о да реши... Ако је у питању привреда, пошто, углавном, више је ту било односа привреде - ово, све су то била уска грла. Било је момената када нисмо ми могли да имамо, на пример, одређене вагоне - да испоручимо пошиљку. Све се то обављало из оперативних група. Оперативна група за Аранђеловац била је Чачак.

Траса пруге... Да би се урадила сад пруга од једног места до другог, морало је да буде тридесет километара. Међутим, траса, мислим да и данас постоји - која је грађена преко Орашца, па се спуштала, излазила доле према Стојнику - према пројекту, била је дуга седамн'ес' и по километара. А пошто је било потребно тридесет, онда је овај пројектант направио пругу дугу тријес' два километра: Аранђеловац - Младеновац. Тако, то нису серпентине, да је - ипак користио тај терен доста неповољнији него овај предходни терен. Тако да је он направио, на пример, Бељевац - то брдо у Копљарима: то је један успон који, ако се више оптерети локомотива, онда је морала да се да друга локомотива, која се звала "запрега", да то - потискивала се њом. Да то потисне цео воз до одређене коте. Та ката је била највиша - двајес' један промил, и кад се изгура, онда се она враћа у Младеновац и воз наставља овамо.

Као што смо имали, увек се давала, на пример, из Партизана за Аранђеловац - ако су јача оптерећења, увек је ишла. Аранђеловац је имао своју локомотиву, која је послуживала и за потребе возова - коришћена као запрега, или потискивалица, од Партизана до Аранђеловца - ту је био успон од деветнес' промила.

Ше'сет треће године, могу вам рећи, кад је неки урбанистички план треб'о да се уради - урађен је пројекат, једна скица, провизорни пројекат, који је замишљао пругу која је ишла од Лазаревца до Аранђеловца. Станицу је био предвидео овде где је ова, где су ове Ламеле - насеље. Ту је била, на Скочајића имању. Ту је Скочајића имање било, ту је требала да буде железничка станица. А онда, 'де дође тај крак који би негде испод Буковика - где је месна канцеларија у Буковику, ту - он би ту под једним успоном изаш'о у Аранђеловац. А други део крака, који би био везан за Барску пругу (Београд - Бар), да оде... иде испод Орашца, испод Пресеке - тунелом, који би ишао и утапао се у железничку станицу Младеновац.



И била би онда та пруга - Лазаревац, у ствари Вреоци, пошто су Вреоци била већ изграђена станица, и много повољнија него да се нова траса ради - а Вреоци су већ користили сушару за индустријски колосек, па тај горњи строј пруге, он је могао да се искористи, само са једним делом проширења који је потребан за нормални колосек... тако да не би била нова траса, задрж'о би ову трасу, једино би сад тај тунел новом пругом. Међутим, то није никад заживело.

Да вам причам, што се тиче рудника угља у Мисачи, и он је експлоатисан. Ја кад сам дош'о, затек'о сам само истоварно место. Угаљ се транспортовао жичаром која је постојала на железничкој станици, одмах гор' испод отпада. Сад где је отпад, ту је била рампа за истовар, и ту су те корпице које су долазиле из рудника. Значи, товариле се у руднику, ту је био утовар угља. То је био, чини ми се, мрки угаљ... калоричнији од лигнита, бољи. И он је се овде товарио. Кад сам дошао, ја нисам дочекао да је се он утоварао, али сам затек'о те објекте који су постојали. Касније је ту радио Венчац, до отпада је било, ту где је сада зграда СУП-а. Ту је био Венчац (прерада и отпрема камена), онда су они искористили те рампе за утовар њихове робе директно у вагоне.

Кад возови долазе... роба се после маневарским путем рашчлањава. Код нас је имао правилник: предузеће је могло да има локомотиву, и до одређене тачке на прузи - како се уговори, дође, сачека пошиљке - вагоне, и да их вуче даље. Значи, железница нема ништа.

