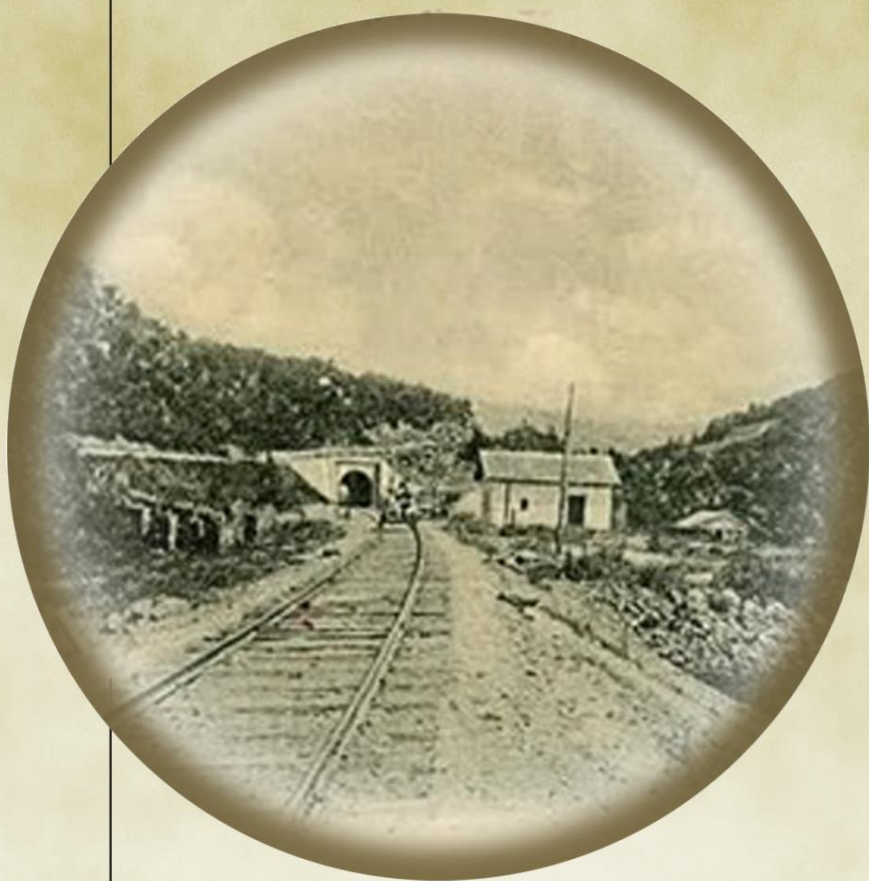


Ненад М. Говедаровић

**ПРУГЕ
ЈУГОИСТОЧНЕ СРБИЈЕ
1884–2014**



Ниш, 2014.

Ненад М. Говедаровић

ПРУГЕ ЈУГОИСТОЧНЕ СРБИЈЕ 1884–2014

СОЛУНСКА ПРУГА

Ниш – Врање – Ристовац

ПИРОТСКА ПРУГА

Ниш – Пирот – бугарска граница

ТИМОЧКА ПРУГА

Ниш – Књажевац – Зајечар – Прахово пристаниште

ТОПЛИЧКА ПРУГА

Ниш–Дољевац–Прокупље–Куршумлија–Мердаре

Ниш, октобар 2014

Издавачи
Машински факултет Ниш
Друштво љубитеља железнице – „Ниш 1884“

Аутор
Ненад М. Говедаровић

За издавача
др Властимир Николић
Машински факултет Ниш, декан

Рецензенти
др Мирослав Б. Ђурђановић, ред. проф
Слободан Росић, дипл. саоб. инж

Лектор
Јелена Марковић, MSc

Уредник
др Душан Стаменковић, ред. проф

Дизајн корица
др Милош Милошевић, ван. проф

Компјутерска обрада текста
Бранислав Тикић
Немања Говедаровић

Компјутерски прелом
др Александар Милтеновић

Тираж: 400 примерака

ISBN 978-86-6055-059-2

Штампа
UNIGRAF, Ниш

РЕЧ УРЕДНИКА

Ове године се обележава 130 година рада железнице у Србији. Тим поводом Машински факултет из Ниша и Друштво љубитеља железнице – „Ниш 1884“ објављују ову књигу.

