

PROŠLOST

GRAČANIČKI GLASNIK
časopis za kulturnu
historiju

Broj 41, godina XXI
maj, 2016. [str. 43-53]

© Monos 2016

Izgradnja željezničkog saobraćaja u Socijalističkoj Republici Bosni i Hercegovini

*(u susret godišnjici: 70 godina od izgradnje
pruge Brčko – Banovići)*

Alen Zečević, prof.

U nekoliko poglavlja posvećenih izgradnji pojedinih željezničkih saobraćajnica, ovaj rad tretira pitanje dinamike i rezultata procesa industrijske obnove Bosne i Hercegovine poslije Drugog svjetskog rata. U namjeri da rasvijetli ulogu željezničkog saobraćaja u postratnom periodu na tlu Bosne i Hercegovine, koja se nakon oslobođenja od okupatorskih snaga počinje izgrađivati kao socijalističko društvo, autor s posebnom pažnjom razmatra historijat gradnje pruge Brčko-Banovići, koja ove godine obilježava sedamdeset godina svoga postojanja, zatim Šamac-Sarajevo i Doboj-Banja Luka, kao i njihovo mjesto u ukupnom socijalno-ekonomskom preobražaju bosanskohercegovačkog društva u socijalističkoj Jugoslaviji.

Ključne riječi: Željeznički saobraćaj, pruga Brčko-Banovići, pruga Šamac-Sarajevo, pruga Doboj-Banja Luka, omladinske radne akcije, Drugi svjetski rat, petogodišnji plan, industrijalizacija.

Uvod

Pitanje izgradnje željezničkog saobraćaja u Bosni i Hercegovini u periodu nakon Drugog svjetskog rata, naročito u godinama koje su uslijedile poslije prestanka

ratnih operacija na njenom tlu, do danas nije obuhvaćeno studioznijom naučnom analizom. Značaj problematike istraživanja željezničke infrastrukture u Socijalističkoj Republici Bosni i Hercegovini ogleda se, prije svega, u činjenici da je ono bilo jedno od dominantnih pitanja jugoslovenskog društva neposredno po oslobođenju od okupatora. Formulirano je u okvirima zadataka i ciljeva obnove zemlje, koji su kasnije uobličeni i jasnije definirani petogodišnjim planovima, razumijevanje važnosti željezničkog saobraćaja za industrijalizaciju Jugoslavije nametnulo se kao jedno od temeljnih polazišta politike privrednog oporavka i razvoja zemlje tokom pedesetih godina 20. stoljeća. Bosna i Hercegovina, koja je iz Drugog svjetskog rata izašla porušena i razorena, zauzimala je posebno mjesto u poslijeratnoj politici Komunističke partije Jugoslavije. Ratna devastiranja uništila su veliki broj željezničkih pruga, stanica, te drugih pomoćnih objekata, što se odrazilo na privredni i industrijski sektor. U prilikama kakve su vladale poslije završetka rata, nova je vlast pristupila mobilizaciji svih raspoloživih snaga u cilju obnove ratom iznurene zemlje.

Kratak pregled razvoja željezničkog saobraćaja u Bosni i Hercegovini do Drugog svjetskog rata

Političke i društvene prilike u Osmanском carstvu s početka 19. stoljeća, koje su se tokom narednih decenija kontinuirano usložnjavale unutrašnjim krizama i sve učestalijim pritiscima evropske javnosti, snažno su se odrazile i na pravno-politički razvoj Bosne i Hercegovine. Dosljedna insistiranja osmanskih vlasti na očuvanju klasičnih institucija, uopće društveno-pravnog poretka, distancirala su Bosnu i Hercegovinu od tokova evropske modernizacije. Talas industrijske revolucije, koji je decenijama ranije preplavio najveći dio evropskih zemalja, u Bosanski ejalet stigao je suviše kasno. Ipak, misao o izgradnji željezničkog

