

SOCIJALISTIČKE PRUGE U CRNOJ GORI

Radomir Đurović

The work is concerned with the construction of railways in the socialist Montenegro. It describes railways Nikšić – Titograd (the first railway of youth in Montenegro), railway Beograd – Bar (the dream of generations), as well as the railway Titograd – Shkoder, which did not live up to the expectations. In the socialist era the railways represented a step forward in terms of civilization in the development of Montenegro.

Gradnja pruge Nikšić – Titograd, podvig i pobjeda rada

Poslije završetka Drugog svjetskog rata Crna Gora je bila sva u ruševinama i sa veoma skromnom željezničkom infrastrukturom. Odmah po oslobođenju pristupilo se sanaciji postojećih pruga i pravljene su planove za gradnju novih. U prvom petogodišnjem planu 1947–1952. god. jedna od glavnih stavki bila je izgradnja pruge Nikšić – Titograd.

Do prvih planova o gradnji ove pruge dolazi još u periodu između dva svjetska rata. Prvo snimanje terena za željezničku prugu Nikšić – Podgorica započeto je 1938. godine, a završeno

je 1940.¹ Poslije prikupljanja svih snimaka sa terena i odrađenih studija izvodljivosti za prugu došlo se do dvije varijante pruge uskog kolosjeka (širine od 760 mm): po jednoj varijanti pruga je trebalo da ide lijevom, a po drugoj, desnom obalom rijeke Zete. Do gradnje pruge nije došlo usljed zamršenih unutrašnjih političkih problema u tadašnjoj Kraljevini Jugoslaviji. Pred početak Drugog svjetskog rata ukupna crnogorska željeznička mreža je iznosila 147 km, a njen udio u željezničkoj mreži Kraljevine Jugoslavije iznosio je simboličkih svega 1,3%.²

Odmah po donošenju prvog Petogodišnjeg plana nova komunistička vlast u Crnoj Gori započela je sveobuhvatnu agitaciju za izgradnju Omladinske pruge – pruge Nikšić – Titograd, pošto je ona smatrana za najznačajniji objekat u republici. Agitacija je vršena putem štampe, radija, plakata, parola, filmskih žurnala, priredbi, predavanja i svakodnevnih razgovora.³ Ova pruga je smatrana „privrednom arterijom“ Crne Gore, a takođe je bila i prirodni nastavak pruge Bileća – Nikšić, preko koje bi se Crna Gora povezala sa jugoslovenskim željeznicama. Gradnja pruge je proizašla iz potrebe Crne Gore da razvija dobar saobraćaj na svojoj teritoriji, jer je to bio jedan od glavnih uslova za oslobađanje od velike privredne zaostalosti, koja je predstavljala veliku crnogorsku boljku. Od gradnje pruge zavisila je i poslijeratna izgradnja Titograda, koji je odmah po oslobođenju projektovan kao administrativni, privredni i saobraćajni centar Crne Gore, a

¹ *Monografija 100 godina željeznice Crne Gore*, Slavko Burzanović, Branislav Kovačević, Branislav Marović, Marijan Miljić, Šerbo Rastoder, Cetinje, 2009, 77.

² Vukajlo Gluščević, u svojoj knjizi *Heroizam u ratu i entuzijazam u slobodi, članci iz NOB-a i poslijeratne izgradnje*, Podgorica, 2015. god, iznosi podatak je željeznička mreža Crne Gore prije gradnje ove pruge iznosila svega 0,96 % ukupne željezničke mreže Jugoslavije.

³ *Isto*, str. 212.

samim tim i kao njen glavni grad. O potrebi izgradnje željeznica i njihovom značaju narod Crne Gore bio je svjestan još mnogo prije nego su otpočeli prvi radovi na pruzi Nikšić – Titograd.⁴ Znajući to vlastodršci bivše Jugoslavije, obično pred izbore najavljivali su izgradnju, slali inženjere i tehničare radi projektovanja i trasiranja, čak određivali i datume za otpočinjanje radova da bi obmanjujući mase dobili njihovo povjerenje. Tako su obećanja i priče o pruzi postali sredstvo za obmanu, ekonomsko izrabljivanje i političko ugnjetavanje naroda.⁵ Navedeni članak iz „Pobjede“ jasan je pokazatelj šta bi izgradnja pruge donijela Crnoj Gori, a takođe se jasno vidi kakav je bio odnos vlasti Kraljevine Jugoslavije prema crnogorskom narodu.

Na zahtjev Sekcije za izgradnju pruge Nikšić – Titograd, vlada NR Crne Gore je odmah odobrila kredit u iznosu od 2.000.000 dinara za početak radova, dok je u 1947. godini odobrila novi kredit u iznosu od čak 100.000 000 dinara.⁶ Za gradnju pruge prihvaćena je varijanta koja je išla lijevom obalom rijeke Zete, prvenstveno zbog toga što je u ovom dijelu bilo lakše izvoditi zemljane radove, probiti manje tunela, izgraditi manje mostova i drugih pratećih objekata, a takođe i što je ova oblast bila naseljenija i bilo je olakšano snabdijevanje vodom. Pripremni radovi na pruzi su obavljani tokom 1945. i 1946. godine.

Prema planu izgradnje, pruga je trebalo prvo da se podijeli na dvije osnovne dionice kao što su Nikšić – Danilovgrad i Danilovgrad – Titograd, a kasnije na još osam manjih dionica.⁷ Prije samog početka gradnje pruge⁸ završeni su pripremni

⁴ *Pobjeda*, 14. januar 1948, 1.

