

## ОСНИВАЊЕ И РАД ПРВЕ ЖЕЛЕЗНИЧКЕ ШКОЛЕ У БЕОГРАДУ

Историја Железничке школе у Београду почиње већ са стварањем првих железница у Србији. Наиме, чим је закључен уговор о изградњи железничке пруге Београд — Ниш, отпочела је са радом и прва железничка школа у Београду.

Овај акт — стварање железничке школе у Београду у моменту кад се још увек није знало како ће тећи изградња железнице у Србији — спада у веома значајне и далековиде потезе владе Србије. Јер, ако се жели самосталност у управљању железничке политике, а Србија је то несумњиво желела, онда је било неопходно потребно побринути се за стварање сопственог, националног кадра железничара, који ће бити не само довољно стручно спреман и способан да управља изграђеним железницама него и довољно образован и политички дорастао да се супротстави свим тенденцијама и

утицајима са стране, који би ишли на штету интереса железница и Србије као самосталне и независне државе.

Већ сам избор система припремања кадрова за будуће железнице у Србији — путем редовног школовања у одговарајућим стручним школама — говори недвосмислено о високом разумевању иницијатора и настојању Србије да се ово питање решава на најбољи и најсавременији начин.

Ово је у толико значајније што дотле ни у технички развијеним и богатим земљама Европе овакав начин припремања кадрова за прве железнице није представљао уобичајену праксу, па је и то један од разлога због чега се на стварање ове школе треба посебно осврнути.

1 Оснивање и смештај  
Књажевско Српске  
железничке и трговачке  
школе

Паралелно са преговорима о изградњи првих српских железница 1880. г., озбиљно се помишљало на оне који ће тим железницама управљати. Србија дотле није имала железнице, па, према томе, ни железничких кадрова. Иницијатива чешких инжењера Фрање Вишека и Вилхелма Томића, да се у Београду оснује железничко-трговачка школа, у првом моменту није наишла на разумевање у Министарству грађевина Србије.

Међутим, кад је уговор о изградњи железничке пруге Београд — Ниш закључен (3. фебруара 1881. г.), питање припремања кадрова за прве српске железнице постало је више него актуелно.

Из докумената којима се располаже, види се да је Министар грађевина већ 16. мар-

\* Драгољуб С. Јанковић, иако по професији железничар — саобраћајни чиновник, после ослобођења ради најпре на организацији стручне наставе и штампе а затим руководи школством министарства железница. После прославе 100 годишњице Југословенских железница 1949. године пок. Јанковић је иницијатор оснивања Железничког музеја у Београду и први управник.

Залагањем и познавањем материје из историје железница и железничара Југославије успео је да организује Железнички музеј а 1953. године и да се отвори Стална изложба чиме је учињен видан допринос на пољу музеологије у области прикупљања и чувања споменика техничке културе наших народа.

У току рада до пензионисања крајем 1965. године пок. Јанковић је поред музејских послова успео да обради и публикује преко стотину стручних чланака и две студије из историје развоја железница и револуционарне прошлости железничара Југославије.

Пок. Јанковић је такође од 1953. године активан члан музејских организација — члан управе Музејског друштва Србије, оснивач, секретар и претседник Секције техничких музеја Југославије а од 1957. до 1962. године секретар Савеза музејско-конзерваторских друштава Југославије и главни и одговорни уредник савезног часописа „Музеји“.

Иако већ тешко болестан пок. Јанковић је до последњег дана, 6 маја 1966. године, радио, сарађивао и давао допринос развоју музејске струке, обогаћивао уздизао и афирмисао музеологију.

та 1881. г.,<sup>1</sup> дакле, једва нешто више од месец дана од потписивања уговора о изградњи пруге Београд — Ниш, одобрио инжењерима Томићу и Вишеку да у Београду отворе прву железничку и трговачку школу.

У званичном огласу који је објављен у „Српским Новинама“ бр. 85 од 19. априла 1881. г., обавештава се јавност о оснивању железничке и трговачке школе у Београду и позивају заинтересовани на упис. У овом огласу даје се пун наслов школе и адреса, односно податак где се она налази, како би је заинтересовани лако нашли:

„Књажевско Српска железничка и трговачка школа.

Опширне проспекте издаје и уписивање прима потписана Дирекција у Београду на Марвеној пијаци број 1.“

Према томе, поред пуног наслова школе, можемо одредити и место где је школа постојала, јер је у то време Марвена пијаца била на простору где се данас налази Савезна народна скупштина. Овај простор око Скупштине, све до цркве Светог Марка, где је некад било старо гробље, звао се и Батал-џамија, јер је на месту где се данас налази Скупштина била једна стара (турски: батал) џамија.

Зграда у којој је била прва Железничка школа налазила се на почетку Марвене пијаце, данас на почетку Влајковићеве улице — тамо где је доцније подигнута Аграрна банка, у којој је до недавно било седиште Централног Комитета Савеза комуниста Југославије.

## 2 Материјално обезбеђење школе

Оснивањем Железничке школе у Београду међутим, није било решено и њено материјално обезбеђење. Иако се рачунало на обавезну школарину и на друге помоћи, унапред се знало да то неће и не може бити довољно за покривање трошкова школе и за обезбеђење нормалног рада. Ово утолико пре, што се у то време није могло рачунати на велико интересовање за ову школу, јер се није могао сагледати железнички службеник и његово место у државној администрацији и привреди, а још мање његово место у друштву. Србија, као што смо већ рекли, није имала ни метар железничких пруга, па се неки одређени став није могао заузети, нити се могло формирати какво мишљење у том погледу.

Иницијатори су, међутим, знали шта раде. Берлински конгрес је обавезао Србију да изгради пругу Београд — Ниш и да

своју железницу веже на северу са Асутро-Угарском, а на југу са Турском. Та се обавеза није могла избећи и како Србија није имала железничких кадрова, могло се с правом рачунати не само на разумевање него и на пуну моралну и материјалну подршку Министарства грађевина Србије, у чијој су надлежности биле и железнице.

Предвиђања су се обистинила. Од решења о оснивању школе, које је донело Министарство грађевина уз сагласност владе Србије, па све до њеног престанка са радом, школа је била озбиљна брига овог Министарства односно владе Србије, а затим и Друштва за експлоатацију Српских државних железница.

