

МАРИЈА УРОШЕВИЋ

## ЖЕЛЕЗНИЧКЕ КАПЕ И ОЗНАКЕ НА ЖЕЛЕЗНИЦАМА СРБИЈЕ

### УВОД

Историјат железница у Србији може се пратити у неколико развојних фаза, које су условиле многе промене на железницама, а у вези с тиме и на службеним оделима униформама, капама и железничким ознакама. Ове фазе су последица политичко-економских услова, који су били од пресудног значаја за изградњу железница код нас, јер стране империјалистичке силе, као што су Турска и Аустро-Угарска, имале су намеру да даље економски подјарме и експлоатишу наше земље, као и наше суседе. Значи, градња првих пруга у нашој земљи требало је да служи империјалистичким силама за њихову даљу експанзију према истоку, а поготово за експлоатацију наше земље, која је — по свом географском положају и природним богатствима — одувек привлачила суседне империјалистичке земље.

Развојне фазе у изградњи и променама на железницама у Србији могу да се поделе на седам периода:

I период: 1884. српске железнице под експлоатацијом француског друштва	С Д Ж
II период: 1889. преузимање железница од Француза	С Д Ж
III период: 1918. уједињење Срба, Хрвата и Словенаца	С Х С
IV период: 1929. проглас Краљевине Југославије	Ј Д Ж
V период: 1941. време окупације	С Д Ж
VI период: 1945. ослобођење од Немаца	Ј Д Ж
VII период: 1954. самоуправљање — до данас (1980)	Ј Ж

### ПРВИ ПЕРИОД

Међу првим званичним предлозима за изградњу железнице у Србији спада покушај из 1851. године, за време владавине кнеза Александра Карађорђевића, мада постоје мишљења да је то питање покренуто још за време кнеза Милоша 1838. Године 1837. у „Србском народном листу“ објављен је први чланак о железницама на српском језику. „... До почетка овог столећа само су се коњи за подвоз на гвозденим путовима и употребљавали; али је ум човечки још и даље полетио и како би се још и већи терет возити могао, измишљавати почео, и тако се дође до тога, да се на гвоздени пут парна кола употребе... Сви се велики умови у том уверено слажу, да су гвоздени путеви и паровози на обновљени света определени и сви просвештени народи са њима тражу благостание стое основати...“ Тако је Павле А. Поповић први код Срба писао о железницама, и то дванаест година од проналаска железнице у Енглеској, а 47 година пре градње железнице у Србији (пруга Београд — Ниш).

Србија је у то време била мала кнежевина, уз то вазал Турске царевине, па није могла ништа да предузме самостално, већ уз одобрење Порте, којој веза Србије са светом није одговарала и због тога није дала своју сагласност за грађење. Овакав став Турска је имала све до 1878. године када више није могла да се одупре сили Аустро-Угарске, Немачке и Енглеске; на име до Берлинског конгреса.

Године 1867. поново је покренуто то питање, само је овог пута иницијатор Аустрија, која је желела да се, изградњом пруге Београд — Ниш, повеже са Цариградом. То је било најоучљивије на Берлинском конгресу, одржаном 13. јула 1878. Аустро-Угарској је ишло у прилог да се изгради ова пруга, јер би се тако повезао Исток са Западом. На овом конгресу Србија је, уствари, добила независност, тако да није морала турској сили да полаже рачуна за све што је на својој територији могла да учини. Као противуслугу, велике силе су

зато поставиле услов Србији да мора да гради пругу од Београда до Ниша. То је ишло у прилог њиховим претензијама. Значи, овим уговором Турска је дала Србији независност, али Србија није могла да се ослободи тугорства Аустро-Угарске и отараси њених претензија ка Истоку.

У то доба, Србија, као мала кнежевина, није могла финансијски да издржи градњу пруге. Због тога су поведени преговори са разним иностраним друштвима, а оно друштво које ће градити пругу, добиће и концесију за њену експлоатацију, што значи — биће господар пруге. После дугих преговора прихваћена је понуда да железнице у Србији гради Француско друштво, под руководством његовог представника Бонтуа. Кнез Милан Обреновић морао је да прихвати понуђене услове које је Генерална унија постављала, пошто је желео да се ослободи силних дугова у које је запао. Угоро о изградњи железничке пруге Београд — Ниш, прве железничке пруге у Србији, склопљен је и потписан 3. фебруара 1881. године. Дана 21. јуна 1881. године кнез Милан Обреновић, тадашњи владар Србије, закопао је сребрним будаком обележену трасу Београд — Ниш, на месту где је Мокролушки поток прелазио испод Топчидерског друма, поред некадашње Ватине фабрике хартије на Сењаку. На тој свечаности кнез Милан Обреновић је рекао: „Полажући темељ, ја сам уверен, да ће ово велико дело и важно предузеће на симпатије свих просвећених патриота, а могу додати — и уз симпатије целе просвећене Европе — сретно се довршити, чему нам даје јемство и призната озбиљност друштва коме је оно поверено.“ Ове кнежеве речи нису се у потпуности обистиниле, бар што се тиче озбиљности друштва из Француске које је предузело грађење железнице у Србији.

