



Izdavači

Štamparija "Obod"  
Željeznica Crne Gore AD

Za izdavača

Savo Parača

Urednik

mr Slavko Burzanović

Autori

mr Slavko Burzanović,  
dr Branislav Kovačević,  
dr Branislav Marović,  
Marijan Miljić,  
dr Šerbo Rastoder

Fotografije

Dejan Kalezić,  
Andrija Kasom,  
Branko Glišović,  
Milan Pešić,  
Josip Weber,  
et all...

Lektura i korektura

Marijan Miljić

Dizajn

Slobodan Vukićević

Tehnički urednik

Branko Glišović graf. ing.

Kompjuterska obrada

Angelo Marzano

Štampa

Štamparija „Obod” ad Cetinje

Tiraž

500

100

GODINA  
ŽELJEZNICE  
CRNE GORE

## Sadržaj

### RIJEČ UREDNIKA

Marijan MILJIĆ

**GABELA - ZELENIKA** ----- 7

Slavko BURZANOVIĆ

**VIRPAZAR- BAR** ----- 23

Šerbo RASTODER

**CRNOGORSKE ŽELJEZNICE 1918 - 1941** ----- 53

Branislav KOVAČEVIĆ

**NIKŠIĆ - TITOGRAĐ (PODGORICA)** ----- 75

Branislav MAROVIĆ

**BEOGRAD - BAR** ----- 95

Marijan MILJIĆ

**PODGORICA - SKADAR** ----- 127

Slavko BURZANOVIĆ

**ŠUMSKE I INDUSTRIJSKE ŽELJEZNICE** ----- 137

VELIKI JUBILEJ

**Iz govora predsjednika Odbora direktora  
prilikom proslave 100 godina crnogorske željeznice** ----- 140

IZVORI I LITERATURA ----- 142

AUTORI FOTOGRAFIJA ----- 142



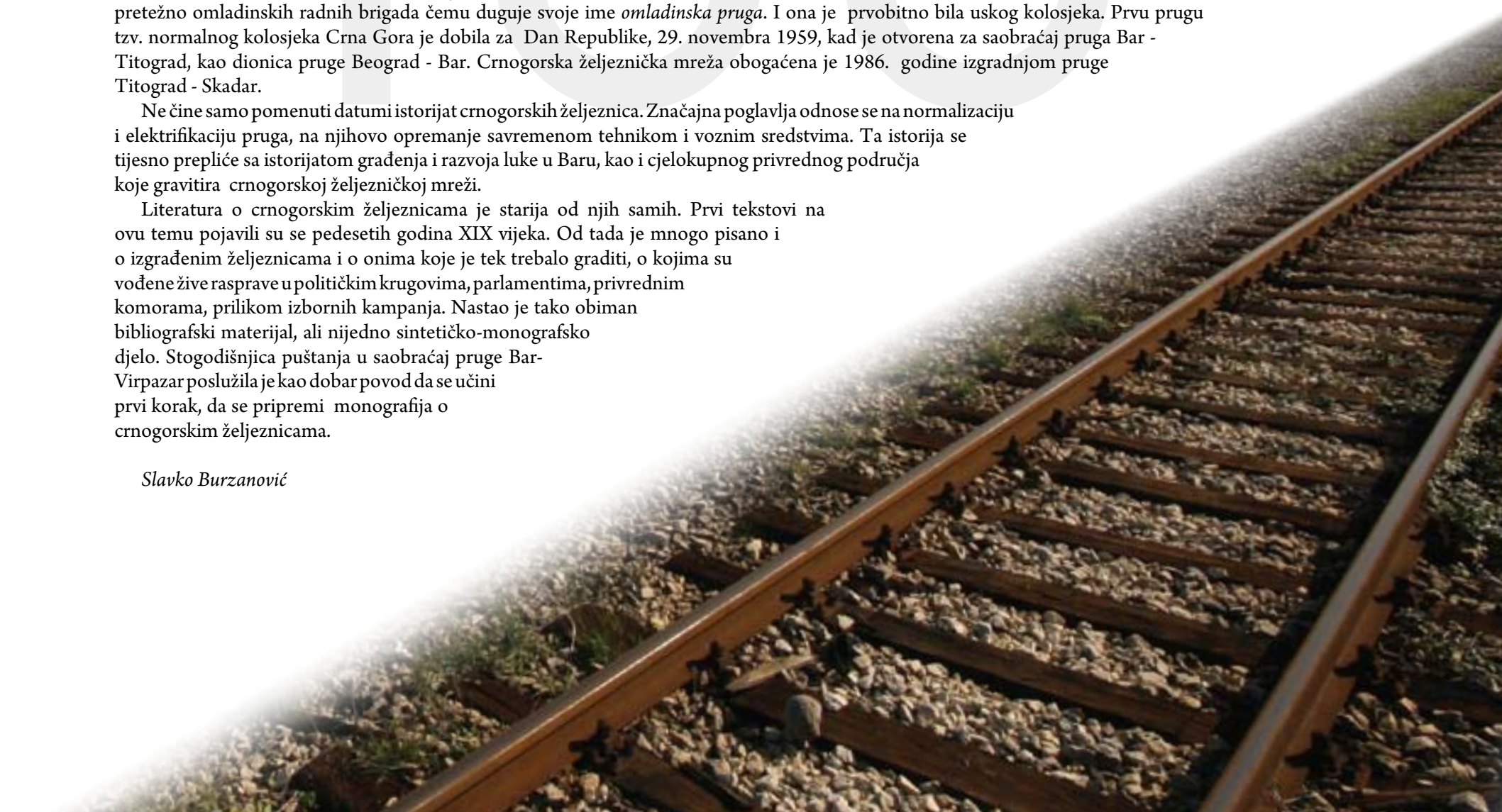
## RIJEČ UREDNIKA

Prva željeznica na prostoru koji danas pripada Crnoj Gori stigla je 1901. godine u Boku Kotorsku, od Gabele do Zelenike. Izgradila je Austrougarska monarhija, koja je skoro čitav vijek držala taj prostor pod svojom vlašću. U Knjaževini Crnoj Gori vozovi su počeli da saobraćaju 1908. između Virpazara i Bara, zaslugom Italijana koji su htjeli da ih iskoriste kao jedno od sredstava za vlastitu ekonomsku i političku ekspanziju na Balkanu. U vrijeme jugoslovenske kraljevine napravljene su u Crnoj Gori dvije pruge: Plavnica - Podgorica, 1927. i Nikšić - Bileća, 1938. Sve te pruge su bile uskog kolosjeka (600, 750, 760 mm). Rađene su kao manje-više privremena rješenja do izgradnje boljih sa tzv. normalnim kolosjekom (1435 mm). Sticajem okolnosti sve su nadživjele države koje su ih gradile. Ugasile su se tek krajem 1959. odnosno 1976. godine. Pruga o kojoj se već decenijama najviše govorilo, od koje se u privrednom pogledu najviše očekivalo, pruga Beograd - Crnogorsko primorje ostala je još zadugo samo san. Dosanjan je tek u socijalističkoj Jugoslaviji. Počeo je da se ostvaruje 1952. sa prvim radovima na pruzi Beograd-Bar a postao realnost četvrt vijeka kasnije, u maju 1976. kad su novom prugom protutnjali prvi vozovi. U međuvremenu, 1948. Crna Gora je dobila željezničku saobraćajnicu: Titograd – Nikšić rađenu oskudnim tehničkim sredstvima, dobrovoljnim radom, uz velikiki radni elan pretežno omladinskih radnih brigada čemu duguje svoje ime *omladinska pruga*. I ona je prvobitno bila uskog kolosjeka. Prvu prugu tzv. normalnog kolosjeka Crna Gora je dobila za Dan Republike, 29. novembra 1959, kad je otvorena za saobraćaj pruga Bar - Titograd, kao dionica pruge Beograd - Bar. Crnogorska željeznička mreža obogaćena je 1986. godine izgradnjom pruge Titograd - Skadar.

Ne čine samo pomenuti datumi istorijat crnogorskih željeznica. Značajna poglavlja odnose se na normalizaciju i elektrifikaciju pruga, na njihovo opremanje savremenom tehnikom i voznim sredstvima. Ta istorija se tijesno prepliće sa istorijatom građenja i razvoja luke u Baru, kao i cjelokupnog privrednog područja koje gravitira crnogorskoj željezničkoj mreži.

Literatura o crnogorskim željeznicama je starija od njih samih. Prvi tekstovi na ovu temu pojavili su se pedesetih godina XIX vijeka. Od tada je mnogo pisano i o izgrađenim željeznicama i o onima koje je tek trebalo graditi, o kojima su vođene žive rasprave u političkim krugovima, parlamentima, privrednim komorama, prilikom izbornih kampanja. Nastao je tako obiman bibliografski materijal, ali nijedno sintetičko-monografsko djelo. Stogodišnjica puštanja u saobraćaj pruge Bar-Virpazar poslužila je kao dobar povod da se učini prvi korak, da se pripremi monografija o crnogorskim željeznicama.

*Slavko Burzanović*







**GABELA - ZELENKA**

**I**





## PROSLOV

**C**rna Gora nije imala istorijske sreće da se nakon kratkotrajnog renesansnog ozarenja krajem 15. vijeka razvija slobodno i u prilikama koje bi afirmisale njeno državno, nacionalno, društveno i kulturno biće, da ostvari napredak kakav su u isto vrijeme, uprkos brojnim iskušenjima, imale skoro sve zemlje Zapadne Evrope.

Kao i veći dio balkanskog prostora i naša je zemlja u mnogo čemu kasnila za Evropom, ponekad i cijelo stoljeće.

Od rođendana evropske željeznice, 27. septembra 1825. godine, kada je genijalni engleski konstruktor i pronalazač Džordž Stivenson isprobao svoju parnu lokomotivu, koja je na pruzi Stokton – Darlington vukla kompoziciju od 12 teretnih i 22 putnička vagona, u svijetu se mnogo šta promijenilo. Od toga prvoga prevoza putnika željeznicom do dolaska prvoga voza, austrougarskom prugom, na teritoriju današnje Crne Gore prošlo je sedamdeset i šest godina. Sedam godina kasnije u saobraćaj je puštena prva crnogorska pruga Bar – Virpazar (1908).

Engleski parlament je 1823. godine odobrio izgradnju prve željezničke pruge u zemlji, koju je gradio Stivenson i dvije godine kasnije uveo je u istoriju svjetskih željeznica. Godine 1828. u Evropi je priznato preimućstvo parne nad konjskom vučom, a dvije godine ranije Stivensonu je dozvoljeno da gradi prugu Liverpool – Mančester. Iste godine je u Francuskoj u saobraćaj puštena prva željeznička pruga Sent Etjen – Andrezije, a prva dvokolosična pruga u Americi.

Njemačka prvu prugu dobija 1835. a Belgija 1836. godine. Austrougarska 1837. pušta u saobraćaj prvu dionicu željezničke pruge koja je trebalo da poveže Beč sa Brnom i Pragom. I carska Rusija 1838. godine uvodi „đavolji pronalazak“ u svoj promet, a Italija i Holandija 1839. Prva azijska pruga u saobraćaj je puštena 1845. a prva afrička 1856. godine.

Na južnoslovenskom prostoru 1846. puštena je u saobraćaj prva željeznička pruga Grac – Maribor - Celje, koju je izgradila Austrija. Ova velika sila je ubrzo, saobrazno svojim državnim i političkim interesima, počela da planira građenje pruga prema jugu i jugoistoku Evrope. Pod popularnim imenom Južna željeznica počela je etapna izgradnja pruge prema Trstu, koja je dovršena 1857. godine.

Željeznička veza sa Turskom i gradom na Bosforu za Austriju je imala prioritet. U Otomanskom carstvu u to vrijeme nije bilo željeznica. Međutim, 1860. godine puštena je u saobraćaj austrijska željeznička pruga Zidani Most – Zaprešić – Zagreb – Sisak, koja se primakla njegovim granicama. Turska u Bosni i Hercegovini pušta 1872. u saobraćaj prvu željezničku prugu od Banja Luke do Dobrljina.

Prva pruga u Srbiji predata je saobraćaju 1884. godine.

Pored austrijskog, za građenje pruga prema jugoistoku Evrope zainteresovani su bili engleski i francuski kapital. Iako je i Turskoj bilo u interesu vezivanje sa Centralnom Evropom, otomanski sultani nijesu htjeli da dozvole gradnju pruga preko svoje teritorije. Taj tvrdi stav je vremenom omekšao. Tražio se najkraći evropski put do Istambula i povezivanje sa Južnom željeznicom. Ta ta

1. Zelenika, dio trase sa nekadašnjom željezničkom stanicom

Orijentalna željeznica je građena u etapama kao pruga normalnog kolosijeka preko Mađarske, Rumunije, Bugarske i Turske, ali njeni dijelovi nijesu bili međusobno povezani. Kasnije, 1876. godine, uveden je Orient express. Preko Srbije „Munjeviti voz“ za Carigrad protutnjao je tek u jesen 1888. godine.

U vrijeme dok su u Evropi građene nacionalne željezničke mreže Crna Gora je vodila borbu za opstanak i izgradnju sopstvene države i njeno međunarodno priznanje. Krajem 19. vijeka, u okviru ekonomskih, trgovačkih i političkih evropsko-balkanskih prilika i Crna Gora je, zbog svoga nepovoljnog položaja, neprohodnosti terena i ekonomske zaostalosti, ostala izvan planiranih željezničkih koridora, bez željezničke veze sa svijetom, čija neophodnost je bivala sve očiglednija, a mogućnosti domaćeg kapitala slabašne. Tek početkom 20. vijeka zainteresovanost stranog kapitala za građenje željeznice u Crnoj Gori postaje sve izraženija.

Austrougarska je odlukama Berlinskog kongresa dobila pod vojnu upravu Bosnu i Hercegovinu a 1908. godine je i anektirala. Zbog vojno-strateških i ekonomskih razloga preduzela je u ovim provincijama građenje željezničkih pruga, širine kolosijeka 760 mm.

Dvojni monarhija je 1898. godine, ne obazirući se na formalnu granicu između Hercegovine i Dalmacije, započela gradnju tri strateške pruge: 1. Gabela – Hum – Uskoplje – Zelenika (155.5 km); 2. Uskoplje – Gruž (Dubrovnik) (16.5 km) i Hum – Trebinje (16.6 km). U stvari, druge dvije su samo ogranci prve, magistralne.

Glavni austrougarski cilj je bio, bez obzira na tadašnju malu ekonomsku opravdanost, da se ova južnodalmatinska željeznica poveže sa bosansko-hercegovačkom uskokolosiječnom mrežom i vojnom lukom u Kotorskom zalivu, te Dubrovnikom kao lukom od osobite važnosti za okupirano bosansko-hercegovačko područje i Trebinjem koje je kao pogranično mjesto bilo važno zbog snabdijevanja vojnih jedinica.



## DATUM ZA PAMĆENJE

U istoriji crnogorske željeznice 16. jul 1901. godine ostaće zapamćen po tome što je toga dana stigao prvi voz u Boku Kotorsku, austrougarskom prugom Gabela – Hum – Uskoplje – Herceg Novi – Zelenika. Ova pruga je „samo periferno“, od Sutorine, 11,5 kilometara, ulazila na teritoriju sadašnje Crne Gore. Mada je gradila Austrougarska, ona je dio tehničkog i kulturnog nasljeđa Crne Gore. Pruge Gabela – Zelenika danas, na žalost, više nema, iako je postojala skoro sedam decenija.

## OD ZAMISLI DO GRADNJE

Ubrzo po uvođenju željeznice u promet evropskih zemalja i nakon građenja željezničkih pruga i u samoj Austrougarskoj, prednosti „gvozdених puteva“ skrenule su na sebe pažnju dalmatinskog područja koje se tada nalazilo pod austrougarskom vlašću. Planovi za njegovo povezivanje sa zaleđem i dalje sa Srednjom Evropom pravljani su od sredine 19. vijeka. Međutim, takve zamisli, bez obzira na zainteresovanost trgovaca, privrednika i lokalnog stanovništva, bile su preuranjene. Bečka vlada je zadugo vodila izolacionističku politiku prema Dalmaciji, strahujući da bi njene luke mogle da se povežu sa bosansko-hercegovačkim zaleđem, koje je tada bilo pod turskom vlašću. S druge strane, Mađari su gušili južnodalmatinske luke zato što su bili upućeni na luku u Rijeci, pošto je ona predstavljala njihov izlaz na Jadransko more, tako da nijesu dozvoljavali moguću konkurenciju.

Promjena političkih prilika poslije Berlinskog kongresa 1878. godine, na kome je Austrougarska, uz saglasnost velikih sila, dobila mandat za vojnu upravu nad Bosnom i Hercegovinom, koju je Turska držala nekoliko stoljeća, uslovia je promjenu dotadašnje izolacionističke politike prema dalmatinskim lukama.

Izmijenjene okolnosti su nametale neophodnost izgradnje željezničke mreže kroz





2. Izgradnja potpornog zida i propusta za vodu u Sutorini na trasi pruge Gabela - Zelenika





3, 4, 5. Svečanosti prilikom dolaska prvog voza u Boku Kotorsku

nova okupirana i interesna područja koja su bila dosta zaostala, nepovezana putevima i prugama.

Prilikom određivanja trasa budućih pruga odlučujući je bio vojno-strateški interes, a ne privredni i ekonomski. Tako je za nekoliko decenija nastala ne samo posebna mreža bosansko-hercegovačkih pruga nego i tzv. „bosanski kolosijek“, širine 760 mm, tako nazvan u stručnoj literaturi, čiji je postanak vezan za izgradnju Sueckog kanala (1859-1869). U tom „poslu stoljeća“ austrijska građevinska firma Hügel & Sagel, učestvovala je sa svojim zamašnim željezničkim vozim parkom. Bila je usvojena jedinstvena širina kolosijeka 762 mm. Kada su radovi završeni ostala je velika oprema, pa pošto nije mogla da se proda, sve je vraćeno u zemlju i zbog potreba vojske upućeno u BiH. Širina pruga slučajno je svedena na 760 mm. Mađari su zakonom 1880. privremeno spriječili gradnje pruga normalnog kolosijeka u BiH. Takođe, do 1891. važila je zabrana za gradnje pruga prema moru i Srbiji.

Od 1879. do 1891. spojeno je više pruga na pravcu Bosanski Brod – Zenica – Sarajevo – Mostar – Metković. U isto vrijeme Dubrovačka opština je preko posebnog konzorcija 1880. godine, Dalmatinskog sabora u Zadru i svojih uglednika nastojala da se navedena pruga produži i dovede do njene luke u Gružu. Tek poslije devet godina, zahvaljujući političkim previranjima i nastojanjima da sačuva političku prevlast i imperijalnim namjerama, Austrougarska je prihvatila navedenu inicijativu da se pruga Mostar – Metković nastavi do Dubrovnika i Boke Kotorske, koja je u to vrijeme postala moćna baza austrougarske ratne mornarice.

Po prihvatanju dubrovačke inicijative i nekoliko uglednih Bokelja obratilo se 30. decembra 1893. godine molbom, sastavljenom u Kotoru, Zemaljskom vlastodrštvu u Zadru da se odobre pripremni radovi za planiranje željeznice od Dubrovnika do Kotora. Njihov prijedlog, iako nestručan, vrlo je zanimljiv, pogotovo što predviđa račvanje pruge: jedan krak oko zaliva a drugi, preko

mosta, prema Tivtu, da bi se, na kraju, oba rukavca susrela u Škaljarima. Potpisnici su svoju molbu argumentovali vojnim, trgovačkim, zanatskim, privrednim i prometnim razlozima, naglašavajući bolju povezanost sa drugim prostorima Dvojne monarhije preko BiH, ističući i turističke motive. Stručni preliminarni prijedlog od Gabele do Boke, predstavljen 1896. godine, kasnije je neznatno korigovan: umjesto dva planirana tunela ispred Zelenike ostao je samo jedan.

Željeznička pruga Gabela – Hum – Uskoplje – Zelenika ušla je ne samo u povijest austrougarskih i bosanskohercegovačkih pruga nego i u istoriju željezničkog saobraćaja u Crnoj Gori.

#### GRADNJA PRUGE

Bečka vlada je željela da prijestonica Dvojne monarhije ima sigurnu kopnenu vezu sa Bokom Kotorskom, koja je postajala sve važnija za njene strateške i imperijalne interese. Zato je odlučila da između Gabele i Zelenike izgradi željezničku prugu sa dva rukavca: odvojkom od Uskoplja do dubrovačke luke Gruž i od Huma do Trebinja. To je potvrđeno carskom uredbom od 7. jula 1898. i mađarskim zakonom iz iste godine. Za izgradnju ove željezničke saobraćajnice bio je odobren kredit od 33,6 miliona kruna – 22 miliona za hercegovački i 11,6 miliona kruna za dalmatinski dio, uz rok vraćanja 60 godina.

Izgradnja pruge Gabela – Zelenika sa njenim odvojcima smatrana je najtežim građevinskim poduhvatom u cijeloj Austrougarskoj monarhiji. Razlozi za to su, s jedne strane, bili težina terena kroz koji se trasa pruge s mukom probijala, i, s druge, imperativ da buduća pruga bude zaklonjena od napada sa mora.

Trasiranje pruge, snimanje zemljišta i obilježavanje terena započeti su 1897, a radovi godinu dana kasnije. Izgradnjom pruge rukovodili su Građevinski odsjek Zemaljske vlade u Sarajevu na bosanskohercegovačkom području, a na dalmatinskom Direkcija za izgradnju željeznica u Beču.





6.

Graditelji su prolazili kroz brojne teškoće i iskušenja. Do terena koji je trebalo probiti i savladati, najviše kroz ljuti krš, nije bilo prilaznih puteva. Krševito i slabo naseljeno područje otežavalo je smještaj radnika i stručnog osoblja i njihovu ishranu. Opremljene za današnje prilike vrlo oskudnim i primitivnim tehničkim sredstvima, graditelje su u ljetnjim mjesecima pratile nenasosne i neizdržljive vrućine, a zimi hladni dani, studen i snažni udari bure koji su se zasijekali u kosti. Zbog močvarnog zemljišta i komaraca u dolini Neretve, česte su bile epidemije malarije. U ljutom kršu obezbjeđenje dovoljnih količina vode za piće i napajanje lokomotiva bilo je veliki problem. O projektovanju i građenju pruge sačuvana je vrijedna dokumentacija u Hrvatskom državnom arhivu u Zagrebu i Carsko-kraljevskom ministarstvu saobraćaja u Beču, sa planovima i drugim dokumentacijom.

#### KARAKTERISTIKE PRUGE

Po svome karakteru pruga je smatrana gorskom, planinskom. Sa nadmorske visine od 6 m sa stanice u Gabeli pruga se postepeno pela na veću visinu: preko Dubravice (149 m n.v.), Hutova (310 m n.v.), Uskoplja (350 m

n.v), da bi najvišu tačku dostigla kod Glavske (495 m n.v.), a zatim se postepeno spuštala do Zelenike, gdje se zaustavljala na 2 m n.v.

Od Uskoplja do Zelenike bile su 4 veće i 13 manjih stanica.: Uskoplje, Ivanica, Zagradinje, Glavska, Vojski Dol, Mihanići, Cavtat, Čilipi, Komaj, Gruda, Pločice, Nagumanac, Sutorina, Igalo, Herceg-Novi, Savina, Zelenika.

Trasa pruge je, podilazeći prevoj Debelog brijega, stizala na današnju granicu Crne Gore prema Hrvatskoj. Od Igala trasa pruge išla je uz samu obalu, izbjegavajući klizišta, a od mora se štiteći visokim i debelim kamenim zidom, koji je trasu čuvao od pobješnjelih talasa za vrijeme olujnih nepogoda.

Uskokolosiječna pruga (760 mm) bila je predviđena za brzine do 20 km/h. Na današnjoj crnogorskoj teritoriji trasa se spuštala nizbrdo (23,4 ‰ pada) do stanice Sutorina, udaljene od Zelenike 11,5 km i tako do stanice Igalo (7 km), a zatim je išla pored morske obale i, provlačeći se kroz mali tunel kod Tople, stizala na postaju Herceg Novi (4 km), a dalje kroz zidine tvrđave, kojih

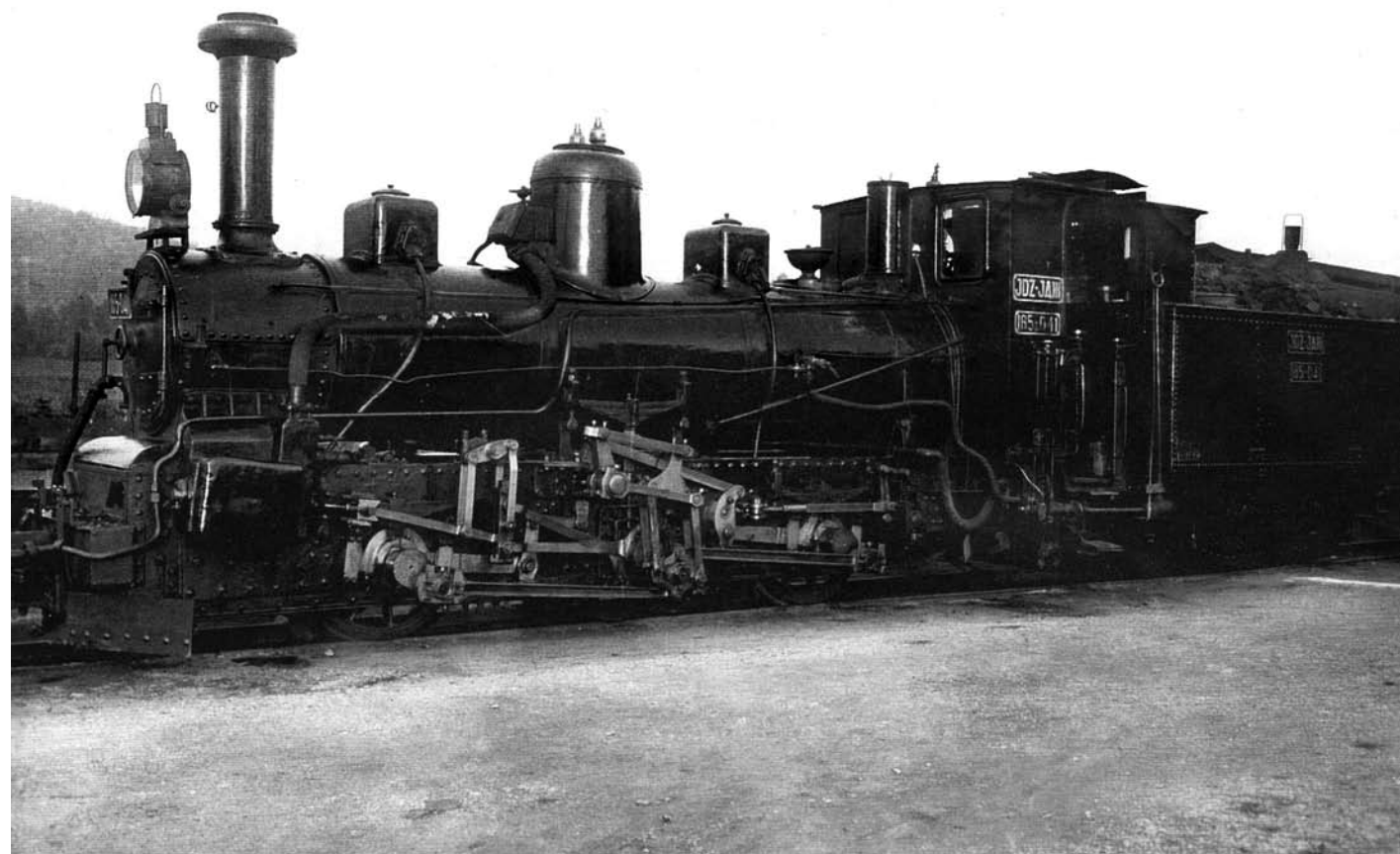
više nema, zaobilazeći Meljine, konačno stizala u Zeleniku. Maksimalni uspon trase iznosio je 17,5‰ a pad 25‰. Planirano je da najmanji prečnik krivine može biti 70 m, ali se nije smanjivao ispod 80 m, sa prelaznim krivuljama koje nijesu bile manje od 300 m.

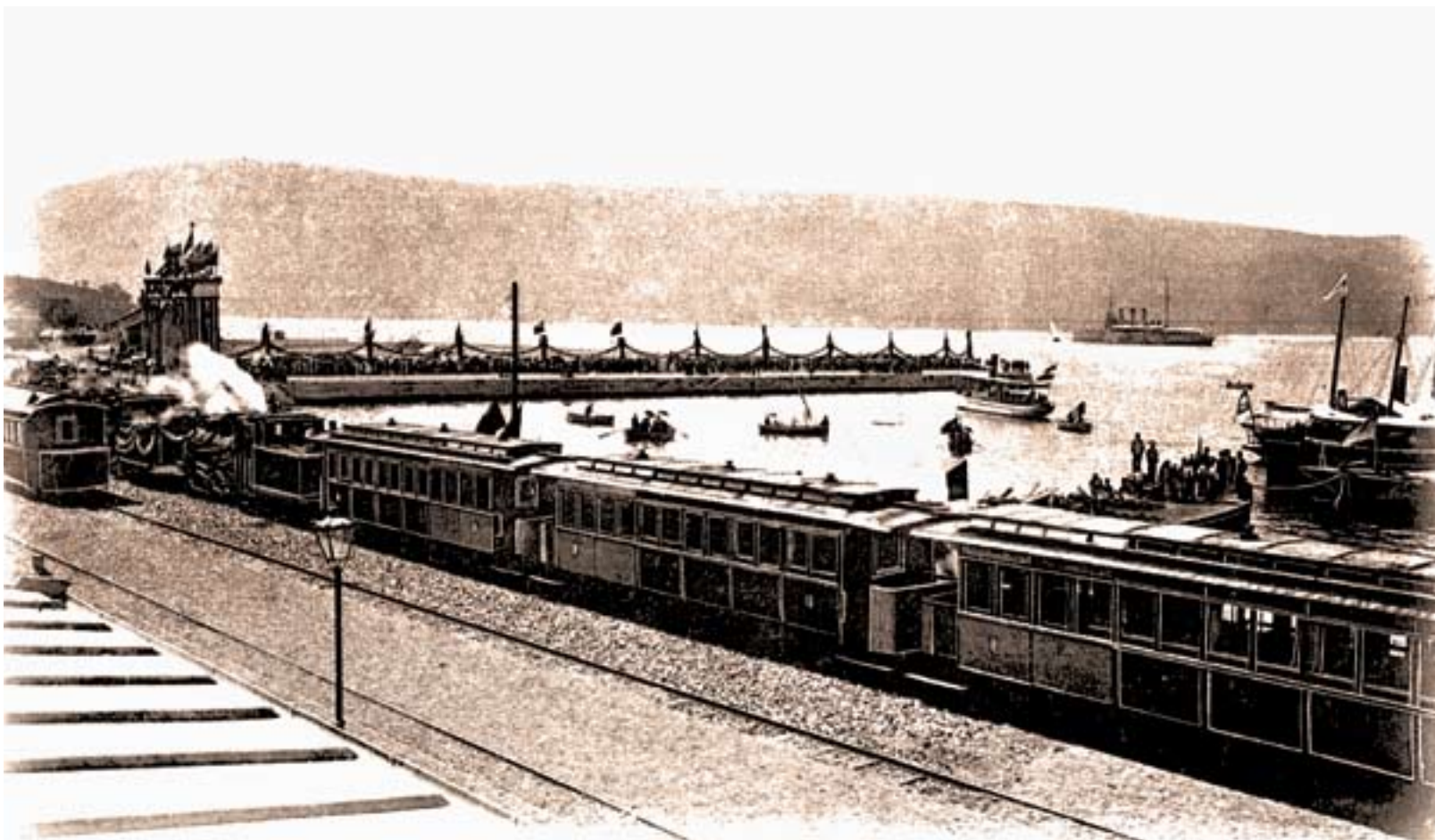
Posebним „izvješćem“ bile su definisane vojne potrebe, gradnja zgrada za primanje kao i stambene zgrade za željezničko osoblje. Krajnja stanica Zelenika je bila duga 460 m, sa 5 kolosijeka. Ona je bila uz samu luku, osposobljena za pristajanje parobroda sa gazom do 7,5 m. Za potrebe vojske napravljena je pretovarna rampa dužine 190 m.

Stanica Igalo, predviđena za promet putnika i robe, imala je tri kolosijeka. U njoj su lokomotive opskrbljivane vodom. U stanici Sutorina (dužine 290 m) izgrađena su dva mimoilazna kolosijeka. Odatle je, od Nagumanca preko Konavala pa dalje, pruga vijugala savlađujući prevoje pa se opet spuštala do Gabele, a onda dalje kroz Bosnu, u svijet. Vozovima su odlazili i stizali putnici i turisti, dovožena i odvožena razna roba.

#### 6. Dio kondukterske opreme

7. Parna lokomotiva tipa „radijal“ vukla je prve vozove u Boki Kotorskoj





8. Dolazak prvog voza u Zeleniku, 16. VII 1901.

#### SVEČANOST POVODOM OTVARANJA PRUGE

Svečanost povodom otvaranja pruge Gabela – Zelenika, sa njenim takođe završenim ograncima prema Dubrovniku i Trebinju, trajala je dva dana – 15. i 16. jula 1901. godine. Njoj su prisustvovali najviši austrijski i mađarski političari i državni činovnici iz Beča i Budimpešte, kao i zemaljske uprave provincije Bosne i Hercegovine. Pruga je inače bila dio „Južne mreže“ bosansko-hercegovačkih pruga uskog kolosijeka. Zvanice su stizale iz dva pravca: morem preko Trsta do Dubrovnika i željeznicom preko Budimpešte, Sarajeva i Mostara.

Već 14. jula u dubrovačku luku Gruž visoke zvanice su stigle na dva ratna broda, predvođene baronom Spaunom, zapovjednikom austrijske ratne mornarice. Dan ka-

snije, 15. jula, u istu luku, velikim *Lojdivim* parobrodom iz Trsta je doputovao ministar austrijskih željeznica dr Riter von Vitek, zajedno sa pedesetak najviših državnih zvaničnika. Uz zvuke državne himne, visoke goste dočekali su zemaljski namjesnik za BiH i dubrovački gradonačelnik, sa predstavnicima lokalne vlasti, uprave za izgradnju pruga i građevinskim preduzetnicima.

Takođe, 14/15. jula iz Mostara je, u rano jutro, krenuo prvi voz sa okićenom lokomotivom i uputio se prema Gabeli, a odatle novoizgrađenom prugom prema Zelenici. Među uglednim putnicima bili su: austro-ugarski ministar finansija, austrijski i mađarski ministri trgovine, ministar za hrvatsko - slavonsko-dalmatinskih poslova, te narodni poslanici, državni sekretari, ugledni činovnici, visoki oficiri i sveštenici. Pratila ih

je svita bečkih i budimpeštanskih novinara. Događaju je dat veliki publicitet u austrougarskoj štampi.

Voz je prolazio kroz svečano iskićene stanice ispunjene razdraganom masom naroda. Blizu Trebinja visoki gosti su uživali u jagnjećem pečenju, narodnim igrama i ljepoti pejzaža. To je značilo otvaranje trebinjskog ogranka.

Pošto se voz vratio na Uskoplje, dočekala ga je dubrovačka delegacija, na čelu sa već pomenutim ministrom željeznica, u pratnji dalamtinskih prvaka i novinara. Otvorena je dionica do Gruža. U Uskoplju su se srele dva svečana voza. Ministar željeznica je u Dubrovniku priredio za zvanice svečanu večeru.

Dan kasnije, 16. jula 1901 (po nekima 15. jula; inače, ovi podaci o otvaranju pruga i njihovoj dužini ne slažu se u izvorima i



literaturi), ministri, zvanice i cijela ta masa visokog svijeta krenula je izjutra iz luke Gruž parobrodom *Habzburg* za Zeleniku. Uplovljavanje parobroda su ispred Zelenike pozdravila tri ratna broda topovskom paljbom. Goste su dočekali načelnici Kotora i Herceg Novog. Svečanost otvaranja održana je ispred stanične zgrade, u lijepo udešenom ambijentu.

Poslije svečanosti otvaranja specijalni voz se zaputio prema Uskoplju novom željezničkom prugom. Nakon gozbe tamo je pod vedrim nebom, uz prisustvo naroda, završeno dvodnevno svetkovanje. To je bio veliki dan za cijelo područje, posebno za Boku Kotorsku. Crna Gora je strahovala od željezničkog povezivanja vojne luke u svome

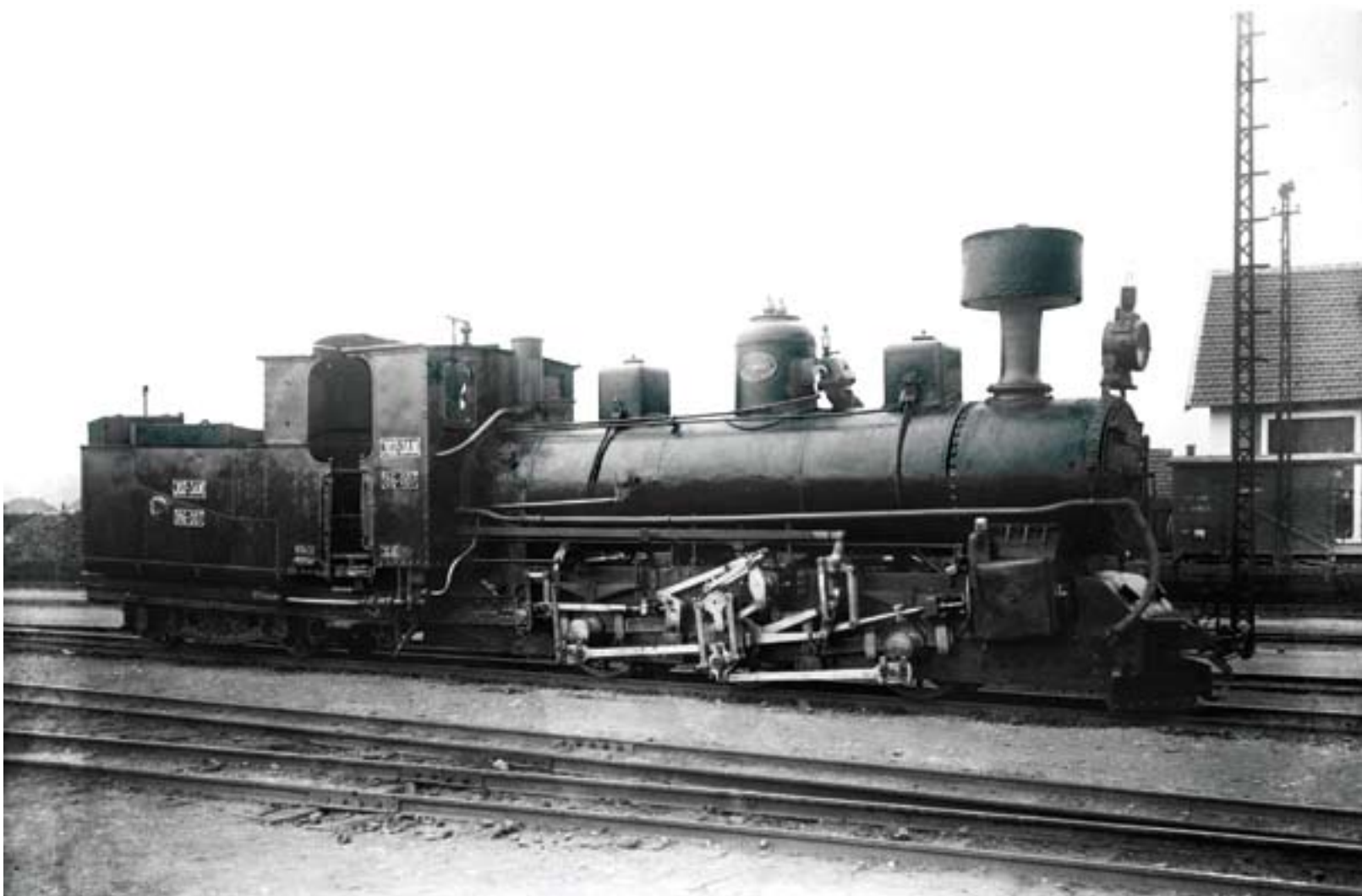
susjedstvu sa unutrašnjošću austrougarske carevine. Ali, pokazalo se da je ta pruga koristila i Crnoj Gori. Kasnije se razmišljalo da se pruga iz Zelenike produži dalje kroz crnogorsko okruženje. U tome se posebno isticao visoki mađarski privredni dužnosnik Havaš (1908) kandidujući više varijanti pruge do Cetinja i Bara. Takva razmišljanja su bila motivisana mađarskim interesima, strepnjom od italijanskog kapitala i zainteresovanošću Crne Gore za željezničku vezu sa Srbijom. Želeći da to preduprijedi i spriječi izlazak Srbije na more, Austrougarska pravi projekte svojih pruga preko Crne Gore. Prvi svjetski rat je prekinuo te kombinacije. U njegovom vihoru nestala je Crna Gora kao nezavisna država a Austrougarska carevina se raspala.

### TRI PERIODA U VIJEKU PRUGE GABELA – ZELENIKA

**A**ustrougarski period u životu i eksploataciji pruge Gabela – Zelenika trajao je svega 17 godina. Iako je pruga građena za potrebe austrougarske vojske i njenih osvajačkih planova, a ne za unapređenje uslova života i razvoja krajeva kroz koje je prolazila, imala je pozitivan uticaj, donosila je promjene, uslovljavala napredak i omogućavala vezu sa svijetom, na svoj način ostavila pečat ne samo na bokokotorsko područje nego i na šire okruženje. Ona je omogućila prelomne promjene u Boki Kotorskoj, doprinijela razvoju njenih gradova, turizma, trgovine, kulture.



9. Stanica Zelenika  
početkom XX vijeka



10. Modifikovana „radijal“ parna lokomotiva, period između dva svjetska rata

Pored luke i pristaništa u Zeleniki, podizani su i prateći kapaciteti na toj i drugim stanicama, otvarana su radna mjesta, začinjali su se turizam, hotelijerstvo, omogućena je otvorenost prema okruženju a povećana zainteresovanost za primorje. Takođe, pruga je olakšala školovanje omladine i bila put u svijet.

Teško je u ovom periodu, a i inače, pratiti rad i eksploataciju *Bokeljske pruge*. Iako nema preciznih podataka, sasvim je izvjesno da su prugom, pored vojnog materijala, prevoženi putnici i raznovrsna roba (ugalj, drvo, nafta i dr.).

