

Универзитет у Београду, Филозофски факултет –
Одељење за историју уметности, Београд

DOI 10.5937/kultura1861052B
УДК 725.94:316.75(497.11)"1947"
329.78-053.2(497.1)"194/197"

оригиналан научни рад

ДИЈАЛЕКТИКА СЕЋАЊА И ЛОГИКА ЗАБОРАВА

ОД НАСТАНКА ДО НЕСТАНКА ПИОНИРСКЕ ЖЕЛЕЗНИЦЕ У БЕОГРАДУ

Сажетак: По угледу на СССР, многи градови некадашње Југославије у јеку обнове после Другог светског рата добијају децје железнице. Пионирске железнице имале су вишеструку улогу у тадашњем друштву. Поред тога што је њихова изградња била идеолошки мотивисана, додатни циљ постојања пионирских железница био је да се деци, напaћеној после рата, пружи угодно и срећно детињство. Такође, идеја је била да се код младих од најранијих дана развија окренутост техници, као и љубав према железничком позиву и саобраћају у целини. Иако су биле кратког века, дају сликовит приказ амбициозне културне и образовне политике тога доба, увид у употребу пропагандне машинерије као подршке пројекту, а посебно увид у општу друштвену летаргију која је надвладала чување и коришћење наслеђа. Наиме, дидактичка функција пионирских пруга била је изузетно наглашена, будући да су биле замишљене да развијају етичке врлине, вољу за несебични рад за заједницу, али и радну дисциплину. Додатно, рад се посебно бави разлозима настанка, анализом трајања, те факторима нестанка Пионирске железнице у Кошутњаку у Београду.

Кључне речи: Пионирска пруга, децја железница, Кошутњак, образовање, наслеђе, заборав

О пореклу феномена дечјих железница¹

О радним људима у нашој земљи води се много рачуна. Ипак, највише бриге и највише пажње поклања се најмлађима – деци којој се обезбеђује удобан живот, срећно и весело детињство.²

По окончању Другог светског рата, важна мисија новоформиране југословенске државе је била изградња новог друштва, егалитарног друштва. Санирање врло опипљивих последица ратних разарања прати и системски рад на мењању колективне свести, а посебан сегмент тог процеса чини брига о Титовим пионирима. „Правилно гајење и неговање” младих нараштаја у социјализму у фокусу је, изнад свега, имало образовање. То ће рећи да је у послератном амбијенту сиромаштва, глади и болести, ваљало деци испунити слободно време различитим активностима, како не би кренула странпутицом, већ путем развијања (социјалистичке) свести. На тај начин се стварало дете по мери социјализма, „баш као што је социјализам обликован по мери човека”.³ Пионир постаје симбол „етичког детета”⁴ и то ће бити видљиво у свим сегментима живота и одрастања.

На тој линији размишљања настаће читав низ амбициозних пројеката. Неки од њих су, попут Пионирског града у Кошутњаку, уз делимично измењену намену опстали, док су други како у менталној, тако и у физичкој топографији нестали.⁵ Један такав пример јесте и дечја железница у Београду. Иако назив може да завара, асоцира на играчке возиће, склапање пруга или пуку туристичку атракцију, чињеница је да се ради о нечему сасвим другом – реч је правој прузи уског колосека, на којој су вагоне са локомотивом возила деца. Другим речима, пионирске железнице су поседовале све сегменте оних правих, великих железница, и осниваче су са визијом да се од најранијих дана омладина усмерава и

1 Истраживање обављено у оквиру пројекта Традиција и трансформација – историјско наслеђе и национални идентитети у Србији у 20 веку (№ 47019).

2 Janković, D. S. Pionirske železnice, u: *100 godina železnica Jugoslavije 1849–1949. Zbornik članaka povodom stogodišnjice železnica Jugoslavije*, priredili Bogavac, B. i drugi (1951), Beograd: Redakcija štamparskog preduzeća jugoslovenskih železnica, str. 582.

3 Duda, I. (2015) *Danas kada postajem pionir, djetinjstvo i ideologija jugoslavenskoga socijalizma*, Pula: Biblioteka Centra za kulturološka i povijesna istraživanja socijalizma, str. 61.

4 Исто, стр. 42.

5 Поводом 70 година од почетка изградње Пионирског града у Београду, реализован је вишегодишњи регионални пројекат *Dissonant (CO) Spaces*, уз подршку Европске културне фондације. Више информација о том пројекту доступно је на www.dissonantcospaces.blogspot.com.

навикава на самосталан рад, како би временом стасали тако да на најбољи могући начин користе народу и држави.