Аутор Ненад Говедаровић је у књизи изнео најважније податке о изградњи и експлоатацији пруга југоисточне Србије: Ниш–Ристовац, Ниш–Димитровград, Ниш–Прахово и Дољевац – Косово Поље. Поред навођења података о инфраструктури (мостови, тунели, станице, постаје, и др.), у књизи су дати подаци о возилима са којима је организован превоз на наведеним железничким линијама у периоду од 1884. до 2014. године.

Први воз у редовном саобраћају у Србији стигао је из Београда у Ниш 1884. године. Солунска пруга (Ниш–Ристовац) предата је редовном саобраћају 1888. године. Исте године су возови почели да иду новоизграђеном пругом Ниш–Цариброд, а 1889. кренуо је и надалеко познати воз Оријент експрес на линији Париз–Минхен–Беч–Пешта–Суботица–Београд–Ниш–Софија–Цариград. Пруга од Ниша до пристаништа у Прахову комплетирана је целом трасом 1922. године, а први возови на линији Ниш–Дољевац–Куршумлија пошли су 1929. Завршетак изградње сваке деонице пруге и долазак првог воза у неко место био је велики догађај и свечано је обележаван, што се види на фотографијама у овој књизи.

Чланови Програмског и Организационог одбора XVI Међународне конференције о железници ЖЕЛКОН, коју традиционално организује Машински факултет у Нишу, подстакли су аутора да напише текст и помогли уређење ове историјско-техничке публикације, са жељом да наши потомци одржавају и унапређују железницу коју су наши и њихови преци изградили пре много година.

У Нишу, октобар 2014.

Машински факултет у Нишу
Проф. др Душан Стаменковић

РЕЧ АУТОРА

О историји грађења прве српске државне железнице Београд–Ниш је писано доста, детаљно и обилно. О тзв. *Солунској прузи* Ниш–Врање–Ристевац и о *Пиротској прузи* Ниш – Пирот – бугарска граница писано је много мање, скоро овлаш, као да нису биле саставни део европске *Источне железнице* Пешта–Суботица–Београд–Ниш–Солун са огранком Ниш – Пирот – бугарска граница и даље до Цариграда. Исти случај је и са *Тимочком* и *Топличком пругом* које је требало да буду важни делови планиране *Трансбалканске железнице* од Дунава до албанске обале на Јадрану. Будући да пружа увид у бројне податке и документа ова књига даје скроман допринос историји планирања и грађења ових пруга, али и развоју железничког саобраћаја на овим просторима.

У прикупљање материјала за ову књигу био је укључен велики број мојих познаника, пријатеља и сарадника. У томе су ми највише помогли Горан Вељковић, шеф станице Ниш, Иван Стевчић, Зоран Анђелковић и Мирјана Вукадиновић, дипломирани грађевински инжењери Секције ЗОП Ниш, затим Петар Аранђеловић, председник Клуба љубитеља Тимочких пруга и Бранислав Тикић, дипл. правник из Ниша.

Велику захвалност дугујем рецензентима др Мирославу Ђурђановићу и дипл. саоб. инжењеру Слободану Росићу на многобројним сугестијама, новим подацима и корекцији текста, а све у циљу да се текст стручно дотера.

Такође сам захвалан и др Александру Милтеновићу са Машинског факултета Ниш, на великом труду да се текст компјутерски и графички припреми за штампу.

Ниш, августа 2014.