Na pruzi Gabela – Zelenika i na njenim ograncima do Gruža i Trebinja, prema po-

znaocima željezničke tehničko-stručne problematike, parne lokomotive serije BHStB 185 i BHStB 83 vukle su vozove od njihovog puštanja u saobraćaj pa sve do ukidanja prometa na prugama uskog kolosijeka krajem šezdesetih i sedamdesetih godina 20. vijeka. Proizvedene u austrijskoj fabrici *Krauss* u Lincu, one su se pokazale kao najbolje za tip bosanskohercegovačkih pruga, u koje je spadala i ona od Zelenike do Gabele. Iz Austrije su uvezene 1903. godine. Glavne tehničke karakteristike lokomotiva serije BHStB 185 su snaga od 147 KW/200 KS, težina 32,5 tona, a dužina 12,6 metara, dok su lokomotive serije BHStB 83 imale snagu od 254 KW/345 KS, njihova težina je iznosila

39,3 tona a dužina 13,7 m. Mogle su da postignu najveću voznu brzinu do 35 km/h.

Ove lokomotive su skoro sve do ukidanja vukle i teretne i putničke vozove. T. Brate, vrsni poznavalac tehničke istorije jugoslovenskih željeznica, svrstava ih u snažne, jednostavne, pouzdane i lijepe mašine.

Vagoni koje su one vukle u početku su bili dvoosovinski, čija je nosivost bila 2-4 tona, a maksimalna brzina 30 km/h. Kasnije su uvedeni troosovinski, duži od prethodnih, nosivosti preko 10 tona.

Putnici su se vozili u vagonima prvog, drugog, trećeg pa, čak, i četvrtog razreda, koji je, u stvari, bio teretni sa klupama za sjedjenje. Ova dva posljednja razreda su izbačena iz



upotrebe početkom pedesetih godina 20. vijeka.

Najluksuznije su bili opremljeni vagoni 1. i 2. razreda, sa tapaciranim sjedištima, a u vagonima 3. razreda sjedišta su bila drvena. U svim vagonima u prva tri razreda postojali su plinsko osvjetljenje i parno grijanje, a u vagonima 4. razreda peć na uglj.

Na stanici u Zeleniki kao manevara saobraćala je mala lokomotiva – tenderka zvana *Zeta*, prebačena poslije Drugog svjetskog rata sa pruge Bar – Virpazar. U Zeleniku su posljednjih godina pred zatvaranje pruge iz BiH stizale nove dizel-lokomotive proizvedene u Tvornici „Đuro Đaković“ u Slavonskom Brodu. U Crnoj Gori, na žalost, nije sačuvana nijedna od lokomotiva koje su saobraćale na pruzi Gabela – Zelenika, a predstavljale bi rarietne spomenike tehnike.

Kraljevina Srba, Hrvata i Slovenaca, odnosno Kraljevina Jugoslavija nastavila je da

koristi infrastrukturu koja je ostala iza Austrougarske, pa tako i prugu Gabela – Zelenika.

Nova država je nastojala da postojeću željezničku mrežu uskladi i dopuni prema svojim potrebama. Tako je ogranak glavne pruge Hum – Trebinje produžen (20. XI 1931) do Bileće (42,3 km), a kasnije (12. VII 1938) od Bileće do Nikšića (71,3 km). U međuratnom periodu predviđena je izgradnja tzv. Jadranske željeznice koja bi na more izlazila u Boki Kotorskoj. Ta ideja je propala u presezanju hrvatskih i srpskih političara.

Za svoj napredak u međuratnom vremenu Boka i, posebno, hercegnovski kraj dosta duguju saobraćajnici Zelenika – Gabela. Broj turista i hotela povećavao se iz godine u godinu. I Direkcija željezničara iz Sarajeva, pod čijom upravom je ta pruga bila od osnivanja do ukidanja, imala je u Toploj svoje odmaralište.

Putovanje vozom na relaciji Zelenika – Sarajevo – Beograd trajalo je oko 30 sati. Bilo je predloga da se vrijeme putovanja skрати za 5 sati, uvođenjem direktnih kola i izmjenom reda vožnje.

Pošto zgrada željezničke stanice u Herceg Novom nije odgovarala tadašnjim potrebama, 1934. godine podignut je novi reprezentativni objekat, a stanica je dobila i dva kolosijeka. Urađena je i postaja Savina, sa čekaonicom, pripremljen teren za postaju Topla. U to vrijeme kombinovane putničko-teretne kompozicije saobraćale su dva puta dnevno do Huma, u oba smjera, sa direktnim kolima do Sarajeva. Direktni motorni voz za Sarajevo uveden je mnogo kasnije. Teretne kompozicije, čak i u pravcu Nikšića, mijenjale su samo lokomotive, dok su putnici na toj relaciji morali da presijedaju u Humu. Između Zelenike i Igala svakoga dana saobraćao je,



11. Osoblje željezničke stanice Zelenika početkom XX vijeka













13.

izuzev nedjelje, „đački voz“ sa dva vagona i manevarskom lokomotivom.

Italija je 1941. godine anektirala Boku Kotorsku. Pruga je tako dobila novog gospodara, koga su u oktobru 1943. smijenile njemačke jedinice.

Poslije Drugog svjetskog rata u Crnoj Gori je došlo do velikih društvenih promjena. Sve te promjene i duh vremena odražavali su se i na bokokotorsko područje. Razvoj turizma u cijelom poslijeratnom periodu karakteriše stalni uspon. Željeznička pruga Zelenika – Gabela imala je i tada značajnu ulogu u životu

cijelog toga područja i njegovog okruženja. Isto tako, ukupan društveno-ekonomski razvoj i promjene koje su donosile poslijeratne godine i decenije uticale su na rad pruge, njenu eksploataciju, prevoz robe i putnika i, konačno, zapečatile njenu sudbinu.

Za razliku od predratnog „elitnog“ turizma, u prvim dvijema poratnim godinama na hercegnovskom području cvjeta masovni „sindikalni“ turizam. Turisti i na ovo područje i na cijelo Crnogorsko primorje stižu uglavnom željeznicom u brojna novoosnovana sindikalna i omladinska odmarališta.

#### POSLJEDNJE GODINE PRUGE ZELENIKA – USKOPLJE

Skupi pretovari, ograničeni kapaciteti i sve snažnija konkurencija drumskih prevoznika činili su i prugu Gabela – Zelenika sve više nerentabilnom. Postavljalo se i pitanje njenog opstanka. Međutim, nije bilo lako ukinuti prugu koja je saobraćala više od šest decenija.

U okruženju na trasama uskokolosiječnih pruga počele su se graditi nove s kolosijekom širine 1435 mm. Zbog pregradnje uskokolosiječne pruge Sarajevo – Ploče u prugu



12. Zelenika, stari željeznički most (str. 18-19)  
 13. Motorni voz prilikom prolaska ispred hotela „Plaza“ pedesetih godina XX vijeka  
 14. Panorama Herceg Novog sa novom željezničkom stanicom oko 1936.  
 15. Putnički voz iz Zelenike za Sarajevo u stanici Herceg Novi, 1959.

normalnog kolosijeka, 1966. godine, veze sa prugom uskog kolosijeka Zelenika - Uskoplje išle su preko stanice u Čapljini, koja je za te potrebe bila pretvorena u veliku pretovarnu postaju.

Opštinske vlasti Herceg Novog smatrale su da se u funkciji razvoja turizma željeznički kolosjeci moraju izmjestiti sa obale skraćivanjem trase do Igala. Uprava Želje-

zničko-transportnog preduzeća Sarajevo, u čijoj nadležnosti se pruga nalazila, bila je sklona njenom potpunom ukidanju sve do Uskoplja. Ona je smatrala da je pruga stalni izvor gubitaka koji su na godišnjem nivou procjenjivani čak na 300 miliona dinara. Od 1. januara 1966. planirana je reorganizacija u željezničkom saobraćaju. Ona je predviđala opstanak samo rentabilnih pruga. Zagovornici ukidanja pruge smatrali su da bi novoizgrađenom magistralom dva kamiona i nekoliko autobusa mogli jeftinije i brže da prevezu svu robu i putnike.

Početak 1968. pruga je odbrojavala svoje posljednje dane.

Pruga Uskoplje – Zelenika mogla je ostati i dalje „u životu“ jedino u slučaju da se



14.

15.





obezbijedi izvor njenog subvencionisanja. Tadašnji republički organi Crne Gore, a takođe i bosanskohercegovački i hrvatski, to su odbili. Opštine Herceg Novi, Dubrovnik i Trebinje nijesu imale sredstava da dotiraju već „osuđenu“ prugu.

Uzaludna i nerealna su bila očekivanja lokalnog stanovništva i željezničara kojima je ona bila izvor egzistencije da bi se od Igala do Zelenike uporedo sa magistralom mogla izgraditi nova trasa, bez obzira na to koliko bi koštala. „Nekome se prohtjelo da ukine prugu staru 67 godina”, ogorčeno i beznadežno su zborili njenih 130 željezničara, kojima je prijetila opasnost da ostanu bez posla.

Među onima koji su pretpostavljali da će ukidanje pruge pogoditi lokalnu privredu a posebno turizam isticao se glas novinara Vitomira Sagera koji je dalekovido pitao: „Zar se može osporiti da će nam ta pruga sutra biti i te kako potrebna? Da li je opravdano, gledajući sadašnju situaciju, uništiti ovu saobraćajnicu zauvijek?“



16. Demontiranje kolosijeka u stanici Herceg Novi, septembar 1968.



17. Posljednji polazak putničkog voza sa stanice Zelenika, 29. VI 1968.

Posljednji putnički voz napuštio je Zeleniku 30. juna 1968. godine u 11 sati, u isto vrijeme kada je stigao i prvi dolazeći, svečani voz 16. jula 1901. godine. Teretni vozovi su prestali da saobraćaju još ranije. Dugim, bolnim piskom lokomotiva se praštala sa Zelenikom i cijelim krajem, oglašavajući svoje nestajanje posljednjom, labudovom pjesmom...

Svi tragovi ne čile: generacije i generacije putnika povezuje plavičasto svijetlo u kupeu vagona postojanja koje vuče neka nevidljiva

sila. I danas stižu razglednice Zelenike i drugih stanica i postaja do Gabele na adrese kojih više nema. A čuvaju se u albumima zaljubljenika u željeznicu koja je imala dušu, u vozove po kojima su se navijali satovi.

Poslije sto godina, 16. jula 2001, vratio se iz istorije mali „Ćiro“ sa vagonima natovarenim uspomjenama, sjećanjima i albumima fotografija da zajedno sa njim obilježimo „datum za pamćenje“ – dolazak prvog voza u Crnu Goru.

Marijan MILJIĆ

VIRPAZAR - BAR

II







## PRVA CRNOGORSKA ŽELJEZNICA PRVE IDEJE

**I**deje o izgradnji željeznice u Crnoj Gori ozbiljnije su počele da se razmatraju devedesetih godina XIX vijeka. Kao moguće linije pominju se Plavnica-Danilovgrad, Nikšić - Skadarsko jezero i Andrijevića - Skadarsko jezero. Ove projekte i proračune radili su francuski stručnjaci, a francuski je trebalo da bude i kapital za njihovu realizaciju. Crnogorska vlada je 1901. godine raspisala i zvanični konkurs za izgradnju pruge Nikšić - Bar. Ministar inostranih poslova Gavro Vuković, prilikom svoje posjete Parizu, bezuspješno je lobirao da ovu prugu izgradi francuski kapital. U to vrijeme se o crnogorskoj željeznici govorilo u kontekstu građenja velike Transbalkanske željeznice od Dunava do Jadranskog mora. Pitanje je došlo do značajnu međunarodnu dimenziju.

Početak XX vijeka crnogorske ekonomske mogućnosti i potrebe bile su u velikoj nesrazmjeri. Vlada je iz godine u godinu sve teže premošćavala velike deficite u budžetu. Uzimanje kredita bilo je samo privremena mjera, jer krediti nijesu imali investicionu namjenu već su korišćeni za vraćanje prispjelih obaveza, ili su trošeni za potrebe državnog aparata i dvora. Dio rashoda podmirivala je Rusija, koja je finansirala crnogorsku vojsku, davala apanaže vladarskoj porodici, pomagala crkvu i prosvjetu. Ali, Rusija nije bila zainteresovana da investira u ekonomski razvitak Crne Gore.

Do početka XX vijeka u Crnoj Gori se nije mnogo znalo o vlastitim prirodnim bo-

gastvima. Upravo tada je inženjer Ante Dešković, nakon istraživanja crnogorskih rudnih, šumskih i hidrografskih potencijala, iznio planove za ekonomski preobražaj zemlje i probudio nade na Cetinju do te mjere da je ruski poslanik izvještavao svoju vladu da je ovamo zavladao prava zlatna groznica. U tim planovima značajno mjesto zauzimala je i izgradnja željezničke pruge Bar - Nikšić. Sam Dešković nije raspolagao kapitalom potrebnim za realizaciju svojih planova, ali je dobio niz industrijskih koncesija uz uslov da u inostranstvu formira odgovarajuće akcionarsko društvo koje bi koncesije realizovalo. Vladajući krugovi su znali da će neizbježno oslanjanje na strani kapital dovesti do porasta inostranog uticaja u zemlji. Izbjegavali su zato da koncesije ustupe austrijskim kapitalistima. Pošto Rusija nije pokazivala interes, poželjno je bilo da kapital bude iz zemalja politički nezainteresovanih za Crnu Goru, poput Holandije ili Belgije, ali ni za njih Crna Gora nije bila dovoljno ekonomski zanimljiva.

Nastupajući u Zapadnoj Evropi kao promoter crnogorskih privrednih resursa, Dešković se u oktobru 1902. godine obreo u Veneciji. U iscrpnom ekspozu zainteresovanima je predočio prednosti ulaganja u Crnu Goru, ističući prirodna bogatstva zemlje i solidnost vladajućeg režima povezanog sa evropskim dvorovima. Za realizaciju su nuđene sljedeće koncesije: izgradnja i korišćenje luke Bar u trajanju od 50 godina; izgradnja i iskorištavanje željezničke pruge Nikšić - Bar u trajanju 75 godina, uz garanciju 5% dobiti na uloženi kapital u ova preduzeća; definitivna koncesija za iskorištavanje već

1. Pristan u Virpazaru,  
završna tačka željeznice Bar - Virpazar



2. Đuzepe Volpi, 1903.

otkrivenih ruda i isključivo pravo na eksploatacija novih; iskorištavanje svih šuma u Crnoj Gori, kao i iskorištavanje hidroptencijala rijeka Zete i Oraštica. Kao garancija za pomenuta preduzeća nuđen je prihod od Monopola duvana, o čijem uvođenju je već bila donijeta odluka. U ekspozeu je navedeno da je za gradnju luke i željeznice, organizovanje eksploatacije šuma i ruda i uspostavljanje monopola duvana neophodno obezbijediti 20.000.000 franaka.

Ključni i najskuplji segment poduhvata koji je trebalo da ekonomski preobrazu Crnu

Goru, bila je izgradnja željeznice. Za nju je, prema ovom proračunu, trebalo utrošiti 10.300.000 franaka.

U Veneciji se Dešković susrio sa poslovnim ljudima okupljenim oko Đuzepe Volpija. Ova "venecijanska grupa" je bila sastavljena od relativno mladih i ambicioznih ljudi, koji su prosto inkarnirali Italiju kao zemlju u industrijskom usponu, koja je i na privrednom i političkom planu tražila sebi novo, značajnije mjesto među evropskim silama. Težnja Italije da na sredozemnim obalama sebi obezbijedi mjesto koje je nekada zauzimala Venecija nije bila samo ideološka oblada za komercijalne ciljeve ovih ljudi, već i dio njihove porodične tradicije, budući da su poticali iz uglednih plemićkih porodica. Jedan od članova grupe, Pjero Foscari je bio potomak venecijanskog dužda, grof Ruđerо Revedini poslanik u italijanskom parlamentu, Roberto Paganini bio je uvaženi inženjer. Oni su poznavali balkanske prilike, a u Turskoj i Srbiji su se okušali u poslovnim poduhvatima. Neosporni lider grupe Volpi imao je vanrednu sposobnost da poveže političke i finansijske krugove, ne samo u italijanskim okvirima. On je odranije poznao prestolonasljednika Danila i ličnim uslugama obezbijedio njegovu naklonost.

Predstavnici venecijanske grupe Ruđerо Revedini, Pjero Foscari i Đuzepe Volpi sačekali su da rok važenja Deškovićevih koncesija istekne, a onda su početkom januara 1903. godine doputovali na Cetinje. Državnom savjetu Knjaževine obratili su se 15/28 januara sa željom da preuzmu pomenute koncesije, kao i da im se odobri rok od pola godine radi dodatnih istraživanja i finansijske pripreme. Uspjeh je bio potpun. Vlada im je u svemu izašla u susret.

Jedina koncesija za koju je venecijanska grupa imala dovoljno kapitala i koja je obećavala sigurnu dobit odnosila se na isključivo pravo otkupa, prerade i prodaje crnogorskog duvana. Za kratko vrijeme organizovali su monopolsku administraciju, a do 1905. podigli su u Podgorici fabriku duvana, koja po tehničkoj opremljenosti nije zaostajala za



3. Pjero Foscari, 1903.



najmodernijim u Evropi. Tako su prije više od 100 godina Venecijanci počeli industrijalizaciju Crne Gore.

Venecijanski kapitalisti su za realizaciju preostalih koncesija formirali akcionarsko udruženje Italijansko - crnogorski sindikat, koje se 1905. godine transformisalo u Barsko društvo (Compagnia di Antivari).

Rukovodstvo Italijansko-crnogorskog sindikata bilo je dobro poznato sa rezultatima istraživanja koje su tokom prethodne tri godine u Crnoj Gori obavile dvije italijanske naučne misije, predvođene izuzetnim poznavocem Crne Gore, botaničarom dr Antoniom Baldačijem. Tokom 1903. godine Sindikat je u Crnu Goru uputio još nekoliko stručnjaka iz oblasti šumarstva i rudarstva. Na osnovu svega zaključeno je da se koncesije za eksploataciju crnogorskih privrednih resursa mogu uspješno realizovati tek nakon izgradnje saobraćajne infrastrukture. Volpi i drugovi su nakon toga svoju glavnu aktivnost usmjerili na projektovanje saobraćajnog sistema koji je objedinjavao Barsku luku, željeznicu između Bara i Skadarskog jezera i održavanje plovidbe Skadarskim jezerom.

Od momenta dobijanja koncesija pa do potpisivanja konačnog ugovora između italijanskih kapitalista i crnogorske vlade o gradnji luke, željeznice i plovidbenog sistema na Skadarskom jezeru prošlo je više od tri godine. Crnogorska strana se pokazala vrlo predusretljivom. U nekoliko navrata pružavala je koncesione rokove, ali Italijani dugo nijesu uspjeli da sakupe kapital neophodan za realizaciju ovako velikog projekta. Postojala je realna opasnost da bi njegova realizacija akcionarima umjesto dobiti donijela gubitke. Ovo je pogotovo važno za planiranu željeznicu. Volpi i Foskari uspjeli su, ipak, da italijansku vladu ubijede da je njihovo preduzeće od izuzetnog značaja za obezbjeđivanje italijanske komercijalne i političke ekspanzije na Balkanu. Čelnici Italijansko - crnogorskog sindikata (Barskog društva) vješto su manipulirali sa opasnošću od rasta austrougarskog ekonomskog i političkog uticaja na Balkanu, a Crnu Goru

predstavljali kao prostor na kome se on uspješno može zaustaviti. Tek kada se italijanska vlada tajnim ugovorom sa Barskim društvom obavezala da će godišnjim novčanim subvencijama podržati aktivnosti u Crnoj Gori, Društvo je bilo spremno da sa crnogorskom vladom potpiše konačni ugovor. U međuvremenu, tokom tri godine, Italijani su morali da se nose i sa austrougarskom konkurencijom koja je, saznajući za njihove planove, kod crnogorske vlade pokušala da za sebe obezbijedi pravo gradnje željeznice. Na Cetinju je vođen pravi diplomatski rat između italijanskog predstavnika markiza Kuzanija i austrijskog poslanika barona Kuna.

Preduzimljivi i okretni Kuzani je oko dvije i po godine asistirao Volpiju i drugovima u produžavanju koncesionih rokova, dok Sindikat nije obezbijedio sredstva za otpočinjavanje poduhvata. Takođe je pripremao teren i za dobijanje novih koncesija, koje bi u budućnosti, sticanjem monopola nad saobraćajnom infrastrukturom, trebalo da Italiji obezbijede komercijalni primat u Crnoj Gori.

Baron Kun je crnogorskoj vladi predložio da Austrougarska, u duhu čl. 29 Berlinskog



4. Knjaz Nikola Petrović Njegoš



5. Karta Saobraćajog sistema koji su Italijani izgradili u Crnoj Gori: barska luka, željeznica, plovidba Skadarskim jezerom



6. Plan Barske luke i slobodne lučke zone

ugovora, duž Crnogorskog primorja sagrađi željezničku prugu koja bi predstavlja produžetak dalmatinskih željeznica. Austrougarska je nudila projekat željeznice Kotor-Spič - Golubovci - Bar. Očigledna je bila njena želja da ovu prugu dalje produži prema Skadru i time vanredno ojača svoje vojničke i ekonomske pozicije u Crnoj Gori i Albaniji. U razgovoru sa Kunom knjaz Nikola je pokazivao više zainteresovanosti za prugu Bar - Vir koja bi obezbijedila saobraćaj između unutrašnjosti zemlje i crnogorske luke. Crnogorska vlada je kasnila sa odgovorom na ponudu barona Kuna a u isto vrijeme je pregovarala sa Italijansko - crnogorskim sindikatom o produžetku koncesija koje je dobio početkom 1903. godine, čiji rok je već jednom produžavan. Znajući za to, baron Kun je izašao pred Knjaza sa novom ponudom za koju je smatrao da će biti primamljivija za Crnu Goru. Ponudio je da Austrougarska, na vlastiti trošak, napravi željeznicu Spič - Bar, a odatle je produži za Virpazar i dalje za Skadar. Takođe je nuđeno da se o austrougarskom

trošku izgradi Barska luka. Markiz Kuzani je crnogorskom ministru spoljnih poslova uzvratilo upozorenjem da bi prvi kilometar austrijske željeznice na crnogorskoj teritoriji za Knjaževinu bio početak kraja njene nezavisnosti.

TRANSFORMISANJE ITALIJANSKO-CRNOGORSKOG SINDIKATA U BARSKO DRUŠTVO I POTPISIVANJE UGOVORA SA CRNOGORSKOM VLADOM

Početkom 1905. godine, prije konačnog potpisivanja ugovora i obezbjeđivanja potrebnog kapitala i sredstava za njegovu realizaciju, napravljen je dogovor između Sindikata i crnogorske Knjaževske vlade, na osnovu koga se Sindikat osmjelio da otpočne radove na građenju Barske luke. Predsjednik Sindikata Foscari obratio se 21. januara 1905. godine crnogorskom Državnom savjetu pismom u kome je iznio uslove Sindikata za realizaciju koncesioniranih radova. Iz odgovora vojvode

Boža Petrovića, ministra unutrašnjih djela i predsjednika Državnog savjeta, vidi se da je Državni savjet uglavnom prihvatio italijanske prijedloge. Prema njima:

1/ Italijansko-Crnogorsko Udruženje obavezuje se sastaviti jedno društvo sa početnim kapitalom od 2.000.000 lira za gradjenje i rad pristaništa Barskog i ekonomske željeznice, koja se ima postaviti na putu postojećem između Bara i Vir - Pazara. Prije potpisa ugovora svi planovi, projekti i zapisnici uslova biće podnešeni Državnom Savjetu. Odobreni radovi moraju biti dovršeni u roku od tri godine.

2/ Pravo povlastice na pristanište određeno je na 50 godina, a ono ekonomske željeznice na 75 godina, sa pravom otkupa od strane Knjaževske Vlade, pod uslovima, koji će se odrediti u zapisnicima uslova.

3/ Knjaževska Vlada staviće na raspoloženje Društva, u toku trajanja povlastica potrebna zemljišta za građenje i rad Barskog pristaništa, ekonomske željeznice i pristaništa na Skadarskom Jezeru u koliko ta zemljišta pripadaju državi ili opštinama. Privatna zemljišta biće eksproprisana prema zakonima Knjaževine a društvo će ih isplatiti prema cijeni.

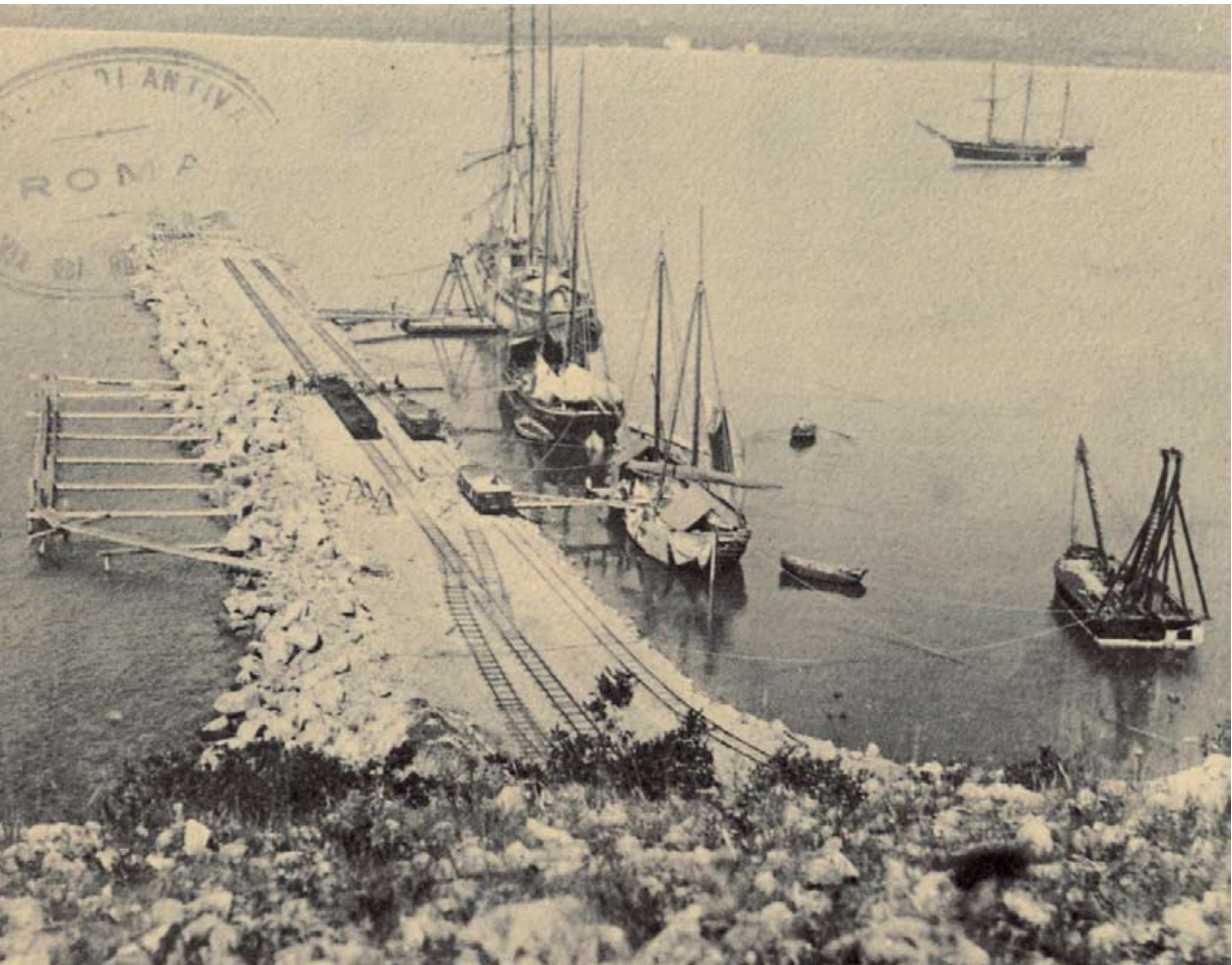
4/ Prihodi Barskog Pristaništa pripadaće društvu, od dana kad pristanište i željeznica dovršeni, budu pušteni u rad. Počinjući od istog dana svi upravni troškovi pašće na njegov teret.

5/ Proizilazeće dobiti od dvije radnje Barskog Pristaništa i ekonomske željeznice, dijeliće se po pola između Knjaževske Vlade i Društva poslije odbitka uobičajene amortizacije i 5% na uložene kapitale na oba poduzeća. U slučaju nedostatka za pokriće interesa 5% na početni kapital od 2.000.000, koji će se interes računati od dana stupanja u rad pristaništa i željeznice, Knjaževska Vlada je dužna potpuniti polovinu nedostatka od državnih prihoda, prema uslovima u zapisnicima uslova. U nijednom slučaju Knjaževska Vlada neće biti dužna garantovati interese na sume, koje bi bile utrošene od strane

7. Virpazar početkom XX vijeka







8. Barska luka 1908. godine



Društva, a preko označenog početnog kapitala od 2.000.000 lira.

6/ Knjaževska Vlada naimenovaće jednog člana u administrativnom savjetu društva. Osim toga ona ima pravo na kontrolu radova, kao i na administraciju u toj svrhi, moćiće naimenovati bilo to jednog stalnog komesara ili posebnu stalnu komisiju.

7/ Društvo će dobiti od Državnog Savjeta u roku od 3 mjeseca, poslije početka radova na Pristaništu Barskom, zaključne povlastice šumske i rudarske, kojih se uslovi imaju odrediti. Proizvodi tih povlastica neće moći biti prenošeni u izvozu manje preko željeznice Bar - Vir.

8/ Društvo će imati prvimjenstvo za građenje i rad svake željezničke pruge na zemljištu

Knjaževine, a takođe i za nove plovidbene linije po Skadarskom jezeru i Bojani.”

Iz Kuzanijeve depeše od 20. januara ministru Titoniju vidi se da je Foscari već preuzeo obavezu da Sindikat najkasnije 28. februara počne sa radovima na luci, jer je to bio jedini način da se koncesija ne izgubi.

U proljeće 1905.godine otpočelo je građenje Barske luke. Dvadeset trećeg marta, sa krme svoje svečano iskićene jahte, knjaz Nikola je na mjesto do koga je trebalo da dopire budući lukobran bacio u more veliki kamen na kome je bio urezan datum i njegov monogram. Knjaz je riječima: “Neka ovaj rad bude u dobri čas, srećan za državu i sav narod crnogorski,” svečano označio početak velikih radova.

Pored radova na luci, italijanske ekipe su vršile tehničke i finansijske proračune trase željeznice. Radilo se na trasiranju dviju varijanti: prvoj na relaciji Vir - Bar, a drugoj, za Italijane ekonomski i politički mnogo zanimljivijoj, koja je trebalo da izađe na Skadarsko jezero, kod Murića, blizu turske /albanske/ granice.

Stari Italijansko - crnogorski sindikat transformisan je posljednjih dana jula ili prvih dana avgusta 1905. u Sindikat za Barsku luku i željeznicu. Novi sindikat je raspolagao kapitalom od 1.000.000 lira. Umjesto Foscarija izabran je novi predsjednik, inženjer Roberto Paganini, koji je već bio predsjednik Monopola duvana.



9. Dio trase pruge Beograd - Bar, sa pogledom na staru trasu Virpazar - Bar



10. Jedna od dvije sačuvane lokomotive sa pruge Bar - Virpazar

Dvadesetog decembra 1905. godine, nakon niza prethodnih transformacija italijanske kapitalističke grupe, konačno je ustanovljeno anonimno crnogorsko društvo pod nazivom Barsko društvo, sa sjedištem na Cetinju. Ciljevi Društva bili su: podizanje luke Bar i pridodate slobodne zone, gradnja i korišćenje željeznica „u Crnoj Gori i inostranstvu”, monopolsko vršenje plovidbe po Skadarskom jezeru mehaničkim sredstvima i „svaka finansijska i trgovačka operacija ma koje vrste”. Trajanje Društva predviđeno je na 65 godina. Društveni kapital je iznosio 4 miliona kruna, podijeljenih u 4.000 akcija. Prvu desetinu glavnice trebalo je uplatiti u januaru 1906. godine.

Dan nakon usvajanja Statuta Barskog društva, na Cetinju su Đuzepe Volpi, kao izaslanik savjetnik, Andrija Radović, ministar finansija i građevina i Lazar Mijušković, predsjednik Ministarskog savjeta Crne Gore, potpisali sporazum o uslovima ostvarivanja koncesija povjerenih novoosnovanom društvu.

Nakon formiranja Barskog društva i prenošenja na njega koncesije, Italijani su se tokom januara 1906. godine posvetili njegovom administrativnom ustrojstvu i obezbjeđivanju potrebnog kapitala. Oni su pripremili i nacrt konačnog ugovora koji je trebalo da zamjeni dotadašnje načelne i privremene sporazume. Crnogorska vlada je bila zaprepašćena ponuđenim projektom ugovora. Italijanski zahtjevi ocijenjeni su kao neumjereni i usmjereni na potpuno ekonomsko porobljavanje Crne Gore. Sa crnogorske i ruske strane pomenuti projekat ugovora upoređivan je sa onima kakvi su od imperijalističkih sila diktirani na Dalekom istoku ili u Africi. Crnogorska vlada je u toj fazi pregovaranja počela da se za savjete obraća ruskom predstavniku na Cetinju Maksimovu, a knjaz Nikola je čak ponudio da nađe izgovor da prekine pregovore sa Italijanima i da čitav posao ponudi Rusima, ako od njihove vlade dobije obećanje da će naći grupu kapitalista spremnih da preuzmu realizaciju koncesija, koje su posjedovali Italijani.





11.



12.



13.

Italijanski poslanik Kuzani je konačno 26. juna 1906. godine mogao da pošalje ministru spoljnih poslova u Rimu telegram sljedeće sadržine: „Srećan sam da mogu da obavijestim Vašu Ekselenciju, da su srećno prebrođene velike teškoće, danas je ovdje potpisan Ugovor između Barskog društva i crnogorske vlade koji će obezbijediti primat

italijanskog uticaja u ekonomskom životu Crne Gore”. U vrijeme potpisivanja Ugovora knjaz Nikola je bio u inostranstvu. U diplomatskim krugovima na Cetinju očekivalo se da će Knjaz u Beču voditi pregovore o ekonomskim odnosima sa Austrijom, o trgovačkom ugovoru i nizu željezničkih i drumskih koncesija /župčasta željeznica Ko-

tor - Njeguši, željeznica Risan - Grahovo i o sličnim linijama ili putevima od austrijske i albanske granice koji vode u unutrašnjost zemlje prema Nikšiću, Danilovgradu, Podgorici/. Pominjana je i mogućnost da jedna austrijska kompanija izgradi pivaru, ali kapitalni projekat o kome je trebalo da se razgovara u Beču odnosio se na isušenje Ska-

16.







14.



15.

barskog jezera. Očigledna je bila Knjaževa želja da u Beču ublaži neraspoloženje izazvano crnogorskim odbijanjem da se Austriji povjere željezničke koncesije u Crnoj Gori.

Projekat željeznice izradio je predsjednik Barskog društva, inženjer Roberto Paganini. Izrađena su zapravo dva projekta. Prvi, za koji su Italijani bili mnogo zainteresovaniji,

bio je više usmjeren prema Albaniji, odnosno Skadru. Italijanski inženjeri su izučavali mogućnost izgradnje trase sa južne strane masiva Rumije sa izlaskom na Skadarsko jezero, iznad Murića. I za trasiranje i za kasniju izgradnju pruge bila je u tom slučaju neophodna saglasnost turske države, jer je pruga trebalo da pređe dijelom njene teri-

11. Trasa pruge u podnožju Volujice

12. Radovi na izgradnji pruge u Barskom polju

13. Đuzepe Volpi i crnogorski funkcioneri nadgledaju radove na pruzi

14. Lokomotiva „Kastel di Sangro“ korišćena tokom izgradnje pruge

15. Detalj sa trase pruge

16. Panoramski snimak željezničke trase snimljen iz pravca Bara

torije. Crnogorska vlada je preko svog diplomatskog predstavnika u Carigradu uzaludno pokušavala da obezbijedi saglasnost turske vlade, nudeći čak i velikodušnu mogućnost zamjene teritorija. Italijanska strana je preferirala ovu trasu zbog moguće trase Transbalkanske željeznice u pravcu Skadra. I ovim izborom Italijani su pokazivali da najvažniji



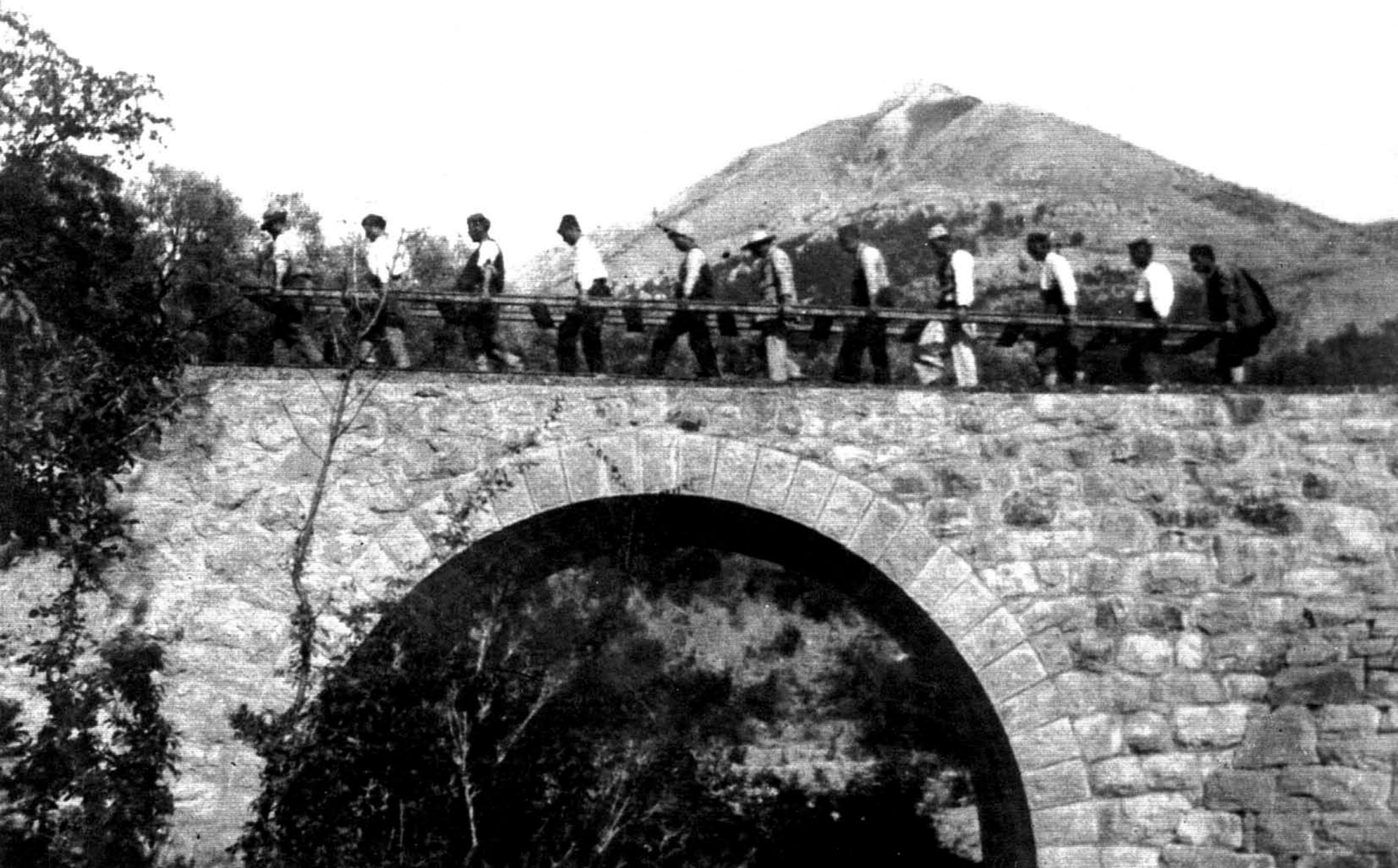


objekat njihove balkanske politike nije Crna Gora, već Albanija. Pored toga, u prilog trase Bar - Murići bili su i čisto ekonomski razlozi, tj. niža cijena koštanja zbog izbjegavanja probijanja tunela, manjeg uspona i skraćivanja dužine putovanja pošte Bar - Skadar.

Zbog turskog stava izabrana je druga trasa, koja je polazeći od stanice u Pristanu sa 1,5 m nadmorske visine, vijugajući ser-

pentinama sa usponima i oštrim krivinama uz strane Sutormana, koji odvaja ravnice Bara od Crmničke uvale, probijajući masiv na 660 m nadmorske visine tunelom dugim oko 1300 m, silazila ka Virpazaru na krajnjem sjeveru Skadarskog jezera, na 14 m nadmorske visine. Da bi savladao pomenuti uspon Paganini je kroz krševiti i brdoviti teren između Bara i Vira, koje razdvaja manje od

18 km vazdušne linije, projektovao prugu dužine oko 44 km. Morao je zadržati troškove izvođenja radova u okviru vrlo ograničenih sredstava, koja nijesu smjela premašiti tri miliona kruna. Paganini se suočavao sa tiranijom prostora i raspoloživih sredstava, zbog čega su usponi, izuzimajući dva krajnja ravna odsjeka, rijetko bili manji od 4%, a lukovi krivina dostizali su na nekim



17. Postavljanje šina

tačkama minimum od 30 m. Projektovan je uskotračni kolosijek od 0,75 m, sličan onom kod bosanskih i dalmatinskih željeznica. Kao što je ugovor predviđao, kolosijek je trebalo da bude napravljen od čeličnih šina dugih 9 m, težine 16 kg po dužnom metru, takođe sa čeličnim pragovima.

Radovi na izgradnji luke i prve crnogorske željezničke pruge počeli su i prije nego što je zaključen ugovor sa Barskim društvom. Inženjeri Pasi i Cenderini tokom proljeća 1906. godine počeli su izgradnju stanice u Pristanu i tunela kroz Sutorman. Pošto je bilo potrebno odmah napraviti barake kod tunela, tražilo se odobrenje za zauzimanje terena. Problem je predstavljalo kašnjenje crnogorske vlade u donošenju *Zakona o zauzimanju privatnih dobara za javnu /narodnu/ potrebu uz naknadu za ista /eksproprijacija/ koji je donijet 6. jula 1906. godine*, a kojim je regulisana eksproprijacija za potrebe izgradnje željeznice. Tokom ljeta radovi su otpočeli na čitavoj dužini trase.