saobraćaja javila se kao nužnost, posebno zbog činjenice da je Porta svojim reformskim zahvatima nastojala da provede mjere socijalne stabilnosti u ovoj najisturenijoj pokrajini prema zapadu. Zahvaljujući finansijskoj potpori pokrajinskih organa vlasti, izgrađena je 1872. godine pruga normalnog kolosijeka od Dobrljina, na sjeverozapadnoj granici Bosne, do Banja Luke (u dužini od 104,3 kilometra). Prvobitno predviđena kao dio buduće internacionalne linije koja je, po dugoročno utvrđenim planovima osmanskih vlasti, trebala da poveže Carigrad sa Bečom, ova je pruga ipak ostala izolovana i bez mogućnosti priključenja na istoku i zapadu, da bi poslije izbivanja ustanka u Bosni, 1875., na njoj u potpunosti obustavljen svaki promet.¹

Za vrijeme austrougarske uprave u Bosni i Hercegovini (1878. – 1918.), željeznice dolaze u fokus ekonomske politike Beča. Aktivnosti na obnavljanju postojećih i izgradnji modernijih saobraćajnica koju je započela vojna uprava u prvim godinama po okupaciji, oživjele su za vrijeme mandata ambicioznog ministra Benjamina Kallaya. Zbog toga što okupirana zemlja nije raspolagala vlastitim izvorima finansiranja, ali i zbog jasno vidljive nespремnosti vlasti da joj pruži pomoć za trajnije investicije i druga ulaganja, sve željezničke pruge finansirane su iz prihoda zemaljskog erara. U tom smislu, u Bosni i Hercegovini mogle su se graditi one željezničke pruge, koje je sama zemlja mogla da otplaćuje.² Njihova dužina iznosila je 1906. godine, 999,9 km, krajem 1910. godine 1002. km, a isto toliko i 1914. godine.³

1 Dževad Juzbašić, *Politika i privreda u Bosni i Hercegovini pod austrougarskom upravom*, ANUBiH, Sarajevo, 2002., 155-156.

2 Dževad Juzbašić, *Problemi austrougarske saobraćajne politike u Bosni i Hercegovini poslije okupacije i izgradnja željezničke linije Bosanski Brod – Sarajevo*, u: Godišnjak Društva istoričara Bosne i Hercegovine 19, 1973., 97-131.

3 Ilija Hadžibegović, *Postanak radničke klase u Bosni i Hercegovini i njen razvoj do 1914. godine*, Svjetlost, Sarajevo, 1980., 78.

Ipak, koristeći zalihe finansijskih sredstava iz okupacionog kredita, uprava je, nakon višemjesečnih političkih nadmudrivanja austrijske i mađarske strane, obnovila promet na pruzi Dobrljin–Banja Luka. Od septembra 1878. do jula mjeseca 1879. godine izgrađena je uskotračna pruga od Bosanskog Broda do Zenice, u dužini od 185,8 km, da bi od 1881. – 1882. bio izgrađen i njen produžetak do Sarajeva (78,3 km). U periodu od 1878. do 1918. godine željeznice Bosne i Hercegovine egzistirale su kao: 1. Carsko-kraljevska bosanska željeznica, 2. Bosanskohercegovačka državna željeznica i 3. Bosanskohercegovačka zemaljska željeznica.

Najintenzivniji razvoj željezničkog saobraćaja u Bosni i Hercegovini pod austrougarskom vlašću bio je za vrijeme uprave Benjamina Kallaya (1882. -1903.). Već 1886. godine zemaljska uprava je izgradila 88,7 kilometara dugu prugu Doboj – Tuzla–Simin Han (puštena u promet 29. aprila iste godine), čiji su ekonomski potencijali u znatnoj mjeri doprinijeli razvoju rudarstva i industrijske proizvodnje u tuzlanskom bazenu. Godine 1891. završena je izgradnja pruge od Metkovića do Sarajeva (134,7 km). Krajem 1910. uskotračna željeznica, koja je bila pod upravom Direkcije bh. zemaljskih željeznica (osnovana u septembru 1878.), iznosila je nešto više od 1000 km.

