

Милан Трипковић

ДОЛАЗАК ПРВОГ ВОЗА У ВАЉЕВО

– Прилог за историју железнице Ваљево – Забрежје –

Ваљево крајем XIX и почетком XX века није имало добре саобраћајнице. Пuteви су били лоши, каткад непроходни. Речни саобраћај обављао се на Сави, на периферији Ваљевског округа, у Срезу посавском.

Иако су услови неповољни, ипак се путовало, највише према Београду, а најчешће то чине: трговци, нарочито извозници, затим богате занатлије, чиновници, професори и учитељи који су често премештани, официри, ученици Велике школе, гимназијалци који су завршавали школовање у некој од београдских гимназија, јер ваљевска још није била потпуна, осморазредна и др.

Превозило се коњским двопрежним колима у којима је било места за три до четири путника. За Београд се ишло преко Забрежја малог пристаништа, недалеко од Обреновца врло значајног за превоз путника и робе.¹ Забрежје са одељењем у Скели имало је царинарницу која је спадала у главне, али другог реда. Из Ваљева се полазило у рану зору и у касним поподневним сатима стизало у Забрежје, а потом лађом до Београда. Цео дан је био потребан да се стигне у Београд. У зимском периоду путовање је било дуже и теже, јер лађе због леда нису пловиле Савом. Тада се морало преноћити у Обреновцу и сутрадан рано кренути за Београд.

1 О богатству овог краја писала је београдска штампа истичући нарочито проблеме саобраћаја: „Западни окрузи: подрињски и ваљевски долазе међу најбогатије у Србији. Највећи извозници сувих шљива, пекмеца, кукуруза и војова налазе се у тим крајевима. Оскудица у саобраћају чинила је те се није могла развити извозна трговина до оне мере, колико ти крајеви са богатства земље и људи, а са вештине обделоваша и своје природне бистрине у трговашњу могаху показати. По извозу сировог воћа *Забрежје* долази на другом месту у Србији, по извозу пекмеца и сувих шљива на трећем, шенице на четвртом, овса на трећем, а пшенички и дуга за бурад на првом месту. Вредност извезених производа преко *Забрежја* 3 1/2 милиона динара, не узимајући овде у рачун живу стоку и свиње” – *Трговински гласник*, 6. октобар 1901

Највећи губитници због ове спорости били су трговци. У далеко повољнијем положају, поређења ради, био је трговац који је користио благодети пруге Београд – Ниш. На пример трговац из Ћуприје стигао је у Пешту за један дан, а возну карту плаћао је 20 динара.

Трговац из Ваљева само до Београда путовао је цео дан и пут га је коштао између 9 и 12 динара зависно од броја путника у колима. Уколико од Обреновца до Београда путује лађом, онда ће путника од Ваљева до Београда цео пут коштати 10 динара.² У зимским условима било је још скупље, јер се морало платити и преноћиште у Обреновцу.

Трговци из Ваљева пребацивали су робу уз помоћ рабација воловским колима до Забрежја или се директно превозило колима до Београда. Извоз стоке се обављао преко Шапца или Митровице, Забрежја или Београда.

Најпрометнији пут у Ваљевском округу био је окружни пут Ваљево–Уб – Обреновац – Забрежје. Годишњи промет на овом путу износио је према др Урошу Стајићу, око 50.000 кола и са просечним теретом од 1.500 килограма по једним колима. Огромно оптерећење учинило је своје па је пут од туцаника (грађен помоћу добро сабијеног крупног и ситног туцаног камена, шљунка, песка и везивног материјала) пропадао, а у појединим периодима био непроходан: стока и кола су се ломили, а пошилке касниле. Веште и искусне рабације савлађивале су и те тешкоће и робу допремале до крајњег циља: „Пар волова Колубараца средње величине превуче терет од 1.500 до 2.000 кг. на удаљењу Ваљеву–Београд (око 100 км.) за 4-5 дана, а после полудневног одмора исти тај пут, са истим оптерећењем натраг за исто време”.³

Много се веровало у градњу пруга у Србији, такође и у Ваљевском округу. Ваљевци су чак покушали да сами граде пругу до Београда. На жалост било је више жеља и планова но реализованих пројеката. Године 1886. одлуком Народне скупштине у Нишу, на предлог групе од двадесет посланика, одређене су две комисије за трасирање железничке пруге Београд – Ваљево – Дрина. Следеће године одређен је други правац: Београд – Железник – Степојевац – Црљени – Вреоци – Лазаревац – Петка – Лајковац – Непричава – Дивци – Ваљево.⁴

Антоније Орешковић у својој књизи *Железница Ваљево – Београд* (1885. и друго издање 1892) образлагао потребу изградње ове пруге и наводио следеће могуће правце:

Ваљево – Уб – Обреновац – Београд, али није присталица њене градње, јер је сувише мали простор који гравитира овој прузи.