Први акт о субвенционирању Железничке школе у Београду донела је влада Србије. Наиме, кад су оснивачи, инжењери Томић и Вишек, утврдивши да се без субвенције не могу издржавати, поднели молбу за одређивање сталне помоћи школи, Министарство грађевина износи овај захтев пред највише уставне власти, и ове доносе указ у коме се између осталог каже:

„Одобрава се министру грађевина, да може Железничкој школи, коју су по одобрењу надлежне власти, овде у Београду отворили Фрања Вишек и Вилхелм Томић, техничари из Чешке, издати у повременим роковима а у току ове године, 5.000.— динара, из кредита одређеног буџетом за ову 1881. рачунску годину на ванредне потребе целог Правитељства, као накнаду што ће се извешан број наших сиромашних ђака, које министар грађевина упути, у тој школи обучавати.“<sup>2</sup>

## 3 Услови за рад и наставни план

Обезбеђењем сталне материјалне помоћи Министарства грађевине Србије, иако уз обавезу бесплатног школовања извесног броја сиромашних ученика, увођењем школарине и осигурањем других облика доприноса школи, уз решено питање смештаја, створени су повољни услови за нормалан и успешан рад ове прве Железничке школе.

Као надзорна власт, Министарство грађевине Србије односно његово Железничко одељење, с обзиром на значај и посебне услове рада на железницама, задржали су право прописивања услова за пријем кандидата у ову школу, као и право утврђивања програма школовања, па и израде наставног плана које, с обзиром на значај, доносимо у целини:

„Решењем министарства грађевина од 16. III. о.г. Ж. бр. 41 одобрено је гг. Фрањи

Вишеку и Вилхелму Томићу, да према условима и наставном плану, који је министар грађевина утврдио — могу отворити железничку школу у којој би се српски младићи могли спремат за званичнике експлоатације при нашој железници.

Па како ова школа стоји под надзором министра грађевина, то се зарад оних, који ову школу походити желе, од стране министарства предају јавности како наставни план, тако и услови за ступање у ту школу прописани.

*Наставни план  
за школу железничке експлоатације<sup>3)</sup>*

I Део

Предмети за опште образовање

1. Трговачка кореспонденција
2. Историски преглед комуникација и возних средстава са нарочитим погледом на историски развитак железнице и локомотиве.
3. Трговачки и железнички земљопис с нарочитим обзиром на суседне државе, на оријент.
4. Слободни предмети: француски и немачки језик.

II Део

Егзекутивна служба железничке експлоатације

1. Службена прагматика и распоред за чиновнике.
2. Правила за одржавање реда при експлоатацији.
3. Прописи за обрт.
4. Прописи за сигнале.
5. Телеграфска служба.
6. Обртна служба.
7. Служба у станицама.
8. Служба за отправљање (експедицију).
9. Служба за материјал.
10. Служба у ложионици и на локомотиви.

III Део

Служба у централу

A. Техничка служба за обрт и брзојав

1. Техничко обрт.
2. Отправљање кола.
3. Брзојавна служба.
4. Статистика.
5. Санитетска служба.

B. Комерцијална служба за обрт

1. Одређивање тарифа.
2. Служба за транспорт.
3. Служба за рекламације.

V. Комерцијална контрола над издацима и приходима са статистиком.“

Као што се види, програм школовања био је врло обиман, а наставни план врло добро сређен и за оно време необично са-

времен, јер је обухватао све дисциплине разгранате железничке службе.

Предвиђени програм школовања и постављени наставни план, уз претпоставку да се успешно савлађују, пружали су довољно гаранције да ће ученици ове школе бити солидно припремљени и оспособљени за одговорне и тешке дужности у служби којој су се посветили.

4 Услови за упис у Железничку школу

Према условима које је прописало Министарство грађевина Србије, у Железничку школу у Београду могли су се уписати *младићи*, дакле, неожењени кандидати, који су завршили шест разреда гимназије или реалке, као и они који ове нису завршили, али су доказали да су били дуже времена у јавној служби и на тај начин стекли неопходну стручну спрему и образовање које одговара гимназији и реалки.

У ову школу могли су се уписати и они ученици који су завршили „предуготовни“ односно припремни курс трговачке школе која је постојала уз Железничку школу.

Ученици су били обавезни да плаћају школарину у износу од 300.— динара годишње, која се исплаћивала у месечним ратама Дирекцији школе за сваки месец унапред.

За сиромашне ученике које одреди Министарство грађевина, као што смо напред видели, предвиђено је бесплатно школовање. О томе се у обавештењу јавности између осталог каже:

„Но како се по височајшем одобрењу оснивачима те школе Вишеку и Томићу, даје као припомоћ од стране државе субвенција од 5.000.— динара годишње, то су се оснивачи обавезали да у накнаду за то, бесплатно приме у школу изванредан број сиромашних ђака, које им министар грађевина упуту, па стога се имају они, који желе да се од школарине ослободе, обратити министру грађевина с нужним прилозима о сиромашном стању свом.

Упис у Железничку школу траје до 1. септембра текуће године.

Ж. бр. 403. Из железничког одељења Министарства грађевина 24. јула 1881. године, у Београду.“<sup>4)</sup>

Услови за пријем у ову школу били су као што се види доста строги јер се сасвим правилно рачунало да се само оваквим одбором и уз наведену предспрему кандидата могло рачунати на успешно припремање првих железничких стручњака за Српске



Сл. 1. — Из дневника (Carnet) Антонија Панића: Препис сведочанства (Certificat) о завршеној првој години школовања у Железничкој школи у Београду 1881/1882. године

Fig. 1. — Journal (Carnet) d'Antonije Panić: Copie du certificat de la première année d'études à l'École des Chemins de fer à Belgrade 1881/2

државне железнице, а то се морало постићи. Ово утолико пре што се предвиђало да ће ови ученици, по завршетку школовања у Београду, своје практично оспособљавање морати да стекну на железницама Аустро-Угарске, Италије, Белгије и Француске, и то на језицима ових земаља, а то није била мала обавеза.

### 5 Слушаоци првог одељења Железничке школе

Књажевско Српска железничка и трговачка школа у Београду отпочела је са радом 1. септембра 1881. г. у просторијама школе која се налазила на Марвеној пијаци бр. 1. (данас Влајковићева улица).