Rad na luci i željeznici u ime crnogorske vlade je pratio komandir Niko Kusovac. On je crnogorskom Ministarstvu finansija i građevina dostavljao periodične, a ponekad i dnevne telegrafske izvještaje o broju domaćih i stranih radnika, o kvalitetu radova i njihovom napredovanju. Među sačuvanim, posebno su zanimljivi izvještaji koji govore o radu Prekotaraca izbjeglih na crnogorsku teritoriju nakon nemira i sukoba sa turskim vlastima. Izbjegli zajedno sa porodicama, ovi nesretni ljudi zarađivali su tako malo da nijesu uvijek uspijevali da isplate ni troškove za hleb. Uslovi u kojima su stanovali bili su očajni, pa je prijetila opasnost da dođe i do epidemije. Tako je, na primjer, u jednoj kući na Pristanu, predviđenoj za smještaj najviše 30 osoba, u decembru 1906. godine bilo smješteno oko 200 radnika sa ženama i djecom. Bolje uslove nijesu imali ni domaći radnici koji su nerijetko, u nedostatku odgovarajućeg smještaja, spavali pod otvorenim nebom. Zbog toga su često obolijevali, nakon čega bi bili prosto otpušteni sa platom do dana bolesti. Pored grubog ophođenja italijanskih maj-



18. Kompozicija na nadvožnjaku, dijelu okretnice

stora prema crnogorskim radnicima bile su česte i prevare pri isplati. Poseban problem predstavljalo je to što potreba za radnicima nije bila konstantna, već je zavisila i od vremenskih prilika. Što se tiče crnogorskih vlasti, one su nastojale da italijansko društvo što prije i u što većem broju angažuje domaću radnu snagu. U tom smislu i u čl. 26 ugovora Barskog društva i knjaževske vlade nalazile su se odredbe o angažovanju domaće radne snage. Mada su Italijani za stručne poslove morali da traže radnike na strani, njihovi ljudi su angažovani i onda kada je za poslove bilo i kvalifikovanih domaćih stručnjaka. Pretjerana su bila očekivanja da će na ovim radovima naći zaposlenje veliki broj Crnogoraca i da će to uticati na smanjenje njihovog odlaska na rad u inostranstvo. I pored toga što je pojedinih dana na trasi željeznice i u luci radilo i više od hiljadu ljudi, veliki broj radnika dolazio je i vraćao se ne uspijevajući da dobije zaposlenje. Odlazak Crnogoraca u pećalbu nije zaustavljen, vlada je morala da

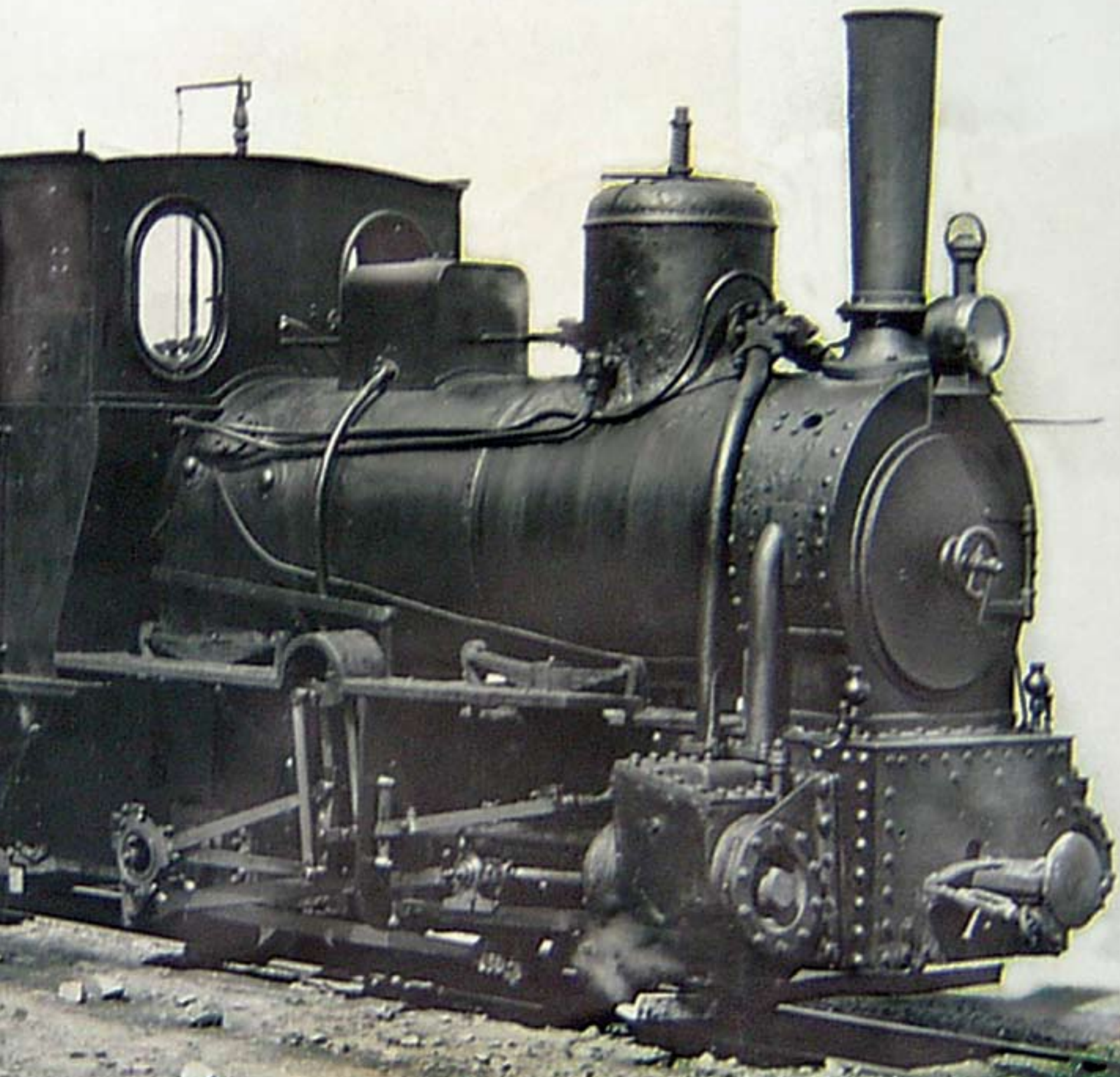
prestane sa izdavanjem pasoša kako se većina njenih vojnih obaveznika ne bi našla van zemlje.

Od samog početka radova na željeznici je dolazilo do sukoba između crnogorskih radnika i italijanskih poslodavaca. Italijanski inženjer Pasi žalio se crnogorskim vlastima na nedisciplinu radnika. U opštoj klimi nepopularnosti Italijana kod naroda, inženjer Pasi je molio da vlasti pošalju žandarme da bi obezbjeđivali red. Italijani su, takođe, insistirali da se što prije imenuje komesar pri Barskom društvu kako bi se njegovim posredovanjem obezbijedilo više poštovanja radnika prema pretpostavljenima. Svejedno, sukobi između radnika i Italijana nijesu prestajali. Na dionici pruge u Barskom polju 1906. godine u štrajk je stupilo oko 30 radnika zbog otpuštanja nastojnika koji ih je štitio od preduzimača. Iste godine je izbio i štrajk na gradilištu luke, a u julu 1907. godine nekoliko graditelja, koji su već ranije radili u Americi, organizovalo je štrajk na radovima













20.

19. Lokomotiva sa pruge Vir-Bar, snimljena 1908 - 1910 (str 36-37)

20. Lokomotiva sa pruge Vir-Bar, snimljena 1908 - 1910  
21, 22. Italijanski gosti prilikom svečanog otvaranja pruge

21.



za probijanje tunela na Sutormanu. Formirali su štrajkački odbor koji je tražio da se umjesto nastojnika Italijana postave Crnogorci, kao i da se povećaju nadnice. Ovaj štrajk je uspio. Glavni preduzimač je pristao na uslove, plašći se širenja štrajka među radnicima duž čitave pruge.

Probijanje željezničke trase je zbog tvrdog krečnjačkog materijala bilo skopčano sa velikim teškoćama, a graditelji su se suočavali i sa problemom podzemnih voda, posebno kod izlaza prema Viru. Među najvažnijim poslovima bili su: učvršćivanje pruge na glinovitim terenima, izgradnja pojedinih nasipa, podizanje potpornih zidova, često velike visine, kopanje nekoliko dubokih rovova, zatim postavljanje više mostića i dva zidana mosta, jednog u Crnom potoku i drugog u Limnjanima. Najteži objekat za gradnju na pruzi bio je tunel u Sutormanu, širine 3,5

m, visine 4,5 m i čitav obložen kamenom. Početkom marta *Glas Crnogorca* je izvijestio o njegovom završetku, o razmjeni telegrama između predsjednika Društva Paganinija i knjaza Nikole i o očekivanjima da će pruga biti završena na ljeto. I rimska *Tribuna* je zabilježila: „Noću između 17. i 18. marta spojena su dva komada tunela u Sutormanu”.

Dvadeset šestog septembra 1908. godine inženjer Pasi je telegramom obavijestio predsjednika vlade Tomanovića o dolasku prve lokomotive iz Bara u Virpazar. Italijani su na Viru upriličili malu svečanost uz isticanje vladareve slike i gošćenjem prisutnog naroda. Redovan saobraćaj trebalo je da otpočne tek nakon što komisija pregleda i utvrdi solidnost izvedenih radova na pruzi. Svečano otvaranje pruge, događaj od izuzetne važnosti za malu Knjaževinu Crnu Goru, nije na odgovarajući način proslavljen u javnosti. Ako je Italijanima i bilo do slavlja, svu pažnju crnogorskih vlasti i naroda tih dana apsorbirala je politička kriza nastala aneksijom Bosne i Hercegovine, koja je izazvala proteste i demonstracije protiv Austrougarske, u koje su se uključili i radnici Barskog društva.

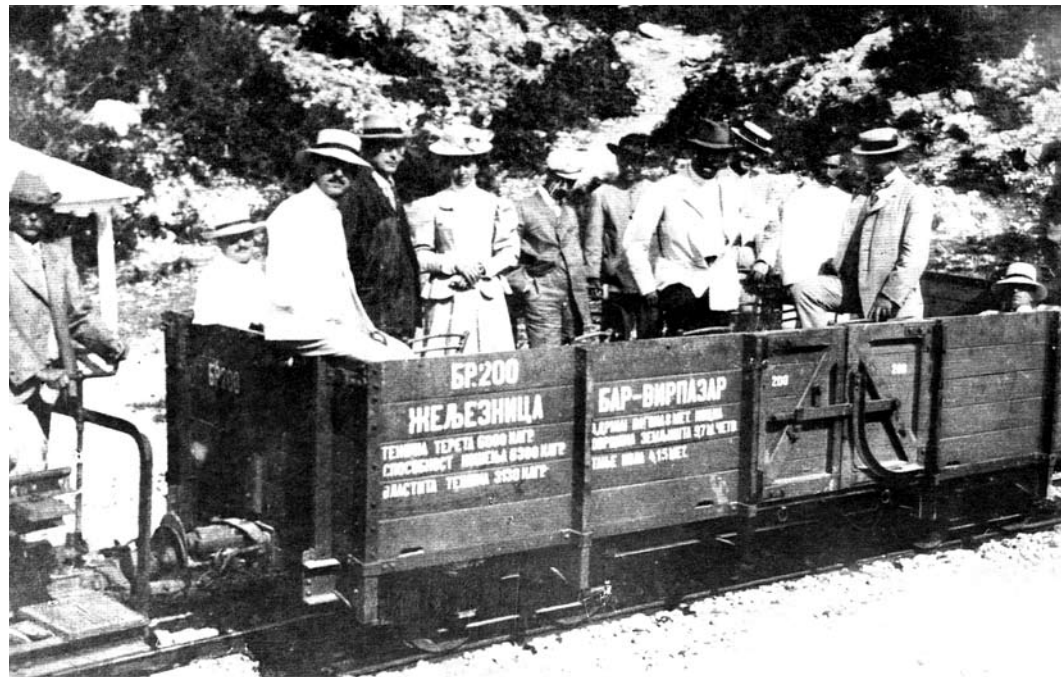
Ministar finansija i građevina Dušan Vučković je 29. oktobra najavio otvaranje redovnog saobraćaja za 2. novembar i zainteresovane pozvao da uvoz robe vrše preko luke Bar. On je najavio i objavljivanje odgovarajuće tarife, shodno čl. 50 Ugovora, potpisanog sa Barskim društvom. Nešto kasnije, 15. novembra, kao dopuna ministarskoj objavi, izdat je privremeni Pravilnik za prevoz robe željeznicom Bar - Vir. Pravilnik je donesen u dogovoru sa Društvom, a predviđeno je da važi do 1. januara 1909. godine, kada je trebalo da bude zamijenjen željezničkom tarifom, što je sa izvjesnim zakašnjenjem urađeno 3. marta 1909. godine.

Radovi na pruzi Bar - Vir nastavljani su i nakon početka saobraćaja. Opremane su stanice, obezbjeđivana drenaža, uređivani depoziti vode i goriva, uređivane radionice za remont i opravku. Duž čitave linije je bilo 9



stanica, sa 5 tornjeva za vodosnabdijevanje. Stanice su međusobno i sa generalnom upravom u Baru bile povezane vlastitom telegrafskom mrežom. U Baru su napravljeni magacin za materijal i gorivo, depo za lokomotive i depo za auto-vozove, kao i dizalica za pretovar materijala. Na Viru su sagrađeni radionica za opravku i depo. Pored stanice je podignut restoran. Takođe, ispred ulaza u tunel Sutorman iz pravca Bara radila je bife služba. Na stanici u Baru nije bilo takvih objekata, jer je Društvo u gradu napravilo hotel "Marina", sa svim komforom od kupatila do parnog grijanja.

Za putnički saobraćaj je u početku bilo predviđeno troje auto-kola, svako kapaciteta 8 mjesta prve klase i 24 treće klase, ali se ubrzo pokazalo da je to nedovoljno. Prema carinskim podacima, prije otvaranja želje-



22.

23. Svečani ručak prilikom otvaranja pruge, 2. XI 1908.

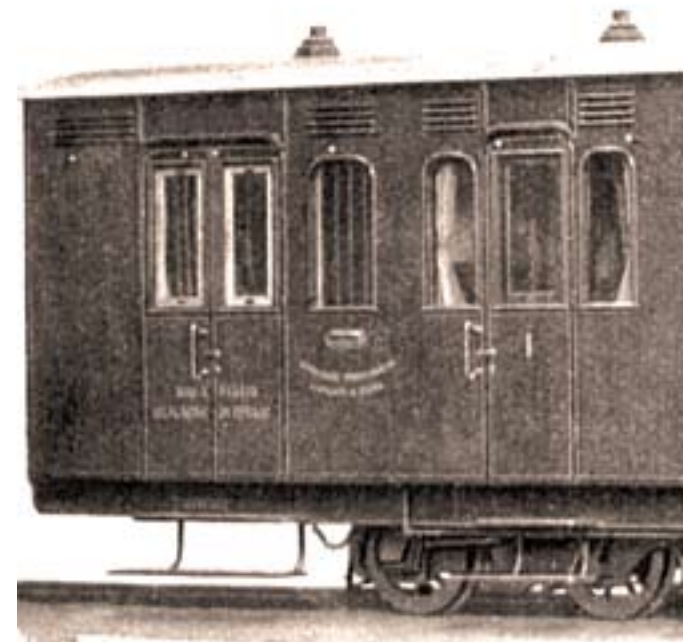




zničkog saobraćaja mjesečni promet robe bio je 250 tona, da bi 1910. godine u prosjeku iznosio 1.000 tona. Povećani promet u Barskoj luci zahtijevao je povećanje voznog parka, pa je 1910. godine naručeno 5 novih putničkih vagona, 20 teretnih i 3 nove lokomotive.

Jedna lokomotiva je naručena od firme Orenštajn i Kokel, a druge dvije od firme Borsig. One se, međutim, nijesu pokazale odgovarajućim za lokalne uslove. Nabavke su vršene i nakon 1910. godine, tako da se 1912. vozni park sastojao od troje auto-kola, od kojih su jedna bila pretvorena u salon za potrebe kraljevske kuće, šest lokomotiva, tri vagona sa miješanom prvom i trećom klasom, tri vagona treće klase, dva vagona treće klase švajcarskog tipa i troje kola za prtljag. Auto - kola, vagoni i prtljažna kola imali su ukupno 398 mjesta. Za transport robe na raspolaganju je bilo 28 otvorenih i 9 zatvorenih kola, prva nosivosti 6 t, a druga 6,3 t. Zbog velikih uspona, oštih

krivina i male težine šina teško je bilo pronaći odgovarajuće lokomotive koje bi imale veliku vučnu snagu i povoljan odnos između težine samih kola i njihove maksimalne nosivosti. Društvo se zato trudilo da pronađe laka kola velike nosivosti. Lokomotive su naručivane kod njemačkih firmi. Korišćena su tri tipa lokomotiva: "Paganini", "Volpi" i "Markoni" bile su dvoosovinske, lokomotiva "Lovćen" bila je tipa "Klien-Lindner" i imala je tri osovine, a 1912. godine već su se koristile lokomotive tipa "Mallet" sa četiri cilindra, kakva je bila i lokomotiva "Sutorman". Prvi tip je imao maksimalnu vuču 33-34 t pri usponu od 4 ‰ i brzini od 15 km/h. Lokomotive sa tri osovine imale su vuču od 45 - 46 t pri usponu od 4,5 ‰ i brzini od 15 km/h na pravom dijelu puta, što je praktično odgovaralo normalnom efektu od 40 t. Pri manjoj brzini od 10 - 12 km/h troosovinska lokomotiva "Lovćen" mogla je da vuče pod normalnim okolnostima kompoziciju od maksimalnih 45 t.



Zanimljiv opis putovanja ovom željeznicom ostavio je engleski pisac Dž. Keri u svom djelu "Sjećanje na Bobote":

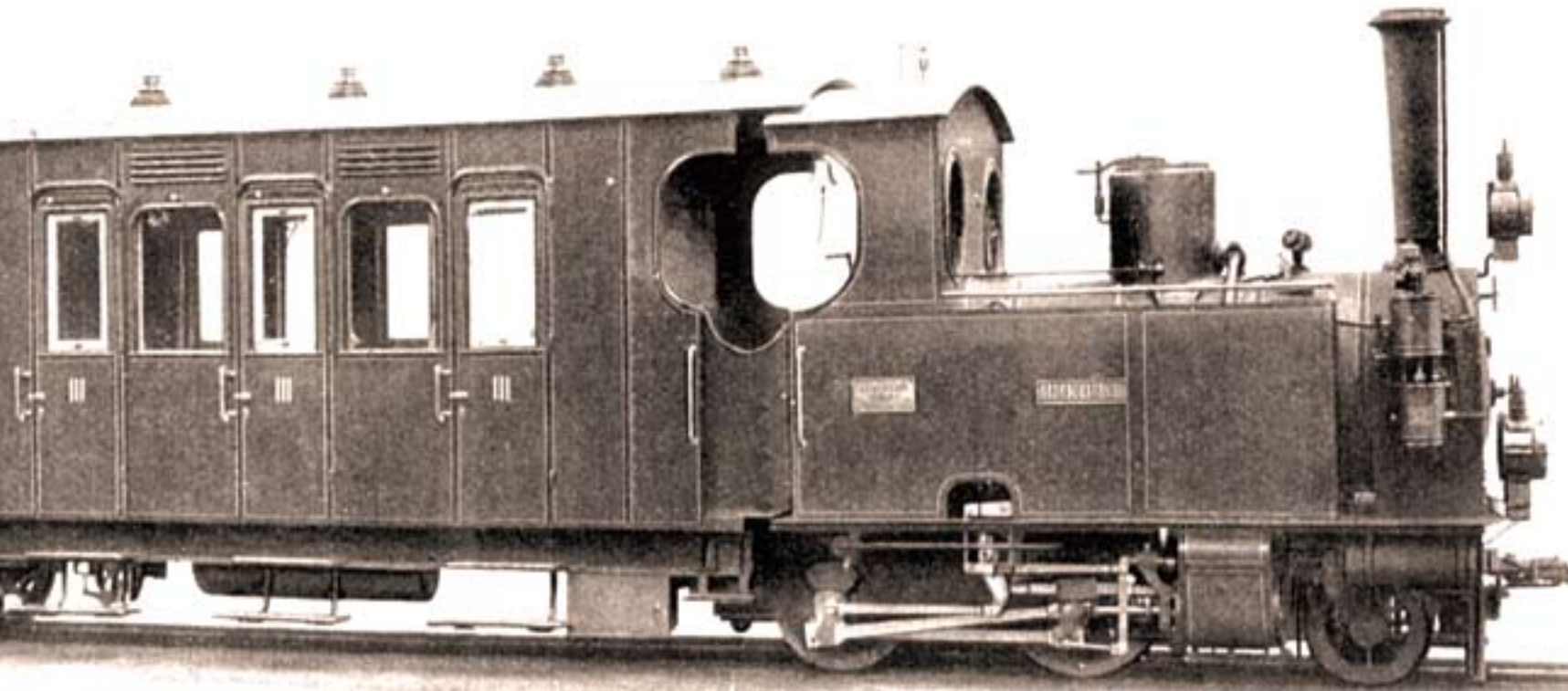
"... To je veoma uzana pruga, lokomotive su malo modernije od rakete dok su vagoni ličili na tramvaj na konjsku vuču.... Često sam putovao tom prugom, i gotovo da nijedno putovanje nije prošlo bez neke nezgode: jednom je prsila cev za paru, jednom je nestalo goriva, pa je mašinovođa pozvao putnike da pođu za njim da skupljaju drva, jedanput su vagoni iskliznuli sa koloseka, dok smo drugi put bili zavijani..."

#### ODNOSI BARSKOG DRUŠTVA SA CRNOGORSKOM VLADOM I NARODOM

U odnosima Barskog društva i crnogorske Vlade bilo je mnogo problema. Upravo u cilju njihovog prevazilaženja na Cetinju je postojala kancelarija Društva, a istoj svrsi služili su i brojni dolasci njegovih funkcionera, posebno Volpija.







25.

Članovima 77 i 78 Ugovora o gradnji Barskog pristaništa i željeznice ustanovljena je i institucija komesara, kao nadzorni organ države, čija je dužnost bila da prisustvuje sjednicama Administrativnog savjeta, da pazi da se radovi i službe vrše prema ugovoru, da pregleda račune i dokumentaciju Društva u vezi sa ustupljenim mu službama, da pregleda društveni inventar, godišnje račune i bilanse, da izvještava Vladu o odlukama Administrativnog savjeta. Komesara je plaćala crnogorska država, a Društvo je bilo dužno da plaća putne troškove proistekle iz njegovog rada.

Ovu dužnost vršili su visoki državni funkcioneri Lazar Mijušković, Andrija Radović, Marko Đukanović i Savo Vuletić. Svi oni su obavljali ministarske dužnosti, a Mijušković i Radović su bili i predsjednici vlada. Vršenje ove dužnosti je bilo vrlo unosno zbog prihoda koje je zakonito donosilo, a u javnosti je vladalo uvjerenje o potkupljivosti komesara. Jedini komesar sa nešto skromnijom činovničkom karijerom bio je Niko Janković, koji je pod čudnim okolnostima smijenjen sa du-

žnosti. Kao školovani pomorski kapetan bio je upućen da obavi neke poslove vezane za opravku Knjaževe jahte i dok se njima bavio bio je razriješen dužnosti komesara. Ni jedan drugi komesar nije vladi signalizirao toliko nepravilnosti u radu Društva. Na predstavkama koje je slao pretpostavljenima, na mjestu gdje obično stoji primjedba o daljem postupku, rukom ministra ili načelnika Ministarstva finansija, često je stajalo ispisano *ad acta*. Među komesarima koji su svakako bili neugodni Barskom društvu bio je i Savo Vuletić, poznat po čestim, jetkim i argumentovanim skupštinskim govorima na račun djelovanja italijanskih preduzeća u Crnoj Gori. Prije nego što je postao komesar, Vuletić je žestoko kritikovao praksu Italijana da na račun putnih troškova komesarima praktično daju još jednu platu. Aludirajući na korupciju, on je isticao da nije logično da onaj ko treba nekoga da kontroliše finansijski zavisi od istog.

Ugovor Države i Barskog društva je predviđao da nadzor može vršiti i Državna kon-

24. Polazak salonskog voza kralja Nikole sa željezničke stanice u Baru, 1910.

25. 26. Lokomotiva „Nikšić“ sa salonskim vagonom kralja Nikole



26.

trola i da ima pravo da pregleda račune i dokumenta Društva, ali nema dokumenata koja bi potvrdila praktično sprovođenje ove odredbe.

Od samog početka rada Barskog društva dolazilo je do sukoba sa lokalnim stanovništvom. Crnogorske vlasti su primale brojne žalbe protiv Društva. Eksproprijacija zemljišta otvorila je niz problema od kojih su se

neki povlačili i do 1910. godine. Oduzimanje zemljišta za željezničku prugu poremetilo je normalan život: presjeko je puteve, imanja, vodotoke i onemogućilo njihovo korišćenje. Barsko društvo nije imalo razumijevanja za ove probleme lokalnog stanovništva. Iako se bilo obavezalo da ogradi imanja koja je presjeko, Društvo je naplaćivalo globu od 5 - 20 perpera za pregon stoke preko pruge,

čak i onda kada je to bio njen jedini pristup vodopojju. Barsko društvo je izazivalo ozlojeđenost u nekim selima (Zupci, Tuđemile) i svojom namjerom da njihovu vodu (Ljutica) odvede za Novi Bar.

Najčešće žalbe su bile zbog zakašnjenja u transportu robe, njenog oštećenja, a ponekad i nestanka. Nekad se žalilo zbog nedostatka dovoljnog i adekvatnog magacinskog pro-



27. Unutrašnjost parne lokomotive „Sutorman“



stora, a nekad na nemarnost činovnika pošto je roba bila izložena lošem vremenu. Dešavalo se i da trgovačka roba, koju su njeni vlasnici transportovali sredstvima Barskog društva, od Bara do Podgorice ne stigne na vrijeme, da bude ostavljena na otvorenom, umjesto u magacinu, da tamo pretrpi štete i da se nakon svega od vlasnika traži da sam plati još i ležarinu. Barsko društvo je favorizovalo transporte koji su njemu donosili veću ekonomsku dobit ili su predstavljali svojinu italijanskih podanika i preduzeća, kao što je, na primjer, bilo Istočno trgovačko društvo, koje je u Crnoj Gori počelo da djeluje od 1907. godine.

Rad Barskog društva odražavao se i na politički život u zemlji. Od uvođenja Ustava

u Crnoj Gori (1905.) svi koncesioni akti i ugovori sa stranim akcionarskim društvima su morali dobiti potvrdu Narodne skupštine. Pošto su građani imali pravo žalbe i obraćanja Narodnoj skupštini, to je i njihovo nezadovoljstvo postupcima Društva imalo odjeka u skupštinskom radu. Podstaknuti time poslanici su, pojedinačno ili grupno, koristili instituciju poslaničkog pitanja i od Vlade tražili da preuzima različite mjere prema Barskom društvu, sa motivacijom zaštite pojedinačnih i državnih interesa. Po mišljenju interpelanata, zbog nesolidnog rada Barskog društva, prijetila je opasnost da se crnogorski uvoz i izvoz sa željezničke linije Bar - Vir ponovo preusmjeri ka Kotoru

ili rijekom Bojanom, što bi bilo u interesu Austrougarske. U raspravama je naveden i primjer robe koja iz Đenove ili Marselja do Bara putuje osam dana, uz transportne troškove manje od dva franka za 100 kg robe, dok se na transport od Bara do Plavnice, ponekad čeka mjesecima, pri čemu se za dva sata plovidbe od Vira do Plavnice za istu količinu robe plaća dva perpera. (Vrijednost franka i perpera bila je približno ista.)

U Skupštini se postavljalo i pitanje oduzimanja odnosno otkupa koncesionih prava od Barskog društva. Pokazalo se da bi crnogorska vlada morala Italijanima da isplati ne četiri miliona lira, koliko je u vrijeme potpisivanja Ugovora bilo predviđeno za



28. Tunel „Sutorman“





29. Dio nekadašnje trase željeznice Bar - Virpazar

realizaciju projekta Barskog društva, nego sedam miliona, koliko su oni tvrdili da su potrošili. Za crnogorske prilike ova suma je bila toliko visoka da je ostvarivanje ideje o otkupu praktično bilo neizvodljivo. Inače, pomenuta suma nije bila korektno izvedena. Postoje dokazi da su Venecijanci vodili dvojno knjigovodstvo i preuveličavali stvarne troškove građenja i funkcionisanja željeznice.

#### ODNOSI BARSKOG DRUŠTVA SA VLADOM KRALJEVINE ITALIJE

**D**ruštvo je od samih početaka rada, imalo političku i ekonomsku podršku Vlade Kraljevine Italije. Stalnim subvencijama akcionarima su refundirana sredstva uložena u ekonomsko - politički poduhvat koji nikada nije neposredno obećavao sigurne profite. Prvobitni iznosi subvencija dogovarani tokom 1905. i 1906. godine bili su relativno skromni. Za prenos italijanske pošte Skadarskim jezerom italijanska vlada je Društvu davala subvenciju od 30.000 kruna. Značajnije od samog iznosa bila je sigurnost akcionara da je vlada zainteresovana za ovaj projekat i da su pronađene forma i motivacija da se on materijalno podrži. Politički pritisak i garancije vlade omogućili su da italijanska Trgovačka banka postane najveći akcionar i povjerilac Barskog društva. Pomenuta subvencija je formulisana Ugovorom od 20. marta 1907. godine, kojim je Ministarstvo pošta i telegrafa Kraljevine Italije ustupilo Barskom društvu prenos službene korespondencije i paketa od Bara do Vira i od Vira do Skadra.

Početakom 1908. godine Barsko društvo je bilo u nezavidnom finansijskom položaju, jer je utrošen skoro sav akcionarski kapital od 4.000.000 lira. Svojoj vladi Društvo je predočilo opasnost od obustavljanja radova zbog nedostatka sredstava. Inače, sve do tada radovi na pruzi Bar - Vir tekli su uspješno, bila je prosječena čitava trasa i probijeni tuneli. Iz kabineta Tomasa Titonija, ministra spoljnih poslova, italijanskoj vladi je predstavljena promemorija u kojoj se kao



politički korisna ocjenjuje potreba da se Barsko društvo dovede u stanje da završi radove na luci i željeznici. U promemoriji, nastaloj na osnovu koncepta koju su najvjerojatnije sačinili Volpi ili Paganini, ističe se hrabra inicijativa Barskog društva u Crnoj Gori i procjenjuje da bi njen krah škodio italijanskom prestižu u regionu. Efekat promemorije i odgovarajućeg lobiranja koje je pratilo, premašio je očekivanja. Novim ugovorom između Vlade Kraljevine Italije i Društva od 25. jula 1909. godine subvencionirani iznos je povećan na 200.000 lira. Društvo je i uz ovakvu pomoć vlade, sve do 1912. godine, bilo u finansijskim problemima, ostavljajući tako stalno otvoreno pitanje povećavanja subvencija. Pored toga, vlada je značajnu pomoć Društvu pružala nastupajući kao garant za njegove dugove prema italijanskim bankama.

Barsko društvo i italijanska vlada potpisali su 18. decembra 1912. novi ugovor za period od devet godina i to retroaktivno od 1. jula te godine. Novi iznos godišnje subvencije dostigao je 520.000 lira. Pored toga, tajnim ugovorom bilo je predviđeno da Društvo svake godine od italijanskih državnih željeznica besplatno dobije uglja, maziva i drugog potrošnog materijala u vrijednosti od 85.000 lira. Tako su Volpi i društvo tokom nešto više od 7 godina subvencije italijanske države Barskom društvu povećali sa 30.000 na preko 600.000 lira.

### OŽIVLJAVANJE PLANOVA O TRANSBALKANSKOJ ŽELJEZNICI

**K**ombinacije Francuske, Rusije, Italije i Srbije o građenju Transbalkanske željeznice koja je trebalo da spoji Dunav i Jadransko more, ponovo su oživjele 1908. Projekat je imao ekonomsko opravdanje, ali glavni motivi za njegovu realizaciju bili su političke prirode.

Prve ideje o ovoj željeznici javile su se sredinom XIX vijeka. Sedamdesetih godina u Turskoj se iz strateških razloga razmišljalo o povezivanju Varne na Crnom moru sa Medovom na Jadranskom. Zbog ekonomskih, političkih i nacionalnih razloga, najzanimljivije za realizaciju te ideje bile su Srbija i Crna Gora. Crnogorska vlada je još od 1895. godine u inostranstvu tražila političku potporu i kapital za građenje te pruge. Tim povodom je crnogorski ministar inostranih poslova 1900. godine razgovarao u Parizu sa predsjednikom Lubeom i ministrom Delkaseom, a u Rimu sa italijanskim kraljem i ministrom Viskontijem Venostom. Na ozbiljno razmatranje ove ideje

u evropskim prijestonicama uticao je Benjamin Kalaj, zajednički austrijski i ugarski ministar finansija i upravljač Bosne i Hercegovine, najavivši gradnju željeznice Sarajevo - Mitrovica, koja je trebalo da poveže bosanske i tursko - rumelijske željeznice, a da Austrougarskoj i Njemačkoj otvori put od Baltičkog do Egejskog mora, od Berlina i Beča do Soluna. Pruga do Mitrovice donosila je Austrijancima ekonomsku i političku prevlast u Staroj Srbiji i Makedoniji i jačala njene pozicije u Albaniji. Njemačka i Austrougarska dobile bi mogućnost vojnih transporta u različite djelove Osmanskog carstva. U Rusiji, Francuskoj i Italiji bili su uznemireni. Delkase je zato crnogorskom ministru spoljnih poslova Gavru Vukoviću obećao podršku francuske vlade za dobijanje koncesije od sultana i podršku za formiranje kapitalističke grupe za ovaj poduhvat. Tokom 1901. godine koncesiju za tu prugu, uz saglasnost Rusije i Srbije, tražili su od Porte i italijansko - francuski kapitalisti. U istom smislu djelovao je i crnogorski poslanik u Carigradu M. Bakić. Turska je odugovlačila, a u međuvremenu su formulisane i druge

30. Lokomotiva „Sutorman“ detalj.

31. Lokomotiva i vagon koji su saobraćali prugom Bar - Virpazar, izloženi na željezničkoj stanici u Podgorici

30.



31.





32, 33. Željeznički objekti u Baru.  
34. Kancelarija Barskog društva.

varijante povezivanja jadranske obale i unutrašnjosti Balkana. Tako je bugarski projekat (1904) predviđao liniju od Ćustendila preko Kumanova i Debra do Medove i očigledno je bio inspirisan idejom o velikoj San stefanskoj Bugarskoj. Italijanski projekat, koji je predviđao povezivanje Medove sa Valonom i Bitoljem, odražavao je ambicije Italije na Balkanu. I srpski projekat je, poput dva prethodna, kao jadranski terminal pruge predviđao Medovu, ali se u svemu ostalom razlikovao od njih. Najslbližiji mu je bio crnogorski projekat, iako je i među njima bilo razlika, od kojih se najvažnija odnosila na pitanje izlazne tačke na Jadranu. Prolazak ove pruge što većom dužinom preko crnogorske teritorije, sa terminalom u Baru, bio je od životnog značaja za Crnu Goru. On je otvarao mogućnost brze, jeftine i savremene komunikacije sa Evropom, a značajno bi unaprijedio i unutrašnji saobraćaj u crnogorskoj knjaževini. Mada su nemiri, koji su izbili u Makedoniji 1903 - 1904. godine, sa dnevnog reda evropske diplomatije skinuli za neko vrijeme pitanje željeznice Dunav - Jadran, knjaz Nikola je tokom 1907. godine, preko francuskog poslanika na Cetinju, Serseja, pokušavao da ponovo podstakne francusku vladu da se angažuje na tom projektu. Knjaz je ovoga puta imao u vidu kombinaciju sa francusko - engleskim kapitalom, uz moralnu podršku Rusije i Italije. Italijanski poslanik podržavao je tu kombinaciju, ali to nije bilo dovoljno za ožiljavanje projekta. Austrougarska, glavni protivnik projekta, najzaslužnija je što je, počev od januara 1908. godine, Evropa ponovo obratila maksimalnu pažnju na ovo pitanje. Naime, austrougarski ministar spoljnih poslova Erental je u januaru 1908. godine u parlamnetu promovisao program gradnje željeznice Uvac - Mitrovica, kao i Kotor - Crnogorsko primorje. On se oslanjao na čl. 29 Berlinskog ugovora i razgovor sa knjazom Nikolom.

Erentalov govor je na evropskom planu izazvao mnogo veće posljedice. U februaru 1908. godine u Parizu je obrazovana fran-

cusko - srpska finansijska grupa, iza koje je stajala Otomanska banka. Njen rukovodilac Bardak je, na ruski podsticaj, u Rimu razgovarao sa ministrima više zainteresovanih zemalja, Titonijem, Barerom, Muravjevim i Milovanovićem. Postignuta je saglasnost da u Sindikat za Jadransku željeznicu uđe i italijanska grupa.

Do italijansko - francuskog sporazuma nije lako došlo. U pregovorima u Parizu, u maju 1908. godine, učestvovao je i Volpi. Konačno je dogovoreno da kvota finansijskog učešća Francuske bude 45%, Italije 35%, Rusije 15%, Srbije 5%. Upravna mjesta podijeljena su po proporciji 5-4-2-1. Gradnja željeznice trebalo je da bude povjerena Francuzima, a gradnja luke Italijanima. Luka je trebalo da bude posebna finansijska jedinica gdje je italijanski kapital ulagao 50% (po nekim podacima 55%).

Za gradnju željeznice pored osnovnih kapitala i subvencija zainteresovanih vlada potrebno je bilo obezbijediti i saglasnost



35. Vodonapojnik.



Turske. U junu 1908. godine izdata je koncesija za projektovanje jednog dijela trase Transbalkanske željeznice (odsjek Merdare-Prizren). Koncesija je izdata društvu Zonkšn Salonik Konstatinopoli, iza koga je stajao Sindikat za Dunavsko - jadransku željeznicu. Mladoturska revolucija i aneksija Bosne i Hercegovine izazvali su političku nestabilnost na Balkanu i šire, koja nije pogodovala realizaciji velikih međunarodnih željezničkih projekata. Ipak, u Sindikatu za Dunavsko - jadransku željeznicu nijesu posustajali. Konačno, u julu 1911. godine potpisan je dogovor sa Portom, kojim je definisano pravo na ispitivanje čitave turske trase i prethodno pravo za građenje i iskorištavanje tog puta. Formalno, željeznicu je trebalo da gradi turska vlada, a stvarno članovi Sindikata iza kojih su stajale njihove vlade. Samo nekoliko sedmica kasnije realizaciju željeznice Dunav-Jadran dovela je u pitanje nova evropska kriza, izazvana izbijanjem italijansko - turskog rata 29. septembra 1911. godine.

Paralelno sa nastojanjima da se uključe u realizaciju Transbalkanske željeznice, Italijani su nastojali da onemoguće realizaciju projekta austrougarske željeznice Herceg Novi – Bar – Ulcinj – Skadar, pa je njihova diplomatija preduzimala korake da u Carigradu obezbijedi tursku saglasnost za izgradnju linije Skadar - Bar, kao dionice Jadranske željeznice, koja je srpskom i turskom teritorijom trebalo da vodi od Dunava do luke Medova. Italijanska diplomatija je nastojala da koncesiju za gradnju pruge Bar - Skadar dobije Barsko društvo.

Najopasniji italijanski takmac, Austro-ugarska, pored mjera za ostvarivanje svoje željezničke ekspanzije duž crnogorske obale, nalazila je i druge kombincije da umanjí značaj i potpuno obesmisli italijansku željeznicu Bar - Vir. U Beču su planirali da za sebe obezbijede koncesije za regulisanje korita Bojane i obavljanje plovidbe tim putem. Prokopavanjem korita Bojane i regulisanjem njenog toka bio bi tokom čitave godine, relativno brzo i bez pretovara omogućen saobraćaj između Jadrana i pristaništa na Skadarskom jezeru, .



36. Stanica na ulazu u tunel „Sutorman”



37, 38. Stanični objekti i radionice u Baru i Virpazaru



39, 40. Stanični objekti i radionice u Baru i Virpazaru



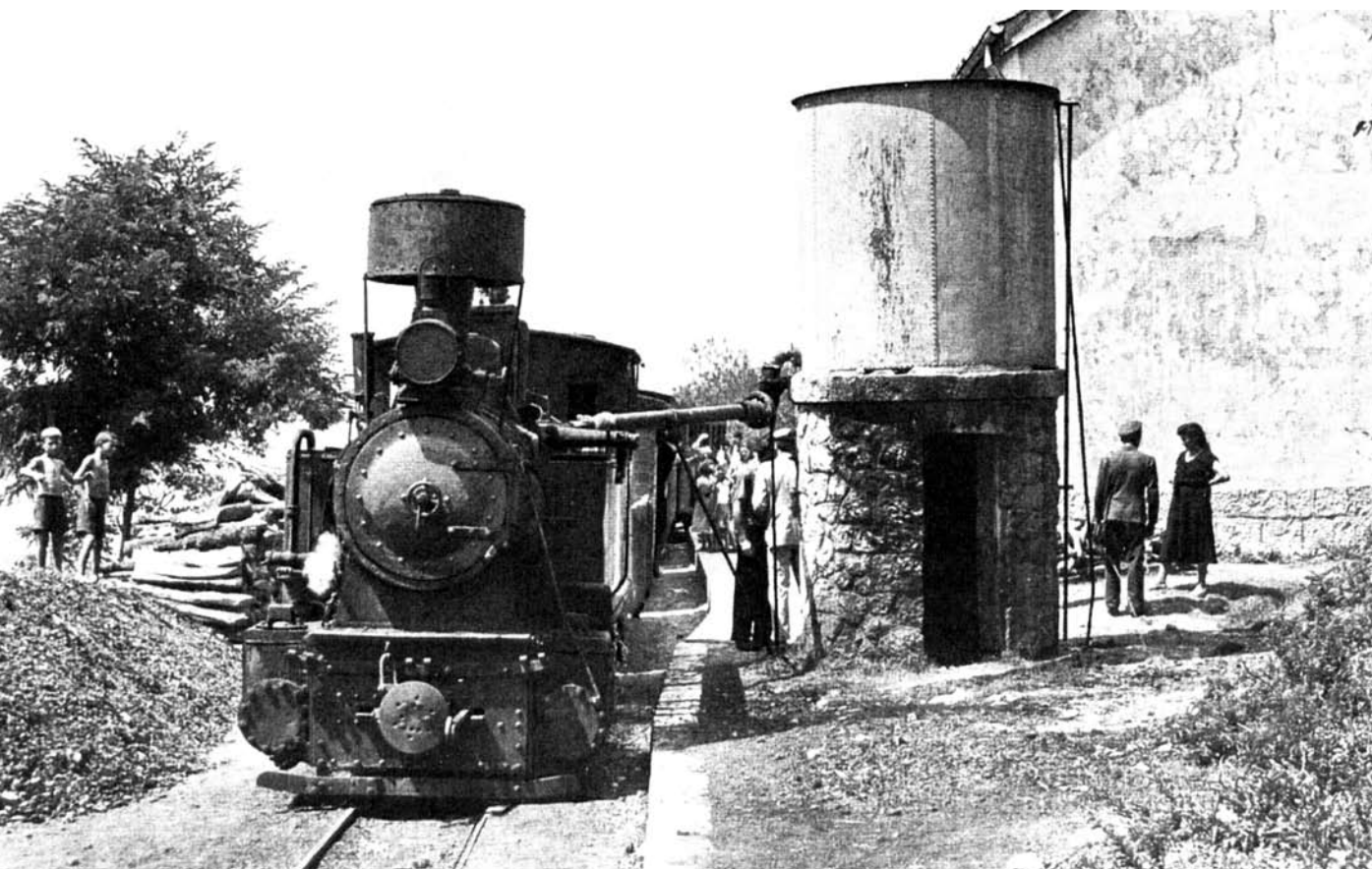


41.