Ненад Говедаровић
Председник Скупштине
Друштва љубитеља железнице – „Ниш 1884“

Садржај

СОЛУНСКА ПРУГА Ниш–Врање–Ристовац	1
Изградња пруге Ниш–Лесковац–Врање–Ристовац.....	1
Изградња турске везне пруге Скопље – српска граница	3
Пограничне станице Ристовац и Зибевче	4
Свечана предаја <i>Солунске пруге</i> у саобраћај	5
Објекти на прузи Ниш–Ристовац (1888).....	5
Саобраћај на прузи Ниш–Ристовац од 1888. до 1912. године.....	6
<i>Солунска пруга</i> у Балканским ратовима (1912/1913).....	7
Возна средства Српских Државних Железница од 1884. до 1914. године	9
Преузимање Отоманских железница у Македонији	12
<i>Солунска пруга</i> у I светском рату (1914–1918).....	14
Обнова јужних српских пруга после I светског рата	16
Обнова возних средстава железница СДЖ и СХС/ЈДЖ (1918–1941)	19
Административна подела државних железница Краљевине СХС (од 1929. ЈДЖ)	22
Саобраћај на <i>Солунској прузи</i> између два светска рата	23
<i>Солунска пруга</i> у II светском рату	24
Обнова пруге Ниш–Врање–Ристовац после II светског рата.....	28
Обнова возних средстава Југословенских Државних Железница после II светског рата ..	30
Модернизација српских железница – Увођење дизел вуче	34
Електрификација пруге Београд–Ниш–Прешево.....	43
Саобраћај на прузи Ниш–Ристовац после II светског рада	47
НАТО бомбардовање пруге Ниш–Ристовац.....	50
Службена места на прузи Ниш–Ристовац–Прешево	51
ПИРОТСКА ПРУГА Ниш – Пирот – бугарска граница	71
Изградња <i>Пиротске пруге</i> Ниш – Пирот – бугарска граница.....	71
Радови на изградњи пруге.....	72
Објекти на Пиротској прузи (1888)	75
<i>Оријент експрес</i> (Orient-Express)	76
Експлоатација пруге Ниш–Цариброд 1888–1914.....	77
Поремећај саобраћаја на главној прузи 1895–1896. – Велике поплаве Нишаве и Јужне Мораве	78
<i>Пиротска пруга</i> у ратовима 1912–1918.	79
Обнова главних српских пруга по ослобођењу 1918–1922.....	81
Калотина – нова гранична станица између Краљевине СХС и Бугарске	82
Саобраћај на <i>Пиротској прузи</i> између два светска рата	83
<i>Пиротска пруга</i> у II светском рату	84
Обнова <i>Пиротске пруге</i> после II светског рата.....	85
Саобраћај на <i>Пиротској прузи</i> после II светског рата.....	86
Модернизација <i>Пиротске пруге</i>	89
ТИМОЧКА ПРУГА Ниш–Књажевац–Зајечар–Неготин–Прахово	101
Закон о зајму за грађење железница и преоружање војске (1906).....	104
Пруга Зајечар–Неготин.....	105
Пруга Књажевац–Зајечар	107
Пруга Неготин – Прахово – Прахово пристаниште	108
Пруга Црвени Крст – Књажевац.....	108
<i>Тимочка пруга</i> за време окупације Србије 1915–1918.	110
Довршење пруге Црвени Крст – Књажевац	111
Објекти на Тимочкој прузи	112

Пристаниште на доњем Дунаву	113
Железнички мост на доњем Дунаву	115
Пруга Мала Крсна (Београд) – Пожаревац – Кучево – Мајданпек – Бор – Зајечар	116
Саобраћај на <i>Тимочкој прузи</i> између два светска рата	118
Тимочка пруга у II светском рату (1941–1944)	119
<i>Дунавски вилењак</i> Потапање немачке црноморске флоте код Прахова	121
<i>Тимочка пруга</i> после II светског рата	122
ТОПЛИЧКА ПРУГА Ниш (Дољевац) – Прокупље – Куршумлија - Мердаре	139
<i>Топличка пруга – део Трансбалканске железнице</i>	139
Трасирање Топличке пруге	139
Ново трасирање и почетак градње Топличке пруге	140
Наставак градње <i>Топличке пруге</i>	141
Довршетак градње <i>Топличке пруге</i> (Прокупље–Куршумлија)	144
Изградња пруге Куршумлија–Мердаре–Приштина	145
Саобраћај на прузи Ниш – Дољевац – Прокупље – Куршумлија – Мердаре – (Косово Поље)	147
ПРИЛОЗИ	157
Означавање серија парних локомотива СДЖ/СХС/ЈДЖ/ЈЖ/ЖС	159
Обележавање серија вучних моторних возила ЈЖ/ЖС	161
Број, врста и распоред осовина код моторних вучних возила	163
Скраћене ознаке Српских и Југословенских (Државних) Железница	164
Ознаке сопствености железница суседних земаља	165
Идентификационе ознаке вучних возила (UIC CODE 438-1)	166
Мрежа пруга СДЖ 1884–1918.	169
Мрежа пруга Железнице Србије (2012)	171
РЕЗИМЕ	173
SUMMARY	175
KURZFASSUNG	177
LA RÉSUMÉ	179
БЕЛЕШКА О АУТОРУ	183
ЛИТЕРАТУРА	185