У посебном железничком одељењу било је око 50 ученика. Међутим, располажемо подацима, односно именима само за следеће:

1. Евжен Дероко
2. Коста Вељковић
3. Никола Јовановић
4. Крста Балић
5. Алекса К. Стефановић
6. Никола Нушић
7. Антоније Панић
8. Светозар Поповић
9. Андра Божић
10. Светозар Јовановић
11. Жан Штерн
12. Светозар Цветковић
13. Милан Стајевић
14. Милутин Романовић
15. Ђорђе Радошевић
16. Димитрије Живановић
17. Петар Јовановић
18. Александар Рајковић
19. Јован Јовановић
20. Исајло Ранковић
21. Лазар Давинић
22. Веља Стојадиновић
23. Милован Костић
24. Јелачић Павловић
25. Велимир Јовановић
26. Радисав Ацовић
27. Петар Стојадиновић
28. Коста Ђурговић
29. Јован Поповић
30. Наум Ђорђевић
31. Светислав Р. Христић
32. Јевтимир Д. Поповић
33. Арсеније Марић
34. Алекса Ј. Стевановић
35. Иван Тадић
36. Таса Ђ. Ивковић
37. Живко Ђукнић

Списак ученика првог одељења Железничке школе у Београду није сачуван, односно до сада није пронађен, па га у целини не можемо дати.

Нема сумње, међутим, да су напред наведени питомци били из првог одељења Железничке школе. Чињеница да се у овом списку налази и неколико имена из другог одељења, говори само о томе да списак није из првих дана формирања Железничке школе, док је постојало само једно одељење. Наиме, кад је формирано друго одељење ове школе, о чему ћемо мало доцније рећи нешто више, неки ученици, сматрајући да им се у другом одељењу и као питомцима Друштва за експлоатацију Српских државних железница пружају бољи услови за рад, нарочито пракса на железницама у Белгији, пребацили су се у друго одељење.

Можда је на ову преоријентацију утицало и боље познавање француског језика, пошто је одређивање на праксу било услов-



љено познавањем језика: за Аустро-Угарску — немачки, за Белгију, Француску и Италију — француски.

Према Драгомиру Арнаутовићу,<sup>5</sup> овај списак потиче из 1883. г., кад је на предлог директора школе, према постигнутом успеху током друге школске године, ова група ученика као прва одређена за праксу у Белгији. То је и највероватније, јер су сви овде наведени питомци били на пракси у Белгији.

## 6 Формирање другог одељења Железничке школе

У међувремену, према споразуму који је постигнут између Министарства грађевина Србије као надзорне власти и Генералне Уније (Union Générale), која је преузела изградњу пруге Београд — Ниш, одлучено је да се о трошку Генералне уније отвори још једно, паралелно одељење у Железничкој школи са 50 — 60 ученика.

Да би се добио потребан број кандидата за ово друго одељење, расписан је конкурс у коме се каже:

„Да би што већу прилику дали нашим отаџбинским синовима и уопште Србима, да се научно и практички изобразе за службу при жељезничкој експлоатацији, отвара се — поред постојећег курса у Железничкој школи, још један паралелни курс о трошку Генералне уније и то за 50—60 слушаоца од 1. новембра ове године.

Они ученици Железничке школе који концем јула 1882. године положи испит са добрим успехом, биће — према њиховој способности и показаном дару — послати у стране државе о трошку Генералне уније, док се наша железница у обрт не пусти, и тада ће према њиховој способности и труду сваки добити своје опредељење.

Они који су ради да буду примљени у овај курс, треба да имају ове услове:

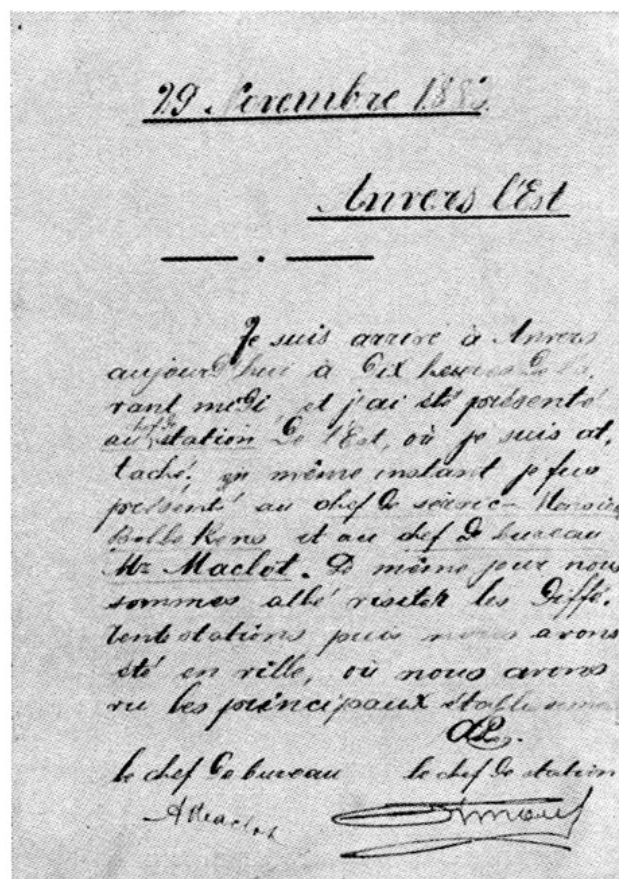
1. да су по народности Срби, да нису млађи од 18 година и да су потпуно здрави.

2. да су свршили најмање пет гимназијалних или реалних разреда са добрим успехом, или да су најмање две године у цивилној или војној државној служби били (официри, наредници, практиканти, диурнисте итд.)

3. да се пријаве најдаље до 27. о.м. до 12 часова пре подне код потписате Дирекције.

Молба мора бити својеручно написана, уз школску сведоџбу или уверење дотадашње радње и поткрепљена лекарском сведоџбом.

Поред науке о железници специјално, предаваће се немачки, француски, трго-



Сл. 2. — Из дневника (Carnet) питомца Антонија Панића, који је био на пракси у Анверсу — Белгија, 1883/84 (долазак у Анверс)

Fig. 2. — Carnet de l'élève Antonije Panić qui a fait son stage pratique à Anvers, Belgique 1883/84 (arrivée à Anvers)

вачко-саобраћајна географија, познавање роба и трговачка рачуница.

