

ШАРГАНСКА ОСМИЦА

Илија МИСАИЛОВИЋ
Радован ГЛИБЕТИЋ



Илија Л. МИСАИЛОВИЋ

Радован М. ГЛИБЕТИЋ

ШАРГАНСКА ОСМИЦА
ЖЕЛЕЗНИЧКА ПРУГА УЖИЦЕ – ВАРДИШТЕ

Илија Л. МИСАИЛОВИЋ
Радован М. ГЛИБЕТИЋ

Ш А Р Г А Н С К А О С М И Ц А
ЖЕЛЕЗНИЧКА ПРУГА УЖИЦЕ – ВАРДИШТЕ

Издавачи

ГЕОГРАФСКИ ИНСТИТУТ „ЈОВАН ЦВИЈИЋ“ САНУ
НАРОДНИ МУЗЕЈ – УЖИЦЕ

За издавача

Др Милан Радовановић
Никола Гогић

Уредници

Др Весна Лукић
Јелена Ристановић

Рецензенти

Проф. др Љубинка Трговчевић
Академик Видојко Јовић
Др Мирчета Вемић

Лектор

Драгица Матић

Технички уредник

Јакша Вуксановић

Ликовно-графичка опрема

Урош Савић

Коректура

Алек Мисаиловић

Регистар

Милош З. Илић

Тираж: 1.000

Штампа

„Графичар“ Ужице

ISBN 978-86-80029-46-7

**ГЕОГРАФСКИ ИНСТИТУТ „ЈОВАН ЦВИЈИЋ“
СРПСКА АКАДЕМИЈА НАУКА И УМЕТНОСТИ**

НАРОДНИ МУЗЕЈ – УЖИЦЕ

**Илија Л. Мисаиловић
Радован М. Глибетић**

ШАРГАНСКА ОСМИЦА

ЖЕЛЕЗНИЧКА ПРУГА УЖИЦЕ – ВАРДИШТЕ

Београд, 2010.

С А Д Р Ж А Ј

| | |
|---|-----|
| Миленко Мисаиловић ПЛОДОТВОРНИ УТИЦАЈИ ЖЕЛЕЗНИЦЕ НА ПРЕОБРАЖАВАЊЕ ЖИВЉЕЊА У УЖИЧКОМ КРАЈУ | 7 |
| УВОД | 13 |
| Развој железнице у Србији | 14 |
| Прва железничка пруга у ужичком крају | 18 |
| Железничка пруга Сталаћ–Крушевац–Краљево–Чачак–Ужице– Мокра Гора | 21 |
| ИЗГРАДЊА ШАРГАНСКЕ ПРУГЕ У ТОКУ ПРВОГ СВЕТСКОГ РАТА | 35 |
| ИЗГРАДЊА ПРУГЕ ПОСЛЕ ПРВОГ СВЕТСКОГ РАТА | 59 |
| Прилике у Мокрој Гори по завршетку Првог светског рата | 59 |
| Припреме за наставак градње | 62 |
| Деоница пруге Ужице – Шарган | 70 |
| Деоница пруге Шарган – Мокра Гора – Вардиште | 76 |
| Градња пруге у државној режији | 90 |
| Пуштање пруге у саобраћај | 102 |
| Судски спорови вођени у току завршетка пруге | 107 |
| Радна снага на изградњи пруге | 111 |
| Социјална структура радне снаге према разним полицијским пријавама .. | 115 |
| Руске избеглице на градњи пруге | 138 |
| Озледе, болести и страдања радника на прузи | 143 |
| Кафане – бараке, пекаре, кантине, бербернице, обућарнице и трговине | 153 |
| КОРИШЋЕЊЕ ПРУГЕ | 175 |
| Економски значај шарганске пруге у систему Железнице | 175 |
| Помоћни (индустријски) колосеци на прузи од Ужица до Мокре Горе .. | 186 |
| Железничка ложионица са колницом у Ужицу | 189 |
| Извоз грађе помоћу железнице | 192 |
| Промет обле грађе у општини Кремна | 203 |
| Отварање рудника магнезита у гравитационом подручју пруге | 212 |
| Улога пруге за развој туризма | 214 |
| Невоље локалног становништва због проласка пруге | 216 |

| | |
|---|------------|
| Други светски рат | 233 |
| Период после Другог светског рата | 234 |
| Рад Ложионице | 236 |
| Значај узане пруге у привредном и културном развоју Ужица после Другог светског рата | 242 |
| Друштвена улога железничара у локалној средини | 255 |
| Саобраћајне незгоде на узаној прузи | 263 |
| Укидање узане пруге Београд – Сарајево | 267 |
| ОБНАВЉАЊЕ ШАРГАНСКЕ ОСМИЦЕ | 273 |
| Завичајно Удружење Мокрогораца | 273 |
| Уређење лековитог извора Бела вода | 278 |
| Програм и стратегија развоја Мокре Горе | 281 |
| Прихватање шарганске идеје у ЖТП-у „БЕОГРАД“ | 295 |
| Обнова Шарганске осмице | 295 |
| Споменица донаторима | 307 |
| Обновљени објекти на траси Осмице | 309 |
| Културна добра која се користе на обновљеној Шарганској осмици | 315 |
| Медијска презентација обнове Шарганске осмице | 336 |
| Угрожавање рада Шарганске осмице | 338 |
| БИОГРАФИЈЕ ИНЖЕЊЕРА ГРАДИТЕЉА ПРУГЕ | 341 |
| СЕЋАЊА | 357 |
| ЗАКЉУЧАК | 409 |
| ПРИЛОЗИ | 411 |
| РЕГИСТАР ИМЕНА | 463 |
| ИЗВОРИ И ЛИТЕРАТУРА | 489 |
| РЕЗИМЕА | 491 |

РЕЗИМЕ

Железничка пруга Ужице – Вардиште пројектована је у Србији 1903, као део јадранске пруге на правцу Прахово – Котор (Дубровник). Њена градња је одлагана све до 1906, када је у Босни пуштена у рад железница Сарајево – Вардиште. Убрзо потом, почеле су припреме за градњу пруге Сталаћ – Чачак – Ужице – Вардиште. Ова пруга је грађена по етапама, и први воз у Ужице је стигао из Сталаћа 1912. Даља градња према босанској граници је стала због балканских и Првог светског рата.