Наиме, иако је то било време врло скромних материјалних могућности, све више се развијају активности којих није било пре рата. Општи полет у свести људи које је донело ослобођење, омогућио је релативно лаку мобилизацију људства и њихово укључивање у различите друштвено-корисне подухвате. Наравно, у поређењу са осталим инфраструктурним пројектима, изградња пионирске железнице није била претерано захтевна, али је такође подразумевала и употребу технике и велику посвећеност акцијаша. Мотивација државе да иницира и подржи овакве подухвате више је него јасна, будући да је на тај начин, у пракси, показивала шта су окоснице живота у социјалистичком друштву – од активног учешћа у добровољним акцијама, преко учења и савладавања различитих вештина, до развијања марљивости у послу.⁶

Корене оваквих образовно-забавних модела проналазимо у Совјетском Савезу, где је прва дечја железница отворена 1932. године, у Парку Горки, у Москви,⁷ а недуго затим и у Тбилисију, у Грузији 1935. године. Чак двадесетак их је било изграђено до Другог светског рата. Већина њих је била у регијама које су освојили нацисти, те су самим тим претрпеле значајна оштећења. Међутим, после рата не само да ће их обновити, већ ће у периоду непосредно после ослобођења саградити бројне нове железнице. Извори бележе да их већ 1948. године има 30, са путном мрежом од 55км и возним парком од 32 локомотиве и 118 путничких кола.⁸ Поједини истраживачи наводе имена чак 80 железница. Па ипак, пре распада СССР у функцији је било око педесетак, док их сада на том простору нема више од 20.⁹ Југославија, Мађарска, Чешка, Словачка, Немачка, Пољска, Кина, Албанија, Бугарска и Куба само су неке од земаља где се ова пракса проширила. И не само проширила, већ и опстала. Тако чак и данас највећа дечја железница ради у Будимпешти. Некада позната као Пионирска, зове се још и Линија 7. Пруга уског колосека, чија је дужина око 11км, грађена је од 1948. до 1950. године, на иницијативу Мађарске државне железнице.

6 Pleterski, M. (1984) Pionirska pruga, *Kronika – časopis za slovensko krajevno zgodovino* 32, Ljubljana: Zalaga Zgodovinsko društvo za Slovenijo, Sekcija za krajevno zgodovino, str. 44.

7 У литератури се из непознатих разлога пренебрегава чињеница да је у Москви настала прва, већ се као број један увек наводи пруга у Тбилисију.

8 Jankovic, D. S. нав. дело, стр. 583.

9 Children's Railways of the former USSR – Past and Present, 1. 11. 2016., <http://www.dzd-ussr.ru/towns/index-eng.html>.

Под надзором одраслих железничара, деца од 10 до 14 година добијају различита задужења – од продаје карата па до мање сложених послова из домена саобраћаја. Ипак, за разлику од њихових претходника из прошлог века, они данас локомотиве не возе. Свих седам станица, које су значајни рекреациони центри у Мађарској, првобитно су носиле имена која се везују за пионирски покрет. Та имена су промењена 1990. године, а сада сећање на та времена чува музеј на једној од станица.¹⁰

*Београдска пионирска пруга
„Космај – Јастребац”*

На обронцима Кошутњака, у правцу исток-запад, године 1947. почела је да се прави прва пионирска железница у нашем региону. Најављујући њену изградњу, овако је са скупа бригадира априла исте године извештавала „Борба”: „Пруга ће пролазити кроз живописне и сликовите пределе почев од Бановог брда преко врха Кошутњака и Кнежевца до гребена изнад Кијева... Пионирима излетницима пружаће се из њиховог воза диван поглед на далеку Фрушку Гору, високи Цер, Саву и Авалу...”¹¹ (слика 1).



Слика 1 Парна локомотива 99.4-029 на Пионирској прузи;
власништво Железничког музеја у Београду

Радну снагу на овој локацији чинила је омладина Југославије, у склопу великих савезних радних акција (СОРА), које су у ФНРЈ започеле 1946. изградњом пруге Брчко – Бановићи и одржавале су се у континуитету до 1990. године.¹² Прва у низу озбиљних градитељских активности почиње већ у

10 Више информација на: Gyermekvasút, 12. 12. 2016., <http://www.gyermekvasut.hu/>.

11 Jankovic, D. S. нав. дело, стр. 582.

12 Gorunović, G. (2014) Usmena istorija SFRJ i virtuelna sećanja na omladinske radne akcije, *Етноантрополошки проблеми*, год. 9 св. 1, str. 51.

мају, радовима на станици „Космај” на Бановом брду, у близини тадашњег Железничког факултета. Уз зграду грађену у стилу железничких објеката, са пространим чекаоницом, вестибилем и службеним просторијама, ова постаја имала је три колосека и окретницу. Одатле се, завијајући на јут, пруга пела пролазећи кроз стајалиште „Златар”, поред Пионирског града, до станице „Сутјеска”. У њој су радили шеф станице, отправник возова, телеграфиста, благајник, скретничар. Пруга је даље пролазила кроз стајалиште „Фрушка Гора” и настављала пут изнад Кнежевца и Раковице. Завршавала се на петом километру станицом „Јастребац”, коју је красио и натпис: „Пионирска пруга први корак ка стварању добрих стручњака.” Са овог места су пионири могли да посматрају оно што је новинар „Борбе” и описао: Дедиње, Авалу, Цер и Саву. Ова станица је, такође, имала три колосека, али и ложионицу, триангл за окретање локомотива и колосеке за извлачење, којим су се из већ постојеће станице „Раковица” извучиле локомотиве и кола за нову пионирску пругу. Возни парк ове пруге сачињавале су 3 локомотиве и две комплетне путничке гарнитуре од 10 кола.¹³ Дакле, свака од наведених станица, била је по нечему специфична. Тако је „Јастребац” имао ложионицу, „Космај” окретницу, збирна станица за нађене предмете била је „Сутјеска”, док се дезинфекција вагона такође обављала на „Јастрепцу”. Све активности међу њима биле су координисане телефонском или телеграфском линијом.