⁵ *Isto*.

⁶ *100 godina željeznice Crne Gore*, 78.

⁷ *Isto*, 79.

⁸ U knjizi *Omladinska pruga Nikšić – Titograd*, Cetinje 1949. , kao i u knjizi Vukajlo Mišo Gluščević, *Heroizam u ratu i entuzijazam u slobodi, članci iz NOB-a i poslijeratne izgradnje*, Podgorica, 2015, navodi se da je

radovi na tunelu ispod Pandurice, kao i na izgradnji pristupnog puta do njega u dužini od 2 km. Takođe su u pripremnom periodu podignuta i dva magacina na nikšićkoj željeznici, kao i započeti mnogi drugi pripremni radovi duž trase. Na pripremnim radovima bilo je angažovano pet inženjera, dva tehničara, četiri nadzornika, deset majstora i oko 100 radnika.⁹ Glavni radovi na izgradnji pruge počeli su 1. aprila 1947. godine.

„Početak radova na ovoj pruži ima veliki i poseban značaj za Crnu Goru. Do ovoga rata, Crna Gora je bila zanemarena i zapuštena. O Crnoj Gori i crnogorskom narodu u prošlosti niko nije vodio računa, a bez dobrog saobraćaja, bez željeznica, mi ne možemo računati da se naša Republika može privredno uzdići, da bude privredno samostalna, da ostvari bolje i srećnije dane našem narodu, da naš narod, naša pokoljenja, zaista žive boljim životom, nego što su živjeli naši preci – bolje nego što mi danas živimo.“¹⁰ Dužina trase pruge Nikšić – Titograd je iznosila 53 km. Najveći uspon na pruži se nalazio na dionici Nikšić – Danilovgrad i iznosio je 26‰, najveća kota trase je iznosila 629 m, a najniža 48,10 m. Na pruži su se nalazile stanice: Nikšić, Stubica, Ostrog, Slap, Danilovgrad, Spuž i Titograd¹¹, zatim 11 tunela ukupne dužine 3.241 m, od kojih je najduži tunel kroz Poviju 1.230 m. Takođe je i značajno istaći tunele: Budoš, Bašina voda i Pavlova strana, dva vijadukta ukupne dužine 210 m, 86 usjeka dužine 26.301 m, 64 nasipa dužine od 25.951 m i 44 propusta¹², 9 mostova. Na pruži je takođe iskopano 1.389.273 m³ zemlje i kamena, položeno je 56.130 kolosjeka i

datum za početak gradnje pruge 1. april 1947, dok se u publikaciji *100 godina željeznice u Crne Gore*, navodi se datum 20. april.

⁹ *100 godina željeznice Crne Gore*, 79.

¹⁰ *Pobjeda*, 23. april 1947, str. 1.

¹¹ *Omladinska pruga Nikšić – Titograd*, Cetinje 1949, 116.

¹² *100 godina željeznice Crne Gore*, 79.

postavljeno je 56 km TT linija.¹³ Kada se sa gradnjom pruge počelo 1. aprila 1947. omladinci su na raspolaganju imali svega 3-4 kamiona, dva kompresora, za rad u tunelima nisu imali ni jedan ventilator, a da ne pričamo o teškim građevinskim mašinama kao što je bager i druga prijeko potrebna mehanizacija kako bi se obavio ovaj veoma težak zadatak. Iako se na samom početku javilo toliko problema, prugu je trebalo završiti za svega 15 mjeseci i puštiti je u rad na veliki crnogoski državni praznik 13. jul 1948.

Brojnoj crnogorskoj omladini to nije predstavljalo veliki problem te je sa velikim elanom krenula u izgradnju pruge, jer su i oni sami znali da pruga predstavlja veliki iskorak za bolju i ljepšu socijalističku budućnost ne samo njihove rodne grude Crne Gore, nego i same Jugoslavije. Na pruzi je učestvovalo 115 omladinskih radnih brigada¹⁴, sa ukupno 25.352 omladinca i omladinki iz Crne Gore.¹⁵ Pored omladine iz Crne Gore na pruzi je učestvovalo i 4.348 omladinaca i omladinki iz ostalih jugoslovenskih republika.¹⁶ Iz Srbije bilo je 1.709, iz BiH 1.267, Hrvatske 989, Makedonije 224 i iz Slovenije 15 omladinaca i omladinki.¹⁷ Tokom same izgradnje dok je brojna omladina nastojala da što prije završi prugu nastajale su brojne omladinske pjesme. Crnogorska omladina je spjevala stih: „prugu ćemo izgraditi, nećemo se umoriti, radićemo bez odmora, da se diči Crna Gora...“, makedonska omladina „šumejte

¹³ V. M. Gluščević, *Heroizam u ratu i entuzijazam u slobodi*, članci iz NOB-a i poslijeratne izgradnje, str. 235.

¹⁴ Do formiranja prve omladinske radne brigade u Crnoj Gori dolazi 15. novembra 1944. godine i to je bila Prva nikšićka radna brigada Sava Kovačević (po proslavljenom crnogorskom partizanskom komandantu koji je poginuo na Sutjesci 1943).

¹⁵ V. Gluščević, *Heroizam u ratu i entuzijazam u slobodi*, 227.

¹⁶ *Isto*, 228.