У току Првог светског рата, по окупацији Србије крајем 1915, Аустро-Угарска је убрзо организовала градњу пруге Вардиште – Ужице како би добила железничку везу на ширем простору Балканског полуострва. Радови су почели почетком марта 1916, а главна радна снага су били руски и италијански заробљеници.

Према доступној архивској грађи, радови су отворени на целој траси од Вардишта до Ужица, а главно градилиште је било смештено у Мокрој Гори у подножју Шаргана. И поред тога што су радови добро напредовали, изграђена је била и железничка станица у Мокрој Гори, а започете на Шаргану и Кремнима, завршен је био и доњи строј до деветог километра од Вардишта, радови су прекинути септембра 1916.

По завршетку рата у новоствореној држави Краљевини СХС показала се потреба да се што пре направи железничка веза између Србије и Босне. У програм градњи нових железница ушла је и шарганска пруга. У години 1919. претходни пројекти су усаглашени са избором извођачке варијанте, па је у пролеће те године Министарство саобраћаја наредило, да се на основу тога пројекта настави градња железнице Ужице – Вардиште.

Пројекат ове пруге урадили су инжењери: Хуго Кајнцл, бивши инспектор некадашњих босанско-херцеговачких железница, као један од пројектаната ове пруге и градитељ још за време бивше монархије, затим Ранисав Аврамовић, Милорад Миливојевић, Васа Марковић, Андра Станић, Станислав Соботка, Никола Ђурић, Миливоје К. Борисављевић, који су са српске стране и као бивши инжењери на раду на овој прузи урадили прве потезе на њеној траси. Најинтересантији део трасе односио се на савлађивање висинске разлике између мокрогорске котлине и шарганског превоја. Тај проблем решен је чувеном шарганском „осмицом”.

Руководилац извођачког пројекта био је инжењер Хуго Кајнцл, а шеф Секције за трасирање пруге био је Станислав Сobotка, па њима и припада највећи део ауторства техничког решења савлађивања шарганског успона у облику петље или осмице.

Траса ове пруге ишла је од Ужица долином реке Ђетиње све до Шрагана, не рачунајући делимично скретање од ове реке у креманској котлини. На овом делу максимални успон износио је 14 промила. Од станице Шарган–Витаси до Котромана инжењери су успешно решили висинску разлику на траси пруге између ове две крајње тачке (тунел Шарган 808, - тунел Балван 453) од 355 метра, са максималним успоном пруге од 18 промила.

На уздужном профилу трасе пруга је полазила из Ужица са 404 метара надморске висине, у Стапарима је била на 521 m nv, Врутцима 584 m, Биосци 636 m, Кремнима 743 m, у железничкој станици Шарган–Витаси 806 m, и највећу висину је имала у најдужем шарганском вододелничком тунелу – 808 m надморске висине, да би се на Јатарамма спустила на 701 m, у Мокрој Гори 567 m и у тунелу 53. на бившој граници 453 m nv.

Траса је била дуга 57,9 километара, и то: Ужице–Стапари 8,9 км, Стапари–Врутци 5,5, Врутци–Биоска 7,5, Биоска–Кремна 8,1 и Кремна–Шарган Витаси 5,0 км. Дужина пруге Шарган-Витаси – Мокра Гора износи 15,5 км и до босанске границе 7,4 км, што укупно износи од Ужица до Вардишта 57,9 километара.

Свечано је пуштена у рад 25. децембра 1925. године.

Пруга је донела велики економски и културно-просветни просперитет краја кроз који је прошла. Само од Ужица до Мокре Горе омогућила је запослење око 500 радника. Поспешила је развој трговине грађом, подизању парних стругара, отварању рудника и развоју туризма.

Радила је пола века на добробит целе државе. Из Босне према Србији железница је највише превлачила сировине (угаљ, дрво, грађу) а обратно готове индустријске и пољопривредне производе. И поред великог значаја у привреди Југославије укинута је 28. фебруара 1974. године.

Три деценије по укидању узане пруге од Ужица до Сарајева, обновљена је Шарганска осмица као прва Музејско-туристичка пруга у Србији. Саобраћај на обновљеној прузи Мокра Гора – Шарган – Витаси, свечано је отворен 28. августа 2004.

Железница Републике Српске, односно Босне и Херцеговине је прихватила идеју да се музејске пруга продужи до Вишеграда, како би се у потпуности испуниле пророчке речи Митра Тарабића да ће „*гвоздени пут по његовом укидању испотекаре обновити за забаву и уживанцију*“.

Идеју обнављања шарганске пруге коју су покренули чланови Удружења „Шарган“ најпре су прихватили у ЖТП-у радници Железничког музеја, а потом и руко-

водство ЖТП Београд. Поред Железнице списак помагача и симпатизера идеје Шарган се проширио на велики број пословних пријатеља и сарадника ЖТП Београд, а потом су ту идеју свестрано помогла и ресорна министарства у Влади Републике Србије.

У току обнове Шарганске осмице 2002, на Шарган је стигао и прослављени редитељ Емир Кустурица који је уз обнову пруге снимео и играни филм *Живот је чудо*. По завршетку филма на брду Мећавник Кустурица је изградио Дрвенград у духу осаћанске брвнаре која је некада била доминирајућа архитектура на овим просторима. У Дрвенграду се првенствено врши анимација филмске уметности са свакодневним филмским пројекцијама уз организовање и филмског фестивала *Кустендорф*, као и одржавање разних других семинара из области уметности. Дрвенград је уз Шарганску осмицу постао и велики центар туристичке привреде у Златиборско-тарском региону.

Обнављање Шарганске осмице на прелазу у трећи миленијум показале се као један од најпрофитабилнијих туристичко-музејских објеката у Србији. С једне стране, обновљена је једна железничка пруга која је на Шаргану изграђена као јединствено техничко решење у свету, а с друге стране, обновљени објекти су обезбедили просперитет планинским селима у окружењу, која су се на крају XX века нашла у потпуној стагнацији.

