

**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. Bićanić 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: vatrostatne 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 vatrostatnog 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.

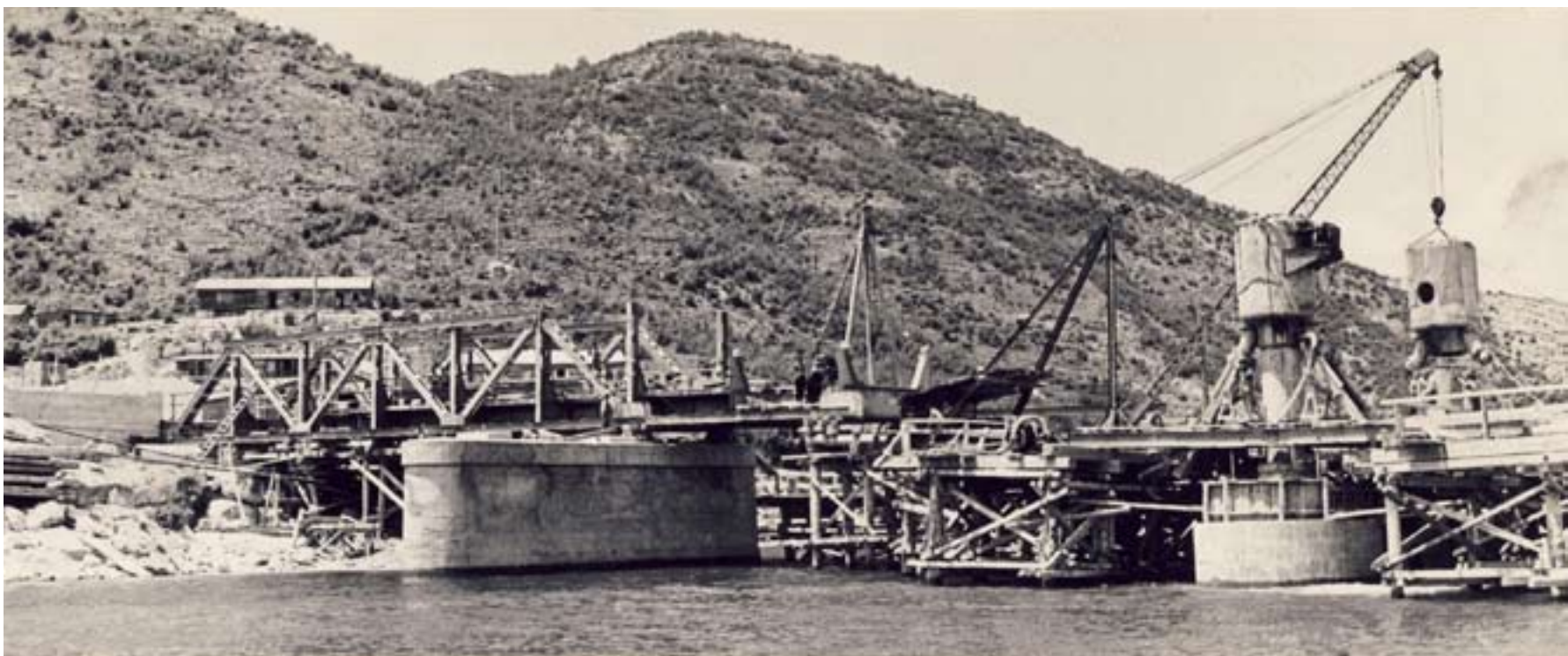
Gravitaciono područje pruge Beograd – Bar imalo je već u vrijeme izgradnje pruge razvijene značajne privredne centre koji su bili nosioci privrednog razvoja. Bili su to snažni industrijski centri u Beogradu, Novom Sadu, Prištini, Nišu, Skoplju, Boru, Trepči, Svetozarevu, Užicu, Zrenjaninu, Subotici, 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.