Пруга је завршена средином септембра исте године,¹⁴ а извори наводе да је било присутно више од 20.000 људи.¹⁵ Иако је београдска прва почела да се гради, 20 дана пре њеног свечаног отварања, у рад ће бити пуштена загревачка, а непосредно после Београда једну дечју железницу ће добити и Љубљана. Многи градови широм тадашње земље имаће своје пионирске железнице – Скопље, Сарајево, Крушевац, Крагујевац, Битољ и Марибор, а биле су планиране, према никад реализоване, и у Бору, Нишу, Новом Саду¹⁶ (слика 2).

13 Jankovic, D. S. нав. дело, стр. 583.

14 Објављено у Службеном гласнику из 1947. године, на страни 13, под називом Предаја Пионирске пруге јавном саобраћају. Као датум се наводи 21. септембар 1947.

15 Jankovic, D. S. нав. дело, стр. 584.

16 Исто, стр. 582.



Слика 2 Фотографија Парне локомотиве 99.4-029
коју је начинио Небојша Будисављевић, рођак Јованке Броз;
власништво Железничког музеја у Београду
**Железничар на пионирској прузи -
добар ученик – добар пионир**¹⁷

*Пионирска железница, која води у Пионирски град, у то царство децје маите, - то је била лепа успаванка, лепа децја бајка са којом су деца успављивана и варана у блиској прошлости код нас. Данас то више није бајка – то постаје стварност.*¹⁸

У Уредби о организацији и раду Пионирских железница наводи се да су пионирске пруге ваншколске васпитне установе које развијају вољу за рад, свест за радну дисциплину и омогућавају упознавање технике кроз забаву и разоноду. Међутим, до које мере су то креатори културних и образовних политика озбиљно схватили и колико су пажње придавали промоцији и афирмацији овог подухвата, такође се може веома лако и прецизно пратити кроз напise у штампи тих месеци. Горе наведена најава изградње пруге у „Борби” само је прва у низу рубрика на ту тему. Живот и рад бригадира у Кошутњаку, њихове уобичајене дневне активности описивале су и друге репортаже. У њима сазнајемо да је омладина радне дане стартовала у пола 5 ујутру, уз звук трубе, а да су после гимнастике и доручка тачно у 6 почињали да раде. Радило се до 12 сати, након чега је било време ручка. Од 13 до 15 је био одмор, до 18 учење у којем су, као испомоћ, учествовали и професори са факултета. Након тога, следила је брига о здрављу кроз физкултуру. Вечером у 20 часова и одласком на спавање у 21, бригадири су завршавали напорне радне дане. На овом месту било је ангажовано чак пет

¹⁷ Наслов новинског чланка из *Политике* од 19. IV 1948.

¹⁸ Овим речима је председник ИНО-а Београд Нинко Петровић најавио почетка радова на пионирској прузи у мају 1947. године у Кошутњаку. Према: Jankovic, D. S. нав. дело, стр. 582.

бригада: три студентске и две средњошколске. Свака од њих је имала свој логор, а судећи по писањима новинара, боравак у њима најживљи је био увече.¹⁹ Репортажа са свечане доделе легитимација пионирима железничарима, у централном павиљону Пионирског града, наводи у том тренутку око 400 обучених пионира железничара. Том приликом о задацима пионира говорила је Вера Тобцић, а посебну пажњу, у светлу данашњих разноврзних етничких нетрпеливости, свакако привлачи информација да је на крају свечаности пионирска фолклорна група румунске националне мањине извела неколико својих националних игара.²⁰

Како би пруга постала пионирска држава у малом, новинске рубрике најављују и додатне активности којима се боравак и рад пионира на овом месту обогаћују и оплемењују. „Да би се пионири што пријатније осећали, оспособљено је поред пруге већ 11 шумских павиљона, сала за биоскоп и зграда која ће моћи да пружи 360 кревета за одмор пионирима после трчања и играња.”²¹ У том смислу се у блиској будућности најављује и изградња пионирског града, као и претварање голф терена у полигоне за вежбу и такмичења пионира (слика 3).



Слика 3 Задатак пионира је да добро уче;
власништво Железничког музеја у Београду

На дан отварања београдске пруге, први се са пионирима возио Моша Пијаде. У изјави новинару *Политике*, он је тада рекао: „Мени је јако жао што и ја данас нисам пионир.

19 Terzin, J. (14. VII 1947) Gradi se prva Pionirska pruga u našoj zemlji, 20. oktobar, str. 5.

20 Anonim, (19. 04. 1948) Svečani zbor pionira-železničara u Pionirskom gradu, *Politika*.

21 Anonim, (1947) *Počele pripreme za izgradnju Pionirske pruge kod Beograda*, тачан датум и назив новина непознат, документација Железничког музеја у Београду.