41. Željeznički i automobilski saobraćaj oko 1910. godine  
Automobil prestolonasljednika Danila  
42. Lokomotiva „Lovćen“ Limljani  
43. Lokomotiva „Lovćen“ prilikom napajanja vodom  
na stajalištu Stražara, 1959.



42.



43.

Italijanski saobraćajni monopol u Crnoj Gori ugrozilo je djelovanje češke firme Laurin i Klement iz Mlade Bolesave, koja je od 1910. godine prevozila poštu i putnike na linijama Cetinje - Kotor, Cetinje - Podgorica, Podgorica - Nikšić, Podgorica - Plavnica, prijeteci da automobilskim transportom skrene i robne tokove prema kotorskoj luci. Crnogorskoj vlasti italijansko - austrijska konkurencija je bila dobrodošla dok god je rezultirala investiranjem u razvitak saobraćaja u Crnoj Gori.

#### RATOVII OKUPACIJE OD 1912. DO 1918. GODINE

U balkanskim ratovima 1912 - 1913. prvi put je crnogorska vojska za transpost ljudstva i ratnog materijala, uz tradicionalna, imala na raspolaganju i moderna saobraćajna sredstva. U velikoj mjeri za to je mogla da zahvali Barskom društvu, odnosno željeznici Bar - Vir, kao i lučkim postrojenjima i plovilima koja je Barsko društvo imalo u Baru i na Skadarskom jezeru. Ratovi su donijeli nova teritorijalna proširenja u pravcu Sandžaka i Metohije, pa se pred Društvom otvarala mogućnost građenja novih željezničkih linija. Crnogorska vlada nije željela da osnažuje saobraćajni monopol koji su Italijani uspostavili u Crnoj Gori. Kao što je ranije profitirala na italijansko - austrougarskoj konkurenciji, Crna Gora je sada pokušavala da iskoristi francuske i italijanske surevnjivosti oko izgradnje novih željezničkih linija u Crnoj Gori. Crnogorska vlada je mogla da bude zadovoljna kada je u junu 1913. godine u jednom međunarodnom konzorcijumu za balkanske željeznice postignut dogovor o zajedničkom nastupu francuskih, ruskih i italijanskih kapitalista u traženju koncesija za izgradnju crnogorskih željeznica.

U toku skadarske krize javile su se ideje o teritorijalnim i finansijskim kompenzacijama Crnoj Gori za odustajanje od Skadra. Govorilo se o obezbjeđivanju plodnog zemljišta za Crnu Goru regulacijom toka Bojane i djelimičnim isušivanjem Skadarskog jezera.



U jeku krize velike sile su prihvatile italijansku ideju o međunarodnom zajmu, koji bi one garantovale, a kojim bi Crna Gora mogla da sanira svoje ratom upropašćene finansije i realizuje niz drugih saobraćajnih i privrednih poduhvata.

Zahvaljujući naklonosti italijanske i francuske vlade, Pariska i Holandska banka i Istočno trgovačko društvo iz Milana obećali su zajam. Postignuto je da se izvjesni avans dobije i prije konačnog zaključivanja zajma.

Mada je finansijski angažman Francuske u Crnoj Gori u vezi sa ovim zajmom bio motivisan prije svega političkim razlozima, koji su proisticali iz želje da se održi ravnoteža uticaja velikih sila na Balkanu, francuska diplomatija nije propustila priliku da iz svega

ovoga izvuče i izvjesne ekonomske koristi. Crnogorskoj vladi je stavljeno na znanje da francuski zajam pretpostavlja i obranjenje francuskim inženjerima i industriji. Crnogorska vlada je odlučila da kao protivslugu za dobijeni zajam Italijanima i Francuzima izda koncesije za pomenute pruge Bar - Skadar i Podgorica - Peć. Dvadeset osmog maja 1914. godine sa italijanskim i francuskim bankama potpisan je ugovor o avansu koji je Crna Gora trebalo da dobije na račun velikog zajma.

Uoči atentata u Sarajevu izgledalo je da se pred Barskim društvom otvaraju bolje perspektive. Dobilo je nove željezničke koncesije, a oživjele su nade da će doći do realizacije projekta željeznice Dunav - Jadran.

Dobijanjem velikog kredita na ime kompenzacije za napuštanje Skadra, Crna Gora bi mogla i da izmiri dugovanja prema Barskom društvu, što je direktno poboljšavalo njegov finansijski položaj. S druge strane, velikim finansijskim sredstvima Crna Gora je trebalo da unaprijedi svoju privredu, što bi dovelo do veće uposlenosti postojećih lučkih i transportnih kapaciteta Barskog društva.

I julska kriza 1914. godine pokazala je koliko su projekti Barskog društva usko vezani za evropske političke prilike, odnosno političku konstelaciju na Balkanu. Ratni sukobi nijesu spriječili samo neposredno realizovanje pomenutih projekata, već su nametali pitanje da li će zbog neminovnih geopolitičkih promjena na karti poslijeratne



44. Lokomotiva „Lovćen“ na stanici Sutorman, 1959.

Evrope uopšte biti interesa i mogućnosti za njihovo ostvarivanje.

Nakon ulaska Crne Gore u rat, Austro-ugarska je nastojala da onesposobi objekte Barskog društva zbog značaja koji je ono moglo imati u snabdijevanju Crnogorske vojske ratnim materijalom i životnim namirnicama. Već 8. avgusta Bar je žestoko bombardovala austro-ugarska flota. Stradali su stara željeznička stanica, radio stanica Markoni, morska stanica, lučki magacini, dio lukobrana, i električna centrala. Italijani, službenici Barskog društva, već su narednog dana 9. avgusta, složno odlučili da napuste Crnu Goru i odu za Bari. U Baru su ostali samo vicekonzul i još dvojica Italijana. Nije funkcionisala željeznička linija Bar - Vir, a i telegrafski i telefonski saobraćaj sa Cetinjem je bio prekinut. Funkcioneri Barskog društva sredinom avgusta vratili su se u Crnu Goru i reorganizovali rad željeznice i drugih službi. Predostrožnosti radi, uprava Društva je prebacila dio voznog materijala duž pruge između Sutormana i Vira. Zahvaljujući intenzivnom radu radionice, od šest raspoloživih lokomotiva četiri su bile u odličnom stanju, a dvije na remontu. Manevarske mašine u luci su bile ponovo instalirane. Aktivirano je i dvoje auto - kola.



47.

Od početka novembra 1914. zbog opasnosti od bombardovanja sa mora i skoro svakodnevnih avionskih napada službenici Društva su ponovo napustili objekte u Baru i prisustvo ograničili samo na željezničku liniju i Stari Bar. Inače, zbog blokade crnogorske obale obim poslova u Barskoj luci nije bio ujednačen i stalno se smanjivao, posebno od kraja 1914. godine. Bilo je dana bez željezničkih transporta na pruzi Bar - Vir, a u vrijeme većih istovara korišćeno je i do 15 vagona.

U januaru 1916 godine, u vrijeme vojnog sloma Crne Gore, Italijani su konačno napustili prugu Bar-Vir i druge objekte Društva i preko Skadra i Medove otputovali za Italiju.

Tokom okupacije Crne Gore austro-ugarske vlasti su koristile postrojenja Barskog društva. Ona su postala značajan segment u saobraćajnom lancu kojim su transportovane austro-ugarske trupe i ratni materijal preko Dalmacije, Crne Gore, sjeverne Albanije ka Solunskom frontu. Dio željezničkog voznog parka sa pruge Vir - Bar, odvučen je u druge djelove carevine, ali su se, takođe na ovoj pruzi, pojavili novi tipovi lokomotiva i vagona prebačeni iz Austro-ugarske. Okupator je namjeravao da realizuje dio željezničkog programa Barskog društva. Vršene su pripreme



45.



46.

45. Objekti Barskog društva bombardovani u avgustu 1914.  
46. Tip lokomotive koju je austro-ugarska vojska koristila na pruzi Virpazar-Bar za vrijeme okupacije Crne Gore  
47. Lokomotiva sa pruge Vir - Bar, 1910.

za izgradnju linije Plavnica - Podgorica, ali se na tom poslu nije odmaklo dalje od dopreme građevinskog materijala.

Dok se približavao slom Centralnih sila, predsjednik Barskog društva Đuzepe Volpi je preduzeo korake kod italijanskih vlasti da ukaže na potrebu vojničkog zaposijedanja onih mjesta u Crnoj Gori u kojima je kompanija imala svoju imovinu i interese. Tako su u novembru 1918. godine u Bar i Virpazar sa italijanskom vojskom stigli i službenici kompanije. Svoja postrojenja zatekli su u žalosnom stanju. Uprkos tome, već tokom decembra uspostavili su saobraćaj na liniji Virpazar-Bar dva puta sedmično, a pod komandom italijanskih okupacionih vlasti radila je i luka u Baru. Najveći problem u uspostavljanju redovnog željezničkog saobraćaja bio je ne-



dostatak lokomotiva. Kombinacija po kojoj je bila predviđena izrada novih lokomotiva u italijanskim mašinskim zavodima Ansaldo i Breda bila je neostvariva zbog visokih troškova i dugog čekanja, pa su preko italijanske diplomatije uporno preduzimane mjere da se iz Čehoslovačke i Mađarske vrata zaplijenjene lokomotive Barskog društva (*Markoni, Paganini i Rumija*).

Politička odluka italijanske vlade - koja je željela da na jugoslovenskoj obali zadrži Barsko društvo kao uporište koje se u pogodnom momentu može iskoristiti za novu ekspanziju, ili eventualnu trgovinu sa jugoslovenskom državom - produžila je Društvu život ili, preciznije, njegovo životarenje. Odnosi Barskog društva sa novim jugoslovenskim vlastima bili su loši. Poslije povlačenja italijanskih okupacionih posada iz Crne Gore, 20. juna 1920. godine, u Kraljevini SHS Barskom društvu je bila oduzeta koncesija za plovidbu po Skadarskom jezeru, a pristaništa koja je ono izgradilo ustupljena su Zetskoj plovidbi. Takođe je ukinuta i Slobodna carinska zona. Uskraćivanje dijela koncesionih aktivnosti poslužilo je Barskom društvu kao izgovor da odustane od završetka preostalih radova na uređenju luke, predviđenih ugovorom iz 1906. godine. Umjesto perspektivnog lučkog grada, koji je trebalo da bude terminal Transbalkanske željeznice, Bar je u međuratnom periodu tavorio, na periferiji države i ekonomskog života, povezan sa siromašnim zaleđem malom nerenabilnom željeznicom. Perspektive za opstanak i razvitak Barskog društva zavisile su od realizacije transbalkanskog željezničkog projekta, koji je nakon Drugog svjetskog rata izgubio međunarodnu političku dimenziju i sveo se na jugoslovensko ekonomsko i crnogorsko životno pitanje.

Presudom Vrhovnog suda NR Crne Gore, 30. maja 1946. godine, sva imovina Barskog društva je konfiskovana i time je formalno, i konačno, stavljena tačka na njegovu djelatnost.

Željeznica Bar - Vir sa komplementarnim plovidbenim linijama na Skadarskom jezeru i željezničkom linijom Plavnica - Podgorica



48

funkcionisala je još nekoliko godina. Nakon izgradnje pruge normalnog kolosjeka Bar-Podgorica 1959. godine prestao je saobraćaj na uskotračnoj pruzi Bar - Vir. Njena trasa je asfaltirana i osposobljena za drumski saobraćaj. Mali voz, popularni *Ćiro*, nakon 50 godina rada na ovoj pruzi otišao je u istoriju.

48 i 49. Transport partizanskih jedinica željeznicom Bar - Vir krajem novembra 1944.

Slavko BURZANOVIĆ



49.





50. Polazak putničkog voza iz Bara za Virpazar.





**CRNOGORSKE ŽELJEZNICE 1918 - 1941**

---

**III**







1. Željeznička stanica u Nikšiću

## UVOD

U periodu od 1918. do 1941. godine Crna Gora je bila sastavni dio centralistički uređene jugoslovenske države, privredno i saobraćajno nerazvijena. U tom periodu je u Crnoj Gori je izgrađen 71 kilometar željezničke pruge Nikšić - Bileća, ali ni ona, kao i postojeća željeznica Bar - Virpazar, nije imala širi značaj, s obzirom na to da je Crna Gora i dalje ostala saobraćajno nerazvijena, odnosno komunikacijski izolovana. Nerazvijena saobraćajna mreža, posebno Crna Gora nije mogla biti povezana sa razvijenijim krajevima Jugoslavije, naročito žitorodnim područjima, imala je za posljedicu izuzetno visoku cijenu saobraćajnih usluga, odnosno, konkretno, izuzetno visoku cijenu osnovnih životnih namirnica koje su nabavljane u drugim područjima Jugoslavije. Postojeća željeznička mreža ili je bila potpuno nerentabilna (Bar - Virpazar) ili je više služila eksploataciji pojedinih dobara (šuma), nego što je bitno uticala na poboljšanje saobraćaja u Crnoj Gori, što je bio slučaj sa prugom Nikšić-Bileća. Saobraćajna izolovanost Crne Gore bila je tolika da se ona često u političkim prepucavanjima nazivala "Sibirijom" ili "Tasmanijom". Otuda je pitanje saobraćaja, posebno gradnje željeznice u ovom periodu tretirano kao prvorazredno političko pitanje i bilo jedno od onih pitanja na kojem su političke elite, bilo vlast bilo opozicija, pravile političke programe i parole u čijem središtu je uvijek bilo pitanje gradnje željeznice. U tom smislu pitanje gradnje Jadranske željeznice bilo je jedno od onih koje se nije ticalo samo Crne

Gore, ali svakako pitanje na kojem se trošilo najviše energije i vremena u promišljanju perspektive Crne Gore u jugoslovenskoj zajednici.

## BORBA OKO TRASE BUDUĆE JADRANSKE ŽELJEZNICE I CRNA GORA

Vjerovatno da nema pitanja o kojem je više pisano u Crnoj Gori između dva rata od pitanja izgradnje Jadranske željeznice. Skoro da nije bilo boljeg znalca privrednih prilika, a da ovo pitanje nije razmatrao, niti je bilo stranke i političara koji „željeznicom“ nijesu mahali kao predizbornom parolom. Ovo je, istovremeno, bilo i značajno jugoslovensko pitanje na kojem su se prelamali različiti ekonomski, politički i nacionalni interesi. Nas prije svega zanima ovo pitanje kao dio „crnogorskog ekonomskog sna“, izvjesnosti „ekonomskog blagostanja“, izborne obmane, sukoba interesa i objektivnih odnosa i uticaja. I ovo pitanje je „unijeto“ u novu državu, naravno u novom pravnom, političkom i teritorijalnom okviru. Ono je već 1918. godine imalo svoju „istoriju“. Do tada se ono uglavnom posmatralo kao pitanje „izlaska Srbije na more“ a od tada se može posmatrati, pored navedenog, i kao „ulazak Crne Gore u Jugoslaviju“.

Težnja za izlazom na more pojavila se u Srbiji još polovinom XIX vijeka. U programu Adama Čartorijškog iz 1843. godine naglašen je značaj izlaza Srbije na more i interes Austrije da to spriječi. Tu ideju razradio je Ilija Garašanin u „Načertaniju“ iz 1844. godine, zagovarajući potrebu da se od



2, 3, 4. Motivi sa napuštene trase željeznice Nikšić - Bileća

Porte traži slobodan put do Jadranskog mora. Na Porti je to pitanje pokrenuto 1897. godine. Zaoštavanje odnosa između Srbije i Austrougarske 1903. godine, a posebno carinski rat 1905. godine, to pitanje je posebno aktuelizovalo. Srpska vlada je namjeravala da gradi željeznicu od Merdara (na tadašnjoj srpsko-turskoj granici) do Medove na albanskoj obali. Izlaz željeznice na Bar tada je bio neprihvatljiv i zbog toga što je članom 29 Berlinskog ugovora (1878) Austrougarska imala pravo policijskog nadzora nad crnogorskom obalom.

Turska je 1909. godine dozvolila trasiranje dionice od Merdara do Medove, ali su nemiri u Albaniji spriječili realizaciju tog projekta. Aprila 1911. godine Turska je potpisala i ugovor za trasiranje Jadranske željeznice po srbijanskom prijedlogu, ali je novi ustanak Albanaca onemogućio realizaciju. Prevažodna težnja Srbije do 1918. godine bila je da izađe na more preko sjeverne Albanije, dolinom Drima kao „prirodnim izlazom“, kako je pisao Jovan Cvijić.

Svoje planove sa željeznicom imala je i Austrougarska. Grof Erental, ministar spoljnjih poslova, objelodanio je 1908. godine njen projekat izgradnje pruge Uvac-Mitrovica, otkrivajući tako težnju da se spusti do Soluna i učestvuje u diobi Turske. Svoje planove i interese imali su, u vezi sa ovim pitanjem, i Turska, Bugarska, Grčka, Italija i Rusija.

Pitanje gradnje Jadranske željeznice bilo je u ovom periodu dio austrijsko-srpskog





sukoba, vođenog oko Jadranskog mora i ujedinjenja Jugoslovena, s jedne strane, i sprečavanja imperijalističkog prodora Austroougarske prema Solunu i Bliskom istoku, s druge. Crna Gora je, takođe, s interesovanjem pratila razvoj događaja u vezi s trasom te pruge. Njen interes da pruga izađe na Bar bio je razlog spora sa Srbijom početkom XX vijeka. Tokom 1908. godine oko tog pitanja između Crne Gore i Srbije, su vođeni intenzivni razgovori. Tada je u Srbiji bio izrađen projekat pruge Dunav - San Đovani di Medua u dužini od 557 km Pruga bi išla od Prahova na Dunavu, dolinom Timoka na Knjaževac i Niš, potom dolinom Toplice na Kuršumliju i Merdare, a odatle turskom teritorijom i dolinom Laba, Sitnice, Drenice,

Belog Drima i Bojane do San Đovani di Medua. Pruga bi u dužini od 270 km prolazila turskom teritorijom. Predračun je iznosio 73-120 miliona dinara.

Početkom 1907. godine izrađen je i crnogorski projekat, kojim se predviđala trasa pruge od Bara do Virpazara i zatim dolinom Morače i Tare na Berane, a odatle pravcem Rožaje-Kuršumlija. Ovim projektom knjaz Nikola je želio da preduhitri Beograd i spriječi trasiranje pruge preko sjeverne Albanije. Crnogorski projekat nije naišao na razumijevanje kod srbijanske vlade, ali i Beč je bio odlučno protiv te ideje. Da bi obezbijedio podršku svom projektu, knjaz Nikola je 1908. godine putovao u Petrograd. Argumenti koje je iznosio protiv srbijanske varijante ugla-



3.

4.







5. Motiv sa napuštene trase željeznice Nikšić - Bileća  
6. Tunel na trasi Nikšić - Bileća  
7. Napuštena stanica Podbožur



vnom su se svodili na sljedeće: 1. da će Albanci biti smetnja srbijanskom projektu; 2. da je veća dužina te pruge; 3. da su krajevi kuda prolazi nenaseljeni; 4. da je pruga „suviše u srcu Turske“, 5. da je Medova nepodesno pristanište. Ruska vlada nije uspjela da nađe kompromisno rješenje za Crnu Goru i Srbiju, pa se spor prenio na Portu, gdje je crnogorski poslanik Dušan Gregović pokušao da omete srbijanski projekat.

S pitanjem izgradnje Jadranske željeznice vezuje se i pokušaj Crne Gore da izgradi luku u Baru i podigne novu varoš koja je proglašena za slobodnu.

Takozvano „željezničko pitanje“ bilo je predmet spora između Crne Gore i Austro-ugarske. Insistirajući na članu 29 Berlinskog ugovora, Austro-ugarska carevina je težila da nametne neke svoje strateške, ekonomske i političke planove. Tako se 1905. godine pojavljivala sa projektima pruga Spič-Skadar, potom Mostar - Nikšić - Podgorica, Kotor - Bar, s ciljem da obezbijedi što lakšu vezu sa Albanijom, da odvoji Crnu Goru od Primorja i da je ekonomski potčini. Odlučan stav Crne Gore primorao je Austro-ugarsku da odustane od ovih planova. Interes za gradnju željeznica u Crnoj Gori pokazivala je i Francuska. Još 1890. godine javila se ideja u Crnoj Gori za izgradnju električne željeznice između Plavnice i Danilovgrada, pa je jedan Francuz bio dostavio Cetinju plan lokomotiva i vagona. Na zahtjev knjaza Nikole 1891. godine, prilikom boravka u Francuskoj, inženjer Lelarž je projektovao dvije željezničke pruge uzanog kolosjeka (Nikšić - Skadarsko jezero, Andrijevića - Skadarsko jezero). Prilikom posjete Francuskoj Gavra Vukovića, tadašnjeg ministra spoljnjih poslova (1900. godine) došlo je do povećanog interesovanja francuske javnosti za Jadransku željeznicu. U maju 1914. godine crnogorska kraljevina vlada je jednom mješovitom francusko-italijanskom društvu dala koncesije za građenje željeznica Podgorica-Peć i Bar-Skadar, ali je rat spriječio realizaciju tih projekata.

Crna Gora je prvu željeznicu dobila u prvoj deceniji XX vijeka i to posredstvom ita-

lijanskog kapitala, koji je od kraja XIX vijeka ispoljavao interes za investicije u Crnoj Gori. Godine 1906. sklopljen je ugovor između crnogorske vlade i Barskog društva o izgradnji i eksploataciji luke, pruge (uskotračne željeznice 0,75 m) od Bara do Virpazara (43,3 km) i plovidbi po Skadarskom jezeru, uz koncesiju na 60 godina. Pruga je svečano otvorena 2. novembra 1908. godine, dok je otvaranje lukobrana obavljeno 23. oktobra 1909. Date koncesije italijanskom kapitalu bile su vrsta ekonomske nužnosti. Za Crnu Goru koristi su bile kratkoročne. Gledajući u dužem vremenskom rasponu, date koncesije će značajno uticati na stagniranje razvoja južnog dijela Crne Gore, a sama pruga Bar-Virpazar imaće ograničeni ekonomski značaj poslije 1918. godine.

Iz svega navedenog mogu se izvući zaključci:

1. Pitanje Jadranske željeznice do 1918. godine bilo je međunarodno pitanje na kojem su se prelamali interesi balkanskih zemalja, pa i šire;

2. Strani kapital vođen logikom ekonomskih i političkih interesa izražava interesovanje za gradnju željeznice preko Crne Gore;







8.

8. 9. Naslovnice publikacija o problemu građenja  
Jadranske pruge



9.

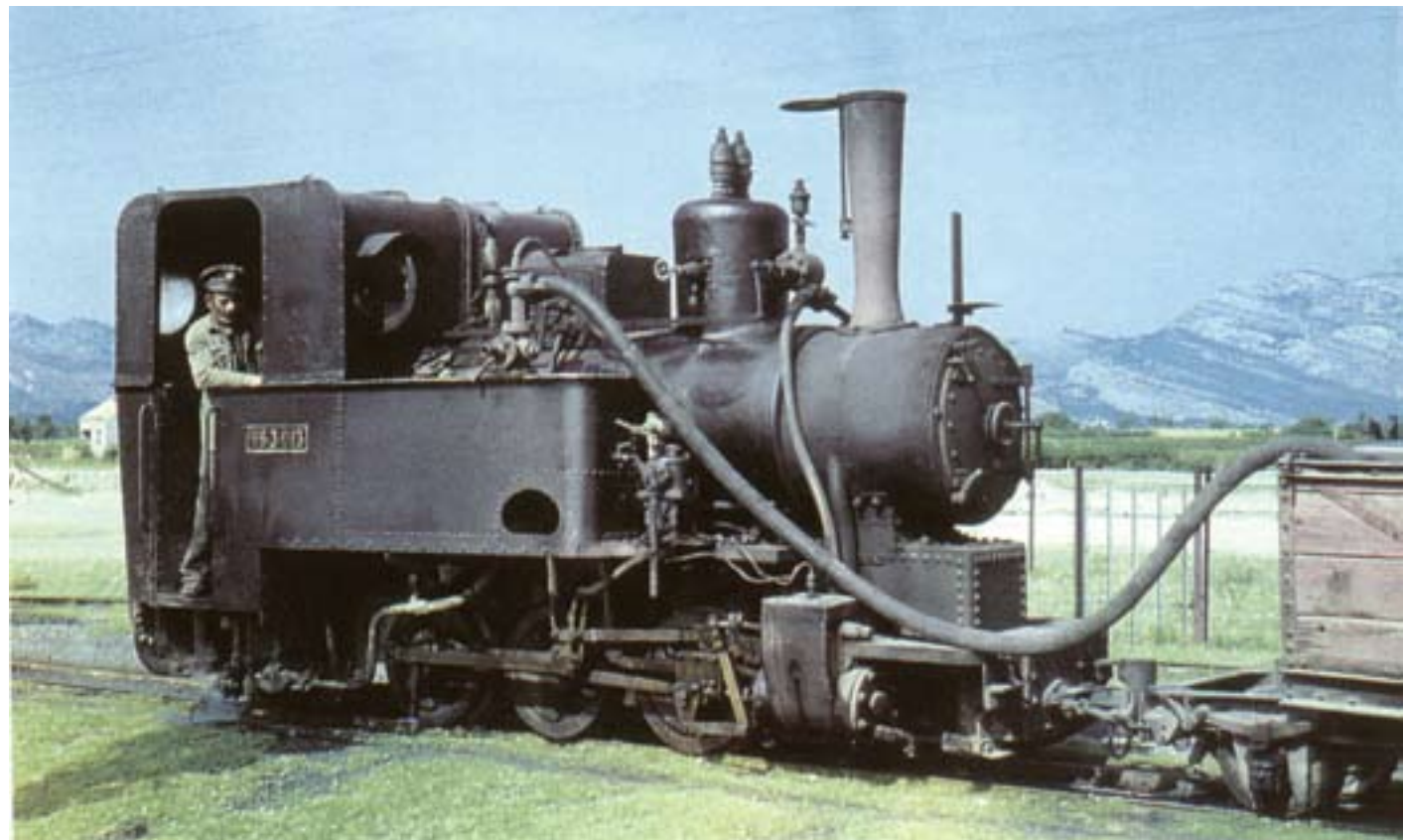
10. Lokomotiva na pruzi Titograd-  
Plavnica uoči ukidanja pruge 1959. godine.

3. Strani kapital je tada za Crnu Goru bio jedini mogući izvor sredstava za realizaciju bilo kojeg privrednog projekta, pa i željeznice;

4. Crna Gora je nastojala da se saobraćajno veže sa svojim izlaznim tačkama u suprotnom pravcu od svog zaleđa.

Poslije stvaranja KSHS i ujedinjenja, odnosno ulaska Crne Gore u tu zajednicu 1918. godine, u Crnoj Gori je postojalo široko rasprostranjeno mišljenje da je Jadranska željeznica neće mimoći. Ali tako nešto su očekivali i drugi u jugoslovenskoj državnoj zajednici. To je postalo jasno već s kraja 1919. godine kada se, prvo u štampi a potom u stručnim publikacijama, otvara široka rasprava o pravcu trase buduće Jadranske željeznice. Kao izlazne tačke najčešće su pominjani Split, Neum-Klek i Tivat. Tako je

rasprava krenula mnogo ranije nego što je postalo izvjesno da li će se i od kojih sredstava graditi pruga. U *Bosanskom Lloyd-u* inž. N. Jovanović iz Sarajeva napisao je krajem 1919. i početkom 1920. godine niz članaka o željeznicama u Kraljevstvu SHS, zagovarajući pri tome izlaz Jadranske željeznice dolinom Neretve na Neum. Na to je reagovao inž. P. Senjanović (brošuroum *Naši izlazi na more*), zagovarajući Split kao izlaznu tačku Jadranske željeznice i buduću centralnu saobraćajnu izvozno-uvoznju luku za čitavu državu. Dvije godine kasnije (1922) i treća potencijalna tačka, Boka Kotorska, dobila je svoje stručno obrazloženje. Radikalski prvak iz Boke, dr Rudolf D. Sardelić objavio je brošuru *Izlaz Srbije na more*. Sardelić je tvrdio da je baš u znaku „Izlaza Srbije na more“ izvršeno „veliko djelo oslobođenja i ujedinjenja“. On je nudio mogućnost „izlaza na tri mora“ varijantama: Morava-Vardar na Solun, Sava-Kupa-Sjeverni Jadran, zatim izgradnjom



10.

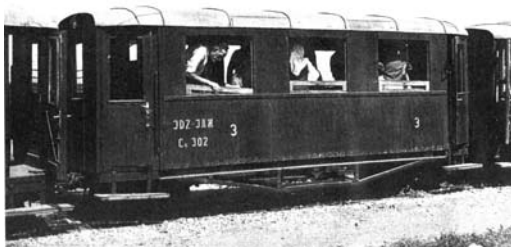




11. Na pruzi  
Titograd Plavnica  
12. - 20. Lokomotive  
i vagoni koji su  
saobraćali prugom  
Plavnica - Podgorica



12.



13.



14.

Unske željeznice izlaz sa Save na Šibenik i Split. Izgradnjom Drinske arterije dobio bi se izlaz na more u južnom primorju, dok bi se izgradnjom Ibarsko-varđarske radijalne arterije dobio rezervni izlaz na Egejsko more. Izgradnjom Podunavske arterije (Požarevac-Prahovo) dobio bi se izlaz na Crno More. Ukazujući na nužnost izlaza na „nacionalne luke“ (što Solun nije), te na prirodnu mogućnost „izlaza niz Drim na Skadar“, Sardelić se opredeljivao za „Drinski izlaz na more“: Taj pravac je zamišljen „uz donju Savu, onda niz Drinu i njene izvorne rijeke Pivu i Komarnicu do planine Vojnik, potom tunelom do Nikšićkog polja, niz Zetu na Boku i drugim pravcem na Skadarsko blato. Ova trasa Drinske pruge u Crnoj Gori prihvaćena je kao „Sardelićeva pruga“. U polemiku oko pravca Jadranske pruge sa hrvatskom štampom, koja je zagovarala izlaz na Split, uključila se i štampa u Crnoj Gori. „Splićani traže hleba preko pogače, a mi ovamo nemamo ni ovsjenice“, komentarisao je list Crna Gora. „Narodna riječ je bila mnogo oštrija u kritici stavova hrvatskih listova: „Evo dvije godine i više kako „Obzor“ i „Hrvat“ i ostali zagrebački zjedničarski i frankovački listovi napadaju, ne samo prugu Beograd-Boka, zato što prolazi kroz srpske krajeve, nego besomučno napadaju, služeći se čak neistinama i klevetama

cio srpski narod, osobito Srbiju, njenu upravu, njene državnike i njen politički rad, nazivajući nas onim istim imenima, kojima su nas zvali Mađari i Austrijanci prije rata: balkancima, azijatima, arnautima, podmećući nam i u spoljnoj i u unutrašnjoj politici:

„Kako se danas vodi samo srpska, odnosno šumadijska politika finansijskim i ekonomskim stvarima, kako je Srbija spala na to da je Hrvatska hrani i finansira“.

Povodom buduće trase željezničke pruge, koja je, kao što se vidi iz dosada rečenog, bila prvorazredno političko pitanje, održano je niz sastanaka, konferencija i skupova širom zemlje. Takva jedna konferencija održana je u Splitu 15. II 1920. godine. Zatim je Ministarstvo saobraćaja organizovalo konferenciju u Beogradu (3-7. V 1920), na kojoj je Rudolf Sardelić „zastupao za Crnu Goru“, zagovarajući tezu „da je Split izlaz za zapadni a Boka za istočni dio države“. Na ovoj konferenciji preporučena je izgradnja pruge od Kosova preko Peći do Podgorice na Boku, sa krakom na Bar, i pruge Beograd-Valjevo-Užice-Višegrad-Foča-Nikšić-Boka Kotorska sa ogrankom na Dubrovnik. Na konferenciji jugoslovenskih inženjera i arhitekata 1921. godine, pored pruge Metohija-Podgorica-Virpazar, sa ograncima za Bar i Kotor, predložena je, u perspektivi, gradnja uskotračne



željeznice Višegrad-Gacko, sa ograncima za Nikšić, Trebinje i Boku.

Pored polemike sa hrvatskom i bosanskom štampom u Crnoj Gori su bile prisutne i nedoumice oko trase i na ovom području. Lazar Damjanović, bivši član Izvršnog narodnog odbora upozoravao je Sardelića „da je i Zetska dolina za Crnu Goru ono isto što je Morava za Srbiju i da će svaka željeznica koja se gradi i zbog Crne Gore promašiti svoj cilj, ako po dužini ne bude presjekla ovu bogatu dolinu“. Sve češće pominjanje Boke kao izlazne tačke Jadranske željeznice izazvalo je veliko podozrenje Barana. U Baru je 22. januara 1922. godine osnovan poseban odbor, sa ciljem da propagira potrebu izlaza željeznice na ovaj grad. Krajem januara iste godine na velikom zboru građana (predsjedavao dr Nikola Dobrečić, arcibiskup barski i primas srpski), donesena je rezolucija kojom se ekonomskim i istorijskim razlozima pravdala potreba izlaska pruge na Bar. Ovo je ujedno bio i prvi miting u Crnoj Gori povodom Jadranske željeznice. Grupa uglednih građana Crne Gore, na čelu sa mitropolitom crnogorsko-primorskim, Gavrilom Dožićem, uputila je u martu 1922. godine predstavku jugoslovenskoj vladi, u kojoj se pored ostalog navodi: „Političko ujedinjenje dveju samostalnih država srpskih ima dublji smisao. Ono mora da zadovolji istinske zajedničke potrebe i interese. Oživotvorena misao dugih vjekova nameće neodložnu, imperativnu i apsolutnu nužnost da se prema stanju današnjeg napretka, povežu, prošire, i upotpune ranije intimne veze, kako bi napaćene zemlje pomoću modernih saobra-

čajnih sredstava, izašle iz tame srednjega vijeka i ušle u puni savremeni život...“ Skrećući pažnju vladi na „ozbiljno neraspoloženje“, zbog vijesti o zaobilasku Crne Gore u izgradnji Jadranske željeznice, u predstavi se zahtijeva „da se u izvođenju željezničkih veza Beograda i Srbije preko Crne Gore na more što prije neodložno pristupi izgradnji tranzitne pruge od Beograda preko Crne Gore na more.

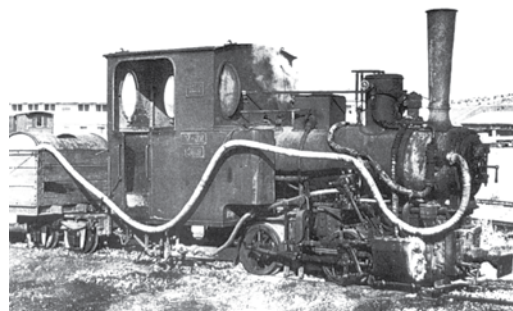
Jer politička zajednica Srbije i Crne Gore-tog stožera ujedinjenja- bez saobraćajnih veza ne ostvaruje iskonsku sadržinu ni najdublji smisao ujedinjenja...“

U isto vrijeme s istim ciljem u Beograd je doputovala jedna delegacija iz Crne Gore u posjetu ministru saobraćaja Staniću.

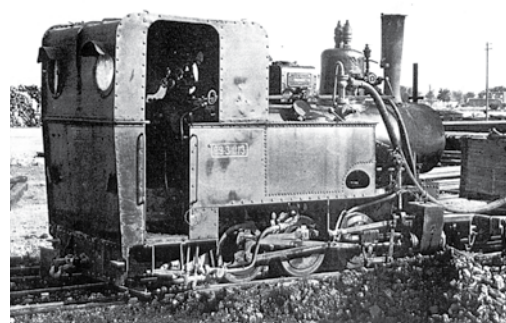
Želeći da spriječe „atentat koji se sprema protiv najživotnijih nacionalnih interesa“, predstavnici Boke su 18.04.1922. godine održali zbor predstavnika opština u Kotoru. Zborom je predsjedavao Đuro Vukotić. U predstavi jugoslovenskoj vladi i narodnom poslaniku Ljubi Jovanoviću i splitskoj opštini, navode se „istorijske zasluge Boke“, zbog kojih je s pravom očekivala, da će ujedinjena otadžbina smatrati za dužnost i potrebu, da je izvede iz propasti, na koju je osudila bila propala dvojna monarhija“. Zatim se navodi „Kao prirodne luke Crne Gore, Zetske oblasti i svijju naših krajeva sjeverno, južno i istočno od Drine, njena željeznička veza sa širokom pozadinom postala je potreba državna i narodna, koja ne trpi odlaganja.“ Uz zahtjev da pruga prođe „preko Crne Gore na Boku i Bar“, najodlučnije se protestovalo „protiv atentata koji bi išao na to, da jedan pusti mrtvi Klek proguta milijarde



15.



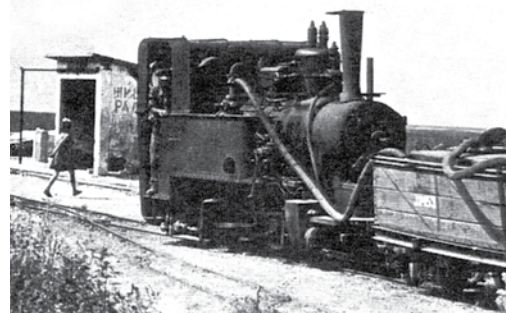
16.



20.



19.



18.



17.













22.



23.



24.

*jedino zato, da bi najidealnija luka Boka našla svoju smrt, jer bi to značilo produžavanje uništene Austrije“.*

Na Cetinju je 28. maja 1922. godine održan veliki javni zbor na kojem su bile „predstavljene sve političke partije i grupe, svi zanatski i trgovački i privredni krugovi.“ U donesenoj rezoluciji se, pored ostalog, navodi: „Svjesni da bi se, u slučaju ako tranzitna jadranska željeznica uzme drugi pravac, a ne Beograd-Crna Gora-Boka Kotorska-Bar, ne samo nanio tijekom, u pogledu ekonomskom konačni smrtni udarac čitavoj Crnoj Gori, susjednom Primorju, nego bi tijekom ugroženi bili i drugi najviši državni interesi“. Vlade su tom prilikom postavljeni sledeći zahtjevi:

1. „Kraljevskoj vladi u saglasnosti sa opštim, državnim i narodnim interesima, stavlja se na stanovište da tranzitna jadranska željeznička pruga, polazeći iz Beograda, mora da pređe preko Crne Gore i da izađe na Boku i Bar.

2. Kraljevskoj vladi iz istih razloga, stavlja se na gladište, da izgradnja te pruge mora doći na prvo mjesto u nizu jadranskih pruga, i

3. Ako Kraljevska vlada ne primi oba ova zahtjeva, ovim se pomenuti poslanici (poslanici iz Crne Gore u Narodnoj skupštini-R.Š.) pozivaju da odmah povuku najozbiljnije političke posljedice“.

Ova rezolucija, koju je potpisao predsjedavajući zbora vojvoda Stevo Vukotić, odražavala je opšte raspoloženje naroda u Crnoj Gori, jer je sličnim tonovima, u to vrijeme, bila preplavljena štampa i na ovom području. Utješne vijesti stizale su iz Beograda, odakle se tražilo od inspektora Milovana Džakovića da preko okružnih načelnika obnarođuje da „Kraljevska vlada stoji odlučno na stanovištu, da se pruga koja bi povezivala južno jadransko primorje i Crnu Goru direktno s prestonicom, mora sagrađiti ili pre sviju pruga koje dolaze u obzir, ili u isto vrijeme sa drugom Jadranskom prugom. Niukom slučaju današnja vlada neće dopustiti, da se ma koja druga pruga gradi prije ove koja ima da veže sa ostalom zemljom čitave krajeve naše otadžbine, sad isključene od željezničkog saobraćaja“. Informacije slične sadržine, koje je slao tadašnji ministar

unutrašnjih poslova u Pašičevoj vladi, Vojislav Marinković, djelovale su umirujuće na javnost u Crnoj Gori u kojoj se tada pjevalo: „**Niko ne zna šta su muke teške, ko ne prođe Crnu Goru pješke.**“ Zato se može pretpostaviti sa koliko je olakšanja, pa i oduševljenja, dočekan u Crnoj Gori kominike Pašičeve vlade od 17. jula 1922. godine u kojem je napisano: „Rešenje je, da se iz zajma što pre pristupi izgradnji Jadranske pruge Beograd-Kotor i Beograd-Sarajevo sa vezom Sarajeva preko Foče na Jadransku prugu, uzevši u obzir dalju vezu Sarajeva sa Splitom. Iz sredstava zajma pristupiće se do određene sume izradi novih pruga i pojačanje veza sa glavnim prugama slovenačkih željeznica“. Odluka Narodne skupštine od 22. jula 1922. godine o gradnji jadranske pruge iz sredstava dolarskog zajma nazvana je „istorijskom“: Tada je najavljeno da će „napaćene, istorijske oblasti, stupiti u novi savremeni život, koji im nosi sve uslove za moderan kulturni i privredni život“, te da će „arterija života i saobraćaja zaposliti desetak hiljada naše radne snage, omogućiti racionalniju i intenzivniju poljoprivredu, stočarstvo, šumsku industriju u vezi sa vodenom snagom osnivanja raznih industrijskih preduzeća“.

Naime, 22. jula 1922. godine, Narodna skupština je potvrdila ugovor sa Blair Banking Company of New York o zajmu od 100 miliona dolara uz godišnju kamatu od 8%, naplativu svakih šest mjeseci u trajanju od 40 godina, sa početkom otplate od 1. maja 1923. godine. Zajam je zaključen radi otpočinjanja velikih investicionih radova, a posebno za izgradnju pruge Beograd-Jadransko more. Plaćanje kamate i isplata glavnice zajamčeni su bili državnim monopolom, prihodima od carina i prihodima same Jadranske željeznice. Prva rata zajma od 15 miliona dolara primljena je u jesen 1922. godine. Druga tranša zajma u iznosu od 30 miliona dolara emitovana je tek 1927. godine.

Od efektivno primljene sume Blerovog zajma 90% je utrošeno za željezničke radove, a 10% za tekuće državne potrebe. Uporedo sa ugovorom o Blerovom zajmu, Vlada Kraljevine SHS je zaključila i ugovor o gra-



đenju Jadranske željeznice sa Društvom za željeznička i pristanišna građenja u KSHS. Sjedište tog akcionarskog društva bilo je u Gergenziju u SAD i njemu su bili povjereni svi finansijski i tehnički poslovi oko plasmana zajma na domaćem i inostranom finansijskom tržištu i oko izgradnje pruge i pristaništa na Jadranskom moru.