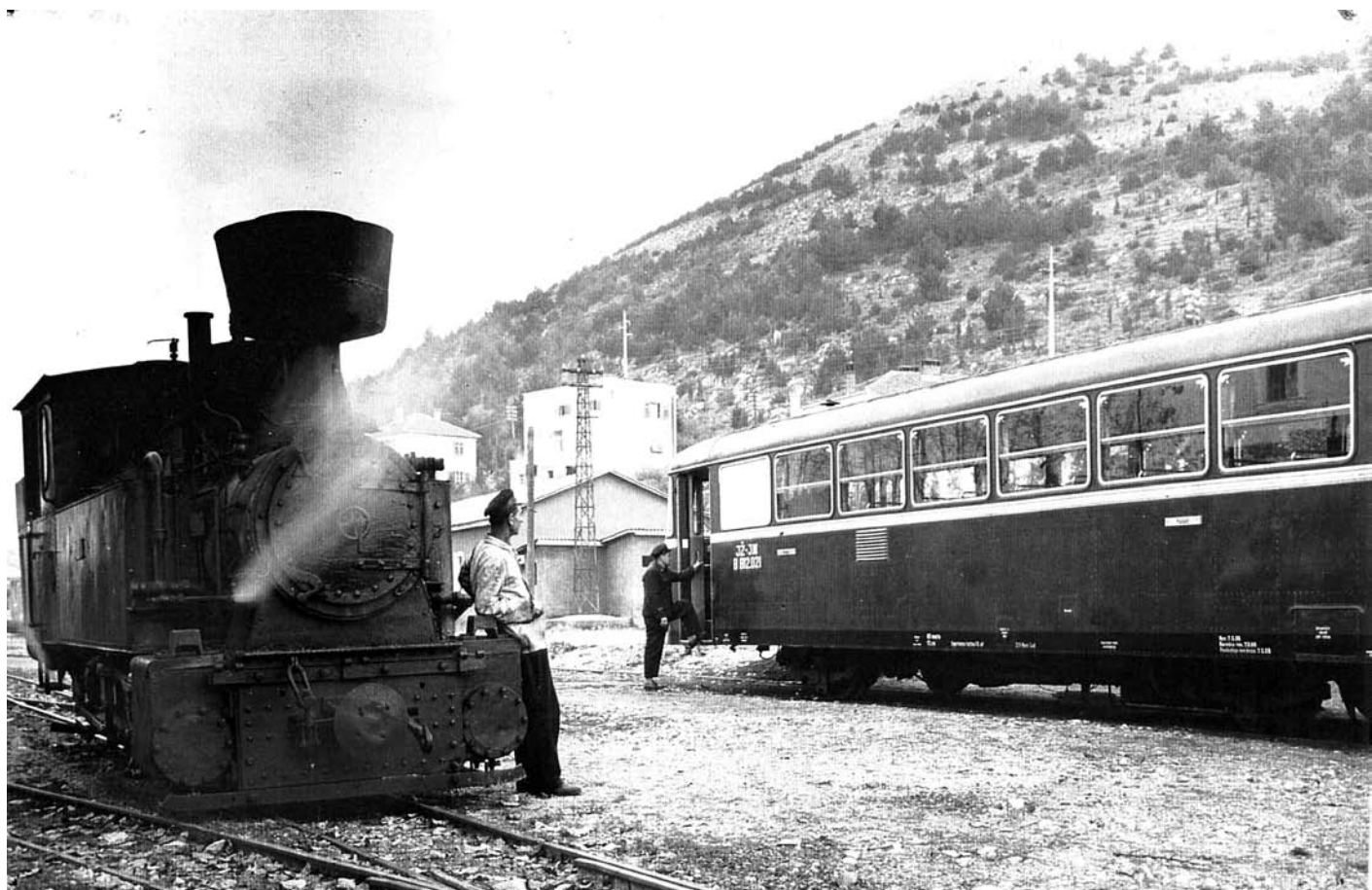
Gradnja pruge započeta je 1952. godine na dionicama Resnik – Vreoci (38 km) i Titograd (Podgorica) – Bar (52 km). Najznačajniji i najteži objekat pruge Beograd – Bar kroz Crnu Goru, tunel „Sozina“ probijen je za pet godina (1953 – 1958). Dionica Resnik – Vreoci završena je 1958. godine, a Podgorica –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