Дивна је ствар пионирска железница. Наши најмлађи и на овом примеру изградње пионирске железнице београдских пионира виде колико се наша држава брине о њима, колико пажње им поклања, колико љубави има према деци. Видео сам како су радосни и задовољни пионири својом железницом на овом првом путовању. Не сумњам да ће они још више и још боље учити у овој школској години.”²² Чланак у *Политици* завршава се анегдотом у којој је главни јунак новинар. Наиме, аутор текста, желећи да провери посвећеност пионира ангажованих у железници, у повратку намерно није купио карту. „Шверцовање” ипак није било дозвољено и уз опаску „Жалим случај друже!” морао је на крају да плати и казну. Оваква „суптилна пропаганда” којом се у јавности додатно потврђује успешност пројекта деље железнице провејава у готово свим чланцима. Додатно ваља нагласити да о животу пруге нису извештавали само београдски медији. Напротив, о регионалној сарадњи и размени искустава омладинаца писаће се много у свим републикама.²³

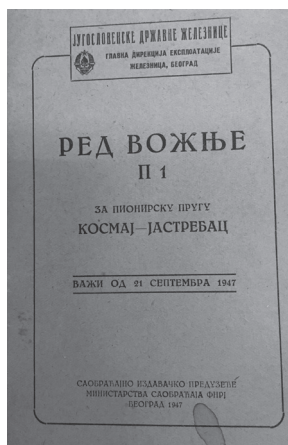
Поред сведочанстава из штампе, о раду на прузи, курсевима који су свему томе претходили, као и полагању стручних испита и додатним усавршавањима пионира у архиву Железничког музеја постоји и друга богата грађа. Тако су до данас остала сачувана и упутства за рад на железницама, наставни планови и програми, саобраћајни приручници... Све ове активности су углавном одржаване на иницијативу и у реализацији омладинских организација. Из њихових извештаја да се закључити да је материја која се на обукама изучавала за децу била посебно интересантна. Не само што им је то био први сусрет са техником, већ је посебну драж представљала и чињеница да су им поверавани веома озбиљни задаци, што управљање саобраћајем свакако јесте. Кроз разне курсеве у градовима где постоје железнице, документација бележи да је прошло око 2000 пионира, које је по завршетку школе чекала будућност и у „правој” железници.

Програм наставе на курсевима садржао је 30 лекција, као и обуку из познавања саобраћајних прописа. Тако су пионери систематски савладавали градиво од основних појмова – врста пруга и колосека, врста радних обавеза на железницама, преко израчунавања зауставног пута па све до типова сигнала на железници. Морали су да познају и саобраћајни правилник са више од 100 чланова, потом дужности службеника, одредбе о безбедности, као и низ стручних, односно

22 Jankovic, D. S. нав. дело, стр. 584.

23 Anonim. (11. jul 1947) *Radni heroizam omladine na pruzi Šamac – Sarajevo, Prvi dani beogradskih studenata na Pruzi*, „20. oktobar”.

техничких ствари које се тичу правилног функционисања железнице.²⁴ Методологија рада је била савремена и инсистирало се на свестраности образовања, па су тако пионир на београдској железници били у могућности да мењају улоге и на тај начин прођу читав процес рада на железници (слика 4).



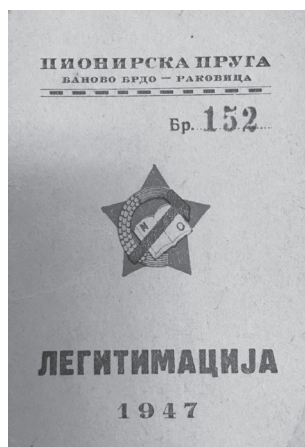
Слика 4 Ред вожње за Пионирску пругу Космај – Јастребац, власништво Железничког музеја у Београду

Као и свака права пруга, тако је и пионирска поседовала *Правилник рада*. У њему се, као циљ и задатак, наводе следеће ставке: да се што више пионира упозна са радом на железницама како би се допринело политехничком знању пионира, да се обезбеди кадар који ће по завршетку гимназије похађати железничке и техничке школе, да служи за забаву и разоноду свим пионирима као доказ бриге и старања народне власти о пионирима и, коначно, да послужи јачању пионирске организације. Овај уводни део Правилника нам јасно показује колико је широко схватан утицај и значај пионирске пруге. Поред очекиваних напомена о правилима руковођења, подели послова и одговорности, Правилник предвиђа курсеве и зборове на свака три месеца, али и доделе сведочанстава онима који успешно савладају градиво. Наведене програме додатне едукације реализују наставници, пионирски руководилац и пионир представник групе. Документ се у наставку бави правима и обавезама најмлађих радника. У том смислу, сваки пионир има права да дежура и обавља дужности службеника железничара, учествује у раду стручних кружока, учествује у зборовима и излетима и за свој добар рад буде награђен. Да би у томе успео, дужност му је да добро учи и нема слабе оцене, да савесно обавља

²⁴ Програм обучавања на курсевима за пионире саобраћајно-транспортне службе. Незаведен документ у поседу Железничког музеја у Београду.

