



ЗАВОД ЗА
ЗАШТИТУ
СПОМЕНИКА
КУЛТУРЕ
ВАЉЕВО

Милована Ђушића 2
14 000 Ваљево
Србија
Тел факс: 014 3522-689, 3519-656
ж.р. 840-227664-16
e-mail: *office@vaza.co.rs*

С Е П А Р А Т

заштите простора Железничког чвора у општини Лајковац, евидентираног
као добро под претходном заштитом

Ваљево, 2024. година

1. ПРАВНИ ОСНОВ

На основу Закона о културном наслеђу („Службени гласник РС“, бр. 129/21), Закона о културним добрима („Сл. гласник РС“, бр. 71/94, 52/2011 - др. закони, 99/2011 - др. закон, 6/2020 - др. закон, 35/2021 - др. закон, 129/2021 - др. закон и 76/2023 - др. закон) и Решења о утврђивању територије завода за заштиту споменика културе („Сл. гласник РС“, бр. 48/95 и 25/2024), делатност заштите и коришћења непокретних културних добара, добара која уживају претходну заштиту и добара под претходном заштитом на територији општине Лајковац обавља Завод за заштиту споменика културе „Ваљево“.

У складу са законским прописима предмет делатности Завода је: истраживање и евидентирање добара која уживају претходну заштиту; предлагање и утврђивање културних добара; вођење регистра и документације о културним добрима; пружање стручне помоћи на чувању и одржавању културних добара сопственицима и корисницима тих добара; старање о коришћењу културних добара у сврхе одређене овим законом; предлагање и праћење спровођења мера заштите културних добара; прикупљање, сређивање, чување, одржавање и коришћење покретних културних добара; спровођење мера техничке и физичке заштите културних добара; издавање публикација о културним добрима и о резултатима рада на њиховој заштити; излагање културних добара, организовање предавања и других пригодних облика културно-образовне делатности; проучавање непокретних културних добара и израда студије, елаборате и пројекте с одговарајућом документацијом ради најцелисходније заштите и коришћења одређеног непокретног културног добра; учествовање у поступку припремања просторних и урбанистичких планова путем достављања расположивих података и услова заштите непокретних културних добара и учествовање у разматрању предлога просторних и урбанистичких планова; објављивање грађе о предузетим радовима на непокретним културним добрима; израда пројеката за извођење радова на непокретним културним добрима и извођење тих радова у складу са законом; остваривање увида у спровођење мера заштите и коришћења непокретних културних добара, као и други послови у области заштите културних добара.

Члан 2 став 1. тачка 68) Закона о планирању и изградњи („Сл. гласник РС“, бр. 72/2009, 81/2009 - испр., 64/2010 - одлука УС, 24/2011, 121/2012, 42/2013 - одлука УС, 50/2013 - одлука УС, 98/2013 - одлука УС, 132/2014, 145/2014, 83/2018, 31/2019, 37/2019 - др. закон, 9/2020, 52/2021 и 62/2023) дефинише сепарат о техничким условима изградње (у даљем тексту: сепарат) као документ који доноси ималац јавних овлашћења у оквиру своје надлежности кад плански документ не садржи услове, односно податке за израду техничке документације, који садржи одговарајуће услове и податке за израду техничке документације.

Такође, члан 5 став 1. Правилника о садржини, начину, поступку и роковима израде и објављивања сепарата („Сл. гласник РС“, бр. 33/2015) наводи да Одлуку о доношењу, односно измени и допуни сепарата, доноси надлежни ималац јавних овлашћења, по потреби, на сопствену иницијативу или на иницијативу органа надлежног за издавање грађевинске дозволе, у складу са законом којим се уређује планирање и изградња, док члан 4 став 2. прописује, између осталог, да се сепаратом, у складу са законом и планским документом, нарочито утврђују ограничења за изградњу објеката, према класама објеката и деловима подручја за које се доноси, укључујући забране и ограничења градње у зонама од посебног интереса за заштиту природних и културних добара.

2. ПРОСТОРНИ ОБУХВАТ

Сепарат заштите простора Железничког чвора у општини Лајковац, евидентираног као добро под претходном заштитом обухвата део простора општине Лајковац, и прецизно је одређен Предлогом Завода за заштиту споменика културе „Ваљево“, о утврђивању Железничког чвора у Лајковцу за просторно културно-историјску целину.