Број 241. из Дирекције железничке и трговачке школе, 13. октобра 1881. године у Београду.<sup>6</sup>

## 7 Слушаоци другог, паралелног одељења Железничке школе

Овај позив имао је великог успеха, јер је Дирекција школе већ 3. новембра 1881. године закључила упис и преко „Српских Новина“ саопштила имена примљених кандидата којих је, према приложеном списку, било 63.:

1. Ђорђе Павловић, практикант
2. Љубомир Жарковић, ђак V разреда гимназије
3. Тома М. Николић, практикант
4. Милован Костић, практикант
5. Андрија Протић, свршени гимназист

6. Драгутин Николић, ђак Железничке школе
7. Алекса К. Стефановић, ђак V разреда гимназије
8. Коста М. Против, ђак VII разреда гимназије
9. Богомир Ј. Поповић, практикант
10. Драгутин Водичевић, практикант
11. Вук Стајковац, ђак VII разреда гимназије
12. Милан Ј. Панић, практикант
13. Михајло Лакочевевић, практикант
14. Сретен С. Јовановић, ?
15. Сретен Р. Лапчевевић, практикант
16. Велимир П. Јовановић, ?
17. Крста М. Балић, књиговођа
18. Никола А. Петровић, практикант
19. Светолик М. Ђорђевић, практикант
20. Михајло Рашковић, практикант
21. Иван Ј. Тадић, књиговођа
22. Радислав Ацовић, књиговођа
23. Коста С. Ђорђевић, ђак V разреда гимназије
24. Стојадин С. Лукић, ђак V разреда гимназије
25. Петар М. Коркодијеловић, практикант
26. Светозар Поповић, практикант
27. Алекса Радовановић, практикант
28. Петар А. Марковић, практикант
29. Драгутин А. Голубовић, практикант
30. Тодор Станковић, практикант
31. Милорад М. Рајковић, практикант
32. Михаил Гимић, ђак VII разреда гимназије
33. Љубиша Станисављевић, наредник
34. Михајло М. Кандић, диурниста
35. Јован М. Куровић, ?
36. Павле В. Марковић, диурниста
37. Исидор Костић, наредник
38. Милан Ј. Гојковић, практикант
39. Алекса Карановић, практикант
40. Лазар А. Поповић, практикант
41. Антоније Панић, ?
42. Драгутин Кренцер, практикант
43. Коста М. Стевановић, практикант
44. Светозар Ђ. Поповић, ђак Трговачке школе
45. Светозар Христос, ђак Трговачке школе
46. Милан Сретеновић, ђак VI разреда гимназије
47. Стојан С. Ђорђевић, телеграфиста
48. Драгутин Дамјановић, ђак VI разреда гимназије
49. Тодор С. Молеровић, практикант
50. Петар Т. Ристић, практикант
51. Светозар Брдаревић, практикант
52. Петар Стојановић, ђак VII разреда гимназије
53. Владимир Пашић, практикант
54. Ђорђе Радошевић, ђак VI разреда гимназије

55. Јован П. Бешлин, књиговођа
56. Љубомир М. Петровић, практикант
57. Михајло М. Михајловић, практикант
58. Милутин Д. Николић, практикант
59. Петар Н. Ристић, практикант
60. Исајло Ранковић, ђак V разреда гимназије
61. Јосиф А. Марковић, практикант
62. Будимир Д. Несторовић, књиговођа
63. Ђорђе Р. Драгутиновић, практикант

Ово се јавља од стране потписате Дирекције ради знања дотичнима с тим, да предавања почињу тачно од 9. текућег месеца у 2 часа поподне и који не дођу у то време сматраће се као да су из школе иступили.

3. новембра 1881. године

Београд

Дирекција

Железничке и Трговачке школе.“7

## 8 Рад Железничке школе

Као што је напред речено, Књажевско Српска железничка и трговачка школа у Београду отпочела је са радом 1. септембра 1881. г. са око 50 ученика у железничком одељењу, док је друго, паралелно одељење, почело са радом 9. новембра исте године са 63 ученика.

У списковима слушајалаца првог и другог одељења Железничке школе налази се неколико истих имена. То долази отуда што су неки ученици из првог одељења, пошто су изгледи за школовање и нарочито предвиђена пракса у Белгији, били бољи и привлачнији, прешли из првог у друго одељење.

Настава у Железничкој школи изводила се строго по наставном плану који је прописало Министарство грађевина Србије, а наставу су изводили инжењери Фрања Вишек, Вилхелм Томић и други из Министарства грађевина и Друштва за експлоатацију српских железница за стручне и техничке предмете, док су за предмете групе општер образовања ангажовани професори за одговарајуће предмете из других београдских школа.

Прва школска година, 1881/1882. завршена је са успехом. Слушаоци су положили годишње испите и прешли у другу, завршну годину школовања, а Књажевско Српска железничка и трговачка школа постаје Књажевско Српска железничка школа, односно само *Железничка школа*.

Друга школска година, 1882/1883, такође је са успехом завршена. Програм школова-

ња и наставни план извршени су потпуно, а ученици теоретски савладали предмете из програма школовања и оспособљени за практичну обуку, која ће их опет и практично оспособити за велике и тешке задатке који су их очекивали у железничкој служби.

9 Практична обука на страним железницама и обавезе питомаца

Кад су ученици успешно завршили и другу школску годину, завршивши у ствари школовање у Железничкој школи у Београду, упућени су на праксу, и то једни у Аустро-Угарску, а други у Белгију, где су на железницама ових земаља имали да се и практично оспособе за вршење железничке службе.

Слушаоци првог одељења железничке школе одлазе 1. маја 1883. године у Аустро-Угарску где су, распоређени по станицама Беч — Праг — Боденбах, Бемш — Трибау — Орниц и Пардубице — Бранау, остали седам месеци, до 1. новембра исте године, после чега су на немачком језику полагали и положили теоријске и практичне испите из саобраћајне и телеграфске службе, а затим наставили са упознавањем и проучавањем комерцијалне и тарифске службе.