Он предлаже две варијанте да се ваљевска железница укључи у државну пругу:

2 А. Орешковић *Железница Ваљево–Београд*, Београд 1892, 40.

3 Др Урош Стајић *Колубарско говече и његова постојбина*, Београд 1912, 91.

4 Мр Мирослав Перишић, *Ваљево град у Србији крајем 19. века*, Ваљево 1997, 51–52.

а) од Ваљева преко Белог Брода – Лазаревца – Тулежа – Раниловића – Пружаловца код Међулужја (Међулужје се 29. новембра 1890. године помиње као Младеновац).

б) од Ваљева преко Белог Брода – Лазаревца – Црљена – Соколова – Божидаревца и Барајева код Рипња.

Орешковић је направно изванредан пројекат са студнозном економском анализом оправданости градње ове пруге, а полазиште му је богатство ваљевског краја, које је реално приказано, сем рудног блага Подгорине о коме пише са доста претеривања.⁵

И Ваљевци су били активни, посебно Одбор за грађење железнице Ваљево–Београд. На великом народном збору одржаном у Ваљеву 26. маја 1892. године (сви датуми су по старом календару) донета је резолуција „да је крајње време дошло да се једанпут приступи грађењу ове железничке пруге.” Писало се и председнику владе Николи Пашићу да се што пре треба везати са Београдом „... те да се тиме да јачи полет и трговини и самом развоју економског стања народа западног краја краљевине Србије. Иако се на овом ради већ десет година са места се није поодмакло.” Док се друга места развијају, дотле „Ваљево са својом околином чамећи у сваком погледу из дана у дан гледа своју пропаст чему је најбољи доказ пад толиких трговаца за ово неколико година.”⁶

Законом од 3. фебруара 1896. године предвиђена је градња пруге Београд – Ваљево – босанска граница.

Шестог децембра 1898. године Народна скупштина у Нишу доноси Закон о грађењу и експлоатацији нових железница. Овим Законом утврђена је мрежа нових железница у Краљевини Србији коју чини дванаест пруга међу којима су:

Београд – Обреновац – Лајковац – Ваљево – Косјерић – Пожега и Ваљево – Осечина – Завлака – Лозница – босанска граница.

Законом од 1898. године стављен је ван снаге Закон из 1896. године.

Нови моменат у изградњи железница представљало је потписивање, 27. априла 1899. године, Уговора о концесији за грађење и експлоатацију нових железница у западном делу краљевине Србије између Краљевске српске владе и г.г. Еверарда Р. Калтропа и Д. Маркуса из Лондона којим је предвиђена градња шест пруга међу којима: Београд – Обрено-

5 Антоније Орешковић, пензионерски пуковник (1829, Двор, Хрватска – 1906, Београд). Најпре аустријски официр, а потом српски по преласку у Србију где је служио у разним местима. У Ваљеву је био начелник штаба Дринске војске (1876), командант Дринске дивизије (1878), командант Дринске дивизијске области (1885–1886.). У рату 1876. био је шеф штаба Дринске војске, а у ратним годинама 1877/78. је заступник команданта Дринског кора. Био је командант Дринске дивизије у рату 1885. године. Писао чланке војне, техничке и политичке природе и објављивао у разним часописима. Засебна издања: *Железничко питање* (1871, 1873.), *Мало пише светлости поводом брошуре Кнез Михаило и уједињена радња балканских народа* (1895.), *Да смо једном ни чисто* (1896.). Дело *Железница Ваљево–Београд*, вероватно је настало из захвалности према Ваљеву где је провео неколико летних година живота.

6 *Ваљевске новине*, 26. јул 1892.

вац – Лајковац – Ваљево – Косјерић – Пожега и Ваљево – Осечина – Завлака – Лозница – босанска граница. Концесија је одобрена у Народној скупштини. Концесиионари су наводећи разне разлоге одустали од овог посла.

Законом о изменама и допунама у Закону о грађењу и експлоатацији железнице од 1902. године предвиђена је и градња пруге Ваљево – Лајковац – Обреновац – Забрежје.⁷

Тада је од шест извора прихода образован *Фонд нових железница*, а путем повећања приреза са 2% на 5%.

Ваљевски посланици у Народној скупштини често постављају питање градње железнице. Тек је на питање ваљевског самосталног посланика Михаила Радивојевића добијен 10. децембра 1903. године повољан одговор од министра грађевина Владимира Тодоровића: „Дакле на кратко, пруга Београд – Ваљево трасирана: технички радови свршени и мислим да г. Радивојевић с тим може бити задовољан. А што се тиче грађења, ми ћемо се о томе још накнадно разговарати.”⁸

Градилиште ове пруге подељено је у две секције:

I Ваљево–Јабучје са седиштем у Ваљеву и са шефом Михајлом Илићем и

II Јабучје–Забрежје са седиштем у Обеновцу и са шефом секције М. Милосављевићем.