Граница сепарата почиње од најзападније тачке катастарске парцеле бр. 234 и креће се до тачке спајања кат. парц. бр. 228/2, 234 и 859/3, наставља југозападном ивицом кат. парц. бр. 228/2 и спољном ивицом кат. парц. бр. 231 до тачке спајања кат. парц. бр. 231, 230 и 877, наставља се спољним ивицама кат. парц. бр. 877, 836, 832 крећући се праволинијски, сече кат. парц. бр. 859/3, до најсеверније тачке кат. парц. бр. 831/2, наставља спољном ивицом кат. парц. бр. 856 до тачке спајања са кат. парц. бр. 923, потом се креће се северозападно до тачке спајања кат. парц. бр. 904 и 851/1, наставља јужном ивицом кат. парц. бр. 851/1 у правцу североистока до тачке формирања правога угла са замишљеном линијом која пресеца кат. парц. бр. 859/3 и спаја се са најзападнијом тачком кат. парц. бр. 234 КО Лајковац, а обухвата катастарске парцеле бр. 427, 873, 874, 875, 876, 878, 880, 891, 892, 894, 895, 896, 897, 898, 899, 900, 901, 902, 903, 904, 905, 907, 908, 909, 910, 911, 912, 913, 914, 915, 916, 917, 918, 919, 920, 921 и део кат. парц. бр. 859/3 КО Лајковац, у јавној својини; кат. парц. бр. 879, 890, 893 и 906 КО Лајковац у мешовитој својини, и кат. парц. бр. 901 и 427 КО Лајковац у приватној својини.

Железнички чвор у Лајковцу (у даљем тексту: просторно културно-историјска целина) налази се на територији општине Лајковац, у улици Војводе Мишић број 15.

3. ОБРАЗЛОЖЕЊЕ ВРЕДНОСТИ И ОСОБЕНОСТИ

Железнички чвор у Лајковцу је целина која обједињује објекте који су омогућавали неометано функционисање ускоколосечног железничког саобраћаја прве половине 20. века. Приликом пуштања у саобраћај деонице пруге Ваљево – Забрежје, 1908. године изграђени су у Лајковцу први објекти будућег железничког чвора, намењени за сервисирање и смештај локомотива. Поред станичне зграде, налази се и полукружна ложионица, израђена 1920. године, с окретницом и осам места у хали, као и водоторањ, грађен пре Првог светског рата, а обновљен 1921. године.

Станична зграда железничког чвора представља једноставно архитектонско решење засновано на модернистичком обликовању. Двоспратна, станична зграда има издужену правоугаону основу, димензије 9.23 x 30.85 m. Изграђена је од тврђих материјала (пуна опека, камен и дрво) у масивном конструктивном систему на равном терену. Обимни зидови су од пуне опеке дебљине 40 cm, зидани кречним малтером. Већи део унутрашњих зидова малтерисан је продужним малтером. Спољни зидови су малтерисани на класичан начин равне завршне обраде. Међуспратна конструкција је „авраменко таваница“, а између таванског простора и другог спрата је "каратаван" (дрвена конструкција). У приземљу објекта смештена је чекаоница, канцеларија отправника возова, техничке и помоћне просторије. Спрат је функционално подељен на два стана за железничке раднике, техничке и помоћне просторије.

Зграда полукружне ложионице је грађена као армиранобетонска скелетна конструкција укупне ширине 22.7 m, максималне корисне висине унутрашњег простора од 7.6 m. Димензије носећих стубова су 60 cm, поречног распона 22 m, подужног осног краћег приближно 3.70 m, а дужег око 8.20 m. Објекат је постављен на бетонским темељима. Спољни зидови формиран су од опеке у кречном малтеру и малтерисани на класичан начин равне завршне обраде, скромне пластике на бочним зидовима. Хала је осветљена великим стакленим отворима-вратима у челичним рамовима са парпетним испунама од лимених табли која се по потреби отварају. Фиксни прозорски отвори смештени су на вертикалном зиду који везује две лучно сведене кровне равни различите висине. Кровна конструкција је армиранобетонска плоча дебљине 12 cm лучно сведена а ослоњена на армирано бетонске носаче, покривена је лимом на који је накнадно постављена битуменска фолија.