Генерација Мокрогораца која је у време укидања узане пруга била у основној школи, крајем века се нашла са визијом да је обнављање пруге велика шанса за препород Мокре Горе и Кремана. Као четрдесетогодишњаци вратили су се у Завичај и положили велику матуру свог живота. Они су тако сачували од заборава техничку умешност српских и иних инжињера на траси шарганске пруге, високо вредновану у целом свету.

SCHLUSSFOLERUNG

Eisenbahnsrecke Uzice – Vardište wurde in Serbien 1903, als ein Teil des Grossprojekts - Adriabahn genannt, von Prahovo (an Donau) bis Kotor (Dubrovnik an Adriaküste) angeanbeitet.

Teilstrecke Sarajevo – Vardiste (Bosnien – damals unten dem Protektorat der K.u.K Monarchie) wurde 1906, in Betrieb genommen. Erst dan fang die Vorbereitung zum Bau Eisenbahnstrecke Stalać – Čačak – Užice – Vardište (Serbien).

Diesc Strecke wurde Schritt um Schritt geführt und der erste Zug – in Uzice ist 1912. eingegangen. Weiterbau bis Bosniengrennze ist wegen Balkankriegen und Weltkrieg I angestellt.

In ersten Weltkriegszeiten und nach der Besatzung Serbiens von K.u.K Macht, ende des 1915, die neue Macht, unmittelbar nach Besatzung organisiertr Weiterbau Eisenbahnstrecke Vardiste – Uzice um ein Eisenbahnnetz auf dem Balkanhalbinsel zu schaffen.

Der Bau fang mitte März 1916. an. Die Arbeitskraft bei dem Bau der Eisenbahn waren vor wiegend die russische und italienische Kriegsgefangene.

Nach Dokumente die an verfügung stehn, die ganze Strecke von Vardiste bis Uzice ist eine Baustelle geworden. Schewrbunkt der Unternehmung war im Dorf Mokra Gora auf der Sohle Sanganberges.

Trozt guten Bauvorgängen: Der Bahnhof von Mokra Gora Schlüsselfertg war, die Bahnhöfe von Sargan und Kremna im Anfangsstand; untere Lage der Bahn fertig bis neun-te kilometer, von Vardiste aus, die Arbeit im September 1916 wurde unterbrochen und Barstele verlassen.

Nach Kriegsende und Grundung des Neustaates SHS (Serben, Kroaten und Slowenen) zeigte sich als notwendig, Eisenbahnverbindungen zwischen Serbien und Bosnien, rasch wie möglich zu bauen.

In Programm von neun Eisenbahnen kam als wichtigste die Sarganbahn (Uzice – Vardiste).

Am Frühling 1919, die Altprojekten wurden nachgeprüft undangepast; Verkersministerium hat ein Verordnung erlassen, nach dem, das Projekt, zwischen Uzice und Vardiste, in Gang wurde am Frühling 1919 vortgesetzt.

Das Projekt dieser Eisenbahnstrecke ist von Ingeneur Hugo Keinzel ausgearbeitet. Er ist ehemaliger Eisenbahninspektor von Bosnien-Herzegovina und

Baugeneur in Zeiten K und K Monarchie. Weitere Teilnämmer am Projekt sind: Ranisav Avramovic, Milorad Milojevic, Vasa Markovic, Andra Stanic, Stanislav Sobotka, Nikola Djuric, Milivoje K. Borisavljevic.

Schwerste Teil der Strecke ist die Überwindung Höheunterschiede zwischen Talkessel Mokra Gora und Berg Sargan. Dieses Problem haben mit sogenannte Sarganschleife gelöst.

Bauleiter dieses Projekts ist Ing. Hugo Keinzel; Abteilchef für Trassenprojekt ist Stanislav Sobotka.

Urrecht für Überwindung von Höheunterschied durch eine Schleife, die ähnlich Nummer acht ist, den zwei obergenannten Herren gehört.

Die Banstrescke von Stadt Uzice aus bis Berg Sargan ging Fluss Djetina entlang, mit kleiner Abweichung in Kremnatal. Auf diesem Bahnabschnitt die Maximalsteigung beträgt 14 ‰.

Zwischen zwei Punkten: Sargan – Vitasi und Kotroman, die Ingeneursmanschaft hat erfolgreich ein Höheunterschied von 355 m überwinden mit Maximalsteigung von 18 ‰. Tunnel Sargan liegt auf 808 m, Tunnel Balvan 453 m über Meerspiegel. Die Trasse geht von Uzice bis Tunnel Sargan bergauf, weiter bis Vardiste zum Tal.

Uzice ligt auf 404 m über Meerspiegel, Stapari 521, Vrutci 584, Bioska 636, Kremna 743, Sargan – Vitasi 806, Tunnel Sargan 808, Jatare 701, Mokra Gora 567, Tunnel Nr. 53, auf der ehemalige Bosniengrenze auf 453 m.

Die Strecke ist 57,9 km lang, davon Uzice – Stapari 8,9 km, Stapari – Vrutci 5,5 km, Vrutci – Bioska 7,5 km, Bioska – Kremna 8,1 km, Kremna – Sargan-Vitasi 5,0 km. Sargan-Vitasi – Mokra Gora 15,5 km, und von Mokra Gora bis bosnisere Grenze 7,4 km, Gesamtlänge: Uzice – Vardiste ist 57,9 kilometer.

Die Bahnstrecke wurde feuerlich am. 25. 01. 1925. in Betrieb genommen.

Eisenbahn hat grosse Fortschritte in dieses Gebiet mitgebracht: wirtschaftliche, kulturelle und – ausbilderische. Mit der Eisenbahn ist eine Blühezeit für Vorstwirtschaft, Bergban und Tourismus gekommen. Zahlreiche Segewerke mit Dampfmaschinenantrieb sind entstanden, Handel mit Rostoffen ein Schwung genommen. Von Uzice bis Mokra Gora Sind neue 500 Arbeitsplätze entstanden.