Овде то није постојало, него постојао договор са предузећима да ће железница пружати услугу. То достављање тих пошиљака и извлачење пошиљака - уз одређену надокнаду, која је онда ишла, зависно од дужине тог индустријског колосека и даљине саме железничке станице. То је имао после обрачун у том комерцијалном смислу, само се придодавала та услуга која се наплаћивала. Тако да је то предузеће у целој маси плаћало и ту доставу кол'ка је била.

(Према казивању Томислава Ђурића из Аранђеловца)



2. ВОЗ КАД, НА ПРИМЕР, ИДЕ ИЗ ОРАШЦА

Кад сам ја дош'о онда су биле, била је станица Младеновац и станица Аранђеловац, а између ови' двеју станица било је једно саобраћајно-транспортно отпремништво, где није дежур'о отправник возова него службеник који се за то посебно школује: саобраћајно-транспортни отпремник, то је ниже од отправника возова. То је Копљаре... а између Копљара и Аранђеловца било је саобраћајно отпремништво у селу Бањи, само за путнички саобраћај. У Копљару тај отпремник је издав'о карте путницима и картирао робу - дав'о оне товарне листове и ово. Између Копљара и Младеновца било је стајалиште које се звало Бељевац - Копљарско, Бељевац. Ту су возови стајали, путници су улазили у воз, а кондуктер је издавао карте у возу.

Прво је пуштен део пруге од Младеновца до Аранђеловца, па после је пуштен део пруге од Аранђеловца до Лајковца - после неке две-три године. Од Аранђеловца до Лајковца биле су следеће станице: била је станица, Партизани се тада звала - док сам ја био; па је била станица Рудовци, станица Лазаревац и станица Лајковац. Лајковац је био велика раскрсница... а између станице Аранђеловац и станице Даросава - Партизани било је саобраћајно-транспортно отпремништво, као у Копљарима; ту је неки Мирчета Новаковић био железничар, он је ту издав'о карте, у Буковику. И ту су путници само куповали карте и улазили у воз.

Од Даросаве до Рудоваца није било ништа; од Рудоваца до Лазаревца било је отпремништво, само за путнике - то је Зеоке, станица Зеоке... и после, од Лазаревца до Лајковца није ништа било. А овамо (поћи Младеновцу) после Бељевца - јесам ли рекао за Грабовац: ту је било саобраћајно-транспортно отпремништво. Видиш, значи: Младеновац, па саобраћајно-транспортно отпремништво Грабовац, па стајалиште Бељевац, па саобраћајно-транспортно отпремништво Копљаре, па саобраћајно стајалиште Бања, па онда стајалиште Орашац - где је онај пут (уз Баљковицу) прелази пругу код Фабрике боја. Ту је било стајалиште Орашац, па станица Аранђеловац, па саобраћајно отпремништво Буковик, па станица Даросава (Партизани); па онда Рудовци станица, ту је исто отпремање глине било, и онда од станице Рудовци до... после имали смо Барошевац. То је била некада станица па после саобраћајно-транспортно отпремништво - ту је имала једна циглана у Барошевцу и ту се товарила цигла.



И онда Зеоке као саобраћајно отпремништво, и станица Лазаревац; од Лазаревца до Лајковца није имало ништа... Ћелије, тамо онај мост на Ћелијама - 'де се креч тај производи, то је ту било.

Па онда индустријске колосеке, не знам да л' ти и то треба. У Аранђеловцу индустријски колосек има према Стаклари и према Венчацу, то су кратки колосеци. Ту је била једна дизалица 'де су се блокови товарили из Венчаца (стовариште камена). Па од Венчаца 'вамо, до Станице је био тај колосек. Од Станице индустријски колосек је иш'о за Фабрику шамота, па после доле за Фабрику електропорцелана. То су два већа индустријска колосека. Па онда "Каолин", то је рудник глине Буковик, то је већ доле кад се већ прође Порцелан - те се иде тамо у тај рудник глине. И онда није имало ништа до Даросаве, Партизана управо - у Партизанима је им'о колосек за Фабрику шамота. А иначе, глину су они товар'ли, довозили вагонетима из... то се зове, горе у Даросави им'о и рудник глине. И онда, индустријски колосек "Колубара" - за угаљ, који је одвај'о од узане пруге код места Голубуша, тако се зове место; то је иза Зеока одма' тамо. У Лазаревцу није имало ништа сем станичних колосека.