СОЛУНСКА ПРУГА

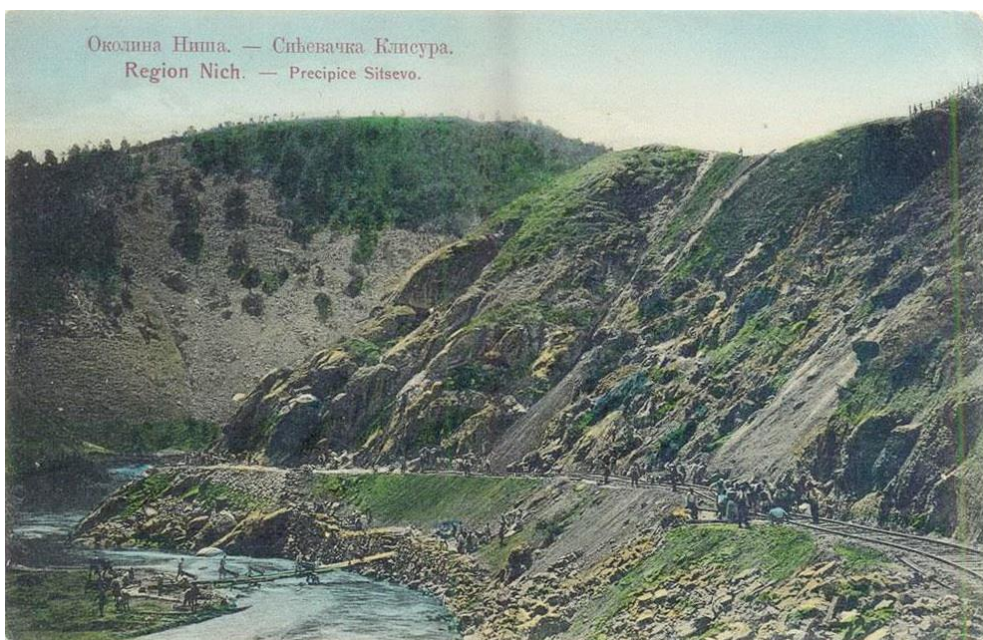


Разгледница (пре I светског рата)
– околина Ниша, пруга Ниш–Лесковац, „Корвин Град“ – мост преко Јужне
Мораве (у km 259+068)