Eisenbahn Sarajevo – Uzice in Betrieb 50 Jahre war zum Wohl für dem ganze Staat Jugoslawien. Von Bosnien nach Serbien haben meist Rostoffe wie Kohle, Holz, Baustoffe gefordert; von Serbien nach Bosnien Industriegüter und Landwirtschaftsprodukten.

Trotz solcher Bedeutung für die jugoslawische Wirtschaft, die Eisenbahn wurde am 28.02.1974. stillgelegt.

Dreijahrzente nach der Stilllegung der Schmalgleisstrecke Sarajevo – Uzice, die Sarganschleife von Mokra Gora bis Sargan Vitasi wurde als Museums – Touristische Eisenbahn am 28.08.2004 wiedergeöffnet.

Eisenbahn der Republika Srpska – Bosnien-Herzegovina hat eine Idee angenommen, die Museumsbahn bis nach Visegrad zu verlängern, damit wird sich die Mitar Tarabic`s Propheziung ausgefüllt, "der Eissenweg nach der Stilllegung, für die Unterhaltung und Vergnügen wieder in Betrieb aufgenommen wird."

Die Idee zur Erneuerung der Sargan – Eisenbahn zuerst haben die Mitglieder des Sarganvereins im Gang gesetzt, die Verwaltung von Eisenbahnmuseum und **ZTP Beograd** (Serbische Eisenbahn) mit einer Begeisterung angenommen.

Die Unterstützung des Projekts kam von zahlreichen Geschäftsfreunden der Eisenbahn sowie zustandigen Ministeriums der senbische Regierung.

In der Erneuerungzeit der Museumsbahn in diese Gegend ist der Berühmte Filmregisseur Emir Kusturica eigesiedlt, Er hat dorthin ein Spielfilm nahmens "Das Leben ist ein Wunder" gedreht (Zivot je cudo).

Der, berühmte Regisseur hat eben auf dem Berg Mecavnik eine Balkenstadt nahmens. **Drvengrad** (Holzstadt) gebaut.

Altartige Blockhäuser dieser Gegend waren ein Vorbild bei dem Bau der Drvengrad.

Jetzt diese "Stadt" dient zum Nutze den Filmkunst: Filmfestspiele, Filmvorführungen und Vorträge zu vorlesen.

Drvengrad und Sarganschleife sind ein Grossezentrum der touristische Wirtschaft Zlatiborberges geworden.

Die Erneuerung von Sarganschleife anfangs 21 Jahrhundert von Jahren, zeigt sich als ein best profitable Projekt des Tourismus Serbiens. Von eine Seite ist eine Eisenbahn am Berg Sargan, als einmalige technische Lösung der Welt erneut, von andere Seite der Bau hat in die zurückständigen Bergdörfer ein vorschiftliche Venbesserung gebracht.

Die Einwohner von Mokra Gora und Kremna als Augenzeugen der Stilllegung der Schmalgleisbahn damals Schulkider, jetzt Vierzigjeringen vor guten Zuckunftschancen stehn.

Diejenige die vor 30 Jahren ihne Heimdatsdörfer verlassen haben, jetzt, mit neuen Erfahrungen in die Heimmeste zurück kommen.

Übersetzung: Milutin Todorovic

РЕЗЮМЕ

Отрезок железнодорожного пути Ужице – Вардиште, являвшийся частью трассы узкокалейной железной дороги Прахово – Котор, был спроектирован в 1903. году, в Сербии.

Строительство этой части откладывалось вплоть до 1906. года, когда в Боснии была пущена в эксплуатацию железная дорога Сараево – Вардиште. Вскоре, после этого, началась подготовка к строительству железной дороги Сталач – Чачак – Ужице – Вардиште. Строительство этой части трассы осуществлялось периодически и поэтому первый поезд из Сталача прибыл в Ужице лишь в 1912. году. Дальнейшее строительство в направлении Боснийской границы было прервано из-за Балканских и Первой Мировой войн.

В течение Первой Мировой войны сразу после оккупации Сербии в конце 1915. года, Австро – Венгрия начала строительство дороги Вардиште – Ужице с целью более широкой железнодорожной связи на балканском полуострове. Строительные работы на этой части трассы начались в первой половине марта 1916 года. Главной рабочей силой были русские и итальянские военнопленные.

Из доступного архивного материала видно, что строительные работы велись вдоль всей трассы от Вардишта до Ужица и что главная стройка находилась в Мокрой Горе у подножия горы Шарган и, несмотря на то, что прогресс строительства был налицо: построена промежуточная железнодорожная станция в Мокрой Горе, началась постройка таких же станций на Шаргане и в Кремнах, сделан нижний строй около девяти километров от Вардишта, работа по строительству была прервана в сентябре 1916 года.

После окончания войны в новообразованной стране (Королевство СХС – Сербов, Хорватов, Словенцев/ возникла надобность как можно скорее установить железнодорожную связь Сербии с Боснией. В программу построения новых железных дорог была включена и Шарганская колея. В 1919 году предшествующие проекты были согласованы с исполнительным выборным вариантом и поэтому весной, того же года, министерство путей сообщения приказало, чтобы на основании этого проекта продолжилось строительство железной дороги Ужице – Вардиште.

Проект этой дороги сделали инженеры:

Хуго Кайнцл – бывший инспектор некогда Боснийско – Герцеговинских железных дорог, который был одним из проектантов и строителем этой дороги

во время бывшей монархии, затем Ранисав Аврамович, Милорад Миливоевич, Васа Маркович, Андра Станич, Станислав Сobotка, Никола Джурич, Миливое К. Борисавлевич, которые со сербской стороны были инженерами на строительстве этой дороги и им принадлежат первые шаги в трассировке этой дороги. Самая интересная и в то же время самая трудная задача на этой части трассы заключалась в том: как решить проблему разности между высотами Мокрогорской котловины и Шарганского перевала.

Эту проблему решили посредством известной шарганской „восьмёрки“.