У септембру 1905. године на лицитацији су прихваћене понуде домаћих извођача и то: предузимача Николе Лукића (прва секција) и предузимача С. Николића и Вујића (друга секција).

Током 1904. и 1905. године обављено је обележавање пруге, а радови су отпочели марта 1906. године и то пре него што је закључан зајам од железнице у износу од 35.000.000 динара. Њена градња је започета средствима из зајма раније одобреног код Управе фондова у износу од 15.000.000 динара а на основи 5% приреза. Траса пруге износила је 67,4 км а била је уског колосека од 0.76.⁹

Мада су радови отпочели почетком 1906. године није све текло по плану. Било је предвиђено да се заврши за две године, али се градња одужила. *Трговински гласник* 5. децембра 1907. пише да су „Шине постављене преко 1 км дужине”. Исти лист четири дана касније обавештава о даљем полагању шина и да ће се вагонима превозити шљунак за пошљунчавање.

Разне, каткад непредвидиве тешкоће, пратиле су грађење ове, по терену не много тешке пруге. Половином децембра 1907. године припремљени су за ову пругу нови вагони и локомотива за пошљунчавање. Ови врло тешки товари укрцани су у бродове Српског бродар-

7 Јездимир С. Николић, *Историја железница Србије, Војводине, Црне Горе и Косова*, Београд 1980, 126, 128, 137–138.

8 *Стенографске белешке Народне скупштине Србије сазива 1903/04*, књ. I, 386.

9 Петар Миленковић *Историја грађења железница и железничка политика код нас 1850–1935*, Београд 1936, 121.

ског друштва, али уместо да крену ка Забрежју они су се због зиме склонили у свој зимовник код Аде Циганлије. Тако су радови на пошљунчавању пруге, предвиђени да се обављају и у зимском периоду, обустављени за извесно време.

Тек је 1908. година – година интензивних радова. У јуну те године воз је стигао до 20 км од Забрежја. Шине се од Забрежја пребацују возом. Радила се и ноћу. Шине се полажу и од Ваљева, докле су их пребацивале рабације. Приближавала се сезона извоза пољопривредних производа из ваљевског краја. Новинар *Вечерњих новости* у броју од 26. јуна 1908. године пише да је на убрзање радова утицало „... што је у прошлој години Ваљево дало 4 100 вагона сувих шљива и што је смао преко Забрешке царине извезено 21 000 000 килограма разне робе. По статистичким подацима, који се сада прибирају ова ће година дати само из Ваљева можда на 7 000 вагона разних производа.”

Тридесетог августа 1908. године, око подне, код села Лукавца састављене су шине и потпуно везана пруга Обреновац – Ваљево.¹⁰ Био је то узбудљив догађај за извођаче радова, којом приликом је за раднике организована и закуска.

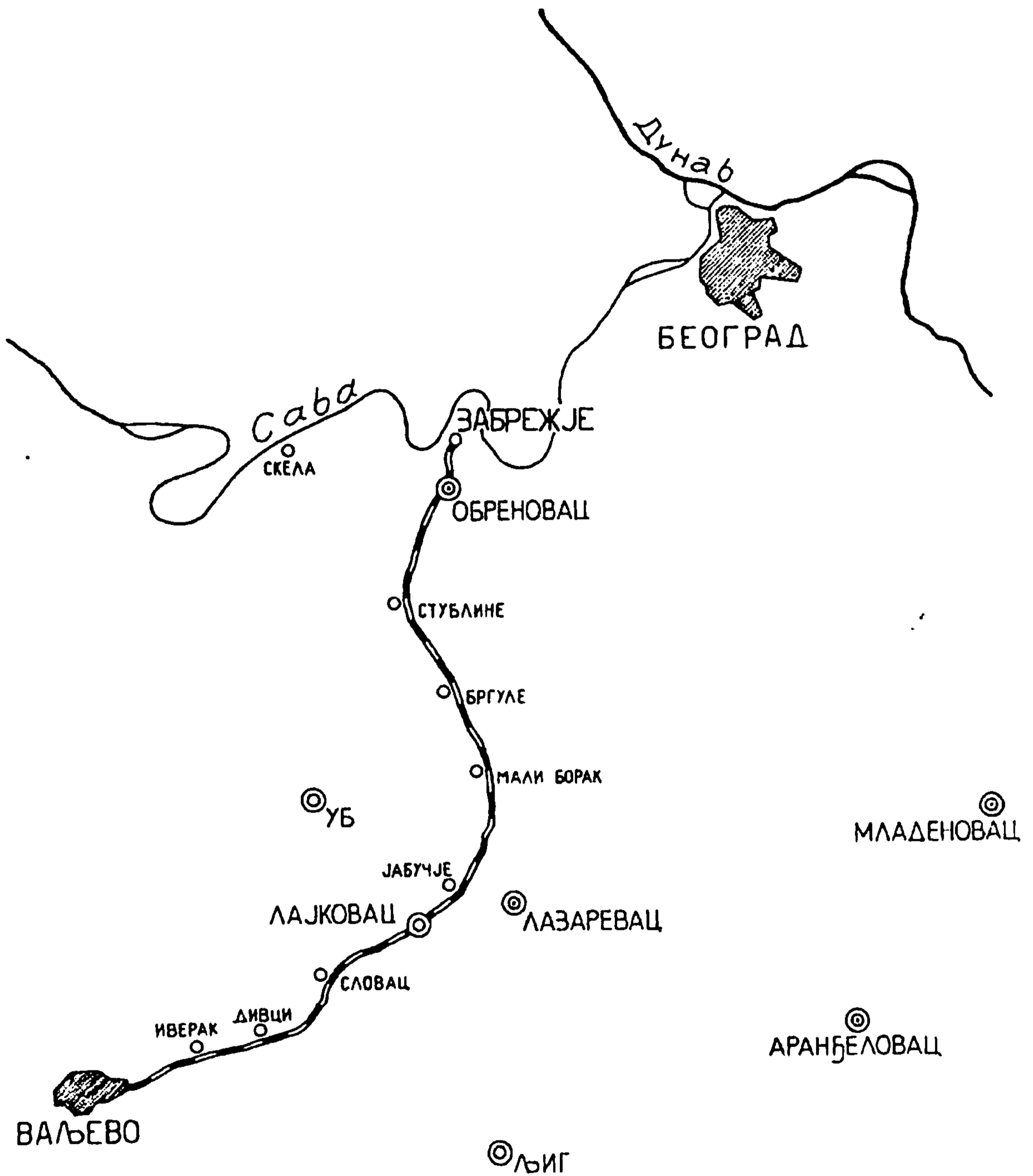
Из Ваљева су послати телеграми у Београд да ће првог септембра бити свечано отварање пруге, али да овој свечаности неће присуствовати гости из Београда због недовршених радова на појединим деловима пруге. Показало се да ово није тачно, јер је први воз био пун гостију из Београда.