¹⁷ *100 godina željeznice Crne Gore*, 80.

gore i balkani, šumejte, done vesovi, Mi idemo, podri udarnici – Narodni vjerni sinovi“, slovenačka omladina „Nikšić – Titograd – to je naša meta, izgraditi prugu, još ovoga ljeta.“¹⁸ Novim vlastima je poslije rata bio cilj da se među narodom svih republika širi bratstvo i jedinstvo, te se na radne akcije gledalo blagonaklono jer su one umnogome podsticale širenje ove ideje.

Veliki doprinos prilikom izgradnje pruge dale su minerske brigade bez kojih bi se pruga veoma teško završila. Do formiranja prve minerske brigade dolazi 21. maja 1947. u selu Stubice u čiji sastav su ušli najbolji omladinici iz osam brigada koje su u prvoj smjeni radile na Omladinskoj pruzi.¹⁹ Brigada je u početku brojala 108 omladinaca i radila je na pristupnom putu od državnog puta u selu Stubice do mjesta na kojem je trebalo da se podigne stanica. U gradnji pruge učestvovala je i jedna brigada jugoslovenskih iseljenika iz Australije. Od ukupnog broja učesnika 0,58% bili su intelektualci, 8,54% đaci, 5,53% radnička i čak 85,35% seljačka omladina.²⁰

Pri samom kraju završetka pruge došlo je do jednog smrtnog slučaja, kada je 3. jula 1947. godine poginuo omladinac Igor Uršić porijeklom iz Kobarida rođen 25. septembra 1928. godine iz slovenačke radne brigade „Miha Marinko“. To je ujedno i bio jedini smrtni slučaj na pruzi Nikšić – Titograd. Ubrzo poslije izgradnje pruge Igoru Uršiću podignut je skroman spomenik na mostu preko Ribnice. Prema svjedočenju Vlada Vukčevića, mladi Uršić je stradao prilikom miniranja terena na kojem je radio. „Uršić je poginuo tako što je došlo do zakašnjele detonacije jedne mine, pošto je pošao da vidi o čemu se radi. Poslije ovog nemilog događaja na ovom dijelu pruge zavladała je velika žalost za mladim Slovencem“.

¹⁸ *Omladinska pruga Nikšić – Titograd*, 46, 128, 139.

¹⁹ *Pobjeda*, 28. jun 1947, 2.

²⁰ V. Gluščević, *Heroizam u ratu i entuzijazam u slobodi*, 228.

Pored omladinskih i frontalnih brigada učešće u gradnji pruge je uzelo i 18 stručnih i specijalnih brigada sa 2.956 brigadista, mahom su svi bili omladinci.²¹ Tokom izgradnje pruge jedan dio trase je prošao preko poznatog arheološkog lokaliteta Duklje, te je u značajnoj mjeri uništio brojne arheološke ostatke. Na Petrovdan 12. jula 1948. godine iz Nikšića je krenuo svečani voz Omladinskom prugom Nikšić – Titograd. Prugu je svečano puštio u rad izaslanik Savezne vlade Vlado Zečević. Svečana proslava povodom završetka pruge održana je u glavnom gradu Crne Gore. Na velikoj manifestaciji u čast završetka pruge govornici su sekretar PK KPJ za Crnu Goru i predsjednik vlade Blažo Jovanović, izaslanik Savezne vlade i druga Tita, Vlado Zečević, a u ime Izvršnog odbora Narodnog fronta Jugoslavije, Bane Andejev.

Da bi se pruga završila u predviđenom vremenskom periodu radilo se tokom svih godišnjih doba – po kiši, snijegu, vjetru i po veoma visokim temperaturama. Izgradnja pruge Nikšić – Titograd bila je od krucijalnog značaja za cijelu republiku u tom periodu. Preko pruge, Crna Gora je trebalo da se poveže sa ostalim jugoslovenskim republikama. Izgradnjom pruge omogućeno je znatno poboljšanje transporta što je imalo za rezultat brže i redovnije snabdijevanje Crne Gore robom široke potrošnje, redovni transport između pojedinih srezova, kao i bolju saobraćajnu komunikaciju sa drugim republikama. Omladina je tokom gradnje pruge ostvarila veliku uštedu republičkom budžetu u iznosu od 63.970.970 dinara, ali je i pored velike uštede značajan dio finansija odlazio na hranu, odjeću, smještaj i kulturno-prosvjetni rad.

Sama pruga je pored ekonomskog imala i veliki kulturni i politički značaj za narod. U jeku gradnje pruge objavljena je rezolucija Informbiroa protiv Jugoslavije, pa dolazi do

²¹ 100 godina željeznice Crne Gore, 80.

