Б 615
805

ТАСА Ђ. ИВКОВИЋ

СПОМЕНИЦА

ДВАДЕСЕТПЕТОГОДИШЊИЦЕ СРПСКИХ ДРЖАВНИХ ЖЕЛЕЗНИЦА

од 3. септембра 1884 до 3. септембра 1909 год.

ЛЕКСАНДРА МОЈСИЛОВИЋА и КОМП.
БЕОГРАД, НЕМАЊИНА УЛ. 38

Ш-216Г01260
1657
Cd
1769
СРПСКИ СЕМИНАРИЈ
УНИВЕРЗИТЕТ

Са особитим поштовањем.

Писац

П 615/805

УНИВ. БИБЛИОТЕКА
N И. Бр. 812

СПОМЕНИЦА

Двадесетпетогодишњице српских државних железница

Од 3. Септембра 1884 до 3. Септембра 1909. год.

ИЗДАО:

Таса Ђ. Ивковић

БЕОГРАД
Штампа Савића и Комп.
1909.

УВОД

Пре но што пређем на споменицу двадесет-петогодишњице од отварања саобраћаја на нашим железницама, мислим да нећу погрешити, ако споменем раније доба у коме се појавила мисао о грађењу железнице у нашој Отаџбини.

Можда ће се временом наћи неко од наших железничара, који ће написати историју наших железница онако, како су оне постале, како су се развијале и како су се усавршавале. Изнеће њен утицај на културни и трговински напредак наше Отаџбине, и најзад ставиће на хартију све оне фазе кроз које је она пролазила, да постигне врхунац онога циља до кога буде доспела у времену, када њена историја буде писана. Ја овде не мислим да себи ставим дужност историописца, јер би за мене тај задатак био тежак, нити се за њега осећам спремним, нити располажем срествима потребним за грађу тако важне историје као што је историја наших железница.

Мој задатак је, да у неколико речи подсетим железничаре и друге заинтересоване људе на доба од пре 25 година од отварања саобраћаја на нашим железницама и да их постепено, у неколико, доведем са мислима на данашњи дан, када то доба сви скупа прослављамо. У овом задатку послужио сам се сопственим прибелешкама, разним конвенцијама, уговорима и законима издатим пре и у почетку грађења наших железница и најзад послужио сам се и приватном архивом мојих другова и пријатеља.

Мисао о грађењу железнице у нашој Отаџбини поникла је за време почив. Књаза Александра Карађорђевића, 1851 год. али је она кривицом турске царевине тада остала неостварена. Почивши Књаз Александар као вазал Отоманске царевине, није могао тада сам градити же-

лезницу, те с тога ступи у преговоре са везиром ове царевине. Ну Турци тада нехтедоше у то питање никако улазити већ Књаза сасвим одбише. Кад некако у месецу Августу те године у нашој се Отаџбини појавише некакви Енглези, који почеше мерити по земљи. Кметови известише о томе Књаза, а овај позове Енглезе у Београд. Кад су Енглези дошли Књазу, саопштише му, да су они инжењери једног енглеског друштва, које је од Турске добило концесију за грађење железнице од Београда до Цариграда; о томе показаше и своја пуномоћија. Тада се Књаз Александар наљути, што су то питање Турци свршили без Њега; а кад је он чинио предлоге да железницу са Турском заједно саградимо, они су га онда одбили, — те нареди да се Енглези отерају из наше земље.

У „Српским Новинама“ од 20 Септембра 1852. г. бр. 108. наишли смо на ову белешку:

„О гвозденом путу од Београда до Цариграда“

О овом путу почело се од неког времена много по Европи говорити и писати. Мало не, сваке новине доносе по који чланак о том предмету, али незнамо да ли има што у ствари од овог посла, незнамо ни како мисли наше правитељство у томе смотрењу, али почем се већ толико о томе говори а ствар се и наше земље тиче, то судимо да неће згорега бити, да прикупимо мнениија, која се о томе непрестано чути дају, па би тако и сами ствар надлежно схватити па и свој суд изрећи могли. Ево за данас саопштавамо, шта француске новине „Journal des Débats“ од 7. ов. м. о томе предмету пишу.“ (Овде долази у преводу велики чланак о том питању, кога ми овде изостављамо због малог простора ове књижице).

Затим 1864. г. налазимо на наређење Министра Грађевина, којим се наређује да се изврше потребне студије на терену за железницу од севера на југ, која би просецала Србију. Студије о томе је правио француски инжењер Kuss*)

Па онда у половини 1867. г. наилазимо у „Српским Новинама“ на белешку из ко које се види да је под ути-

*) Његов извештај штампан је у бр. 10—12. „Срп. Техн. Листа“, за 1900. годину.

цајем аустријског S. T. E. G.-а образовано друштво да веже Базјаш преко Србије железницом за Цариград и Солун. Због овог питања састали су се и изасланици од стране друштва и Турске империје, али се нису сложили те је ово питање прекинуто без икаквих резултата.

1868, год. за време Књаза Михаила, ово је питање поново покренуто, али је оно те исте године скинуто са дневног реда.

После тога ово се питање појављује у виду приватне иницијативе у вароши Пожаревцу. Грађани ове вароши, за време првог Намесништва 1871. г. тражили су концесију за грађење гвозденог пута од Пожаревца до Дубравице. Њихова молба са предлогом тадање владе буде упућена Народној Скупштини, која донесе закон: *„О повластици за грађење гвозденог пута од Пожаревца до Дубравице.“* Овај закон буде објављен у „Српским Новинама“ 21. Октобра 1871. год. Потписан је у Крагујевцу од стране тадањих намесника.

Ова се железница није саградила, јер грађани Пожаревца, кад су видели, да ће их железница много скупље стати, но што су они рачунали, брзо одустану од састава акционарског друштва за грађење железнице.

Године 1873, Министар Грађевина беше наредио да се железничка траса од Београда долином моравском до старе границе код Алексинца поново штудира. Тога ради у „Срп. Новинама“ од те године бр. 206. и 207. објављени су услови за грађење железнице у Србији.

Затим 12. Марта 1875. г, донела је Скупштина овај закон:

Ми

МИЛАН М. ОБРЕНОВИЋ

по милости Божјој и вољи народа

Књаз Српски

Одобрили смо и одобравамо решење народне скупштине:

„Да се у интересу државном и опште народном има саградити железница од Београда до Алексинца и даље до границе;

Железница ће ова ићи долинама: Топчидера, Кубршнице, Јасенице и Мораве, па преко Јагодина, Ћуприје, Параћина, Делиграда и Алексинца до на границу, где ће се везати са железницом Турском.

Министри грађевина и финансија овлашћују се, да за дефинитивно проучавање те трасе железничке, могу учинити из државне касе издатак у суми 700.000 гроша пореских. Препоручујемо и т. д.

М. М. Обреновић с. р.
Министар Грађевина:
М. Марић с. р.
Министар Финансија:
Чед. Мијатовић с. р.

Одмах после донетог овог закона, министарство грађевина позвало је француског инжењера Понсена, који је до 1875. г. уз припомоћ страних и наших инжењера израдио прву железничку трасу од Београда долином Мораве до Алексинца. Та Понсенова траса послужила је доцније као основица за дефинитивну трасу наше главне пруге Београд-Ниш.

1878. г. приступљено је проучавању трасе од Ђуниса долином Мораве до Ристовца и долином Нишаве до Бугарске границе. За руковаоца ових радова позват је био инжињерски саветник из Загреба Августин, који је до Новембра̂ исте године израдио генерални план са предрачуном једне и друге пруге.

После оног горњег закона и студија, које су прошле као и сви други закони, на Берлинском Конгресу 26 Јуна 1878. г. наш изасланик Јован Ристић закључио је са графом Андрашијом пуномоћником Аустро-Угарске монархије нарочити уговор, који беше обухватио и грађење железнице, трговачки уговор и просецање Ђердапа на доњем Дунаву.

Тај уговор између Србије и Аустро-Угарске гласи:

Чл. I.

Одобрава се уговор закључен између Србије и Аустро-Угарске 26 Јуна (8 Јула) ов. год. у Берлину односан на железницу, на трговину и на просецање Ђердапа и који овако гласи:

„Потписани у име својих дотичних влада сагласили су се у следећем:

„1. Влада Аустро-Угарска обвезује се, да у року од три године дана веже своју железничку мрежу са српском мрежом у Београду. Са своје стране, влада српска обвезује се, да построји, веже и експлоатира у сагласности с одлукама Конгреса пројектиране железничке пруге, које ће се пружати ка старој граници Србије код Алексинца с једне стране од Белова а са друге од пута Солунско-Митровачког. Она се у исто доба обвезује да построји савезну пругу између Београда и Ниша и да оствари њену експлоатацију.

Послови око постројења ових разних пруга морају бити окончани у року од три године.

Обе владе настаће заједнички, да се осигура у овом истом року постројење и веза са савезним пругама бугарским и отоманским.

Постројење и експлоатација ових пруга биће једнообразни, а правила (регуламенти) на то односећа се, мораће у колико је могуће подударати се са онима, која су у сили на великим пругама између Аустро-Угарске као и на пругама пређашње Румелије.

У овој цељи установиће се у Бечу одмах по закључењу мира једна комисија састављена од изасланика Аустро-Угарске, Србије, Турске и Бугарске, којој ће бити задатак с једне стране да изради конвенције између више поменутих држава у цељи, да се изврше погодбе (стипулације) које претходе, а с друге стране, да у име дотичних влада и у границама своје надлежности руководи и надзирава експлоатацију свију пруга, које се овде помињу.

2. Трговни односи између Аустро-Угарске и Србије биће тако уређени, како ће, колико је могуће, олакшати промет узајамних еспапа (provenances) и потпомагати непрекидни развитак тесних и трајних односа између обе земље. С призрењем на особене потребе пограничних округа, трговина на граници подврћиће се понаособним прописима. У тој цељи Аустро-Угарска и Србија обвезују се узајамно, да закључе трговни уговор, који ће одговорити означеној нмери.

У исто доба проучиће се питање о ђумручком савезу, који би се закључио између обе земље, ако би се нашло да је то корисно по уговарајуће стране.

Обе стране, решиле се ма за какву форму, обвезују се, да ће по овом предмету закључити конвенцију одмах по ратификацији мира.

Изасланици обе државе састаће се у тој цељи у Бечу четири месеца по овом року, па и пре ако се може.

3. Аустро-Угарска, узимајући на себе да изврши послове регулисања оба Ђердапа код Оршаве, а да не тражи финансијске помоћи од Србије, ова се обвезује, да јој учини све олакшице, које би могле бити тражене у интересу извршења послова, у колико би при томе било потребно послужити се привремено српском обалом.

Србији се осигурава у односу на пловидбу кроз Ђердап поступање, које буде уживао народ највише повлашћени.

Обе се владе обвезују, ако устреба настати, да законодавна тела њихових земаља одобре ову конвенцију.

У Берлину 8 јула (26 јуна) 1878.

Ј. Ристић с, р. *Андраши* с. р.

Чл. II.

У извршењу овога закона пројекти посебних (специјалних) уговора, које би могла Србија с Аустро-Угарском закључити, поднеће се најпре, законодавној власти на одобрење.

Чл. III.

Овај закон ступа у живот од дана потписа књажевог.

Чл. IV.

Закон о грађењу железнице од Београда до Алексинца и даље до границе, од 12 марта 1875. г. (Зборник XXVII стр. 54) важи и даље, у колико није овом закону противан.

Препоручујемо нашем министарском савету, да овај закон обнародује и т. д.

М. М. Обреновић с. р.
Јов. Ристић с. р.
Јеврем Грујић с. р.
Рад. Милојковић с. р.
А. Васиљевић с. р.
В. Јовановић с. р.
В. Јовановић с. р.
С. Грујић с. р.

Јеврем Грујић с. р.

То је био први и привремени уговор кога је Србија по сили околности на Берлинском Конгресу морала потписати са Аустро-Угарском.

Из протокола седница Берлинског Конгреса види се, да је једино на заузимање Аустро-Угарских делегата, Србија тада добила ново-ослобођене крајеве нове Србије а да се Русија тада показала веома хладна и нерасположена према Србији. Због тога су неки политичари, овакво расположење Русије према Србији употребили као средство у борби противу пријатељства, које у ствари постоји између Србије и Русије; међутим ствари су стајале обрнуто.

Заузимање Андрашијево, да Србија добије ново-ослобођене крајеве био је мамац, да се доцније Србија економски окупира и ослаби, те да Аустро-Угарска лакше задобије Балкан у сферу својих интереса а нарочито да ту сферу прошири до Солуна.

Сем тога 28 Марта 1880. г. поводом оног првог уговора, Србија је морала закључити са Аустро-Угарском железничку конвенцију. За закључење ове конвенције, од стране Аустро-Угарске био је одређен Јосиф Барон Швегел а од стране Србије Манојло Марић министар на расположењу.

По тој конвенцији, обе уговорнице владе обвезале су се, да се у року од три године изврши железничка веза између Београда и Земуна. Због тога и Аустро Угарска и Српска влада утврдиле су 3 Јун 1889. г. као дан кâда с обе стране морају железнице бити готове. Почетак пак грађења обеју железница утврдиле су најдаље шест месеца рачунајући од 3 Јуна 1880. г.

Том конвенцијом обухваћено је и грађење моста преко Саве, чије ће трошкове по пола сносити Србија и Угарска.

По чл. 8 ове конвенције: „*Мост на Сави неће моћи без нарочитог саизволења једне од двеју страна уговорница бити употребљен другом страном, било у време мира, било у време рата, ни за превоз војске, ни за буди какву ратну циљ, нити ће моћи бити утврђен ни порушен.*“

Што се тиче железничке службе на граници, као и царинског руковања било је утврђено следеће:

а. Предаја и примање влакова вршиће се на београдској станици.

б. Управе савезних железница имаће да закључе међу собом погодбу о обрту и да је владама поднесу на одобрење.

в. Царинско руковање вршиће се од стране Угарске на земунској станици а од стране Србије у Београду. Но то ипак не смета да царински органи једне стране уговорнице врше на земљишту друге у близости пограничне царинске канцеларије, послове, који би истицали из њихове службе, те да олакшају промет и очувају благајничке интересе обеју држава.

Даље је било утврђено, да се железнице о којима је реч у овој конвенцији имају саградити и експлоатовати по једно-образним правилима у колико ово тражи корист узајамног предмета.

1. Шине ће имати, саобразно са додирним железницама у размаку 1.436 метра мерено између унутрашњих страна шина.

2. Возни материјал мора бити начињен што је више могуће по једно-образним правилима и у сваком случају тако, да може слободно прелазити са пруге једне од двеју држава на пругу друге државе.

3. У обема земљама поставиће се у главноме једнообразна правила односно употребе влакова, који се имају увести на обема пругама о којима је реч.

Овом конвенцијом утврђен је директни превоз путника и робе а у локалном саобраћају свака од уговорних страна задржала је соби право на уређивање тарифа за превоз робе на свом сопственом земљишту.

Тако исто овом конвенцијом било је регулисано и питање о преносу поште железницом.

Сем ове конвенције, потписан је 28 марта 1880. г. и један завршни протокол по коме се чл. 2. конвенције мења у толико, да рок предвиђен у том чланку за грађење пруге од Ниша преко Пирота до српско-бугарске границе у правцу Цариграду не почне тећи пре но од дана, када се свеза ове пруге осигура конвенцијом, која се има закључити са Бугарском, пошто вредност ове пруге, докле се год она не веже са огранком бугарским не стоји у сразмери са финансијским жртвама, које су потребне да се она сагради.

После закључене железничке конвенције са Аустро-Угарском, Србија је дакле требала по Берлинском уговору да о року сагради железницу.

Према тој и такој обавези она је дакле требала да приступи одмах претходним пословима. На прво место, требала је Србија да закључи један зајам, који би се имао утрошити на грађење железница. Збóг тог зајма закључена је следећа конвенција:

М. М. ОБРЕНОВИЋ

по милости Божјој и вољи народа

Књаз српски

Проглашавамо и објављујемо свима и свакоме, да је народна скупштина решила и да смо ми потврдили и потврђујемо:

Општу конвенцију за постројење прве српске железнице, која овде следује:

Између г. Мијатовића министра финансија и г. Гудовића министра грађевина у име књажевско-српске владе, с једне стране,

и друштва Генералне Уније (Union Général) заступљеног г-ом Е. Бонтуом преседником управног одбора, који је своју власт пренео на г. Виконта д' Аркура с друге стране.

Уговорено је и утврђено што следује:

Влада српска, желећи да осигура извршење железница предвиђених берлинским уговором и конвенцијом закљученом између Србије и Аустрије 28 марта 1880 г. усвојила је предлог, који јој је учинио г. Бонту, у име поменутог друштва да узме на се:

1. Остварење зајма, којим би се покрили трошкови око грађења пруге Београд—Врања;
2. Грађење исте пруге;
3. Образовање Друштва за експлоатацију ове пруге.