У понедељак 1. септембра 1908. у Забрежју је била свечана атмосфера: пуно света и окићени воз чекали су лађу са гостима из Београда, која је стигла тачно у десет сати пре подне. Велико изненађење и разочарење било је што међу гостима нема високих званица, председника владе, министара, већ су уместо њих начелници и в.д. начелника у разним министарствима, представници Железничке дирекције и др. Првим возом путовао је један занимљив путник др Милорад Гођевац, житељ Београда, иначе пореклом Ваљевац, који се зарекао да ће отићи у Ваљево кад проради први воз за Ваљево. Та жеља му се након четрнаест година од ове изјаве испунила и свакако је спадао међу путнике који су са највише узбуђења и емоција доживели овај велики догађај.

Вечерње новости су 4. септембра су 1908. објавиле занимљиву репортажу о првом возу Забрежје – Ваљево: „Чим се изашло из лађе и дошло до воза свет се поче тискати око машине да је види како је окићена. И збиља лепа је идеја била г. Тасе Пвковића, који је такође са возом дошао у причек што је машину окитио амблемима пољопривредних производа. Предњи део машине био је украшен гроздовима, клиповима кукуруза, класјем, шљивама сировим и сувим, цвећем итд., а вагони су били окићени зеленилом и заставама”. Након укрцавања путника украшени воз је кренуо из Забрежја за Ваљево. Путници су уживали у вожњи, у лепотама Посавине, Тамнаве и Колубаре. Успут су

10 *Вечерње новости*, 4. септембар 1908

ТРАСА ЖЕЛЕЗНИЧКЕ ПРУГЕ
ВАЉЕВО-ЗАБРЕЖЈЕ (РЕКОНСТРУКЦИЈА)



се могле видети и разне згоде: девојке у страху од воза и уплашене писком локомотиве бежале су далеко од пруге.