povlačenja ekonomske pomoći SSSR-a i do nametanja njegove ekonomske blokade. Pruga je bila pravi pokazatelj da se sopstvenim trudom i bez ičije pomoći mogu graditi značajni infrastrukturni objekti. Veoma značajan je i kulturni doprinos što je imalo za rezultat opismenjavanje velikog broja omladinaca i omladinki, pošto je znatan dio stanovništva bio nepismen. Tokom gradnje pruge opismenilo se 3.725 graditelja, od kojih je bilo 2.589 omladinaca i omladinki²², a takođe je i veliki broj mladih završio razne kurseve (minerski, baštovanski, zidarski, kamenorezački, tesarski, vozački, mehaničarski, administrativni, sanitetski...) na kojima je stekao stručne kvalifikacije pomoću kojih je kasnije veoma brzo dolazio do posla. Pruga je produbljavala i jačala bratstvo i jedinstvo kao jednu od najznačajnijih tekovina NOB-a. Pored obrazovnog, od velikog značaja bilo je i političko, kulturno i fizičko vaspitanje. Na političkim predavanjima omladina je imala mogućnost da se upozna sa važnim političkim događajima kako u svijetu tako i u samoj Jugoslaviji. Tokom izgradnje pruge održano je 731 političko predavanje.²³ Političkim predavanjima su rukovodili poznati partijski, društveni i kulturni radnici. Takođe je i značajno političko aktiviranje albanske i muslimanske omladine koja je učestvovala na gradnji pruge. Tokom izgradnje pruge bio je organizovan bogati kulturno-društveni život i to su uglavnom bile diletanske priredbe i vesele večeri. Uglavnom su se priredbe organizovale uveče oko logorskih vatri, kojih je tokom radne akcije bilo 622.²⁴ Gostovalo je više pozorišnih i folklornih društava, kao i muzičke škole sa Cetinja (najviše su se pjevale narodne i partizanske pjesme), a priređivale su se i filmske projekcije. Ovaj vid zabave najviše je ostavio utiska na seosku omladinu

²² V. Gluščević, *Heroizam u ratu i entuzijazam u slobodi*, 249.

²³ *Isto*, 251.

²⁴ *Isto*, 252.

pošto je mnogima od njih bilo prvi put da prisustvuju pozorišnoj ili filmskoj predstavi. Što se tiče fizičkog vaspitanja, omladina se veoma brzo navikla na redovno bavljenje fiskulturom. De god je bilo moguće u blizini gradilišta pravljene su sportski tereni, na kojima se izvodila jutarnja gimnastika i dnevni časovi fiskulture. Organizovana su brojna takmičenja u raznim sportovima. Značajno je istaći da je tokom izgradnje pruge, omladina bila u mogućnosti da prođe predvojničku obuku. Zdravstveno-higijenski uslovi tokom izvođenja radova na pruzi bili su na zavidnom nivou. Ovome ide u prilog da na pruzi nije bilo ni jedne epidemije. Ljekarska služba bila je podijeljena u četiri reona. Prvi reon se protezao od Nikšića do Stubice, drugi od Stubice do Požara, treći od Požara do Martinića i četvrti od Martinića do Titograda.²⁵ Uslovi u titogradskoj bolnici na „Kruševcu“ i u bolnici u Nikšiću bili su na zadovoljavajućem nivou i mogli su u svakom trenutku da pruže adekvatnu ljekarsku pomoć ukoliko bi je omladinci zatražili.

Graditelji pruge imali su veliku podršku AFŽ-a Crne Gore, čije su ih članice često posjećivale i pritom su im donosile razne poklone u vidu hrane, odjeće, novca... Pored AFŽ-a, ratni invalidi Crne Gore su shodno njihovim mogućnostima pružili podršku graditeljima i čak se od njih formirala jedna radna brigada. Samo učešće ratnih invalida na gradnji pruge svjedoči koliki je entuzijizam vladao među svim kategorijama društva.

Zahvaljujući velikom požrtvovanju radnog naroda Crne Gore i pomoći bratskih jugoslovenskih naroda, pruga Nikšić – Titograd je završena u rekordnom roku i puštena je u saobraćaj sredinom druge godine petogodišnjeg plana, čime je ostvaren jedan od najvažnijih zadataka tog plana. Izgradnja pruge je predstavljala krupan korak u socijalističkoj izgradnji Crne Gore. Sama pruga je omogućila da se Crna Gora čvršće poveže sa

²⁵ *Pobjeda*, 21. februar 1948, 3.

ostalim krajevima Jugoslavije. Njenom izgradnjom stvoreni su prijeko potrebni uslovi za dalju obnovu porušenih objekata i izgradnju novih. Ovo se prevashodno odnosi na Titograd, kao glavni grad Republike. Sama pruga je omogućavala prevoz znatno većih količina građevinskog materijala, nego što bi se prevozilo kamionima kojih je ionako bilo malo. Zahvaljujući pruzi, obnova Titograda je znatno ubrzana. U periodu od 15 mjeseci koliko je trajala izgradnja pruge čak 3.853 omladinaca i omladinki proglašeni su udarnicima.²⁶ Ordenom Bratstva i jedinstva sa zlatnim vijencem odlikovane su dvije omladinske udarne radne brigade, kao i šest omladinskih brigada iz drugih republika koje su radile na izgradnji omladinske pruge Nikšić – Titograd.²⁷

*San generacija pruga Beograd – Bar i
doprinosa ORA u njenoj izgradnji*

Još od druge polovine XIX vijeka postojali su planovi o izlazu Srbije na Jadransko more preko željezničke pruge i povezivanja Beograda sa Kotorom i Dubrovnikom, ali se dalje od početnih planova nije krenulo. Izgradnja Jadranske pruge bio je san mnogih generacija u Crnoj Gori. O ovoj pruzi se razmišljalo još krajem XIX vijeka, jer se mislilo da će pruga da preporodi ekonomski život Crne Gore. Crna Gora je još 1895. godine pokrenula inicijativu o izgradnji Jadranske pruge od Dunava preko Kuršumlije u Crmnicu i sa odredištem u Baru. Ali se ovaj projekat nije realizovao, pošto nije odogovaralo Srbiji, jer su u tom periodu barsku luku kontrolisali policijski organi Monarhije

²⁶ V. Gluščević, *Heroizam u ratu i entuzijazam u slobodi*, 230.