После неколико година изградње и познате афере Бонту око провере новца, ипак је завршена пруга Београд — Ниш и пуштена у саобраћај 23. августа 1884. године.

За време изградње пруге припремало се особље које ће вршити саобраћајну службу на железници. Наиме, Друштво је било дужно да до закључења уговора о експлоатацији организује Дирекцију за експлоатацију железница у Србији, да изабере и припреми особље које ће вршити саобраћајну службу. У то време је у Београду била основана Државна железничко-трговачка школа, коју су већином похађали ђаци са завршеном гимназијом који су желели да постану трговци или железнички чиновници. Директор школе је поднео предлог министру грађевина да се добри ученици ове школе који желе да постану железнички чиновници пошаљу на Аустријске и Белгиј-

ске железнице да студирају њихову експлоатацију. Они би се упознали са свим гранама службе, почевши од издавања билета до завођења пртљага, и отправљања робе, споровозне и брзовозне. Завођење билета било је на транзит, на целокупно књиговодство које се односи на разне операције железничке и на царинске операције. Сви ученици морали су да знају да рукују телеграфским апаратом и морзеову азбуку, тако да могу тачно да примају и отправљају депеше телеграфском азбуком. Ово учење је трајало четири месеца, а после тога долазило је полагање испита. Државне и друштвене питомце који су учили у Белгији популарно су називани „Белгијанци“. Међу првим ученицима били су: Евжен Дероко, Коста Вељковић, Никола Јовановић, Крста Балић, Алекса К. Стефановић, Никола Нушић, Антоније Панић и Светозар Поповић.

Comptoire National d'Escompte из Париза која је имала један огранак под називом »COMPAGNIE DE CONSTRUCTION ET D'EXPLOATATION DES CHEMINS DE FER DE L'ETAT SERBE« (Компанија за конструкцију и експлоатацију железница у држави Србији) наставила је започете послове Унион Генерале.

Серију инструкција прописала је и објавила Компанија. Прописан је начин организовања ових служби. То је обиман законски материјал, који је истовремено регулисао целину са низом детаља, функција и обавеза, као и одговорности.

Прва инструкција била је обављена у Паризу 1884. године, а обрађивала је руковођење пословима на изградњи железнице у Србији.

Следећа инструкција регулисала је питање персонала. Сваки службеник, који је ушао у службу Компаније, требало је да својом руком напише следећу изјаву: „Ја доле потписани изјављујем са пуном и целом одговорношћу да ћу испуњавати услове који ми се постављају улазећи у персонал Компаније, на мој лични захтев, и потчињавајући се унапред свим прописима постојећег упутства као и осталим упутствима општег карактера који се односе на персонал и заповести службе која даје ове инструкције као и свим наређењима датим од стране мојих претпостављених старешина.“

Инструкција бр. 3, из 1884. године, допуњена 1886. под бројем 4, регулише ношење службеног одела железничког особља. У члану 1. прецизирано је: „Друштвено особље било под декретом или без, а које долази у додир са публиком на перонима у канцеларијама, чекаоницама и приступима за путнике, у магацинима за робу, као и у

влаковима, обавезно је да носи потпуну службену униформу онако како је прописано у Прегледу чл. 27. ове опште одредбе“.

Капа, као део железничке униформе, ношена је на железницама у Србији од 1884. године:

Шефови станица носили су качкет плаве боје, морнарског облика, са белом навлаком која се скидала (ради прања). На предњој страни је била једна „позлаћена“, златно-жуте боје ознака са монограмом које сачињавају слова С Д Ж (ћирилицом), скраћеница од Српске Државне Железнице.

Отправници возова, помоћници шефова станица, саобраћајни службеници и телеграфисти нису имали белу навлаку и њихова ознака на капи је била никлована, са монограмом С Д Ж.

Возовођа је имао капу од плаве чоје друге класе, са повезом који је имао два вунена црвена ширита и ознаку од никла са монограмом С Д Ж.

Кондуктери су имали капу од плаве чоје друге класе, са повезом који је имао један црвен вунени ширит, а ознаку од бакра са монограмом С Д Ж.

Кочничари нису имали ширите на капи; ознака је била од бакра са монограмом С Д Ж .

Шефови маневре су имали два плава ширита, ознаке у никлу и монограм С Д Ж.

Помоћници шефа маневре имали су један плави ширит, ознаке од бакра и монограм С Д Ж.