Navedenim odlukama Narodne skupštine i donošenjem Zakona o Blerovom zajmu, stvoren je privid o „pobjedi“ gledišta Crne Gore nad Dalmacijom (tražila izlaz na Split) i Bosnom i Hercegovinom (tražila da izlaz bude na ušću Neretve). Ta činjenica je u javnosti tumačena kao nagrada za „istorijske“ zasluge Crne Gore. Na uvodnu primjedbu poslanika u Skupštini da je ova pruga „crnogorska“, A. Radović je odgovorio „da je Crna Gora dala za ujedinjenje i oslobođenje srazmjerno više, no ikoja druga pokrajina, i pošto je slučajno najbolji pravac toj pruži preko Crne Gore, tim prije ne smije se mimoći kolijevka zavjetne srpske misli.“

Borba za pravac Jadranske pruge i pored navedenog nije bila okončana. Ona se intenzivno vodila i poslije 1922. godine. U Crnoj Gori je u periodu 1923-1925. pitanje gradnje Jadranske željeznice bilo potisnuto iščekivanjem konačnog obilježavanja detaljne trase. Trasa je, prema odluci Narodne skupštine, trebalo da bude određena u roku od 10 mjeseci od dana zaključenja zajma, dakle, do maja 1923. godine. Međutim, kako je vrijeme odmicalo takva očekivanja su se pokazala uzaludnim. U međuvremenu tražila su se i druga rješenja. Krajem 1923. godine aktuelizuje se pitanje gradnje pruge od Plavnice do Podgorice. Ovu prugu planirala je da gradi još austrougarska okupatorska vlast (1916-1918), ali se tada nije mogao

21. Most na trasi pruge Nikšić - Bileća. U pozadini Bilećko jezero (str. 62-63)
22. 23. 24. Izgradnja pruge Nikšić - Bileća: Polaganje kolosjeka između stanica Podbožur i Trubjela, usijek na pruži: radni voz
25. Snadbijevanje lokomotive vodom na trasi Nikšić-Bileća



25.





26.



27.



28.



29.



30.



31.

osigurati materijal potreban za njenu gradnju. Poslije odlaska Austrijanaca i ono malo dopremljenog materijala bilo je razneseno, pa ga je policija prikupljala od građana. Pored toga, na račun reparacija iz Njemačke, dobavljene su bile dvije lokomotive. Inače za gradnju ove „pruge“ najveći interes pokazivali su podgorički trgovci.

Interesovanje za gradnju željeznica u Crnoj Gori ispoljavao je i privatni kapital. Klaude Konte de Seze i Janko Olip podnijeli su Ministarstvu šuma i ruda ponudu o „izgradnji željezničkih pruga na teritoriji Crne Gore“. Radi toga su oni boravili u Crnoj Gori ispitujući šumsko i rudno bogatstvo, ali do konkretizovanja dogovora nije došlo. Sam nagovještaj prolaska pruge kroz Crnu Goru inicirao je povećanu kupovinu šuma od strane pojedinih kapitalista. U isto vrijeme i novoustoličeni poslanik iz Crne Gore Milan Stojadinović, Pašićev ministar finansija aktualizuju izgradnju pruge Trebinje-Nikšić-Podgorica. Sredstva za njenu izgradnju

predvidio je i u „svom“ budžetu za 1925/6. godinu. Dakle, uporedo sa Jadranskom željeznicom i dilemama oko njene gradnje, za koju je bila cjelokupna javnost u Crnoj Gori, pojavljuje se i deja o građenju lokalnih pruga. Možda je izgradnja Jadranske željeznice bila u to vrijeme dio privrednog romantizma, ali je činjenica da je ona u Crnoj Gori, s isušanjem Skadarskog jezera, smatrana „životnim pitanjem Crne Gore“ i njenog „ekonomskog“ opstanka. Zato se na učestale vijesti s kraja 1926 godine, o tome da je moguća promjena trase Jadranske željeznice, predviđene Zakonom iz 1922. godine, ponovo uznemirila javnost u Crnoj Gori.

Naime, željeznička konferencija održana 1926. godine predložila je trasu Jadranske pruge (Beograd - Šabac - Bijeljina - Tuzla - Sarajevo). Iz Sarajeva bi jedan krak išao pravcem Mostar-Imotski-Split, a drugi Međeđa-Uvac-Bijelo Polje-Kotor. Kompromisnim rješenjem, forsiranjem dva izlaza (Split i Kotor), željelo se udovoljiti svim

zainteresovanim stranama. Ovakvo rješenje u Crnoj Gori je primljeno s nezadovoljstvom, posebno informacije da se pravcu prema Splitu daje prioritet. Ponovo su organizovani mitinzi, a štampa je pozivala na „zbijanje redova“. Na Balšića pazaru (Cetinje) održan je miting građana 29. avgusta 1926. godine u organizaciji posebnog akcionog odbora (predsjedavao vojvoda Božo Petrović). Jedan od govornika, Aleksandar Matanović, naglasio je da je odluka iz 1922. godine dovedena u pitanje „blagodareći hrvatskim i bosanskim bogatašima i industrijalcima, koji bi uz pomoć svog kapitala, hteli na štetu Crne Gore i Boke, izgraditi iz svojih ličnih sredstava željeznicu Split-Beograd“. Tada je upućen i telegram kralju Alkesandru od koga je tražena „potpora i pomoć“ u rješavanju spora. Rezolucija donesena na ovom zboru završavala se sljedećom porukom:

„Svako drugo rješenje koje bi i dalje Crnu Goru i Srbiju držalo odvojene i odijeljene, bilo bi od veoma štetnih političkih posledica. Ovo bi





32.

bilo nepravedno i nepravično, ono bi Crnogorce i Bokelje koji danas isključivo očekuju pomoć od države, dovelo u ekonomsko stanje takvog stepena da bi oni uskoro, na opšte ruglo naše zemlje, predstavljali najbedniji, najnazadniji i najsiromašniji kraj na Balkanskom poluostrvu". Slične rezolucije usvojene su i na mitinzima u Podgorici i Danilovgradu 29. avgusta. Istim povodom oglasili su se i crnogorski iseljenici u Americi. Sa jednog zбора u Pensilvaniji (10. X 1926.) upućena je rezolucija na adresu velikog župana Zetske oblasti Milovana Džakovića, kojom se pridružuju „opravdanim protestima naše braće u Crnoj Gori i Boki Kotorskoj“ i traže od kralja, vlade i župana „da spriječi svaki drugi pravac Jadranske pruge, osim zakonom određenog pravca preko Crne Gore na Boku“. Posebno su interesantni sljedeći navodi iz ove rezolucije „da ako bi se pogazio pravac Jadranske pruge od 22. juna 1922. godine, znači za Crnogorce zatvoriti vrata pravde u ovoj državi“, a to znači „da bi Crnogorci imali pravo promijeniti odluku

Velike narodne Skupštine u Podgorici 1918. godine“. Rezolucija se završavala porukom „da nećemo dozvoliti da budemo građani drugog stepena“, te „dosta je bilo lijepih riječi i praznih obećanja. Potrebna su djela, jer Crna Gora ekonomski propada.“ Slične poruke sa svog zбора poslali su i iseljenici iz Čikaga kralju, Vladi i Narodnoj skupštini.

Da se radilo o široko organizovanoj akciji, potvrđuje i činjenica da su se istog dana, kad su održani skupovi u Crnoj Gori (29. avgusta), u Beogradu okupili na zboru „Crnogoraca, Hercegovaca, Bokelja i Starosrbijanaca“ zagovornici prolaska Jadranske željeznice kroz Crnu Goru.

Sa zбора je, takođe, upućena rezolucija u kojoj su navedeni ekonomski, istorijski i politički razlozi građenja pruge utvrđenom trasom 1922. godine. Pristalice Jadranske pruge Beograd-Kotor (dolinom Pive) su 1927. godine štampali posebnu publikaciju ranije objavljenih članaka u „Trgovinskom glasniku“ u kojima su zagovornici navedenog pravca

- 26. Stanica Nikšić u završnoj fazi gradnje
- 27. Dvojna stražara u Nikšiću
- 28. Ložionica
- 29. Stanična zgrada u Nikšiću u fazi izgradnje
- 30. Stanična česma u Nikšiću
- 31. Rezervoar vodostanice u Nikšiću
- 32. Delegacija Jugoslovenskih državnih željeznica prilikom obilaska radova na pruzi Nikšić - Bileća
- 33. Završni radovi na pruzi Nikšić - Bileća
- 34. Dolazak prvog voza u stanicu Nikšić



33.



34.





35.



36.

(dr Rudolf Sardelić, Mihailo V. Ilić, dr Ivo Belin, Sl. Sirišević) stručno obrazlagali navedeno rješenje.

Odluka po ovom pitanju donesena je na sjednici Kraljevske vlade 19. januara 1928. godine. Tada je prihvaćen prijedlog ministra saobraćaja, generala Svetislava Milosavljevića, o izmjeni člana 4 Zakona o Blerovom zajmu. Prema toj izmjeni, „*nominalnih sedamdeset miliona dolara upotrijebiće se*“ na sljedeće radove „1. Na izradu normalne željezničke pruge Beograd-Ripanj-Lazarevac-Topola-Kosovska Mitrovica- Podgorica-Kotor, sa pristaništem u Kotorskom zalivu“, „2. Na dovršenje željezničkih pruga koje su predviđene u članu 1. Uredbe o građenju novih željeznica od 14. maja 1927. godine finansiraju radovima na prugama: 1. Beograd-Banja Luka-Bihać-Knin. 2. Kragujevac-Raška-Kosovska Mitrovica; 3. Prokuplje-Priština“. Tome su se usprotivili američki bankari tražeći poštovanje ugovora iz 1922. godine i navodeći da je na obveznicama zajma odštampana odredba o građenju Jadranske željeznice u utvrđenom pravcu. Bankari su jugoslovenskoj strani predložili da za Jadransku prugu, koja bi se mogla konstituisati iz uredbi od 14. maja 1927. godine, proglase bilo koji pravac, kako bi se zadovoljila formalna strana ugovora. Oglašavanjem pravca Beograd-Kragujevac-Kosovska Mitrovica-Podgorica-Kotor, vlada je sankcionisala postojeće stanje. Za izgradnju deonice Kragujevac-Kosovska Mitrovica bilo je angažovano 619,2 miliona dolara, tako da je od dobijenih 15 miliona dolara po Blerovom zajmu, ostalo slobodno samo 113,5 miliona dolara. Zato je bilo malo osnova za euforične najave štampe u Crnoj Gori o otpočinjanju radova na jadranskoj željeznici, ne samo od Beograda, već i iz Kotora, što je traženo od prvog dana.

U to vrijeme samo su rijetki pojedinci ovu odluku vlade nazvali „*finta batalja*“,

35. Pred ulazak prvog voza u stanicu Nikšić

36. Stanica Petrovići

37. Svečanost u željezničkoj stanici Zelenika tridesetih godina XX vijeka



aludirajući na taj način na nelogičnu putanju trase, koja je išla na Kosovo pa se otuda vraćala na Jadran, jer se najavljivao početak radova na tunelima između Podgorice i Kotora. A kada je postalo jasno da od gradnje neće biti ništa, bar preko teritorije Crne Gore, a uz to i „likvidirana“ Nikšićka sekcija glavne direkcije za građenje željeznica, koja je radila na pripremnim radovima za prugu Nikšić-Bileća, u Crnoj Gori je najčešći komentar bio „jedna nada manje.“

U ovom periodu urađeno je 15 varijanti Jadranske pruge, koje su imale polazište iz Beograda. Od toga je devet imalo izlaznu tačku u Boki (Kotor, Tivat, Risan), dvije u Splitu, dvije u Baru i jedna u Metkoviću. U zapadnom dijelu Jugoslavije postojao je strah da se težište ekonomskog razvoja ne

prenese na liniju Vojvodina-Bosna-Jadransko more, dakle na područje bogato žitaricama i industrijskim biljem (Vojvodina), rudna, ugljem i drvetom (Bosna) i razvijenim pomorskim saobraćajem (Jadransko more). U takvoj situaciji data je prednost pruži normalnog kolosjeka Beograd-Kraljevo-Raška-Kosovska Mitrovica.

Umjesto odgovora na pitanje zašto u ovom periodu kroz Crnu Goru nije prošla željeznica, navodimo podatak da je u periodu 1919-1928. godine samo na opravku postojećih željezničkih pruga utrošeno preko 635 miliona dinara. Istovremeno od 1918. do 1931. godine u Kraljevini SHS izgrađeno je 1.218 km novih željezničkih pruga, na što je utrošeno 1.610 miliona dinara. Ovo je ujedno bio i period najvećih investicija u toj oblasti,

jer je, primjera radi, u periodu 1932-1938. izgrađeno samo 156 km novih pruga. Bez obzira na to što je već 1928.godine postalo jasno da od prolaska Jadranske željeznice kroz Crnu Goru teško da ima nešto više od obećanja, ovo pitanje nije skidano s dnevnog reda i bilo je prisutno u crnogorskoj javnosti sve do izbijanja rata 1941.godine. Posebno je bilo aktuelno onda kada bi nadležne institucije počele da rade odgovarajuće studije, poput one iz jula 1939. godine kada je upućena ekipa stručnjaka da rade studije varijanata pruge Podgorica-Kolašin-Mojkovac, kao dijela buduće Jadranske željeznice. U aprilu 1940. sekcija za trasiranje pruge od Kolašina do Boke Kotorske brojala 12, a u januaru 1941. godine 17 radnika. Kao što je poznato ova pruga će biti izgrađena mnogo

37.







38.

kasnije u značajno izmijenjenom političkom, društvenom i ekonomskom ambijentu. Ipak i beznačajno da sve nije bilo tako daleko i u onom vremenu svjedoči i podatak da je u avgustu 1940. otvorena avionska linija Beograd-Podgorica-Bar, koja je osim promotivnom letu ostala da se pominje samo kao kratkotrajni pokušaj premošćavanja puta između Beograda i mora.

ŽELJEZNICE U CRNOJ GORI  
1918- 1941 (BAR-VIRPAZAR),  
(PLAVNICA- PODGORICA),  
(NIKŠIĆ – BILEĆA)

**U** Crnoj Gori je u periodu između dva svjetska rata izgrađena pruga uskog kolosjeka Podgorica-Plavnica uskog kolosjeka (600 mm) u dužini od 19,8 km, kao i 71 kilometar



39.



željezničke pruge (Nikšić-Bileća). Naravno, to ni približno nije rješavalo problem saobraćaja u Crnoj Gori, jer je **pruga Podgorica-Plavnica** više ličila na „tramvaj“ koji je hronično patio od nedostatka vagona, ali i oni postojeći su bili u takvom stanju da je roba propadala zbog čestih pretovara i neodgovarajuće zaštite.

Materijal za gradnju ove / lokomotive, vagoni, šine/ dopremljen je iz Makedonije gdje ga je srpska vojska zaplijenila nakon proboja Solunskog fronta. Prethodno su ga za transport vojske i opreme koristile austro-ugarske i njemačke jedinice. Prugu Plavnica - Podgorica izgradile su pionirsko - inženje-

rijske jedinice Kraljevske jugoslovenske vojske. Puštena je u saobraćaj 20. avgusta 1927. godine. Građenje pruge zamišljeno je kao svojevrsna vojna vježba i prilika za kadrovske osposobljavanje ovih jedinica. Polazne stanice nalazile se na pristanu Donja Plavnica na Skadarskom jezeru i u neposrednoj blizini Sat kule u Podgorici. Identifikovano je pet lokomotiva koje su u međuratnom periodu saobraćale tom prugom. Proizvedene su u raznim fabrikama u Njemačkoj, Austriji i Češkoj. Od 1949. korišćena je i jedna lokomotiva proizvedena u zavodu „Đuro Đaković“ u Slavanskom Brodu. Za rad ove pruge uglavlj je nabavljan u bosansko-herce-

govačkim ugljenokopima. Pruga je bila samo improvizovano povezivanje Podgorice sa Barom. Roba je putovala od Podgorice do Plavnice, odatle se pretovarala na brodove koji su je prebacivali do Virpazara, gdje se ponovo utovarala na voz do Bara i obrnuto. Izgradnjom pruge normalnog kolosjeka od Bara do Titograda 1959, na pruzi Plavnica-Titograd obustavljen je saobraćaj a ubrzo je i demontirana.

**Pruga Bar-Virpazar** je bila vlasništvo italijanskog kapitala sa koncesijama od crnogorske i potom jugoslovenske države. U međuratnom periodu smatrana najnerentabilnijom prugom u zemlji. Ova pruga nije



40. Detalj



zadovoljavala standarde savremenog saobraćaja. Vozovi nijesu postizali dozvoljenu brzinu od 25 km na čas, već su putnički postizali maksimalno 18 km na čas, dok su teretni rijetko prelazili 12 km na čas. Tako je voz od Bara do Virpazara, ili razdaljinu od 43 km, prelazio za nešto oko tri sata. O brzini ovog voza kao kuriozitet je dugo prepričavan istinit događaj: kada je negdje uoči rata jedan Baranin za opkladu stigao prije voza prešasvši razdaljinu od početne stanice do podnožja Sutormana. Voz je saobraćao uglavnom dva puta nedjeljno (utorkom i petkom) i obično je to bila kompozicija sa dva putnička vagona.

Iako je teretni saobraćaj trebalo da bude svakodnevnan i redovan, vlasnik pruge se često oglašivao o zahtjeve trgovaca radi transporta robe, tako da se ona nerijetko kvarila u skladištima, čekajući prevoz.

Kao radna snaga u tom periodu na željeznici bilo je angažovano domicilno stanovništvo i radnici iz Italije, uglavnom stručna radna snaga, koji su imali razne beneficije i trostruko veće plate od domaće radne snage. Takav odnos poslodavca je uzrokovao pojavu

relativno čestih štrajkova radnika, koji su radi organizovane zaštite svojih prava početkom 1922. godine osnovali i *Prvo barsko željezničko udruženje*, koje je u junu iste godine organizovalo štrajk u kojem je učestvovalo oko 200 radnika ili skoro svi zaposleni, izuzev uprave.

Štrajkom su radnici uspjeli da se izbore za povećanje nadnica za 20% i za radno vrijeme od osam časova. Ovi i slični problemi su bili razlog da ova željeznica ni "*Barskom društvu*", kao vlasniku nije donosila profit, niti je imala neki veći značaj za privredu u okruženju. Vozovi ovom prugom su saobraćali do 1959. kada je završena pruga normalnog kolosjeka Titograd- Bar. Strano vlasništvo nad ovom prugom stalno je budilo podozrenje jer su pojedinci ukazivali da je Barsko društvo samo "*ekonomsko-politička ekspozitura italijanske vlade*". Trgovci su se žalili na preskupu podvozne takse (čak 150% više od drugih) i na neodgovornost špeditera. Ova pruga tokom čitavog svog petogodišnjeg rada za crnogorsku privredu imala ograničen značaj, jer u njenom zaleđu nije bilo viškova robe koja bi se transportovala do luke u

Baru, dok je nerazvijena saobraćajna mreža u zaleđu onemogućavala da se ovom prugom eventualno snabdijeva šire područje. Zbog velikih transportnih troškova pruga je bila nerentabilna, tako da su 1929. godine rashodi bili duplo veći od prihoda (4,6 miliona prema 2,3). Dugogodišnja koncesija data italijanskom kapitalu imala je i taj negativan uticaj što je obeshrabrivala državu i pojedince da ulažu kapital u područje kojim je išla pruga, a luka Bar je stagnirala u svom razvoju jer je bila podređena italijanskom kapitalu. Ovakvo stanje je prekinuto presudom Vrhovnog suda NR Crne Gore na Cetinju 18. maja 1946. godine kada je konfiskovana cjelokupna imovina *Barskog društva*. Ukupna vrijednost imovine na dan konfiskacije procijenjena je na 10.831.198 dinara i na kraju je to društvo ostalo dužno državi FNRJ 1.996.363,20 dinara. Odlukom Zemaljske uprave narodnih dobara za Crnu Goru od jula 1945. godine, svi željeznički objekti Društva preneseni su na Ministarstvo saobraćaja i stavljeni pod nadležnost Željezničke uprave u Sarajevu.

**Pruga Nikšić-Bileća** je bila jedina pruga građena u Kraljevini Jugoslaviji i na području Crne Gore. To je bila pruga uzanog kolosjeka 760 mm dužine 71km i predračunske vrijednosti od oko 68 miliona dinara. Pruga je građena u državnoj režiji na osnovu odluke jugoslovenske vlade od 31.08.1935. godine. Radovi na pruzi Nikšić-Bileća otpočeli su 25. septembra 1935. godine, kada je lično predsjednik vlade Milan Stojadinović postavio kamen temeljac. Na gradnji pruge dnevno je bilo uposleno 1.600 do 2.000 radnika, a za njenu izgradnju je utrošeno 88 miliona dinara. Prvi voz je tom prugom prošao u julu 1938. godine kada je ona nezvanično otvorena, iako svi radovi na trasi nijesu bili dovršeni. Pošto je ova pruga prolazila kroz bezvodne krajeve, to se voda morala dovoditi sa velike udaljenosti, što je podrazumijevalo građenje vodovoda i hidrocentrala. Glavna hidrocentrala je podignuta na rijeci Trebišnjici. Potrebna oprema je bila naručena u njemačkim fabrikama u Gracu, Beču, Breslavi, Drezdenu i Franke-

41. Željeznička stanica Nikšić.





štalu. Pošto je zbog događaja u Evropi tog vremena isporuka kasnila, povećavali su se i troškovi izgradnje te pruge nekoliko puta u odnosu na prvobitno predviđenu sumu. Da je tada u Crnoj Gori sve bila politika najuvjerljivije svjedoči i slučaj svečanog otvaranja te pruge.

Pripremana svečanost tim povodom je trebalo da bude najveća manifestacija moći, snage i „dobre volje“ vlade M. Stojadinovića i stranke na vlasti, Jugoslovenske radikalne zajednice prema Crnoj Gori.

Svečanost je predviđena za septembar 1938. godine, u Nikšiću. Tada je planirano svečano otvaranje prve pruge u Crnoj Gori građene u Kraljevini Jugoslaviji, proslava 60-godišnjice oslobođenja Nikšića od turske vlasti, kao i otvaranje drugih važnijih objekata u sjevernom dijelu Crne Gore, čija se

izgradnja vezivala za ime M. Stojadinovića. Dolazak prvog voza dočekalo je oko 5.000 ljudi. To je iskoristila opozicija u Nikšićkom srezu, okupljena oko zemljoradničkih prvaka Marka Vujačića, Jefta Pavića i Jovana Četkovića, kao i KPJ, čiji su članovi učestvovali u opozicionim protestima.

Svečano ukrašenu lokomotivu dočekala je 12. jula 1938. godine masa svijeta na stanici u Nikšiću. Tu je Marko Vujačić, opozicioni prvak Saveza zemljoradnika, održao vatreni govor protiv tadašnje vlade i režima. Poslije njega govorio je Jovan Četković. Opozicija je maksimalno iskoristila prisustvo naroda, kao i okolnost da, usljed političkog sukoba između narodnog poslanika i predsjednika opštine, niko neće ometati da ovaj događaj pretvori u antirežimske demonstracije. Dobro obaviješteni o navedenom događaju i



42. Ključ od skretnice

raspoloženju naroda, organi vlasti počeli su vršiti ozbiljne pripreme i preduzimati mjere predostrožnosti kako se nešto slično ne bi ponovilo, i kako bi se obezbijedio siguran dolazak Stojadinovića i njegove pratnje. Sam Stojadinović, obaviješten o prethodnom do-



43. Detalj



gađaju, nije ništa želio da prepusti slučaju, pa je tražio od bana Zetske banovine :

„I. Svečanosti u Nikšiću priređuju se kao proslava izgradnje prve železnice u Crnoj Gori i kao proslava oslobođenja Nikšića.

Po ranije utvrđenoj maršruti, 11. septembra 1938. godine, preko Trebinja i Bileće, Stojadinović je uz mnogobrojnu pratnju stigao u Nikšić. Tu se na željezničkoj stanici okupio veliki broj ljudi. Prema *Zetskom glasniku* bilo je čak 25.000, što je sigurno pretjerano. Stojadinović je pokušao da održi govor, primjeren iskusnom i prefinjenom političaru, u kojem je „citirajući kralja Nikolu“, izabranim riječima nastojao da odo-

brovolji narod. Međutim, lijepo smišljen govor nije mogao da smiri nezadovoljstvo njegovom politikom inicirano objektivnim socijalnim stanjem i brižljivo pripremano od strane prvaka Zemljoradničke stranke i članova KPJ. Stojadinović je u svom govoru prekidano, da bi u jednom trenutku pored skandiranja i uzvikivanja parola protiv vlade i režima, prema njemu poletjeli razni predmeti. Stojadinović je sa svojom pratnjom potražio sklonište u obližnjoj crkvi. Demonstracije nijesu uspjele da spriječe ni jake policijske snage za ovu priliku dovedene iz cijele Banovine, niti zelenokošuljaši dovedeni iz Beograda, a posebno to nijesu mogle lokalne

pristalice JRZ. Tako se „oduševljen i spontan“ doček, kako je pisala tadašnja štampa, pretvorio u masovne demonstracije protiv režima i njegovog najvećeg i najvažnijeg predstavnika.

Poslije Drugog svjetskog rata prugom Nikšić - Bileća odvijao se i teretni i putnički saobraćaj. Ona je ostala najvažnija željeznika veza Crne Gore sa ostalim krajevima Jugoslavije sve do puštanja u rad pruge Beograd - Bar, kada je 1976 konačno zatvorena za saobraćaj. Posljednji voz iz Nikšića za Bileću pošao je 29. maja u 13 sati i 18 minuta.

Šerbo RASTODER



44 Motiv sa trase Nikšić - Bileća



NIKŠIĆ - TITOGRAĐ (PODGORICA)

IV







## ISTORIJAT

**U** razvoju željezničkog saobraćaja u Crnoj Gori pruga Nikšić – Podgorica ima, po mnogo čemu, posebno mjesto. Ona spada u treći period u nastanku, izgradnji i eksploataciji crnogorske željeznice, koji traje kroz nekoliko faza, od kraja Drugog svjetskog rata do referenduma o državnoj nezavisnosti Crne Gore, 21. maja 2006. godine.

Iz ratnog vihora porušena i opustošena Crna Gora je 1945. izašla sa vrlo skromnim željezničkim nasljeđem. Međutim, revolucionarne promjene u društvenom, političkom i ekonomskom razvitku Jugoslavije i Crne Gore kao republike, federalne članice koja je u novoj državi povratila dio svoje ranije izgubljene suverenosti i samostalnosti, te prelazak sa kapitalističkog na tzv. socijalistički poredak i praksu, bili su prelomni i za izgradnju pruga i željezničke mreže u Crnoj Gori, kao dijelu jugoslovenskog željezničkog sistema.

Odmah po završetku rata država je pristupila obnovi postojećih željezničkih pruga u Crnoj Gori, pošto ih je okupator prilikom povlačenja ošteti ili razrušio. Ranije izgrađene pruge zbog svoje međusobne rascjepkanosti i nepovezanosti teško da su mogle sačinjavati željezničku mrežu Crne Gore. Zato je pored obnove starih postojala prijeka potreba da se u Crnoj Gori grade nove pruge.

Pri stanju opšteg poslijeratnog siromaštva, oskudice u stručnim kadrovima, mašinama, građevinskom materijalu i novčanim sredstvima, država se, oslanjajući na dobrovoljni rad i neviđeni fanatični poslijeratni entuzijizam u obnovi i izgradnji, mogla

upuštiti u, za to vrijeme, veliku i neizvjesnu avanturu gradnje nove pruge kroz ljuti crnogorski krš – **Omladinske pruge Nikšić – Titograd**, kao produžetak predratne pruge uskog kolosjeka Bileća – Nikšić, koja je, tada, mladu crnogorsku republiku vezivala za jugoslovensku željezničku mrežu preko Bosne i Hercegovine, pravcem koji je bio zaobilazan ne samo za nju nego i za privredna područja u okruženju koja su njoj gravitirala.

## ZAMISAO O IZGRADNJI PRUGE

**Z**amisao o izgradnji pruge Nikšić – Podgorica nastala je između dva svjetska rata, u jeku žučnih polemika o izgradnji željezničkih pruga u Crnoj Gori, njihovoj svrsishodnosti i opravdanosti. Ipak, prevladalo je mišljenje da je izgradnja željeznice prijeka životna potreba Crne Gore, njenog privrednog i ukupnog razvitka.

Prvo snimanje terena za željezničku prugu Nikšić – Podgorica započeto je 1938. godine, a završeno 1940. Na osnovu rezultata snimanja i izrađenih situacija tada su povučene dvije glavne varijante ove pruge uskog kolosjeka (širine 760 mm): jedna lijevom, a druga desnom obalom rijeke Zete. Još tada je prihvaćena konačna trasa od željezničke stanice u Nikšiću do izlaza iz tunela ispod vododjelnice Nikšić – Danilovgrad. Međutim, dalje od izlaza iz toga tunela, ni tada ni poslije rata, pošto su obje varijante prihvaćene, nije bilo jasno koja će od njih biti povoljnija. Do gradnje nije došlo usljed političkih i ratnih (ne)prilika.

Pred Drugi svjetski rat ukupna crnogorska željeznička mreža iznosila je 147 km, odnosno

1. Pogled na Bjelopavličku ravnicu i trasu pruge Nikšić - Podgorica u pozadini



1,3% mreže Kraljevine Jugoslavije, što govori da je u toj državi crnogorsko područje sasvim zanemarivano, uslovljavajući njegovu ekonomsku zaostalost i polukolonijalnu zavisnost u odnosu na okruženje i zemlju u cjelini.

Poslije oslobođenja zemlje došlo je do revolucionarnih promjena, preloma u odnosu na Crnu Goru, pa i u odnosu prema građenju novih željezničkih pruga. U Petogodišnjem planu poslijeratnog razvitka (1947-1952) jedan od najvažnijih prioriteta bila

izgradnja željezničke pruge Nikšić – Titograd. Ta pruga je smatrana „privrednom arterijom“ Crne Gore, a bila je i prirodni nastavak pruge Bileća – Nikšić.

Pošto je od nove pruge zavisila obnova i izgradnja porušenog Titograda, kao administrativnog, privrednog i saobraćajnog centra, očekivalo se da se glavni grad Crne Gore poveže sa središnjim dijelom republike i okruženjem. Prema Petogodišnjem planu, pruga Nikšić – Titograd trebalo je da pospješi navodnjavanje Bjelopavličke ravnice, planirano

isušenje Skadarskog jezera, zatim izgradnju novih električnih centrala na području Nikšića, Danilovgrada i Titograda.

#### PRIPREMNI RADOVI

Vlada NR Crne Gore je, na zahtjev Sekcije za izgradnju pruge Nikšić – Titograd, odobrila kredit od 2.000.000 dinara za početak radova, a u 1947. godini odobrila je novi kredit za izgradnju pruge u iznosu od 100.000.000 dinara.



2. Petar Lubarda, *Vagonet*



Od dvije predratne varijante trase pruge prihvaćena je 1947. ona koja je išla lijevom obalom rijeke Zete, kao povoljnija, zato što je na njoj bilo lakše izvoditi zemljane radove, probiti manje tunela, izgraditi manje mostova i drugih objekata, teren je bio naseljeniji a snabdijevanje vodom lakše. Poseban problem na dijelu ove trase bio je kako savladati nestabilni (pokretni) teren kod Bašine vode u dužini od 150 metara.

Pripremni radovi na trasi obavljani su 1945. i 1946. godine. Prema planu, izgradnja pruge je podijeljena na dvije osnovne dionice: Nikšić – Danilovgrad i Danilovgrad – Titograd, a kasnije na osam manjih. Obilježavanje dionice od Danilovgrada do Titograda odloženo je do konačnog utvrđivanja položaja željezničke stanice u glavnom gradu Crne Gore. Početkom 1947. vlada je odlučila da se željeznička stanica gradi na lijevoj obali Morače, kako zbog blizine aerodroma tako i zbog boljeg strategijskog položaja i željezničkog čvora iz koga bi jedan krak išao za Srbiju, drugi za Bar a treći prema Albaniji.

Do početka gradnje željezničke pruge 20. aprila 1947. obavljani su pripremni radovi na tunelu ispod Pandurice, kao i na izgradnji pristupnog puta do njega, u dužini dva kilometra. U pripremnom periodu podignuta su i dva magacina na nikšićkoj željezničkoj stanici (površine 300 m<sup>2</sup>), a obavljani su i drugi pripremni poslovi duž trase. Na pripremnim radovima bilo je angažovano pet inženjera, dva tehničara, četiri nadzornika, deset majstora i oko 100 radnika.

#### VELIKO OMLADINSKO-FRONTOVSKO GRAĐEVINSKO PREGNUĆE

Ukupna dužina trase pruge Nikšić – Titograd iznosila je 53 kilometra i 700 metara (po nekim izvorima 56 km). Najveći uspon na dionici pruge Nikšić – Danilovgrad je 26%, a na dionici Danilovgrad – Titograd 6%, dok je najviša kota trase na 629 m, a najniža 48,10

m. Na pruzi je izgrađeno sedam stanica, 11 tunela ukupne dužine 3.241 m, od kojih je iz pravca Nikšića najduži kroz Poviju 1.230 m. Minimalni poluprečnik krivine iznosi 300 m. Ukupna dužina mostova je 280 m, a najveći otvor mosta je 80 m. Na trasi su izgrađena dva vijadukta, ukupne dužine 210 metara, a najveće visine 23,60 m, 86 usjeka dužine 26.301 m, 64 nasipa u dužini od 25.981 m i 44 propusta.

Pruga Nikšić – Titograd, je s obzirom na teren kroz koji je prolazila i uslove u kojima su izvođeni radovi (ljuti krš, podbarno zemljište, pokretni kamen – točilo, slaba oprema i oskudna tehnička sredstva), nesumnjivo predstavljala najteži objekat u cijelom Peto-godišnjem planu izgradnje Crne Gore.

Prema planu za 1947. godinu trebalo je da se izgradi dio pruge Danilovgrad – Titograd, a na dijelu Danilovgrad – Nikšić most preko rijeke Zete, tunel ispod Pandurice i veliki usijeci na dijelu pruge Danilovgrad – Stubica. Za uspješno izvođenje navedenih radova bilo je potrebno angažovati 18 inženjera, 30 tehničara, 80 nastojnika, 50 nadzornika, 1.500 kvalifikovanih, 1.500 polukvalifikovanih i oko 3.000 nekvalifikovanih radnika – a u svemu tome Crna Gora je oskudijevala. Od mašina je, recimo, bilo potrebno 16 kamiona, četiri autocisterne, 12 lakih kola, pet buldožera i 20 kompresora.

Međutim, kada su u aprilu 1947. radovi na pruzi krenuli, a počele da pristižu prve omladinske radne brigade, omladincima su na raspolaganju bila svega 3-4 kamiona i dva kompresora. Mladi su se zaputali u veliku i neizvjesnu avanturu bez ijednog ventilatora za rad u tunelu, bez buldožera i drugih građevinskih mašina. Ali, ta mladost je vjerovala i u nemoguće – i sve ostvarila. Omladina je i u tom prelomnom momentu bila oslonac i moćna snaga crnogorskog društva. Spontano i sa oduševljenjem narastao je neviđeni zanos i radni elan u obnovi i izgradnji zemlje.

Rad na Omladinskoj pruzi Nikšić – Titograd, u aprilu 1947. godine, započelo je 1945 brigadista. Omladina se obavezala da će



3. A. Prijčić, Udarnik



4. Udarnička značka, priznanje za najbolje brigade





5. Faksimil naslovne strane „Omladinskog pokreta“ posvećene početku radova na Omladinskoj pruzi

6. Faksimil naslovne strane „Pobjede“ sa vijestima o završetku pruge Nikšić - Titograd

prugu izgraditi do 13. jula 1948. godine. Za nepunih 15 mjeseci na osam dionica pruge smijenilo se 115 omladinskih brigada sa 23.352 brigadista u šest smjena.

Zajedno sa omladinskim radile su i frontovske brigade: 101 brigada sa 18.729 frontovaca.

Na trasi pruge Nikšić – Titograd u posljednje dvije smjene radile su i 23 brigade iz drugih jugoslovenskih republika, sa 4.348 brigadira omladinaca-ki (iz Srbije 1.709; BiH 1.267; Hrvatske 989; Makedonije 224 i Slovenije 15).

Kao i sva velika ostvarenja i ova pruga je, na žalost, obilježena i jednom žrtvom. Pred kraj njene izgradnje (3. jula 1948) poginuo je omladinac Igor Uršić, iz slovenačke radne brigade „Miha Marinko“. Uspomenu na ovog heroja rada čuva spomenik u Podgorici.

Uz omladinske i frontovske radilo je i 18 stručnih i specijalnih brigada sa 2.956 brigadista, mahom omladinaca.

Prugu je od 20. aprila 1947. do 13. jula 1948. godine gradilo ukupno 49.385 graditelja. U okviru toga sastava sa posebnim simpatijama dočekana je brigada invalida rada kao i naši iseljenici iz Australije. Pruga Nikšić – Titograd, iako je dominantno bila omladinska, kao građevinsko remek-djelo je kolektivni podvig i ostvarenje cijelog naroda, svih građana Crne Gore. U uslovima u kojima je rađena, sa mehanizacijom i sredstvima koja su korišćena to je, zaista, bio „natčovječanski poduhvat“.

Na žalost, trasa pruge je pošla preko poznatog arheološkog lokaliteta Duklja i ozbiljno ga devastirala.

Omladinska pruga Nikšić – Titograd je po mnogo čemu jedinstvena. Ona je sama po sebi velika i rijetka priča, složena i nedopričana – priča o pruzi i njenim graditeljima, o surovoj prirodi i snazi mladosti, o vjeri u nemoguće i o moći ljudskog duha i ruku. To je početak priče o nastanku *pruge mladosti*, njenom mjestu u okviru crnogorske i jugoslovenske željeznice, korišćenju, posustajanju i oporavcima.

## SVEČANO OTVARANJE

Svečano otvaranje radova na željezničkoj pruzi Nikšić – Titograd upriličeno je u Nikšiću 20. aprila 1947. godine. Otvaranju su prisustvovali najviši rukovodioci Crne Gore, ministar saobraćaja kao delegat Savezne vlade, predstavnici Jugoslovenske armije i svih masovnih organizacija. Za sve vrijeme dok je pruga građena sredstva informisanja, javnost i vlast uopšte davali su veliki publicitet ovom velikom poduhvatu koji je označen kao značajna bitka za obnovu i izgradnju Crne Gore.

Na Petrovdan, 12. jula 1948. godine, krenuo je prvi voz Omladinskom prugom Nikšić – Titograd sa stanice u Nikšiću. Na polasku prema glavnom gradu Crne Gore izaslanik Savezne vlade, Todor Vujasinović, presjekao je vrpcom i pustio prugu u saobraćaj. Sjutra dan su u Titogradu svečano proslavljeni Dan ustanka crnogorskog naroda 13. jul i velika radna pobjeda – dovršetak pruge.

## RAD I EKSPLOATACIJA

Ubrzo po završetku pruge Nikšić – Titograd i sa sve većim razvojem privreda nikšićkog i podgoričkog kraja, koje su se u prevozu uvoznog i izvoznog tereta koristile i pristaništem u Baru, bile su izraženije potrebe da se postojeća pruga remontuje i pripremi za postavljanje normalnog kolosijeka. U planu je bila izgradnja velike luke u Baru, sa željezničkom vezom prema okruženju koje joj gravitira (49% jugoslovenske teritorije). Zato je što prije trebalo spojiti Bar i Nikšić prugom normalnog kolosijeka. Pošto je donji stroj Omladinske pruge Nikšić – Titograd već prilikom gradnje bio pripremljen za postavljanje normalnog kolosijeka, računalo se da će sve ići i lako i brzo. Međutim, to je učinjeno tek sedamnaest godina kasnije (1965), poslije završetka izgradnje prve faze Barske luke.

Još je 1961. godine isticano da za iskorišćavanje Barske luke ne može mnogo koristiti pruga Nikšić – Titograd zbog toga što





7.



8.

tom prugom nije mogao da se prevozi boksit. Crna Gora je gubila ogromna sredstva. Zato je osposobljavanje ove saobraćajnice bilo od izuzetnog značaja za crnogorsku privredu. Samo za normalizaciju pruge u 1961. godini utrošeno je 200 miliona dinara iz sredstava Željezničko-transportnog preduzeća. Pošto u narednoj godini nije bilo mogućnosti da se investira, radovi na njenoj normalizaciji su prekinuti i treći put. Sumnja u potrebu da se izvrši normalizacija pruge više se nije postavljala. Sve do tada korišćenje pruge bilo je ograničeno u pogledu obima prevoza, jer je tadašnje stanje gornjeg stroja bilo toliko loše da je inspekcija zbog bezbjednosti saobraćaja mogla prugu zatvoriti. Postavljalo se pitanje cjelishodnosti vršenja zamjene postojećeg gornjeg stroja na cijeloj dužini pruge, ako se sa istim sredstvima može izvršiti njena normalizacija.

#### REMONT I POSTAVLJANJE NORMALNOG KOLOSIJEKA

Konačno, normalizovana pruga Nikšić – Titograd predana je u saobraćaj uoči Dan Republike, 27. novembra 1965. godine. Istovremeno, završena je prva faza Barske luke. Prvi voz normalnog kolosjeka stigao je 27. novembra 1965. iz Nikšića u Bar u 12 sati.

Uporedo sa normalizacijom pruge Nikšić – Titograd počeo je da se ostvaruje stogodišnji san izgradnje željezničke saobraćajnice Beograd – Bar, nakon čijeg dovršenja je pruga Nikšić – Titograd postala njen važan ruka-  
vac, ali je gubila primat koji je do tada imala.

