

ВЛАДА АРСИЋ

НЕВИЂЕНА

СРБИЈА

*илустровао
Горан Јевтић*

■ Laguna ■

САДРЖАЈ

ГВОЗДЕНИМ ПУТЕМ КРОЗ СРБИЈУ

- 11 Не помаже ни света водица (нишка пруга)
- 14 Летећи Београђанин (брзе пруге)
- 15 Мост спаја и убија (Београд)
- 17 Једини преживео нацисте (Београд)
- 18 Уклета пруга (Ваљево)
- 19 Наслутила нове међе (Вардиште)
- 20 Имају станицу, немају пругу (Ивањица)
- 21 Реку затрпали, мост срушили (Зрењанин)
- 22 Капитално дело античке архитектуре (Кладово)
- 23 Која река протиче испод Савског моста? (Краљево)

КРАЉ ЈЕ МРТАВ, ЖИВЕО КРАЉ!

- 27 Четири сахране вожда Карађорђа (Топола)
- 29 Клеопатра под Космајем (Неменикуће)
- 30 Командовао сопствену смрт (Роспи ћуприја)
- 32 Због краљице поћебили 30 километара пута (Горњи Милановац)
- 33 Три и по атентата на краља Милана (Смедерево)
- 36 Није желео у Србију, Србија дошла до њега (Крушедол)
- 38 Кад мртвачко звоно најави смрт (Савина)
- 39 И мртва стража салутира (Отрант)

СВУДА ПРОЂИ, У СРБИЈУ ДОЂИ

- 43** Љубавни јади младог Бетовена (Голубинци)
- 45** Први концерт чуда од детета (Ечка)
- 46** Краљ џунгле рођен у Банату (Међа)
- 47** Дивљи запад на истоку Војводине (Панчево)
- 50** Кинез у српској униформи (Београд)
- 52** Светац продавао новине на Теразијама (Београд)
- 54** Пљачка Трећег рајха (Топола)
- 56** Роберт де Ниро продавао парадајз на нишкој пијаци (Ниш)

СРБИ У СВЕТУ

- 61** У Турској живи више Срба него у Србији (Истанбул)
- 62** Србин на челу Ватикана (Рим)
- 65** Петар Велики, Сава непоновљиви (Москва)
- 67** Мумију послао поштом (Каиро)
- 70** Планина добила име по српском војсковођи (Отава)
- 72** Џејмс Бонд из Титела (Лондон)
- 74** Винету из Лесковца (Берлин)
- 76** Црква под земљом (Аделејд)

ЛУДО, ЛУЂЕ, НАЈЛУЂЕ

- 79** Свети грал металургије (Лесковац)
- 80** Најтоплији извори у Европи (Врањска бања)
- 81** Први едикт и последња апотеоза (Зајечар)
- 83** Округли сто у Капели мира (Сремски Карловци)
- 85** Нова Барселона ницала на Бегеју (Зрењанин)
- 87** Природа и даље ваја (Пирот)
- 88** Крштавала се и трипут турчила (Чачак)

- 
- 89** Црква мања од бивоље коже (Лесковац)
90 Тражио бару, добио Тару (Бајина Башта)
91 Последњи поглед (Аранђеловац)
93 После милијон година (Београд)
94 Највећа слика на Балкану (Сомбор)
95 Прва олимпијада одржана на Палићу (Суботица)
97 Из таме у космос (Пријепоље)
98 Кад ловци постану ловина (Царска бара)
99 Прва у краљевини (Суботица)
99 Кад дете заповеда (Лозница)
100 Заборавили да сахране војводу (Београд)
101 Најупорнији бегунац (Крагујевац)
102 Последњи двобој (Вршац)
104 Без старца нема ударца (Петроварадин)
106 Голе мачке на Мачковом спруду (Нови Сад)
108 Последњи круг око Калемегдана (Београд)
110 Плутајућа острва (Власина)
111 Грчка држава на у Бачкој (Бачка Паланка)
113 Корида на Ташмајдану (Београд)
114 Село полиглота живи од корова (Бело Блато)
115 Да ли ти ја личим на зеца? (Моровић)

СТРАШНО, СТРАШНО, СТРАШНИЈЕ

- 119** Како упокојити (или барем уновчити) вампира?
(Кисилево)
122 Дракула започео каријеру на северу Бачке (Суботица)
123 Кад мртви проговоре (Кучево)
124 Најважније је сачувати образ (Неготин)
125 И тата би, сине (Врање)
126 Грех је грех, ако баш и није (Жагубица)
126 Ашиков грб (Поцерина)