Ложионица Лајковац организована је после Првог светског рата (1920) према француским узорима и искуству. Првобитно је била у функцији ложионице, а потом депо и најзад Секција за вучу возова која је опслуживала вучне реоне колубарских пруга и пруга шумадијске Колубаре, све до станице Чачак, а путничке возове и до Ужица. У току Другог светског рата у лајковачкој ложионици (1944. и 1945. године) организована је и нека врста наменске железничке мензе за железничаре самце и изузетно неке избегличке породице.

Неодвојиви део полукружне хале је окретница за локомотиве израђена 1926. године. Кружног облика пречника 18.70 m, бетонског оквира. Простор (круг) где је на смештен механизам окретнице укопан је 1 m испод нивоа терена, и у њему је смештен комплетан механизам за окретање. Горњи део састоји се покретне платформе, гвозденог постоља са шинама, и кабине са командим елементима и електромотором „Раде Кончар“. Окретница је и даље у функцији.

У непосредној близини окретнице налази се споменик ливен од бетона, укупне висине 180 cm, подигнут у част железничарима који су изгубили живот у Другом светском рату. На постаменту висине 40 cm и ширине 80 cm, смештан је централни део споменика у облику тростране призме зарубљених врхова страница, где је страница ширине 60 cm и део зарубљеног дела 10 cm. На врху је симболизована представа „вечног пламена“ висине 60 cm.

Водоторањ железничког чвора у Лајковцу саграђен је по типском пројекту, кружне основе димензије у пречнику око 5m. Основа грађевине подражава структуру носеће конструкције која је геометрије уписаног осмоугла у кругу. У конструктивном смислу, хоризонтално је подељен на три нивоа, приземни, средишњи и спрат са цистерном за воду. Приземље је осмострано на чијим угловима су армиранобетонски стубови као пиластри, наткривено полулоптастом бетонском куполом. Други ниво чини скелетни систем од армиранобетонских стубова са једном разупирајућом решетком по средини, а стубови се у врху завршавају валутама које носе кружну цистерну. Резервоар за воду запремине 100 m³ наткривен је армиранобетонском љуском која форује, из чијег средишта излази мањи кубус са прозорима. На свакој страни цистерне су мали квадратни прозори. На северозападној фасади у стилизованом правоугаонику уклесана је „1921“, као симболична представа године обнове торња. На приземљу су је седам високих правоугаоних прозора и једна врата са малтерском пластиком изнад свих. Укупне висине грађевина око 19 m. У функцији је био до краја шездесетих година 20. века, када је извршена комплетна електрификација железничког система.

У непосредној близини водоторња 1936. године изграђена су два бунара за напајање локомотива, дубине 7 и 6 m, оба пречника по 3 m. Зидани од опеке, са бетонским облогама и бетонским кровом, чине са водоторњем не само функционално, већ и стилско јединство.

У оквиру овог простора налазе се и други објекти који су били у служби овог чворишта, као што су, „кућа“ надзорника локомотивске окретнице, железничка ресторација, надстрешница за угаљ, ложионичарски магацини и купатило.

Железнички чвор у Лајковацу почиње да се формира од 1908. године, од тренутка проласка првог воза на ускоколосечној прузи Забрежје-Ваљево. Касније укрштањем пруге Младеновац – Ваљево, добија на изузетном значају повезујући путне правце Београд-Обреновац-Лајковац (Чачак-Ужице-Сарајево-Дубровник-

Зеленика) и Младеновац – Лајковац – Ваљево. Чвориште је поседовало 15 главних и 8 гаражних колосека иза окретнице и 49 скретница. У оквиру целине постојало је више служби за организовање железничког саобраћаја, од телеграфске до Завода за одржавање вагона и возова. Године 1968. пуштен је у рад део Барске пруге (нормалног колосека), на новој траси од Београда до Ваљева, али је крак уског колосека Лајковац – Чачак остао у функцији до 1969. године. Поред станичне зграде, на простору чвора се налази полукружна ложионица, израђена 1920. године, с окретницом и осам места за сервисирање локомотива, и водоторањ намењен за снабдевање парних локомотива водом с одговарајућим бројем водонапојника из 1921. године. Архитектонске форме и њихове везе указују на развој железнице у овом крају Србије, али су истовремено и сведочанство технолошког напретка. Данас представљају једне од ретко сачуваних објеката железничке архитектуре подигнутих пре Другог светског рата.