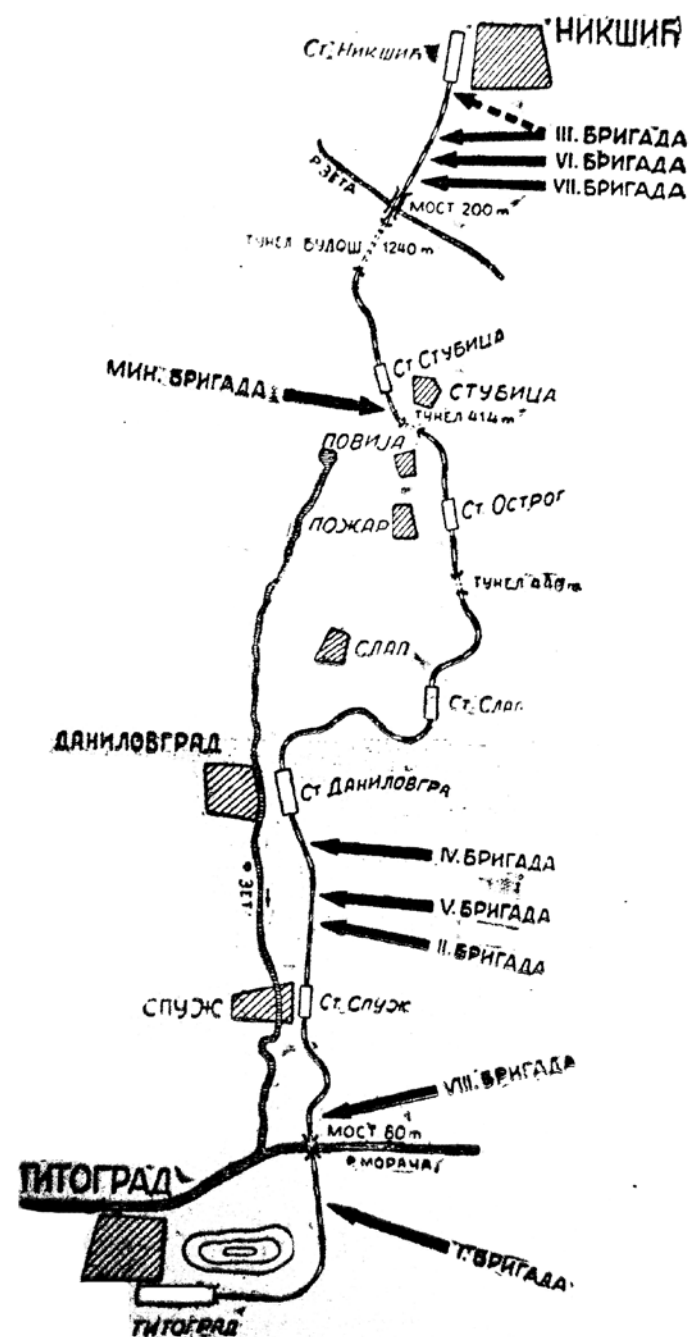
Radovi na toj najvećoj crnogorsko-jugoslovensko-srpskoj pruzi započeti su 1952. U Crnoj Gori je tada izgrađena dionica Bar – Titograd. Do zastoja u njenoj izgradnji je došlo 1955. godine, a kasnije i do prekida radova na teritoriji Srbije. Iako usporeno, rađena je dionica pruge Bar – Titograd, u dužini 53 km (1959). Time su postavljeni prvi kilometri pruge normalnog kolosjeka u Crnoj Gori. Tako su prestale da rade pola vijeka stare uskotračne pruge Bar – Virpazar i Donja Plavnica – Titograd.

Radovi na pruzi Beograd – Bar nastavljani su 1961. a završeni 1976. godine.

Velika ulaganja u prugu Beograd – Bar uslovlila su zaostajanje u modernizaciji pruge Nikšić – Titograd. To je imalo odraza na ekonomski i opšti razvoj Nikšića i Titograda, ali i Crne Gore u cjelini. Željeznički i drumski saobraćaj su se istovremeno nadopunjavali a bili su i konkurentni.

Polovinom prošlog vijeka u Crnoj Gori, u nikšićkom kraju posebno, dolazi do naglog razvoja industrije i rudarstva, što je uticalo na rad i korišćenje crnogorskih željeznica.

Nakon dotadašnjeg državnog nadzora i stege, u crnogorskoj željeznici od 15. juna 1954. slabi državni centralizam i uvodi se samoupravljanje. Preduzeće za održavanje željeznice u Nikšiću obuhvatalo je sve pruge u Crnoj Gori (Nikšić – Bileća, Nikšić – Titograd, Titograd – Plavnica i Virpazar – Bar) i bilo u sastavu Direkcije željeznica u Sarajevu. Već 1961. formirana je posebna željeznička radna organizacija za Crnu Goru. Godine 1979. umjesto jedne centralizovane



9.

7. Sa izgradnje pruge: radilište na periferiji Titograda

8. Prvi voz na Omladinskoj pruzi Nikšić - Titograd

9. Plan trase Omladinske pruge Nikšić - Titograd





10.



11.



12.



13.

organizacije postojalo je sedam osnovnih organizacija udruženog rada. One su, pored svojih, imale i jedinstveni Centralni radnički savjet. Tako složena radna organizacija je od tada postojala pod imenom ŽTO Titograd (Željezničko-transportna organizacija Titograd). U njenom sastavu je bila i pruga Nikšić – Titograd. Od tada je (1979) skoro sve što se odnosi na ovu prugu vrlo teško zasebno pratiti, izvan podataka i pokazatelja koji se odnose na poslovanje i rad preduzeća u cjelini.

#### PRUGA ZRELA ZA NOVI REMONT

Već 1989. godine polako se oglašavaju željeznička zvona za uzbunu: sve ozbiljnije se dovodi u pitanje održavanje saobraćaja na prugama Nikšić – Titograd i Titograd – Božaj – albanska granica: prva zbog toga što je opet bila zrela za remont, a druga zbog nerentabilnosti.

Željeznička pruga Nikšić – Titograd, puštena u saobraćaj još 1948. godine, već je bila na „izdisaju“. Od 1965. kada je „uzanu“ zamijenila pruga normalnog kolosijeka ovo omladinsko-frontovsko sa zdanje nije rekonstruisano. Stručnjaci su konstatovali da su godine eksploatacije učinile svoje: pragovi, šine, tucanički zastor - veoma su dotrajali. Ono što je posebno zabrinjavalo jeste stanje infrastrukture koja i pored tekućeg održavanja nije pružala uslove za normalno obavljanje saobraćaja. Pruga još uvijek nije bila opremljena ni signalno-sigurnosnim i odgovarajućim telekomunikacionim uređajima, već je „vazdušni vod“ i dalje bio glavno sredstvo komunikacije.

10. Stanica u Spužu

11. Voz koji je saobraćao na relaciji Titograd - Nikšić, na stanici u Titogradu (na slici lijevo)

12. Opravljanje kolosjeka u stanici Nikšić

13. Nadzornik pruge (1949)

14. Željeznička stanica u Nikšiću 70-ih godina prošlog vijeka

Za proteklih četrdeset godina ova saobraćajnica je odradila svoj radni vijek tako da se remontovanju moralo prići u što skorijem roku. Svako odugovlačenje, bilo je jasno, značilo bi i novo havaranje pruge. Procjenjivano je da bi remont pruge Nikšić – Titograd koštao oko 60 milijardi dinara, što ŽTO Titograd nije mogla da obezbijedi, čak ni uz dodatna ulaganja i obezbjeđenje normalnog toka saobraćaja. Na pruži, koja je samo godinu dana ranije obilježila četiri decenije (1988) postojanja, uvedene su od tada lagane vožnje i ograničene brzine putničkih i teretnih vozova do 40 km na sat.

Preduzeća i radne organizacije koji su tom prugom prevozili svoju robu pokazali su izuzetno interesovanje za njenu sudbinu i dalju modernizaciju. U vezi sa tim u Privrednoj komori Crne Gore vođene su konkretne aktivnosti. No, i pored toga što je donesen i Nacrt sporazuma o udruživanju novca za remont i elektrifikaciju, dalja sudbina oronule pruge bila je krajnje neizvjesna u godinama koje su „pojeli skakavci“.

#### PRED DILEMOM: PRUGU REMONTOVATI ILI UKINUTI

Pruga je i dalje tavorila. Sinovi i unuci onih koji su gradili prugu bili su u drugačijim prilikama i drugačijeg elana i volje. Od države se zahtijevalo da obezbijedi potrebna sredstva za održavanje željezničke infrastrukture u skladu sa propisanim uslovima i normama. Traženi su način i izvori sredstava za remont. Stručne službe ŽTO Titograd dostavile su rezime ekspertske ocjene investicionog pro-





14.

grama remonta pruge Nikšić – Titograd, odnosno Studiju društveno-ekonomske opravdanosti remonta i uputile je Privrednoj komori i nadležnim organima u Republici, sa ciljem da se iznađu sredstva za remont. A godine su prolazile...

Na pruzi Nikšić – Titograd opet je uvedena lagana vožnja, odnosno smanjena brzina zavisno od stanja pojedinih dionica, a za novi red vožnje predviđena je brzina od svega 30 km na sat, što je znatno smanjilo njenu propusnu i prevoznu moć. Tehničko stanje pruge ugrožavalo je redovnost i bezbjednost saobraćaja.

Godine 1990. ŽTO Titograd se nalazila pred velikom dilemom: prugu Nikšić – Ti-

tograd remontovati ili ukinuti. Zatvaranje ove saobraćajnice za crnogorsku privredu, društvo i državu bilo bi katastrofalno. I pored toga, problem remonta se prolongirao.

U centru pažnje tada je bio studijski elaborat o integraciji ŽTP „Beograd“ i ŽTP „Titograd“. Stečaj je zakucao na vrata ŽTP Titograd. Kompenzacija je iznosila 1,6, a troškovi infrastrukture 44 odsto. Tražio se izlaz.

Pruga Nikšić – Titograd je opet bila pred zatvaranjem. Iako se nijesu našla sredstva za remont, ona je, ipak, opravdavala svoje postojanje, pogotovo u prometu roba i rude boksita. U preduzeću je došlo do sukoba oko koncepta integracije. Direktor koji je bio za pripajanje crnogorskog srpskom že-

ljezničkom preduzeću, ogorčen „pučem“ podnio je ostavku. Sva ta previranja i promjene u glavnom crnogorskom željezničkom preduzeću na koje su, uz dotadašnje velike probleme u njegovom radu, uticali i drugi, opštiji uzroci (raspad jugoslovenske državne zajednice, ratovi u okruženju i međunarodne sankcije, raspad jedinstvenog privrednog, ekonomskog i prometnog jugoslovenskog sistema), uslovlili su još veće zaostajanje i doveli u opstanak pruge Nikšić – Titograd.

Putnički saobraćaj ovom prugom se polako gasio i sveo na svega 2-3 putnika, lokomotivu i jedan putnički vagon. Promet roba je sve više opadao i svodio se na prevoz













16.



17.

boksita za Kombinat aluminijuma u Podgorici i starog gvožđa za Željezaru u Nikšiću. Ostala preduzeća koja su se koristila ovom prugom su polako nestajala u surovoj tranziciji i privatizaciji, koje je nosio prelazak sa jednog društvenog sistema na drugi. Te promjene su bile veoma dramatične i bolne.

#### PRUGA U PROCESU TRANZICIJE, PRIVATIZACIJE I RESTAURACIJE

**E**konomske sankcije i stagnacija u posljednjoj deceniji XX vijeka doveli su do lošeg stanja i privrednih preduzeća u oblasti saobraćaja, pa i crnogorskog željezničkog preduzeća. I ono se nalazilo u društvenom vlasništvu tako da nije bilo spremno za vlasnička i organizaciona prestrukturiranja. ŽTP Podgorica je bilo među rijetkim privrednim subjektima u saobraćaju, zajedno sa Lukom Bar, koje je imalo značajniju podršku države, ali se i samo reorganizovalo kroz proces privatizacije. Ranije crnogorsko Željezničko - transportno preduzeće se transformisalo se 1991 u J. P. Željeznica Crne Gore koja 2002 godine mijenja ime u AD Željeznica Crne Gore, - akcionarsko društvo, u čijem je vlasništvu država učestvovala sa 67%.

Proces regulisanja odnosa između države i AD Željeznica Crne Gore započeo je krajem 2005. godine preko nove vlasničke strukture. Iste godine izvršeno je i „pripremno restrukturiranje“ na dva dijela: Infrastrukturu i Prevoz. Preduzeće ima 1.932 zaposlena rad-

15. Trasa pruge prelazi preko arheološkog lokaliteta Duklja (strana 84 - 85)

16. Kolosijek sa skretnicom u stanici Ostrog

17. Amblem Jugoslovenskih željeznica koji se koristi od 1992 do 2005 godine u Srbiji i Crnoj Gori

18. Drumski prelaz preko kolosijeka u blizini stanice Ostrog



nika, a raspolaže sa dosta skromnim brojem prevoznih sredstava. U 2006. godini Željeznica je prevozila oko 1,2 miliona tona tereta godišnje i oko 1,3 miliona putnika.

Od 2003. godine, tada u državnoj zajednici sa Srbijom ali znatno samosvojnija i samostalnija nego do tada, Crna Gora je krenula mnogo snažnije u reformske procese u resoru saobraćaja, pa i željezničkog. Definisana je Strategija razvoja saobraćaja Crne Gore, u kojoj željeznički zauzima posebno mjesto.

Na žalost, najviše zahvaljujući ratnim prilikama u posljednjoj deceniji XX vijeka, nakon planiranja i dizajniranja saobraćajne infrastrukture u Evropi baš u tom periodu, desilo se da kroz Crnu Goru ne prolazi nijedan transevropski transportni koridor, od njih deset koliko ih je usvojeno. Crna Gora je ostala izolovana u transevropskoj transportnoj mreži, iako je do tada postojalo uvjerenje da ima vrlo značajnu tranzitnu ulogu u regionu. Nakon stabilizacije političkih prilika tokom 2003. i 2004. godine uslijedile su neke korekcije koje su obuhvatale usklađivanje potreba i mogućnosti regionalnog razvoja na prostoru Jugoistočne Evrope, pa naravno i Crne Gore.

## REKONSTRUKCIJA

**P**ored intervencija Vlade Crne Gore u željezničkom saobraćaju, vrlo su značajne donacije evropskih institucija i krediti koji, shodno institucijama MMF-a, treba da zadovoljavaju uslov koncesionalnosti. Takav kredit je sa Vladom Republike Češke uzet za rekonstrukciju pruge Podgorica – Nikšić.

Nekadašnja željeznička Omladinska pruga Nikšić – Titograd je opet predmet posebne pažnje. Postoji mogućnost da u budućnosti preko Trebinja, Čapljine i Sarajeva povezuje Evropu sa Crnogorskim primorjem.

Željeznička pruga Podgorica – Nikšić nije još elektrificirana. Na njoj se od 2003. godine ne odvija putnički saobraćaj. Ona i danas ima veliki značaj za rad privrednih preduzeća u Nikšiću i Podgorici. Kao i uvijek, poseban značaj za nju ima Barska luka. Ovom prugom

se uglavnom prevozi boksit za potrebe Kombinata aluminijuma u Podgorici (oko 650.000 tona godišnje), kao i manje količine tereta za potrebe Željezare u Nikšiću i Mlinske industrije takođe u Nikšiću. U potonje vrijeme njeno održavanje bilo je svedeno na najhitnije i najpreče intervencije „kada bi došlo do zastoja u saobraćaju i iznosilo je oko 0,9 miliona eura godišnje“.

Poslije dugo vremena, konačno, obezbijeđena su sredstva za njenu rekonstrukciju i modernizaciju. Krajem 2005. godine potpisan je ugovor vrijedan 57.000.000 eura sa češkim firmama ŽS Brno i ADŽ Praha. Radovi na modernizaciji ove pruge zvanično su otpočeli 7. marta 2006. godine. Vrijeme njene gradnje je planirano na tri i po godine.

Projekat remonta željezničke pruge Podgorica – Nikšić podrazmijeva prevashodno njenu rekonstrukciju i elektrifikaciju. Osnovni razlozi za investiranje projekta navedeni su u *Strategiji razvoja saobraćaja Crne Gore*: povećanje sigurnosti i bezbjednosti pruge; smanjenje vremena putovanja, odnosno povećanje prosječne brzine vozova; smanjenje troškova održavanja pruge; povećanje kva-

liteta usluga u željezničkom saobraćaju i ekonomska valorizacija područja Nikšića.

Rekonstrukcija i modernizacija pruge zahtijeva zamjenu kolosiječne rešetke, elektrifikaciju, ugradnju savremene signalno-sigurnosne i telekomunikacione opreme i uređaja na cijeloj dužini pruge.

## TREĆA MLADOST PRUGE

**N**esumnjivo, remontovana i elektrificovana željeznička pruga Nikšić – Podgorica predstavljaće jedan od strateških prioriteta u oblasti saobraćaja. Ona će znatno doprinijeti pojačanoj potrebi bržeg ekonomskog razvoja Crne Gore nakon višegodišnje stagnacije njene ekonomije, ali i težnji i odlučnosti da se integriše u evropski saobraćajni okvir korišćenjem sopstvenog geostrateškog položaja za tranzitni saobraćaj. Cijeneći ekonomsku opravdanost pruge i uticaj na životnu sredinu, realizacija remonta pruge Podgorica – Nikšić ima veliki značaj za Crnu Goru, njen saobraćaj, posebno željeznički.

Stara Omladinska pruga Nikšić – Titograd doživljava svoju treću mladost, sada kao regionalna saobraćajnica.





## PRIVREDNI I EKONOMSKI ZNAČAJ PRUGE NIKŠIĆ – TITOGRAĐ

U poslijeratnoj obnovi i izgradnji Crne Gore, na početku realizacije „prve petoljetke“, u 1947. i 1948. godini, željeznička pruga Nikšić – Titograd predstavljala je najvažniji i najveći objekat u Republici. Ona je bila uslov ispunjenja Petogodišnjeg plana, prelomno pregnuće naroda i države. Njena gradnja je omogućavala uslove korišćenja privrednih bogatstava a trebalo je da da i veliki doprinos ne samo centralnom dijelu Crne Gore nego uopšte crnogorskoj privredi i ekonomiji. U stvari, ta pruga je bila nastavak postojeće pruge uskog kolosijeka Hum – Trebinje – Bileća – Nikšić i jedina koja je tada vezivala Crnu Goru sa ostalim jugoslovenskim republikama.

Izgradnjom pruge Nikšić – Titograd, kao i niza drugih važnih objekata koji su se sa njom uporedo podizali, ali i kasnije, stvaralo je neophodne uslove za iskorišćavanje ne samo privrednih i industrijskih nego i



19, 20. Tuneli na pruzi Nikšić -Podgorica

velikih hidroenergetskih potencijala. S druge strane, stvarani su povoljni uslovi da se Crna Gora preko željezničkih pruga i svermeno izgrađenih puteva, koji bi spajali sva mjesta u njoj, veže i sa ostalim privrednim centrima susjednih republika u cilju potpunijeg iskorišćavanja domaćih ruda, šuma, voća, povrća i drugih proizvoda, a za nabavku onih u kojima se i tada i kasnije oskudijevalo.

Već godinu dana nakon izgradnje pruge Nikšić – Titograd mogao se sagledati njen ekonomsko-politički značaj, u odlučujućoj etapi poslijeratnog razvitka. Puštanje u saobraćaj te pruge omogućavalo je izgradnju porušenog i razorenog Titograda i njegovo uključenje u jugoslovenski željeznički saobraćaj.

Ovom prugom rješavalo se pitanje transporta u cijeloj Republici, što je, kako je vrijeme odmicalo, sve više dolazilo do izražaja, ali i važnost podizanja luke u Baru i izgradnja pruge Bar – Beograd u koju bi se ona uključila postajali su sve urgentniji. Trebalo je transportni saobraćaj kamionima zamijeniti jeftinijim željezničkim, što bi istovremeno omogućilo preorijentaciju kamionskog prevoza na druge puteve u Republici.

Uporedo sa privrednim i ekonomskim ova pruga je imala i ogroman politički značaj, a, razumije se, i ideološki u poslijeratnim godinama. Nju su gradili jedinstvena volja, snaga i zanos ne samo omladine nego i cijelog naroda. Bila je ne samo veliko gradilište nego i velika škola, što je izražavala maksima: „Mi gradimo prugu – pruga izgrađuje nas“. Na krilima mladosti i neviđenog elana širokog fronta crnogorskog društva borba za novi poredak i bolju budućnost bila je izvor snage i pregalaštva garditelja Omladinske pruge Nikšić – Titograd.

Tako, na primjer, pored fizičkog rada, pruga je bila i „velika radna škola“. Formirala je mlade kadrove za druge poslove: 300 omladinaca-ki je završilo četvoromjesečni minerski kurs, 150 dvomjesečni, 110 su osposobljeni za održavanje pruge. Kroz kurseve je osposobljeno 750 omladinaca-ki. I kulturno-prosvjetni rad na pruzi bio je raznovrstan i di-







namičan. Od 4.189 nepismenih, koliko ih je bilo među graditeljima, opismenjeno je 3.795 na preko 497 tečajeva, među njima i 335 Albanaca. Pored toga, 79 graditelja je završilo kurseve za predsjednike aktiva, za srednjoškolske fiskulturne i pionirske rukovodioce i rukovodioce analfabetskih tečajeva; sanitetski kurs za referente omladinskih brigada je završilo 22 brigadista i dr.

#### PRVORAZREDNA ARTERIJA CRNE GORE

**R**azvoj industrije i njenih grana na područjima opština Nikšić, Danilovgrad i Titograd, kao i rudarstva u nikšićkom kraju, ali i drugih djelatnosti u Crnoj Gori, značajno je uslovljen i omogućen izgradnjom Omladinske pruge i njenom eksploatacijom. Ona je, takođe, doprinijela izgradnji manjih i većih industrijskih pogona u pomenutim opštinama, kao i velikih industrijskih preduzeća i pretvaranje ovih opština u industrijske centre Crne Gore.

Usluge željezničke pruge Nikšić – Titograd koristila su nikšićka preduzeća: Boksiti, Željezara, Pivara „Trebjesa“, Metalac, Hidrocentrala „Peručica“, HE „Mratinje“ na rijeci Pivi, Parni mlin, Mljekara, Šumsko-industrijski kombinat „Javorak“ itd. Bez pruge Nikšić – Titograd ne bi bila moguća velika investiciona ulaganja u razvoj privrede Nikšića i izgradnju građevinskih objekata, hidrocentrala, rudnika, puteva, škola, stambenih zgrada i dr. I u Danilovgradskoj opštini industrijska postrojenja i drugi objekti bili su upućeni na prugu Nikšić – Titograd. Isto važi i za postrojenja i preduzeća u Titogradu – Kombinat aluminijuma, Industrija mašina „Radoje Dakić“, Fabrika namještaja „Marko Radović“, Duvanski kombinat, Industriai-mport, hoteli i dr.

Vrlo je teško pratiti rad i korišćenje pruge u vremenskom rasponu od šest decenija (1948-2008). Pokazatelji u statističkim pregledima dopunjavaju razvojni mozaik crnogorske željeznice, pa i Omladinske pruge Nikšić – Titograd. Iz statističkih pregleda moguće je

pratiti promet putnika i roba na trima glavnim željezničkim stanicama – Nikšiću, Danilovgradu i Titogradu.

Postoje, uglavnom, sačuvani statistički podaci (mjesečni od 1957. do 1966. a godišnji od tada pa na dalje) o utovaru i istovaru robe i prevozu putnika na stanicama u Nikšiću i Titogradu. Recimo, u 1953. godini na stanici u Nikšiću utovareno je 122.000 tona robe, a istovareno 129.000 tona, dok je otpremljenih putnika bilo 287.000. U istoj godini u Titogradu je utovareno 16.000 tona, a istovareno 89.000 tona, a otpremljeno 354.000 putnika. Od tada se rast prevoza stalno povećavao.

Pet godina kasnije, 1958, podaci su sljedeći: Nikšić - utovar 214.060 t, istovar 219.773, broj otpremljenih putnika je varirao prethodnih godina, da bi te posmatrane godine bio 182.000; Titograd - utovareno 28.223 tone, istovareno 152.437 t, a broj putnika se povećao na 425.000

Sa željezničke stanice u Nikšiću u 1962. otputovalo je 290.000 putnika, a prevezeno je 634.000 tona robe, od toga utovareno 280.000 tona, a istovareno 349.000 tona. Sa željezničke stanice u Danilovgradu otputovalo je 231.000 putnika, dok je na istoj stanici utovareno 5.000 tona robe, a istovareno 25.000 tona. Sa željezničke stanice u Titogradu otputovalo je iste godine 507.000 putnika, utovareno 53.000 tona, a istovareno 106.000 tona robe. Iz godine u godinu trend rasta se povećavao, dok je nekih godina u pojedinim željezničkim stanicama varirao, s tendencijom slabljenja.

U 1976. godini (kada je u saobraćaj puštena pruga Beograd – Bar) sa stanice u Nikšiću otputovalo je 378.000 putnika, iz Danilovgrada 137.000, iz Titograda 684.000 putnika. Što se prometa robe tiče, utovareno je u Nikšiću 476.000 tona, a istovareno 317.000 tona robe; u Danilovgradu je utovareno 13.000, a istovareno 9.000 tona; u Titogradu je utovareno 349.000, a istovareno 623.000 tona robe.

Sedamdesetih godina prošlog vijeka korišćenje kapaciteta u željezničkom saobraćaju,



pri tadašnjem stanju prevoza, bilo je „veoma nisko a troškovi eksploatacije visoki“. Prihodi su, takođe, bili mali zato što su u transportu preovladavale niskotarifne robe: boksiti i staro gvožđe. Pokazatelji upućuju da se u to vrijeme struktura prevoza željeznicom u Crnoj Gori pogoršavala dok se na jugoslovenskom nivou osjećao napredak.

Napominjemo da je 1979. godine sa željezničke stanice u Nikšiću otputovalo 347.000 putnika, dok je promet robe iznosio 949.000 t, od čega 546.000 t utovara i 406.000 tona istovara. Ovaj pad u prevozu roba i putnika bio je uslovljen izgradnjom savremenog asfaltnog puta Nikšić – Titograd (1979).

#### PUTNIKA SVE MANJE A ROBE SVE VIŠE

Od 1980. godine u republičkim statistikama ne daje se više promet putnika i robe po željezničkim stanicama, već se u okviru opšteg pregleda saobraćaja i veza daje broj jedinica po saobraćajnim granama i društvenom proizvodu u milionima dinara. Statistika je bilježila broj zaposlenih na željeznici, ostvareni društveni proizvod, dužinu pruga i ukupan broj stanica.

Od 1979. izlazi *Željeznička tribina*, list radnika Željezničko-transportne organizacije – Titograd, koja mjesečno ili petnaestodnevno

bilježi zbivanja u crnogorskom željezničkom saobraćaju. Iako ovo glasilo predstavlja višestomnu hroniku crnogorske željeznice, sve do prestanka izlaženja 1995. godine ono ipak daje vrlo malo direktnih podataka o samoj pruzi Nikšić – Titograd.

Željeznička stanica u Nikšiću imala je 1983. godine 116 radnika, više od polovine je bilo preko 50 godina. Međutim, ostvareni obim prevoza iznosio je što se utovara tiče 12.706 kola na koja je utovareno 397.123 tone robe, a istovareno 83.000 kola i 286.000 tona robe.

U razmatranju nacrtu projekta putničkog reda vožnje za 1984/85. godinu insistirano je da se vozovi podrede potrebama putnika. Istaknuti su osnovni problemi oko vozova i lokomotiva u stanicama u Nikšiću i Titogradu. Traženo je da se svakodnevno odvađa najmanje 20 rezervacija za putnike iz Nikšića koji žele da putuju poslovnim vozom za Beograd.

Bezbjednost saobraćaja je u 1985. bila zadovoljavajuća, iako nijesu postignuti ni željeni nivo ni kvalitet. Smanjena su zakašnjenja vozova u putničkom saobraćaju. Međutim, zabrinjavajuća je bila situacija na pruzi Nikšić – Titograd zbog pomanjkanja dizel-vučice i čestih kvarova na vučnim vozilima i nedostatka rezervnih djelova. Broj isključenih putničkih vagona i teretnih kola

se povećavao. Oštećenja kola bila su najčešće zbog nesavjesnog utovara i istovara korisnika. Najviše oštećenja je bilo u Baru i Nikšiću.

Sredinom 1987. u nikšićkoj željezničkoj stanici radilo je oko 150 radnika, koji su ostvarivali zavidne rezultate. U maju iste godine nikšićki željezničari otpremili su 75.000 tona robe, a u dolasku primili 40.000 tona, sa obradom 3.300 kola. Takođe, otpremili su 15.000 tona boksita za Čehoslovačku i mjesečno 15.000 tona za Rumuniju; za SSSR, preko Barske luke, otpremljeno je 50.000 tona rude. Tih godina nikšićka Željezara je malo robe otpremala za unutrašnjost zemlje. Jedino je željeznicom transportovana roba za izvoz, a sve ostalo je išlo drumom. Istovar starog gvožđa za Željezaru je stvarao teškoće jer je stanica bila zakrčena, pa su natovarena kola ležala i po nekoliko dana, a pretovarana su često i u skladištu. Događalo se da na stanici u Nikšiću čeka i po 500 kola za istovar.

Na teritoriji ŽTO Titograd u septembru 1987. utovareno je 6.630 kola i 215.920 neto-tona, što je u poređenju za isti mjesec 1986. više za 147 kola i 15.920 neto tona robe. I istovar je bio veći u poređenju za isti mjesec u 1986. za 1.145 kola i 40.331 neto tona robe. Povećani istovar ostvarile su i stanice Titograd, Danilovgrad i Nikšić. Prema podacima utovara i istovara robe po stanicama vidi se da je u stanici Titograd u septembru 1987. utovareno kola 721, odnosno 14.385 tona, a u septembru 1986. godine 464 kola i 7.540 tona, dok se istovar kretao u srazmjeri 2.174 kola i 63.494 tona u 1987. u odnosu na isti mjesec u 1986. godini 2.078 kola i 68.780 tona. U Nikšiću je u septembru 1987. utovareno 2.776 kola i 93.409 tona u odnosu na prethodnu 1986. kada je u istom mjesecu utovareno 2.632 kola i 89.743 tona, dok se istovar kretao 952 kola i 28.420 tona u odnosu na 1986. kada je istovareno 1.060 kola i 23.960 tona.

U putničkom saobraćaju je sve izraženiji bio problem zakašnjanja vozova u polasku i putu.

Za istorijat i eksploataciju pruge između Nikšića i Titograda i obratno interesantni su i podaci o redu vožnje. Tako su prema redu



21. Teška motorna dresina za remont i opravku pruge



22. Otpравници vozova u novim uniformama, 2008.





23. Radovi na rekonstrukciji pruge, Podgorica - Nikšić 2008.

vožnje JŽ od 31. maja 1987. sa stanice u Titogradu za Nikšić polazili su sljedećim terminima: 4.14; 5.04; 9.33; 12.34; 14.37; 20.40. Odlazak iz stanice Nikšić za Beograd bio je predviđen za 22.10, za Titograd 4.50; 6.35; 11.07; 14.14; 17.25, a sa beogradske željezničke stanice za Nikšić u 22.08.

Prezentirani podaci transporta robe u 1988. na stanicama Nikšić i Titograd pokazuju da su utovar i istovar bili u opadanju u odnosu na prethodnu godinu. Taj trend pada vidan je i na području cijele ŽTO Titograd.

#### POČETAK KRIZE

U zvaničnim izvještajima ŽTO Titograd posebno je isticano da slabo stanje pruge Nikšić – Titograd prouzrokuje osim smanjenog utovara i pretovara i brojne defekte vučnih vozila. Pruga je bila u sve gorem stanju. Dolazilo je sve više do velikih kvarova, oštećenja i lomova vučnih vozila. To se posebno odražavalo na donji stroj vučnog vozila, vučne motore, kabadaže, kočione poluge, klizne površine i slično. Radna jedinica Vuče vozova u Nikšiću nije u to vrijeme posjedovala dovoljan broj pomoćnika mašinovođa.

Crnogorska željeznica je ostvarivala stalni rast obima prevoza, u prosjeku godišnje 10%. Od 1979. do 1988. na pruzi Nikšić – Titograd obim rada se udvostručio, bez obzira na to što je pruga bila „zrela“ za remont. Robni promet se povećavao a putnički smanjivao.

U julu 1988. na stanici u Nikšiću ostvaren je najveći istovar robe: 2.958 kola prevezlo je 102.792,3 tona robe, a u avgustu iste godine postignut je rekord u utovaru rude boksita – 120.000 tona.

U godinama 1987/1988. dnevno je utovarano od 130 do 150 kola rude boksita za izvoz i Kombinat aluminijuma u Titogradu. Za Željezaru „Boris Kidrič“ prevoženi su, uglavnom, staro gvožđe, ugalj i mazut. Tokom ljeta 1988. dnevno se u stanici Nikšić tovarilo po desetoro kola celuloznog drveta za potrebe „Javorka“ iz Nikšića.

Prihodi stanice Nikšić kretali su se u navedenom periodu od 170 do 200 milijardi (starih) dinara mjesečno.

Naredne 1989. godine u prometu roba na pruzi Nikšić – Titograd zabilježeno je povećanje u netotonskim kilometrima, dok je odnos utovara i istovara robe varirao iz mjeseca u mjesec. U prva tri mjeseca 1989. Crnogorsko

Željezničko-transportno preduzeće povećalo je utovar robe za 40,55% u odnosu na druge pruge jugoslovenskih željeznica. Preduzeće je u 1989. dobilo nekoliko nagrada: Prvomajsku, Privredne komore Crne Gore, Privredne komore Jugoslavije i veliku plaketu oružanih snaga SFRJ. U svemu tome doprinos pruge Nikšić – Titograd je bio značajan.

Iako je željeznička pruga Nikšić – Titograd 1965. rekonstruisana, već poslije četvrt vijeka zahtijevala je novi remont. Do tada (1989) je njome, prema zvaničnim podacima, prevezeno preko 50 miliona tona robe i 30 miliona putnika. Samo krajem devete decenije prošlog vijeka prevezeno je oko dva miliona tona robe, i to uglavnom za potrebe Rudnika boksita iz Nikšića, Željezare „Boris Kidrič“, Kombinata aluminijuma u Titogradu, Luke Bar i, šire, privrede Crne Gore.

U 1989. godini poseban problem predstavljala je kompenzacija države za crnogorski željeznički saobraćaj, koja je za 7,56% bila manja od prosjeka na mreži Jugoslovenskih željeznica, iako su troškovi eksploatacije pruga u Crnoj Gori bili mnogo veći. To je imalo velike negativne posljedice na ciklus investicionog održavanja i, posebno, na akutno



*pitanje remonta pruge Nikšić – Titograd, za što je, po tadašnjim cijenama, bilo potrebno 20 miliona dolara ili 1.044,7 milijardi dinara.*

#### I PORED DOTRAJALOSTI PRUGA RADI I OBNAVLJA SE

**D**otrjalost pruge uticala je na intenzitet transporta robe i putnika. U 1990. godini na pruzi Nikšić – Titograd otpremljeno je 188,39 hiljada putnika, utovareno kolske, denčane i ekspresne robe 974,87 hiljada tona, a istovareno 620,65 hiljada tona. Kao što podaci govore na ovoj pruzi ostvarivalo se u to vrijeme samo 9,26% prevoza putnika, 31,92% utovra i 25,42% istovara robe u odnosu na raniji prosjek i kapacitete.

24. Stanica Danilovgrad



Propusna moć pruge početkom posljednje decenije XX vijeka iznosila je 28 vozova za 24 sata, a saobraćala su prosječno 22 voza. Prevoz u 1987. iznosio je 1.128 hiljada tona a za 2010. godinu, prema procjeni rasta, trebalo je da iznosi 1.930 hiljada tona robe, uz stopu rasta 2%.

I pored objektivnog stanja i dotrjalosti, pruga nije prestajala da radi. Dijelila je sudbinu krajnje nepovoljne privredne situacije u Crnoj Gori. Teško je danas dočarati uslove i način prevoza roba i putnika devedesetih godina prošlog vijeka na nekad veoma prometnoj saobraćajnici. U nikšićkoj i titogradskoj radionici za opravku vagona radnici su imali puno posla. Bilo je mnogo havarisanih i tehnički neispravnih kola-vagona. Opravka se obavljala „pod vedrim nebom i ljeti i zimi“.

Početakom devedesetih godina XX stoljeća ekonomski položaj privrede u Crnoj Gori, te političko-bezbjednosna situacija u Jugoslaviji kojoj je prijetio raspad, veoma negativno su se odrazili na prijem i otpremu robe na pruzi Nikšić – Titograd, naročito prema drugim krajevima države. Sve je bilo u znaku neizvjesnosti. Od 1. avgusta 1991. u nikšićkoj željezničkoj stanici se vršila otprema vagona u prosjeku od 1.500 do 3.000 tona robe, uglavnom boksita. Saobraćaj prema Hrvatskoj i Sloveniji je bio u prekidu. Roba je prevožena za Srbiju, Makedoniju, Grčku i Rumuniju. Željeznica u Crnoj Gori uopšte pretrpjela je velike gubitke, pa i pruga Nikšić – Titograd (Podgorica).

Silom prilika, svojom ili tuđom voljom, oko dvije stotine željezničkih radnika iz Crne Gore bilo je na dubrovačkom frontu. U ondašnjoj štampi posebno su isticali dobrovoljci. Delegacije ŽTP posjećivale su ih na ratištu. Sve to kao i opšta politička situacija u zemlji, pad industrijske proizvodnje presudno su uticali na smanjenje prevoza željeznicom. Galopirajuća inflacija munjevito je uvećavala troškove poslovanja, na što željezničari nijesu mogli uticati. Nepovoljan položaj željeznice ilustriraju podaci o disparitetu cijena. Efekat poskupljenja cijena u željezničkom saobra-



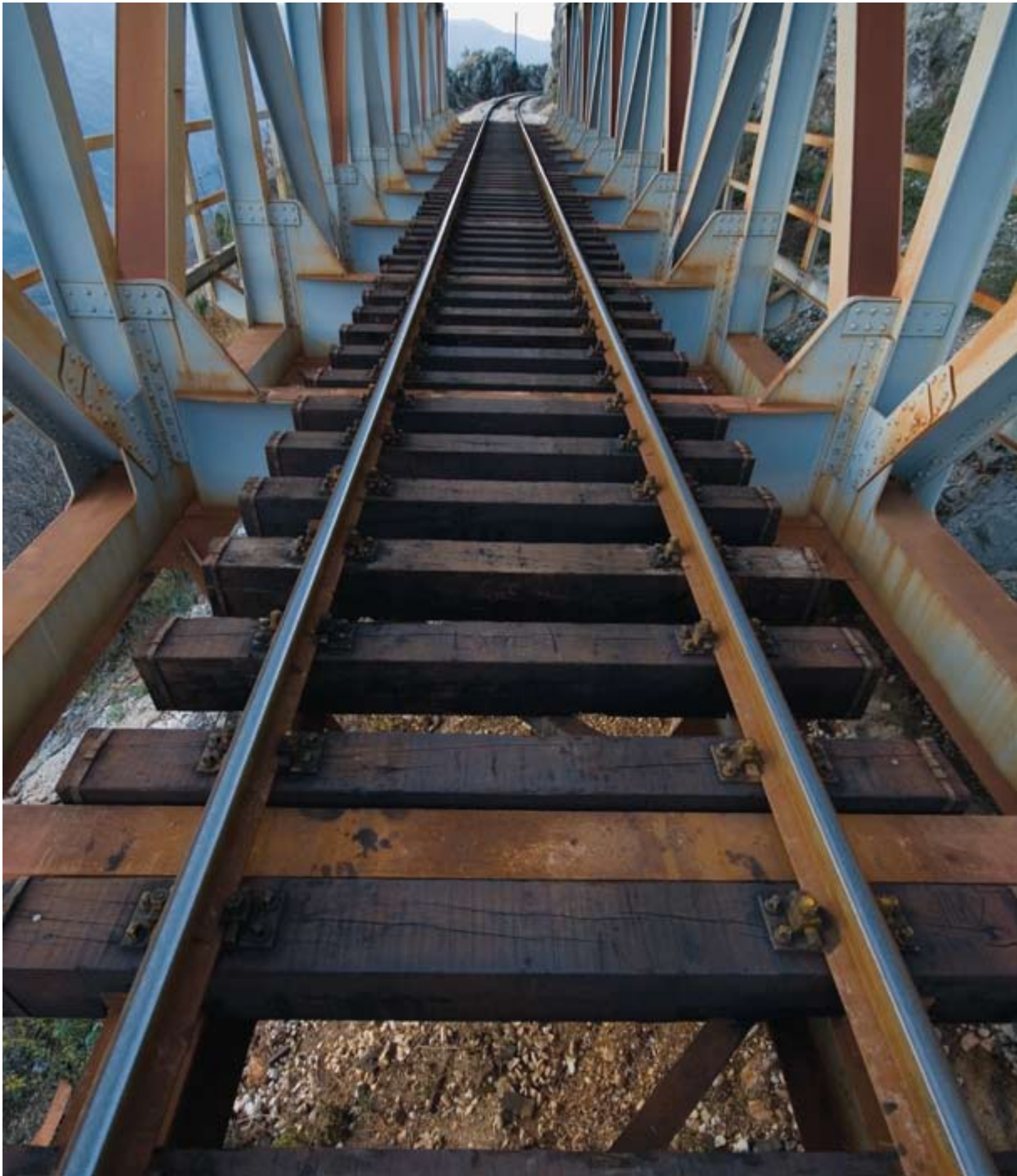
25. Detalj iz putničke blagajne

čaju sasvim su neutralisale visoke stope inflacije, koja je samo u januaru 1992. iznosila 25%. Gubici u poslovanju su se povećavali. Promet je znatno opao tako da je u 1994. godini prevezeno svega 417 hiljada tona robe, a ta se količina ranije prevozila mjesečno. Sudbinu crnogoske ŽTO dijelila je i pruga Nikšić – Titograd, koja je i pored toga koliko-toliko uspijevala da zadovolji potrebe privrede i putnika, iako je dotrajao gornji stroj pruge i 99,1% amortizovana. Bilo je to u vrijeme međunarodnih sankcija Crne Gore.

Danaskada se privode kraju rekonstrukcija i modernizacija pruge Pogorica – Nikšić treba očekivati da će ona i dalje pokazivati raniju vitalnost i životnost, potvrđivati značaj za društvo i državu, smisao velikih pregnuća i opravdati svoju novu mladost: biti i dalje važna saobraćajna i privredna arterija Crne Gore.

Branislav KOVAČEVIĆ





26. Željezni most u blizini stanice Ostrog





27. Detalj



**BEOGRAD - BAR**

**V**









## ISTORIJAT PRUGE

**D**ругu polovinu XIX vijeka obilježila je između ostalog i ideja povezivanja Srbije sa Jadranskim morem „gvozdenim putem“

Razvoj zamisli o gradnji željezničke veze Srbije sa Jadranskim morem može se pratiti kroz tri perioda: period do 1918. godine, period između dva svjetska rata i period poslije Drugog svjetskog rata.

Kao vazalna turska knjaževina, sve do sticanja nezavisnosti na Berlinskom kongresu 1878. godine, Srbija je nastojala da se što više politički i ekonomski osamostali pa je u sklopu te strategije razmišljala da izgradnjom željezničke pruge izađe na Jadransko more. Međutim, sve te ideje su se mogle ostvariti jedino preko tuđih teritorija i luka, jer su dvije tada velike sile, Austro-Ugarska i Turska, držale ne samo dio jadranske obale već i teritorije u zaleđu. Zbog tih okolnosti Srbiji je bilo teško da ostvari svoj cilj. Prethodno je bilo potrebno riješiti brojna pitanja, na prvom mjestu dobiti pristanak pomenutih zemalja da se preko njihove teritorije Srbiji dozvoli izgradnja tako važne saobraćajnice. Austro-ugarska i Turska su, naprotiv, nastojale da svojim željezničkim projektima zaštite vlastite političke i ekonomske interese pa su sprječavale Srbiju i Crnu Goru da ostvare svoje zamisli.