Брзина кретања воза била је 20 и више километара, али на оном делу пруге која није пошљунчена свега 10–15 км на сат. На станицама се дуже задржавао ради разгледања радова и примања угледних сеоских домаћина обучених у свечано народно рухо. Ваљевци су учинили велики потез позивом виђеним сеоским домаћинима да буду гости првог воза. То је учинио Приређивачки одбор из Ваљева који им је на тај начин одао поштовање за њихов допринос у унапређивању пољопривредне производње ваљевског краја. Сем сеоских домаћина на успутним станицама примани су и радници-градитељи пруге, које су Ваљевци такође укључили у ово велико славље. У Словцу је воз примно повећу групу радника и надзорника са Виљемом Бадером, управником нових пруга.¹¹ Све више света дуж пруге био је знак да се воз приближава Ваљеву, а прангије су оглашавале његов скори улазак у град. Кроз огромну капију чији је отвор затворен хартијом, прошла је локомотива, након чега се указао задивљујући приказ. „Цео простор око железничке станице беше прекривен свет изоблачен у свечано рухо. Станица је била дивно окићена, а пред станицом је стајао приређивачки одбор са председником г. Светозарем Поповићем, послаником ваљевским, на челу. Уз звуке војне музике, пуцањ прангија и урнебесно клицање воз је полако улазио у станицу. Чим је воз стао и из њега изашао г. Бадер са начелницима Жел. Дирекције, г. Светозар Поповић поздравно их је лепом речи у којој је истакао велику радост Ваљеваца, што су после двадесетпетогодишњег напора једва једном добили железницу. На овај поздрав одговорио је г. Бадер кратким говором, а затим је одслужено од стране осам свештеника и једног ђакона молебствије и освећење вагона водом. Тој свечаности је присуствовало на станици без мало, цело Ваљево. Почев од команданта дивизије пуковника г. Илије Гојковића, вредног и савесног начелника окружног г. Миливоја Савића, предузимљивог председника општине г. Ристе Топаловића – па до општинског чистача – све је то било на станици. Маса лепих ваљевских госпођа и госпођица, велики број грађана, чиновника и официра, чинили су ванредно леп утисак на онога, који је са стране посматрао са каквим су одушевљењем Ваљевци поздравили долазак првог воза на њихову станицу.”¹²

Са станице је кренула поворка на чијем челу је ношена застава Ваљевског занатлијског удружења, а за њом је ишла војна музика која је свирала лепе арије. Поворка је прошла поред цркве и Улицом војводе Мишића упутила се до кафане Ристе Топаловића. Ту се поворка раздвојила: један део је остао у кафани да пивом наздраве ваљевској железници, а други део, махом гости из Београда, кренули су у разгледање града. То је учинио и новинар *Вечерњих новости*, (7. септем-

11 *Вечерње новости*, 5. септембар 1908

12 *Вечерње новости*, 6. септембар 1908

бар 1908. године) који је задивљен лепотом Ваљева, оставио следећи запис: „О лепоти Ваљева и околине, о уређењу вароши, о лепим и монументалним новоподигнутим грађевинама, о дивној калдрми и тротоарима – имало би се много писати. Ваљево спада по своме уређењу, по нашем мишљењу, међу прве вароши у Србији – с правом на све лепшу будућност. Ако се доврше како треба започети радови и они који су у пројекту упућиваће се Београђани у Ваљево да виде шта се са једном вароши у погледу улепшања може учинити о сопственом трошку без задуживања, јер треба споменути да је Ваљево једина варош у Србији у којој нема никаквог општинског приреза већ се сви трошкови исплаћују од општинских прихода.”

И новинар *Самоуправе* пише у сличном тону и иде још даље у хвалама Ваљеву, проглашавајући га за најлепшу варош у Србији. „Ја се као Београђанин ни најмање не женирам да потврдим да је Београд бачен у засенак према Ваљеву.”¹³ Овај новинар једино замера Ваљевцима за небригу према лепој Пећини.

Банкет је одржан у дворани Секулићеве гостионице. Најпре су држане здравице и то овим редом:

Васа Живановић, председник Окружног одбора наздравно је Њ. В. Краљу;

Богдан Јанковић, директор Гимназије и народни посланик наздравно је краљевској влади;

Пера Марковић, адвокат држао је здравицу свима и живим и мртим, који су допринели да се оствари железничка пруга за Ваљево;

Живко Романовић, професор наздравно је Бадеру и свима инжењерима;

Божа Вуковић, начелник саобраћајног одељења Железничке дирекције захвалио се Ваљевцима у име својих колега;

Милан Драгојевић, бивши дугогодишњи народни посланик наздравно је слози, „јер он још није имао прилике да види за једним столом људе из свију партија да седе а да се не инате”. Наздравно је војсци и пожелио јој слогу;

Пуковник Илија Гојковић, командант Дринске дивизије, одговорио је на здравицу Драгојевићу, истичући слогу у војсци и њену спремност „да пође за отаџбину и краља”.

Последњи наздрављач био је Чеда Гагић, виши инжењер који је испио у част предузимача пруге Николе Лукића.¹⁴

Вече је протицало у најбољем расположењу, у весељу, у игри. Војна музика је одабраним композицијама и народним колима давала тон овој вечери. Један од најрадоснијих, који је однео победу у игри, био је седамдесетогодишњи апотекар Прикелмајер, човек који је у своје време унео доста новина у живот Ваљева.

13 *Самоуправи* 15. септембар 1908.

14 *Исто. Вечерње новости*, 7. септембар 1908.

После три сата, пред поноћ већина званца, праћена војном музиком, кренула је код браће Благојевић у кафану „Србија“ где је настављено весеље.

Сутрадан у девет часова пре подне, воз је вратио госте до Забрежја, а одатле су продужили лађом у Београд.