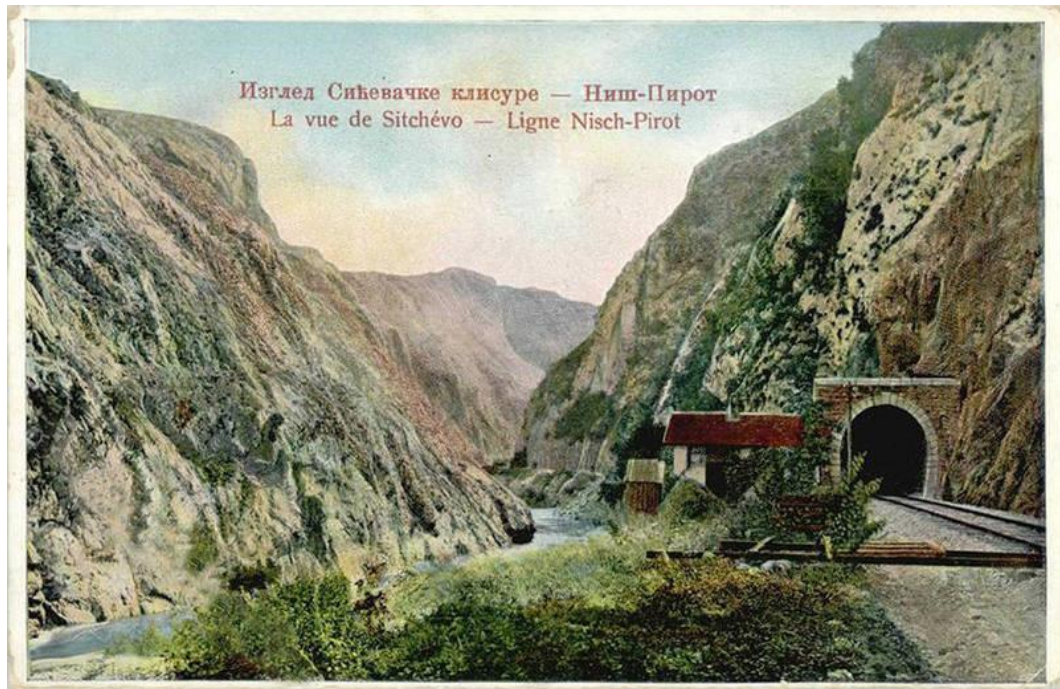


Грделички тунел – разгледница (1915)

ПИРОТСКА ПРУГА

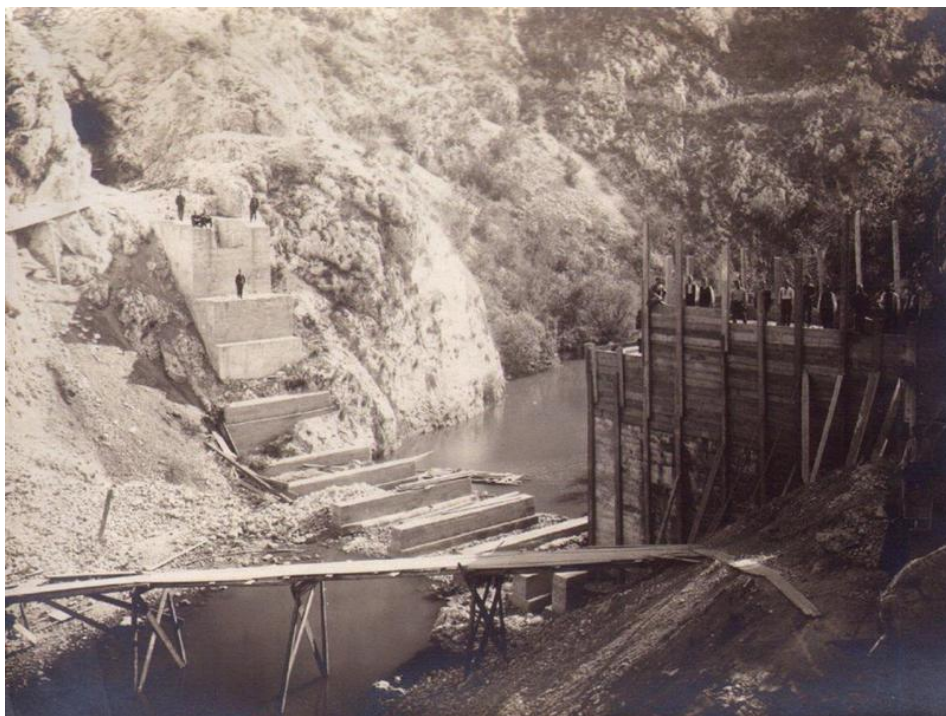


Сићевачка клисура, 1886. године
Изградња пруге Ниш – Пирот – бугарска граница



Пруга Ниш–Пирот
Изглед Сићевачке клисуре
Разгледница (пре I светског рата)

ТИМОЧКА ПРУГА



Изградња железничког моста од армираног бетона у Сврљишкој клисури
(пројектант: инж. Милутин Миланковић, извођач радова: инж. Петар Путник)



Друга фаза радова на изградњи железничког моста од армираног бетона у
Сврљишкој клисури

ТОПЛИЧКА ПРУГА



Железничка станица Прокупље
– Дочек првог свечаног воза 27. децембра 1925. –



Станица Прокупље (1. јануар 1926)
– први долазак Амбулантне поште –

РЕЗИМЕ

Пруге југоисточне Србије 1878–2014

Србија је на Берлинском конгресу 1878. године призната као независна држава, али је преузела обавезу да са Аустро-Угарском, Бугарском и Турском изгради тзв. *Источну железницу* Беч–Пешта–Суботица–Земун–Београд–Ниш–Врање–Скопље–Солун и од Ниша преко Пирота до бугарске границе и даље преко Софије до Цариграда.