Руководителем исполнительного проекта был инженер Хуго Кайнцл, а шефом секции по трассировке дороги был Станислав Сobotка и им принадлежит большая часть авторства в решении преодоления препятствий шарганского подъёма в виде петли или восьмёрки.

Трасса этой дораги шла от Ужица долиной реки Джетини вплоть до Шаргана, не учитывая нескольких удалений от берега реки в креманской котловине. На этой части дороги максимальный подъём насчитывает 14 промилов. От станции Шарган – Витаси до Котромана инженеры успешно решили высотную разность, насчитывающую 353 метров между двумя конечными точками / туннель Шарган 808 м. – туннель Балван 453м/ с максимальным подъёмом железной дороги – 18 промилов.

Продольный профиль трассы железной дороги следующий: исходное положение Ужице – 404 м, висоты над уровнем моря, Стапары – 521 м, Врутцы – 584 м. , Биоска – 636 м, Кремна – 734 м, железнодорожная станция Шарган – Витаси – 806 м. И самая высокая точка над уровнем моря находится в длиннейшем шарганском водораздельном туннеле – 808 м. , в Ятарах высота спустилась до 701 м. ,в Мокрой Горе до 567 м. , и в туннеле №-53 до бывшей границы, до 453 м. высоты над уровнем моря.

Длина всей трассы этой железной дороги 57,9 км. По частям это выглядит так:

Ужице – Стапары (8,9 км), Стапары – Врутцы (5,5 км), Врутцы – Биоска (7,5 км) , Биоска – Кремна (8,1 км) и Кремна – Шарган – Витаси (5,0 км). Длина железной дороги Шарган – Витаси – Мокра Гора (15,5 км) и до границы с Боснией (7,4 км).

Совокупная длина железной дороги от Ужица до Вардишта (57,9 км). Дорога торжественно пущена в эксплуатацию 25 декабря 1925 г.

Для прогресса этого края железная дорога имела огромное как экономическое, так и культурно-просветительное значение. Лишь только от Ужица до Мокрой Горы нашло себе работу 500 людей. Она ускорила торговлю

строительного материала, постройку паровых лесопилен, открытие шахт и развитие туризма.

Полвека проработала она на пользу государства. Из Боснии в Сербию она больше всего перевозила сырьё (уголь, дерево, строительный материал), а из Сербии в Боснию готовые индустриальные и сельскохозяйственные продукты. Несмотря на её большое значение в народном хозяйстве Югославии, она была отменена 28 февраля 1974 года.

После трёх десятилетий но отмене узкоколейной железной дороги Ужице – Сараево она была возобновлена. Шарганская восьмёрка – это первая музейско – туристическая железная дорога в Сербии. Железнодорожное сообщение по возобновлённой дороге Мокрая Гора – Шарган – Витаси было торжественно открыто 28 августа 2004 года.

Железнодорожное предприятие Республики Сербской, вернее Боснии и Герцеговины, согласилось с идеей приодолжить построение музейской дороги до Вишеграда и таким образом полностью осуществились пророческие слова Митра Тарабича, что „железный путь после его отмены будет обновлён ради развлечений и разных удовольствий“.

Идею о возобновлении шарганской железной дороги, высказанную членами Объединения „Шарган“, поддержали прежде всего служащие железнодорожного музея ЖТП (Железнодорожное транспортное предприятие), а потом и Управление ЖТП – Белград.

К списку подсобников и симпатизёров идеи Объединения „Шарган«, наряду с железнодорожниками, приключилось и много деловых приятелей и сотрудников ЖТП – Белград, а позднее эту идею всесторонне поддержали ведомственные министерства Правительства Республики Сербии.

В течение восстановления Шарганской „восьмёрки“ в 2002 году на Шарган приехал известный режиссёр Эмир Кустурица, который во время восстановления железной дороги сделал съёмку проекционного фильма „Жизнь – это чудо“ . По окончании съёмки фильма Кустурица на горе Мечавник построил Дрвенград в стиле осачанской деревянной избы, некогда доминирующей архитектурой на этой прострaнстве.

В Дрвенграде, в первую очередь, происходит анимация киноискусства с ежедневной проекцией фильмов и возможностью организации кинофестиваля „Кустендорф“, а также и организацией разных семинаров из области искусства. Дрвенград вместе с „восьмёркой“ стал большим центром туристической экономики в Златиборско- тарском регионе.

Возобновление шарганской „восьмёрки“ на переходе в третий миллений показал себя одним из самых профитабельных туристко – музейских объектов

в Сербии. С одной стороны – восстановлена одна железная дорога, чья постройка на Шаргане представляет собой единственное техническое решение в мире, а с другой стороны восстановленные объекты обеспечили горным деревням в регионе процветание, которые в конце XX века оказались в абсолютной стагнации.

Перед поколением мокрогорцев, которые учились в начальной школе во время отмены узкоколейки, открылась перспектива будущего : возвращение к жизни железной дороги – это большой шанс на возрождение Мокрой Горы и Креман, Мокрогорцы, как сорокалетние люди, вернувшись в родные места сдали экзамен на аттестат зрелости. Они, таким образом, сохранили техническое умение сербских и других инженеров, участвовавших в строительстве шарганской железной дороги, от забвения. Их дело не иронично: оно снова живёт и ценится во всём мире.

Перевёл на русский язык Милан Вукашинович

SUMMARY

Railway line Užice – Vardište was designed in Serbia in 1903, as a part of the Adriatic railway line Prahovo – Kotor (Dubrovnik). The construction was being postponed until 1906, when railway Sarajevo – Vardište was opened in Bosnia. Soon after that, preparations started for construction of railway Stalać – Čačak – Užice – Vardište. This railway was built in sections, and the first train arrived to Užice from Stalać in 1912. Further construction towards Bosnian border was stopped due to the Balkan Wars and the First World War.

During the First World War, after occupation of Serbia at the end of 1915, Austro-Hungary soon organized construction of railway Vardište – Užice in order to get railway link within wider area of the Balkan Peninsula. The works started at the beginning of March, in 1916, and the main labour was Russian and Italian prisoners of war.