Слушаоци другог, паралелног одељења ове школе, по раније постигнутом споразуму између Министарства грађевина Србије и Генералне Уније (Union Gégérale), одлазе у Белгију где, распоређени по већим железничким станицама и чворовима, као што су Анверс и друге, остају на практичном раду све до маја 1884. г.

Сл. 3. — Из дневника (Carneta) Антонија Панића: Општи план практичне обуке у станицама Анверса

Fig. 3. — Carnet d'Antonije Panić: Plan général de l'enseignement pratique dans les gares d'Anvers

1883		Situations générales							1884	
X									H	
Les mois etudes faites pendant mon séjour en Belgique sur les chemins de fer de l'Etat										
le nom de la station	Novembre 1883	Décembre	Janvier	Février	Mars	Avril	Mai	juin		
Anvers est	...	...	...	...	...	...	...	...		
Brussel		—								
Berchem										
Boom		—	—							
Liège		—	—							
Anvers sud									16.17. 25. 26. 27. 28. 29. 30. 31.	



Пре одласка на праксу у Белгију питомци су били дужни да потпишу обавезу у којој су били прецизирани права и дужности за време праксе. Она у целини гласи:

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

На име трошкова примиће суму која ће се рачунати према цени II класе; даље одређену суму за пртљаг и пренос од станице до места опредељења и најзад 10 динара диурне 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 свим грамама службе почевши са издавањем билета, завођењем пртљага, отправањем споровозне и брзовозне робе не само у погледу на материјалан рад већ и у погледу:

а) завођења билета на спискове, на рецеписе, на објаве о доласку, на мањке, на штете, на депое, на транзит, на одношаје са агенцијама и спољним бироима, на примену такса;

б) на целокупно књиговодство, које се односи на разне операције железничке;

в) на царинске операције.

Сви ученици морају знати телеграфисати и руковати са Морзевим апаратом, тако да могу тачно отправаљати и примати депеше телеграфском азбуком.

Ово ће изучавање трајати најмање четири месеца. По истеку тога времена ученици ће полагати испит.

Ученици који не буду испит положили, биће отпуштени и отправаљени 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 отстојних сигнала, справа за сигурност при уласку у станице итд., познавање осветљења станица, кретање возова, начин њиховог сигнализација, 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 за изучавање специјалних грана, према рангу који буду добили на испитима и према њиховом будућем опредељењу.

Ученици морају бити прилежни и тачни у часовима рада. Морају пазити на своје понашање и тачно испуњавати упутства и наредбе које им буду издавали шефови станица у којима буду са службом.

Морају водити записник (дневник) у коме ће бележити све што буду преко дана урадили и приметили. Овај ће записник подносити испитивачима.

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

У случају болести, ученици су дужни извести шефа станице и замолити га да им пошаље 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 постављала (на француском) језику при коначном испиту.

Прво пошиљање бројиће 10 ђака. Уз молбу ваља приложити препис:

1. Крштенице, пошто кандидат мора имати најмање 20 година и 6 месеци;
2. Уверење доброг владања;
3. Гимназиске или академске сведоцбе.

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 питомца бити дужан да потпише пре свог коначног пријема следећу изјаву:

Потписани обавезујем се према Друштву за грађење и експлоатацију српских железница:

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

б) да ћу се савесно подвргавати администрацији поменутих железница и да ћу вршити наредбе које ми буду издавали шефови разних одељења поменуте администрације, или заступник Друштва српских железница.

У случају отпуста, услед небрижљивости или некоректног владања, или услед 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 стаког тражења накнаде.

Сваком ће се питомцу предати један екземпляр Правила о сигналама угарских железница, како би чинио упоређења са сигналама усвојеним на белгијским железницама и како би се унапред упознали са угарским правилима, која ће се усвојити и на српским железницама.

Београд, 19. септембра 1883. године

Генерални директор Друштва српских железница

П. Амиљо, с. р.<sup>(8)</sup>

## 10 Успеси питомца на страним железницама

Као што се види, услови су били не само прецизни него и веома озбиљни и тешки. Међутим, и поред овако тешких услова —





Сл. 4. — Група „Белгијанаца“ — питомаца Железничке школе из Београда на пракси у Анверсу (Белгија) 1883/84. године

Fig. 3. — Groupe des «Belges», boursiers de l'Ecole de Chemin de fer au stage pratique à Anvers en 1883/4

како у погледу рада, тако и у погледу материјалног обезбеђења за време праксе — слушаоци су са успехом савладали све тешкоће: научили језик и већ на првим испитима показали изванредне резултате, припремајући се врло солидно да предузму одговорне и тешке задатке који су их у земљи очекивали.

О првим и великим успесима Срба „Белгијанаца“, како су их доцније, по повратку у Србију, називали сведочи веома ласкаво писмо А. Дибоа, начелника администрације белгијских железница, упућено у име министра белгијских железница, генералном директору Друштва Српских железница, које је саопштено јавности у Србији преко „Српских Новина“ од 29. III 1883. г.,<sup>9</sup> а које гласи:

„Београд, 29 марта 1883.

Мило нам је што можемо и нашим железничким питомцима у Белгији саопштити писмо начелника администрације државних железница у Белгији, који се врло повољно

изражава о њиховом успеху у науци. Писмо г. Дибоа гласи овако:

Министарство грађевина  
Администрација државних железница  
Управа експлоатације  
бр. 4709

Брисел, 3. Април 1884. год.

Господину Амиљу, главном директору Кр. Српске државне железнице.  
Господине Главни директоре.

Српски младићи, који су у Белгију послати, положили су после четворо-месечног учења прописани испит.

Част ми је саопштити Вам, да је тај испит дао у општем врло задовољавајући резултат, и да ни један од поменутих питомаца није ставио себе у положај да га у Србију врате као неспособног.

Надам се, господине Главни директоре, да ће и коначни испит ових младих људи одговорати овој првој проби, а зато ми гарантује прилежност и узајамна утакмица, коју сам са задовољством констатовао код већине тих српских младића.

Изволите примити, господине Главни директоре, уверење о моме одличном уважању.