Пруга није била у целини довршена, односно пошљунчена, па је то био разлог да саобраћај започне 9. септембра 1908. године, али није био редован. „Прорадила жељезница, тј. није прорадила већ само (чини ми се) сваког другог дана одлази и долази машина са једним вагоном (II и III кл.) и неколико товарних вагона до Обреновца и назад. Жељезничка станица као и све остало – готово је. Већ је изишла и тарифа. Кад се узме у обзир то, да се често плаћа за кола од 25–30 дин. онда је подвозна цена врло мала – тако око 3.40 (II кл.) и 2.50 (III класа). Но ово се још тачно не зна.”¹⁵ Возови су били мешовити: састављени од путничких и теретних вагона. На овој прузи су постојале железничке станице: Ваљево, Иверак, Дивци, Словац, Лајковац, Јабучје, Мали Борак, Бргуле, Стублине, Обреновац и Забрежје. Ваљевска железничка станица једина је увршћена у прву класу. Шефови станица на прузи Забрежје – Ваљево били су: Забрежје – Драгутин Милојевић, Обреновац – Милан Сретеновић, Стублине – није попуњено, Бргуле – није попуњено, Мали Борак – Драгољуб Костић, Јабучје – Божа Лазаревић, Лајковац – Душан Трифковић, Словац – Светозар Ђукић, Дивци – Драгољуб Николић, Иверак – Димитрије Павловић и Ваљево – Никола Вукадиновић.¹⁶ Осим станица на овој прузи било је и пет постаја.

И поред нередовног саобраћаја обављао се превоз путника и робе. За дванаест дана (19–29. септембар) приход од путника и превоза робе износио је 25.542 динара. Извезено је 487 вагона шљиве, а путовало је 2268 путника. Преостало је да се извезе око 2.000 вагона шљиве.

Из Ваљева воз је полазио у 6.30 изјутра, а из Забрежја у 1 час по подне и имао је везе само са српском лађом. Осим редовног саобраћаја је и ванредни воз који је полазио у 1 час по подне, а из Забрежја у 6 часова после подне.

Цене путничких карата од Забрежја до Ваљева: III класа 2.80, а друга 4.20 динара. Воз је од Забрежја до Ваљева путовао око пет сати, а рачунало се да ће путовати три сата када се пруга слегне.¹⁷

Изгледа да је цела зима прошла у експерименталној вожњи. У једној новинској вести наводи се шести април 1909. године као почетак редовног саобраћаја путничких возова на прузи Забрежје–Ваљево. Тог дана је ступио нови ред вожње према коме воз из Ваљева полази у 6.15, а стиже у Забрежје у 9.45 пре подне. Из Забрежја полази у 11 пре подне, а долази у Ваљево у 2.30 по подне. Возови су саобраћали сваког дана и

15 *Вечерње новости*, 21. септембар 1908.

16 Захваљујем се Александру Спасојевићу Калу за имена шефова железничких станица.

17 *Вечерње новости*, 2. октобар 1908.

били су мешовити: састављени од путничких и теретних вагона. Дневно се превозило 70–80 путника.¹⁸

О цени коштања ове пруге сазнајемо из извештаја о утрошку зајма који је 1913 године поднео министар финансија Лаза Пачу у Народној скупштини. Он је истакао да је зајам закључен под повољнијим условима но и један радније. Реч је о Закону од 14. децембра 1906. године којим је одобрен зајам од 95.000.000 динара: за железницу је било предвиђено 35.000.000 динара, али је за војне потребе морало да се утроши још 10.000.000 динара.

Од 1907. године када је зајам добијен па до краја 1911. године утрошено је 24.952.597 динара. У 1912. години преостали део новца није искористио.

Овај зајам употребљен је за градњу осам пруга међу којима Забрежје–Ваљево која је коштала 3.081.864.17 динара. Због смањења износа новца за потребе железнице није се могла градити пруга Обреновац–Београд, која је била планирана да се гради из овог зајма.¹⁹

Значајан догађај у историји железнице у ваљевском крају је изградња пруге Аранђеловац – Лајковац која је завршена 1910. године и пуштена у саобраћај 10. јуна исте године (део Младеновца до Аранђеловца урађен је још 1904. године). На тај начин Ваљево и његова околина повезани су са пругом Београд – Ниш, а у зимским условима она је у потпуности замењивала пругу Ваљево – Лајковац – Забрежје. И ова пруга је узаног колосека, па се у Младеновцу вршило председање путника и претовар робе.²⁰

Мада је пруга била у саобраћају све у вези с њом није било завршено. На округ је пала обавеза да исплати експроприсану земљу сељацима. То питање се дуго провлачило као нерешено. Сељаци су опседали Округни одбор у нади да ће добити новац, међутим окружна каса била је празна. У Народној скупштини се расправља о овом питању. Међу ваљевским посланицима се посебно истиче Стеван Јанковић, који тражи да се ово питање што пре реши, јер сељаци не само да нису добили новац, већ су плаћали и порез на одузету земљу.