У Берлину је између Србије и Аустро-Угарске закључена конвенција о извршењу одлука Берлинског конгреса по којој је Аустро-Угарска имала да изгради пругу од Пеште преко Суботице до Земунa и српске границе на Сави, а Србија пругу Београд–Ниш–Ристовац–турска граница и Ниш–Пирот–бугарска граница. Ове пруге требало је да се заврше до 1881. године. Пошто се и Србија и Аустро-Угарска, из финансијских разлога, нису држале договореног рока за изградњу својих пруга, то је закључена нова, тзв. *Бечка железничка конвенција*, којом је одређен нови рок за изградњу Источне железнице - јуни 1883. године.

Србија је са француским *Друштвом Генерална унија* из Париза уговорила градњу пруге Београ – Ниш – Врање – турска граница. Радови су започети 21. јула 1881. Међутим, већ после шест месеци *Генерална унија* је отишла под стечај, а радове је преузело ново друштво – *Народни контоар за есконт из Париза*. Радови су добро напредовали па је већ јануара 1884. пруга стигла до Ниша и одмах се наставило са градњом према турској граници. Део *Источне железнице* Пешта–Суботица–Земун–Београд–Ниш пуштен је у саобраћај септембра 1884. године.

Пруга од Ниша до Ристовца и турске границе завршена је почетком новембра 1886. године. Међутим, Турска је каснила са изградњом своје везне пруге од Скопља до српске границе. Турски предузимач ју је завршио тек 6. маја 1888. године. *Солунска пруга* свечано је предата саобраћају 19. маја 1888. године. Целокупна заједничка гранична служба се обављала у станици Ристовац. Тако је коначно централна Европа добила најкраћу железничко – поморску саобраћајницу до Суецког канала на трговачком путу за Азију и Индију.

Споразум између Србије и Бугарске о изградњи и повезивању њихових пруга потписан је 1884. године. Србија је затим, почетком 1885, закључила уговор са француским Друштвом о изградњи пруге од Ниша преко Пирота до бугарске границе иза Сукова. Радови су започети 25. јуна 1885. године, а до бугарске границе код села Обреновац иза Сукова пруга је завршена новембра 1887. године. Бугарска је каснила са изградњом своје деонице од Софије до српске границе, тако да је повезивање двеју пруга обављено тек 1. августа 1888. године. Тиме је комплетиран источни крак *Источне железнице* (Ниш–Пирот–Цариброд–Софија–Цариград).

После I светског рата, а на основу Нејског уговора о миру, Србија је добила проширење на истоку, па је српска (*Пиротска*) пруга продужена за око 10 km од старе границе преко Цариброда до Калотине. Станица Цариброд је и даље остала заједничка за саобраћајну, полицијску и царинску службу српских и бугарских железница.

После изградње главних српских пруга Београд – Ниш – Ристовац – турска граница и Ниш – Пирот – бугарска граница, за Србију је било преко потребно да се железницом повеже са Јадранским морем. Зато је планирано да се изгради тзв. *Трансбалканска железница* која би од Дунава водила преко Тимочке крајине до Ниша, онда долином Топлице преко Прокупља и Куршумлије до турске границе код Мердара и даље преко Косовског вилајета и албанске области до Јадрана.

Прва деоница на тзв. *Тимочној прузи* почела је да се гради новембра 1907. године. Најпре је саграђена и пуштена у саобраћај пруга од Зајечара до Неготина јуна 1912, затим од Неготина до Прахово пристаништа на Дунаву јуна 1914. године, а од Зајечара до Књажевца јануара 1915. године.

Пруга од Црвеног Крста (Ниша) до Књажевца почела је да се гради 1911. године, али су радови прекинути због балканских ратова. Почетком I светског рата наставило се са њеном градњом уз коришћење око 14.000 аустро-угарских ратних заробљеника. Радови су морали да се прекину септембра 1915. године због опште офанзиве снага централних сила на Србију. Деоница ове пруге од Црвеног Крста до Књажевца завршена је после I светског рата, 15. августа 1922. године.

Топличка пруга требало је да буде део *Трансбалканске железнице*. Градња прве деонице од Дољевца према Прокупљу, започета је јануара 1914. а прекинута јула исте године због напада Аустро-Угарске на Србију. После I светског рата у новоформираној држави Краљевини Срба, Хрвата и Словенаца *Трансбалканска железница* више није било профитабилно саобраћајно питање, јер је нова држава имала железнице до својих лука на Јадрану. Ипак је касније донета одлука да се настави градња *Топличке пруге* из привредних разлога, а и због пијетета према великим жртвама Топличког округа за време окупације у Великом рату. Пруга од Дољевца до Куршумлије градила се етапно од 1924. до јула 1930. године.