Ја причам "за Колубару", то је ишло за Вреоце; то код Голубуше скреће за Вреоце. То је што се тиче тих постројења. Овде, имали смо у станици скретницу; имали смо, док је радио рудник у Мисачи, утоварну рампу за угаљ. Ту је долазила локомотива и намиривала се, ми нисмо тражили угаљ овај, него узимали тај из Мисаче, био високо-калоричан угаљ. Ту је долазио жичаром, и онда су ту нама сипали. Нисам затекао жичару у употреби, нисам ја - него причам да је постројење постојало. А после су прешли на овај ђумур колубарски.

Онда, хоћу да вам кажем једну ствар. Ја сам ту пругу много волео. Као железничар, некако сам био везан... то, пошто је мој отац радио некад у Јунковцу колубарском (Манојло Крга- свештеник, био је једно време и парох цркве брезовачке под Венчацом), ми смо кућу правили овде у Аранђеловцу - и долазили смо из Барошевца до Аранђеловца тим возом. Тада није био такав комфор, чак се путовало и на отвореним вагонима; то после рата било, и правили кућу... И, ја и брат покојни дошли смо ту у гимназију. Онда су нека времена била так'а да се гледало само да се што пре дође до парчета хлеба; поготову, свештеник није мог'о да просперира за време Тита, и то ... И, овај, како сам



Железничари испред станице у Партизанима



Одправник возова у Аранђеловцу даје сигнал за полазак воза.



дош'о с том пругом, ту смо били у гимназији - завршио сам седам разреда гимназије и преш'о у осми, и одлучим се да одем на тај железнички техникум.

Али овде - што рекли, та пруга је се уклапала у овај град. Овај, град је имао парк, то је највеће добро које му је Бог подарио; онда, имао је ту гимназију - која је била стварно "гимназија", ту су професори били перфектни... и, хоћу да ви кажем, и железничку станицу. То су били ти центри уживања - и игралиште на Вашеришту. То је за нас омладину било. Ми младићи нисмо имали где да идемо, није имало ових клубова и кафића као данас. Увече, ако хоћемо да изађемо негде - одеш у парк или на железничку станицу: ту је одлазило - долазило. Ови локални туристички возови из Младеновца, и тако. Отправници возова некако су ми лепо деловали - са оним црвеним капама, и оно: отмено, знаш. Није то оно што се каже: - Е, железничар... не кошта ништа. Некако је то господствено. Тај шеф станице - Божовић је тад био, пре Мате Поповића, он је импозантно делов'о, он и његова породица цела. И они су мало имали утицаја на мене - и на тог Јовановића, Пера Ђика, он је синовац покојнога Мише Ђике, доктора - и он је умро јадан. И ми смо одлучили: 'ајде да идемо у техничку школу, у техникум. Ја и Јовановић смо отишли, и отиш'о Јерезе покојнога син - Љубиша Јовичић, али тај није завршио школу, нешто му није ишло и одустане од тога.