додељене дужности и да се два пута годишње усавршава. Као и у другим упутствима за рад на железници, и у *Правилнику* се дају информације о раду информативних бироа који руководе станичном библиотеком и штампом. Циљ њиховог постојања је не само да је читају железничари, већ и да путницима – пионирима дају обавештења о главним задацима пионирске организације, важнијим задацима и догађајима у нашој земљи и ван ње. У *Правилнику* се, такође, могу пронаћи подаци о ознакама и изгледу униформе коју је предвиђено да носе пионири, као и детаљи о наградама и казнама. Добро понашање омогућавало је најбољим одредима да носе заставе, да на свака три месеца добијају књиге, а најбољима међу њима да на крају сваке године иду на излет у трајању од 6-7 дана и да посете друге пионирске пруге у региону. Као казне су се предвиђали углавном укори, али и забране вршења железничке делатности.²⁵

У документацији Железничког музеја се могу наћи и поступак о издавању возних исправа (односно карата), доплате у возовима, потом начин предаје прихода, обрачуна и слично (слика 5).



Слика 5 *Легитимација за Пионирску пругу*, власништво Железничког музеја у Београду

Надлежни органи су, наравно, били заинтересовани да прате и конкретне успехе и реализацију активности када је пруга почела да ради. Тако, на пример, 7. 12. 1948. године. Кадровски сектор – Одсек за школство шаље захтев Генералној дирекцији железнице да се прикупе подаци о пионирским пругама, у којем детаљно, у 10 тачака, наводи која им је врста информација потребна. Кроз одговоре на питања, очекивали су да сазнају: детаље о месту где је пруга изграђена, са

²⁵ *Правилник о раду на пионирској прузи*. Незаведен документ у поседу Железничког музеја у Београду.

плановима и скицама; датум почетка, завршетка и отварања пруге, са фотографијама; број и назив станица и стајалишта; удаљеност у километрима; постоје ли важни објекти на прузи (мостови, тунели); потом информације о возном парку; имају ли документацију типа упутстава, возног реда итд.; затим информације о руководству, одржаним курсевима; број превезених путника; а желели су да им се доставе и фотографије, цртежи и све остало што би могло да интересује ширу јавност.²⁶ На овај упит, дана 18. 12. 1948, Одсек за школство добија тражене чињенице о београдској пионирској прузи. Извештај, између осталог, уз адекватне скице, наводи како је пруга изграђена у непосредној близини Београда. Као датум свечаног отварања наводи се 21. 9. 1947, а посебно је интересантно да у допису стоји да датуми почетка и завршетка радова нису познати. У документу даље пише да поседују три локомотиве из 1916. године. Од додатне документације приложили су Упутство у случају несреће, Правилник о раду и Издавање возних исправа, као и имена тренутног руководства. Такође, похвалили су се да су одржали 15 курсева, на којима су оспособљена 422 пионира железничара. О великом интересовању грађана, како наводе у допису, сведочи податак да су превезли 123.499 путника. Све што се доставља у прилогу, подвлаче, „може послужити као пропаганда и да побуди шире интересовање јавности за нашу Пионирску пругу па и за наше пионире железничаре.”²⁷

Крај мита о пионирској прузи као малој пионирској држави

Пионирске жељезнице имале су вишеструку улогу у тадашњем друштву. Осим идеолошких разлога, пионирске жељезнице грађене су с основним циљем да дјеци пруже угодно и сретно дјетињство. Други важан циљ био је да, код омладине од најраније младости, развијају смисао и љубав за жељезничку службу, а као такве требале су бити припремне школе за одабирање кандидата за стручне жељезничке школе. Оне су требале створити могућност свим пионирима да забавом у природи стекну смисао за технику и техничку културу, односно требале су постати ковачница нових високо квалифицираних стручњака за промет и привреду у цијелини. Пионирске жељезнице су, осим тога, замишљене да одгојно дјелују: на развијање етичких врлина, на развијање воље за

26 Предмет: Пионирске пруге. Документ заведен под бројем 29360 од 7. 12. 1948. Кадровски сектор – одсек за школство, Генерална дирекција железница.

27 Предмет: Пионирске пруге. Документ заведен под бројем 53592 од 18. 12. 1948. Кадровски сектор – одсек за школство, Генерална дирекција железница.

*несебичан рад за заједницу, на друштвену уредност и радну дисциплину те на правилно опхођење у јавном друштвеном животу.*²⁸

Почетни полет и успех пионирске пруге, временом је почео да слаби док на крају није и коначно утихнуо. И то не само у Београду већ и у осталим градовима. Разлози за укидање конкретно нашег примера нису писмено документовани, али на основу анализе рада љубљанске пруге, можемо да направимо аналогију. Интересовање посетилаца почело је да пада, јер се понуда и садржаји током година нису мењала. Образовање будућих железничара није био довољан разлог за њен опстанак, јер и међу њима је све мање активних ђака. Еклатантан податак је да је у Љубљани на први течај током 1948. године примљено више од 300 пионира, наредне године 40, а 1951. на обуку су се пријавила само два пионира. Од септембра до децембра 1948. превезло се 49.830 путника, следеће године број је пао на 46.240, 1950. возило се 24.639 особа, а до 31. августа 1951. пруга је имала само 16.269 посетилаца. Дакле, приходи од возње су драстично пали, а трошкови и улагања у текуће одржавање пруге и возног парка се нису смањивали.²⁹

Споразум између Дирекције железнице Београд и Народног одбора града Београда (Савета за просвету) начињен је 19. априла 1951. године, потписан је 15. маја а ступио је на снагу 20. јуна, када је Пионирска пруга прешла у надлежност града, при чему се Дирекција обавезала да ће и даље обављати техничку и стручну контролу опреме и у складу са могућностима Пионирску пругу снабдевати свим потребним погонским и осталим материјалима. Убрзо потом, после свега неколико година рада, пионирска железница, онако гласно пропагирана у старту, парадоксално, престала је да живи готово у потпуној тишини.