КАД ДРВЕЋЕ ПОЛУДИ

- 133 Тајна уврнутих шљива (Пролом бања)
- 134 Освета гуменог дрвета (Левач)
- 136 Прашума у срцу Европе (Витановача)
- 137 Преживео смртну пресуду (Топчидер)
- 138 Проклетство таковског грма (Горњи Милановац)
- 140 Древни чувар српских корена (Пећ)

ДВАПУТ МЕРИ, ЈЕДНОМ СЕЦИ

- 145 Грађен у сузама, нестао у пламену (Таково)
- 147 Шта ће нама Калемегдан? (Београд)
- 148 Друга у Европи (Суботица)
- 149 Споменик куги (Рума)
- 150 Београдски криви торањ (Београд)
- 152 Најлепша улица у Србији (Кикинда)

ПРИЧЕ ИЗ СТАРОГ БЕОГРАДА

- 155 Лет на чаробном ћилиму
- 157 Армирани острво
- 158 Британске туристе услуживали голи келнери
- 159 Са сточним пасошем у Србију
- 160 Бескућник на челу Београда
- 162 Кад Свети Петар пресуђује
- 164 Телеграм за колеге Марсовце
- 166 Алеја великана

- 167 О аутору



**ГВОЗДЕНИМ
ПУТЕМ
КРОЗ СРБИЈУ**



НЕ ПОМАЖЕ НИ СВЕТА ВОДИЦА

Српска железница не касни, једино што поједине композиције крећу по Грегоријанском, а стижу по Јулијанском календару. Шалу на страну, кашњење возова у Србији је редовна појава, а тако је, кажу, још откако је краљ Милан 3. јула 1881. године ударцем сребрним будаком у шевару испод садашње Газеле означио почетак радова на прузи Београд–Ниш. Услед бројних проблема радови су се отегли, рокови су пробијени, а свечани полазак првог воза одлаган је читавих петнаест месеци.

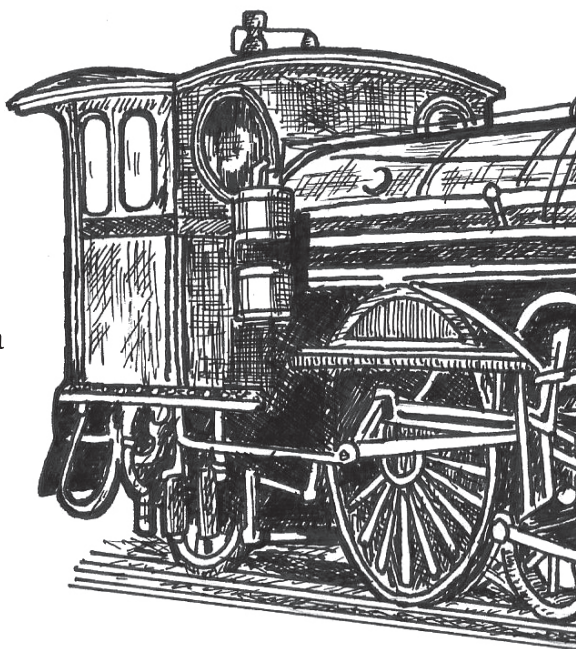
Коначно, први воз је са тек отворене Железничке станице у Београду кренуо 23. августа (4. септембра по новом календару) 1884. године, а читав догађај описале су и тадашње *Српске новине*:

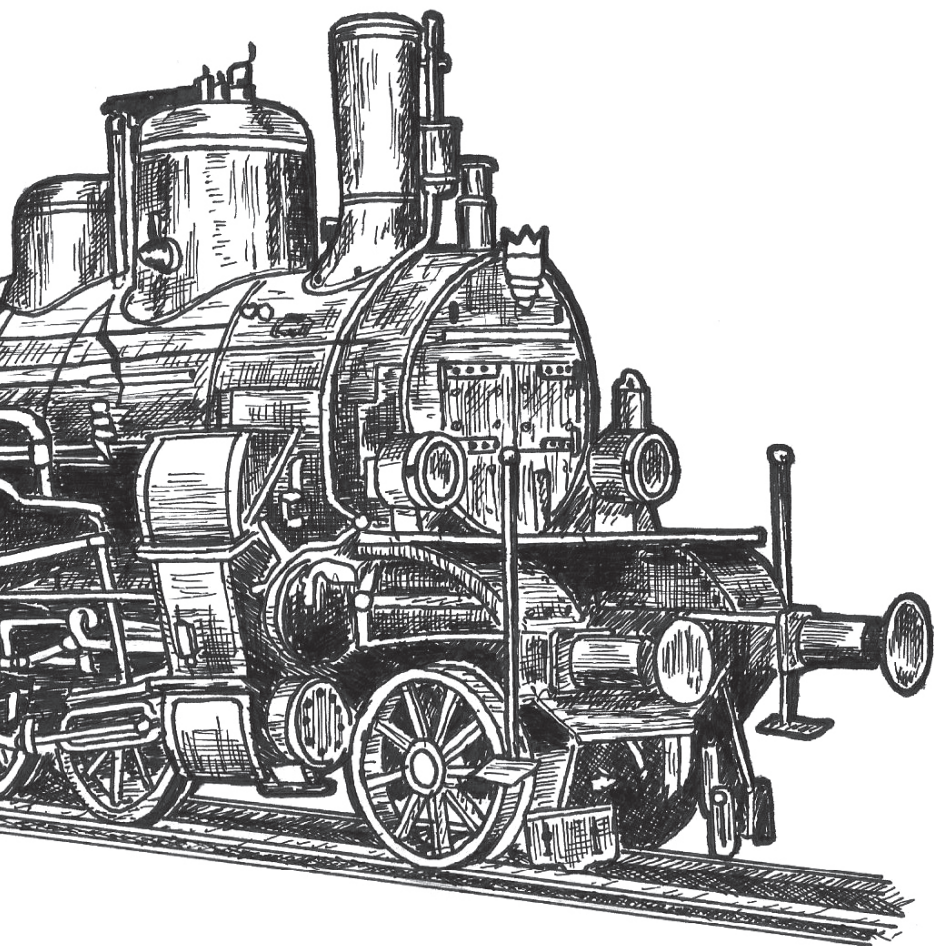
Пре осам часова беху на станици сви позвани гости од стране владе и друштва. Прво је освећена водица, а затим су позвани гости заузели место у вагонима. Тачно у осам сати и 30 минута кренуо је први воз и поздрављен је пуцњавом

топова и клицањем присутне публике: сретан вам пут; а одмах за овим возом кренуо је и други.

Прва композиција са девет дупке напуњених вагона са званицама из иностранства стигла је у Ниш по реду војње, за 8 сати и 15 минута, што је за тадашње време била фантастична брзина (пре железнице, путовало се два до три дана). Невоље су, међутим, настале са другом композицијом која је повезла домаће путнике. Кренула је за првом само четири минута касније, а стигла је у Ниш са закашњењем од четири сата.

Иако су обе локомотиве уочи поласка пошкропљене светом водицом, другој парњачи то очито није било довољно, јер је током пута остала без воде. Додуше, ни сам машиновођа није био превише умешан. Наиме, главни организатор свечане церемоније, неки Француз Амиљо, тадашњи директор експлоатације „Српских железница“, напречац је одлучио да управљање другом локомотивом





повери свом сину.
Изненађен и узбуђен неоче-
киваном приликом, голобради момак је заборавио
да сипа воду, па се цвећем украшена композици-
ја сасвим (не)очекивано заглавила усред цветних
ливада, на отвореној прузи. Призор који неретко
гледамо и дан-данас.



ЛЕТЕЋИ БЕОГРАЂАНИН

Иако верујемо да су брзе пруге и суперсонични возови у Србији ствар блиске будућности, тешко је прихватити да су они, ипак, и део далеке прошлости. Наиме, некадашње парњаче су без проблема „јурцале“ брзинама већим од 100 километара на сат (данашњи просек је 42 километра), а поједине композиције су бележиле чак и европске рекорде. Додуше, пре више од осамдесет година.

Средином тридесетих година прошлога века Југословенске државне железнице имале су и необичну парну локомотиву која је због велике брзи-



не названа „Летећи Београђанин“. Произведена је у Берлину, али су јој домаћи стручњаци променили првобитни изглед и побољшали аеродинамику. На првој, пробној возњи у октобру 1937. године, на релацији од Београда до Загреба, ова локомотива је остварила просечну брзину од 122, а на појединим деоницама ишла је и невероватних 146 километара на сат. Тиме је сврстана у ред европских суперекспресних парних машина, али су од ње, нажалост, остале само ретке фотографије.