Све то под условима, изложеним у овој конвенцији.

Део I.

ЗАЈАМ

Чл. 1.

Стварна сума зајма биће од 70,400.000 динара.

У случају ако ова сума не би била довољна да покрије у првом реду радове, које предузимач на се узима,

у другом реду и пошто се потпуно исплате ови радови, трошкове, који падају на терет влади за постројење железнице и који су ниже означени, — уговорено је да ће се разлика колико буде покрити:

1. Резервом интереса добивених на зајам за време трајања радова.

2. Сувишком годишње отплате.

Чл. 2.

Трошкови који падају на терет владе ово су:

1. Партија савског моста, који пада на терет српске владе;

2. Веза овог моста са београдском станицом;

3. Надзорни трошак;

4. Куповина и накнада земљишта, која сума несме превазићи суму од шест хиљада динара од километра.

Чл. 3.

Српска влада издаће као против-вредности овог зајма двеста хиљада обвезница од пет стотина франака свака, које ће носити назив хипотекарне обвезнице српских државних железница.

Ове обвезнице доносиће двадесет и пет динара годишње, који ће се исплаћивати полугодишње, првог Јануара и првог Јула сваке године и исплатиће се al pari у року од педесет година, средством тромесечних извлачења.

Г. Бонту у име друштва изјављује, да ће их све примити по течају од седамдесет и један и четрдесет од сто (71.40%). Или по чистој цени од три стотине педесет и седам од обвезнице (седам на сто).

Влада српска обвезује се да плаћа г. Бонту у име друштва и то за педесет година од дана означеног у чл. 13. годишње шест милијона који престављају:

а. Интерес на зајам;

б. Отплату;

в. Вишак одређен за исплату трошкова око грађења, као што је ближе означено у чл. 1, који ће, после потпуне исплате ових трошкова остати на расположењу владе.

Годишња отплата (annuitè) плаћаће се у злату.

. . . . . .

Чл. 7.

Зајам ће се у целој својој номиналној вредности интабулисати на првом месту на железници Београд—Врања.

. . . . . , ...

Чл. 9.

Влада српска изјављује да ће за гарантију годишње отплате, означене у чл. 4 употребити следеће изворе:

1. Чист приход железнице, од дана кад се иста пусти у обрт;
2. Приход од ђумрука;
3. До нужне суме, приход од грађанског данка.

. . . . . .

Други део ове конвенције говори у опште о грађењу пруге Београд - Ниш—Врање, о траси, о плановима и т. д. а за детаље о тој прузи као и за цене по километру закључена је нарочита конвенција о којој ћемо мало даље говорити.

Трећи део ове конвенције говори о експлоатацији железничкој.

Чл. 48.

Влада српска обвезује се да г. Бонту, председнику друштва Генералне Уније, или другоме коме друштву, које би он на ту циљ образовао а влада би га примила, повери експлоатацију пруге Београд—Врање под општим условима, који су ниже означени и који имају служити као основа за коначну погодбу.

Чл. 49.

Друштво ће изабрати домицил у Београду.

— — — — — — — — — — — — — — — — — —

Чл. 53.

Сви транспорти путника и еспапа имају се вршити сходно законима и уредбама о јавном поретку као и прописима владиним, који се односе на ред возидбе и на опредељење такса.

Чл. 54.

Таксе се имају наплаћивати по тарифама које ће влада одређивати.

Чл. 56.

Чиновници који стоје у односу с публиком мораће у колико је могуће бити српске народности или бар говорити српски.

Чл. 56.

Са своје стране влада српска обвезује се:

1. Да плати:

а. За два влака дневно у сваком правцу са једном машином, од којих ће један бити за путнике а други мешовит, накнаду од седам хиљада осам стотина динара од километара, која се има полагати месечно.

б. За сваки даљи влак са једном машином, који би возио по налогу српске владе, накнаду која ће према брзини, саставу и километричној даљини кретати се између два и по и четири динара од километара.

в. Годишњу накнаду од пет на сто (5%) интереса и два на сто (2%) амортизације на целокупну вредност материјала, употребљеног на прузи.

г. Два на сто (2%) од нечистог прихода.

2. Да по истеку уговора узме материјал по оцени вештака.

3. Да о своме трошку изврши послове увеличања путева и станица, који би могли постати нужни усљед развитка саобраћаја.

4. *Да поправи штете, причињене ванредним узроцима као елементарним случајевима, поплавама, пожарима, насиљима, ратом и т. д, пошто је друштво обвезано само на нормално одржавање.*

Чл. 57

Друштво, желећи да се послужи, колико је то у његовој власти, српским народним персоналом обвезује се да употреби што већи број српских чиновника и да их спреми практично, како би били способни за службу експлоатације.

— — — — — — — — — — — — — — — — —

После ове конвенције закључен је један протокол 22 Јануара 1881 г. по коме се одређује грађење железнице по цени од 198.000 дин. од километра без колског материјала.

Најзад опет 22 Јануара 1881 г. потписана је између Генералне Уније и српске владе детаљна конвенција о грађењу српске државне железнице од Београда преко Ниша до Врање и српско-турске границе.

Овом конвенцијом обухваћени су: израда пројекта, траса у опште, доњи строј, мостови, колосек, зграде. У овој конвенцији говори се о државном надзору и на крају у прилогу *B*. понаособ утврђене су цене свих радова по следећој таблици.

1.	Студија и састав пројекта по километру	3.000 дин.
2.	Састав песонала, путни трошак и намештај по километру	1.200 „
3.	Прибор, шине на послугу, колица и т. д. по килом.	8.500 „
4.	Доњи строј, потпорни зидови, утврђење обала и бокова по километру	51.000 „
5.	Вештачке грађевине: аквадукти, мостови, и тунели по километру	45.100 „
6.	Стражаре, прелази у нивоу, путање по кил.	2.500 „
7.	Станичне зграде по километру	16,500 „
8.	Ограде станичних приступа и прелази у нивоу по километру	500 „
9.	Телеграф по километру	600 „
10.	Шине са прибором на граници и српском земљишту по километру . . . . ,	22.000 „
11.	Набавке и пренос прагова до слагалишта по километру	4.000 „
12.	Застор шљунчани	10.000 „
13.	Пренос шина, прибора и прагова од српске границе или од слагалишта на место опредељења и полагање шина на отвореном путу од километра	8.000 „
14.	Станични колосеци од километра	3.100 „
15.	Станични материјал „ „	2.000 „
16.	Снабдевање водом „ „	1.000 „
17.	Алат радионице „ „	1.000 „
18.	Управа, надзор, општи трошкови од прилике 10% од горњих издатака по кил.	17.900 „
	Свега по килом.	198.000 дин.

После ових закључених конвенција требало је почети грађење пруге Београд—Ниш.

Али пре почетка грађења, на основу конвенције између Бонтуа и наше владе требало је устројити једно одељење државног надзора у Министарству Грађевина с тога тадањи министар грађевина пок. Јевр. Гудовић беше поднео Књазу Милану следећи предлог:

„Ваше Височанство,

Генерална Унија као предузимач грађења железнице отпочела је већ у велико послове трасирања а у кратком времену отпочеће и сам рад.

Ја немам ни најмање повода да посумњам у брижљив, добар и солидан рад овога друштва, али како је ово питање од голема значаја, засецајући јако у наше земаљске интересе, а ослањајући се при томе још и на поступак свију осталих држава у таквим приликама, налазим да је прека потреба, да се у повереном ми министарству, на основу постојећих закона што пре организује железничко одељење ради руковања свију железничких послова а тако исто, да се распореди персонал, који ће у пољу водити непрекидан надзор над самим грађењем железнице.

Руковођен овим мислима, част ми је да Вам Господару, поднесем на одобрење предлог о овој организацији, која би по моме нахођењу одговарала нашим приликама и потребама и која би с погледом на закључени уговор целисходна била, да се ово велико и важно предузеће срећно и поспешно сврши.

У разним земљама и управе железничких одељења различне су. То зависи од многих и многих чињеница, а у првом реду од општег земаљског уређења, од начина саме радње и од дужине железничке пруге и т. д.

Међутим код свију тих устројстава има опет и нечег општег, а то је да се укупан рад подели што је могуће више по струкама.

Код сваке железнице, ваља даље разликовати два доста јака различна дела. Један је само грађење и одржавање, а други је њена употреба или тако звана експлоатација. И у нашем закону о уређењу Министарства Грађевина, ова је подела предвиђена; али како оба ова дела стоје у међусобном односу, потребна је и управа која целокупан рад руководи.

Према овом, гледишту, састављана је под .|· приложена прва таблица по којој би се имао саставити персонал у самом железничком одељењу.

У овом одељењу вршили би се сви послови железнички, али док се железница гради, потреба је да нарочито за то одређени персонал води у пољу непосредан надзор над самим грађењем, који се персонал сматра као саставни део железничког одељења.

У практици показало се као корисно, да се при грађењу железнице, главни и непосредни надзор у пољу повери једном лицу са потребним техничким персоналом за извесне дужине пруге. Водећи рачуна о положају и тешкоћама наше линије, ја налазим, да би најцелисходније било да се цела пруга подели на четири инспекције и то: прва од Београда до В. Плане, друга од В. Плане до Сталаћа, трећа од Сталаћа до Ниша и четврта од Ниша до српско-турске границе.

Стан прве инспекције био би у Београду, друге у Јагодини, треће у Алексинцу и четврте у Лесковцу.

У свакој опет инспекцији може се водити надзор на три разна начина и то:

1. Да се сваком инспектору прида довољан број персонала, који би од времена на време излазио на линију, а само за врло тешке партије да се одреди нарочито лице за вођење непосредног надзора;

2. Да се персонал сваке инспекције разреди на линији, али тако, да одређене дужине буду у границама између 12—20 километара према тешкоћама у терену; и

3. Да се свака инспекција подели на неколико већих секција а ове опет на подсекције.

По првом начину, надзор би био доста слаб а највећа му је мана нарочито та, што би више лица у разним временима надзор водило над једном истом грађевином.

Трећи је опет начин гломазан и с великом преписком скопчан. С тога је у другој таблици стављен персонал за надзор у пољу по другом начину.

У закону о регулисању положаја техничких грађевинских чиновника, од 18. Јануара 1880. год. одређена је систематска годишња плата само за нижи персонал желе-

зничког одељења а односно плате вишег персонала, прописано је да се буџетом одређује. Међутим, пошто се зна, да ми немамо на расположењу довољан број техничких снага но морамо узимати стране држављане у службу, и пошто с тога баш и није могуће, или бар тешко би било, да се унапред тачно одреде суме према звањима, то је у буџету за ову годину стављена само округла цифра од сто и педесет хиљада динара за попуњење персонала при железничком одељењу, са овлашћењем да се плата указом одреди и то странцима по уговору, а нашима по положају и постојећим законима.

Са ових разлога, а водећи рачуна о платама и по другим струкама, састављена је под .|||· приложена трећа таблица, по којој се одређују систематске плате целом особљу железничког одељења.

Као што је познато, железнички инжењери а нарочито виши, имају веће плате на страни но што је у овој таблици одређено, па да би узимајући стране техничаре у нашу службу могли добити признате и чувене снаге, стављена је у првом делу таблице још и примедба, да се страним инжењерима може покрај плате дати и додатак на личност, који ће се у сваком специјалном случају уговором определити.

Особље за надзор у пољу обилазиће линију, мора тако рећи непрестано путовати па с тога је потреба, да му се да накнада на издатке за подвоз и попутне трошкове, те да се тако постави у независан положај, како би сву своју умну и физичку снагу могло искључно употребити само на онај посао, који му је поверен.

Ова накнада, могла би бити на два начина, и то: или да му се даје обична дијурна и подвозни трошак кад путује, или да му се у име тих трошкова одреди годишњи додатак.

Овај је начин целисходнији и усвојен је у целом техничком свету у таквим приликама, па с тога је у другом делу ове треће таблице одређен годишњи додатак.

Као што сам имао част, да још у почетку овог мог понизног извештаја напоменем, овака организација одговарала би по моме нахођењу и нашим садањим приликама и намењеној цељи. С тога ми је част молити Ваше Ви-

сочанство у понизности, да овај мој предлог изволите одобрити.

8. Маја 1881. г.
у Београду

Вашег Височанства најпонизнији слуга

Министар Грађевина
Јеврем П. Гудовић с. р.

Књаз одобрава
М. М. Обреновић с. р.

Према овом предлогу железничка дирекција за грађење и надзор експлоатације била је састављена овако:

I.

1. Управа одељења

1. Директор
2. Главни инспектор као заступник директора.

2. Одсек за грађење и одржавање

1. Инспектор као шеф одељења,
2. Један инжењер за доњи строј тунела,
3. Један инжењер или подинжењер као његов помоћник,
4. Један инжењер за мостове,
5. Један инжењер за горњи строј,
6. Један инжењер - архитекта за грађење,
7. Један инжењер за набавку возног материјала, за сталне машине и радионице,
8. Један инжењер или подинжењер као његов помоћник,
9. Један инжењер за трасирање,
10. Комесар за експропријацију.

3. Одсек за експлоатацију

1. Инжењер као шеф одељења,
2. Секција за тарифе и рекламације,
3. Секција за ред возидбе, отправљање влакова и техничку саобраћајну службу,
4. Контрола за железнички приход и расход,
5. Секција за статистику.

4. Општи персонал

1. Четири подинжењера за цртање и копирање,
2. Потребан број техничких практиканата за препис, деловодство, по потреби и за цртање и т. д.

II.

Надзорни персонал у пољу за време грађења

1. Инспекција Београд—В. Плана, дужина 90 километара: а) Биро инспекције 4 особе; б) персонал у пољу 8 особа.

2. Инспекција В. Плана—Сталаћ дужина 86 километара: а) Биро инспекције 4 особе; б) персонал у пољу 5 особа.

3. Инспекција Сталаћ—Ниш, дужина 64 километра: а) биро инспекције 4 особе; б) персонал у пољу 4 особе.

4. Инспекција Ниш—Врање, дужина 122 километра: а) биро инспекције 4 особе; б) персонал у пољу 8 особа.

Целокупни надзорни персонал 41 особа.

III.

Плате и додатци

Персонала при железничком одељењу Министарства Грађевина

а) *Плате:*

1. Директору годишње	10.000	дин.
2. Глав. инспектору годишње	8.000	„
3. Инспектору прве класе годишње . .	7.000	„
4. „ друге „ „ . . .	5.000	„
5. „ треће „ „ . . .	4.000	„
6. Комесару за експлоатацију „ . . .	2.500	„

б) *Додатци*

1. Инспекторима годишње	3 000	дин.
2. Инжењерима I, II и III класе	2.500	„
3. Инжењерима IV, V и VI класе . . .	2.000	„
4. Подинжењерима I и II класе	1.000	„
5. Техничким практикантима	300	„

*

Према одобреном пројекту, који сам горе навео, приступљено је организацији железничког одељења у Министарству Грађевина. Као директор овог одељења узет је из Немачке А. Рихтер а њему су били придодати инспектори г. Миша Петковић и пок. Дим. Стојановић.

Ова су господа организовала секције државног надзора при грађењу пруге од Београда до Врање. Као шефови секција наименовани беху г. г. Пера Велимировић,

пок. Миша Марковић, пок. Фрања Винтер, пок. Јован Марковић, Лусер и други. Г. Мих. Крстићу тада инжењеру, било је поверено спремање разних правилника и тарифа.

*

Пре почетка грађења, пуче глас, да је Бонту пао под стечај и да је српској држави упропастио на двадесет милијуна динара. Овај се глас обистинио и влада пошље у Париз г. Чеду Мијатовића министра финансија да спасава српску државу од штете, коју јој је нанео Бонту. Циљ г. Мијатовића није била само да државну касу спасава од штете, већ да се постара, да конвенцију железничку закључену између Унијон-банке, односно Бонтуа и српске државе пренесе на друго друштво, које би саградило нашу железницу. И успео је. Све конвенције и уговоре примио је „Контоар д'Есконт" у Паризу, чији управни одбор састављаху: г. г. Хенч као председник, а као чланови Берар, барон де Бургоњ, марки де Флер Жибар, Живо, Х. Голдшмит, барон Самуило Хан, Жилијан Клацко, Лавесијер, Моншикур, марки де Пијен, Арнол Рапол, де Жилијан и Огист де Скијен.

По пријему конвенција и уговора, друштво Контоар д' Есконта, грађење железнице преда предузимачу Виталису. Овај дође у Београд и ту организује Дирекцију за грађење српске железнице. Као директор грађења од стране друштва био је наименован г. Амиљо. Дирекција друшта за грађење била је смештена у здању где се сада налази управа државних монопола.