И тако, отишли смо у техничку школу и - ето, то нас је нагнало, та лепота. Па, ви не можете да схватите колико је то... тај воз кад, на пример, иде од Орашца. Ја од моје куће сам га, ја га видим како вијуга отуда - него чак од Копљара. Вијуга, вијуга... ово све сад насеље. А - чак кад сам дежур'о, ја одем на ручак кући, ја га примим од Младеновца или од Копљара - онда је био и Копљаре станица; ја одем кући, ручам и слетим - кућа ми на Ђикином брду. И он онда... а ноћ је посебно била, па - град се умири, на пример. И увече долази воз путнички, стиже негде око двадесет и тридесет (пола девет), то је био воз 734, сећам му се броја. И, овај - онда, чује се само цича шина и клопарање воза - и долазак у станицу. У Станици, кад то све заврши, онда чујете низ улицу - ту није било превоза, ових аутомобила: онда чујете само уз улицу тапа-тапа-тапа... топот коњских копита - фијакери. То је било мирно, кућа ту нигде није било - само онај коњски топот. То је тако лепо било, то само ви можете да изразите, ја то не могу да изразим.



Е, па онда, овај - кад сам првих дана: ја сам негде дошао '60. године овде, до '80. године. То је радило, то је радило - човече. Ту је било сељака који су вукли то грожђе, те производе своје - па се иде на пијац у Београд, па на пијац у Ваљево.

Па, станица је с јесени мирисала само на шљиве и грожђе, знаш. То нама доносе, дају. Ми то једемо. То нико није глед'о, ништа, човече. И кажем вам, права је жалост, али добро - то је неминовност, и шта ли: то је замрло, али мислим - сам амбијент града је био друкчији. Сада је град Аранђеловац много већи и много... мислим (али је варош некако остала без душе), не да је остала - она је остала, скоро да вам кажем, и без срца. Како не - то није изразити, ја то не знам.

Јој, сад ћу вам и то причати. Ту су долазили возови пуни оних... па кад почну да излазе оне Тотице, са оним кринолинама, сукњама оним широким - Војвођани (Пречани). Па то је било; а то почне негде рано у пролеће, после првог маја, и онда то до касно ујесен траје. А они поготову кад заврше тамо све своје радове са пољопривредом, е онда то нагрну ту. Није ту било хотела, само Старо здање и Шумадија, и онда по кућама: кућни туризам. Им'о си онда, они су били јако богати, и нема који - ту само фијакерима.

Онда једна друга ствар: поврће из Печењеваца код Лесковца. Па то су сепети они велики, к'о ово сад корпама - то не могу кочијаши да развуку само, кол'ко дође тога возом - то пе'-шес' они' вагона "геоваца", показао сам вам данас у Пожеги (Музеј железнице уског колосека где се налазе многи експонати преузети из Аранђеловца); они вагони пуни. Кад то дође, па они између себе: - Оно је моја корпа... оно је моја. То не може да се разврста лако, и онда на пијаце иду ту: паприка, парадајз... оно што они имају. То је ту долазило и увек је тога ту било пуно. Па, шта сам 'тео још да кажем: живот је био, мислим, одвијао се на станици - ви'ш, тако је то било.

Све што је долазило за продавнице робе, денчане робе, то је комадна роба: то су колета, као сандуци са робом... кутије са ципелама. Све је то за "Колектив" што је радио; он ништа није возио камионима, све је то долазило у станицу Аранђеловац - и одатле су са својим превозом. Пос' је одатле возио им Веља Бошковић - прво је са коњима возио, па пос' је купио и једно камионче.



Иначе, познати су били ти кочијаши и фијакеристи: Никитовац неки, па Никола Циганин - он је имао стварно добре коње; они су то развозили. Многи су возили угаљ, међу њима и две жене које су били кочијаши стално. Никитовац је возио угаљ исто, Аранђел Бошковић... па је возио Витомир Ђаја, па Милорад Ђаја и он, и онај Младен Ђаја - то су та три брата Трешњевичанина (Павловићи). Младен - ено га доле (на дну вароши) седи стално пред кафаном; а тај Витомир је Мирка Ђаје отац. Они су то возили и развозили.