U prvom periodu do 1918. godine pojavilo se nekoliko ideja kako Srbija da izađe na Jadransko more izgradnjom željezničke pruge. Prva takva ideja zabilježena je u „Srpskim novinama“ od 15. decembra 1855. godine, u tekstu koji govori o potrebi željezni-

čkog povezivanja Beograda sa Kotorom i Dubrovnikom. Početkom XX vijeka najbliži realizaciji bili su projekti o izlasku Srbije na Jadransko more tzv. Transbalkanskom željeznicom, za koju su pored Srbije i Crne Gore bile zainteresovane i velike sile Francuska, Italija i Rusija. Usaglašavanje interesa pomenutih zemalja u pogledu izbora trase i finansiranja tog velikog projekta usporavalo je njegovu realizaciju. Međutim, evropske političke krize i ratovi u periodu 1908 -1918 omele su za duže vrijeme izgradnju Transbalkanske željeznice.

Ostvarenje Jadranske pruge, najvećeg ekonomskog ideala Crne Gore, nije ispunjeno u Kraljevini Jugoslaviji i pored brojnih zahtjeva političkih i privrednih subjekata izraženih na mnogim skupovima, savjetovanjima i audijencijama kod kralja Aleksandra i predsjednika jugoslovenskih vlada.

Tako je Crna Gora ostala bez ijednog kilometra normalnog kolosijeka, odsječena od ostalog dijela jugoslovenske države, jer uskotračni i zaobilazni priključci preko željezničkih pruga Nikšić – Bileća i Zelenika – Gabela nijesu mogli zadovoljiti saobraćajne potrebe Crne Gore i zamijeniti Jadransku prugu koja bi presijecala njenu teritoriju po čitavoj dužini sjever – jug.

U trećem periodu geneze stogodišnje ideje, u socijalističkoj Jugoslaviji (1945-1992), napokon je poslije 120 godina ostvarena zamisao izgradnje pruge Beograd – Bar. Bilo je i u poratnom periodu pojedinih naučnika koji su iznosili stavove protiv izgradnje pruge Beograd–Bar. Prema Dragom Stamenkoviću, predsjedniku Izvršnog vijeća Srbije, rukovodstvo Slovenije pružalo je otpor izgradnji





2. Mostovi u Lutovu



3. Na dijelu pruge Bioče - Bratonožići u blizini mosta na maloj rijeci

ove pruge. Posljednja i odlučujuća riječ Josipa Broza Tita, doživotnog predsjednika SFRJ, presjekla je sve otpore. Izgradnju pruge prihvatili su i ostali jugoslovenski državni organi.

Profesor Sveučilišta u Zagrebu dr R. Bičanić predlagao je 1965. godine da se odustane od dalje gradnje pruge Beograd – Bar i da se umjesto nje gradi pruga Beograd – Sarajevo – Split. Nešto slično predlagao je i Jadranski institut JAZU u Zagrebu, kao i dr M. Dobrinčić, koji je prvo osporavao a zatim ipak podržao izgradnju pruge Beograd – Bar.

Među poznatim stručnjacima iz oblasti ekonomske nauke, saobraćaja i ekonomske istorije, koji su podržali izgradnju ove značajne saobraćajnice bili su profesor Ekonomskog fakulteta u Zagrebu dr Mijo Mirković, dr Z. Jelinović, prof. S. Žuljić, prof. dr A. Melik, akademik ing. J. Alačević, dr D. Mišić, dr M. Aleksić, dr V. Kolarić i drugi,

Zanimljivi su stavovi dr Mija Mirkovića u vezi sa tim da li jednu prugu treba suprotstavljati drugoj, odnosno da li drum može da zamijeni željezničku prugu u planinskim predjelima. Mirković smatra: „Ni nauka, ni privreda Jugoslavije ne treba da se zanose dvijema pogrešnim postavkama: da gradnja jedne jadranske pruge isključuje gradnju druge, i da se funkcije teških željezničkih pruga u dinarskom masivu mogu nadomjestiti uslugama autostrade“. Preijdlog da se umjesto željeznice gradi autoput kao kao njena uspješna zamjena, Mirković odbacuje konstatacijom: „Sva područja Jugoslavije i sve njene republike u najvećoj su mjeri zainteresirane za jadranske pruge. Taj interes postojao je u svih ovih 100 godina gradjenja željeznica na području Jugoslavije i nikada nije bio veći no što je za naših dana (1947-1957). Bez njih jugoslovenska privreda ne može razviti svoje privredne snage i ne može postati jedinstvena. Pun razvitak proizvodnih snaga u planinskom masivu zavisi od gradjenja jadranskih pruga normalnog kolosjeka, od sjevernih ravnica i istočnih riječnih dolina na more. Neprohodnost planina, jedan od



vjekovnih uzroka zaostalosti i nerazvijenosti, mogu da odstrane samo željeznički putevi, brda da probiju tuneli, gradove, zemlje i narode da vežu čelične šine, udaljenost da smanje parni i električni vozovi“.

Zamjena barskog pravca sa riječkim i pločanskim bila je bez osnova, jer suština ekonomske opravdanosti izgradnje pruge Beograd – Bar nije bila u uvozno-izvoznoj preorijentaciji na Bar, već u stvaranju osnovnih preduslova za brži privredni razvoj vrlo velikog gravitacionog područja pruge.

Pod uticajem marksističke teorije i sovjetske (SSSR) prakse u Jugoslaviji se, poslije uspješne obnove, 1947. godine krenulo sa velikim programom (Prvi petogodišnji plan 1947-1951. godine) industrijalizacije i elektrifikacije zemlje koji se nije mogao zamisliti bez izgradnje nekih željezničkih pruga. Tokom 1946, 1947. i 1948. godine dobrovoljnim omladinskim radom izgrađene su pruge Brčko-Banovići (87 km), Šamac – Sarajevo (235 km) i Nikšić – Titograd (56 km). Zbog korišćenja Drine kao hidroenergetskog izvora odustalo se od namjere da Jadranska pruga ide dolinom te rijeke. Rješenjem Privrednog savjeta Vlade FNRJ, od 20. avgusta 1951. godine, odlučeno je da pruga ide *limskom* (zlatiborskom) varijantom, odnosno pravcem Beograd – Valjevo – Požega – Titovo Užice – Priboj – Bijelo Polje – Kolašin – Titograd – Bar.

Poslove projektovanja i izvodjenja radova obavljalo je Investiciono odjeljenje Generalne direkcije Jugoslovenskih željeznica do maja 1954. godine, kada je formirana Glavna uprava za izgradnju pruge Beograd – Bar.

#### GRAVITACIONO PODRUČJE PRUGE

Važna pretpostavka za realno predviđanje saobraćajnih tokova svakako je utvrđivanje veličine gravitacionog područja neke saobraćajnice ili saobraćajnog čvora. Ova činjenica je veoma važna prilikom planiranja novih željezničkih pruga kao što je bila pruga Beograd – Bar, jer od veličine gravitacionog



4. Most na maloj rijeci

područja neposredno zavisi obim prevoza putnika i robe, a samim tim i rentabilnost objekta.

Osim šireg određuje se i uže gravitaciono područje koje obuhvata pojas od oko 30 kilometara s obje strane pruge, čija širina zavisi od geografskih uslova, razvika saobraćaja u susjednom području i saobraćajnih mogućnosti.

Za određivanje šireg gravitacionog područja obično se koriste tri metode: geometrijska ili metoda udaljenosi, tarifna metoda i metoda stvarnih troškova prevoza. Za određivanje granice gravitacionog područja pruge Beograd – Bar kao kriterijum uzeto je kilometarsko odstojanje pojedinih mjesta od luke u Baru. To odstojanje upoređivano je sa odstojanjem tih mjesta do drugih luka na Jadranu (Rijeka, Ploče, Split, Šibenik). Kada se uporede kilometrijska odstojanja Budimpešte, Moravice, Dimitrovgrada, Beograda, Niša, Skoplja, Zvečana, Kraljeva, Bora, Novog Sada, Zrenjanina, Subotice, Užica, Priboja i Nikšića od Bara i luka Ploče i Rijeka, onda se vidi da je rastojanje od Budimpešte do Rijeke mnogo manje nego do Bara, a svi drugi navedeni gradovi su mnogo bliži Baru nego Rijeci i Pločama.

Pruga Beograd – Bar skratila je pomorski put robe, jer je njena luka u Baru bliža ulazu i izlazu iz Jadranskog mora od ostalih luka na tadašnjoj jugoslovenskoj obali. Skraćenje tog puta je znatno. U nautičkim miljama iznosilo je: od Bara do Rijeke 299, do Šibenika 181, do Splita 158 i do Ploča 130.

Prema tome, očigledne su prednosti luke Bar i pruge Beograd – Bar za izvoz i uvoz robe sa pomenutog gravitacionog područja.

U početku i tokom gradnje pruge Beograd – Bar bilo je primjedbi da će zbog teškog terena kojim prolazi i troškovi izgradnje i eksploatacije pruge biti visoki. Kasnije je utvrđeno da su oni bili neznatno veći nego na pravcu Beograd – Sarajevo – Ploče. Medjutim, kraći željeznički i pomorski put do Bara donosio je prednosti ovom pravcu.

Feribotsko povezivanje luke Bar sa Italijom (Bari) skraćivalo je promet putnika i





5. Rudnik  
Brskovo,  
Mojkovac

robe prema sredozemnim zemljama, što je bila još jedna prednost pravca.

Dio tranzita iz zapadnog dijela Bugarske i Rumunije i jugoistočnog dijela Mađarske gravitira pruži Beograd – Bar, što joj je davalo i daje širi balkanski značaj. Prilikom građenja pruge i nešto kasnije uočeno je da bi i razmjena robe Albanije sa zemljama Centralne Evrope mogla da se odvija ovom saobraćajnicom. Zato je 1986. godine izgrađena pruga normalnog kolosijeka Podgorica - Tuzi - Državna granica sa Albanijom.

Šire gravitaciono područje pruge Beograd – Bar obuhvata teritoriju Crne Gore, Makedonije i najveći dio teritorije Srbije. Pruži je gravitalo oko 125.000 km<sup>2</sup> ili oko 50% ukupne teritorije bivše SFRJ i oko 50% (9,5 miliona) njenog stanovništva u vrijeme građenja pruge.

#### PRIRODNA BOGATSTVA U GRAVITACIONOM PODRUČJU PRUGE

**Z**a eksploataciju prirodnih bogatstava veoma je važno izgraditi saobraćajnice koje će pomoći da se ta bogatstva transportuju

na preradu ili da se izvoze kao sirovina na svjetsko tržište. U vrijeme izgradnje pruge Beograd – Bar i utvrđivanja njene valorizacije i značaja za ekonomski razvoj krajeva kroz koje treba da prodje dati su podaci na osnovu dotadašnjih istraživanja prirodnih bogatstava njenog gravitacionog područja. Ti podaci su impresivni. Odnose se na značajan dio nalazišta mineralnih sirovina, na poljoprivredne površine i šumsko blago tadašnje Jugoslavije.

Po nalazištima metala: olova, cinka, boksita, antimona, gvoždja, bakra, molibdena, fluorita i dr., oblasti Crne Gore, Sandžaka, zapadne i jugozapadne Srbije spadale su među najbogatije u tadašnjoj Jugoslaviji. Utvrđene rezerve gvoždja i nikla iznosile su oko 1.250 miliona tona, boksita oko 62 miliona tona (potencijalne rezerve oko 200 miliona tona), antimona oko 2 miliona tona, olova i cinka oko 850.000 tona, u Srbiji i u sjevernoj Crnoj Gori oko 10% ukupnih rezervi olova u Jugoslaviji i oko 20% cinka.

Nalazišta nemetala takodje su bila značajna: vatrostalne gline, magnezita, barita, kaolina, bentonita, cementnog laporca, kvarcnog pijeska, mermerna, granita, krečnjaka, pisaće grede, dolomita, morske soli i dr.

Od ruda nemetala rezerve cementnog laporca u okolini Berana, Spuža, Bara, Pljevalja i Kosjerića cijene se na preko 1.200 miliona tona. Na bazi ovih sirovina već u fazi izgradnje pruge radile su cementare u Pljevljima i Kosjeriću. Rezerve krečnjaka i ukrasnog kamena, oko 10 miliona kubnih metara, nalaze se između Valjeva i Kosjerića. Ukupne rezerve krečnjaka i ukrasnog kamena iznosile su 19 miliona kubnih metara. Bentonita, fine gline koja se primjenjuje u industriji vatrostalnog materijala, ima u okolini Virpazara, Petrovca, Bara oko 50 miliona tona.

Rezerve magnezita utvrđene na Zlatiboru i Divčibarama iznosile su oko 650 hiljada tona, a potencijalne rezerve na Zlatiboru oko 2,8 miliona tona. Rezerve bijelih boksita nalaze se između Cetinja i Nikšića u iznosu oko 1,2 miliona tona. Rezerve barita kod Pljevalja iznose 500 hiljada tona, a kod Ljbovije oko 200 hiljada tona.

Čvrsta goriva – rezerve lignita procijenjene su na 3 milijarde tona u užem gravitacionom području pruge Beograd-Bar. Značajna nalazišta mrkog uglja nalaze se u beranskom kraju oko 150 miliona tona ukupnih rezervi. Ukupne rezerve lignita i mrkog uglja (Kolubarski, Pasavsko – tamnavski, Miočki, Dragočavski, Arandjelovački, Sjenički, Pljevaljski, Požeški i Beranski bazen) iznosile su prema procjeni oko 3,3 milijardi tona.

Nafta, zemni gas i uljani škrljci su takodje bogatstva sa kojima raspolaže gravitaciono područje pruge Beograd – Bar.



6. Industrijska zona Bijelog Polja, Nedakusi



Vodene snage gravitacionog područja pruge procjenjivane su na oko 15 milijardi kilovat časova, ili 23% ukupne snage svih vodnih tokova Jugoslavije. U vrijeme gradnje pruge ova snaga je bila iskorišćena svega 3%.

Uže gravitaciono područje pruge, 20 opština na teritoriji Srbije i 6 opština na teritoriji Crne Gore, obuhvatalo je 196.899 hektara oranica i bašta, 34.210 ha voćnjaka, 1.675 ha vinograda, 269.233 ha livada i pašnjaka, ukupno 502.017 ha poljoprivrednih površina.

Prema procjenama ukupna površina šuma iznosila je oko jedan milion hektara, a drvena masa oko 120 miliona m<sup>3</sup> ili oko 15% ukupnog šumskog fonda Jugoslavije.

Gravitaciono područje pruge bogato je i izvanrednim prirodnim ljepotama i spomenicima kulture.

U vrijeme izgradnje pruge, a jednim dijelom i sada, pomenuto područje bilo je privredno nerazvijeno. Prirodne ljepote tih područja bile su nedovoljno poznate i posjećene, kako od strane domaćih tako i stranih turista, mada u njih spadaju Crnogorsko primorje, Durmitor, Bjelasica, kanjoni Pive, Tare, Morače i Drine, planinska ljetovališta Zlatara, Zlatibora, Biogradskog jezera, Žabljaka, Tare, Divčibara i dr. Područje pruge ima blago podneblje Mediterana i umjerenu kontinentalnu klimu u alpskom predjelu. Male razdaljine između ovih klimatskih zona omogućavaju istovremeno razvoj primorskog i planinskog turizma. U periodu poslije izgradnje pruge ovi regioni sve se više afirmišu kao značajni turistički potencijali na kojima se zasniva dalji ekonomski razvoj Crne Gore.

#### PROCJENE OBIMA PREVOZA PRUGOM

**O**bim prevoza prugom bio je predmet više istraživanja različitih institucija. Prema podacima istraživanja obavljenim za Međunarodnu banku za obnovu i razvoj, u vezi sa dobijanjem zajma za izgradnju pruge, obim

7. Ostaci tvrđave Lesendro i trasa pruge preko Skadarskog jezera







8. Početni radovi na izgradnji tunela „Sozina“, 1953.

godišnjeg prevoza robe u periodu 1973-1976. procenjivan je na ukupno 7.377.000 tona. Od toga unutrašnji prevoz iznosio je 4.087.000 tona, prevoz uvozno-izvoznih proizvoda 3.045.000 tona i tranzit 245.000 tona.

Ove procjene prihvatila je Medjunarodna banka. One su bile osnova za izračunavanje rentabilnosti i ekonomskih efekata pruge Beograd – Bar. Pruga bi imala, kako se za vrijeme njene izgradnje procenjivalo, poseban značaj u izvozu i uvozu roba koje su se tada prevozile zaobilaznim putem, uz znatno veće transportne troškove i duže zadržavanje u putu.

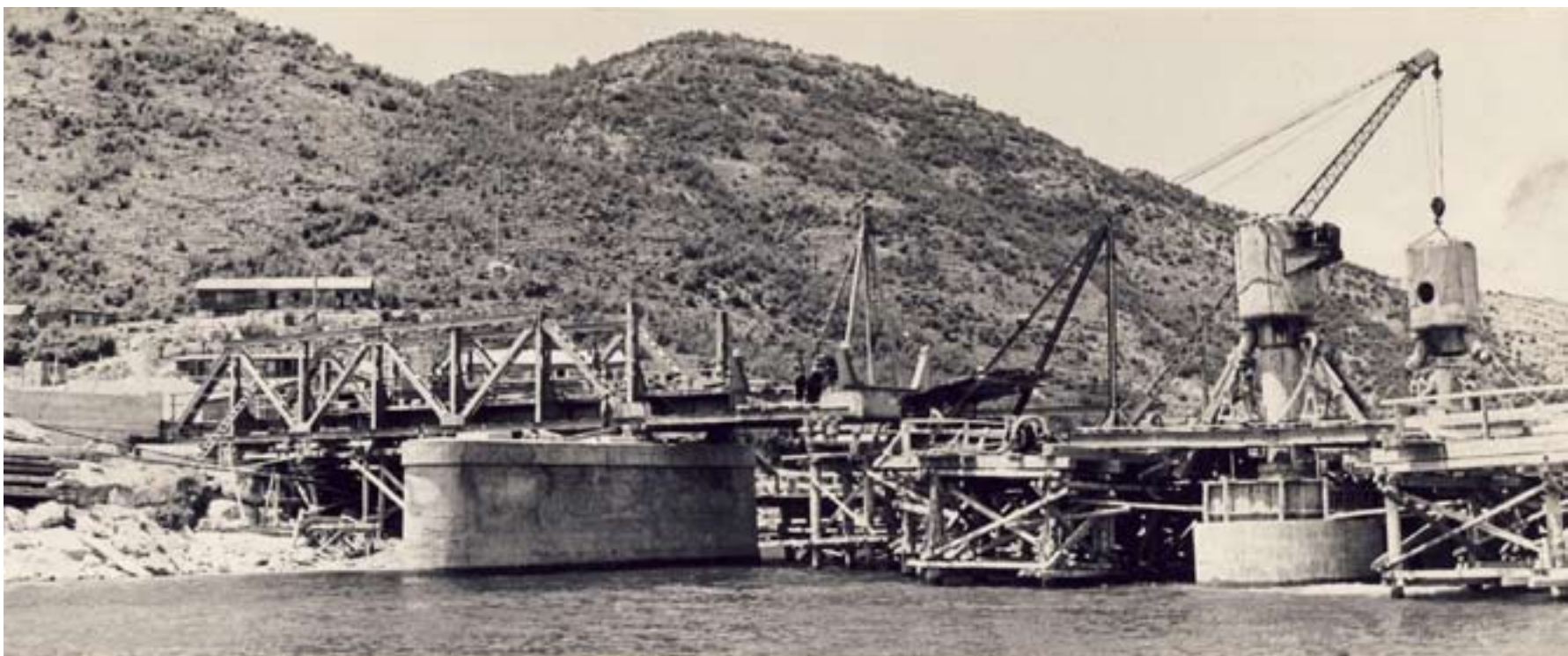
Gravitaciono područje pruge Beograd – Bar imalo je već u vrijeme izgradnje pruge razvijene značajne privredne centre koji su bili nosioci privrednog razvoja. Bili su to snažni industrijski centri u Beogradu, Novom Sadu, Prištini, Nišu, Skoplju, Boru, Trepči, Svetozarevu, Užicu, Zrenjaninu, Subotici, Pančevu, Smederevu, Kragujevcu, Kraljevu, Kruševcu, Valjevu, Priboju, Čačku, Pirotu, Leskovcu, Vranju, Zaječaru, Paraćinu, Šapcu,

Loznici, Arandjelovcu, Prahovu, Kosovskoj Mitrovici, Titogradu, Nikšiću, Ivogradu i dr.

Procjena prevoza putnika prihvaćena je za šire gravitaciono područje Srbije 12 putnika po stanovniku, a za Crnu Goru 9 putnika. Ovaj broj putovanja umnožen je sa brojem stanovnika na određenom području, pa se tako dobijao ukupan broj putnika, koji je iznosio 18,5 miliona. Medjunarodna banka za obnovu i razvoj prihvatila je procjenu od 15 miliona putnika prometa godišnje u prvim godinama eksploatacije pruge.

#### IZGRADNJA PRUGE

**O**dlukom Privrednog savjeta Vlade FNRJ od 20. avgusta 1951. godine utvrđena je trasa pruge Beograd – Bar. Od Beograda do Resnika išla je postojećom prugom Beograd – Niš, gdje se odvajala i probijala kroz tunel Bela Reka, išla dolinom rijeke Kolubare do Valjeva, a zatim se razvijala u dolini rijeke Gradac. Poslije probijanja kroz brdski masiv Bukovi, tunelom „Drenovački kik“ ulazila



9. Izgradnja mosta preko Skadarskog jezera, 1957.



u dolinu rijeke Skrapež i spuštala se ka Kosjeriću i Požezi. Od Požege i Užica trasa je išla dolinom rijeke Đetinje, pa se dalje penjala prema Zlatiboru kroz koji se probijala većim tunelom. Dalje se trasa pruge spuštala dolinom Crnog Rzava, Jablanice i Uvca ka dolini Lima sve do Priboja. Na ovom potezu nalazi se jedan od ključnih objekata, tunel „Goleš“. Od Priboja do Bijelog Polja trasa ide dolinom Lima, a zatim padinama njenih pritoka do brdskog masiva pred Mojkovcem, probija se tunelom i izbija u dolinu rijeke Tare. Dalje do Kolašina trasa ide dolinom Tare i kod Mataševa se probijaju iz sliva Tare u sliv Morače tunelima „Ostravica“ i „Trebješica“. Trasa se dalje razvija padinama Morače sve do Podgorice, odakle se blago spušta ka Skadarskom jezeru, prolazi pored Vranjine i Lesendra i mostom preko jezera ide pored Virpazara, tunelom „Sozina“ kroz masiv Sozina izlazi u Sutomore i na Jadran, a odatle pored mora ide do luke u Baru.

Dužina pruge Beograd – Bar iznosi 476 km, od toga Srbiji pripada na potezu Beograd – Gostun 301 km a Crnoj Gori od Gostuna do Bara 175 km.

Trasa ima karakteristike ravničarske i većim dijelom brdske pruge, sa maksimalnim usponom od Beograda do Užica 13 promila, od Užica do Priboja 17 i od Bijelog Polja do Podgorice 25 promila.

Najveću nadmorsku visinu trasa dostiže kod Kolašina 1032 metra, a najnižu u Baru svega 3 m visine.



10, 11. Svečano puštanje u saobraćaj pruge Titograd - Bar, 29. XI 1959.

12. Predsjednik Narodne skupštine NR Crne Gore, Blažo Jovanović govori prilikom puštanja u saobraćaj pruge Titograd - Bar



11.





13 Šef stanice Bar, 1959.

Na pruzi je sagrađeno 254 tunela, ukupne dužine 114.437 m, što je skoro 1/4 nje-  
ne ukupne dužine. Najduži tunel na pruzi  
je „Sozina“ 6.170 m, zatim „Zlatibor“ 6.160  
m, „Trebješica“ 5.170 m, „Goleš“ 4.949 m,  
„Ostravica“ 3.131 m, „Mojkovac“ 3.243 m,  
„Mili“ 2.258 m, „Sopotnica“ 1.942 m i dr.  
Zbog dužine tunela kroz koje prolazi pruga  
je nazvana „Crnogorski metro“.

Sa 206 betonskih mostova, dužine 10.760  
m i 28 čeličnih mostova dužine 3.833 m, ili  
sa ukupno 234 mosta dužine 14.593 m,  
premošćene su vodene i visinske prepreke  
na pruzi. Najatraktivniji most je na Maloj  
rijeci, remek - djelo mostogradnje koji je  
istovremeno i najduži 498 m, najvisočiji že-  
ljeznički most u Evropi 202m. Zatim slijede  
„Ljubovidja“ 450 m „Uvac“ 380 m i  
dr. Izgrađeno je i 1.157 betonskih cijevi i  
pločastih propusta za vodu, u ukupnoj dužini  
od 18.500 m.

Na crnogorskom dijelu pruge nalaze se  
102 tunela, ukupne dužine oko 44 km, 96

mostova, dužine 7.740 metara, 9 galerija i  
291 propust. Prema tome, oko 44% pruge  
čine tzv. vještački objekti.

Pruga Beograd – Bar na cijeloj svojoj dužini  
ima 54 željezničke stanice – četiri ranžirne, tri  
rasporedne, po dvije pretovarne i terente, 34  
putničko – teretne i devet ukrasnica.

Mada je prije 32 godine pruga Beograd –  
Bar aktivirana, na njoj još uvijek nije izgrađeno  
šest službenih mjesta za saobraćaj vozova  
(ukrštanje i preticanje) i više projektovanih  
objekata kao što su putničke stanice u Baru,  
Podgorici, Prijepolju, ranžirna stanica u  
Podgorici, telekomanda od Bijelog Polja do  
Bara, kao i stanični i industrijski kolosijeci.  
Zbog neizgrađene mjesta za ukršanje i pre-  
ticanje Biogradsko jezero i Zlatica dolazi  
do znatnog smanjenja propusne i prevozne  
moći pruge.

Živopisni predjeli kojima pruga prolazi  
i objekti izgrađeni na njoj (stanični i druge  
zgrade, mostovi, vijadukti itd.) čine ovu pru-  
gu atraktivnom i jedinstvenom.

14 Prvi putnici šinobusa na liniji  
Bar -Titograd 29. XI 1959.





Pruga je elektrificirana monofaznim sistemom 25 kV i 50 HZ 1977. godine. Saobraćaj na pruzi regulisan je savremenim sistemom osiguranja svih skretnica i signala iz svake stanice, a na nekim djelovima pruge iz jednog centra telekomandom. Pruga je jednokolosiječna s maksimalnim osovinskim opterećenjem 22,5 tona. Minimalni poluprečnik krivine je 300 m. Brzina vozova trebalo je da bude na međustaničnim odstojanjima od 75 – 120 km na sat. Srednja komercijalna brzina vozova planirana je za ekspresne oko 63 km/s, za putničke oko 40 km/s, za teretne oko 27 km/s i sabirne oko 16 km/s.

Gradnja pruge započeta je 1952. godine na dionicama Resnik – Vreoci (38 km) i Titograd (Podgorica) – Bar (52 km). Najznačajniji i najteži objekat pruge Beograd – Bar kroz Crnu Goru, tunel „Sozina“ probijen je za pet godina (1953 – 1958). Dionica Resnik – Vreoci završena je 1958. godine, a Podgorica – Bar 1959. godine.

Problemi u vezi sa finansiranjem gradnje pruge pojavili su se u prvim godinama i pratili je do njenog završetka. Tako je finansijska regulativa kočila građevinsku operativu, pa je pruga gradjena 25 godina.

Investicionim programom 1955. godine bila je utvrđena dinamika dovršenja projekata i početak gradjenja pojedinih djelova pruge i objekata, a istovremeno su počeli radovi na izgradnji donjeg stroja pruge. Zbog nedostatka finansijskih sredstava svi radovi na donjem stroju su obustavljeni krajem 1956. godine, osim na dvijema pomenutim dionicama. U 1959. godini došlo je do obustavljanja radova i njihove konzervacije na cijeloj pruzi Beograd – Bar. Odlukom Saveznog izvršnog vijeća (jugoslovenske vlade) o nastavku gradjenja pruge, 1961. godine, dotadašnji nosioci investicija - izvršna vijeća Srbije i Crne Gore prenijela su ove funkcije na željeznička preduzeća. U Srbiji je poslove preuzelo Odjeljenje za izgradnju pruge Beograd – Bar Zajednice jugoslovenskih željeznica, a u Crnoj Gori Sektor za gradjenje pruge Željezničko – transportnog preduzeća – Titograd.



16 Prvi upravni odbor  
Željezničko transportnog  
preduzeća Titograd,  
izabran 1961.



17 Željeznička stanica u Baru, 1959. Susret i smjena generacija vozova.





18.. Most na Maloj rijeci



Pomenutom odlukom SIV-a nijesu u bilansima Jugoslavije nadjena odgovarajuća finansijska sredstva, pa je ostalo da Federacija svake godine odlučuje koliko će od preostalih investicionih ulaganja ostati sredstava za izgradnju pruge Beograd – Bar. U 1961. godini radovi su nastavljeni, ali sa minimalnim ulaganjima. Zaključno sa 1965. godinom utrošena je na cijeloj trasi 31 milijarda dinara, po tekućim cijenama.

Nejasan tretman dalje izgradnje pruge, sadržan u saveznom materijalu Društvenog plana 1964-1970. godine i „opasnosti da izgradnja ove pruge preraste u vrlo ozbiljan politički problem“, okupili su januara 1965. godine u Titovom Užicu predsjednike svih opština i srezova užeg gravitacionog područja pruge Beograd – Bar, poslanike Skupštine SFRJ, Skupštine SR Crne Gore i Skupštine SR Srbije i saveznog sekretara za saobraćaj i veze.



19, 20, 21. Motivi sa gradnje pruge



22.



23.



24.



Na ovome sastanku je jednodušno zaključeno da treba obezbijediti sredstva za ubrzanje radova na pruzi Beograd – Bar i njeno puštanje u saobraćaj krajem 1970. godine.

Ubrzo je u Skupštini SFRJ donijet Zakon o učešću Federacije u finansiranju radova na dovršenju pruge Beograd – Bar. Sredstva Federacije data su bez obaveze vraćanja a rok završetka pruge određen je za kraj 1972. godine. Federacija je učestvovala u finansiranju pruge sa 1.988,88 miliona dinara, SR Crna Gora sa 156,75 miliona a SR Srbija sa 192,84 miliona dinara. Ukoliko bi došlo do prekoračenja na svojoj teritoriji, republike su bile obavezne da obezbijede sredstva za pokriće prekoračenja. Rokovi dati ovim zakonom nijesu ispoštovani i pruga je završena sa zakašnjenjem od četiri godine.

Radovi na dovršenju pruge intezivirani su donošenjem pomenutog zakona, ali zbog inflacije i prekoračenja cijena izvedenih radova, sredstva obezbijedjena zakonom nijesu bila dovoljna. Od Međunarodne banke za obnovu i razvoj u Vašingtonu, sa kojom su već vodjeni dvogodišnji pregovori, tražen je i dobijen zajam od 50 miliona dolara, sa rokom otplate od 25 godina, kamatom od 6,24% i grejs periodom od šest godina. Zajam je dat pod uslovom da se jugoslovenska strana obaveže da će prugu Čačak – Požega i luku Bar izgraditi i pustiti u eksploataciju istovremeno sa prugom Beograd – Bar kako bi se mogao obavljati planirani obim prometa ovom magistralom.

Usvajanjem ustavnih amandmana na Ustav SFRJ 1971. godine Federacija je mogla da investira samo u privredno nerazvi-

jena područja, pa je Srbija morala da namiri dotadašnja sredstva Federaciji. Ove poteškoće i neizvjesnost dovele su ponovo u pitanje dovršenje pruge Beograd – Bar.

Da bi obezbijedila potrebna sredstva Srbija je raspisala narodni zajam. Skupština Srbije je februara 1971. godine usvojila Zakon o preuzimanju obaveze isplate obveznica za finansiranje dovršenja izgradnje pruge. Zajam je raspisan na sumu od 600 miliona dinara, koja je upisom znatno premašena. Sredstva koja su nedostajala Crnoj Gori za dio pruge na njenoj teritoriji obezbijedila je Federacija u vidu kredita.

Poslednji metri pruge Beograd - Bar postavljani su kod Brodareva, 24. novembra 1975. godine oko 17 sati. Time je ostvarena dugo sanjana „gvozdena veza“ između Beograda i Jadrana (Bara). Završni radovi na pruzi obavljani su do puštanja pruge u javni saobraćaj, 28. maja 1976. godine.

Veliki publicitet tom činu davali su i domaći i strani mediji. Svečani voz sa predsjednikom SFRJ J. B. Titom, njegovom suprugom Jovankom i pratnjom, poslije dvodnevno putovanja (28-29. maja) stigao je u Bar.

Pruga Beograd – Bar je uključena u mrežu jugoslovenskih željeznica sa poprečnom prugom Čačak – Požega (32,5 km).

Dvije godine nakon puštanja ove pruge u saobraćaj vrlo jak zemljotres 15. aprila 1979. godine, koji je ostavio pravu pustoš u primorskim i centralnim djelovima Crne Gore, nanio je velike štete kraku pruge Podgorica – Bar. Kolosijeci su bili izvaljeni i deformisani. Za željezničare to su bili teški dani. Radili su dan i noć da osposobe prugu.

22. Šinobus iz Bara za Titograd na trasi pruge kod Skadarskog jezera 70-tih godina prošlog vijeka

23. Motivi sa pruge Bar- Podgorica: teretni kolosijeci

24. Luka u Baru

25. Telegrafski aparat.



25.





26. Motiv sa pruge Beograd - Bar iznad kanjona Morače













28.



29.



30.

27. Motiv sa pruge Beograd -Bar, Most na Maloj rijeci  
 28. Spajanje posljednjih metara šina na pruzi Beograd -Bar, 24. XI 1975.  
 29. Dolazak Plavog voza u Titograd  
 30. Naslovna strana lista „Pruga“  
 31. Predsjednik SFRJ Josip Broz Tito u Titogradu na svečanosti prilikom puštanja u saobraćaj pruge Beograd - Bar  
 32. Na peronu željezničke stanice u Titogradu, maj 1985.

#### DOPRINOS PRUGE BEOGRAD – BAR PRIVREDNOM RAZVOJU

Željeznica kao dio saobraćajnog sistema zemlje predstavlja jedan od opštih uslova privrednog razvoja. Zbog svojih tehničko-tehnoloških i ekonomskih karakteristika željeznica djeluje kao važan faktor razvoja pojedinih privrednih grana, jer obezbjeđuje odgovarajući obim prevoza svih vrsta robe i u svim vremenskim uslovima.



31..



Izgradnja i razvoj željezničke mreže diktirani su potrebama privrednog razvoja. Za privredu Crne Gore i za šire gravitaciono područje pruge Beograd – Bar ova magistralna saobraćajnica otvorila je nove mogućnosti razvoja. Ona pomaže industrijskom razvoju i uopšte unapredjenju života. Pruga je doprinijela direktnim uštedama privrede, poboljšala ekonomičnost poslovanja privrednih organizacija i aktivirala privredni razvoj područja kuda je prošla. Posebno mjesto pruga je imala u razvoju turizma, jer je približila prirodne ljepote turistima. Ona je skratila vrijeme putovanja za nekoliko sati od Beograda do

mora u odnosu na autobuski prevoz. Povećala je udobnost i sigurnost putovanja, doprinijela ujednačavanju uslova privredjivanja, uticala na izvjesnu preorijentaciju putničkih i robnih tokova u željezničkom sistemu Crne Gore i bivše Jugoslavije.

Pruga Beograd – Bar je uticala na ukidanje nerentabilnih i uskotračnih pruga koje su u prvoj polovini dvadesetog vijeka izgrađene u Crnoj Gori. Prva crnogorska uskotračna pruga Bar – Virpazar ukinuta je 1959. godine puštanjem u saobraćaj pruge normalnog kolosjeka Podgorica – Bar. Istu sudbinu imale su i pruge Podgorica – Donja Plavnica

1959, Uskoplje – Zelenika 1968. i Nikšić – Bileća 1976 godine.

Pruga Beograd – Bar je, dakle, imala i ima višestruki značaj za Crnu Goru: ona otvara put modernom transportu realizacijom razvojnih programa Crne Gore, koji će modernizovati njenu trasu i osnovne transportne kapacitete, koji to čekaju već 32 godine. Na to upozorava sadašnje stanje pruge Gostun – Bar, gdje su ograničenja brzine uvedena na ukupnoj dužini od 44 kilometra.

Od početka šezdesetih godina XX vijeka u Jugoslaviji je dinamika razvoja raznih vidova saobraćaja bila u korist drumskog saobraćaja,





što je izazvalo stalno opadanje učešća željeznice u ukupnom obimu i strukturi prevoza. Tako je učešće drumskog saobraćaja u Crnoj Gori u prevozu robe u 1963. sa 565.293 tona poraslo na 1.202.515 tona u 1967. godini. Količina prevezene robe željeznicom u 1963. iznosila je 958.000 tona, a u 1967. godini 744.000 tona. Kao što se vidi učešće drumskog saobraćaja u prevozu ukupne količine robe na području Crne Gore iznosi 42,4%. Povećano učešće drumskog saobraćaja u transportu robe



u 1967. godini u odnosu na 1963. godinu koje iznosi oko 100%, ukazuje na već konstatovanu činjenicu da je ovaj vid saobraćaja preuzeo ne samo cjelokupno povećanje obima prevoza robe već i dobar dio robe koji je ranije prevožen željeznicom. Učešće željezničkog saobraćaja u prevozu robe u Crnoj Gori u 1967. godini iznosilo je svega 26,5%.

Osnovna uloga naše željeznice u prošlosti je bila realizovanje prevoza za privredu i stanovništvo u što većem obimu i sa što je moguće nižom cijenom prevoza, imajući u vidu presudan uticaj države u ovoj oblasti. Država je iz različitih razloga bila prinudjena da neke svoje obaveze prebaci na željeznicu, što



33.



34.





33. Dizel električna- lokomotiva serije 643 proizvedena po francuskoj licenci u fabrici „Đuro Đaković“ u Slavanskom Brodu. Na crnogorskim prugama počela da saobraća početkom 70- tih godina XX vijeka. Najviše korišćena kao manevarka.
34. Dizel električna - lokomotiva serije 644, proizvedena u Španiji, 70-ih godina prošlog vijeka u Crnu Goru su 2007. uvezene četiri lokomotive ovog tipa.
35. Dizel - hidraulična lokomotiva serije 744, proizvedena u Rusiji, saobraćala na prugama ŽCG od 1986. do 2007. Isti tip koristi se za potrebe KAP-a i Željezare u Nikšiću







36.

36. Dizel- hidraulična lokomotiva 734 preduzeća „ZGOP“ Novi Sad korištena i pri remontu pruga u Crnoj Gori
37. Elektromotorni voz serije 412/416 proizveden u SSSR-u, na crnogorskim prugama koristi se od početka osamdesetih godina XX vijeka
38. Teška motorna dresina serije 911 za održavanje kontaktne električne mreže, popularno nazvana „mušica“
39. Električna lokomotiva serije 461, proizvedena u Rumuniji. U Crnoj Gori se ovaj tip koristi poslije 1977 godine od kada je elektrificirana pruga Beograd - Bar
40. Pomoćni i vatrogasni voz ŽCG stacionirani u Podgorici

je imalo za posljedicu njeno osiromašenje, zastoju u izgradnji pruga i voznih sredstava ili njihovo prekomjerno korišćenje. Prevozna sposobnost naše željeznice (crnogorske i jugoslovenske) je stagnirala ili opadala, jer je bila orjentisana da svoj razvoj bazira na tehničko-tehnološkom pristupu, ne uvažavajući tržišnu ekonomiju. Budućnost naše željeznice se oslanja na uvažavanje preporuke Medjunarodne željezničke unije (UIC) i direktive Evropske unije u oslobadjanju zavisnosti od države, na okretanje ka tržištu i na promjene u njenoj organizaciji, a to znači



37.





38.



39.



40.



41



na interno prilagodjavanje radi ostvarivanja prva dva navedena cilja.

#### OBIM PREVOZA PUTNIKA I ROBE

**O** prometu putnika i robe prugom Beograd – Bar na crnogorskoj teritoriji raspoložemo samo podacima Republičkog zavoda za statistiku, koji je obradio taj promet preko pet željezničkih stanica Podgorice, Bara, Bijelog Polja, Kolašina i Mojkovca u periodu 1976 – 1992. godine.

U 1976. godini, dakle, u prvoj godini puštanja u promet pruge Beograd – Bar, otpremljeno je putnika sa pomenutih željezničkih stanica 1.394.000 i obavljen promet robe 1.661.000 tona. Četiri godine kasnije, 1980. godine, promet putnika bio je manji i iznosio je 1.158.000, dok je promet robe bio veći i iznosio je 2.554.000 tone. U 1983. u odnosu na dvije prethodno posmatrane godine zabilježen je veći promet putnika i robe. Prevezeno je 1.450.000 putnika i 2.709.000 tona robe. Najveći promet putnika i robe u posmatranom periodu ostvaren je 1987. godine. Prevezeno je 1.910.000 putnika i 3.991.000 tona robe. U sljedećoj posmatranoj 1990 godini, na ovoj željezničkoj pruzi opada broj putnika i robe. Promet putnika iznosio je 1.634.000, a robe 3.607.00 tona. Podaci za 1992. godinu kada jugoslovensku zajedničku državu potresaju različiti politički događaji, koji će dovesti i do oružanih sukoba, saobraćajni promet na ovoj pruzi znatno je smanjen u prevozu robe u odnosu na prethodnu posmatranu godinu i iznosio je 2.635.000 tona, dok je broj putnika, od 1.845.000, bio veći.

Sljedeći podaci koje smo koristili odnose se na ukupni prevoz putnika i robe ostvaren

41. Stari vagon u krugu depoa stanice u Podgorici

42. Radionica za održavanje i remont lokomotiva u depou u Podgorici

43. Dizel - lokomotiva serije 643 na remontu u depou u Podgorici

44. Peron stanice u Podgorici pred polazak brzog voza za Beograd

45, 46, 47. Teretni kolosijeci željezničke stanice u Podgoricu

42.







43.

44.



45, 46, 47.



48.



49.



50.