Надзорници пруге и пружни радници имали су два жута ширита и ознаке у никлу са монограмом С Д Ж.

Прегледачи кола, подмазивачи и механичари имали су једну широку црну пантљику.

Вратари су имали капу сличну шефу станице, али је повез био прекривен једном широком црвеном пантљиком на којој је било исписано „Портиер“ на српском и француском.

## ДРУГИ ПЕРИОД

Стање на железницама у Србији за време експлоатације страног капитала, према члану 48. Опште конвенције, било је врло тешко. Чињеница је да су железнице саграђене под најтежим погодбама, по врло скупој цени, па је експлоататор настојао на сваком кораку да уштеди до максимума све што се могло. Страни капитал је тежио

да обезбеди себи што већи профит на инвестирани капитал, па зато није водио рачуна ни о безбедности саобраћаја, ни о људима који раде на железници. Изношени су невероватни примери нехата и неправилности и указивано на страшне примере штета и злоупотреба које су ишле на рачун државе и народа. Зато је опозиција отворено тражила да се железнице одузму од Француског друштва и да српска држава сама преузме експлоатацију.

У „Српским новинама“ 21. маја 1889. године изашао је указ о одузимању железнице од Француског друштва и њеном предавању Српској државној управи, која је морала француској влади да исплати остатак дугова за изградњу железнице. Дан преузимања железнице — цар Константин и царица Јелена — железничари су славили свечано сваке године као своју славу и као успомену на овај догађај.

Главна железничка пруга ишла је средином земље, остављајући остале делове државе без добрих и брзих веза. Путеви су били малобројни и примитивни и за саобраћај путника и робе неподесни. Тешки брдски терени изискивали су велике издатке за подизање нормалних путева, па се ишло на грађење пруга узаног колосека, који су биле много јефтиније и теренски погодније. Усвојена је изградња узаног колосека 0,76 м. Законом о изградњи железница од 6. (18) децембра 1898. године, са допунама од 5. (17) октобра 1899. године, затим од 2. (15) априла 1902. године, и од 30. маја 1913. године, градило би се помоћу зајмова из иностранства. Период од 1903. до 1912. необично је важан у историји Српских државних железница, јер је тада пројектовано и изграђено врло много пруга. Између осталих, у овом раздобљу изграђена је и пруга Сталаћ — Крушевац — Краљево — Чачак — Ужице. Грађена је у етапама. Деоница Краљево — Чачак, предата је саобраћају 20. марта (2. априла) 1911, а деоница Чачак — Ужице 3. (16) јуна 1912. год.

На основу члана 51. Закона о уређењу Дирекције Српских државних железница, од 31. марта 1910. године, министар грађевина, на предлог Дирекције, прописао је Правилник о службеном оделу особља Српских државних железница. Из овог правилника се сазнаје да је капа шефа станице била од „суре“ чоје, кроја као капа официрска, са венцем од кадифе (сомота), бордо боје — загаситоцрвене, широка 44 мм. Горњи део капе је шири од доњег за седам см у пречнику. Штит је од црне лаковане коже, повијен наниже, са олучастом пресованом ивицом, без подбрадника. Са предње стране капе, на венцу, налази се тробојна кокарда, у средини црвено емајлирана, са по-

сребреним двоглавим орлом. Изнад кокарде, више венца, срмом је извезен крилат точак, железнички амблем.

Дежурни саобраћајни чиновници и шефови станица када врше саобраћајну службу носили су капу истог облика од загаситоцрвене боје са венцем од кадифе вишњеве боје.

Остали нижи службеници, приправници и телеграфисти, носили су исту капу као и чиновници, само је железнички амблем, крилати точак, извезен „сребрном“, а не „златном“ жицом.

Званичници, као и служитељи, носили су капу истог облика и величине као и чиновници, само је, уместо венца од кадифе, венац од чоје, и то: саобраћајно особље имало је венац од чоје вишњеве боје, особље за одржавање пруге-венац од чоје загаситоплаве боје, а машинско особље — венац од чоје црне боје.

Служитељи и физички радници имали су са стране на капи, уместо кокарде, монограм СДЖ од белог метала, а над њим крилат точак, такође од белог метала. Возно, пружно и машинско особље зими је носило шубару од црне јагњеће коже са кокардом, односно монограмом и крилатим точком од белог метала.

### ТРЕЋИ ПЕРИОД

Године 1918. после распада Аустро-Угарске монархије, створена је Краљевина Срба, Хрвата и Словенаца — СХС. Ова вишенационална држава наследила је разнолику железничку мрежу и по организацији и намени за коју је грађена, и по ширини колосека.