За министра  
Начелник администрације  
А. Дибоа.“

О веома савесном раду питомаца из Србије на белгијским железницама можемо се осведочити и из Carnet-а Дневника), Антонија Панића, једнога од слушалаца Железничке школе у Београду, који је био на пракси у Белгији 1883/1884. г.<sup>10</sup>

Дневник је вођен на француском језику за сваки дан на посебној страни, почев од 29. новембра 1883. г., кад је Панић добио налог да отпутује у Белгију, па све до 1. августа 1884. г., кад је по повратку из Белгије — из Анверса, где је био на пракси — положио и завршне испите у Дирекцији железница у Београду и добио сведочанство ((Certifikat de L'École des chemins de fer, Belgrade).

Вођен са изванредном пажњом, веома савесно и лепо, Дневник и данас може послужити као узор како треба радити. Као такав, он представља докуменат непроцењиве вредности, јер се из забележака које је Панић уносио може врло лако реконструисати читав процес практичне обуке коју су наши младићи имали на железницама у Белгији. Поред свакодневног уписивања радова које је имао, Панић није пропустио ни један дан да му забелешке не овери надзорни инспектор, шеф станице Анверса или његов заменик.

Дневник (Carnet) Панића данас се налази у Железничком музеју у Београду, где се чува као експонат изванредне вредности и аутентичан докуменат о постојању и раду прве Железничке школе у Београду и нашој земљи. Дневник је Музеју поклонио железнички инжењер Милутин Панић, син покојног Антонија Панића.

## 11 Повратак у Србију и припреме за службу

После успешно завршене праксе на страним железницама — питомаца из првог одељења у Аустро-Угарској, а другог одељења у Белгији — и повратка у Србију, слушаоци Железничке школе полажу завршне, дипломске испите пред комисијом Министарства грађевина Србије и Друштва за експлоатацију Српских државних железница у Београду.

Комисију су сачињавали Стеван Магазиновић, први шеф железничког саобраћаја у Србији, који је своје железничко образовање стекао на железницама у Италији<sup>11</sup>, где је као државни питомац провео неко-

лико година. Други члан комисије био је Валентин П. Амиљо, генерални директор Друштва за експлоатацију Српских државних железница, а трећи Пол, стручни представник Друштва за експлоатацију СДЖ.

Последња група државних и друштвених питомаца, она из Белгије, полагала је завршне дипломске испите у времену између 18. и 25. јула 1884. г.

После завршених испита и припрема које су завршене у Београду, прикупљања материјала, превођења правилника, прописа и упутстава за рад, као и других послова које су ови први српски железничари, као школовани људи и квалификовани железнички стручњаци, извршили у Министарству грађевина Србије и Друштву за експлоатацију Српских државних железница, према ранг-листи и распореду који је на основу ње учињен, они одлазе у своја одредишта — железничке станице, — са задатком да организују рад на терену и изврше све припреме за предају саобраћаја прве железничке пруге у Србији, Београд — Ниш.

Завршетком школовања ових двеју група у железничкој школи у Београду, у времену од 1881. до 1884. г., престао је и живот ове школе. Разлог је био прилично провидан. Друштво за експлоатацију Српских државних железница није имало рачуна да ствара велики број стручњака Срба, јер би они могли постати сметња експлоататорским плановима Друштва, а Министарство грађевина, које је имало само надзорну власт, сматрало је да јој је за потребе надзора довољно оно што је већ дотле створено, не упуштајући се у проблеме стварних потреба особља за нормалну експлоатацију новоизграђених железница.

Сумње Друштва за експлоатацију Српских државних железница у оданост и слепо послушност српских железничара убрзо су се показале као оправдане. Наиме, само два месеца после предаје пруге Београд — Ниш, почетком децембра 1884. г., под руководством Стевана Магазиновића, првог шефа железничког саобраћаја у Србији, организован је штрајк железничких чиновника. То је и први штрајк на железницама у нашој земљи.

Разлог овом штрајку био је запостављање железничких чиновника Срба у односу на железничке службенике са стране, — из Француске, Швајцарске, Италије и Аустро-Угарске, — који су са мање стручне спреме и далеко неспособнији од железничких стручњака из Србије били скоро двоструко боље плаћени, па су железнички службеници из Србије организовањем овог штрајка желели да приморају Управу дру-

штва за експлоатацију да се ово стање измени, у чему су и успели.

Истина, организатор овог првог железничког штрајка у нашој земљи, Стеван Магазиновић, смењен је са положаја шефа железничког саобраћаја у Србији и на његово место постављен Швајцарац Валдер.<sup>12</sup> Против осталих организатора, као и неких странаца који су се солидарисали са железничким чиновницима Србије, предузете су репресивне мере у разним видовима. Због отпуштања инжењера Карпија (Carpi) из Италије, који је подржавао штрајкаче, дошло је и до дипломатских заплета, али о томе другом приликом и на другом месту.

## 12 Значај оснивања и рада прве Железничке школе у Београду

На оснивање Књажевско Српске железничке и трговачке школе, односно Железничке школе у Београду, како се од 1882. године званично и звала, требало се опширније осврнути из следећих разлога:

1) Што је само оснивање Железничке школе у Београду и Србији само по себи било врло интересно и смело. Србија у то време није имала своје железнице, а изгледи за изградњу српских железница, с обзиром на ситуацију у земљи и притиске са

Сл. 5. — Железнички питомци у повратку из Белгије 1884. године.

Fig. 5. — Boursiers au retour de Belgique en 1884.







Сл. 6. — Стеван Магазиновић, први шеф железничког саобраћаја 3 септембар 1884. године

Fig. 6. — Stevan Magazinović, premier chef des transports par chemin de fer le 3 septembre 1884

стране, и поред обавезе Србије, нису били велики.

2) Што је железничка школа у Београду из 1881. г. била не само прва и једина школа ове врсте у Београду и Србији него и једина железничка школа на Балкану. Претпоставља се да је то ако не прва, а оно сигурно једна од првих и у средњој Европи. Ово закључујемо из чињенице да је први једногодишњи течај за железничке чиновнике у Будимпешти, (Мађарска) основан 15. јануара 1887. г.<sup>13</sup> и да је, како се из решења о оснивању овог течаја закључује, отпочело са радом само неколико година после организовања сличног течаја у Бечу.

3) Што је сам избор система за припремање железничких кадрова у Србији — путем редовног школовања кроз одговарајућу стручну школу — представљао у то време још неуобичајен начин чак и у технички развијеним и много богатијим земљама него што је то била Србија.