Е - сад хоћу да вам кажем кол'ка је била сарадња између нас и предузећа... како смо ми сарађивали. Све је то ишло на некој толерантној основи. Та пруга није била везана па смо могли да мало и манипулишемо са лежарином и колском дангубом. И шта бива - обично ми поставимо, нема радника који ће то да истоваре: поставимо грдне вагоне. То је све ручно истоварано... тамо где је угљарник у Шамоту; где је угаљ - угаљ, где је глина - глина, и нема дана кад њима вагони не потпадну под лежарину - а то се доста плаћало. Само, нисмо ми имали толеранцију од наших органа за то, али - 'ајд: нешто се радило. И нема, ако не стовариш вагоне, не можеш да их употребиш за други утовар: мораш да то наплатиш, да то евидентира неко. Испочетка се то строго водило рачуна, пос' - кад је то мање имало превоза, могли смо то да манипулишемо. Поставимо њима вагоне, они не истоваре - дођу, моле директори одозго: - Немојте лежарину, ово, ооно... врдају, и некако смо их толерисали. Али у задње време су, то је мени криво - почели су да окрећу леђа железници... ваљда осетивши да ће се то укинути.

Онда - чекај, шта сам оно хтео да кажем. Било је интересантно, на пример, један ћу детаљ да испричам. Обично кад гледате утакмицу на старом вашаришту (код данашњег Спортског центра), тад је "Шумадија" била српсколигаш - али то је била српска лига јединствена, у целој Србији, не ово сад што је по групама. Обично се то дешавало, и то сам нешто пратио - кад воз наиђе из Младеновца да "Шумадија" да гол... и то је било прешло у обичај.

*(Према казивању Данила Крге, последњег шефа
аранђеловачке железничке станице,
записао Владета Коларевић,
крајем августа и почетком септембра 2004)*



*Рабаџије на перону железничке станице
у Аранђеловцу чекају долазак воза.*



Трудом савременика



ИНИЦИЈАТИВА ЗА (ПОНОВНУ) ИЗГРАДЊУ "ШУМАДИЈСКЕ КРИВУЉЕ" (пруге уског колосека)

3. октобар 2003. године

ЖТП "БЕОГРАД" Београд
г. Слободан Росић, директор

Поштовани господине,

Преносећи Вам поздраве свих Шумадинаца, који се са радошћу сећају свог "ћире" и пруге уског колосека, која је повезивала Аранђеловац са Младеновцом и Лазаревцом, а самим тиме и целом Србијом, Балканом и Европом, намера ми је да Вас упознам са следећим чињеницама:

1. Пругу уског колосека Аранђеловац је добио 1904. године, која је у оно време представљала праву технолошку револуцију и дала велики допринос развоју индустрије овог краја;

2. Аранђеловчани, а посебно житељи села кроз која је пролазила пруга: Врбице, Бање и Копљара - са радошћу се сећају свог "ћире", па би желели да поново чују писак паре и бректање локомотиве обронцима Шумадије, која својом лепотом (многи пејзаж пореде са најлепшим мотивима у Швајцарској) представља право место за ново рођење "Шумадијске кривуље";

3. И данас се радо сећамо утовара у вагоне воза суве шљиве и пекмеца на бањанској станици, а много тога памте потомци 138 железничара из села Копљара, од којих је пензију дочекало 92 Копљарца;

4. Да би "Шумадијска кривуља" заживела почетком прошлог века, житељи наведених села су се одрицали и било каквих накнада само да пруга проради, а када су осамдесетих година прошлог века (после непуних осам деценија постојања пруге) политичари решили да уклоне пругу уског колосека (наводно обећавајући изградњу пруге нормалног - широког - колосека) никога ништа нису питали;

5. Спремни смо да учинимо све што је у нашим моћима како би пруга поново профункционисала, а свесни својих могућности молимо Вас да подржите ову нашу иницијативу како би - надамо се на обострано задовољство - "Шумадијска кривуља" поново прорадила.