Закључак

Моја генерација је одрасла уз обавезну ужину у школи. Уз млеко или чај следовало је парче хлеба са мармеладом или жутиим америчким сиром. А једанпут су стигле велике америчке УНРРА конзерве са тим сиром или биљном машићу које смо добили да носимо кући. Мени је запала та одвратна смеса, али је мама још дуго користила ту празну кутију. Највеће уживање је био излет до данас потпуно уништеног Пионирског града. Тамо је била пионирска железница са малим вагонима и локомотивом, станицом и отправником возова. Толико сам то волела да пре десетак година нисам одолела

28 Из сажетка књиге: Lajnert, S. (2008) *Pionirske željeznice u Zagrebu (1947.-1964.)*, izvori, Zagreb: Klub ljubitelja željeznice.

29 Pleterski, M. нав. дело, стр. 54.

МИЛИЦА БОЖИЋ МАРОЈЕВИЋ

да се са малим Индијкама провозам у сличној у Железничком музеју у Њу Делхију!³⁰

Када у *Google* претраживачу покушате да се информисете о Пионирској железници у Београду, а пре свега о њеном изгледу, прво на шта се наилази су фотографије из магазина *Life*! Чињеница да је амерички првобитно недељник, а касније месечник, који је и сам престао да постоји 2000. године, показао веће интересовања за наше наслеђе од нас самих је више него индикативна у контексту локалне друштвене (не) бригае за баштину (слика 6).



Слика 6 Илустрација из магацине *Life*, доступно на Интернету. Преузето из базе Железничког музеја у Београду

Јавни простор је највидљивији ресурс које једна заједница има и на примеру управљања њим као јавном својином, огледају се и питања правичности у друштву, демократичности у одлучивању о различитим алтернативама будућности заједнице и разумевање концепта општег добра.³¹ Ако погледамо стање Топчидера и Кошутњака у том правцу, не добијамо охрабрујућу слику. Наиме, локација на којој се правила пионирска пруга је подручје испуњено великим бројем значајних историјских места и споменика из богате ближе и даље прошлости. Међутим, њихово чување у сећању или *in situ* далеко је од задовољавајућег, и с тим у вези Пионирска пруга је само један од бројних сличних примера. Вероватно најзначајније историјско место такође неславне судбине у Кошутњаку је место убиства кнеза Михајла Обреновића, 10. јуна (по црквеном календару 29. маја) 1868.

30 Trgovčević Mitrović, Lj. 28. 03. 2015., 18. 07. 2017; http://www.danas.rs/dodaci/nedelja/kuga_nad_kugama_zarazila_je_ceo_prostor.26.html?news_id=299509&action=print

31 Pajović von Reenen, J. (jesen 2015) Ko i kako raspolaže javnim prostorom?, Manek, Magazin nezavisne kulture, broj 4, str. 8.

године. Наведимо, додатно, у широј јавности практично непозната два споменика из 1916. године посвећена војницима погинулим у Првом светском рату, које је подигао немачки генерал фон Макензен, један аустроугарским, а други српским јунацима. Потом, на самом улазу у Кошутњак из правца Топчидера после подвожњака, чека нас оштећено спомен обележје на месту крвавог сукоба београдских студената и полиције 8. септембра 1940. године.

Некада ловиште, Кошутњак је пре Другог светског рата планиран да постане центар за ски скокове, али ни ова амбициозна идеја није опстала. Због неодговарајућих климатских услова и недовољног интересовања, она никад није коришћена, а током Другог светског рата је и уништена. Међутим, 1953. године скакаоница је обновљена, да би 26. фебруара 1956. на њој било одржано прво и последње београдско такмичење у скијашким скоковима, на коме је присуствовало више од две хиљаде гледалаца.³²

Просторна културно-историјска целина Топчидер, захваљујући свом великом значају и богатом наслеђу, утврђена је за културно добро од изузетног значаја за Републику Србију 1987. године. Када је реч о Кошутњаку, однос власти, али и грађана према овој целини био је врло променљив. Од обожавања у 19. веку, преко заборављања, па до уништавања и претварања у дивље депоније различитог отпада. У Архиву Београда налазе се документи који сведоче да је још 1929. године град почео да издваја одређена средства за одржавање Кошутњака. Па ипак, тек је у априлу 2014. године усвојено Решење о проглашењу заштићеног подручја „Шума Кошутњак”. Ово добро проглашено је заштићеним подручјем „само” као споменик природе, а чињеница је да је на његовој територији било још много тога што је могло, морало или ваљало да се заштити.