За малу Србију, међутим, то је било одлучујућег значаја, јер је, располажући сопственим кадром железничара, и у тешким међународним условима, у својој же-

лезничкој политици могла да буде довољно независна у одлучивању и самостална у управљању железницама.

4) Што је Србија, упоредо са изградњом првих железница у земљи, односно прве железничке пруге Београд — Ниш, која је већ самом изградњом добила међународни карактер и значај, баш овом школом створила сопствени кадар железничких службеника, довољно образован, стручно спреман и способан не само да организује рад и руководи саобраћајем на прузи него и да управља првим српским железницама.

Да је овај први кадар железничких службеника у Србији заиста био довољно спреман и способан потврђује чињеница да су Српске државне железнице без тешкоћа преузете од Француза 3. јуна 1889. г., и да се стање на железницама у Србији после преузимања осетно поправило.

Преузимање Српских железница од Друштва за експлоатацију Српских државних железница извршено је, као што је познато, због тога што је Друштво у жељи за богаћењем пренебрегло све прописе и мере за безбедност железничког саобраћаја, осигурање превоза железницом, одржавање пруга, возних средстава итд.

Са друге стране, експлоатација железничког особља превазишла је све границе допуштеног, па је железница и њена експлоатација постала свакодневни проблем не само међу железничким службеницима и грађанима који су се железницом служили него и у Министарству грађевина односно Железничком одељењу овог Министарства, као надзорним органима.

То је довело и до озбиљних политичких трзавица у земљи, па и у Народној Скупштини, услед чега је, на предлог Министарства грађевина односно Железничког одељења овог Министарства, а на основу материјала специјалне Комисије, која је проверавала оптужбе и неправилности Друштва, донета одлука да се, због неиспуњења уговора и непоштовања обавеза од стране Друштва за експлоатацију Српских државних железница, ове одузму од Друштва, а Одељење за железнице у Министарству грађевина претвори у Дирекцију Српских државних железница, која преузима управу железница, што је и учињено 3. јуна 1889. г. За првог директора Дирекције Српских железница постављен је дотадашњи инспектор Министарства грађевина инг. Димитрије Стојановић.

Висока спрема и способност руководећег кадра на железницама Србије били су од огромног значаја и у току балканских ратова, па онда за време првог светског рата, а и после њега.



Ови први железнички кадрови Србије били су носиоци политике савременог спремања и уздизања нових кадрова, јер су током свог службовања, поред својих редовних послова, радили и на припремању нижих железничких кадрова, како путем течајева тако и путем практичне, индивидуалне обуке на радном месту.

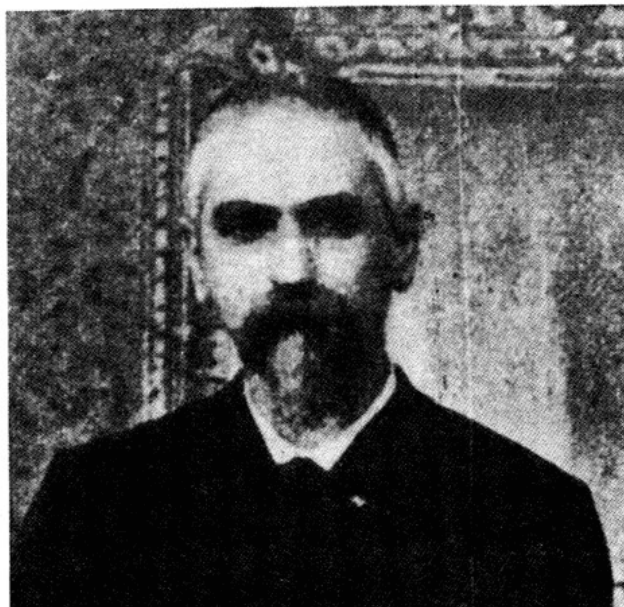
Брига за железничке кадрове није престајала ни за време првог светског рата. Наиме, кад је Србија била окупирана, а влада и војска под притиском Централних сила — Немачке, Аустрије и Бугарске — напустила земљу, Српска влада, уз помоћ Француске, поред осталих ствара и Француско-Српску стручну школу (*Ecole professionnelle Franco-Serbe des Chemins de fer à Tours*) са седиштем у Туру 1916—1919. г.

Поред ове, Војно-железничке инспекције Врховне команде, прво на Крфу, а затим у Солуну, формира школу са низом одељења — течајева — за све гране железничке службе, стварајући на тај начин солидар резервни железнички кадар, чији је задатак био да после ослобођења земље обнови железнице и успостави саобраћај, без чега није било могуће ни мислити на обнову ратом разорене и опљачкане Србије.

После завршетка првог светског рата и стварања — Краљевине Срба, Хрвата и Словенаца — 1. децембра 1918. г., формирањем Министарства саобраћаја и Генералне дирекције државних железница, због великог губитка железничких кадрова у току рата и наглог пораста потреба у превозима у новој државној заједници, стварање нових железничких кадрова, понова постаје веома актуелно.

Дуге и жучне дискусије о начину припремања ових кадрова током 1921. и почетком 1922. г., довеле су до одлуке о оснивању Државне железничке саобраћајне школе у Београду.

Ова Државна железничка саобраћајна школа из 1922. године, у ствари обновљена Железничка школа из 1881. г., радила је све до почетка другог светског рата, управо до краја марта 1941. године, и за то време Југословенским железницама дала 19



Сл. 7. — Димитрије Стојановић, први државни директор железнички 21. маја 1889. године. Датум, 21 мај по старом календару. По новом календару то је 3 јуни 1889. године

Fig. 7. — Dimitrije Stojanović, premier Directeur des Chemins de Fer d'Etat, le 21 mai 1889 (calendrier orthodoxe), c'est à dire le 3 juin.

генерација школованих железничара, који су и пред рат, а нарочито после завршетка другог светског рата, били главна стручна снага на железницама у новој Југославији.

У току другог светског рата ова школа није радила, а после завршетка ослободилачког рата и победе Револуције, у новој, социјалистичкој Југославији, већ половином 1945. г. долази до обнављања рата ове прве и у то време такође једине Железничке саобраћајне школе код нас.