Od 1918. do 1942. godine izgrađena je široka mreža željezničkog saobraćaja: pruge normalnog kolosijeka Bosanski Novi–Bosanska Krupa (izgradnja završena 4. oktobra 1920. godine) i pruga Bosanska Krupa–Bihać (izgradnja završena 17. januara 1924. godine). Od pruga uskog kolosijeka, koje su izgrađene između dva svjetska rata, značajne su: Bosanska Rača – Bijeljina (dužine 19,9 km), Bijeljina – Ugljevik (dužine 23,8 km), puštena u promet 05.06. 1925. godine, Trebinje – Bileća (dužine 25,1 km), puštena u promet 20.12. 1931. godine, Ustiprača – Foča (dužine 41, 6 km), puštena u promet 17.09.

1939. godine, Metković – Ploče (dužine 21,8 km), puštena u promet 25.11. 1942. godine.

Prilike u Bosni i Hercegovini nakon Drugog svjetskog rata

U toku Drugog svjetskog rata Bosna i Hercegovina, čija je teritorija bila poprište velikih bitaka, pretrpjela je ogromna razaranja i velike ljudske gubitke. Procjenjuje se da je u tom periodu njen demografski gubitak iznosio oko 407 000 stanovnika, od kojih je oko 209 000 bilo Srba, 100 000 Bošnjaka, oko 79 000 Hrvata, oko 10 000 Jevreja, oko 5 000 Roma i oko 4000 pripadnika ostalih naroda. Jednako teška stradanja doživjeli su i bosanskohercegovački gradovi u kojima je skoro u potpunosti uništena infrastruktura i stambeni objekti. Intenzivne vojne akcije, kako odbrambenih snaga tako i okupatorskih jedinica, ostavile su iza sebe nesagledive posljedice po budući industrijski razvoj Bosne i Hercegovine. Okupator je zbog ratnih potreba provodio sistematsku eksploataciju privrede, odnosio ili u potpunosti uništavao industrijsku mehanizaciju.

Od blizu 820 000 porušenih zgrada, koliko ih je, prema procjenama, ukupno uništeno u Jugoslaviji, oko 390 000 devastirano je samo na tlu Bosne i Hercegovine. Uništeno je, ili u ogromnoj mjeri oštećeno, 130 većih industrijskih preduzeća, 24 rudnika, sva preduzeća drvene industrije, 1172 škole, najveći dio saobraćajnih komunikacija i gotovo svi objekti na njima.⁴ U vrijeme povlačenja, njemačke jedinice su za sobom minirale i rušile mostove, pruge i rudnike. Pruga Beograd–Zagreb, “Lička pruga”, “Jadranska pruga”, koja je povezivala Sarajevo sa Dubrovnikom, zatim željeznička veza koja je omogućavala komunikaciju i povezivanje Slavonije i Bosne dolinom rijeke Bosne, na nekoliko mjesta su bile prekinute i kao takve neupotrebljive za odvijanje prometa.⁵ Bombardovanjem, planskim