У случају пионирске пруге ми, заправо, немамо недоумица како се догодило да се готово преко ноћи угаси једна овако амбициозна образовна визија – одговор на то је јасан. Она, нажалост, није постала неодржив мегаломански пројекат, она је то од самог почетка била. Овде је, међутим, главно питање како је пионирска пруга измакла друштвеном старању, односно зашто смо дозволили да се готово свако сећање на ту визију затре? Када је пионирска пруга престала да буде пионирска држава у малом, те да ли је нестајање њеног наслеђа постало показатељ друштвеног посртања? Наиме, од дечје железнице у Београду данас су остали једва

32 Dan u Beogradu. 1. 4. 2018. <http://www.danubeogradu.rs/beograd-srbija/>.

видљиви трагови у простору, скромни написи у две књиге³³, релативно систематизована грађа у Железничком музеју у Београду³⁴. Нема табле са ознаком где се она простира, а чак и објекте који су је красили прати неки усуд. Станица „Сутјеска” је, уз бројне реконструкције, постала ресторан Аца Деветка, „Космај” је срушен, а трагови Јастрепца се могу назрети испод гомиле доградња.

Светлу тачку у случају пионирске пруге чине сећања на њу у преписци љубитеља железнице на специјализованим форумима на Интернету. И премда то никако не би смео да буде једини метод памћења овог простора, тренутни однос према неговању наслеђа пионирске пруге (као, уосталом, и према другим значајним просторним реперима у околини) нас нажалост уверава да ће још неко време тако остати.

ЛИТЕРАТУРА:

Anonim, (19.04.1948) Svečani zbor pionira-železničara u Pionirskom gradu, *Politika*.

Anonim, (1947) *Počele pripreme za izgradnju Pionirske pruge kod Beograda*, Tačan datum i naziv novina nepoznat, Dokumentacija Železničkog muzeja u Beogradu.

Anonim, (11. jul 1947) Radni heroizam omladine na pruži Šamac – Sarajevo. Prvi dani beogradskih studenata na Pruži, *20. oktobar*.

Duda, I. (2015) *Danas kada postajem pionir, djetinjstvo i ideologija jugoslavenskoga socijalizma*, Pula: Biblioteka Centra za kulturološka i povijesna istraživanja socijalizma.

Children’s Railways of the former USSR – Past and Present, 1. 11. 2016., <http://www.dzd-ussr.ru/towns/index-eng.html>.

Gorunović, G. (2014) Usmena istorija SFRJ i virtuelna sećanja na omladinske radne akcije, *Етноантрополошки проблеми* год. 9 св. 1.

Gyermekvasút, 12. 12. 2016., <http://www.gyermekvasut.hu/>.

Janković, D. S. Pionirske železnice, u: *100 godina železnica Jugoslavije 1849–1949. Zbornik članaka povodom stogodišnjice železnica Jugoslavije*, priredili Bogavac, B. i drugi (1951), Beograd: Redakcija štamparskog preduzeća jugoslovenskih železnica.

Lajnert, S. (2008) *Pionirske željeznice u Zagrebu (1947.-1964.)*, izvori, Zagreb: Klub ljubitelja željeznice.

33 „100. godina železnica u Jugoslaviji 1849–1949” у којој је текст првог управника Железничког музеја Драгољуба Јанковића о пионирским пругама у Југославији; *Istorija železnice Srbije, Vojvodine, Crne Gore i Kosova* аутора Јездимира Николића из 1980.

34 Списак грађе у поседу Железничког музеја може се пронаћи у табели Прилога 1.

Pajović von Reenen, J. (jesen 2015) Ko i kako raspolaže javnim prostorom?, *Manek, magazin nezavisne kulture*, broj 4.

Pleterski, M. (1984) Pionirska proga, *Kronika – Časopis za slovensko krajevno zgodovino* 32, Ljubljana: Zalaga Zgodovinsko društvo za Slovenijo, Sekcija za krajevno zgodovino, str. 44-56.

Pravilnik o radu na pionirskoj pruži. Nezaveden dokument u posedu Železničkog muzeja u Beogradu.

Predmet: Pionirske pruge. Dokument zaveden pod brojem 29360 od 7. 12. 1948. Kadrovski sektor – odsek za školstvo, Generalna direkcija železnica.

Predmet: Pionirske pruge. Dokument zaveden pod brojem 53592 od 18. 12. 1948. Kadrovski sektor – odsek za školstvo, Generalna direkcija železnica.

Program obučavanja na kursovima za pionire saobraćajno-transportne službe. Nezaveden dokument u posedu Železničkog muzeja u Beogradu.

Sporazum o preuzimanju Pionirske železnice, 19. april 1951. godine. Dokumentacija Železničkog muzeja u Beogradu.

Terzin, J. (14.VII 1947) Gradi se prva Pionirska pruga u našoj zemlji, *20. oktobar*.

(1947) Predaja Pionirske pruge javnom saobraćaju, *Službeni glasnik*.