Срдечно Вас поздрављамо, с пуно поштовања,

Месне заједнице:
Врбица, Бања и Копљари



*Реконструкција железничке станице у Аранђеловцу
(радови у шоку)*



Радници ЖТП-а на реконструкцији, у предаху



ЖЕЛЕЗНИЧКА СТАНИЦА И "ШУМАДИЈСКА КРИВУЉА"

Ове године, када обележавамо двеста година од подизања Првог српског устанка у месту Орашац, била је прилика и да на достојан начин обележимо сто година од великог догађаја у историји Аранђеловца: долазак првог воза у тада малу варош Аранђеловац.

Захваљујући, првенствено, ангажовању чланова друштва "Баштина и будућност - Аранђеловац 1859" и уз несебично разумевање тадашњег менаџмента ЖТО Београд, имали смо велику шансу да се наша намера и сан великог броја Аранђеловчана оствари. То је уједно требало да буде допринос железничара обележавању 200-годишњице од подизања Првог српског устанка. Отварањем пруге пре сто година, дали су свој допринос обележавању стогодишњице устанка.

Поред идеје и жеље да нам оживљавање "Шумадијске кривуље" врати историјска сећања и оживи многе емоције, уређење простора око железничке станице, који се налази у непосредној близини новог центра града, требало је да пружи велики допринос у уређењу и изгледу града. Са ентузијазмом и жељом, са којом је пришло тадашње руководство ЖТО Београд, требало је да добијемо изузетно леп и садржајан део тог простора.

Пројекат, урађен од стране ЖТО Београд, поред адаптације постојеће зграде железничке станице и њено претварање у туристички објекат, предвиђа и адаптацију свих постојећих зграда, као и уређење простора око објеката, озелењавање, враћање чесме, израду малог "аква-парка", игралишта за децу, отворених и затворених угоститељских објеката и сл. Посебно смо били задовољни што је прихваћена наша идеја да се у делу робног магацина, за потребе уметности, уреди и ГАЛЕРИЈА.