У току првог светског рата окупатор је скоро потпуно демолирао пруге у Србији. Ни једна није била способна за саобраћај. Ионако слабог капацитета, Српске железнице су биле за дужи период неспособне за рад. На територији бивше Аустро-Угарске железнице нису рушене, али су, услед ратних збивања, толико дотрајале да су биле на крају издржљивости. Међународни саобраћај је био све јачи, а Југославија, по свом географском положају, транзитна земља.

Поред тога, многе железничке пруге грађене су у чисто експлоататорске сврхе. Због тога нису могле да задовоље потребе нове државе, па је и њих требало прерађивати. Из свега овога се види да је железничка мрежа у Југославији у 1918. години била у врло замршеном систему, па није могла да задовољи потребе саобраћаја у новој држави. Зато је одмах почела поправка порушених пруга,

које су већином биле на територији Србије. Поправке су почеле 1918, а завршене 1920. године. У овом периоду донета је уредба о организацији Министарства саобраћаја (раније је железница припала Министарству грађевина) као тела које управља целокупном политиком саобраћаја у земљи. Ова уредба ступила је на снагу 21. маја 1921. Дотле су постојале дирекције по главним градовима Југославије. Оне су, расцепкане, радиле по областима и довеле до тешког стања железнички саобраћај у земљи.

На предлог Министарства саобраћаја, а сходно члану 41. Закона о државном саобраћају Министарски савет одобрио је 17. марта 1925. године Правилник о службеном оделу особља државних железница. Из овог правилника види се да је капа шефова станица и саобраћајних чиновника била у виду шапке, од загаситоплаве чохе или камгарна, са венцем широким 40 мм, од затвореноплаве кадифе. Горњи обод капе био је шири у пречнику за седам сантиметара од доњег, штит је био од лаковане црне коже и повијен наниже, са олучастом пресованом ивицом и са подбрадником. Шефови станица и дежурни саобраћајни чиновници кад су вршили саобраћајну службу носили су капу од загаситоцрвене чохе, првог квалитета, са венцем од загаситоплаве чохе, првог квалитета и подбрадником од златне плетенице ширине 12 мм. Дугме за причвршћивање овог подбрадника није било са глатком површином, већ је на њему рељефно израђен крилати точак. На венцу је била државна тробојна емајлирана кокарда са двоглавим орлом у средини. Над кокардом, више венца, срном је био извезен крилати точак, железнички амблем.

Капе возовођа, машиновођа, надзорника пруга, телеграфа, мостова и тунела као и кондуктера — биле су истог кроја, облика и величине као и шефова станица и отправника возова, само од плаве чохе или камгарн штофа другог квалитета, са сребрним везеним крилатим точком и металном емајлираном тробојном кокардом и са малим крилатим точком од жутог метала, уместо двоглавог орла.

За све остало службено особље капа је била истог облика и од исте чохе, само, уместо венца од кадифе, имале су венац од чохе — каква је и капа, а уместо везеног — имале су амблем од белог метала. Тробојна кокарда била је мања. На њој се, уместо двоглавог орла, налазио мали крилати точак од белог метала. У току зиме ово особље могло је да замени капу шубаром. Прављена је од црне јагњеће коже или од плаве са преклопцима који су се могли, по потреби, спустити да заклоне уши и прикопчати испод браде. И ове капе имале су железничке ознаке.



## ЧЕТВРТИ ПЕРИОД

Период од 1918. до 1929. године карактеристичан је и по томе што су уведени службени знаци на железничким униформама: сомотске или чохане латице и на рукавима галоне. Уведено је рангирање службеника на категорије.

Прогласом краља Александра Карађорђевића од 6. јануара 1929. године промењен је службени назив државе у Краљевина Југославија. Извршена је и подела на девет бановина. Овај закон обнародован је у 232. броју „Службених новина“, од 4. октобра 1929. године, и од тога дана добија обавезну снагу. Решењем Министарства саобраћаја од 29. октобра 1929. године железнице добијају назив Југословенске државне железнице ЈДЖ.

Правилником од 19. јула 1930. године сазнаје се да је капа, у овом периоду, имала такође облик официрске шапке, без жице, па је мекана, црне боје, од камгарна. Пречник горњег дела капе био је шири од доњег за 70 мм. Код чиновника VI — IV групе преко саставка горњег дела капе долазио је златан шујташ, дебљине три милиметра. Штит за сунце био је од црвене лаковане коже, повијен на доњу страну око 40 степени, а венац капе био је широк 45—50 мм. Подбрадник је био од црне лаковане коже, широк 15 мм, са две кожне прећице за продужавање и скраћивање подбрадника. Подбрадник је био причвршћен за капу са по једним дугметом, и то за чиновнике „златно“, за званичнике од „сребра“ и за служитеље од жутог метала.