*

* *

На ономе месту, иза фабрике монопола дувана, где је сада прелаз за стругару Сиротановића, у Београду у Априлу 1881 године беше на свечан начин ударен камен темељац прве српске државне железнице. Камен темељац ударио је поч. Краљ Милан уз многобројно сакупљени свет. Предајући му чекић окован сребром, тадањи министар председник пок. Пироћанац одржао је Књазу Милану и сакупљетом народу прикладан говор о значају железнице по политички, економски, трговински и индустријски развитак наше Отаџбине.

Од тога места беше направљен један мали колосек до оног брда иза пиваре Вајфертове, одакле је ношена земља за насипање баре Венеције и грађење железничког

колосека главне пруге. Овим колосеком саобраћала је мала локомотива предузимача Сореа са материјалним возовима. Та локомотива беше прва која је стала на српско земљиште.

Грађење пруге Београд—Ниш трајало је три године.

Пре свршених радова на прузи Београд—Ниш а на основи опште конвенције чл. 59. и 60 друштво за грађење, пристало је да до закључења уговора о експлоатацији, организује Дирекцију за експлоатацију наших железница. На основи овог пристанка имало би се изабрати и особље за експлоатацију.

Још у почетку грађења пруге Београд—Ниш, у Београду беше установљена државна железничко-трговачка школа под управом директора Вишека. У ту школу почели су се уписивати младићи који су желели бити трговци или железнички чиновници. Као нова установа, није могла стећи ону репутацију коју такве установе брзо стичу на страни, а то с тога, што се код нас беше изгубила вера у довршење железнице. С тога видимо да су се у ту школу уписали већином младићи сиромашног стања. Међутим када се увидело, да младићи ове школе у својим наукама показаше неочекиване резултате, Министарство Грађевина на предлог управе ове железничке школе реши, да се ради бољег и свестранијег образовања у железничкој струци, бољи ученици пошљу на аустро-угарске железнице, где ће поред теорије добивене у школи, железничку службу и у пракси изучити. И један већи број ученика железничке школе буде послат о државном трошку на аустријске државне железнице и распоређен по разним станицама а нарочито у Чешкој. Тамо су се бавили годину дана, а по томе, у споразуму са већ склопљеним друштвом за експлоатацију наше железнице, ове питомце прими француско друштво и пошље у Белгију на разне станице где ће изучити експлоатацију белгијских железница. Ну поред оних државних питомаца, које је Министарство Грађевина теслимило француском друштву за експлоатацију, од стране друштва послато је још неколико питомаца у Белгију и неколико у Италију.

Државни и друштвени питомци у Белгији били су ови: Евжен Дероко, Коста Вељковић, Никола Јовановић, Крста Балић, Алекса К. Стефановић, Никола Нушић, Ан-

тоније Панић, Светозар Поповић, Петар Јовановић, Александар Рајковић, Јован Јовановић, Исајло Ранковић, Лазар Давинић, Веља Стојадиновић, Милован Костић, Јован Милутиновић, Исидор Костић, Јелачић Павловић, Велимир Јовановић, Радисав Ацовић, Андра Божић, Светозар Јовановић, Жак Штерн, Светозар Цветковић, Милан Стајевић, Милутин Романовић, Ђорђе Радошевић, Димитрије Живановић, Петар Стојадиновић, Коста Ћуртовић, Јован Поповић, Наум Ђорђевић, Светислав Р. Христић, Јевтимир Д. Поповић, Арсеније Марић, Алекса Л. Стевановић. Иван Тадић, Таса Ђ. Ивковић и Живко Ђукић. У Италији били су: Стеван Магазиновић, Марко Опујић, Мирослав Стергари, Јосиф Куртије и Шрага.

Сви ови питомци добили су од друштва француског за грађење и експлоатацију наше железнице један акт у коме беше назначен програм њиховог рада као и обавеза њихна према друштву. Тај су акт имали питомци да приме к знању и да потписану обавезу врате друштву. Акт је гласио:

„Ђаци који буду изабрани, да о друштвеном трошку изучавају практичан курс на страним железницама, имају поћи из Београда и стићи у Брисел на дан који им се одреди.

На име трошка примиће суму, која ће се рачунати према цени II класе; даље одређену суму за пртљаг и пренос истог од станице до места опредељења и најзад 10 дин. дијурне на име хране.

Чим стигну на место свога опредељења, имају се одмах постарати за стан у близини станице и пријавити се шефу или инспектору станице.

Постепено се имају упознати, са свима гранама службе почевши са издавањем билета, завођењем пртљага, отправљањем робе за велику и малу брзину, не само у погледу на материјалан рад већ и у погледу:

а) на завођење, на билете, на спискове, на рецеписе, на објаве о доласку, на мањке, на штете, на депо-е, на транзит, на одношаје са агенцијама и спољњим бироима, на примену такса;

б) на целокупно књиговодство, које се односи на све, разне операције:

в) на царинске операције.

Сви ђаци морају знати телеграфисати и руковати са морзеовим системом телеграфа, тако да могу тачно отправљати и примати депеше телеграфском азбуком.

Ово ће изучавање трајати најмање четири месеца. По истеку тога времена ђаци ће полагати испит. Ученици који не буду испит положили, биће отпуштени и отправљени у Србију о друштвеном трошку, без икакве друге накнаде.

По истеку тога рока, питомци ће изучавати возну службу, укрцавање и искрцавање, утоваривање и истоваривање.

Станичне маневре и изучавање сигнала.

Овом изучавању треба да претходи познавање колосека, познавање постројења укрсница, маневара са скретницама, са покретним колутима, колицима, чекрцима; познавање одстојних сигнала, справа за сигурност при уласку у станице, и т. д. познавање осветљења станица, кретање возова, начина њиховог сигналисања, њиховог одласка и доласка, закашњења, специјалних возова, укрштања, одбијања; маневара помоћу људске снаге, помоћу коња, помоћу машине; познавање коштања сваког рада, употребе материјала, празних вагона, завођења возова.

Ово изучавање има трајати три месеца; по истеку тога рока полагаће се испит.

Последњи месец употребиће питомци на изучавање специјалних грана, према рангу који буду добили на испитима и према њиховом будућем опредељењу.

Ученици морају бити пријежни и тачни у часовима рада.

Морају пазити на своје држање и тачно испуњавати упутства и наредбе које им буду издавали шефови станица и колодвора у којима буду са службом.

Морају водити записник у коме ће бележити све што буду преко дана урадили и посмотрили. Овај ће записник подносити испитачу.

Ђаци ће примати за све време њиховог бављења извесну дијурну, која ће им се исплаћивати сваког месеца.

У случају болести, ученици су дужни известити шефа станице и замолити га да им пошље друштвеног лекара. Овај ће их лечити о трошку друштва српских железница.

Питомци ће бити дужни да се упознају са француским језиком, како би били у стању одговарати на питања која

им се буду полагала (на француском језику) при коначном испиту.

Прво пошиљање бројиће 10 ђака.

Уз молбу ваља приложити препис:

1. Крштеног писма, пошто кандидат мора имати најмање 20 година и 6 месеца;

2. Уверење доброг владања и морала;

3. Гимназијске или академијске сведоџбе.

Даље кандидат мора да назначи језике којима влада.

Сваки ће кандидат бити дужан да на српском језику напише извештај о извесној теми која му се буде задала.

Сваки ће питомац бити дужан, да потпише пре свога коначног пријема следећу изјаву:

Потписани обвезујем се према друштву за грађење и експлоатацију српских железница:

а) да посветим сво моје време и све моје напоре изучавању саобраћајне службе према упутствима која ми се буду издала;

б) да се савесно подвргавам правилима администрације поменутих железница и да вршим наредбе које ми буду издавали шефови разних одељења поменуте администрације, или заступник друштва српских железница.

У случају отпуста, услед небрежљивости или некоректног владања, или усљед доказаног непознавања службе, изјављујем, да ми друштво нема ништа давати осим путног трошка за мој повратак у Београд и припадајући ми део дневне плате, који ће се рачунати од почетка месеца па до дана мога отпуста, као и то, да изречно одустајем од сваког тражења накнаде.

Сваком ће се питомцу предати један егземплар правила о сигналима угарске железнице, како би чинио упоређење са сигналима усвојеним на белгијским железницама и како би се унапред упознао са угарским правилима, која ће се усвојити и на српској железници.

Београд 19. Септембра 1883. г.

Глав. директор друштва срп. железница

П. Амиљо с. р."

Сви питомци тачно су поступили по овом програму и овој обавези. Месеца Децембра 1881. г. сви су питомци били у Белгији сем 3—4 који су стигли из Београда од-

вођено у месецу Јануару. Они су били распоређени по најважнијим станицама у Белгији и са највећом вољом беху се одали изучавању железничке службе. Сви су питомци уредно и на време полагали понаособ претходне испите из сваке гране службе код шефова станица, а затим 16, 17 и 18 Јуна 1884 у Министарству Грађевина писмени испит из целокупне службе пред одређеном комисијом на челу које је стајао г. Пол главни начелник свих железница; затим 23, 24 и 25 Јуна исте године питомци су по групама положили и усмене испите. После положених испита у месецу Јулу сви питомци (сем једног) вратили су се у Београд, где су у Дирекцији француског друштва почели спремати потребне правилнике и иначе претходне предмете за отварање железнице Београд — Ниш. Сви питомци су поред оних положених испита у железничкој школи, на аустријским и белгијским железницама, морали положити испите и код Дирекције друштва за експлоатацију наших железница.

Према овако положеним испитима, питомцима беше одређена ранг-листа, а према рангу и плата.

Сем ових питомаца, раније су — с јесени 1878. године послати у Париз од стране Министарства Грађевина: г. г. Светолик Ј. Поповић, Стеван Чолић и Миша Николић, а доцније послати су на Аустро-угарске државне железнице: г. г. Михаило Крстић и Стеван Чађевић инжењери, Сава Миленковић, Коста Ј. Рашић подинжењери, и Божа Вуковић, пок. Петроније М. Савић, пок. Никола Б. Прокић и Милан О. Петровић ради изучавања саобраћајне, машинске и комерцијалне службе. Ова су господа положила прописне испите на наведеним аустро-угарским државним железницама и у повратку ушли су у већ организовану Дирекцију железничку у Министарству Грађевина, где су спремили све правилнике и тарифе за српску државну железницу. Из тога одељења Министарства Грађевина објављени су следећи закони и правилници:

17. Октобра 1884. г. Уговор о експлоатацији српске државне железнице;

28. Новембра 1884. г. Прилог *А* уговору о експлоатацији;

22. Септембра 1884. г. Протокол о примењивању прилога *А*.

10. Марта 1885. г. Прописи за робу која се од возидбе сасвим искључује, или условно на возидбу прима;

10. Марта 1885. г. Прилог *Г.* предмети који се под извесним условима на возидбу примају;

10. Марта 1885. г. Прилог *Д*, прописи за возидбу експлодних предмета на Аустро-угарским железницама.

20. Априла 1885. г. Закон о обавези уклањања заразних материја при отправљању стоке на железницама;

21. Априла 1885. г. Закон о обавези за накнаду штете, учињене смрћу и телесном повредом при железничком саобраћају;

5. Јуна 1885. г. Основи за возну службу на српским државним железницама;

16. Јуна 1884. г. Закон којим се овлашћује Министар Грађевина да пропише потребна правила за уредан и безбедан саобраћај на железницама у Краљевини Србији;

16. Јуна 1884. г. Закон за постројење и експлоатацију железница од Лапова до Крагујевца и од В. Плане до Смедерева.

30. Јуна 1884. г. Железничко-полицијски закон.

3 Августа 1884. г. Правилник железнички.

10. Августа 1884. г, Звучни сигнали,

10. Августа 1884. г. Пружни сигнали.

10. Августа 1884. г. Стални сигнали.

10. Августа 1884. г. Сигнали на возу.

27. Августа 1884. г. Правилник за железнички телеграф.

1. Септембра 1885. г. Тарифа за возидбу путника и робе.

*

Пре но што ће се пустити јавни саобраћај на прузи Београд—Ниш распоређени беху шефови станица. —

Од питомаца који су били у Италији постављени су у Дирекцији друштва за експлоатацију, за шефа саобраћаја: пок. Стеван Магазиновић, за шефа одељења за билете путника и пртљага, пок. Марко Опујић, за чиновника економата Мирослав Стергари и Јосиф Куртије за инспектора саобраћаја.

Од питомаца који су свршили у Белгији, постављени су: за инспекторе саобраћаја у Београду код Дирекције друштва за експлоатацију г. г. Евжен Дероко и Коста Вељковић, а за активну службу Никола Нушић, Андра

Божић, Жак Штерн, пок. Милутин Романовић, Јован Поповић, Светислав Р. Христић, а Антоније Панић у саобраћајно одељење.

За шефове станица и друге чиновнике постављени су:

У *Београду* шеф станице Никола Јовановић.
„ „ подшеф станице Јелачић Павловић.
„ „ шеф магацина Алекса К. Стефановић.
„ „ шеф кондуктера Радисав Ацовић.
„ „ отправник пртљага Живко Ђукнић.
„ „ телеграфиста Таса Ђ. Ивковић (примио дужност после два месеца, за које је време продужио студије у Белгији)

У *Топчидеру* шеф станице Петар Стојадиновић.
„ *Реснику* „ „ † Коста Ђуртовић.
„ *Рипњу* „ „ † Димитрије Живановић.
„ *Раљи* „ „ † Светозар Јовановић.
„ *В. Пољу* „ „ Наум Ђорђевић.
„ *Младеновцу* „ „ Исидор Костић
„ *Кусатку* „ „ Милан Стајевић.
„ *Паланци* „ „ Пера Јовановић.
„ *В. Плани* „ „ † Лазар Давинић.
„ *Лапову* „ „ † Светозар Поповић,
„ *Багрдану* „ „ † Арсеније Марић.
„ *Јагодини* „ „ Исајло Ранковић.
„ *Ћуприји* „ „ † Милован Костић.
„ *Парађину* „ „ † Александар Рајковић.
„ *Сикирици* „ „ Јевтимир Д. Поповић.
„ *Сталаћу* „ „ † Јован Милутиновић.
„ *Ђунису* „ „ Ђока Радошевић.
„ *Корману* „ „ † Иван Тадић.
„ *Алексинцу* „ „ † Јоца Јовановић.
„ *Грејачу* „ „ Алекса Л. Стевановнћ.
„ *Нишу* „ „ † Крста Балић.
У *Нишу* подшеф станице Велимир Јовановић.
„ „ шеф магацина † Светозар Цветковић, а Вељa Стојадиновић беше дао оставку па је после враћен у службу.

Кад су тако били распоређени шефови станица беше им наређено да спреме све како би се могао 3. Септембра отворити редован саобраћај. За тај посао послати су сви предмети потребни за отправљање путника, пртљага и робе;

а оно што је недостајало имало се тек накнадно послати. Наравно да су до отварања редовног саобраћаја шефови станица имали спремити ниже особље за службу, као скретничаре, маневристе и друго особље.

Пре свечаног отварања и редовног саобраћаја на нашим железницама, Краљ Милан беше се решио да са његовом пратњом отпутује железницом из Београда у иностранство, с тога се нареди да се 20. Августа спреми дворски воз који ће одвести високе путнике до Земуна а отуда даље. Дакле 20. Августа у 2½ часа по подне имао се кренути дворски воз са станице београдске у Земун.

Један гледалац у оно време 1884. г. 20. Августа овај догађај описао је у једном од тадашњих листова овако:

„Још у један сат по подне у масама је свет врвио станици. На самој станици били су прикупљени сви великодостојници, који се у таквим свечаностима и испраћајима обично прикупљају. На десет минута пред полазак дворскога воза стигла су и Њихова Величанства Краљ Милан и Краљица Наталија са Његовим Височанством Престолонаследником. Пре поласка воза његово Величанство Краљ Милан поздравио је Министра Грађевина г. Јеврема Гудовића овим речима:

„Благодарим вам господине Министре на труду и раду око подизања наше железнице. Ви сте је почели, ви је и довршите. Примите овај знак Нашег одликовања“ — Изговоривши ове речи Краљ пружи г. Гудовићу ленту Таковског крста. Министар Грађевина г. Гудовић прими ленту дубоко се поклони, а Краљ приђе оној групи где стојаху железнички виши чиновници француског друштва и Министарства Грађевина и том приликом изволео је одликовати: Г. Г. Амиљо-а главног директора друштва за грађење „Таковским крстом“ I реда; Виталиса главног предузимача железничког Таковским крстом I. рада; Фрадеа директора експлоатације и Рихтера директора железничког одељења Министарства Грађевина Таковским крстом II реда. Одликујући их, Краљ им је заблагодарио на ревносном заузимању око довршења наших железница.