²⁷ Preuzeto iz govora Mladena Kovačevića, predsjednika organizacionog odbora za organizovanje skupa učesnika dobrovoljnih radnih akcija, Podgorica, 2001, 2.

prema članu 29. berlinskog ugovora. Crna Gora je čak 1901. raspisala konkurs za izgradnju prve crnogrske pruge i to od Bara do Nikšića, sa ciljem što efikasnijeg povezivanja crnogorskog primorja sa njegovim zaleđem, ali je od svega toga izgrađena samo dionica Bar – Virpazar 1909. godine. Čak se i čuveni Jovan Cvijić zalagao za izgradnju Jadranske pruge, i to sa dvije varijante, prva bi išla dolinom Ibra, koja bi prelazila u dolinu Lima oko Plava i Gusinja, zatim u Moraču i do konačnog odredišta u Baru, dok je druga varijanta trebalo da bude ibarsko-moračka pruga.²⁸ U doba Kraljevine Jugoslavije čak su i uzimani inostrani krediti za gradnju Jadranske pruge, ali kao što je bilo karakteristično za taj period, krupni infrastrukturni objekti su naširoko zaobilazili područje Crne Gore. Radi izgradnje pruge Kraljevina SHS je uzimala i međunarodni zajam u visini od 70.000.000 američkih dolara, ali je znatan dio novca iskorišćen u druge svrhe. Od navedene sume samo mali dio novca je upotrijebljen u izradi plana po kojem je pruga trebalo da ide od Beograda do Kotora i na tome se stalo. Čak i u poslijeratnom periodu bilo je mnogo protivljenja iz cijele Jugoslavije gradnji pruge Beograd – Bar. Slovenija i Hrvatska bile su među najvećim protivnicima gradnje ove pruge, jer su bile protiv finansiranja megalomanskih neracionalnih projekata koje su morale da finansiraju, a da se ti projekti ne realizuju u njihovim republikama. Negativne stavove su iznosili Dragan Stamenković, predsjednik Izvršnog vijeća Srbije, rukovodstvo Slovenije, ali je odlučujuću riječ imao drug Tito što je bilo sudbonosno za Crnu Goru. Titovu odluku o izgradnji pruge morale su da prihvate sve republike. Profesor Zagrebačkog Sveučilišta dr. R. Bihanić je čak i predlagao da se odustane od gradnje pruge Beograd – Bar i da se umjesto nje gradi pruga Beograd –

²⁸ *Beograd – Bar*, Mladen Stojanović, Dragoljub Golubović, Beograd 1972, 7, tekst Žarka Bulajića, *Crna Gora i pruga Beograd – Bar*.

Sarajevo – Split, ali na svu sreću niko ga nije poslušao. Pored protivnika gradnje pruge bilo je i onih iz oblasti ekonomske nauke, saobraćaja i ekonomske istorije koji su podržavali izgradnju ove saobraćajnice, a to su bili: **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.**²⁹ Velikog udjela u izgradnji pruge imale su i mnogobrojne ekonomske analize koje su vrlo dokumentovano potvrđivale, da bi se izgradnjom pruge stvorile višestruke mogućnosti za valorizaciju mnogobrojnih potencijala kojima je Crna Gora raspolagala.³⁰

Pošto su postojali planovi o gradnji hidroenergetskih objekata na rijeci Drini, odustalo se od namjere da Jadranska pruga ide dolinom navedene rijeke. Prema prvom petogodišnjem planu u dijelu koji je tretirao problem saobraćaja, poseban akcenat je stavljen na izgradnju željezničkih pruga, samim tim i pruga Beograd – Bar bila je njime obuhvaćena, čak su i postojali planovi da se pruga izgradi do kraja 1972. 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.³¹ Gravitaciono područje pruge Beograd – Bar obuhvata teritoriju Crne Gore, Makedonije i veći dio Srbije. Pruži je gravitiralo oko 50% ukupne teritorije i ukupnog broja stanovništva. Gravitaciono područje pruge bilo je bogato nalazištima mineralnih sirovina, posjedovalo je velike poljoprivredne površi i šumsko blago tadašnje Jugoslavije. Tokom istaživanja na gravitacionom području buduće pruge da li postoje znatna rudna bogatstva koja

²⁹ 100 godina željeznice Crne Gore, 98.

³⁰ Beograd – Bar, 3.