Тек 13. августа 1909. године скупштина Округа ваљевског доноси одлуку „да се Округ за исплату заузетог земљишта за железничку пругу Ваљево–Забрежје и Аранђеловац–Лајковац у суми од 355.167,43 динара задужи код Управе фондова на подлози приреза 4% по непосредном порезу”.²¹

Округ је имао ранијих дугова код Управе фондова па је све то спојено што је укупно износило 1.000.000 динара. Дуг би се отплаћивао са прирезом 10%.

18 *Самоуправа*, 4. април 1909; *Стенографске белешке Народне скупштине Србије* за 1910, 19; *Самоуправа*, 9. новембар 1910.

19 Јездимир С. Николић, н.д. 163.

20 Петар Миленковић, н.д., 122–123; (вероватно по новом календару М.Т.).

21 *Окружна самоуправа*, 18. септембар 1909.

Овај зајам је на предлог Министра финансија Краљ Петар, према мишљењу Државног савета, потврдио.

Окружни одбор је у *Окружног самоуправи* од 3. маја 1910. године обавестио „Сва она лица која имају право на накнаду за експроприсана земљишта да ће окружна каса почети исплаћивати накнаде у првој половини месеца маја и то оним лицима, која не буду имала терета на имањима. А за она лица која имају терета новац ће се послати Ваљевском првостепенем суду на расправу.

Пруга Ваљево – Забрежје, поред својих добрих страна, имала је и мана: преседање и претовар робе у Забрежју, недостатак вагона, скупе тарифе, кашњење возова... Рачунало се на ниже цене у превозу робе. Наиме, још у току градње, у београдској штампи калкулисало се са душло јевтинијим превозом железницом. Трговци из Ваљева за превоз једног вагона робе до Забрежја плаћали су 90–100 динара, док ће их железницом коштати превоз 36–40 динара по вагону. Ово се није обистинило, јер је превоз и даље био скуп за поједине трговце. Пруга није била прихваћена од неких трговаца, посебно кад је реч о извозницима. Радикалски посланик Богдан Јанковић, један од великих заговорника изградње пруга у Ваљевском округу, ослушкујући глас својих бирача, нашао је за сходно да у Народној скупштини, 1. новембра 1910, објасни каква је ситуација са овом пругом: „Још увек се користе рабацкијска кола, јер ако се роба упутити лаћом на Забрежје бродарска дирекција наплати по својој тарифи. Истовар у Забрежју се плаћа. Утовар на железницу се плаћа по другој тарифи. На крају све то много кошта. Возови који иду од Забрежја ка Ваљеву су мешовити, они дакле возе и путнике и робу. Кад лаћа дође на време не значи да ће и воз кренути по реду вожње. Због утовара и истовара робе, воз у Ваљево уместо у 2,45 стиже у 6 сати увече”.²²

Кад је пруга била изграђена, у Народној скупштини су се чула мишљења о нерентабилности ове пруге. Ваљевски посланици су бранили ову пругу, али су истицали, као Богдан Јанковић, да је пруга требало да иде кроз срце Тамнаве. Тамнавци нису прихватили Лајковац, већ су своју робу рабацкијским колима возили у Забрежје. Овај посланик је предлагао да се траса пруге Чачак – Горњи Милановац – Лајковац – Лазаревац – Степојевац – Београд замени овом Чачак – Горњи Милановац – Лајковац – Бргуле – Уб – Обреновац – Београд. Ово исто су предлагали и ваљевски посланици Милосав Чолић и Стеван Јанковић, док је посланик Михаило Радивојевић предлагао пругу Бргуле – Уб – Подринска железница.²³

Сви ови предлози су одбијени. Колико су они били нереални, показује и податак да неки окрузи у Србији нису имали ни километар железнице.

22 *Самоуправа*, 9. новембар 1910.

23 *Самоуправа*, 17. децембар 1909.

Пруга од Обреновца до Београда, и поред велике борбе ваљевских посланика, није настављена да се гради. То ће бити учињено тек после Првог светског рата. Наиме, у фебруару 1926. почела је изградња пруге Обреновац – Београд (40 км), а 30. октобра 1928. (по новом календару) предата је у саобраћај.²⁴

Изградња пруге Ваљево – Забрежје, и поред њених мана велики је цивилизацијски догађај за Ваљево и ваљевски крај. Могло се много брже и удобније путовати, и повезивати са Београдом и светом, а роба двапут брже пребацивати до Београда. Железница је много значила у модернизацији Ваљева, она му је давала нове импулсе, нови ритам. Речју, знатно је изменила начин живота града, размишљања његових грађана.