У 2½ часа дворски воз се кренуо из Београда уз свирку Краљеве музике, која је свирала све донде док воз није прешао преко Савског моста.

У Земуну су Краља са породицом дочекали аустријски официри: Фелд-маршал лајтнант Виктор Рамберг командант 97 пешадиске регименте Милана I Краља од Србије, пуковник Немчић витез од Бихач града и царев крилни ађутант мајор граф Орсини Розенберг. Сви ови официри били су придодати Краљу Милану на службу. — "

Ово је дакле био први воз који је прешао са путницима преко Савског моста.

*

Као што напред поменух први свечани воз имао је да пође из Београда за Ниш 23. Августа 1884. г. — За ту свечаност, коју је приредило француско друштво за грађење позвато је преко 200 гостију, половина из Париза, Беча и Пеште, а половина из Србије. И ако је дакле француско друштво било домаћин ове свечаности, ипак се она имала сматрати као светковина коју народ српски светкује, као дан свога првог економног успеха.

Још пре непуне три године не беше од Београда до Ниша ни један ашов ударен а на дан 23. Августа 1884. г. видимо на гранитским стубовима, од гвожђа изаткан гигантски мост преко кога је пре три дана прошао грдан теретни влак од 24 вагона натоварених шљунком са девет великих локомотива, затим видимо готову пругу од 244 километра са станичним постројењима, тунелима, мостовима, вијадуктима и другим разним и тешким објектима.

Још ваљда никада бара „Венеција" није била живља као оне тихе и бледом месечином обасјане ноћи у очи 23. Августа 1884. г. На привременој београдској станици, (која је данас претворена у железничку поштанску станицу), радило се сву ноћ. Она се облачила у свечано рухо да достојно дочека прву своју светковину. Писак локомотива, које су маневровале и спремале композицију првог свечаног воза — разлегао се целу ноћ, тако да су, не само станично особље већ и околина станична били на будној нози да што свечаније дочекају сутрашњи дан. — И ваздух и поднебље по чијим се регионима разлегала писка локомотива, као да наговештаваху, да се Београд већ преселио у царство културнога света. Свако прекидање слатког сна било је сваком мило, било је пријатно — било

је прекидање што крепи душу и осећање оних, који жуђаху да виде Краљевину Србију; да виде Отаџбину своју у пристаништу културнога препорођаја.

23. Август био је диван дан. Као да је и природа хтела да својим благим и ведрим јесењим даном увелича ову економску, по Србију и њен народ знамениту светковину.

Београд је сав био на нози. До 8 часова изјутра већ је свет био прекрилио све станичне просторије. Два воза стајали су један поред другог на два колосека, готова, да се за Ниш крену. Обе локомотиве беху окићене венцима и тробојним уресима. Велики павиљон подигнут код станице, привремени перон, као и пруга којом ће возови оставити београдску станицу и поћи за Ниш и цела просторија око станице беху искићени заставама.

Његово Високопреосвештенство архиепископ београдски и митрополит српски Теодосије окружен свештеницима и ђаконима одслужио је службу Божју и светом водицом покропио свечане возове. Овој служби Божјој присуствовали су: Министарски Савет, дипломатско тело, чланови Државног Савета, официрски кор и други земаљски великодостојници и чиновници свију струка као и позвати гости са стране и из Србије, а тако исто и силан свет, који је дошао да види прву вожњу возова на српским железницама.

Пошто се свршила служба, позвати гости стадоше заузимати своја места у возовима а тада млади железнички чиновници, са шефом београдске станице Николом Јовановићем на челу, беху заузели такође, свак своје место, готови да даду знак поласка воза те да се прво један, па после други воз крену.

На првом возу били су: министар председник и министар спољних послова Милутин Гарашанин; министар Грађевина и заступник министра народне привреде Јеврем Гудовић и министар финансија Ђока Павловић. Од страних гостију нека су поменути г. г. Гроф Зичи председник угарске изложбе у Пешти и носилац угарске радиности и индустрије; Књаз Ратибор саветник немачког посланства у Бечу, Хан генерални директор Лендербанке, гроф Ложје Виларс потпредседник Лендербанке; Витез Мине француски генерални Конзул у Пешти; Рапапор посланик Рахјсрата; Карл Пакени вицедиректор Сидбана; Марсије председник

друштва „Фив-Лил“; Бидерман саветник српског железничког друштва; Вебер посланик Рајхсрата у Берлину; Казимилијевски директор рачунског одсека друштва за грађење српске железнице у Паризу; главни директор најстаријих друштвених железница аустријских г. Сер, дописници „Пресе“ „Пестерлојда“ „Пешти-Напло-а“ „Еђертертеша“, „Видела“ „Новог Београдског Дневника и други.

Најпосле на знак шефа станице локомотива зазвижда и воз се крену. Војна музика, која је била у првом вагону, засвира Краљеву химну. Са бедема београдских пуцањ топова огласи полазак првог свечаног воза за Ниш.

Свечани воз кренуо се из Београда у 8.35 ч. изјутра а приспео је у Ниш у 6.23 ч. у вече, пошто се на свакој станици дуж пруге задржао по који минут како је то по реду вожње било одређено. У Лапову је Дирекција друштва спремила за своје госте доручак, те се воз тамо, према реду вожње задржао 75 минута.

Дуж целе пруге, а нарочито у Међулужју, Паланци, Лапову, Сталаћу, Алексинцу и Нишу слегао се силан свет из свих округа, да дочека први свечани воз. Свуда у тим местима уз пуцњаву прангија и свирку, народ је дочекивао госте са разним јелима и пићима.

После доручка у Лапову воз се опет кренуо и приспео је на време у Ниш. У Нишу је на станицу изашао председник општине, одборници, начелник окружни, командат места, сви чиновници, официрски кор, и мноштво грађанства. Музика уз пуцњаву топова поздравила је долазак воза. Варош је била осветљена и окићена заставама а на пијаци беше подигнута једна пирамида. На две стране ове пирамиде беху слике Кнеза Милоша ослободитеља Србије а на противној страни Краља Милана I обновитеља Краљевине Србије.

Одређени банкет у Нишу није се могао одржати у одређено време, јер други свечани воз у коме су биле званице није приспео на време пошто му је у Алексинцу машина постала дефект те је с тога томе возу послата помоћна машина из Ниша која је довукла воз у Ниш тек после 10 часова у вече,

Банкет је почео у 11 часова у вече а свршио се око 2½ часа ноћу.

У здравицама које су тада изговорене на банкету, живим је бојама описана важност овога свечаног отварања саобраћаја на срп. државним железницама, која ће направити нову сјајну епоху у економскоме препороћају, не само народа српског, но ће се и цело балканско полуострво и преко овога и далеки исток зближити са културним западом и тако ће оне бити једна од најглавнијих артерија, кроз коју ће струјити и култура и већи трговински полет и у опште бољи и свежији живот свију народа на Балкану иа даљем истоку; а што ће ова главна железничка пруга прећи у свршено дело у томе има на првом месту заслугу Краљ од Србије, његова влада и цео српски народ, који су толике жртве поднели да се ово велико дело доврши. Када беху изговорене речи: „Живео Краљ Милан I“ војена музика интонирала је Краљеву химну.

Овим је завршена свечаност отварања саобраћаја на српским државним железницама. Одмах после завршеног банкета неки су гости изјавили жељу, да се одмах врате у Београд, те је Дирекција с тога увела један засебан воз који је пошао из Ниша у 3 ½ ч. по поноћи, а приспео је у Београд око подне; други воз се кренуо из Ниша у 12 ч. у подне, а приспео је у Београд у 8. 20 ч. у вече.

По свршеном свечаном отварању саобраћаја пруге Београд — Ниш, беше објављено да ће редован саобраћај путника отпочети 3. Сештембра 1884. г. — За овај саобраћај беше уведено свега четири воза; возови бр. 11 из Београда и бр. 12 из Ниша, и мешовити возови бр. 51 из Београда и 52 из Ниша. Воз бр. 11 полазио је из Београда у 4 часа по подне, а стизао је у Ниш у 12. 15 ч. ноћу; воз бр. 12 полазио је из Ниша у 5 ч. изјутра, а стизас је у Београд у 1. 15 ч. по подне; мешовити воз бр. 51 полазио је из Београда у 6 ч., а стизао је у Ниш у 6 ч. у вече, а воз бр. 52 полазио је из Ниша у 9 ч. у јутру, а стизао је у Београд у 9 ч. у вече. Путовање путничких возова трајало је са задржавањем 8 ч. и 15 минута а путовање мешовитих возова трајало је са задржавањем 12 часова.

Како је било објављено, тако је и први путнички воз почео да саобраћа 3. Септембра 1884. г. Тога дана су пуштени путнички возови у оба правца, један из Београда

а други из Ниша. Због многог света који је нагрнуо да се вози првим возом, сви су возови тога дана били у задоцњењу. После неколико дана, 15 Септембра отворен је и саобраћај са робом.

Према томе 15 Септембра 1884. г. отворена је на нашим железницама потпуна експлоатација.

Први директор експлоатације француског друштва био је Фраде, потом Амиљо, па Рабинек, па Латур — де — Бри и последњи г. Фине.

Одмах идуће 1885. г. друштво за експлоатацију регулисало је своје чиновнике издавши им декрете. Било је две врсте декрета, један је био за Србе чиновнике а други за чиновнике странце.

Декрет за чиновнике Србе гласио је:

Постављање (Commission)

На мој предлог постављени сте за сталног чиновника експлоатације као шеф *Н.* станице са годишњом платом . . . . . дин. од . . . . . 1885. г. — Ви сте обвезни да посветите цело ваше време вршењу дужности а не можете примити никакав други посао, који не спада у делокруг службе.

Друштво има право да вас из ма ког узрока и кад год за нужно нађе отпусти из службе, у ком ће случају исплатити двомесечну плату у име награде.

Ви не можете бити отпуштени без решења комитета и само због велике кривице или телесне неспособности. Међутим очекујући решење комитета, директор експлоатације може удаљити вас од дужности, и обуставиће вам се плата онога дана кад буде проглашено ваше отпуштање.

Ако би намерили дати оставку, то морате о томе друштво известити најмање један месец у напред. У овом случају немате право на никакву награду и плата ће вам бити исплаћена само до оног дана кад из службе иступите.

У Београду — 1885.

Директор експлоатације
Латур — Де — Бри с. р.
А. Фере с. р.

Видио и одобрио
Директор компаније
А. Фере с. р.

Ови су декрети били написани на српском и француском језику.

Ови декрети су у чиновника Срба изазвали велико незадовољство, те с тога се између њих појави известан покрет противу друштва за експлоатацију. Ну томе покрету не беху се придружили баш сви чиновници српске народности, те с тога се он није могао ни остварити. На чело тога покрета био се ставио † Стеван Магазиновић тадањи шеф саобраћаја са још неколико другова белгијанаца и Срба чиновника. Због тога је Магазиновић тада и смењен, а на његово место буде постављен Валдер швајцарац. Овâј покрет Срба чиновника беше изазвао код друштва за експлоатацију јако огорчење, те с тога оно стаде гонити све оне чиновнике српске народности, који се беху ма и најслабије наредбама друштва одупирали.

Већ на крају прве године експлоатације, наша је железница имала да издржи највећу тежину послова и службе, а њено младо особље имало је да покаже своју издржљивост, своју вољу и пожртвовање у служби Отаџбине као и своје знање у железничкој служби. То је био рат између Србије и Бугарске. Од 19 до 30 Септембра и од 16 Новембра, до 4 Децембра 1885. г. беше обустављен јавни саобраћај возова, а пруга Београд — Ниш беше стављена под команду Министра Војног да послужи мобилизацији и ратним циљевима.

Огрешио бих се о своју дужност ако не би овде на овом месту, на дан двадесетпетогодишњице експлоатације наших железница, споменуо, да у свету нема примера да је једна млада установа — као што је била тада наша железница — боље и успешније послужила својој земљи, него што је то учинила наша железница са целокупним њеним младим особљем. Нарочиту похвалу тада су добили сви шефови станица, не само преко наше штампе но и страна штампа говорила је са чуђењем и великом хвалом о издржљивости, пожртвовању и примерном реду у вршењу железничке службе на нашој железници.

Од 5 Децембра 1885. г. а по свршеном рату, пруга је била пуштена опет у јавни саобраћај.

Да не би овде редом улазио у појединости, како је текла експлоатација за време француског друштва па до 21 Маја 1889. г. када је иста прешла у руке државне

управе, ја ћу споменути само неке важније догађаје који су од интереса а који треба овде да се спомену:

5. Априла 1885. г. пуштен је први дворски воз од Београда у Ниш:

29. Априла 1885. г. пуштен је први војни воз од Београда у Ниш;

1. Маја 1885. г. уведени су први пут возови за шетњу Београд — Топчидер;

23. Маја 1885. г. уведен је у саобраћај први воз „Оријент — Експрес“ од Београда до Ниша;

23. Фебруара 1886. г. отворен је саобраћај за путнике на прузи Ниш — Лесковац;

6. Марта 1886. г. отворен је саобраћај за робу на истој прузи;

4 — 5 Априла 1886, г. прекинут је саобраћај возова на прузи Београд — Ниш, због поплаве код Греача, Суповског моста и код Ћуприје;

1. Септембра 1886. г. отворен је целокупан саобраћај на прузи Лесковац — Врање;

10. Новембра 1886. г. отворен је целокупан саобраћај на прузи В. Плана — Смедерево;

1. Јануара 1887. г. отворен је саобраћај за путнике на прузи Лапово — Крагујевац;

3. Марта 1887. г. отворен је саобраћај за робу на истој прузи:

1. Јуна 1887. г. отворен је целокупан саобраћај на прузи Ниш — Бела Паланка;

Од 11. Октобра до 1. Новембра 1888. г. био је прекинут саобраћај преко раљског вијадукта због срушеног моста;

6. Маја 1888. г. отворена је веза са Турском у Ристовцу за целокупан саобраћај;

1. Августа 1888. г. отворена је веза са Бугарском у Цариброду за целокупан саобраћај;

21. Маја 1889. г. експлоатацију српских железница одузима државна управа из руку француског друштва.

Од тога дана на нашим железницама наступа други период живота и експлоатације.

II

* * *

21. Маја 1889. г. тачно у 12 часова у подне директор железничког одељења у Министарству Грађевина пок. Димитрије Стојановић са начелником Министарства Унутрашњих Дела; начелником Министарства Правде, чланом кварта варошког и још неколико чиновника железничког одељења Министарства Грађевина дошли су у железничку Дирекцију француског друштва у здању, где се и сада налази железничка Дирекција, па су се пријавили тадањем директору експлоатације француског друштва г. Финеу, коме су прочитали указ намесника којим се одобрава Министру Грађевина и Министру Финансија да одузму експлоатацију из руку француског друштва у руке државне управе; за тим му прочитали наређење, којим се Димитрије Стојановић поставља за директора државних железница са наредбом да одмах прими дужност. Када су прочитали овај указ и наређење г. Фине-у, умоле га, да позове све чиновнике и службенике његове Дирекције, да се ови укази и њима саопште. По наредби директора сви службеници друштва за експлоатацију у Дирекцији, скупили су се на трећи спрат дирекције у ходнику где се сада налази II одељење и ту пред лицем свег особља, директор г. Фине са сузним очима престави новог државног директора Димитрија Стојановића са напоменом, да је он од данас постао њихов директор пошто је држава узела експлоатацију у своје руке. Стојановић наредио беше да се прочита реферат Министра Грађевина г. Пере Велимировића и министра финансија г. Др. Мише В. Вујића па потом указ намесника, којим се одобрава овим министрима да одузму експлоатацију из руку француског друштва у руке државне управе и најзад указ о постављању Димитрија Стојановића за директора државних железница. По прочитању ових указа, нови директор Димитрије Стојановић одржао је особљу прикладан говор, којим је позвао све особље да ове указе прими к знању, да остану сви мирно на својим местима и даље у служби и да ће их државна управа све задржати на положајима а под условима под којима су били и код друштва за експлоатацију.

Указ о одузимању експлоатације у државне руке као и указ о наименовању новог директора, са наредбом, да се целокупно особље повинује овоме делу - послати су телеграфским путем свима шефовима железничких станица и свима полицијским властима дуж железнице.

Овај глас о одузимању експлоатације у државне руке зарадовао је све чиновнике српске народности и цео српски народ. Напротив, чиновницима стране народности није био пријатан, али су се и они повиновали свршеном чину.