Шефови станица, саобраћајни чиновници и прометници, уместо подбрадника од коже, имали су подбрадник од златне плетенице, ширине 12 мм. Дугме за причвршћивање подбрадника није имало глатку површину, већ рељефно израђен крилати точак — железнички амблем.

Железничко особље на служби морало је да носи прописано службено одело, односно службене знаке. Службену црвену капу смели су и морали да носе само саобраћајни чиновници за време вршења службе, укључујући и шефове станица када врше саобраћајну службу, редовно, приликом саобраћаја дворских возова и у другим нарочитим приликама.

На станицама на којима је вршило службу више саобраћајних чиновника, службену капу смео је да носи само један, и то спољни, тј. онај који дочекује и отправља возове. Али кад један чиновник изађе из свог диспозиционог рејона, морао је црвену капу да замени обичном. Ношење службене црвене капе било је допуштено само за

време вршења саобраћајне службе и само на станичној територији, а кретање са њом ван станице строго забрањено.

Отправници возова за време вршења службе носили су капу од загаситоцрвене чохе, док је код осталих она црна. Код чиновника на венцу капе, на средини, налазила се државна тробојна кокарда, емајлирана, у чијој је средини двоглави орао. На венцу, изнад кокарде, крилати је точак величине  $5\frac{1}{2}$  см. Код чиновника, чиновничких приправника и ђака саобраћајне школе он је био од „злата“, код званичника — од „сребра“, код служитеља — од жутог метала. Летња капа била је облика као и обична, само прављена од материјала као и летње одело, а штит и кожни подбрадник — исте боје као и капа. Кожна капа била је од црне коже, кроја шајкаче. Разликовала се од капе из 1927. године по сунцобрану, кога раније није било. Ову капу је носило само машинско особље.

#### ПЕТИ ПЕРИОД

Овај правилник из 1930 (и 1938) године важио је до 1941. За време окупације, од 1941. до 1945. године, нису излазили правилници о службеним оделима, па је ношена капа са ознакама СДЖ — Српске државне железнице. Међутим, на ослобођеним територијама Југославије организоване су партизанске железнице, које су обављале железнички саобраћај за потребе народноослободилачке војске и партизанских одреда Југославије. Слободне територије су се налазиле у западној Србији око Ужица, Чачка и Краљева, на око 210 км пруге. Ту је боравио и Врховни штаб НОВ и ПОЈ. Железнице су радиле и у југозападној Србији, у Ибарској долини — од Матарушке Бање до испод Рашке, на југу — у Топлици и истоку — око Пожаревца Кучева и Петровца. Железничари Народнослободилачке војске носили су капе са црвеном петокраком звездом, уместо кокарде са двоглавим орлом. То је било на венцу капе, а изнад звезде био је амблем железнички. Слободне територије су се налазиле и у другим нашим републикама — у Босни око Дрвара, партизански воз је био лоциран на Општрељу, радио је на релацији Општрељ—Млиниште. У јесен 1943. године шири се мрежа партизанских железница — од Словеније на северу, па преко Горског Котара, Босне и Славоније — до Македоније, на југу земље. У Македонији је око 100 км пруга било укључено у саобраћај, у Славонији више од 200 км, у Горском Котару и Словенији близу 150 км. У Босни су, ипак, партизанске железнице биле најорганизованије.

## ШЕСТИ ПЕРИОД

Стара Југославија је у економском погледу била у зависном положају од светског капитала, који је и у њој одржао своје јаке економске позиције. Тако је и грађење железничких пруга истовремено било и једна од позиција продирања страног капитала и у већини случајева изградња нових пруга зависила је од страног капитала.

Целокупна железничка мрежа 1940. године износила је око 9.650 км пруга, што говори о, неразвијености и у односу на величину наше земље.

Дубоке револуционарне промене у политичком и економском развоју наших народа, извојеване кроз народноослободилачку борбу у народној револуцији, учиниле су истовремено и историјски прелом у изградњи нових пруга у нашој земљи, које треба да задовоље опште интересе политичког и економског развоја свих народа Југославије и да допринесу одбрамбеној снази наше државе. После ослобођења извршена је оправка и обнова постојећих железничких пруга, које је непријатељ приликом повлачења разрушио. Од 9.650 км окупатор је разрушио 4.300 км пруге. Већ у другој години слободе изграђена је омладинска пруга Брчко—Бановићи, којом се одмах почело мењати жито за босански угаљ. Пруга Шамац—Сарајево такође представља извршавање истог основног задатка везаног за наш општи привредни план. Настављена је затим изградња нове железнице, а избациван узани колосек.