Обновљена Железничка саобраћајна школа била је привремено смештена у Дому железничара у Новом Саду, али је већ 1946. г. пребачена у Београд. Пролазећи кроз неколико фаза у организацији и смештају, ова школа већ 18 година успешно припрема кадрове за наше железнице, од којих неки већ заузимају врло истакнуте положаје.

#### НАПОМЕНЕ

<sup>1</sup> Министарство грађевина Србије, Одељење за железнице, Ж. бр. 41 од 16. марта 1881. г. Српске новине, бр. 176 од 13. VIII 1881. г.

<sup>2</sup> Српске Новине, бр. 140 од 27. VI 1881. г.

<sup>3</sup> Српске Новине, бр. 176 од 13. VIII 1881. г.

<sup>4</sup> Српске Новине, бр. 176 од 13. VIII 1881. г.

<sup>5</sup> Драгомир Арнаутовић, *Историја српских железница*, Београд 1934.

<sup>6</sup> Српске Новине, бр. 227 од 17. X 1881. г.

<sup>7</sup> Српске Новине, број 243 од 5. XI 1881. г.

<sup>8</sup> Драгомир Аранутовић, нав. дело. Железнички музеј: Дневник Антонија Панића Анверс и Београд, 1883/1884. г.

<sup>9</sup> Српске Новине, бр. 71. од 29. III 1883. г.

<sup>10</sup> Железнички музеј Београд, поменути дневник.

<sup>11</sup> Још од 1878. г. Министарство грађевина Србије слало је истакнутије младе инжењере и друге службенике у Француску, Белгију, Италију и Аустро-Угарску да се упознају са

организацијом и радом њихових железница и оспособе за железнице у Србији, чије је грађење предстојало. Један од тих био је и Стеван Магазиновић.

<sup>12</sup> Драгомир Арнаутовић: нав. дело.

<sup>13</sup> Званични извештај Дирекције Краљ. Угарских течајева из Будимпеште, бр. 133/32, којим се Живану Гарриновачком из Зрењанина потврђује да је завршио једногодишњи течај 1909/10. г.

## FORMATION ET ACTIVITE DE LA PREMIERE ECOLE DE CHEMIN DE FER A BELGRADE

Dragoljub Janković

L'auteur traite dans sa communication la formation, l'organisation et le travail de la première école technique à Belgrade. Les débuts de cette école se situent au moment de l'accord sur la construction de la ligne de chemin de fer Beograd — Niš. Le chemin de fer exigeait des cadres qui le dirigeront. Trois mois à peine après la signature du contrat sur la construction de la ligne Beograd — Niš (le 3 février 1881) les «Novine Srpske» (Journal Serbe) du 19 avril a publié l'annonce sur l'inauguration de l'école de chemin de fer et de commerce à Belgrade, invitant les intéressés à s'inscrire. Les fonds nécessaires à l'école ont été assurés sous forme de subvention régulière du Ministère des Construction de Serbie et ensuite par la scolarité obligatoire pour les élèves. Le contrôle de l'école, les conditions d'admission et le programme de l'enseignement ont été du ressort du même Ministère — Service des Chemins de fer. Des élèves pauvres avaient droit, avec l'accord préalable du Ministère, aux études gratuites. Les conditions de l'admission étaient très rigoureuses. L'auteur donne aussi l'analyse du programme d'enseignement.

La première classe a commencé le travail le 1<sup>er</sup> Septembre 1881. En même temps des préparatifs ont commencé en vue de l'organisation de la deuxième classe, qui a ouvert ses portes en novembre 1881. La liste jointe des élèves des deux classes permet de constater qu'il y a eu une centaine d'auditeurs à la première année. Cette première génération a terminé ses études avec succès en 1882/83, ce qui signifie que l'école était de deux ans. Après leurs études les élèves ont fait des études pratiques — un groupe en Autriche-Hongrie et l'autre en Belgique. Avant leur départ à l'étranger les élèves ont dû signer un Contrat précisant les droits et obligations des boursiers. L'auteur cite jusqu'en détails le texte de l'obligation que les boursiers envoyés en Belgique avaient dû signer. Les auditeurs ont surmonté toutes ces difficultés, ont appris la langue et dès les premiers examens ont donné d'excellents résultats. Une lettre — citée — du Directeur administratif des Chemins de fer Belges,

adressée le 3 avril 1884 au Ministère des Construction Serbe le confirme.

Dès son retour au pays et après des examens passés à l'étranger, la première génération des élèves de cette école a passé l'examen des fin d'études devant une Commission formée par le Ministère des Construction Serbe et la Société pour l'Exploitation des Chemins de Fer Serbes, à Belgrade. Ensuite les diplômés ont été répartis dans les gares avec la tâche de faire tous les préparatifs pour l'inauguration de la première ligne de chemin de fer en Serbie.

Cette première génération formée, en 1884, l'école a fermé ses portes. Quant aux raisons de cette fermeture il faut les chercher dans l'attitude de la Société pour l'Exploitation des Chemins de Fer Serbes qui ne tenait pas à avoir des cadres serbes.

Le rôle de cette école pour la formation des cheminots en Serbie est incontestable non seulement du fait qu'il s'agissait de la première école du genre en Serbie mais aussi du point de vue économique et politique. Disposant des cadres nationaux et étant donnée la situation internationale difficile de l'époque la Serbie avait pu s'orienter sur une politique d'exploitation indépendante et sur le développement de ses Chemins de Fer. Dès le 3 juin 1889 il a été décidé que le Service des Chemins de fer du Ministère des Construction devienne la Direction des Chemins de Fer Serbes et le premier directeur a été l'ingénieur Dimitrije Stojanović. Les Chemins de fer Serbes deviennent donc indépendants et séparés de la Société d'Exploitation des Chemins de Fer Serbes.

Durant la 1<sup>ère</sup> guerre mondiale le gouvernement Serbe a organisé, avec l'aide française des écoles à Tours, puis à Corfou et Salobique. Ces écoles (ou cours) formaient des cadres qui devaient, après la guerre, reconstruire le réseau et rétablir les Chemins de fer.

En 1922 l'École d'Etat des Chemins de Fer — en fait la réplique de l'École de 1881 — est ouverte. Elle a existé jusqu'en mars 1941. Après la guerre l'école a recommencé son travail, sous le nom de l'École de Chemin de Fer.