According to available archive material, the works were opened on the whole section from Vradište to Užice, and the main construction site was placed in Mokra Gora at the foot of Šargan. Even though the works were progressing well, the train station built in Mokra Gora, the building of train stations started in Šargan and Kremna, lower section of 9 kilometers from Vardište finished, the works were stopped in September 1916.

After the war ended, in newly established state the Kingdom of SHS, the need occurred for establishing a railway link between Serbia and Bosnia. Šargan railway was included in the programme of building new railways. In 1919, previous projects were put in accordance with selection of constructors, so, in spring that year, the Ministry of Transport requested continuation of construction of railway Užice – Vardište, based on that project.

The project design for this railway was done by engineers: Hugo Kajncl, former inspector of former Bosnia and Herzegovina Railways, as one of project designers and a constructor during former Monarchy, then Ranisav Avramović, Milorad Milivojević, Vasa Marković, Andra Stanić, Stanislav Sobotka, Nikola Đurić, Milivoje K. Borisavljević, who, as Serbian representatives and former engineers involved in the works on this railway, did first steps on its route. The most interesting section was related to the problem of overcoming the difference in altitude between Mokra Gora valley and Šargan Pass. That problem was resolved with famous Šargan "eight".

The chief of the project execution was engineer Hugo Kajncl, and chief of the Section for marking out the route was Stanislav Sobotka, so the authorship for

technical solution for mastering the Šargan gradient in the form of a loop or figure eight mostly belongs to them.

The route for this line led from Užice along the River Đetinja valley to Šargan, not considering partial turn from the river in Kremna valley. At this section, maximum gradient was 14 pre-thousand. From station Šargan-Vitasi to Kotroman, the engineers successfully resolved the difference in altitude of 355 meters on the route between these two final points (tunnel Šargan 808, tunnel Balvan 453), with maximum railway line gradient of 18 pre-thousand.

As for vertical cross section of the route, the line started from Užice at 404 meters altitude, in Stapani it was 521 m altitude, Vrutci 584 m, Bioska 636 m, Kremna 743 m, at railway station Šargan- Vitasi 806 m, and the highest altitude was in the longest Šargan's watershed tunnel – 808 m altitude, while in Jatari it lowered down to 701 m, in Mokra Gora 567 m and in the tunnel no 53 at the former border it was 453 m altitude.

The route was 57,9 km long, as following: Užice – Stapani 8,9 km, Stapani – Vrutci 5,5, Vrutci – Bioska 7,5, Bioska – Kremna 8,1 and Kremna – Šargan Vitasi 5,0 km. The length of railway line Šargan Vitasi – Mokra Gora is 15,5 km and there are 7,4 km to Bosnian border, which is in total 57,9 km from Užice to Vardište.

It was officially opened on 25th December 1925.

The railway brought great economic and cultural-educational development to the area. It provided jobs for about 500 workers from Užice to Mokra Gora. It contributed to development of building material trade, construction of steam lumber-mills, opening mines and tourism development.

It was operational for half a century for the benefit of whole state. It transported raw materials (coal, timber, building material) from Bosnia towards Serbia, and final industrial and agricultural products in opposite direction. Although it had great importance for the economy of Yugoslavia, it was discontinued on 28th February 1974.

Three decades after discontinuation of the narrow gauge railway from Užice to Sarajevo, Šargan eight was rebuilt as the first Museum-tourist railway in Serbia. The rebuilt railway Mokra Gora – Šargan – Vitasi, was officially opened for transport on 28th August 2004.

The Republic of Srpska Railways, that is Bosnia and Herzegovina Railways, accepted the idea for continuation of the museum railway to Višegrad, in order to fulfill prophecy of Mitar Tarabić that *"iron road, after being discontinued, will be rebuilt for fun and pleasure"*.

The idea for renewal of Šargan railway, initiated by the members of the Association "Šargan", was first accepted in ŽTP (Railway Transport Enterprise) by

workers in the Railway Museum, and then by the management of ŽTP Beograd. Apart from the Railways, a great number of business associates of ŽTP Beograd were involved in supporting the idea of Šargan, and then the idea was also supported by relevant ministries in the Serbian Government.

During rebuilding of Šargan eight in 2002, famous director Emir Kusturica came to Šargan, where he shot the film *Life is a Miracle*. After finishing the movie, Kusturica made Drvengrad on Mećavnik hill, in a style of huts, which was the prevalent architecture style in this area. The main activity in Drvengrad is promotion of film art, with daily film projections, and organisation of the film festival *Kustendorf*, as well organisation of various seminars related to the field of art. Drvengrad, along with Šargan eight, became the big center of tourism in Zlatibor-Tara region.

Renewal of Šargan eight will prove to be one of the most profitable tourist-museum sites in Serbia. On one hand, one railway was rebuilt, which was constructed on Šargan as a unique technical solution in the world, and on the other hand, reconstructed facilities provided prosperity to mountain villages in the environment, which faced full stagnation at the end of 20th century.

The generation of inhabitants of Mokra Gora who attended primary school at the time of discontinuation of the narrow-gauge railway, got together at the end of the century with a vision of a rebuilt railway as a great chance for revival of Mokra Gora and Kremna. As 40-year-olds, they returned to their home place and passed the exam of their lives. They brought out of oblivion technical skills of Serbian engineers used in designing the Šargan route, highly appreciated in the world.

Translator by Nevenka Demirović

RÉSUMÉ

Le chemin de fer Uzice- Vardiste a été projeté en Serbie en 1903 comme le tronçon de la ligne adriatique Prahovo- Kotor (Dubrovnik). La construction était reportée jusqu'en 1906, l'année où le chemin de fer Sarajevo- Vardiste a été mis en service. Peu après, les préparatifs pour la construction du chemin de fer Stalac- Cacak- Uzice- Vardiste ont commencé. Les travaux se sont effectués par étapes et le premier train de Stalac à Uzice est arrivé en 1912. Une prolongation de voie ferrée vers la frontière bosniaque ne s'est pas accomplie à cause des guerres balkaniques et la Première Guerre mondiale.