51.

na nivou Crne Gore. Međutim, u dvijema posmatranim godinama 1995. i 2007. prugama Nikšić – Podgorica i Podgorica – Skadar nije obavljan prevoz putnika već samo robe, pa su podaci za prevoz putnika tačni. U 1995. godini prevezeno je 1.500.000 putnika i 330.000 tona robe. Rezultati ostvareni u 2007. godini pokazuju da je prevezeno 1.188.000 putnika i 1.760.000 tona robe. Upoređenjem ovih podataka vidimo da je 1995. prevezeno više putnika nego 2007. godine, dok je prevoz robe bio mnogo veći u 2007.

Prevozne usluge pruge Beograd – Bar na državnoj teritoriji Crne Gore ne zadovoljavaju, posebno one koje se odnose na prevoz putnika. Zakašnjenja putničkih vozova su velika i stalna, higijena, grijanje i osvjetljenje u vozovima ne zadovoljavaju, dok su usluge u prijemnim i odredišnim stanicama neadekvatne.

#### ONI SU GRADILI „PRUGU SNOVA”

**K**ada se piše o ovoj pruzi ne mogu se mimoići ljudi koji su je stvarali. Ovaj jedi-

48. *Željeznička stanica Mojkovac*

49. *Ukrsnica Bioče*

50. *Stanica u Sutomoru*

51. *Otpravnik vozova u stanici Sutomore*

52. *Putnička blagajna u Baru*



52.





53. Stanica u Baru

nstven gradjevinski poduhvat projektovani su ljudi zaposleni u dvijema projektnim organizacijama: Zavodu za projektovanje Zajednice Jugoslovenskih željeznica iz Beograda, (projektovao je dio pruge kroz Crnu Goru) i Birou za studije projektovanja i nadzor gradjenja ŽTP-a Beograd, (projektovao je dio pruge kroz Srbiju).

Na izgradnji pruge bilo je angažovano preko 70 građevinskih i drugih organizacija iz cijele Jugoslavije. Domaći izvođači radova bili su: preduzeća „Mostogradnja“, „Žegrap“, „Planum“, „Hidrotehnika“, „Tunelgradnja“, „Ratko Mitrović“, „Partizanski put“ i drugi iz Srbije, zatim OGP „Titograd“, OGP

„Crna Gora“ Nikšić iz Crne Gore, „Hidrogradnja“, „Bosna“, „Hercegovina“ iz Bosne i Hercegovine, „Metalka“ iz Slovenije, „Đuro Đaković“ iz Hrvatske, željezare iz Skoplja i Zenice, Pogon za remont i izgradnju željezničke pruge iz Novog Sada, Građevinski željeznički pogon iz Skoplja i dr. Na elektrifikaciji pruge i ugradnji signalno-sigurnosnih i telekomunikacionih postrojenja i uređaja radili su Elektronska industrija iz Niša i više firmi iz Njemačke, Italije, Engleske.

U izgradnji pruge od 1971. godine učestvovala su svakog ljeta i omladinske radne brigade, angažovane na poslovima koje nije mogla da obavlja mehanizacija. U 240 bri-

gada za pet godina radilo je preko 14.000 omladinaca iz svih krajeva Jugoslavije, studenti iz inostranstva i veterani iz zemlje.

Pruga Beograd – Bar, jedan od najtežih građevinskih objekata u to vrijeme u Evropi, djelo je generacija stručnjaka koji su na njoj radili 25 godina.

Od pojedinaca izdvojicemo one koji su rukovodili Direkcijom za izgradnju pruge Beograd – Bar. Jedan od tih rukovodilaca bio je građevinski inženjer Drago Popović, direktor Sektora Direkcije za izgradnju pruge Beograd – Bar za Crnu Goru. O ovom pioniru poslijeratnog građevinarstva u Crnoj Gori ostalo je zapisano:



54



54. Nosač kontaktne mreže  
55, 56. Stanica u Podgorici

54.



56.







57



58



59

„Poslije decenije njegovog neimarstva na pruzi Beograd – Bar ostaće upamćen kod ljudi sa kojima je saradjivao, jer su ga, pored stručnih, krasili i visoki moralni kvaliteti. Po prirodi tih i taktičan, a u poslu uporan, istrajan i dinamičan, i likom je u svetlom odelu i

slamenom šeširu ulivao pouzdanje drugima. Bio je saradnik kakav se samo poželeti može“.

Drago Popović je, na žalost, preminuo svega nekoliko dana prije svečanog puštanja u saobraćaj pruge Beograd – Bar.

57. do 59. i 61. do 63. Motivi sa putnog prelaza u Virpazaru

60. Drumsko - željeznički most na Morači u blizini stanice Zeta



60.





61



62



63

Na izgradnji dijela pruge Beograd – Bar kroz Srbiju istakao se Gavriilo Matić, diplomirani inženjer, direktor Direkcije za izgradnju pruge Beograd – Bar.

Pored Popovića i Matića koji su dobili najveća nacionalna priznanja - Trinaestojulsku i Sedmojulsku nagradu, odlikovano je još 124 graditelja pruge Beograd – Bar. Među njima su i inž. Djordžije Bulajić, inž. Rajko Vujković, Slobodan Džodžo, Vojin Božović i Slavomir Božović.

S posebnim pijetetom treba se sjećati 104 graditelja koji su u teškim uslovima gradnje ove pruge nesrećnim slučajem izgubili život.

Branislav Marović



64.. Otpravnik vozova u tornju za kontrolu saobraćaja. Podgorica



65. Jubilarni set poštanskih marka





*66. Most na  
Tari u blizini  
Nacionalnog  
parka Biogradska  
gora*



**PODGORICA - SKADAR**

**VI**







**P**riča o željezničkoj pruzi Podgorica – Skadar vraća nas u prve godine poslije Drugog svjetskog rata kada su sklopljeni ugovor o uzajamnoj pomoći i sporazum o privrednoj saradnji između Jugoslavije i Albanije, a na osnovu njih osnovano Albansko-jugoslovensko društvo za gradnju i eksploataciju željeznica. Jugoslovenski željezničari su zaslužni za postavljanje prvih temelja albanskih željeznica. U najvećem jeku obnove i izgradnje naše porušene zemlje u susjednu prijateljsku državu slati su kao pomoć, stručnjaci i oprema čak su demontirane šine sa nekih naših pruga za albansku prugu Drač – Pećin.

U prvom petogodišnjem albanskom planu iz 1947. predviđena je izgradnja novih pruga. Već naredne godine trebalo je početi sa radovima na pruzi Skadar – granica – Titograd. Iako je 1948. izvršeno trasiranje prema našoj granici, formirana gradilišta, sagrađene barake, uskladišten odgovarajući materijal i oprema, do gradnje nije došlo zbog političkih (ne)prilika koje je prouzrokovala Rezolucija Informbiroa. Radovi su obustavljeni, nakon čega su nastali veliki problemi za naše radnike. Do spajanja sa Titogradom nije došlo, iako je projekat bio urađen za cijelu trasu do Skadra, čak je i sekcija za izgradnju bila u tom gradu, a onda je sve potonulo u zaborav.

Tek se 1974. godine, na inicijativu Albanije, o pruzi ponovo počelo razmišljati i pregovarati. Po svjedočenju učesnika, Albanci su već prilikom prvih razgovora imali pripremljen nacrt sporazuma o povezivanju dvije zemlje. Jugoslavija je uvažila njihove zahtjeve što se tiče pravca povezivanja, ali

je potpisivanje sporazuma ipak odgođeno. Albanija je i dalje bila bez željezničke veze sa svijetom, zatvorena i izolovana.

Onda je, opet na inicijativu albanske strane, 6. aprila, 1979. godine, u Tirani potpisan sporazum, isti onaj koji je bio ranije pripremljen (1975). Poslije toga je 1980. godine donijet zakon o ratifikaciji sporazuma između vlada Socijalističke Federativne Republike Jugoslavije i Narodne Republike Albanije o povezivanju dvije zemlje željezničkom prugom. Ukaz o proglašenju tog zakona potpisao je 26. februara 1980. godine tadašnji predsjednik Skupštine SFRJ.

#### RADOVI NA PRUZI I PUŠTANJE U SAOBRAĆAJ

**D**irekcija za gradnju jugoslovenskog dijela pruge Titograd - Skadar je osnovana 6. jula 1982. Trasa pruge utvrđena je 20. jula iste godine. Planirano je da ide kao odvojak pruge Beograd – Bar, odnosno njene dionice od Podgorice do Bara, postojećom trasom do Kombinata aluminijuma, a onda presijeca zemljište tadašnjeg Agrokombinata „13. jul“, pa rijeku Cijevnu na 100 metara udaljenosti od mosta Žarnica i nastavlja prema Tuzima. Međutim, pruga ne prolazi kroz to mjesto, već ga zaobilazi i ispred brda Dečić ide dalje prema Hani i Hotitu.

Pred izgradnju pruge u septembru 1982. vodile su se žestoke, naknadne, rasprave za koju se trasu opredijeliti, „južnu“ ili „sjevernu“. Navođene su mane i prednosti i jedne i druge. Usvojena „sjeverna“ varijanta pruge prolazi duž Čemovskog polja preko plantaža modernih zasada voća i vinove loze











u dužini od 2,5 km. Šteta koja se time nanosila Agrokombinatu „13. jul“ procjenjivana je na 100 miliona dinara. Pored toga, na usvojenoj trasi trebalo je probiti tri tunela dužine oko 3.000 m i podići mostove u ukupnoj dužini 300 m. „Južna“ (jezerska) trasa bila je, po mnogima, znatno pogodnija, mada je odbačena bez stručne rasprave i valjanih argumenata. Ona je bila za 6 km kraća, bez tunela i nije pričinjavala štetu privredi, a spuštanjem nivoa Skadarskog jezera dobila bi se obradiva površina od oko 12.000 hektara. Međutim, pregovore između dvije strane više nije bilo moguće vratiti na početak.

Polovinom 1983. godine, mada sa zakašnjenjem, otpočela je gradnja na usvojenoj trasi. Radovi su dobro napredovali, ali je pruga građena godinu dana duže od planiranog roka. Renovirana je stanica u Titogradu, a od objekata na pruzi prvenstveno je isticano „zdanje željezničke stanice u Tuzima sa 6 kolosijeka“.

U međuvremenu, nabavljani su lokomotive, putnički i teretni vagoni, vršena je obuka kadrova i građeni stanovi za njih.

Nekoliko dana prije svečanog otvaranja pruge Titograd – Skadar usaglašeni su i potpisani svi dokumenti koje je trebalo donijeti prije puštanja pruge u saobraćaj.

Izgradnja jugoslovenskog dijela pruge završena je u aprilu, kada je dobijena i upotrebna dozvola. Međutim, redovan saobraćaj

nije mogao biti uspostavljen prije nabavke dizel-lokomotiva i drugih tehničkih uređaja neophodnih za vuču vozova na neelektrifikovanim prugama.

U Skupštini SFRJ dogovoreno je da republike i pokrajine sa 2 milijarde i 340 miliona dinara pomognu crnogorskoj željeznici u tehničkom opremanju jugoslovenskog dijela međunarodne pruge Titograd – Skadar. Time su stvoreni neophodni uslovi za njeno puštanje u saobraćaj. ŽTO Titograd je trebalo da obezbijedi 4 milijarde dinara za nabavku dvije dizel-lokomotive, 10 putničkih, i 100 teretnih vagona, kao i drugih tehničkih uređaja za normalno odvijanje prometa na novoj, međunarodnoj pruzi. Iz vlastitih fondova crnogorska željeznica bila je obavezna da, takođe, finansira izgradnju 40 stanova za radnike kojima je trebalo da bude povjereno obezbjeđenje urednog prometa na jugoslovenskom dijelu te međunarodne željezničke prometnice, duge 24 kilometra i 470 metara (albanski dio 35 km.).

Svečano otvaranje jugoslovenskog dijela pruge Titograd – Skadar obavljeno je 6. avgusta 1986. godine na Željezničkoj stanici u Titogradu, u 11 sati.

#### PRUŽNA KARTA

Jugoslovenska dionica pruge Titograd – Skadar građena je od sredine 1983. do aprila

1986. godine. Na njenoj trasi je izgrađeno deset mostova i tri tunela (466 m, 2.050 m i 160 m dužine), te stanica Tuzi, kao pogranična sa jugoslovensko-crnogorske strane. Ova prometnica je pravljena po svim standardima za pruge prvog reda i osposobljena za brzine do 100 km/h i dvadesetotonski osovinski pritisak. Pruga je opremljena svim potrebnim automatskim, signalno-sigurnosnim i telekomunikacionim uređajima, ali nije elektrificirana. Inače, ima karakteristike kao i pruga Beograd – Bar.

Sredstva za izgradnju jugoslovenskog dijela pruge u iznosu od 7,5 milijardi dinara osigurale su sve republike i pokrajine.

Jugoslovenski dio pruge, koji se sa albanskim spaja u mjestu Božaj, gradilo je 960 radnika iz nekoliko specijalizovanih radnih organizacija iz cijele zemlje. Da bi izgradili dionicu s jugoslovenske strane, graditelji su iskopali 400 hiljada kubika materijala, izgradili 430 hiljada kubika nasipa, ugradili oko 50 hiljada kubika betona, 570 hiljada kubika betonskog gvožđa, 3.090 tona šina, 130 tona kolosiječnog pribora, 50 hiljada komada praga. Za potrebe odvijanja prometa na ovoj saobraćajnici zaposleno je 120 radnika.

Željeznički teretni međunarodni saobraćaj s Albanijom na ovoj pruzi zvanično je počeo 1. septembra 1986. godine u 8 sati i 54 minuta, kada je po redu vožnje iz NR Albanije stigao u pograničnu stanicu Tuzi prvi teretni voz (jugoslovenske proizvodnje) s osam vagona. Teret od 428 tona bio je namijenjen Mađarskoj.

Putnički saobraćaj nikada nije uspostavljen.

Albanija je preko ove pruge dobila „šinsku vezu“ sa svim zemljama Istočne i Zapadne Evrope. Ona je u zvaničnim razgovorima obećala da će nastojati da gotovo svu robu za izvoz, zato što će njen prevoz biti jeftiniji od drugih vidova prometa, preusmjeri sa drumskog na željeznički saobraćaj.

Jugoslovenske željeznice su za ovu prugu davale ispomoć u vagonima i drugoj opremi. Do kraja 1986. godine planiran je prevoz iz za Albaniju od 100 hiljada tona robe (koje će

2. Pogonski mehanizam lokomotive - detalj

3, 4. Teretni voz na pruzi Podgorica - Skadar





prevesti 150 vagona), a za narednu godinu 350 hiljada tona. Ali, planovi se tih i svih narednih godina nijesu ostvarivali. S jugoslovenske strane je u 1987. ustanovljeno da se albanska roba prevozi kombinovanim saobraćajem a ne direktno željezničkim. Međutim, roba je iz Albanije i dalje išla brodovima i kamionima. Pruga Titograd – Albanska granica se sve više očitovala kao promašena investicija. Iskorišćenost pruge je stalno bila ispod 10 odsto, što je u odnosu na projektovanih milion tona robe bio neostvarljiv stan. U prvoj godini prevezeno je samo 70 hiljada tona, što znači 7 odsto od projektovanog. Stručnjaci su i kasnije konstatovali da je najveći uzrok neiskorišćenosti ove pruge taj što albanska strana dio roba namijenjenih izvozu u evropske zemlje nije slala prugom već brodom preko luke u Rijeci. Suprotno ranijim predviđanjima, dio albanske robe je i dalje vožen preko Jugoslavije kamionima a troškovi održavanja pruge od Titograda do jugoslovensko-albanske granice jednako su bili visoki kao da su se koristili predviđeni kapaciteti.

#### PROBLEMI U EKSPLOATACIJI

Samo u 1987. godini gubitak je iznosio 520 miliona dinara. Crnogorska Željezničko-transportna organizacija bila je prinuđena da od Savezne vlade traži nadoknadu razlike između stvarne i ekonomske cijene. Zahtijevano je i donošenje zakona o obezbjeđenju nadoknade „izgubljenog ukupnog prihoda“ zbog nemogućnosti ostvarivanja obima rada „projektom izgradnje jugoslovenskog dijela međunarodne pruge Titograd – Skadar“.

Iako je u 1988. na pruzi Titograd – Božaj bilo nešto više robe, ona je bila daleko od toga da bude rentabilna. Crnogorski željezničari su upozoravali da bi na ovoj pruzi moglo doći do obustave saobraćaja.

#### PRED ZATVARANJEM

Kako su godine prolazile, ova saobraćajnica je sve više postajala „pruga koja ne vodi nikud“, promet i rad na njoj bio je „vreća bez dna“, „biser među promašajima“, a







5. Željeznička stanica u Tuzima

primopredaja vozova na graničnom prelazu „jedinstveni ritual besmisla“. Crnogorski željezničari su došli u apsurdnu situaciju „neobjašnjive inferiornosti“ u kojoj je albanska strana diktirala uslove.

Nesporazumi između dviju strana oko korišćenja pruge Titograd – Božaj su se nastavljali. Njeno slabo korišćenje proizvodilo je samo gubitke. Na ovoj relaciji saobraćala su nekad dva a nekad samo jedan par vozova. Albanija je, i pored toga, svoju robu za Istočnu i Zapadnu Evropu i dalje slala preko lu-

ke u Rijeci. „Prazna vožnja“ u oba smjera se ustaljivala kao praksa. Već 1990. godine albanska roba sve češće i sve više „preskače“ Crnu Goru. Neko je svojevremeno primijetio: „Ni manje pruge, ni većih nevolja nego što je ova 'albanska' od Titograda do granice s NR Albanijom“.

Najmodernije opremljena, opskrbljena ljudstvom i po 24 sata, sa najsavremenijom signalizacijom, izuzetno dobrim gornjim i donjim strojem, pruga koja je nametnuta crnogorskim željezničarima polako se sama gasila.

A onda je uslijedio raspad Jugoslavije i sav kaos koji je on sa sobom donio. Nesreća nije zaobišla ni „umiruću prugu“ Podgorica – Albanska granica. Preko noći nestajale su šine i drugo gvožđe, ili su ih hvatale rđa i nebriga.

#### OBNAVLJANJE PRUGE

Potom je, opet, početkom novog milenijuma i vijeka došla inicijativa da se pruga obnovi. Njena obnova je završena 2002. godine. Od aprila 2004. teče tom prugom kakav-takav robni promet. Te godine njome je prevezeno 56.571 tona robe, a narednih: 2005 – 53.665 t, 2006 – 53.410 t, 2007 – 173.426 t i, 2008. cijelih 239.189 t robe.

Strategijom razvoja saobraćaja Crne Gore predviđeno je intenziviranje prevoza na relaciji Podgorica – granica sa Albanijom. Takođe, predviđena je „rehabilitacija“ te željezničke pruge do 2010. godine. Za to treba obezbijediti finansijska sredstva, izdejtovovati međunarodni sporazum o njenoj eksploataciji ili prekid njenog korišćenja.

Ipak, prilike su se promijenile. „Pravac Podgorica – Tirana prepoznat je kao pravac posebnog značaja za regiju i shodno tome ima otvoren pristup kod evropskih banaka. Može biti kandidovan i za sredstva koja se ulažu u regiju kroz institucije regionalne saradnje i razvoja. Pozitivno je i to što ovaj projekat Albanija posmatra kao drugi po značaju svoj razvojni prioritet. Za sada nema svrhe predviđati elektrifikaciju pruge, već će se to uraditi u kasnijim fazama kada i Albanija i Crna Gora pokažu spremnost za veća ulaganja na ovom pravcu i zajednički ga kandiduju kod međunarodnih finansijskih institucija. Ovo će se desiti kada robni promet dostigne takav nivo da dizel-vučna postane ograničavajući faktor“, kaže se u *Strategiji Ministarstva pomorstva i saobraćaja Crne Gore*.

Ali, i vrijeme ima svoju strategiju.

Marijan MILJIĆ

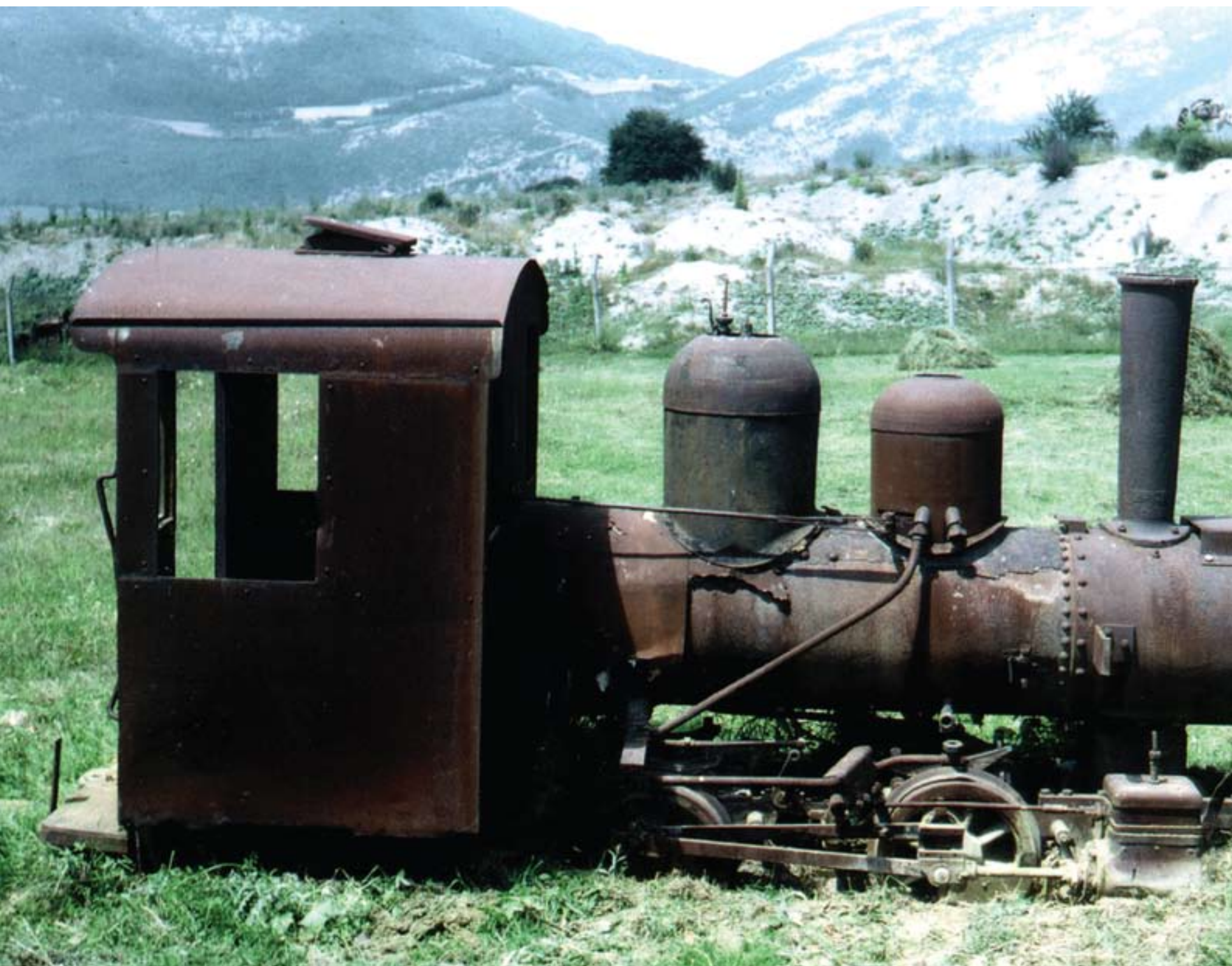


6. Jugoslovenskih željeznica Ranžirni kolosjeci u stanici Tuzi













1.. Lokomotiva uzanog koloskjsjeka koja je nekad saobraća u ciglani u Ivangradu Foto Tadej Brate

## ŠUMSKE I INDUSTRIJSKE ŽELJEZNICE U CRNOJ GORI

**P**očev od kraja dvadesetih godina prošlog vijeka u Crnoj Gori su postojale ili postoje šumske i industrijske pruge. Na tim prugama postavljani su kolosijeci različitih širina tzv. „šumski kolosijek“ 600 mm, klasični uskotračni 760mm, netipični „barski“ 750 mm, a u novije vrijeme i normalni kolosijek 1435 mm. Korišćen je raznovrstan vučni materijal različitog porijekla. U međuratnom periodu to su najčešće bile lokomotive njemačke i austrijske proizvodnje, a nakon Drugog svjetskog rata pored pomenutih korišćene su i lokomotive jugoslovenske proizvodnje iz Slavenskog Broda i Bjelovara, kao i ruske koje prevladavaju u upotrebi od osam desetih godina.

### ŠUMSKE ŽELJEZNICE

**U** sklopu žičare kojom je transportovana drvena građa od Bijele gore do pilane u Risnu, dužine 18 km, postojala je i kraća šumska pruga širine 760 mm, sa dva ogranka na kojima su do 1934 / 35. korišćene dvije lokomotive.

U Rožajama je, za potrebe parne pilane akcionarskog društva „Treska“, izgrađena pruga dužine 10 km sa kolosijekom širine 760 mm, koja je dvije godine kasnije produžena za 2 km. Poslije Drugog svjetskog rata preduzeće je nacionalizovano i preimenovano u ŠIP „Gornji Ibar“, koje je koristilo samo 6 km stare trase, dok je ostatak demontiran. Za potrebe ovog preduzeća po-

red rijeke Ibar postavljena je pruga dužine 12 km. Uvođenjem kamionskog transporta pruga nakon 1958. gubi značaj. Posljednja lokomotiva sa te pruge izrezana je u staro gvožđe 1971. godine.

Šumska pruga kod Mojkovca sa kolosijekom od 760 mm izgrađena je prije Drugog svjetskog rata. Bila je dugačka oko 2 km. Služila je šumskom preduzeću ŠIPAD iz Sarajeva. Njena trasa je kasnije produžena za 9 km. Ukinuta je 1954. U međuratnom periodu u kanjonu Tare postojale su još dvije šumske željeznice - koturače, a u Pivi tri.

### INDUSTRIJSKE ŽELJEZNICE

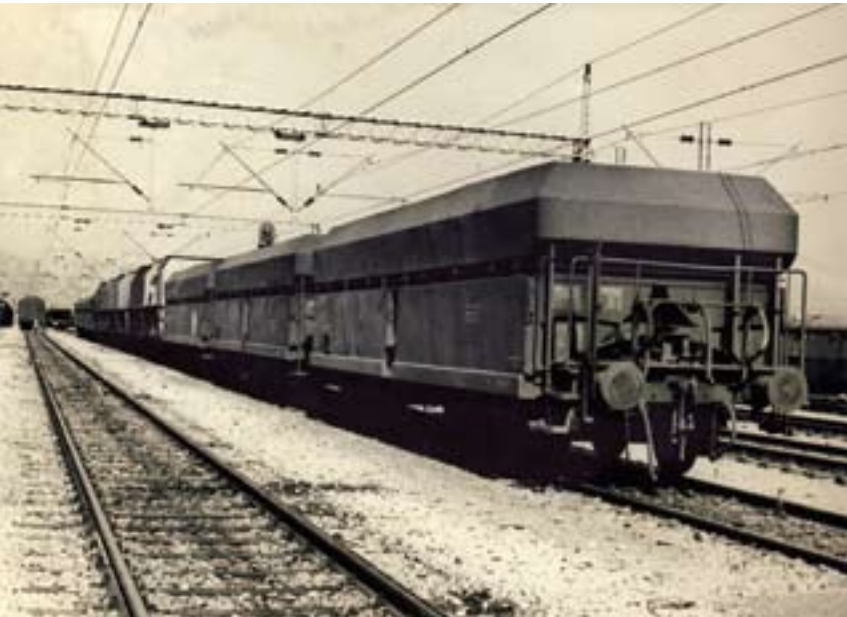
**P**rilikom izgradnje solane u Ulcinju 1938. godine u njenom sklopu postavljeni su i kolosijeci širine 600 mm sa kiper vagonetima. Pruga se koristi u sezoni berbe soli sve do danas. Vučni materijal se vremenom mijenjao, a 2001 činilo ga je 6 malih dvoosovinskih lokomotiva.

Na teritoriji opštine Berane /Ivangrad/ funkcionisale su dvije industrijske željeznice kolosijeka 600 mm. Prva je izgrađena za potrebe ciglane radi dopremanja ilovače. Na pruzi dugoj oko 1 km korišćena je lokomotiva američke proizvodnje koju je početkom godina XX vijeka zamijenila domaća dizel - lokomotiva iz tvornice u Bjelovaru.

Fabrika sulfatne celuloze i papira u Ivangradu, izgrađena 1960 / 1963, imala je i prugu za dopremanje uglja iz vlastitog rudnika, dužine oko 4 km.

Koristila je više malih dvoosovinskih dizel - lokomotiva proizvedenih u zavodu „Đuro Đaković“ u Slavonskm Brodu. Kad je fabrika





2. Teretni dio stanice Titograd 1983.



3. Transport kotla lokomotive šumske željeznice iz Bijele gore parnim traktorom, 1935.



4. Parna lokomotiva Šumskog gazdinstva „Gornji Ibar“ iz Rožaja

1971. pala pod stečaj a ugljenokop zatvoren, na pruzi je obustavljen promet.

Prilikom izgradnje Željezare „Boris Kidrič“ u Nikšiću postavljen je sistem industrijskih kolosijeka koji je korišćen za unutrašnji transposrt a omogućavao je vezu sa prugama Nikšić - Titograd i Nikšić - Bileća. Dužina kolosijeka je bila oko 18 km a širina 600 mm, sve do 1976. kada je pruga normalizovana (1435 mm). Od 1984. na ovoj pruzi u upotrebi su sovjetske dizel - hidraulične lokomotive.

Istog tipa su i tri lokomotive koje koristi Kombinat aluminijuma u Podgorici u svom željezničkom sistemu sa normalnim kolosijecima.

I tri građevinska preduzeća u Grnoj Gori koristila su industrijske željeznice : GP „Planum“ Titograd, (760 i 600 mm) , GP „Crna Gora“ Nikšić (600 mm) i Pomorsko GP Bar (760 i 750mm).

Slavko BURZANOVIĆ





5. Nosači stub konstantne mreže



*Iz govora Sava Parače predsjednika Odbora  
direktora AD Željeznica Crne Gore na svečanoj  
akademiji povodom 100 godina od početka  
saobraćaja na prvoj crnogorskoj željeznici*

Dame i gospodo, uvaženi predsjedniče Vlade  
Crne Gore, gospodo ministri, poštovana gospodo,  
željezničari Crne Gore, dragi gosti i prijatelji

Obilježavanje stogodišnjice postojanja crnogorske željeznice je veliki praznik ne samo za crnogorske željezničare i jedinstveno željezničko-transportno preduzeće AD Željeznica Crne Gore već i za cijelu našu državu.

Pruge su uvijek bile, a i danas su, krvotok jedne države. One su spona i mostovi među državama i narodima. Crna Gora je u tom pogledu bila zadugo u nepovoljnom položaju.

Željeznički saobraćaj je prospješio stoljetni razvitak Crne Gore, privredni i društveni. On ni danas, poslije raspada Jugoslavije, nije sistem zatvoren i učauren u sebi već predstavlja živu sponu sa okruženjem, vezu između Jadranskog mora i Srednje Evrope. Duša tog sistema jeste Luka Bar.

Pored istorijata građenja crnogorskih pruga, razvoja i rada crnogorske željeznice, danas je jedinstvena prilika - kad su se najedno složile godine i decenije, događaji i uspomene, priče i dokumenta - da se s posebnim pijetetom i poštovanjem sjetimo brojnih graditelja naših pruga, pregalaca i udarnika, heroja rada, fanatičnog poleta mladosti i obnove, likova koji se pamte, svih onih koji su ugradili sebe i svoje živote u crnogorske pruge, kao i brojnih generacija željezničara godinama budnih i časnih čuvaria, sudionika, pregalacai i uglednika svoga posla i struke, koji su svojim radom i odnosom pronosili glas o crnogorskim prugama, osvajali bespuća, premošćivali provalije, narodne potrebe i bili uvijek na usluzi.

Takođe, danas se s tugom i poštovanjem prisjećamo i svih žrtava, graditelja, putnika i naših kolega, stradalih na crnogorskim željeznicama u nesrećnim slučajevima.

Danas i ovdje, na Cetinju, prijestolu slobode i nukleusu naše države, sažimamo stotinu godina u nekoliko rečenica, slika i sjećanja. Ali priča o crnogorskim prugama i željeznici u cjelini, željezničarima i vozovima, putnicima i teretu, ne može sva da stane ni u prostraniju knjigu.



Ona sva ne može biti ispričana ni u pozamašnoj monografiji čijom se sadržinom i formom, duhom i ljepotom bavimo ovih dana, a koja, na žalost, nije mogla biti završena za ovu svečanost. Istina, završetak knjige je po sebi svečanost. Knjige su trajnije od ljudi i pamte stoljeća.

U okviru crnogorskog saobraćaja željeznički ima svoje mjesto, osim prošlosti i svoju sadašnjost i budućnost. Djelatnost crnogorskih pruga i željeznice u cjelini prelamala se i prelama kroz Željezničko -transportno preduzeće Crne Gore koje je prošlo kroz više razvojnih perioda i faza.

Tako su se i AD Željeznica Crne Gore i cijela djelatnost našli u kontekstu strategije razvoja saobraćaja Crne Gore, koja je odraz stanja i potreba u crnogorskoj privredi i ekonomiji, ali i izraz odlučnosti da se što prije integrišu u evropski politički, ekonomski i saobraćajni okvir.

Za velike infrastrukturne projekte potrebna je ne samo pomoć Vlade Crne Gore nego i međunarodnih institucija i banaka. Prioritet je očuvanje postojeće infrastrukture i prevazilaženje problema vezanih za vozna sredstva, kao i uspostavljanje bolje povezanosti sa okruženjem i osposobljavanje i obučavanje stručnog kadra.

Takođe, velika pažnja se poklanja bezbjednosti i sigurnosti željezničkog saobraćaja, poboljšanju kvaliteta usluga, očuvanju životne sredine, modernizaciji postojeće infrastrukture, rješavanju problema privatizacije i postepenoj integraciji u transportni i saobraćajni prostor Evropske unije.

Dosadašnje jedno i jedinstveno preduzeće, koje se u svom radu i razvoju više puta transformisalo i mijenjalo naziv, a pod sadašnjim imenom AD Željeznica Crne Gore (od 2002), nalazi se pred novom transformacijom. U završnoj fazi je njegovo restrukturiranje na dva preduzeća: Željezničku infrastrukturu i Željeznički prevoz.

Velike su mogućnosti željezničkog saobraćaja Crne Gore. Iako su drumski i vazdušni saobraćaj u stalnom usponu - preimućstva željeznice u prevozu robe i putnika su očigledna, naročito na dužim relacijama.

Ako je svojevremeno živahnog konjića ruskog pjesnika Sergeja Jesenjina pretekla „gvozdena konjica“ lokomotiva i vozova, danas je evidentno da i pored svih pronalazaka i modernizacije saobraćaja, opstanak željeznice i njena uloga ne mogu biti dovedeni u pitanje.

Dame i gospodo, željezničarima Crne Gore čestitam veliki jubilej.

Hvala vam što ste svojim prisustvom uveličali našu svečanost.

Cetinje, 2. novembar 2008.godine





## IZVORI I LITERATURA

Umjesto iscrpne bibliografije o istorijatu, radu i eksploataciji crnogorskih željeznica, zbog ograničenog obima knjige, dajemo selektivnu bibliografiju, a umjesto poimeničnog navođenja arhivskih fondova samo arhivske ustanove u kojima se čuva relevantna građa.

**Arhivska građa** koja je korišćena za pripremu ove monografije čuva se u sljedećim ustanovama:

Državni arhiv Crne Gore, Cetinje; Centralna biblioteka „Đurđe Crnojević“, Cetinje; Državni muzej, Cetinje; Istorijski institut Crne Gore, Podgorica; Arhiv Jugoslavije, Beograd; Arhiv Srbije, Beograd; Archivio di stato, Rim; Archivio storico Ministero affari esteri, Rim

Na žalost, u Željeznici Crne Gore ne postoji građa na osnovu koje bi se kvalitetno mogao rekonstruisati istorijat ove institucije.

Autori ove knjige nijesu imali mogućnosti da konsultuju građu koja se čuva u Sarajevu, gdje se nalazila uprava koja je izvesno vrijeme bila nadležna za pojedine crnogorske pruge.

### Štampa

*Pobjeda, Omladinski pokret, Politika, Željeznička tribina, Pruge, Slobodna misao, Pravda, Zeta, Nova slobodna presa, Željezničar, Željezničke novine...*

### Izabrana literatura

*Sećanje za budućnost*, Od prvog gvozdenog puta do moderne željeznice u Srbiji i Jugoslaviji 1880-1995, Beograd 1995. ed. Savo Janjić,

*Jugoslovenske željeznice 1945-1995*, ed. Svetolik Kostadinović, Beograd 1997.

Baldacci Antonio, *Prima ferrovia nel Montenegro*, Roma 1908.

*Na skretnici milenijuma*, ed. Mile Plesnik, Beograd 2000.

Weber Josip, *Željeznica u Boki Kotorskoj*, Herceg Novi 2001.

*Beograd - Bar*, ed Dragoljub Golubović, Beograd 1972.

*Beograd - Bar*, Ekonomska politika, Beograd 1976. Dr. Zoltan Mađar, *Zelenika, kolijevka turizma*, Zelenika 2002.

Mađar Čaba, *Hotel Plaža Zelenika*, Zelenika 1999.

Bunijevac Helena, *Stota obljetnica izgradnje pruge Gabela - Zelenika, s odvojcima prema Gružu i Trebinju*, Željezničar, kolovoz - rujan, 2001.

Fevzija Ajdin, *Historija željeznica Bosne i Hercegovine*, Sarajevo 2005.

Brate Tadej, *100 godina željezničkog prometa u Crnoj Gori*, Ljubljana 2001 (izvod iz rukopisa, u posjedu Željeznice Crne Gore)

Nikolić S. Jezdimir, *Istorija željeznica Srbije, Vojvodine, Crne Gore i Kosova*, Beograd 1980.

Glušević Vukajlo, *Učesće omladine u izgradnji željezničke pruge Nikšić - Titograd*, Istorijski zapisi, 34, Titograd 1985.

*Omladinska pruga Nikšić - Titograd*, Cetinje 1949.

Đorđević Dimitrije, *Projekat Jadranske železnice u Srbiji 1896-1912*, Istorijski glasnik, 4, 1956.

Đorđević Dimitrije, *Austro-srpski sukob oko projekta novopazarske železnice* Jugoslovenski istorijski časopis, Beograd 1957.

Jovanović Radoman, *Jedan inostrani otpor prodiranju stranog kapitala u Crnu Goru*, Istorijski zapisi, 3, Titograd 1961.

Jovanović Radoman, *Pokušaj Austrougarske da dobije koncesiju za izgradnju pruge u Crnogorskom primorju*, Istorijski zapisi, 2, 1963.

Rakočević Novica, *Crna Gora i Austrougarska 1903-1914*, Titograd 1983.

Ražnatović Novak, *Crna Gora i pitanje jadranske željeznice 1900- 1902*, Istorijski zapisi, 1, 1968.

Piljević Đorđije, *Problem izgradnje željezničkih pruga u Zetskoj banovini i položaj radnika na izgradnji pruge Bileća - Nikšić*, Istorijski zpsisi, 1, 1969.

Danićević Stanko, *Jadranska željeznica*, Zapisi, 3, 1928.

Vujović Dimo, *Crna Gora i Francuska 1860 - 1914*, Cetinje, 1971.

Vučković Dušan, *Šumarstvo i lovstvo u Crnoj Gori u drugoj polovini XIX i početkom XX vijeka*, Titograd, 1965.

Rastodr Šerbo, *Životna pitanja Crne Gore 1918 - 1929*, Bar 1995.

Đonović Nikola, *Zahtjevi Crne Gore, privredni i politički*, Beograd 1936.

Jelinović Zvonimir, *Borba za Jadranske pruge i njeni ekonomski ciljevi*

Statistički godišnjak Crne Gore, Podgorica (Više izdanja)

## Autori fotografija:

Bačoka Josip - Fric III - 12

Glišović Branko II-10, 27, 30, 31; III-40, 43 ; V-4, 36, 48, 49, 54, 66 ; VI-2; VII-5, ; str 141 detalj

Kalezić Slobodan II-1,9; V-1, 2, 3, 5, 6, 7, 27, 55, 56, 60,

Kasom Andrija I-1, detalj, str. 10, I-6, 12; II-28, 29; III-1, 2, 3, 4, 5, 6, 7, 21, 38, 39, 41, 42, 44; IV-1, 15, 16, 17, 18, 19, 20, 22, 23, 24, 25, 26; V-25, str. 114, 45, 46, 47, 50, 51, 52, 53, 57, 58, 59, 61, 62, 63, 64, ; VI-1, 3, 4, 5, 6.

Lepetić Stevo I - 13, 16.

Luft Alfred I 15 ; II 42, 43, 44; III 11, 13, 14, 16, 17, 18, 19.

Marzano Angelo strana 40 detalj

Pešić Milan II 50; V-18, 9, 20, 21, 26.

Vujičić Ivan I - 17.

Weber Josip str 6 ; V - 33, 34, 35, 38, 39, 40, 41, 42, 43, 44.

Fotografije čiji autori nijesu identifikovani preuzete su iz sljedećih izvora:

Foto Arhiv Željeznice Crne Gore I-2, 3, 4, 5, 7, 8, 9, 10, 11, 13, 14, 15, 16, 17; II-20, 24, 35, 45; III-10, 15, 20; V-28, 29, 31, 32, 33, 34, 35 36, 37; VII-1, 3, 4,

Muzej Bar II-8, 14, 15, 16, 17, 18, 22, 23, 25, 32, 33, 36, 37, 38, 39, 40, 41;

Državni muzej Crne Gore-Cetinje II-21;

*Archivio di Stato, Rim* II-11, 12, 13, 19, 26, 34, 45, 47;

Muzej Željeznice Srbije-Beograd II-49, detalj str. 56, III 22, 23, 24, 25, 26, 27, 28, 29, 30, 31, 32, 33, 34, 35, 36; IV-7, 8, 10, 11, 12, 14; V-8, 9, 10, 11, 12, 13, 14, 15, 16, 17, 22, 23, 24, VII-2

Porodični album Pjera Foskarija, II - 3

Porodični album Vidaka Đurišića IV - 13;

I ostali izvori.



CIP - Каталогизација у публикацији  
Централна народна библиотека Црне Горе, Цетиње

6562(49716) (091)

СТО

100 godina željeznice Crne Gore / [autori Slavko Burzanović ... et al. ; fotografije Dejan Kalezić ... et al.]. - Cetinje : Obod ; Podgorica : Željeznica Crne Gore, 2009 (Cetinje : Obod). - 144 str. : ilustr. ; 28 x 28 cm

Podatak o autorima preuzet iz impresuma. Tiraž 500. - Bilješke uz tekst. - Bibliografija: str. 143.

ISBN 978-86-7420-054-4 (Obod)

1. Гл. ств. насл.

а) Жељезнице - Црна Гора - Историја

COBISS.CG-ID 13622800