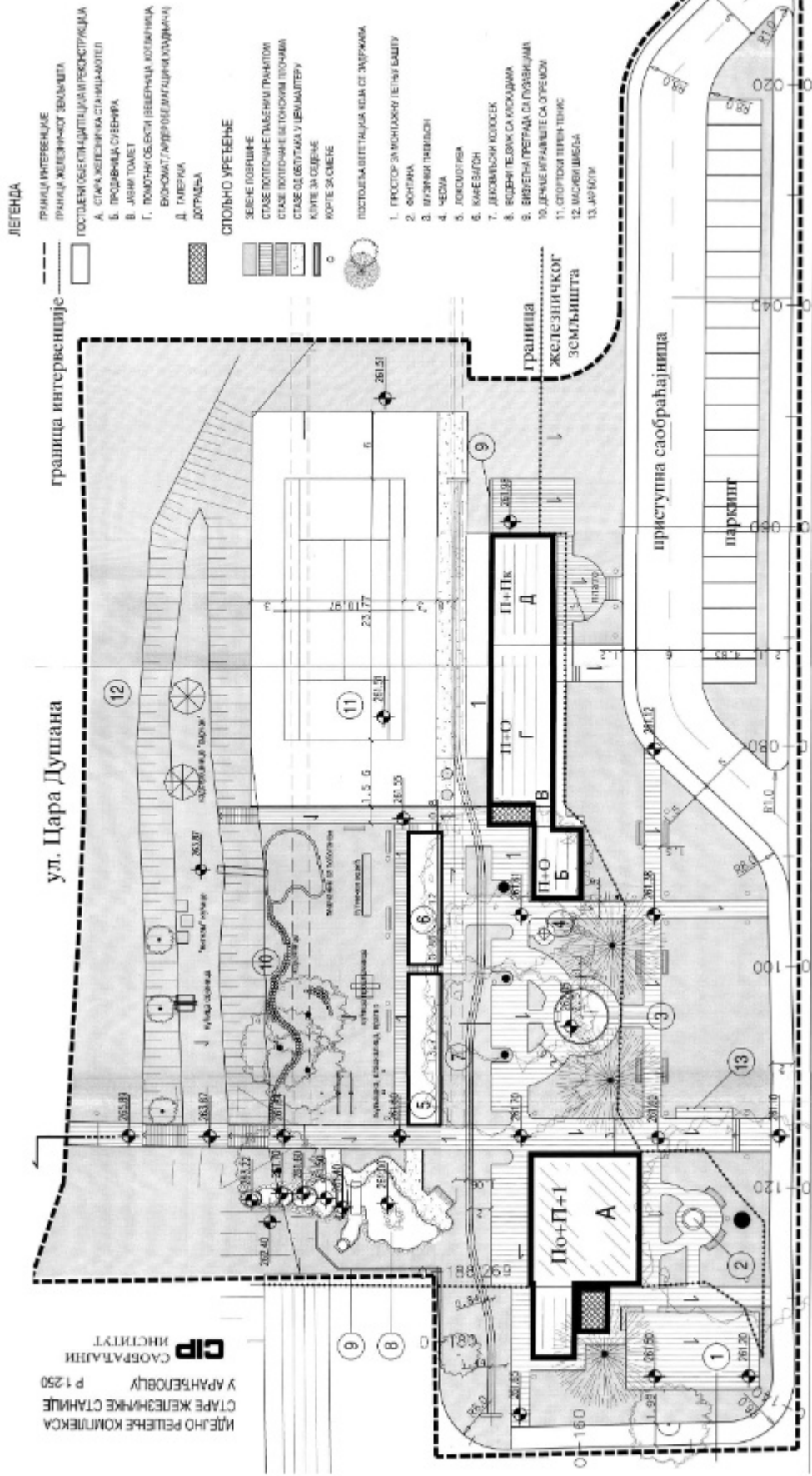
У току 2003. године, у припремне и делом изведене радове, утрошено је доста средстава. Капиталне ствари су практично завршене. Санирана је зграда станице, урађена међусpratна конструкција, сређен кров и столарија, откупљен стан од власника који се налазио на спрату.

Стога се надамо, иако се тренутно застало с радовима, према нашем мишљењу, из необјективних разлога, да ћемо и у овом веку имати прилику да чујемо писак локомотиве у нашем граду и да ћемо уз помоћ свих оних који су заинтересовани за ову идеју успети да реализујемо до краја пројекат Шумадијска кривуља којим би се наши потомци могли поносити.

Хаџи Миодраг Бошковић

Идејно решење уређења старе железничке станице у Аранђеловцу

ИДЕЈНО РЕШЕЊЕ КОМПЛЕКСА
СТАРЕ ЖЕЛЕЗНИЧКЕ СТАНИЦЕ
У АРАНЂЕЛОВЦУ Р 1:250
САОБРАЋАЈНИ
СИСТЕМ
ЦИП ИНСТИТУТ





С А Д Р Ж А Ј :	стр.
ПРУГОМ КРОЗ ВЕКОВЕ	
Угљени рудник "Мисача"	3
и железничка станица Аранђеловац - Младеновац	
Новинске цртице и краћи записи	8
о прузи Аранђеловац - Младеновац	
Историјат пруге Младеновац - Аранђеловац - Лајковац	14
СЕЋАЊА И КАЗИВАЊА	
Лајковачка пруга кроз Копљаре	37
"Ђира" у срцу	64
Железничарска традиција у Аранђеловцу	
у казивањима савременика	67
1. Задња станица у Европи која је укинута	67
2. Воз кад, на пример, иде из Орашца	79
ТРУДОМ САВРЕМЕНИКА	
Иницијатива за поновну изградњу "Шумадијске кривуље"	87
Железничка станица и "Шумадијска кривуља"	89
Идејно решење уређења железничке станице у Аранђеловцу	90