Durant La Première Guerre mondiale, après l'occupation de la Serbie en fin de 1915, L'Autriche- Hongrie a organisé la construction de la voie ferrée pour obtenir un réseau ferroviaire plus vaste dans les Balkans. Les travaux ont commencé au début de mars 1916, et la principale main d'oeuvre étaient les forçats russes et italiens.

D'après les archives accessibles, les travaux ont débuté sur toute la ligne de Vardiste à Uzice, et le chantier principal était installé à Mokra Gora, au pied de la montagne Šargan. Même si les travaux avançaient très bien (la gare de Mokra Gora était construite, celles de Šargan et de Kremna étaient entamées, on a même achevé la ligne jusqu'à 9km de Vardiste), ils ont été interrompus en septembre 1916.

Après la guerre dans le Nouveau Royaume des Serbes, Croates et Slovénien on a vite senti le besoin de construire un réseau ferroviaire reliant la Serbie et la Bosnie. Le chemin de fer de Sargan figurait sur le programme des nouvelles constructions ferroviaires. En 1919 les projets précédents se sont accordés avec l'équipe chargée de l'exécution des travaux et au printemps le Ministère des Transports a ordonné la reprise des travaux sur la ligne Uzice- Vardiste.

Le projet de cette voie ferrée est le mérite des ingénieurs: Hugo Kajncl, ancien inspecteur des chemins de fer de Bosnie- Herzégovine (l'un des projecteurs de ce chemin de fer et bâtisseur sous l'ancienne monarchie), puis Ranisav Avramovic, Milorad Milivojevic, Vasa Markovic, Andra Stanic, Stanislav Sobotka, Nikola Djuric et Milivoje K. Borisavljevic qui ont du côté serbe et comme anciens ingénieurs fait les premiers coups de maître sur la ligne. La partie la plus intéressante de la ligne est celle qui franchit le décalage de hauteur entre le bassin de Mokra Gora et la colline de Šargan. Le fameux «Huit de Šargan» a résolu le problème. La forme en huit permet au train de gravir progressivement la pente escarpée de la montagne.

Le dirigeant de la réalisation de ce projet était Hugo Kajnc, et le chef de la section chargée de faire le tracé de chemin de fer était Stanislav Sobotka. Donc, ce sont eux les auteurs principaux de cette solution technique.

Le tracé partait d' Uzice, allait tout au long de la rivière Djetinja jusqu'à Šargan, sans compter le petit détour qu'il faisait dans le bassin de Kremna où la pente maximale était de 14 %. De la gare Šargan- Vitasi jusqu'à Kotroman les ingénieurs ont bien résolu le problème de décalage de 355m entre ces deux extrémités (tunnel Šargan 808 m - tunnel Balvan 453 m) et cela avec une pente maximale de 18%.

Le chemin de fer partait d'Uzice avec une altitude de 404 m, à Stapani il atteignait 521 m, à Vruci 584 m, à Bioska 636 m, à Kremna 743 m, à la gare Šargan – Vitasi 806 m, et la plus grande hauteur était dans le plus long tunnel de Sargan avec 808 m, puis il descendait : à Jatare 701 m, à Mokra Gora 567 m et dans le tunnel 53 sur l'ancienne frontière 453 m d'altitude.

Le tracé faisait 57.9 km de longueur et cela : Uzice- Stapani 8.9 km, Stapani- Vruci 5.5 km, Vruci- Bioska 7.5 km, Bioska- Kremna 8.1 km et Kremna- Šargan Vitasi 5.0 km. La longueur du chemin de fer Šargan- Vitasi – Mokra Gora est de 15.5 km, en plus 7.4 km jusqu'à la frontière avec La Bosnie, ce qui fait un total de 57.9 km d'Uzice à Vardiste.

La mise en service a solennellement eu lieu le 25 décembre 1925.

Le chemin de fer a beaucoup contribué au progrès économique et culturel de cette région qu'il a traversée. Environ 500 personnes ont trouvé du travail. Il a aidé le développement du tourisme ainsi que le commerce du bois, ensuite la fondation des scieries à vapeur et l'ouverture des mines.

Il fonctionnait pendant la moitié d'un siècle et constituait un bien commun. De Bosnie pour la Serbie on transportait surtout du charbon et du bois, et dans le sens inverse les produits industriels et agricoles. Même si ce chemin de fer était d'une grande importance pour l'économie de Yougoslavie il a été fermé le 28 février 1974.

Trois décennies après la fermeture du chemin de fer à voie étroite d'Uzice à Sarajevo, «Le huit de Šargan » a été reconstruit comme le premier chemin de fer touristique en Serbie. Le trafic est ouvert avec solennité encore une fois sur la ligne Mokra Gora- Šargan- Vitasi le 28 août 2004.

Le chemin de fer de la République Serbe de Bosnie, c'est-à-dire de la Fédération de Bosnie et Herzégovine a accepté l'idée de prolonger la voie ferrée jusqu'à Visegrad pour que les prédictions de Mitar Tarabic s'accomplissent: „ Après avoir été fermé, la voie ferrée sera de nouveau ouverte pour le plaisir et le divertissement.”

L'idée de reconstruction du chemin de fer de Šargan, lancée par les membres de l'association «Šargan» était d'abord saluée par les employés du Société Nationale des

Chemins de fer Serbe(ZTP) et puis par leurs dirigeants. Le nombre des gens voulant supporter et aider cette idée a rapidement augmenté ; il comprenait de plus en plus des collaborateurs puissants de ZTP; le support des Ministères concernés était aussi très grand.

Au cours de la reconstruction du «Huit de Šargan» en 2002, Emir Kusturica, le célèbre cinéaste est arrivé à Šargan et y a tourné le film *«La vie est un miracle»*. Après le tournage du film, il a fait construire sur le mont Mecavnik(le village de la tempête de neige) l'éthno- village Drvengrad (le village en bois) à l'architecture traditionnelle locale (autrefois l'architecture dominante dans cette région).

À Drvengrad on insiste sur la réanimation de l'art du cinéma avec les projections quotidiennes, l'organisation du festival international du film de Küstendorf et les séminaires portant sur divers sujets artistiques.