Из члана 282. „Службеног гласника“ бр. 18, од 26. септембра 1946, сазнајемо да су шефови железничких станица, њихови помоћници и отправници возова, као и железничко-извршни службеници саобраћајно-машинске службе носили на капама кокарду на којој се налази петокрака звезда (без српа и чекића). У свом задњем делу кокарда је имала за основу југословенску тробојку. Петокрака звезда била је на венцу капе. На капи више венца, изнад кокарде, налазио се крилати точак, величине 5,5 см.

Стари знаци на рукавима, галони са ознакама категорије и групе, могли су се носити, док се не пропише нова уредба о распоређивању звања службеника.

Значи, одмах после ослобођења ознаке на капама су биле сличне оним из старе Југославије. Једина разлика је била та што је на кокарди, уместо двоглавог орла, била петокрака звезда.

Већ 1947. године извршене су измене на железничким ознакама које су се налазиле на капама. Тако, видимо из „Службеног гласника“ од 15. новембра 1947, да је капа била од вунене тканине затворено-плаве боје са ненатегнутим данцем и бортном ширине четири см, официрског облика и кроја. Подбрадник је код службеника на положају и звања означених са златним ширитима био од златног гајтана, исплетеног од три струке у виду траке пречника 10 мм, а код осталих — од црне лаковане коже. Подбрадник је био утврђен са два жута дугмета. Капа је била постављена при дну танком кожом, а остали део платном. Летња капа — истог облика као и обична, само што су штофани делови од сиве боје, а сунцобран и подбрадник — од коже сивомаслинасте боје.

Код дежурних отправника возова капа је била загаситоцрвене боје. Железничке ознаке — другачије од оних које су се носиле после ослобођења. Наиме, лаворов венац био је у кругу, на средини — велика петокрака, а испод железнички амблем — крилати точак и мала тробојка. Подбрадник је био код службеника чија су звања обележена еполетама, односно положаји ширитима, од златног гајтана, исплетеног од три струке у виду траке, пречника 10 мм, а код осталих — од црне лаковане коже. Подбрадник је био утврђен са два жута дугмета. Летња капа — истог облика као и зимска, од тканине сиве боје, а сунцобран и подбрадник — од коже сивомаслинасте боје. Дежурни отправници возова носили су капу загаситоцрвене боје. Руководиоци прве врсте и службеници чија су звања на еполетама обележена уздужним ширитом од 20 мм и попречним ширитом од 20 мм имали су на саставу горњег дела златан шујтац, ширине три милиметра.

Железничке капе од 1948. год, имају исте амблеме и ознаке као и до тада, само је на малој тробојци додата петокрака звезда.

## СЕДМИ ПЕРИОД

Година 1954. је врло важна и значајна за југословенске железничаре. Наиме, тада је, увођењем радничког самоуправљања на Југословенским железницама, извршена предаја железница на управљање изабраним органима — првом управном одбору Генералне дирекције Југословенских железница. Овај историјски чин — предаја Југословенских железница изабраним органима — од огромног је значаја, не само за Југословенске железнице и железничаре, него и за читаву радничку класу наше земље, јер се од тог тренутка цело-

купна привреда налази у рукама произвођача, у рукама оних који у њој раде и стварају. Предаја Југословенских железница железничарима највише је што су у свету железничари постигли. Железничари Југославије су први у свету који управљају својим железницама. Већ 1950. године, бирајући саветодавне радничке савете, доказали су у пракси да радничко самоуправљање није неостварљиво. Данас, самоуправним организовањем, на принципима Устава, економске функције пренесене су на непосредне произвођаче тако да железничари, укључени у делегатски систем, управљају свим пословима од друштвеног значаја.

Тада је дошло и до промене железничке ознаке на капама. Децентрализацијом је из ознаке отпало слово Д, тако да је на амблему остало само ЈЖ. Ознака је сада сасвим другачија: на црвеном кругу, оивиченом жутом пругом, налазе се три попречне црвене шире линије, такође уоквирене жутиим пругама, а на средини велики иницијали ЈЖ црне боје.

По члану 8. Правилника из 1955. године извршене су измене. До тада су биле четири боје заступљене за службе на железници: за саобраћајну службу — затвореноцрвена, за машинску службу — црна, за службу одржавања пруга — затворенозелена и за службу веза — отвореноплава. Тада, 1955. године, овај члан предвиђа само једну боју за све службе у саставу железничког предузећа: затвореноцрвену боју латице. На овај начин истакнуто је јединство свих служби у железничком предузећу. Скинуте су еполете са железничких униформи.