³¹ 100 godina željeznice Crne Gore, 99

bi i te kako išla u prilog izgradnji pruge i njihovom kasnijem eksplatisanju, ustanovljeno je da se na ovom području nalaze velike, višemilionske rezerve rude olova, cinka, bakra, vatrostalne gline, betonita, barita, cementnog lapovca, uglja i dr.³² Takođe, sama pruga pružala je veliki turistički potencijal postojećih turističkih područja kao i otvaranja novih, od Divčibara, preko Zlatibora, Tare, Zlatara, Biogradskog jezera, pa sve do Crnogorskog primorja.³³ Uz uže gravitaciono područje pruge bilo je 26 opština, i to na teritoriji Srbije 20, a na teritoriji Crne Gore 6 opština. Dužina pruge je 476 km, Srbiji pripada 301 km, a Crnoj Gori 175 km i to od Gostuna do Bara. Najveća i najmanja nadmorska visina se nalazi na teritoriji Crne Gore (Kolašin 1032 m; Bar svega 3 m). **Na pruži su sagrađena 254 tunela, ukupne dužine 114.437 m, što je skoro ¼ njene ukupne dužine.**³⁴ **Na crnogorskom dijelu pruge nalaze se 102 tunela, ukupne dužine oko 44 km, 96 mostova dužine 7.740 m, 9 galerija i 291 propust.**³⁵ Na pruži generacije značajno je posebno izdvojiti most na Maloj rijeci, koji je sam po sebi pravo arhitektonsko čudo, i pravi pokazatelj civilizacijskog preporoda Crne Gore u socijalističkoj Jugoslaviji. Most je svečano završen u subotu 9. decembra 1972, i tom prilikom „Titogradska tribina“ je navela da je to jedan od najznačajnijih objekata na pruži Beograd – Bar. Kada je sagrađen, bio je najvisočiji željeznički most u Evropi, dug 498 m a visok nevjerojatnih 200 m. Noseći stubovi su izgrađeni od armiranog betona, dok su željeznu konstrukciju napravili radnici u „Đuru Đakoviću“ iz Slavonskog Broda i „Metalni“ iz Maribora, a

³² *Beograd – Bar*, 4.

³³ *Isto*, 5.

³⁴ *100 godina željeznice Crne Gore*, 104.

³⁵ *Isto*.

montirali su ga radnici beogradske „Mostogradnje“.³⁶ Pruga je jednokolosječna.

Pruga je počela sa gradnjom na dvije zasebne dionice Resnik – Vreoci 38 km, završena 1958. godine i Titograd – Bar 52 km, završena 1959. godine. Još tokom prvih godina gradnje javili su se finansijski problemi, koji su trajali sve do njenog završetka pa je zbog toga pruga građena čak 24 godine. Do obustave radova na pruži dolazi 1959. godine i oni su nastavljeni 1961. godine. Zaključno sa 1965. za izgradnju cijele trase bilo je utrošeno oko 31 milijarda tadašnjih dinara.³⁷ Uz brojne peripetije koje su uslijedile oko načina finansiranja, posljednji metri pruge Beograd – Bar postavljeni su kod **Brodareva 24. novembra 1975. godine oko 17 h**, dok je u javni saobraćaj pruga puštena 28. maja naredne godine. Prvi voz koji je prošao prugom je čuveni Plavi voz sa Titom, kao i sa visokim predstavnicima republika i federacije, 28. maja tačno u devet sati ujutro, sa svečano ukrašenog prvog perona beogradske željezničke stanice. Prvi crnogorski grad u koji je stigao čuveni Plavi voz sa Maršalom Titom bio je Bijelo Polje 29. maja u 8:12 časova, tom prilikom čak 35.000 ljudi dočekalo voz. U Kolašin voz je stigao u 9:38 časova, a u glavni grad Crne Gore stigao je u 11:15 časova u pratnji dva vojna helikoptera, i tom prilikom čak 80.000 stanovnika Titograda prisustvalo ovom svečanom događaju.³⁸ Poslije dvodnevnog putovanja (28–29. maja) voz je stigao u Bar tačno u 17:30 časova, gdje je na dočeku „najmilijeg voza“ bilo 30.000 ljudi.

Na izgradnji pruge bilo je angažovano preko 70 građevinskih i drugih organizacija iz cijele Jugoslavije. Od 11. jula 1971. godine pa sve do 1975. godine na gradnji pruge bilo je angažo-

³⁶ *Titogradska tribina*, 13. decembar 1972, 1.

³⁷ *Beograd – Bar*, 10.

³⁸ *Sto događaja iz istorije Crne Gore 1918–2018*, Milan Šćekić, Živko Andrijašević, Podgorica 2018, 133.

vano **preko 240 brigada i 14.000 omladinaca iz svih krajeva Jugoslavije**. Na veliku žalost čak **104** graditelja su izgubila svoje živote tokom gradnje pruge od koje je zavisio ekonomski život i dalji razvoj Crne Gore. Izgradnja pruge Beograd – Bar bila je najveći i najskuplji željeznički infrastrukturni projekat u socijalističkoj Jugoslaviji.³⁹ Pruga je građena u periodu od 1952. do 1976. godine. Da se zaključiti da je izgradnja pruge trajala pune 24 godine, da je više puta prekidana, projekat dovođen u pitanje prevashodno zbog toga što nije bilo dovoljno finansijskih sredstava, pošto republike Srbija i Crna Gora nijesu bile u stanju da je same finansiraju, zbog čega je Federacija često izdvajala značajna finansijska sredstva. Pošto Crna Gora nije bila u mogućnosti da sama finansira svoj dio pruge, Federacije je uložila čak 888.4 miliona tadašnjih dinara kao bespovratna sredstva. Sama Crna Gora je u izgradnju pruge uložila 164,5 miliona, od Narodna banke Jugoslavije dobila je kredit u visinu od 810 miliona dinara, a kao pomoć od ostalih republika dobila je 399,8 miliona dinara, dok je 300 miliona dinara dobila preko inostranog zajma za elektrifikaciju.⁴⁰ Značajno je istaći da su čak i sami građani SR Srbije i SR Crne Gore izdvajali znatna finansijska sredstva za izgradnju pruge, kao i brojni privredni kolektivi i preduzeća. Posebno se ističe čuveni „omladinski dinar za prugu“. Koliko je tadašnjoj Crnoj Gori značilo da se izgradi pruga svjedoči novinski članak iz *Titogradske tribine* iz osnovne škole „Milorad Musa Burzan“, gdje su đaci u redu stajali da daju svoj doprinos, svoj đачki dinar, za izgradnju pruge Beograd – Bar i luke Bar, i tom prilikom odeljenje II-2 je prikupilo 300 dinara. Kada su novinari pitali dvoje đака a šta oni žele, oni su odgovorili „došli smo da damo naš poklon za izgradnju pruge