4 Grupa autora, *Bosna i Hercegovina od najstarijih vremena do kraja drugog svjetskog rata*, Sarajevo, 1994., 307.

5 Branko Petranović, Čedomir Štrbac, *Istorija Socijal-*

uništavanjem sirovinskih izvora, industrijskih postrojenja i saobraćajnica, Bosna i Hercegovina je dane oslobođenja dočekala u haotičnom stanju. Bosanski Brod, kao i drugi značajniji centri, pred sami kraj rata bili su izloženi strahovitom granatiranju i udarima njemačke avijacije. Objektivna slika tih gubitaka, kako privrednih tako i industrijskih, ne može se utvrditi bez uvida u štetu koju je Jugoslavija pretrpjela u cjelini. Statistički podaci govore da je u toku Drugog svjetskog rata uništeno 289.000 gazdinstava, 142 rudnika uglja, 10 rudnika hroma, 8 rudnika antimona, 10 rudnika boksita, 36% industrijskih zgrada i uređaja, potpuno uništeno ili oštećeno 43.000 poljoprivrednih i stambenih objekata, oko 11.000 savremeno izgrađenih puteva i na hiljade mostova.⁶ Zbog važnih ratnih operacija, koje su se odvijale na područjima gdje su se nalazile neke od strateški značajnijih saobraćajnica, partizanske jedinice su nerado morale da vrše diverzije i da onespособjavaju pojedine pruge u cilju zaustavljanja napredovanja neprijatelja. Jedna od najvećih diverzija te vrste u toku rata bio je napad proleterskih brigada na prugu Sarajevo–Mostar, na kojoj je u dužini od 70 km zauzeto 11 željezničkih stanica, uništeno ili u znatnoj mjeri oštećeno 57 zgrada, dva veća i nekoliko manjih mostova, 32 lokomotive, od toga 18 specijalnih namijenjenih za velike uspone i 76 vagona.⁷ Za vrijeme rata uništeno je, oštećeno ili trajno onespособljeno, 80% čitave mreže jugoslavenskih željeznica. Posljedice destrukcije industrijskog potencijala i saobraćaja postavile su pred Komunističku partiju Jugoslavije velike izazove, prije svega zadatak oporavka i sređivanja privrednog života. O kakvim je materijalnim gubicima riječ najbolje govori podatak da je ukupna ratna šteta na tlu Jugoslavije proci-

jenjena na 46,9 milijardi američkih dolara (prema cijenama iz 1938. godine).⁸ Obnova ratom porušene zemlje počela je već u toku rata, a završena je do 1947. godine, čime su stvoreni uslovi za prelazak na princip petogodišnjeg planiranja razvojne strategije. Prijedlog zakona o petogodišnjem planu razvoja narodne privrede Jugoslavije u periodu od 1947. do 1951. godine, usvojen je aprila mjeseca od strane Narodne skupštine FNRJ.⁹ Na taj način otvoreno je novo i najznačajnije poglavlje u poslijeratnoj obnovi privrednog i industrijskog sektora Bosne i Hercegovine.

Izgradnja željeznica u Socijalističkoj Republici Bosni i Hercegovini

Značajan broj željezničkih pruga, koje su do početka Drugog svjetskog rata još uvijek bile u operativnom stanju, za vrijeme ratnih dešavanja uništen je i njima nije bio moguć tranzit ljudi i robe. Zbog svoje važnosti u budućem ekonomskom razvoju bosansko-hercegovačkog društva, pitanje obnavljanja stare i izgradnje nove mreže željezničkih saobraćajnica nametalo se kao prioritetan cilj strateških zadataka utvrđenih prvim petogodišnjim planom (1947.–1951). To je, pored elektrifikacije, razvoja bazične industrije i diverzifikacije privredne strukture, bilo planirano u svjetlu iskoristivosti rudnih i drugih prirodnih resursa. Stoga je Josip Broz Tito u svom ekspozeu, od 1. februara 1946. godine, konstatovao: “Saobraćajne prilike mogu, ako su dobre, mnogo olakšati i ubrzati privredni razvitak naše zemlje, a isto tako mogu ga kočiti ako ostanu takve kakve jesu. Prema tome, Vlada će nastojati da u prvom redu, kada je riječ o obnovi, osposobi saobraćaj”.¹⁰ Tito, svjestan razmjera stradanja i žrtve koju su Bosna i Hercegovina i njeni narodi dali u narodnooslobodilačkoj borbi,

ističke Jugoslavije, Beograd, 1977, 50. (dalje: *Istorija Socijalističke Jugoslavije...*)