Ознаке на железничким капама претрпеле су још једну промену. Године 1977. извршена је измена ознака, која важи и до данас. Наиме, железнички амблем је од текстила и састоји се од венца округлог облика, спољног пречника 36 мм, који у врху спаја петокрака звезда, чији су хоризонтални краци ширине 15 мм. Дебљина венца до дела који спаја петокрака звезда износи 5,5 мм. У центру ознаке налази се стилизовано обрађен точак са гибњевима (крилцима), чија је ширина на крајевима 50 мм, са висином од 11 мм. Гибњеви — крилца са сваке стране имају по пет пераја, која су степенасто поређена. У доњем делу ознаке налазе се слова ЈЖ висине 11 мм, са заједничком ширином од 17 мм. Ознака има две основне боје: боју злата и црвену. Венац и точак са крилцима су боје злата рељефног изгледа. Петокрака звезда и ознака ЈЖ су црвене, оивичене бојом злата. Подлога ознака је тегет боје, која је за 2 мм ширира од обима ознаке.

## ЛИТЕРАТУРА

1. Драгомир Арнаутовић, Histoire des chemins de fer Jugoslaves 1825—1937, Paris, 1937, стр. 109—110.
2. Драгомир Арнаутовић, Историја српских железница 1850—1918, Београд, 1934.
3. Инж. Петар Миленковић, Историја грађења железница и железничка политика код нас, Београд, 1936.
4. Бураб Мрбеновић, Гвоздени пут Србије, Београд, 1937.
5. Павле А. Поповић, Гвоздени пут и паровоз (чланак објављен у „Србском народном листу“), 1937.
6. Мехмед Дероња и Сретен Форгић, Саобраћајна и комерцијална служба, Београд, 1936.
7. Правилник о службеном оделу особља Српских државних железница, Ниш, 1915.
8. Правилник о службеном оделу особља државних железница, Суботица, 1925.
9. Правилник о службеном оделу особља државних саобраћајних установа, Суботица, 1927.
10. Правилник о службеном оделу особља државних саобраћајних установа, Суботица, 1938.
11. Правилник о службеном оделу, Београд, 1948.
12. Правилник о службеном оделу особља железничких транспортних предузећа, Београд, 1955.
13. „Службени гласник Министарства саобраћаја“ за 1946.
14. „Службени гласник Министарства саобраћаја“ за 1947.
15. „Службене новине“, Београд, 5. октобар 1929. год, стр. 18.

**LES CASQUETTES ET INSIGNES DES CHEMINOTS DES CHEMINS  
DE FER DE SERBIE**

Si nous suivons l'évolution des casquettes et insignes des cheminots de Serbie, nous y remarquerons sept périodes distinctes qui ont influé sur les changements subis par ceux-ci.

La première période comprend l'état des chemins de fer de Serbie sous l'exploitation de la société française qui avait construit en 1884 la ligne de Beograd à Niš. La seconde période débute en 1889 lorsque le gouvernement serbe assume lui-même l'administration des chemins de fer au lieu de la société française. La troisième période, qui va de 1918 à 1929 est caractérisée par l'union des Serbes, Croates et Slovènes. La quatrième période comprend l'époque lorsque le pays change officiellement de nom, en 1929, et devient le Royaume de Yougoslavie, pendant que les chemins de fer deviennent les Chemins de fer de l'Etat yougoslave. La cinquième période s'étend de 1941 à 1945. A cette époque l'on porta de nouveau les mêmes insignes sur les casquettes comme du temps des Chemins de fer de l'Etat serbe. La sixième période va de la libération du pays, en 1945, jusqu'à l'introduction de l'autogestion des chemins de fer en 1954. La septième période va de 1954 à nos jours; à cette époque aussi les insignes des casquettes ont subi des modifications.

MARIJA UROŠEVIĆ



Сл. 1. „Белгијамци“ — Милован  
Костић, Јефтимир Поповић и Иван  
Тодић



Сл. 2. Михаило Чортановић, шеф  
станице Нишке Бање, са првом  
капоом и ознаком из 1888. године





Сл. 3. Са славе железничара у Ужицу 3. јуна 1936. године



## П. Г.

У недељу 20. марта ове године долази први редовни железнички воз у град Чачак.

Тога дана биће предана у саобраћај железничка пруга до Чачка.

Важност ове културне и економне тековине Краљевине Србије, а нарочито града Чачка и њене околине, покренуло је грађане ова, да у име тога приреде свечан дочек.

Приређивачки одбор грађана града Чачка има част позвати

*Ј. Владисава Вуја димитријевића*

да изволи својом посетом увеличати ову свечаност.