МИЛИЦА БОЖИЋ МАРОЈЕВИЋ

| Број | Врста и назив грађе |
|------|--|
| 1. | Шеме станица на Пионирској прузи, 1. I 1950. |
| 2. | Уздужни профил Пионирске пруге, 1. II 1948, 2 ком. |
| 3. | Ред вожње, П 1 за Пионирску пругу <i>Космај – Јастребац</i> , Важи од 31. X 1948, 2 ком. |
| 4. | Ред вожње, П 1 за Пионирску пругу <i>Космај – Јастребац</i> , важи од 21. IX 1947. |
| 5. | Повратна возна карта (поништена 12. XII 1948) бр. 1732 за путнички воз <i>Космај-Јастребац</i> и натраг. |
| 6. | Сведочанство на име Бранка Костића, ученика I мушке гимназије у Београду о завршеном Курсу за пионире железничаре саобраћајно-транспортне службе. |
| 7. | Графички ред вожње (Графикон) за Пионирску пругу <i>Космај-Јастребац</i> , важи од 31. X 1948. |
| 8. | Скица трасе Пионирске пруге у Београду на паусу. |
| 9. | Споразум о преузимању Пионирске пруге Београд од 19. априла 1951. |
| 10. | Упутство о осигурању у случају несреће на Пионирској прузи. |
| 11. | Циркулар дирекцијама о прикупљању података о пионирским железницама, 7. XII 1948. |
| 12. | Програм обучавања пионира на курсевима. |
| 13. | Уредба о организацији и раду пионирских железница. |
| 14. | Извештај бр. 1 о колима на Пионирској прузи Београд, 16. XII 1948. |
| 15. | Правилник рада на Пионирској прузи. |
| 16. | Поступак код издавања возних исправа у возовима на стајалиштима на којима се не издају возне исправе. |
| 17. | Школски графикон за пругу <i>Авала-Учка</i> . (вероватно учио за курс?). |
| 18. | Графички ред вожње (Графикон) за Пионирску пругу <i>Космај – Јастребац</i> , важи од 21. IX 1947. |
| 19. | Сведочанство на име Милене Тодоровић, ученице IV женске гимназије у Београду о завршеном Нижем курсу за пионире железничаре саобраћајно-транспортне службе (Поклон Милене Недељковић, Цвијићева 47, Београд). |
| 20. | Сведочанство на име Милице Миљковић, ученице II/I разреда II мешовите гимназије у Београду о завршном испиту Курса за пионире – железничаре саобраћајно-транспортне службе, 1949. (поклон Милица Галовић рођ. Миљковић). |
| 21. | Подаци за Пионирску пругу у Београду, 18. XII 1948. |
| 22. | Легитимација учесника на градњи Пионирске пруге бр. 152 на име Николе Батинића (Поклон Милана Батинића из Београда, 18. VII 2016). |
| 23. | Новински чланци |
| 24. | Гради се прва Пионирска пруга у нашој земљи, у листу <i>20. октобар</i> (14. VII 1947), стр. 5. |
| 25. | Отисак позивнице? Пионирска пруга <i>Космај – Јастребац</i> . |
| 26. | Почеле припреме за грађење Пионирске пруге код Београда из непознатих новина. |
| 27. | Пионирска пруга у Београду, текст и фотографије из непознатог илустрованог листа. |
| 28. | Свечани збор пионира железничара у Пионирском граду, <i>Политика</i> бр. 12902 (19. IV 1948). |
| 29. | Фотографије из архива Лајфа о Пионирским железницама, <i>Политика</i> , културни додаток, 20. VII 2013. године (примерак поклонила и Милица Галовић рођ. Миљковић из Београда). |
| 30. | Разно. |
| 31. | Рукопис Драгољуба Јанковића (у оловци) за текст о пионирским пругама у Сто година железница Југославије 1849–1949; стр 1-18. |
| 32. | 34 фотографије. |

Табела документације која се чува у
Железничком музеју у Београду

Milica Božić Marojević
University of Belgrade, Faculty of Philosophy –
Art History Department, Belgrade

DIALECTICS OF MEMORY AND
LOGIC OF FORGETTING

FROM BEGINNING TO END OF
THE PIONEER RAILWAY IN BELGRADE

Abstract

Inspired by the experience of the Soviet Union in the aftermath of World War II, many cities of former Yugoslavia created the so-called children's railways. These pioneer railways played multiple roles in the society at that time. Apart from the fact that their construction was ideologically motivated, another purpose of the pioneer railways in the post-war period was to provide a happy childhood to children. Also, the idea was for the young people to develop their orientation to technical professions from the early days, as well as admiration and respect for the railroad professions and traffic engineering in general. Although they did not last for long, analysis of the children's railways can give us a picturesque insight into the ambitious cultural and educational policies of that time, the use of propaganda machinery to support the project, and in particular, it shows general social lethargy that has overcome the preservation and use of heritage. Specifically, the educational function of the pioneer railways was extremely emphasized, since they were intended to develop ethical values, the will for unselfish work for the community, and work discipline. This paper particularly case studies the reasons and origins of establishment, the duration and the factors for the disappearance of the Pioneer Railway in Košutnjak, Belgrade. In case of this particular railway, we actually do not have any doubts as to how such an ambitious educational vision happened to be overturned overnight – the answer to that is clear. Unfortunately, it did not become an unsustainable megalomaniacal project over time: it was like that from the very beginning. Also, the main question remains: Why did we allow lack of wider social care or in other words, how did we lose almost every memory of this educational vision?

Key words: *pioneer railway, children's railway, Košutnjak, education, heritage, living in oblivion*