Резиме

Ваљево крајем XIX и почетком XX века је имало врло лоше саобраћајнице. Главно саобраћајно средство за превоз робе су воловска кола а за путнике запрежна коњска кола. На периферији округа обављао се речни саобраћај у коме је значајну улогу имало мало пристаниште у Забрежју, недалеко од Обреновца. Путник је од Ваљева до Београда, уколико је користио лађу, путовао цео дан, а уколико она није саобраћала, дан и по. Воловска кола са робом прелазила су пут Ваљево Београд за четири до пет дана.

Више пута се покушало да се гради пруга од Београда до Ваљева, али без успеха. Тек 1902. Законом о изменама и допунама Закону о грађењу и експлоатацији железница, предвиђена је градња пруге: Ваљево – Лајковац – Обреновац – Забрежје. Ова пруга је трасирана 1903. офертална лиценција извршена је у септембру 1904, а градњи се пришло почетком 1906. године; први километар пруге постављен је тек почетком децембра 1907. Радови су убрзани током 1908. и окончани 30. августа исте године.

Већ 1. септембра 1908. године (по јулијанском календару) први воз са 200 званица стигао је у Ваљево и на железничкој станици дочекује га маса грађана, војна музика, урнебесно клицање и прасак прапгија. Увече је организован банкет.

Пруга је била дуга 67,4 км и уског је колосека 0,76 м. Цена изградње је 3.081.864,17 динара.

Теретни и путнички саобраћај почео је 9. септембра и био је нередован, може се рећи пробни. Наиме, сви радови на прузи нису били завршени (пошљунчавање на појединим деоницама) па је то био разлог оваквог стања. Тек 6. априла 1909. године почео је редовни саобраћај; растојање Ваљево–Забрежје воз је прелазило за три и по сата. Возови су и даље били мешовити: састављени од путничких и теретних вагона. Дневно се превозило 70–80 путника.

Године 1910. завршена је пруга Аранђеловац – Лајковац и спојена са већ изграђеном железницом до Младеновца и на тај начин добијена је веза са пругом Београд – Ниш.

24 Драгомир Арнаутовић, *Histoire des chemins de fer Yougoslaves (1825–1937.)*, Парис 1937, 252.

Мала је поз већ увелико саобраћао остало је нерешено питање плаћање сељацима за експроприсану земљу. Исплату је почео да врши Окружни одбор тек у мају 1910. године.

Изградња пруге Ваљево – Забрежје је велики цивилизацијски догађај за Ваљево. Могло се много брже и удобније везивати са Београдом и светом, а роба двапут брже пребављати. Железница је много значила у модернизацији Ваљева: она му је давала нове импулсе, нови ритам. Речју, знатно је изменила начин живота и размисљања грађана.

Summary

Valjevo had a very bad line of communications at the end of the XIX and the beginning of the XX century. The main traffic means for the transport of goods were oxen cart and for the passengers - horse and wagon. At the outskirts of the district river transport was carried out, where a small pier in Zabrežje, near Obrenovac, had an important role. A passenger travelled the whole day from Valjevo to Belgrade if he used a boat, or a day and a half if the boat did not run. Oxen cart with goods covered the journey Valjevo-Belgrade in four or five days.

They tried to build the railway from Belgrade to Valjevo for a few times, but without success. Not until 1902, by the Law about changes and amendments in the Law about construction and exploitation of railways, was planned the construction of the railway Valjevo-Lajkovac-Obrenovac-Zabrežje. This railway was marked out in 1903. The auction by written offers was performed in September 1904. The construction was started at the beginning of 1906. The first kilometre of railway was not laid down until the beginning of 1907. The work was speeded up during 1908, and finished on August 30th in the same year.

As early as September 1st 1908 (Julian Calendar) the first train with 200 guests arrived in Valjevo and a big crowd of people waited for it at the railway station together with a military band, loud cheering and explosion of mortars. A banquet was arranged in the evening.

The railway was 67.4 km long and it was of a narrow gage 0.76 m. The construction cost 3,081,864,17 dinars. Cargo and passenger transport started on September 9th and it was irregular, better to say experimental. In other words, all works on the railway were not finished (covering with gravel on certain sections) and it was the cause of such situation.

Not until April 6th 1909, did regular transport start; the distance Valjevo-Zabrežje was covered in three hours and a half. Trains were still mixed: they consisted of passenger and goods wagons. 70-80 passengers were transported a day.

In 1910, the construction of the railway Arahđjelovac-Lajkovac was finished and connected with the already constructed railway to Mladenovac and thus the connection with the railway Belgrade-Niš was achieved.

Although the train had already been running, the problem of the payment to the peasants for the expropriated land was not solved. The payment was not started until May 1910, by the District Council.

The construction of the railway Valjevo-Zabrežje was a big civilization event for Valjevo. It was possible to make connections with Belgrade and the world much more faster and more comfortably and the goods could be transported twice faster. The railway was very significant for the modernization of Valjevo: it gave new impulses, new rhythm. In a word, it considerably changed the way of life and thinking of the citizens.