МОСТ КОЈИ СПАЈА И УБИЈА

Стари Железнички мост на Сави код Београда био је прва „тврда“ веза Србије с Европом. Само што из Европе није увек долазило добро, па је рушен чак четири пута. Нажалост, свако рушење пратиле су и људске жртве.

Свечано је отворен 20. августа 1884. године, а настао је као резултат железничке конвенције потписане између Србије и Аустроугарске. Стајао је на шест камених стубова, био је дугачак 462 метра и тежак 7.200 тона, али није потрајао. Срушен је већ почетком Великог рата, тачније у ноћи 29. јула 1914. године, када га је минерска чета капетана Михаила

Алића минирала желећи да спречи надирање непријатеља из правца Земуна. Аустријска војска је привремено задржана, али је цех платила посада мађарског брода *Алкотмањ*, која се у тренутку рушења нашла испод њега. Кажу да нико није преживео.

Окупатори су га брзо обновили и користили све до краја Првог светског рата, када су га, током повлачења, поново срушили. И опет закратко, јер су га југословенске власти оспособиле већ наредне 1919. године. Очекивало се да ће бити дуговечнији, али – авај. Једва да је прошло четврт века, а челична грдосија се изнова зарила у речно дно. Узрок је био исти, а последице још страшније.

Наиме, суочена са надирањем нациста, команда Југословенске краљевске војске наредила је да се потопе сви монитори на Сави и Дунаву, а посаде укрцају на брод *Танаско Рајић* и отплове ка Макишу. Нажалост, једна друга наредба, којом је наређено да се изнова сруши Железнички мост, била је кобна. Игром судбине, извршена је баш у тренутку када се брод са нашим морнарима нашао испод моста. Од 110 морнара и чланова посаде, преживело је једва петнаестак.

Нацистичке окупаторе то није зауставило. Мост је убрзо обновљен, али и изнова срушен када су били приморани да напусте Београд. Ако је за утеху, пети пут је на истом месту подигнут захваљујући управо репарацијама које су Немци морали да плате на име ратне штете. Користи се и данас, али је нешто краћи од првобитног – дугачак је 350, а висок 12 метара.



ЈЕДИНИ ПРЕЖИВЕО НАЦИСТЕ

Стари савски или трамвајски мост, како га називају данашњи Београђани, један је од десетине мостова које су нацисти направили широм поробљене Европе. И једини који је преживео њихово повлачење ка Берлину, захваљујући само једном човеку, учитељу Миладину Зарићу.

Некадашњи инжењерац из Првог светског рата становао је у Карађорђевој улици и с прозора гледао како Немци развлаче жице како би га, након повлачења ка Земуну и Срему, минирали и тиме себи омогућили одступницу. Иако у годинама (већ је увелико био зашао у шесту деценију живота), Зарић је у ноћи између 19. и 20. октобра 1944. године кришом сишао до реке и пресекао каблове. Тиме је спречио активирање експлозива и суноврат једине тадашње везе између две савске обале. Овај јуначки подвиг екранизован је и у једној од последњих епизода ТВ серије *Повратак отписаних*, али је хероју из непознатих разлога промењено име (лик фиктивног јунака Захарија Јовановића тумачио је Никола Милић).

Занимљиво је, међутим, да је мост првобитно требало да премости Тису, конструкција је већ била допремљена до Жабља, али је након рушења свих београдских мостова настала потреба да се премости Сава. Мост је подигнут 1942. године, а током своје недуге историје често је мењао имена. Немци су га звали „Мост принца Еугена“, а после ослобођења Београђани су га прекрстили у „Немачки

мост". Потом је био „Нови“, па „Стари савски“, а дуго је називан и „Железничким мостом“, иако преко њега возови нису саобраћали. Данас га знамо по имену „Трамвајски мост“.

Нажалост, име Миладина Зарића и његово херојско дело давно су заборављени, спомен-обележје никада није постављено, а увелико се прича да би ускоро могло да нестане и ове необичне ћуприје. Њено место заузеће неки други, савременији мост.



УКЛЕТА ПРУГА

Радови на изградњи железничке пруге од Ваљева до Лознице започињали су четири пута током прошлог века: 1914, 1941, 1990. и 1998. године. И сваки пут су били прекидани због ратова – Великог, Другог светског, ратних дешавања током распада бивше Југославије и НАТО бомбардовања. Житељи Јадра, Рађевине, Подгорине и Азбуковице стрепе од сваке помисли да би радови на овој траси могли да се наставе, јер за њих, несумњиво, то би значило и почетак неког новог рата.