³⁹ Danijel Kezić, *Pruga Beograd – Bar 1952–1976*, istorija finansiranja najvećeg infrastrukturnog projekta u socijalističkoj Jugoslaviji, 2

⁴⁰ *Sto događaja iz istorije Crne Gore 1918–2018*, 133.

Beograd – Bar.⁴¹ ak je i KIC „Budo Tomović“ pored toga što je na ime zajma upisao 5.000 dinara, organizovao specijalni kulturni program „Omladinski voz igara i pjesama“ za prugu Beograd – Bar, gdje je kompletan prihod od brojnih koncerata koji su organizovani širom Crne Gore, bio ujedno i poklon za izgradnju pruge.⁴² U Srbiji, a posebno u Crnoj Gori na prugu se gledalo sa velikim ponosom, jer sama pruga predstavlja veliki uspjeh oba naroda koji su pored brojnih peripetija uspjeli da projekat privedu kraju. Sama izgradnja pruge imala je brojne opšte-društvene efekte kao što su: dovođenje električne enegrije u brojna naselja kroz koje je pruga kao i za industrijske objekte koji su gravitirali samoj pruzi; dolazak štampe, radija i televizije, kao i svih onih mašina u domaćinstvu koje su olakšavale svakodnevni život; izgradnjom pruge stvoren je veliki spektar mogućnosti za zaposlenje i za spriječavanje daljeg odseljavanja; znatno povećanje prinosa u poljoprivredi, stočarstvu i voćarstvu zbog mogućnosti dopremanja vještačkih đubriva i primjene agrotehničkih mjera...⁴³

Kao što je san današnjih generacija u Crnoj Gori izgradnja autoputa Bar – Boljare, tako je i izgradnja pruge Beograd – Bar, bila san mnogih generacija tokom XX vijeka, koji je konačno postao stvarnost 1976. Iako je pruga Beograd – Bar 1952. godine započeta kao jedan od najvećih jugoslovenskih projekata, završetak njene izgradnje se može smatrati kao zajednički projekat Srbije i Crne Gore. Ova pruga ujedno je bila posljednji savezni projekat, a takođe i jedini savezni projekat poslije 1971. godine. Pruga je veoma brzo pokazala svoju ekonomsku opravdanost. U toku 1977. godine prugom je prevezeno **3, 198 tona roba**⁴⁴, zbog toga što nije do kraja odrađena elektrifikacija. Već

⁴¹ *Titogradska tribina*, 1. maj 1971, 1.

⁴² *Titogradska tribina*, 31. mart 1971, 3.

⁴³ D. Kezić, *Pruga Beograd – Bar 1952–1976*, 10.

⁴⁴ *Isto*, 17.

1981. godine prugom je prevezeno **5, 827 miliona tona robe i 3.387 miliona putnika**, što je prugu činilo rentabilnom.⁴⁵ U prvim godinama eksploatacije pruge putnički vozovi su se kretali brzinom od 75 do 120 km/h, a teretni od 60 do 80 km/h.⁴⁶ Interesantno je istaći i podatak da se nakon postavljanja signalno-sigurnosne i telekomunikaciona opreme i elektrifikacije pruge, očekivalo da će brzi voz rastojanje od Beograda do Bara prelaziti za čak sedam i po sati, dok s druge strane to danas možemo i da sanjamo.

Pruga Titograd – Skadar (granica sa Albanijom)

O istorijatu pruge Titograd – Skadar prve podatke dobijamo još u prvim godinama poslije završetka Drugog svjetskog rata, kada su sklopljeni ugovori o uzajamnoj pomoći i sporazum o privrednoj saradnji između Jugoslavije i Albanije, na osnovu kojih je formirano Albansko-jugoslovensko društvo za gradnju i eksploataciju željeznica.⁴⁷ Čak je prema prvom petogodišnjem planu iz 1947. bila predviđena gradnja pruge prema Albaniji, koja se nije realizovala spletom okolnosti. Već tokom 1948. bilo je predviđeno da se krene sa radovima na pruzi Titograd – Skadar (prema granici). U prilog tome ide da su sa naše strane granice, već bila formirana gradilišta, sagrađene barake, uskladišten odgovarajući materijal i oprema, ali do izgradnje nije došlo zbog čuvene IB rezolucije nametnute od strane SSSR-a i njegovih satelita. Prvenstveno zbog političkih problema nije odmah poslije rata došlo do realizacije projekta, iako je projekat bio urađen za cijelu trasu do Skadra⁴⁸. Tako je sve do 1974. ideja o izgradnji pruge potonula u zaborav. Iste godine na albansku inicijativu

⁴⁵ *Isto*, 17.