16. марта 1911. год.  
Чачак

*Приређивачки одбор*

Сл. 4. Позивница за свечано отварање железничког саобраћаја у Чачку 20. марта 1911. године

## Програм свечаности

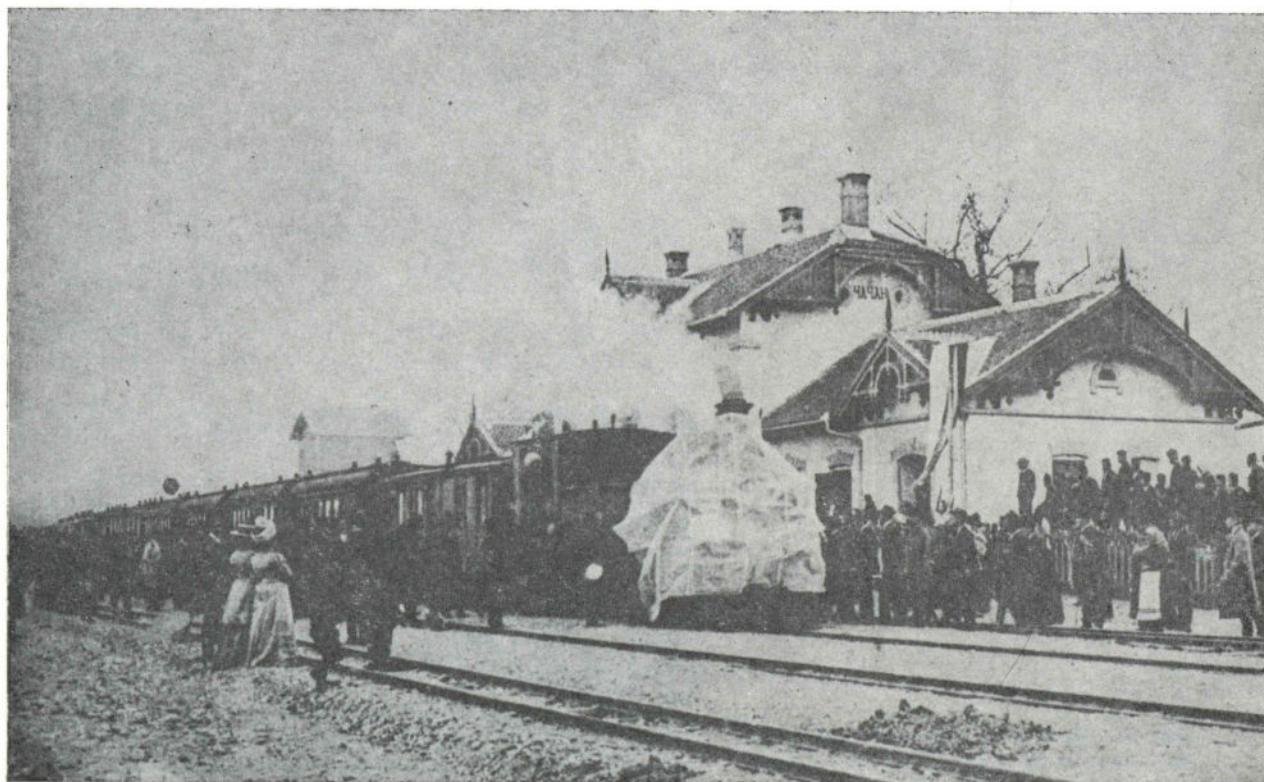
1. У 7 сати пре подне испраћај на железничкој станици воза и одбора који ће ићи у сусрет гостима до Краљева.
2. У 11 сати пре подне дочек свечаног воза са гостима на железничкој станици.
3. У 12 сати у хотел „Крен“ приређена закуска за госте.
4. У 9 сати у вече, вечера са банкетом у сали хотел „Крен“.

Сл. 5. Програм свечаности поводом отварања пруге Чачак — Краљево 20. марта 1911. године





Сл. 6. Дочек првог воза у Чачку 20. марта 1911. године



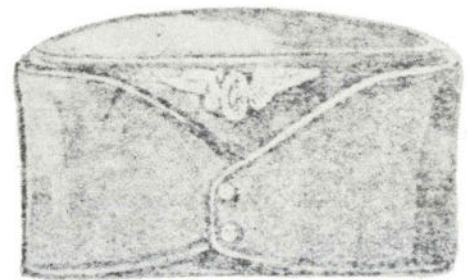
Сл. 7. Свечано отварање железничког саобраћаја у станици Чачак 20. марта 1911. године



Сл. 8. Железничка капа са озна-  
ком, период 1889. године



Сл. 9. Шубара возног, пружног и  
машинског особља



Сл. 10. Зимска капа са преклоп-  
цима возног, пружног и машин-  
ског особља



Сл. 11. Капа шефа станице, пе-  
риод 1929. године



Сл. 12. Зимска капа машинског  
особља, период Ј Д Ж





Сл. 13. Железничка капа из 1945—  
1947. године, период ЈДЖ



Сл. 15. Железничка капа из 1954.  
године, период ЈЖ



Сл. 14. Железничка капа из 1947—  
1954. године, период ЈДЖ



Сл. 16. Железничка капа од 1977.  
године, период ЈЖ — најновији  
амблем