Avec Le Huit de Šargan Drvengrad est devenu le grand centre d'agro tourisme dans la région de Tara et Zlatibor.

La reconstruction du «Huit de Šargan» au début du troisième millenium se montrera comme l'un des plus profitables musées touristiques en Serbie. D'un côté, on a reconstruit un chemin de fer unique au monde par sa forme, et de l'autre côté, les objets restaurés ont assuré la prospérité aux villages aux alentours qui s'étaient trouvés au bord de la stagnation en fin de XX siècle.

Une génération d'habitants de Mokra Gora, qui était à l'école primaire à l'époque où on a fermé le chemin de fer, a vu en cette reconstruction une occasion favorable pour la renaissance des villages de Mokra Gora et Kremna. À l'âge de quarante ans ils sont revenus au village natal et ont passé le bac de leur vie. Ils ont sauvé de l'oubli le savoir faire technique des ingénieurs serbes très apprécié dans le monde entier.

Traductrice Ana Ponjavic

CIP – Каталогизација у публикацији
Народна библиотека Србије, Београд

625.1(497.11)

МИСАИЛОВИЋ, Илија Л., 1942–

Шарганска осмица : железничка пруга
Ужице-Вардиште / Илија Л. Мисаиловић, Радован
М. Глибетић. - Београд : Географски институт
„Јован Цвијић“ САНУ ; Ужице : Народни музеј,
2010 (Ужице : Графичар). - 506 стр.: илустр. ; 24
цм

Тираж 1.000. - Напомене и библиографске
референце уз текст. - Регистар. - Библиографија:
стр. 489. - Резимеи на више језика.

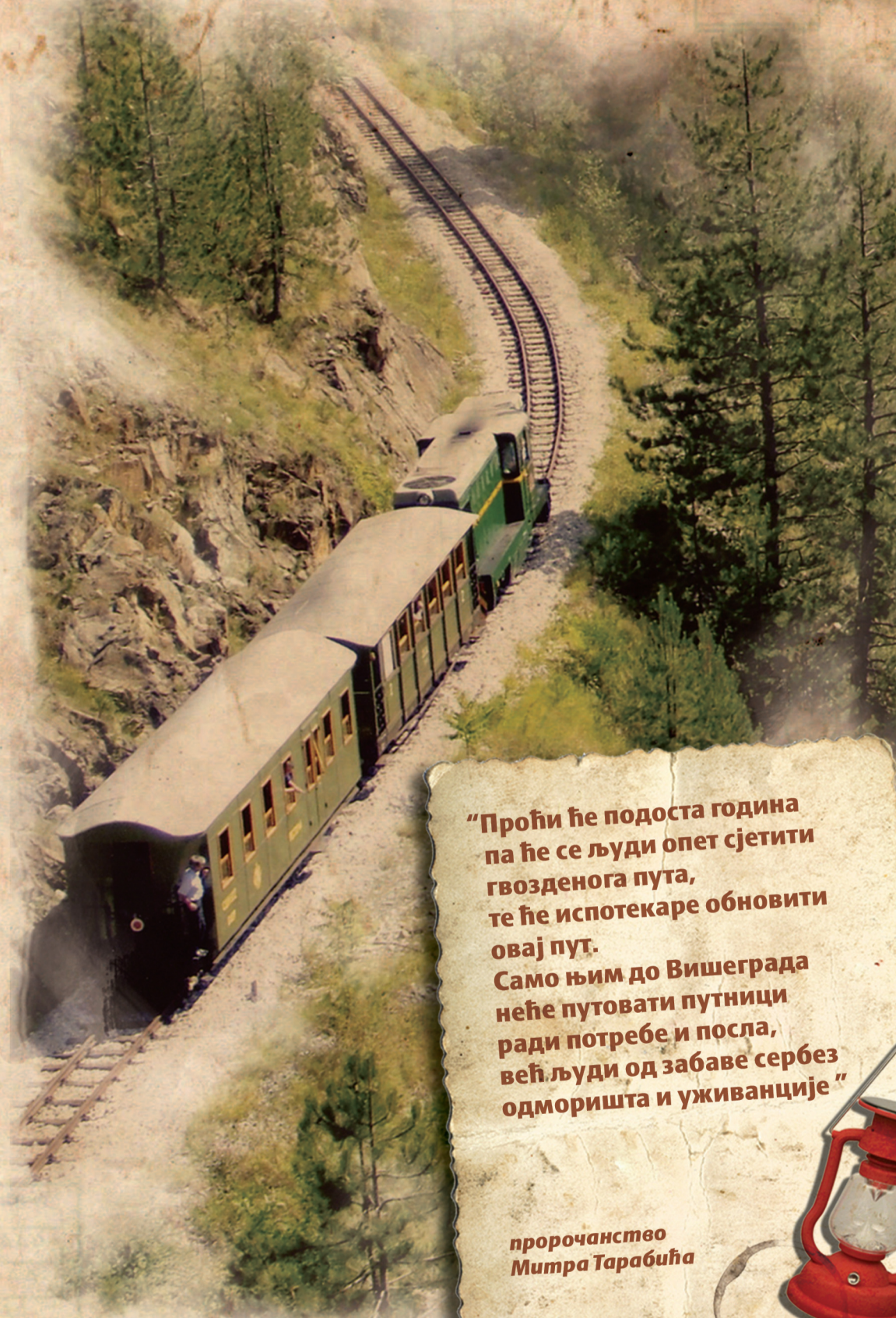
ISBN978-86-80029-46-7 (ГИЛП)

1. Глибетић, Радован М. [аутор]

а) Железничка пруга Ужице-Вардиште - Изградња

б) Шарганска осмица - Изградња

COBISS.SR-ID 175157260



**“Проћи ће подоста година
па ће се људи опет сјетити
гвозденога пута,
те ће испотекаре обновити
овај пут.
Само њим до Вишеграда
неће путовати путници
ради потребе и посла,
већ људи од забаве сербез
одморишта и уживанције”**

**пророчанство
Митра Тарабића**