Да би се на данашњи дан сетили оних узрока, који су налагали тадашњој српској влади, да експлоатацију српских железница одузме из руку француског друштва, нека ми је овде допуштено, да из реферата тадањих Министара Грађевина и Финансија забележим само један део поменутог реферата:

„Познато је, да је грађење наше железнице Државу врло скупо стало, а познато је тако исто, да је било доста труда и мучне борбе, док се успело, да се наша железница, поред необично велике цене оволико солидно сагради.

— — — — — — — — — — — — — — — — —

За нас је сада важно то питање: Како стојимо са експлоатацијом наше железнице? — И ту, на жалост, морамо признати, да је од самог почетка експлоатације настала јака борба између Државе и Друштва. С једне стране, државни је надзор непрестано тражио да се експлоатација и одржавање железнице врши строго по земаљским законима и правилницима, који имају силу закона. С друге стране, Друштво је у свакој прилици гледало, да се прође са што мање трошка око ове експлоатације, па је у тој тежњи тако далеко терало, да је чак игнорисало најјасније законске одредбе и пренебрегавало да испуњава најбитније услове, који се односе на сигурност и у опште на уредност и правилност саобраћаја; и то очевидно увек у циљи, да овако неоправданим начином постигне за себе што већу уштеду од оних сума, које му се као накнада плаћају од стране државе за вршење експлоатације. На жалост, Друштво је у томе ишло тако далеко, да је чак својим извршним органима на линији издавало наредбе, које се правце косе не само са битним захтевима правилног и сигурног саобраћаја, већ шта више, и са врло јас-

ним и прецизним одредбама позитивних државних закона о томе.

Као што сам имао част да напоменем, још од самога почетка експлоатације, државни надзор морао је свима силама да утиче те да се на нашим пругама заведе, колико толико правилан и уредан саобраћај. Средства, која су у тој цељи употребљавана, била су обично писмени протести противу ове или оне неуредности и неправилности у саобраћају, као и захтеви да се ово или оно у саобраћају поправи. Но сви ови захтеви и протести остајали су већим делом без икаквих последица, јер их је Друштво обично игнорисало или под разним изговорима одлагало или на послетку, сасвим одбијало да их изврши.“

— — — — — — — — — — — — — — — — —

Даље се у том реферату конкретним случајевима доказивала неправилна радња Друштва. Па не само да је Друштво противно прописима и законима вршило експлоатацију, него је оно и приходе прикривало. Све је то доказано примерима, који су заједно са указом о одузимању експлоатације од Друштва, објављени у „Српским Новинама“ од 21 Маја 1889. г. —

Чим је држава одузела експлоатацију од Друштва у своје руке, одмах су у Дирекцији наименовани и шефови за поједине гране службе. Тако је за шефа саобраћаја био наименован г, Мих. Крстић инспектор а за његова помоћника г. Сава Миленковић инжењер, г. Божа Вуковић за шефа секретаријата нове Дирекције, г. Коста Ј. Рашић за шефа економата, † Петроније М. Савић за шефа контроле прихода, г. Влада Марковић за шефа вуче, † Фрања Винтер за шефа књиговодства и т. д. — поред ових узети су из железничког одељења Министарства Грађевина, г.г. Јелачић Павловић, Св. Р. Христић, † Аца К. Стефановић, † Лаза Давинић, † ЖивкоЂукнић, Мих. Рашковић, ТасаЂ. Ивковић и други који су раније били напустили француско друштво за експлоатацију па су прешли у државно железничко одељење Министарства Грађевина Сви ови службеници беху распоређени у разна одељења и поред ових задржати су готово и сви странци, који су се тада затекли у Дирекцији, сем оних већих чиновника, чији круг рада беше такав, да их је ваљало заменити државним службеницима.

Што је пак држава морала узети експлоатацију од француског друштва доста је припомогло и јавно мњење, које је тада немилосрдно нападало на рад друштва француског.

Када је државна управа узела експлоатацију у своје руке затекла је овакво стање особља у Дирекцији:

У Контроли и саобраћају 20 чиновника странаца и 13 чиновника Срба;

У Централи и секретаријату 6 чиновника странаца и 2 чиновника Србина;

У машинском одељењу 5 чиновника странаца и 2 чиновника Србина;

У књиговодству 5 чиновника странаца и 1 чиновник српске народности;

У одељењу за одржавање 5 чиновника странаца и 2 чиновника српске народности;

У економату 4 чиновника странца.

Свега 45 чиновника странаца и 19 чиновника српске народности.

На чиновнике српске народности, у Дирекцији друштва трошило се годишње *36.000 динара*, а на чиновнике стране народности трошило се *198.700* дин. годишње. На сваког чиновника српске народности просечно је издавано *1.800 дин.* годишње, а на сваког чиновника стране народности просечно је издавано *4.301 дин.* годишње.

Државна управа затекла је код француског друштва следеће железничке пруге готове:

Пругу Београд—савски мост, дужина 2.1 km.

Пругу Београд—Ниш, дужина 243.5 km.

Пругу Ниш—бугар. граница, дужина 93.4 km.

Пругу Ниш — Ристовац — турска граница, дужина 122.2 km.

Пругу В. Плана—Смедерево дужина 41.9 km.

Пругу Лапово—Крагујевац дужина 29.2 km.

Свега стварне дужине 532.3 километра

За време француске управе на железницама било је свега *51 станица.*

Од Дирекције француског друштва на дан 21 Маја 1889. г. државна управа примила је возног материјала:

СРПСКИ СЕМИНАР

Локомотива великих и малих, комада	27.
Путничких вагона	127.
Затворених за робу вагона	293.
За свиње вагона	88.
Отворених вагона разне серије	321.

Свега *локомотива 27* комада
Свега *вагона путничких 127* комада
Свега *вагона за робу 702* комада.

Француско друштво за експлоатацију, последње године своје управе показало је од свих железница *2.455.000 динара прихода.*

Одмах после неколико дана, после 21. Маја 1889. г. када је државна управа узела железничку експлоатацију у своје руке, послови на нашим железницама ишли су својим редовним током. Од оног дана државне управе, па до данас, десиле су се у Дирекцији државних железница многе промене, које не могу да уђу у ову Споменицу, јер би се о њима морало детаљније говорити и кад би то било, онда ова књижица не би била „Споменица“ већ историја наших железница, а писац ових редова није себи то ставио у задатак, те за то ће овде споменути само важније догађаје, које на данашњи дан треба споменути.

Најважнији догађај који се десио на нашим железницама у периоду државне управе, то је доношење „Закона о уређењу Дирекције државних железница“ 31. Марта 1892. г. под управом намесника и владом г. Николе П. Пашића, када Министар Грађевина беше г. Пера Велимировић. Директор државних железница беше † Димитрије Стојановић, а референт у Народној Скупштини г. Миливој Јосимовић нар. посланик.

Доцније је у току државног управљања у Дирекцији државних железница образована управа за грађење нових железница, на чело које данас стоји г. Виљем Бадер управник за грађење, под чијом је управом довршена пруга Забрежје—Ваљево и Сталаћ – Крушевац, а у раду су пруге Крушевац—Ужице, Параћин—Зајечар—Прахово, и Аранђеловац – Лајковац. Све ове пруге у изгледу је да ће бити готове до пролећа 1911 године.

У току тога времена било је шест директора г. г. Димитрије Стојановић, Миливој Јосимовић, Коста Протић, Микаило Богићевић, Јован Станковић, и D-r. Мика Поповић, од којих је Стојановић био 3 пута, Јосимовић 4 пута а D-r Поповић је по други пут директор.

Помоћници директора били су г. г. Никола Станковић, Миливој Јосимовић, Едуард Надлер, Михаило Крстић, Влада Марковић, Милан Милашиновић и Светозар Недељковић. Од којих су Јосимовић и Марковић били по два пута.

Од одузимања експлоатације у државне руке, стање на нашим железницама стоји овако:

Саграђене су ове нове пруге:

Пруга Београд — Сава—Кланица	стварна дуж.	8.5	килом.
„ Ћуприја—Сење	„	30.8	„
„ Ћићевац - Св. Петар	„	17.5	„
„ Младеновац Аранђеловац	„	31.5	„
„ Св. Петар — Бела — Река	„	4.7	„
„ Забрежје—Ваљево	„	67.5	„
„ Сталаћ - Крушевац	„	14.7	„
	Свега	175.2	„

У раду су пруге:

Крушевац—Чачак Ужице	стварна дужина	219. 0.	килом.
Аранђеловац—Лајковац „	„	42.4	„
Параћин —Зајечар—Вражогрнце	„	112.3	„
Прахово - Вражогрнце Зајечар	„	74.8	„
	Свега	448.5	„

За време државне управе отворено је нових железничких станица и постоја:

На прузи Београд—Ниш	15	стан. и постоја
„ „ Ниш—Цариброд	5	„ „ „
„ „ Ниш—Ристовац	4	„ „ „
„ „ В. Плана - Смедерево	4	„ „ „
„ „ Лапово -- Крагујевац	1	„ „ „
„ „ Младеновац—Аранђеловац	4	„ „ „
„ „ Ћуприја Сењ. рудник	2	„ „ „
„ „ Београд—Кланица	2	„ „ „
„ „ Забрежје Ваљево	11	„ „ „
„ „ Сталаћ—Крушевац	1	„ „ „
	Свега: 49	стан. и постоја

За време државне управе набављено је новог колског материјала:

Локомотива комада	63	
Путничких вагона	104	комада
Затворених вагона за робу	1097	„
Отворених вагона за робу	626	„
Кола за свиње и живину	117	„
Свега	*2007*	*комада.*

Данас за време држ. управе има особља у Дирекцији:

указних чиновника	79
званичника	39
помоћног особља	56
служитеља	23
Свега особља	197

На прузи:

„ „ указних чиновника	85
„ „ званичника	270
„ „ помоћног особља	1602
„ „ служитеља	537
Свега особља	2494

Укупно особља у дирекцији и на прузи 2.691

За време државне управе, за последњих десет година укупан приход био је овакав:

1898. г. било је прихода	6.192.624	дин.
1899. „ „ „ „	6.504.288	„
1900. „ „ „ „	6.808.685	„
1901. „ „ „ „	6.905.230	„
1902. „ „ „ „	6.952.363	„
1903. „ „ „ „	7.512.335	„
1904. „ „ „ „	8.466.520	„
1905. „ „ „ „	8.312.881	„
1906. „ „ „ „	9.026.360	„
1907. „ „ „ „	10.407.356	„
1908. „ „ „ „	12.360.000	„

* * *

На данашњи дан двадесетпетогодишњице биће потребно да се спомену још неке појединости, које у периоду државне управе експлоатације заузимају важно место у културном напретку наших железница и њеног

особља. За време државне управе железничари су створили себи новчану Задругу која данас долази у ред најбољих и најкулантнијих новчаних завода у Србији, са капиталом од преко пола милијуна динара, а код које сваки железничар, члан ове Задруге, може себи - у случају потребе — наћи материјалне помоћи. Сем тога, ова железничка новчана Задруга има своја два одељења: одељење за намирнице, храну, одело и обућу и помоћни фонд за потпомагање породица умрлих железничара и сахрану оних који нису осигурани државном помоћу. Затим је под управом државне експлоатације створено Удружење железничара за интелектуално развиће њихово. Сваки железничар може бити члан овог удружења.

Па и на књижевном, стручном пољу, за време државне управе истакли су се неколико и старијих и млађих железничара. За то време излазило је и неколико железничких стручних листова као: „Саобраћајни Весник“ „Железничар“ и „Железнички Гласник“ и најзад данас излази „Српски Железничар“ орган Удружења железничара. Но у току двадесет и пет година од отварања железница, смрт нам је покосила многе другове, чија имена нам ваља данас споменути на засебном месту.

У другој струци од питомаца белгијанаца налазе се Никола Нушић и Жак Штерн; у пензији, од белгијанаца железничара су Никола Јовановић и Ђока Радошевић. *Најстарији железничар који се данас налази у активној служби железничкој јесте г. Виљем Бадер управник управе за грађење нових железница, а најмлађи је онај последњи приправник, који је примљен у служби пре данашње прославе.*

* * *

Најзад нека ми је допуштено споменути овде данашњу железничку Дирекцију, коју састављају:
Директор државних железница г. Др. Мика Поповић;
Помоћник директора г. Светозар Недељковић;

I. одељење — опште

Шеф, заступник начелника, г. Евжен Дероко инспектор;
„ тарифског одсека, г. Јелачић Павловић в. контролор;
„ санитета, г. Др. Мита Поповић;
правни референт, г. Живан Станковић.

II. одељење рачунско

Шеф, начелник одељења, г. Коста Рашић;
,, књиговодства, г. Божидар Предић;
Главни благајник, г. Милан Ристић.

III. одељење — економат

Шеф, заступник начелника, г. Миливој Павловић инспектор;
,, централног магацина, г. Властимир Матић.

IV. одељење — контрола прихода

Шеф, начелник одељења, г. Сава Миленковић;
,, рачунског одсека, г. Пера Стојадиновић в. контролор.

V. одељење — саобраћајно

Шеф, начелник, г. Божа Вуковић;
,, активне контроле, г. Емил Велимировић инспектор;
,, рекламационог одсека, г. Антоније Панић ,,
,, контроле телеграфа, г. Панта Михаиловић ,,
,, возног одсека, г. Јосиф Апел ,,

VI. одељење — одржавање пруге

Шеф, начелник, г. Миша Николић;
,, одсека за одржавање, г. Михаило В. Илић инспектор;
,, рачунског одсека, г. Милан Бугарски адм. чиновник.

VII, одељење — машинско

Шеф, заступник начелника, г. Милош В. Илић инспектор;
,, вуче, г. Милош Кикић инспектор;
,, Нишке радионице, г. Миладин Ђорић в. инжењер;

VIII. Управа за грађење

Управник Виљем Бадер;

Шеф одсека за грађење, Миливој Павлићевић инспектор;
,, ,, административног, Милан Пујић инспектор;
Инспектори грађења, Лука Ивковић и Владимир А. Бабовић;
Шеф за експропријацију, Васа Атанацковић инспектор.

I, Шефови станица глав. и споредних пруга

Београд, Милош Ристић контролор
Топчидер, Стеван Трифуновић саобр. званич.
Ресник, Јован Томић ,, ,,
Ритањ, Миладин Арсић ,, чинов.

Раља, Добривој Николајевић	саобраћјни	„ званич.
Ђурице. Огњен Петровић	„	„
Вл. Поље, Гвозден Милосављевић	„	„
Младеновац, Љубомир Ђаја	„	чинов.
Кусадак, Андра Петровић	„	„
Паланка, Мирко Јовановић	„	„
Вел. Плана, Љуба Радосављевић	„	„
Марковац, Антоније Кодемовић	„	„
Лапово, Милан Динић	„	„
Багрдан, Стојан Адашевић	„	„
Јагодина, Исаило Ранковић	в. контролор	
Ћуприја, Димитрије Крстић	саобр. чинов.	
Д. Ћуприја, Петар Стојановић	„	„
Параћин, Драгутин Димитријевић	„	„
Сикирица, Љубомир Илић	„	званич.
Ћићевац, Алекса Поповић	„	„
Сталаћ, Нићифор Петровић	„	чинов.
Бранљини, Никола Прокић	„	званич.
Ђунис, Чеда Спасић	„	чинов.
Корман, Сава Радуловић	„	званич.
Алексинац, Благоје Недељковић	„	чинов.
Грејач, Владимир Гајтовић	„	званич.
Топоница, Сава Милорадовић	„	„
Црвени Крст, Лаза Поповић	„	„
Ниш Светолик Лукић	контролор.	