После II светског рата у новој Југославији донета је одлука да се *Топличка пруга* настави од Куршумлије преко Мердара до Косова Поља (код Приштине). Изградња ове пруге отпочела је 1948. а завршена је у лето следеће године. У изградњи су учествовале и омладинске радне бригаде из целе земље.

Од свих српских јужних и источних железница, најзначајније су *Солунска* и *Пиротска*, које су биле делови тзв. европске *Источне железнице*, а данас су делови међународног железничког коридора 10. *Тимочка* и *Топличка пруга* сада су у рангу регионалних.

БЕЛЕШКА О АУТОРУ

Ненад Говедаровић, дипл.инж.

Рођен је 1932. године у Лесковцу, у учитељској породици. Завршио је гимназију у Нишу и Електротехнички факултет у Београду.

Радио је у Фабрици машина и железничких возила *Станко Пауновић*, односно у Машинској индустрији Ниш, у Секцији за вучу возова Ниш ЖТП-а *Београд* и у Институту за безбедност и заштиту на раду *1. мај*, Ниш.

Коаутор је Елабората о организацији и технологији ремонта дизел-електричних локомотива серије ЈЖ661 (Елаборат израдио Саобраћајни институт „Кирило Савић“, Београд по наруџбини Заједнице ЈЖ, 1961/1962).

У МИИ-у је радио на увођењу и освајању ремонта дизел и електро локомотива као и на освајању проиозводње нових дизел локомотива. Био је један од водећих пројектаната МИИ-ових дизел-хидрауличних локомотива *DHL 1500*, *DHL 600* и *DHL 200*. Дуго година је био руководиоца пројектног бироа *Фабрике локомотива Машинске индустрије Ниш*.

Био је члан прве радне групе при *Заједници ЈЖ* за организацију одржавања и ремонта америчких дизел локомотива производње *General Motors* (локомотиве серије ЈЖ 661), као и члан Одбора за развој ЖТП-а *Београд* (1973-1975). Аутор је књига *Дизел електрична локомотива ЈЖ серије 665*, *Приватне пруге узаног колосека у Србији*, *Трамваји у Србији 1892-2008*, *Нишки железнички чвор 1884–2012*, *Електрични уређаји у експлозионо угроженим просторима* и коаутор књиге *120 година железнице у Нишу*. У стручним часописима објавио је више радова из области противексплозионе заштите електричних уређаја. Аутор је више од сто разних пројеката и елабората. Објавио је и десетак чланака о историји државних и приватних (рударских) железница југоисточне Србије као и историју грађења и рада нишког трамваја (1930–1958).

Био је 1991. године и председник општинске комисије Ниша за израду идејног пројекта нове трамвајске мреже у Нишу.

Оснивач је *Друштва љубитеља железнице – „Ниш 1884“* и његов председник.

Извод из рецензије др Мирослава Б. Ђурђановића, ред. проф:

... У сваком од поглаља обрађена је проблематика наведених српских пруга почев од планирања, доношења одлука о градњи преко уговарања радова, изградње, експлоатације, итд. закључно са данашњим њиховим стањем. У књизи се налазе многи детаљи о изградњи који су мало или уопште нису познати, као што је, на пример, чињеница да је мостове на Тимочној прузи пројектовао наш чувени научник и академик Милутин Миланковић ...

Извод из рецензије Слободана Росића, дипл. саобр. инж:

... Ненад Говедаровић у својој књизи детаљно води читаоца кроз период дуг 130 година, од настанка нишког железничког чвора до данашњих дана. Ова књига очигледно представља резултат дуготрајног и систематичног истраживања коме се аутор посветио с пуном пажњом, не штедећи труд и време. Инсистирајући на подацима и чињеницама аутор детаљно описује сваки, веома различит период настанка и развоја железнице у југоисточној Србији. За свако раздобље читалац може стећи одговарајућу слику о политичким, друштвеним, економским, техничким и социјалним приликама, какве су тада биле и утицале на развој железнице. ...