Железничка раскрсница у Лајковцу била је највећа робно-путничка станица на месту укрштања четири правца пруге уског колосека. Поред специфичног технолошког ансамбла, његова чврста социолошко-антрополошка компонента огледа се кроз формирање мултиетничке заједнице настале као последица досељавања искусних железничара и њихових породица из свих крајева бивше Краљевине Југославије. Мултикултурална коегзиценција радничких породица није утицала само на подизање животног стандарда, већ је и дефинисала и идентитет места.

Као вредно сведочанство једне историјске епохе и најзначајније железничко чвориште, како Краљевине Југославије, тако и бивше СФРЈ, просторно културно-историјска целина поседује изузетне технолошке, архитектонске, историјске и друштвене вредности.

4. МЕРЕ ЗАШТИТЕ ДОБРА ПОД ПРЕТХОДНОМ ЗАШТИТОМ

Утврђују се следеће мере заштите Железничког чвора у Лајковцу као добра под претходном заштитом:

1) ближи услови чувања, одржавања и коришћења:

(1) очување изворног изгледа спољашње архитектуре, хоризонталног и вертикалног габарита, облика и нагиба крова, свих конструктивних и декоративних елемената, оригиналних материјала и функционалних карактеристика станичне зграде, ложионице са окретницом и водоторња;

(2) очување преосталих делова водостаничних бунара и надстрешнице за угаљ;

(3) ажурно праћење стања и одржавања конструктивно-статичког система, кровног покривача, свих фасада, ентеријера и исправности инсталација у објектима, са редовним одржавањем и чишћењем.

2) стручне и техничке мере заштите ради обезбеђивања добра под претходном заштитом од пропадања, уништења и крађе:

(1) дозвољена је реконструкција, санација и адаптација на објектима станичне зграде, ложионице са окретницом и водоторња, а према добијеним условима и сагласностима Завода за заштиту споменика културе „Ваљево“;

(2) дозвољена је обнова постојећих помоћних објеката у постојећим габаритима, или њихова замена објектима истих хоризонталних и вертикалних габарита, уз одобрење Завода за заштиту споменика културе „Ваљево“;

3) начин обезбеђивања коришћења и доступности добра под претходном заштитом јавности:

(1) очување јавног карактера простора,

(2) дозвољава се постављање расвете и информативне табле са подацима о просторно културно-историјској целини;

4) ограничења и забране у погледу располагања добром под претходном заштитом и његове употребе, у складу са законом:

(1) за објекте у јавној својини у складу са Законом о јавној својини,

5) ограничења, односно забране извођења одређених грађевинских радова, промене облика терена и коришћења земљишта у оквиру добра под претходном заштитом, као и промене намена појединих добара:

(1) забрана коришћења простора начинима који нису у складу са његовом природом, наменом и значајем;

(2) забрана радова и активности које угрожавају статичку стабилност објеката станичне зграде, ложионице са окретницом и водоторња;

(3) забрана градње или постављања објеката трајног или привременог карактера који својом наменом, волуменом или габаритом могу угрозити или деградирати добро под претходном заштитом;

(4) забрана одлагања, складиштења и депоновања отпадних и опасних материја;

6) уклањање грађевинског или другог објекта чије постојање угрожава заштиту или коришћење културног добра.

Обрађивачи:

Љубица Васиљевић, дипл. етнолог-антрополог

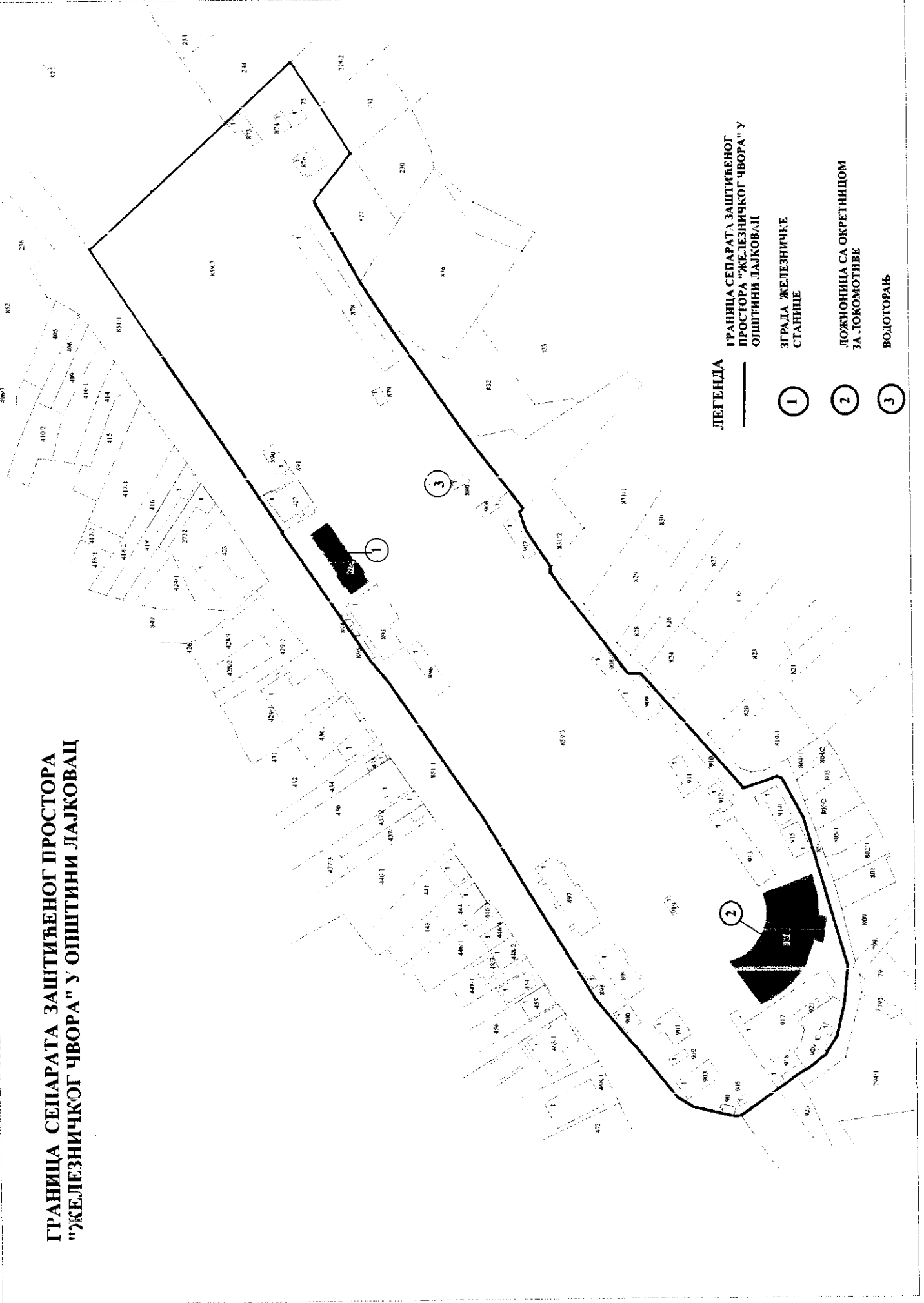
Горан Радовановић, дипл. правник

директор Завода за заштиту споменика културе „Ваљево“

др Ксенија Стевановић

ГРАФИЧКИ ПРИЛОГ ОБУХВАТА СЕПАРАТА:

ГРАНИЦА СЕПАРАТА ЗАШТИЋЕНОГ ПРОСТОРА "ЖЕЛЕЗНИЧКОГ ЧВОРА" У ОПШТИНИ ЛАЈКОВАЦ



- ЛЕГЕНДА**
- ГРАНИЦА СЕПАРАТА ЗАШТИЋЕНОГ ПРОСТОРА "ЖЕЛЕЗНИЧКОГ ЧВОРА" У ОПШТИНИ ЛАЈКОВАЦ
 - ① ЗГРАДА ЖЕЛЕЗНИЧКЕ СТАНИЦЕ
 - ② ЛОЖНИЦА СА ОКРЕТНИЦОМ ЗА ЛОКОМОТИВЕ
 - ③ ВОДОГОРАЊ