II. пруга Ниш — Цариброд

Бања, Виктор Кобјерски	саобр. чинов.	
Сићево, Драгољуб Јовановић	саобр. званичн.	
Св. Петка, Милан Петровић	„	„
Долац, Љубомир Димић	„	званичник
Црв. Река, Драгутин Холец	„	„
Бела Паланка, Коста Балић	„	чиновник
Чифлик, Стеван Наумовић	„	„
Станичење, Петар Анастасијевић	„	званичник
Пирот, Михаило Павловић	„	„
Суково (резервни чиновник)	„	„
Цариброд, Јевтимир Д. Поповић	в. контролор	

III Пруга Ниш Ристовац

Белотинце, Драгутин Оташевић	саобр. чиновник	
Брестовац, Светозар Милановић	„	„

Печењевце, Спира Херцег-Скобла	саобр.	званичник
Лесковац, Боривој Туцаковић	,,	,,
Грделица, Михаило Максимовић	,,	чиновник
Предеане, Александар Стојковић	,,	,,
Цеп, Михаило Богдановић	,,	званичник
Вл. Хан, Димитрије Х. Микић	,,	званичник
Прибој, Ненад Маринковић	,,	чиновник
Врањ. Бања, Милорад Поповић	,,	,,
Врање, Сима Вучковић,	,,	,,
Ристовац, Живко Степић	,,	,,

IV Пруга Вел. Плана—Смедерево

Крњево, Радован Павловић	саобр.	званичн.
Лозовик, Мирко Милетић	,,	,,
Осипаоница, Коста Јовановић	,,	чиновник
Смедерево, Димитр. Вељковић	,,	,

V Пруга Лапово—Крагујевац

Баточина, Драгутин Илић	саобр.	званичн.
Бадњевац, Ђура Јанковић	,,	,,
Милатовац, Јован Илић	,,	,,
Јовановац, Владимир Димић	,,	,,
Крагујевац, Јован Станојевић	,,	чиновник

VI. Пруга Младеновац—Аранђеловац

Грабовац, (празно)		
Копљаре, Милорад Трифунац	саобр.	чиновник
Село-Бања, Добривој Холец	,,	званичник
Аранђеловац, Михаило Величковић	,,	чиновник

VII Пруга Забрежје—Ваљево

Забрежје, Драгутин Милојевић	саобр.	званичн.
Обреновац, Милан Сретеновић	,,	чиновник
Стублине, (празно)		
Бргуле, (празно)		
Мали Борак, Драгомир Ристић	,,	званичник
Јабучје, Божа Лазаревић	,,	,,
Лајковац, Душан Трифковић	,,	чиновник
Словац, Светозар Ђурић	,,	званичник
Дивци, Доброљуб Николић	,,	,,
Иверак, Димитрије Поповић	,,	,,
Ваљево, Никола Вукадиновић	,,	чиновник

VIII Пруга Сталаћ—Крушевац

Дедине, (празно)
Крушевац, Милан Д. Спасић саобр. чиновник

IX Пруга Београд—Кланица

Београд -- Сава, Милан Стојковић саобр. чиновник
„ *Кланица*, Будимир Несторовић „ званичник

Шефови секција

I. секција Марко Каракашевић инспектор
II. „ Владислав Ђ. Клинковски виши инжењер
III. „ Емило Краловец инспектор
IV. „ Јован Аврамовић „
V. „ Стеван Чолић виши инжењер

Шефови ложионица

У *Београду*, Боривој Поповић инжењер
„ *Младеновцу*, Јован Ракић надзорник машина
„ *Лапову*, Стеван Томић машиновођ
„ *Ћуприји*, Јован Поспешил пословођ
„ *Нишу*, Хајнрих Фрај инспектор
„ *Обреновцу*, Димитрије Јанковић надзорник машина.

* * *

Данас на дан двадесетпетогодишњице вреди напоменути, да је мисао грађењу железнице у Србији покренута за време владавине Књаза Александра Карађорђевића 1852 године, оца нашег узвишеног Краља Петра а данас, после педесет и седам година, за време владавине сина Књаз-Александровог — Петра Карађорђевића налази се у највећем јеку грађење нових железница, које ће Србију подићи на највећи ступањ развића трговине, привреде и индустрије. Судбина је ваљда хтела, да оно, што није могао отац почети, син да доврши. Тако исто, мислим, да нећу погрешити, ако покојницима — радницима, који су својим радом и трудом допринели, да се наша железница сагради, експлоатише и усаврши како би дала добре резултате на пољу привреде, трговине индустрије у нашој Отаџбини, те да и она с поносом стане у ред других културних земаља у Европи, мислим да нећу

погрешити, ако узвикнем: нека је слава и хвала свима покојним железничарима и радницима на пољу железничке установе. Најзад нека је хвала и част Г. Г. Министру Грађевина; директору државних железница; његовом помоћнику; шефовима свих одељења; управи за грађење нових железница и свима железничарима, који се данас налазе у активној служби железничкој, који својим трудом и пожртвовањем неуморно раде да се наше железнице у својој мрежи што више прошире и усаврше до највеће културне установе — желећи свима: да са педесетогодишњицом саобраћаја наших железница дочекају нашу милу Отаџбину Србију, на врхунцу њенога економскога, трговинског и индустријског развића.

РЕД ВОЖЊЕ ПРВОГ СВЕЧАНОГ ВОЗА

ЧЕТВРТАК 23. АВГУСТА 1884. Г. - ИЗ БЕОГРАДА

Назначење станица задржавања	Стање километ.	Часови	
		доласка	поласка
Београд			8.35
Топчидер	5	8.47	
Ресник	14	9.8	
Рипањ	21	9.29	9.39
Раља	35	10.35	
Влашко поље	51	11.28	
Међулужје	56	11.36	
Кусадак	70	11.57	
Паланка	81	12.14	12.24
Велика Плана	93	12.42	12.44
Лапово	110	1.10	2.25
Багрдан	121	2.42	
Јагодина	136	3.5	3.10
Ћуприја	149	3.30	3.40
Параћин	156	3.51	3.54
Сикирица	169	4.14	
Сталаћ	177	4.26	4.36
Ћунис	195	5.3	
Корман	206	5.20	
Алексинац	215	5.34	5.39
Грејач	225	5.54	
Ниш	244	6.23	

ПЕТАК 24 АВГУСТА — ИЗ НИША

Назначење станица задржавања	Стање километ.	Часови	
		доласка	поласка
Ниш			5.15
Грејач	19	5.44	
Алексинац	29	5.59	6.4
Корман	38	6.18	
Ћунис	49	6.35	
Сталаћ	67	7.2	7.12
Сикирица	75	7.24	
Параћин	88	7.44	7.47
Ћуприја	95	7.58	8.8
Јагодина	108	8.28	8.33
Багрдан	123	8.56	
Лапово	134	9.13	9.23
Велика Плана	151	9.49	9.51
Паланка	163	10.9	10.19
Кусадак	174	10.36	
Међулужје	188	10.57	
Влашко поље	193	11.6	
Раља	209	12.10	
Рипањ	223	12.57	1.7
Ресник	230	1.30	
Топчидер	239	1.48	
Београд	244	1.58	

ДРУШТВО
за грађење и експлоатацију
СРПСКЕ ДРЖАВНЕ ЖЕЛЕЗНИЦЕ

РАСПОРЕД
ПУТНИЧКИХ ВЛАКОВА
ОД БЕОГРАДА ДО НИША

Име станица	Одстојање		Брз. на сат	Прелаз траје	Задржавање траје	Време		Примедба
	поје. станица	укупно				доласка	одласка	
Београд	0						4	По подне
Топчидер	5·44	5·44	30	11	2	4·11	4·13	
Ресник	8·82	14·26	30	18	—	4·31	—	
Рипањ	7·14	21.40	25	17	6	4·48	4·54	Вода
Раља	13 41	34.81	25	32	5	5·26	5·31	
Влашка	13·04	47·85	25	31	2	6·02	6·04	
Међулужје	5·35	53·20	40	8	3	6·12	6·15	
Кусадак	14·45	67·65	40	21	—	6 36	—	
Паланка	11·15	78·80	40	17	8	6·53	7·01	Вода
В. Плана	11·85	90·65	40	18	5	7·19	7·24	
Лапово	19·17	109·82	40	28	10	7·52	8·02	Вода
Багрдан	10·68	120·50	40	16	—	8·18	—	
Јагодина	14·95	135·45	40	23	5	8·41	8·46	
Ћуприја	13·10	148·55	40	20	5	9·06	9·11	Вода
Параћин	6·88	155·43	40	11	5	9·22	9·27	
Сикирица	13·20	168·63	40	20	—	9·47	—	
Сталаћ	7·90	176·53	40	12	6	9·59	10·5	Вода
Ђунис	18·75	195·28	25	45	5	10·50	10·55	
Корман	10·70	205·98	40	16	—	11·11	—	
Алексинац	8·60	214·58	40	13	6	11·24	11·30	Вода
Грeач	10·40	224·98	10	16	—	11·46	—	
Ниш	19·00	243·98	40	29	—	12·15	—	

ДРУШТВО
за грађење и експлоатацију
Срп. Држ. Железнице.

РАСПОРЕД
ПУТНИЧКИХ ВЛАКОВА
Од Ниша до Београда

Име станица	Одстојање		Брзина на сат	Прелаз траје	Задржавање траје	ВРЕМЕ		Примедба
	пој. станица	укупно				доласка	одласка	
Ниш	—	—	—	—	—	—	5	Ујутру
Греач	19·00	19·00	40	29	—	5·29	—	
Алексинац	10·40	29·40	40	16	6	5·45	5·51	
Корман	8·60	38·00	40	13	—	6·04	—	
Ђунис	10·70	48·70	40	16	5	6·20	6·25	
Сталаћ	18·75	67·45	25	45	6	7·10	7·16	
Сикирица	7·90	75·35	40	12	—	7·28	—	
Параћин	13·20	88·55	40	20	5	7·48	7·53	
Ћуприја	6·88	95·43	40	11	5	8·04	8·09	
Јагодина	13·10	108·53	40	20	5	8·29	8 34	
Багрдан	14·95	123·48	40	23	—	8·57	—	
Лапово	10·68	134·16	40	18	10	9·15	9·25	
В. Плана	19·17	153·33	40	28	5	9·53	9·58	
Паланка	11·85	165·18	40	18	6	10·16	10·22	
Кусадак	11·15	176·33	40	17	—	10·39	—	
Међулужје	14·45	190·78	40	21	3	11·00	11·03	
Влашка	5·35	196·13	25	8	2	11·11	11·13	
Раља	13·04	209·17	25	31	5	11·44	11·49	
Рипањ	13·41	222·58	25	32	6	12·21	12·27	
Ресник	7·14	229·72	30	17	—	12·44	—	
Топчидер	8·82	238·54	30	18	2	1·02	1·04	
Београд	5·44	243.98	30	11		1·15	—	

ДОДАТАК I.

Протокол одузимања железнице од управе француског друштва у руке државне управе.

21 Маја 1889. г. у Дирекцији
железничкој у „Гранд Хотелу“ у
Београду

Према решењу Господина Министра Грађевина од данашњег Ж.№ 1774 одређена комисија, дошла је у Дирекцију железничку, која је у „Гранд Хотелу“ и пријавив се репрезентанту друштва железничког г. Фине-у саопштила му је ово:

Задатак је ове комисије да према указу краљевских намесника, штампаном у бр. 113 „Српских Новина,“ у име државе прими од друштва експлоатацију српске железнице, а тако исто возни материјал и станични намештај, даље потрошни и остали материјал, као што је то наређено у тачци 1, 2 и 4 поменутог указа.

С тога комисија има част позвати г. Финеа генералног представника друштвеног да изволи приступити извршењу тачака означених у указу. По нарочитом наређењу узимање железнице у државне руке има да се изврши још данас.

За комисију директор
Стојановић с. р.

Генерални заступник друштва г. Фине из узрока што незна српски, диктирао је своју изјаву у перо на француском језику у следећем:

(Превод са француског):

Господин Г. Фине, Генерални Заступник, изјављује да има пуномоћије свога Друштва, али да не верује да се то пуномоћије може односити и на овај нарочити случај; према томе он изјављује да може преговарати са Комисијом једино под условом да у том свом суделовању не прима никакву личну одговорност и да, у саопштењу дотичних

докумената своме Друштву, изјави да Управни Одбор остаје једини надлежан да цени његов поступак, који ће Одбор моћи да одобри или одбије, по свом нахођењу.

Међутим, Г. фине мисли да му његово пуномоћије даје право да Комисији изјави следеће:

Још нисам прочитао указ, на основу којега се Комисија овде појавила. Изјављујући моје оправдано чуђење због мере коју је Краљевска Влада предузела, желим да пре сваког даљег преговарања изјавим, да најенергичније протествујем, како у моје име, тако и у име Друштва које заступам, против овог решења, које сматрам за самовласно и неоправдано.

Овом изјавом чиним све резерве односно последица повреде обавеза, које се оснивају на разним уговорима закљученим између Владе и Друштва, и то нарочито на Генералној Конвенцији од 22. јануара (3. фебруара) 1881. год. у којој хоћу специјално да резервишем сва права мојих властодаваца како у погледу финансијске операције на коју се обавезало Друштво, тако и у погледу других права и обавеза уговорених том Конвенцијом.

Ја изјављујем да ово радим само под притиском силе и да, ослањајући се на Конвенцији, којој је одобрење Народне Скупштине дало силу закона, протествујем противу једне мере, коју сматрам за незаконити.

С тога и чиним све резерве односно сума које ми се дугују или које ће ми се дуговати као и односно штета и оштета.

После ових изјава, г. Фине, сматрајући да под овим околностима не може ни допустити комисији да предузме све мере које буде сматрала за потребне за извршење своје мисије, понављајући горњу изјаву, изјављује да је готов да комисији укаже своју помоћ.

Г. Фине с. р.

Комисија је само на неодступно тражење г. Финеа дозволила истоме, да напред издиктирану његову изјаву дâ на протокол. Но како она није надлежна да цени правну страну, које се иста изјава дотиче, то је умолила г. Финеа да приступи самој главној ствари предаје и пријема експлоатације и осталога за шта је комисија овлашћена а пре свега да објави персоналу, како овде у Дирекцији

тако и на линији, да је он предао, и да је држава данас примила у своје руке експлоатацију железнице.

За комисију директор
Стојановић с р.

На ово тражење комисије г. Фине ушутио је следећи циркулар особљу на линији:

„Пошто је Влада поново узела у своје руке експлоатацију, особље се овим извештава да од овог тренутка престаје бити под нашом Дирекцијом и да више нема да прима наше наредбе.“

Овај исти циркулар саопштен је усмено Дирекцијском особљу у Београду. Ради тога Дирекцијско особље скупило се у присуству Комисије и Г. Фине им је изјавио да се покорава Комисијском тражењу, изјављујући да овим поступком сматра да се Влада обавезује да ће поштовати све конвенције које постоје са чиновницима Друштвеним.

Г. Фине с. р.

Затим је председник комисије прочитао сакупљеном персоналу указ Краљевских Намесника и позвао их на дужност а затим је издао персоналу на линију ову депешу.

„Распис свима станицама на главној линији Београд—Ниш—Цариброд — Ристовац и линији Вел. Плана — Смедерево.

По највишем решењу од јучерањег, примила је данас 21. Маја Држава експлоатацију железнице у своје руке и тако од данас престаје Управа Режије за експлоатацију прве српске државне железнице.

Ово се ставља до знања како шефовима станица тако и свему станичном и осталом железничком особљу с тим, да оно остаје и даље да врши своју дужност према својим досадањим инструкцијама.

Упуства као и наредбе добијаће у будуће од железничког одељења Министарства Грађевина, кога је одељења представник потписани директор.

Налаже се шефовима станица да ову наредбу саопште како своме особљу на потпис тако и свима осталим железничким органима који се у њиховим станицама са службом налазе и о томе известе телеграфски железничко одељење Министарства Грађевина (Гранд Хотел).

директор
желез. одељ. Минист. Грађевина
Стојановић с. р.

Усљед свега овога, а ради тачног обрачуна издата је по заједничком споразуму и под заједничким потписом овака депеша.

„Циркулар свима станицама,

С позивом на данашњу депешу бр. *164* од г. директора Стојановића подписату, извештавамо станице да исте имају све рачуне као: путника, пртљага, велике и мале брзине и телеграфа данас у 12 сахати ноћу између 20 и 21 Маја т. г. закључити. Ово се тако исто има учинити као да су рачуни концем месеца закључени. Пошто нам је нужно знати оправдање остатка за идући рачун, то има сваки благајник о истоме један списак оних докумената и товарних листова, којих роба није подигнута саставити и са рачунима послати.

Сав готов новац који проистиче од прихода до данас до 12 сахати између 20 и 21 Маја т. г. заједно са фондом за исплату радника има се под засебним групом са натписом „Режија за експлоатацију“ са сутрашњим возом послати.

Приходи од 12 сахати ноћу имају се као и до сада редовно са дотичним возовима слати.

Ми очекујемо да ће сви чиновници ове важне наредбе најтачније испунити.

Г. Фине с. р.
Стојановић с. р.

Г.Г. Фине извештава комисију да сматра да је од данас у подне Друштво потпуно ослобођено сваке одговорности, нарочито у погледу експлоатације.

Г. Фине с. р.

Седница је закључена у један сахат и заказана да се рад продужи по подне у 4 сахата.

Г. Фине с. р.

Чланови комисије
Д. Стојановић с. р.
Јов. Стевчић с. р.
Т. Миленковић с. р.
Јоксим Јоксимовић с.р.
Вуковић с .р

Комисија је после подне у 4 сахата наставила свој посао и онда је г. Фине изјавио:

„На основу члана. 3. Указа Друштво предаће Влади листу уговора односно радова и лиферација, који су данас у сили, када Министарство ступа у место Друштва за обавезе из тих уговора.