⁴⁶ *Sto događaja iz istorije Crne Gore 1918–2018*, 133.

⁴⁷ *100 godina željeznice Crne Gore*, 129.

⁴⁸ *Isto*.

ponovo dolazi do pregovora o izgradnji navedene pruge, pošto je Albanija u određenoj saobraćajnoj izolaciji od ostatka Evrope, ali je potpisivanje sporazuma odgođeno za kasniji period. Do novih pregovora dolazi 1979. kada je 6. aprila u Tirani potpisan sporazum, koji je bio pripremljen još pet godina ranije.⁴⁹ Godinu dana od potpisivanja sporazuma, donijet je zakon o ratifikaciji sporazuma između vlada SFRJ i Narodne Republike Albanije o povezivanju dviju zemalja željezničkom prugom. U ime SFRJ ukaz je potpisao 26. februara 1980. predsjednik Savezne skupštine Dragoslav Marković.

Ubrzo po potpisivanju sporazuma dolazi do formiranja direkcije za izgradnju jugoslovenskog dijela pruge. Direkcija je formirana 6. jula 1982, dok je četrnaest dana kasnije utvrđena i trasa pruge.⁵⁰ Prema planu pruga je trebalo da predstavlja krak pruge Beograd – Bar, odnosno njene dionice Titograd/Podgorica – Bar. Pred sami početak izgradnje pruge u septembru 1982. vodile su se žustre rasprave i polemike o budućoj trasi same pruge. Raspravljalo se da li da pruga ide „južnom“ ili „sjevernom“ trasom. Na našu veliku žalost razum nije pobijedio kao ni 1947. kada je dionica pruge Nikšić – Titograd prešla preko arheološkog nalazišta Duklja. Prema „sjevernoj“ varijanti pruga je trebalo da pređe preko Ćemovskog polja na kojem su se nalazili brojni zasadi vinove loze i voća. Sama „sjeverna“ varijanta je time nanijela nekadašnjem Agrokombinatu „13. jul“ štetu od čak 100 miliona tadašnjih dinara.⁵¹ Prema datoj varijanti trebalo je probiti tri tunela dužine oko 3.000 m i sagrađiti mostove ukupne dužine od 300 m. Po mnogima „južna“ varijanta, odnosno jezerska je bila znatno pogodnija i dugotrajno gledano znatno ekonomičnija. Navedena varijanta

⁴⁹ *Isto.*

⁵⁰ *Isto*

⁵¹ *Isto, 132.*

bila je kraća za čak 6 km, bez tunela i što je najvažnije bez pričinjavanja višemilionske štete crnogorskoj privredi. Dužina same pruge iznosi 59,5 km, od toga u Crnoj Gori 24,5 km. Na osnovu ovoga se vidi da rukovodeći crnogorski političari iz 80-tih godina nisu bili dorasli svome poslu, što će imati dalekosežne posljedice krajem iste decenije. Južnom varijantom bilo je predviđeno i da se isuši dio Skadarskog jezera i time bi se dobila obradiva površina od oko 12.000 h.⁵² Do početka radova na pruzi dolazi polovinom 1983. godine. Iako su radovi izvođeni planiranom dinamikom, pruga je građena godinu duže nego što je bilo predviđeno.

Jugoslovenski dio pruge završen je aprila 1986, kada je i dobijena upotrebna dozvola.⁵³ S druge strane, svečano otvaranje je obavljeno 6. avgusta iste godine i to na Željezničkoj stanici u Titogradu, u tačno 11 h. Kada je pruga sagrađena, brzina kojom bi vozovi saobraćali bila je predviđena na 100 km/h. Izgradnja pruge je koštala 7,5 milijardi dinara. Navedena sredstva osigurale su sve republike i pokrajine. Teretni međunarodni saobraćaj s Albanijom zvanično je počeo 1. septembra 1986, u osam časova i 54 minuta, kada je na željezničku stanicu u Tuzi stigao prvi teretni voz s osam vagona iz NSR Albanije.⁵⁴ Za razliku od teretnog, putnički saobraćaj ni dan danas nije uspostavljen.

Iako se od ove pruge mnogo očekivalo, ubrzo se pokazalo da nije u mogućnosti da postane rentabilna, jer je iskorišćenost bila ispod 10%. Razlog tome je što je Albanija nastavila da dio robe izvozi kamionima kroz Jugoslaviju i brodovima preko Rijeke. Na samoj pruzi nije bila izvršena elektrifikacija, ali se i pored toga smatrala jednom od najsavremenih pruga u državi.

⁵² *Isto.*

⁵³ *Isto.*

⁵⁴ *Pobjeda*, 2. septembar 1986, 3.

Dolaskom 90-tih koje su rezultirale raspadom Jugoslavije, a ubrzo i sankcijama, pruga nije bila u stanju da preživi. Početkom prve decenije XXI vijeka, bilo je pokušaja da se obnovi pruga, čak je i teretni saobraćaj jedno vrijeme bio u funkciji, ali to nije bilo dovoljno za rentabilnost pruge. U posljednjem periodu bili smo svjedoci određenih obećanja da će se izvršiti rekonstrukcija pruge kako crnogorskog, tako i albanskog dijela i da će se putnički saobraćaj pustiti u promet. Sve dok se ne obezbijede finansijska sredstva, pruga će se i dalje nositi epitet „biser među promašajima“.⁵⁵

⁵⁵ 100 godina željeznice Crne Gore, 133.