На основу истог члана Држава ће узети по цену коштања ствари све врсте које служе експлоатацији, као и потрошни материјал и резервне делове све врсте.

За време од једног месеца Друштво ће стајати на расположењу Влади за све потребне констатације, с тим да односно констатације, које не буду извршене, биће меродавне књиге експлоатације.

Г. Фине с. р.

ДОДАТАК II

Реферат Министарском Савету

Према указу Краљевских намесника од 20 т. м. железничко одељење Министарства Грађевина примило је управу експлоатације свију наших држав. железница, које је до тада експлоатисало Друштво.

На основу истог указа трошкови око експлоатације имају се подмиривати из прихода од експлоатације тих железница. За ове издатке нема, а и није могло бити одређеног државног буџета, којим би био регулисан број персонала и њихове плате као и набавка потрошног и другог материјала.

Међутим сама природа обављања такве радње, као што је уредна експлоатација железнице, императивно захтева известан број посленика, као и извесну количину разног материјала. Примањем експлоатације у државне руке, влада је узела обавезу да одговори потпуно потребама потпуне и непрекидне експлоатације, мора се у руковођењу ове експлоатације управљати према фактичном стању и фактичним потребама, које су изазване самом природом и захтевима овакве једне радње.

Извесна организација експлоатације на нашим железницама већ постоји и државна управа мора привремено продужити да врши експлоатацију по тој већ постојећој организацији онако и на онај начин, како је то радило и друштво. Овако би се имало радити све донде, док законодавно тело не би одобрило и утврдило буџет експлоатације и док се не би законом уредила организација железничке управе и то како у односу на њен састав тако и у односу на њен делокруг и начин рада.

Према томе а у извршењу указа Краљевских намесника, мени је част предложити Министарском Савету, да изволи решити и одобрити:

1. Да се железнички приход прибира онако, као што је до сада рађено и прикупљени приход да се чува у касама железничке управе,

2. Овај приход у првом реду да се употребљава на подмиривање редовних и ванредних потреба експлоатације, на откуп возног и другог материјала, на исплату дугујуће суме за експлоатацију, на оправку и принављање возног материјала и потребних дограђивања на железници. Вишак преко тога, да се предаје каси железничког зајма за циљ означену у тач. 1. члану 9. *Опште Конвенције*.

3. Да се до даље наредбе, из железничког прихода издају плате и додаци железничком особљу, које је остало од главне режије, по оним нормама, које је утврдила глав. режија.

4. Да се набавке за потрошни, возни и други материјал, врше по досадањој практици онако, као што је радила главна режија. Исто тако, да се одржавање пруге и оправке возног материјала врше такође, по постојећој практици и на онај начин, као што је до сада радила главна режија.

26 Маја 1889. год.
у Београду
Министар Грађевина
П. Велимировић с. р.

Министарски Савет усваја предлог Министра Грађевина.

Председник Министарског Савета
Министар Иностр. Дела ђенерал
С. Грујић с. р.
Министар Грађевина
П. Велимировић с. р.
Министар Финансија
Др. М. В. Вујић с. р.
Министар Просвете и Црквв. Дела
Св. Милосављевић с. р.
Министар Правде
Гл, Гершић с. р.
Министар Нар. Привреде
Ст, Р. Поповић
Министар Унутр. Дела
К. А. Таушановић с. р.

† ПОГИНУЛИ ЖЕЛЕЗНИЧАРИ

Илија Вучковић скретничар;
Александар Бреговић шеф станице;
Сава Бугарски, возовођ;
Михаило Везецковић скретничар;
Арсеније Белеслић, телеграфист;
Алојз Хрдина, машиновођ;
Сава Чобанић скретничар;
Станко Јовановић кочничар;
Сава Митровић скретничар;
Сава Марјановић скретничар;
Станоје Нешић чувар
Тимотије Кнежевић, кочничар;
Јован Станковић чувар;
Данило Стевановић шеф маневре;
Светозар Петровић, скретничар;
Коста Н. Живковић, начелник дирекције;
Павле Јовановић скретничар
Миладин Стефановић чувар.
Никола Митић
Љуба Живковић кочничар;
Добривој Комненовић саобраћајни званич.
Димитрије Воргић скретничар;
Владимир Цинцармитровић, кондуктер;
Јован Цуца десетар;
Коста Илић скретничар;
Милан Јанковић чувар;
Нађко Вучковић чувар;
Станислав Јаковљевић чувар;
Станко Спасеновић чувар;
Јевстастије Петровић чувар;
Марко Здравковић чувар;
Стеван Пешић чувар;
Грга Думић маневрист;
Петроније Николић чувар;
Михаило Белеслић скретничар,
Светислав Станковић чувар.

† УМРЛИ ЖЕЛЕЗНИЧКИ ЧИНОВНИЦИ

Александар К. Стефановић контролор, Алојз Брајер чиновник, Арса Марић контролор, Бранко Брадваревић чиновник, Васа Михановић контролор, Васа Турјак виши контролор, Владимир Спасић чиновник, Војин Ђурић инжењер, Димитрије Живановић контролор, Димитрије Стојановић директор, Димитрије Тешић подинжењер, Добривоје Катић чиновник, Драгутин Браловић чиновник, Душан Сабовљевић виши инжењер, Душан Утјешеновић чиновник, Ђорђе Јовановић правни референт, Живко Васиљевић шеф станице, Живко Ђукнић чиновник, Живко Крњајић чиновник, Живко А. Радивојевић секретар, Иван Тадић шеф станице, Јован Живановић чиновник, Јован Ђурић шеф станице, Јован Ковачевић виши инжењер, Јован Јовановић шеф станице, Јован С. Поповић чиновник, Јован Милутиновић контролор, Јован С. Кулунџић чиновник, Јездимир Обрадовић шеф станице, Коста Ћуртовић шеф станице, Крста Балић контролор, Лазар Давинић чиновник, Љубомир Арсеновић шеф станице, Љубомир Жарковић шеф станице, Марко Опујић контролор, Милан П. Јанковић чиновник, Милан Маринковић инспектор, Милован Костић контролор, Милош Милошевић благајник, Милан Сретеновић шеф станице, Мита Станковић виши инжењер, Михаило Ј. Валента инспектор, Михаило Јовановић контролор, Михаило Рувидић благајник, Михаило Шапоњић контролор, Миша Марковић начелник, Миша-Лаза Ристић чиновник, Никола Рерих чиновник, Никола Б. Прокић контролор, Никола Стојковић чиновник, Петар Карацић инжењер, Петар К. Цукић инспектор, Петар Милићев чиновник, Петроније М. Савић инспектор, Стеван М. Лукић чиновник, Светозар Грујичић чиновник, Светозар Томић чиновник, Светозар Јовановић шеф станице, Светозар Цветковић контролор, Светозар Поповић контролор, Стеван Милутиновић чиновник, Стеван Д. Л. Новаковић чиновник, Тихомир Срећковић чиновник, Тома Ђурић шеф станице, Тоша Константиновић чиновник, Фрања Бартош виши инжењер, Фрања Винтер инспектор, Христифор Симић чиновник, Александар—Шаца Рајковић шеф станице и други.

† УМРЛИ ЖЕЛЕЗНИЧКИ ЗВАНИЧНИЦИ

Андреја Пантелић манипулант, Арса Арсић машиновођ, Анђело Ваноли магацинар, Алекса Давидовић пословођ, Арса Димитријевић кондуктер, Владимир Стојановић кондуктер, Даница Димитријевићева званичник, Димитрије Крецо магацинер, Деспот Милановић надзорник магацина, Димитрије Стојановић надзорник магацина, Евгеније Радованчев надз. пруге, Исаило Исаиловић машиновођ, Илија Петровић магацинар, Иван Поповић кондуктер, Јанко Баша званичник, Јован Башић шеф станице, Јован Великић возовођ, Јован Димић прегледач кола, Јосиф Кригл надзорник пруге, Јован Павловић прегледач кола, Јован Рајић званичник, Коста Димитријевић званичник, Коста Јанић кондуктер Лазар Мишколци машиновођ, Луј з Хрдина машиновођ, Љубомир Пескаревић машиновођ, Милан Бабић возовођ, Марко Драгић шеф станице, Милан Ђурић надзорник пруге, Милорад Ивановић надзорник магацина, Михаило Миленковић шеф станице, Милан Поповић машиновођ, Милорад Рајковић машиновођ, Максим Шварц надзорник пруге, Никола Булић званичник, Никола Поповић саобр. званичник, Ото Ланге пословођ, Петар Грујић станич. званичник, Петар Ђурђевић администтр. званичник, Стеван Аћимовић званичник, Станислав Вук-Драговић админ. званичник, Стеван Димитријевић машиновођ, Светислав Марковић II. машиновођ, Светозар Петровић званичник, Чедомир Ђуришић телеграфист, Аврам Ђорђевић шеф станице, Божидар Поповић званичник, Божидар Стевић званичник, Вујица Михаиловић кондуктер, Ђорђе Петровић надзорник машина, Ђорђе Стевановић чувар пулсометра, Живко Ђорђевић прегледач кола, Јосиф Јаро надзорник пруге, Коста Аранђеловић шеф. центр. магацина, Коста Вујић званичник, Марко Илић надзорник пруге, Никола Ивовић надзорник пруге, Павле Лучић (Ба̀ба) машиновођ, Петар Марковић званичник, Петар Предојевић званичник, Риста Пауновић надзорник магацина, Станоје Николић скретничар, Тома Јовановић надзор. пруге, Феро Делфино надзор. пруге, Франц Невихоштени магацинар, Франц Черни надзорник пруге, Хајнрих Тирбах надзорник магацина и други.

† УМРЛИ ЖЕЛЕЗНИЧКИ СЛУЖИТЕЉИ

Андреја Костић ложач, Антон Раца десетар, Алекса Радојковић лампист, Арсеније Стакић кочничар, Апостол П. Симић скретничар, Богдан Драговић чувар пруге, Благоје Илић канцелар. служитељ, Благоје К. Стојковић скретничар, Вићентије Шљивић скретничар, Василије Чулић скретничар, Васа Лазендић десетар, Велислав Главинић авизер, Димитрије Живковић десетар, Ђорђе Живковић скретничар, Ђорђе Иличић чувар пруге, Ђорђе Станичић скретничар, Живота М. Стојановић, скретничар, Јосиф Августин ложач, Јеврем Николић ложач, Јован Пихлер десетар, Јован Пре-довић канц. послужитељ, Јован Самардак десетар, Јован Станојковић чувар пруге, Јевта Цајевић авизер, Коста Грујић кочничар, Леонард Илић маневрист, Мирко Ј. Аћимовић канц. служитељ, Милан Живајковић магацинер, Милан Јовановић кочничар, Милан Милошевић десетар, Милан Марковић скретничар, Михаило Миленковић чувар пруге, Милета Поповић чувар пруге, Милан Павловић, канцел. служитељ, Миладин Стевановић, чувар телеграфа, Марко Софронијевић канцел. служитељ, Милан Томић кочничар, Никола Вучковић скретничар, Никола Тадић чувар магацина, Панта Милић чувар пруге, Павле Асурцић скретничар, Петар Арсенијевић, канцел. служитељ, Петар Тошић скретничар, Петар Цонић чувар пруге, Рајко Банковић чувар пруге, Риста Михаиловић десетар, Сава Видојковић чувар пруге, Светозар Дамњановић ложач, Сава Драгановић десетар, Станко Микић скретничар, Сима Миљковић канцел. служитељ, Стеван Петковић чувар, пруге, Сретен Прљевић чувар пруге, Сотир Станковић кочничар, Станоје Стевановић чувар пруге, Стаменко Станковић ложач, Таса Дамњановић чувар пруге, Трифун Илић скретничар, Таса Јанковић скретничар, Таса Манојловић десетар, Анђелко Стевановић скретничар, Велимир Ђорић десетар, Веспазијан

Гверино десетар, Вујица Михаиловић кочничар, Глигорије Јанићевић скретничар, Димитрије Петровић кочничар, Димитрије Миленковић чувар пруге, Драгутин Вељковић скретничар, Драгутин Јовановић маневрист, Ђорђе Берић авизер, Ђорђе Николић скретничар, Здравко Милићевић чувар пруге, Илија Божић чувар пруге, Јован Петковић чувар пруге, Јосиф Фленч лампист, Лазар Петровић скретничар, Лука. О Петровић канцел. служитељ, Милан Мудрић кочничар, Миладин Јеремић чувар станице, Милош Симоновић чувар пруге, Михаило Везецковић скретничар, Михаило Вељковић скретничар, Михаило Ребол десетар, Павле Костић скретничар, Петар Јовановић маневрист, Радосав Михаиловић скретничар, Сава Јовановић десетар, Стеван Р. Марковић скретничар, Светислав Станковић чувар пруге, Светозар Хаџић кочничар, Тодор Ћирић чувар пруге, Франц Вајс десетар, Франц Дрчар десетар, Цветко Блажевић кочничар, и други.

Слављеници двадесетпетогодишњице железничке службе

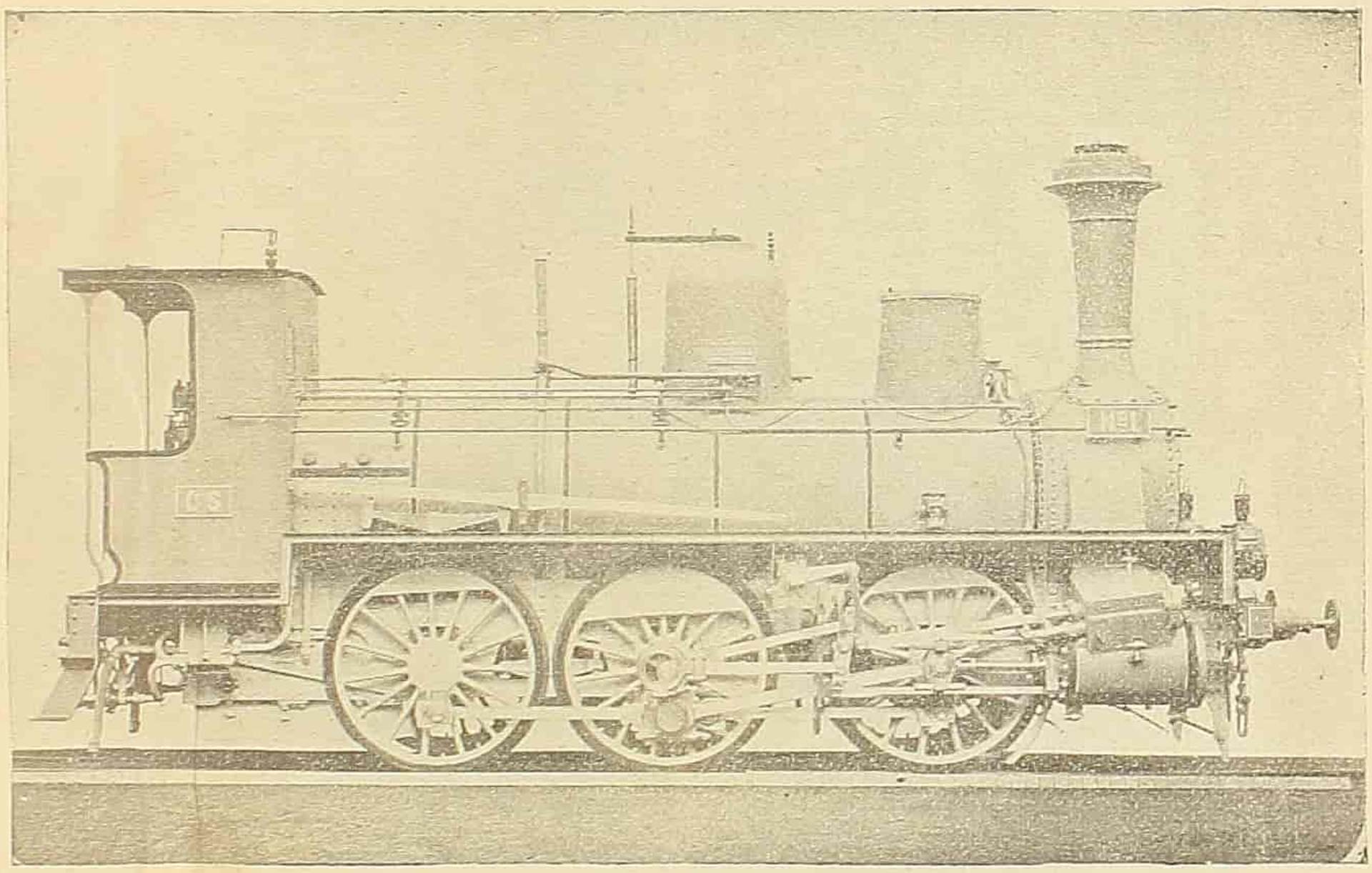
Виљем Бадер управник нових железница
Сава Миленковић начелник дирекције
Миша Николић „ „
Божа Вуковић „ „
Коста Ј. Рашић „ „
Васа Атанацковић инспектор
Јосиф Апел „
Евжен Дероко „ врши дужност начелника
Хајнрих Фрај „
Антоније Панић „
Јован Аврамовић „
Емил Велимировић виши контролор
Јелачић Павловић „ „
Петар Стојадиновић „ „
Велимир Јовановић „ „
Петар Јовановић „ „
Јован Богосављевић „ „
Исаило Ранковић „ „
Алекса Л. Стевановић „ „
Јевтимир Д. Поповић „ „
Вељко Стојадиновић „ „
Андра Божић „ „
Јосиф Пич „ „
Милан Стајевић „
Радисав Ацовић „
Стеван Аврамовић „
Наум Ђорђевић рачуноиспитач
Мирко Јовановић шеф станице
Иван Стојановић саобр. чиновник
Лазар Поповић шеф станице

Таса Ђ. Ивковић шеф саобр. одсека при управи нов. жел.
Димитрије Ђорђевић надзорник машина
Коста Павловић машиновођ
Димитрије Јанковић надзор. машина
Мирослав Стергари администтр. званичник.
Јован Ракић надзорник машина
Јован Поспишил „ „
Радован Вишњић „ „
Будимир Несторовић шеф станице
Алекса Илић резервни чиновник.
Јован Мурге машиновођ
Јулије Таксел главни. „
Јован Томић шеф станице
Александар Дедакин главни возовођ
Деспот Стевић „ „
Андра Калабић „ „
Петар Микић „ „
Васа Мариновић „ „
Милан Павичић „ „
Гавра Стојковић „ магационар
Фрања Јаро надзорник пруге
Јосиф Сено „ „
Тодор Николић возовођ
Карло Пјачентини надзорник пруге
Јаков Кодемо „ „
Игњат Шпунчевић „ „
Стеван Саблар скретничар
Милисав Милошевић „
Јосиф Хатала кондуктер
Тоша Мишчевић надзорник пруге.

ПОГОВОР

Посао око прибирања материјала за ову „Споменицу“ био је врло тежак и мучан, јер француско друштво за експлоатацију није оставило иза себе, у архиви много што шта, што би било потребно да се ова „Споменица“ потпуније изради. Има многих имена погинулих и умрлих железничара, која нисам могао наћи у архиви те с тога, ако је чије име изостало, молим породице покојних железничара, да ме извине. Тако исто молим и све другове железничаре и пријатеље, да ме извине ако у „Споменици“ нађу на какве грешке, јер поред моје најбоље воље, краткоћа времена није ми дала, да ова „Споменица“ потпунија угледа света.

Писац.



Локомотива

која је 3. Септембра 1884. г. возила први путнички воз од Београда до Ниша.

СРПСКИ СЕМИНАР
УНИВЕРЗИТЕТ

† Јеврем Гудовић
Министар Грађевина
за чије је време ударен темељ главне железничке пруге.

СРПСКИ СЕМИНАР

Г. Пера Велимировић

Министар Грађевина

за чије је време одузета железница од француске управе у државне руке 21. Маја 1889. г.

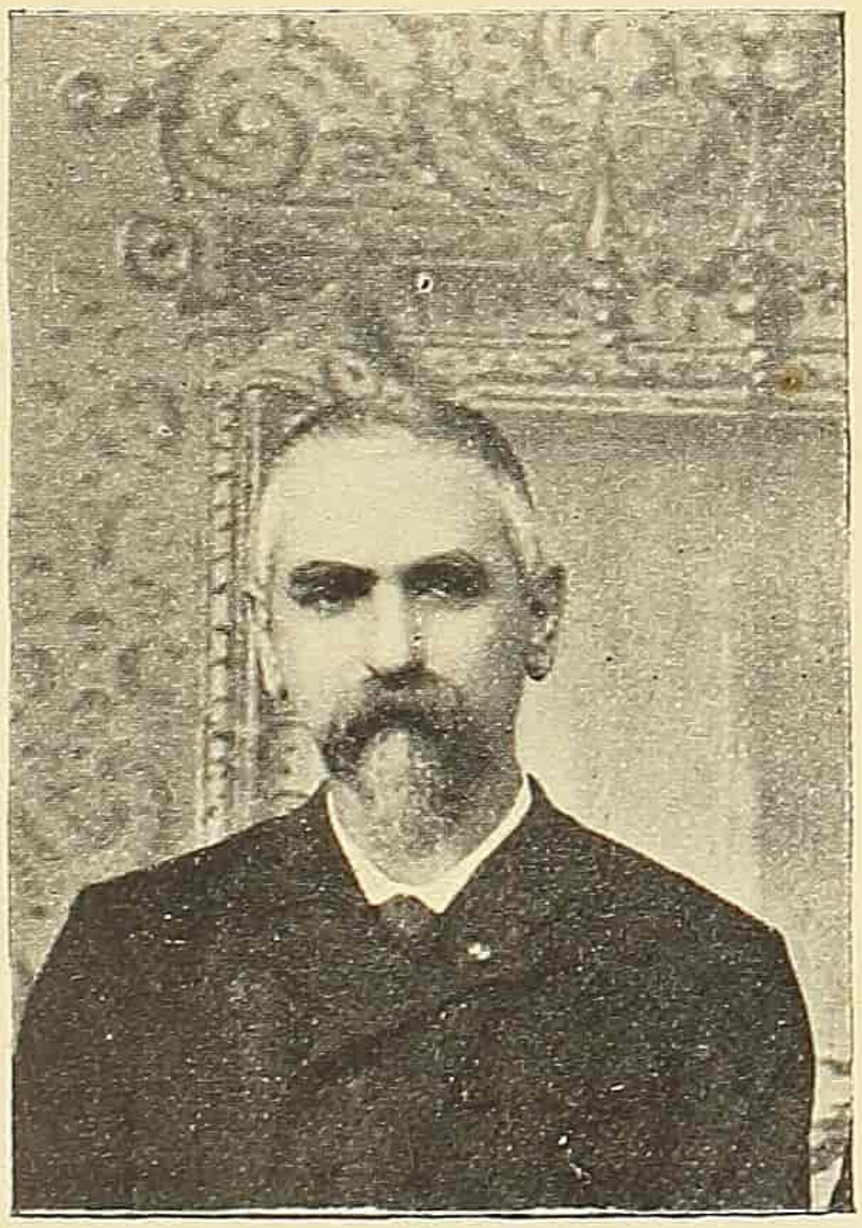
Г. Никола Пашић

Министар Грађевина

на дан 25-то годишњице железн. саобраћаја 3. Септембра 1909.

† Стева Магазиновић

први шеф саобраћаја железничког 3. Септембра 1884. г.

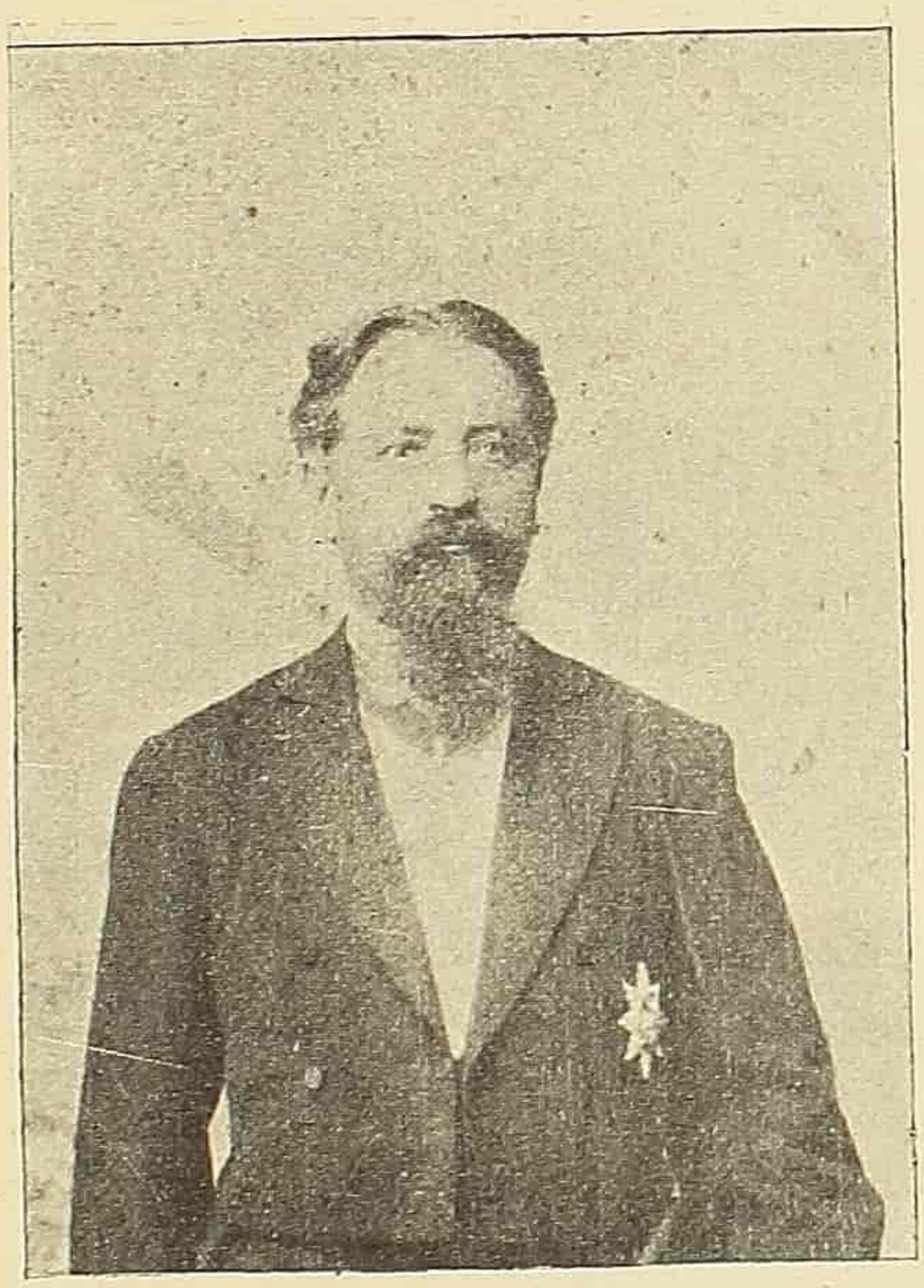


† **Димитрије Стојановић**

први државни директор железнички 21. Маја 1889. г.

Г. Миливоје Јосимовић

други директор државних железница

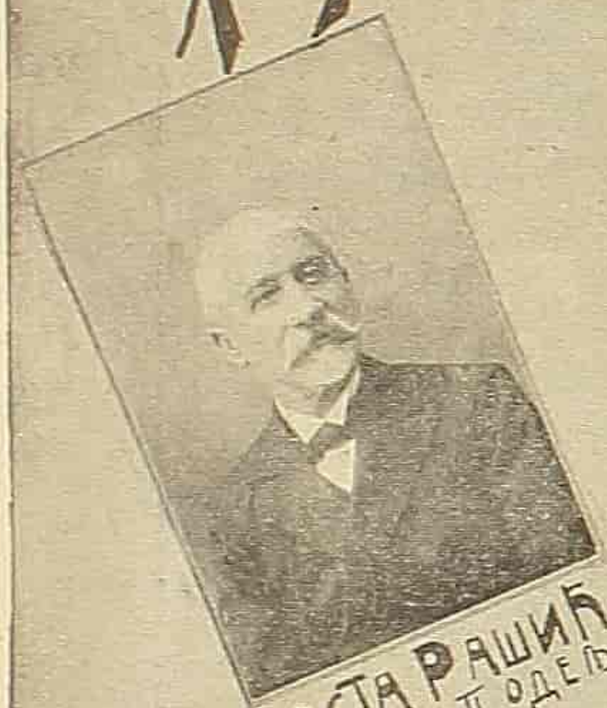


Г. Коста Протић

трећи директор државних железница

ДИРЕКЦИЈА СРП. ДРЖ. ЖЕЛЕЗНИЦА

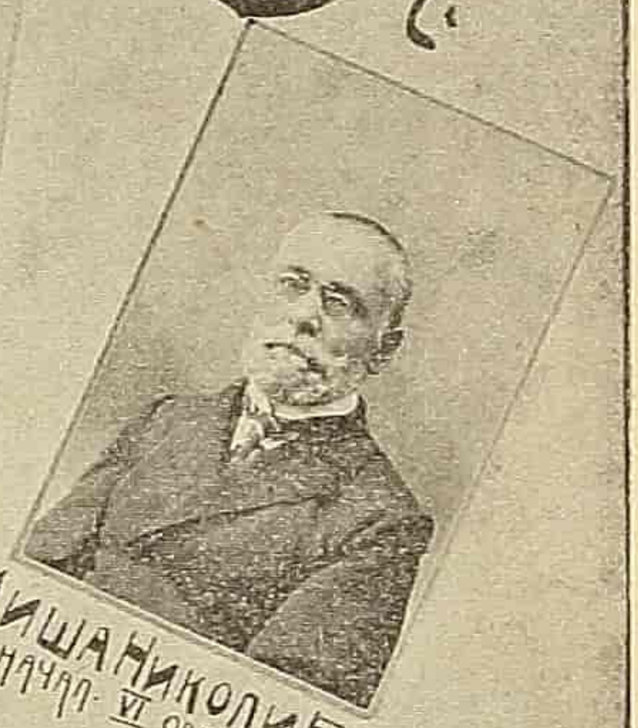
19 — 09 г.



КОСТА РАШИЋ
НАЧАЛНИК II ОДЕЉ.

БОЖА ВУКОВИЋ
НАЧАЛ. V. ОДЕЉ.

САВА МИЛЕНКОВИЋ
НАЧАЛ. IV ОДЕЉ.



МИША НИКОЛИЋ
НАЧАЛ. VI ОДЕЉ

СВЕТОЗАР НЕДЕЉКОВИЋ
ПОМОЋ. ДИРЕКТ.

МИКА ПОПОВИЋ
ДИРЕКТОР

ВИЉЕМ БАДЕР
УПРАВНИК НОВ. ЖЕЛЕЗНИЦА

ЕВЖЕН ДЕРОК
ИНСПЕКТ. ЗАСТУП. НАЧАЛ. I. ОДЕЉ.

МИЛОШ ИЛИЋ
ИНСПЕКТ. ЗАСТУП. НАЧАЛ. VII ОДЕЉ.

М. ПАВЛОВИЋ
ИНСПЕКТ. ЗАСТУП. НАЧАЛ. III. ОДЕЉ.

Железнички питомци у повратку из Белгије 1884. г.

1. Андра Божић; 2. † Арсеније Марић; 3. Антоније Панић; 4. † Александер Ђорђевић; 5. † Алекса К. Стевановић; 6. Алекса Л. Стевановић; 7. Веља Стојадиновић; 8. Веља Јовановић: 9. Евжен Дероко; 10. Исидор Костић; 11. Исајло Ранковић; 12. Јевтимир Поповић; 13. Јелачић Павловић; 14. † Јован Поповић; 15. † Јован Јовановић; 16. † Живко Ђукнић; 17. Коста Вељковић; 18. † Коста Ћуртовић; 19. † Лазар Давинић; 20. Лаза Поповић; 21. Милан Стајевић; 22. † Милован Костић; 23. † Милутин Романовић; 24. † Љуба Жарковић; 25. Никола Јовановић; 26 Наум Ђорђевић; 27. Пера Јовановић; 28. Пера Стојадиновић; 29. Радисав Ацовић; 30. Светислав Христић; 31. † Светозар Цветковић; 32. † Светозар Поповић; 33. Стеван Аврамовић; 34. † Крста Балић; 35. † Добривој Катић; 36. Ђока Радошевић; 37. Никола Нушић, 38. † Иван Тадић; 39. Таса Ђ. Ивковић. (Нисмо могли добавити слике: † Јоце Милутиновића; Светозара Јовановића; Ж. Штерна и † Мите Живановића).

Питомци Белгијанци
После 25 год. службовања
који су остали у животу

Стеван Аврамовић
Контролор

Вељa Јовановић
в. контролор

Аца Л. Стевановић
в. контролор

Радисав Ацовић
Контролор


Јевтимир Поповић
в. контролор
инспектор
Делачић Павловић
в. контролор
Андра Божић
в. контролор
Милан Стајевић
контролор
Исајло Ранковић
в. контролор
Вељко Стојадиновић
в. контролор
Пера Јовановић
в. контролор
Наум Ђорђевић
рачунопитач
Лазар Поповић
шеф станице
Таса Б. Ивковић
шеф. сребр. одс. за нов. жел.