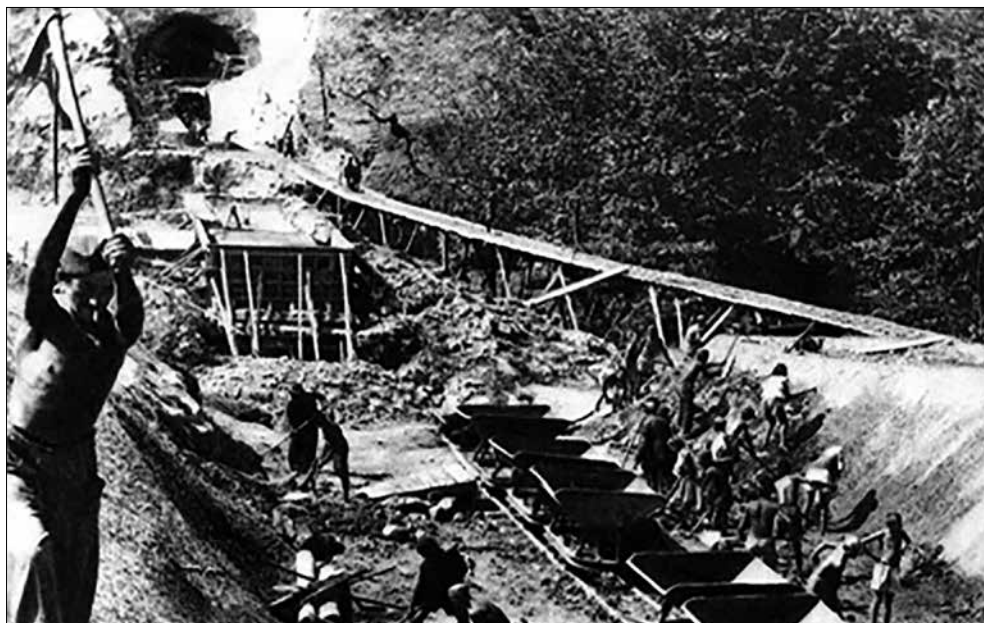
6 Isto, 50.

7 Stvaranje Titove Jugoslavije, IRO »Otokar Krešovan«, Opatija, 1988., 197.

8 Branko Petranović, *Istorija Jugoslavije 1918-1988*, knjiga 2, Nolit, Beograd, 1988., 451.

9 *Istorija Socijalističke Jugoslavije*, 79.

10 *Omladinska pruga Brčko – Banovići '46*, Centar društvenih aktivnosti RK SSO BiH, Tuzla, 1986., 20.



Pruga Brčko-Banovići

u tom govoru je istakao da će vlada u svom programu “voditi najveću brigu o onim oblastima naše zemlje koje su u ovom ratu najviše postradale, a to su u prvom redu Bosna i Hercegovina, Lika i Kordun, Dalmacija, Crna Gora, Sandžak...”.¹¹ Prema tome, tako programski orijentirana Titova vlada definirala je pravce i korake budućeg industrijskog razvoja Jugoslavije, s posebnim pristupom prilikama u Bosni i Hercegovini i njenom privrednom, ekonomskom i industrijskom potencijalu.

Karakter omladinskih radnih akcija i njihova uloga u izgradnji željezničkog saobraćaja

U realiziranju postavljenih zadataka poslijeratne obnove posebno važnu ulogu imalo je organiziranje omladinskih radnih akcija. Taj plan je imao izraženu socijalnu dimenziju koja se, prije svega, ogledala u snažnom revolucionarnom poletu širokih narodnih

masa. Izobilje radne snage, koja se poslije oslobođenja zemlje stavila na raspolaganje vladajućim strukturama, postalo je istinski nosilac obnove. Kult fizičkog rada nastaviće se i poslije obnove zemlje, jer brza industrijalizacija nerazvijene i razrušene zemlje, koja raspolaže oskudnom akumulacijom i trpi pomanjkanje opreme i mehanizacije, zahtijeva opštu mobilizaciju i angažovanje masovnog dobrovoljnog i jeftinog rada.¹² Ovdje je neophodno spomenuti, prije svega radi objektivnijeg sagledavanja prirode udruženog rada u socijalističkom društvu kakvo je bilo jugoslavensko, da je privlačenje radne snage nerijetko ovisilo od kvaliteta političke propagande na određenom području. Zbog pojave slučajeva u kojima je izvjestan broj omladinaca nastojao da izbjegne obavezu fizičkog rada, vlasti su pribjegavale metodama pritiska i prijetnjama sankcionisanja ostrim kaznama za nepoštivanje zakonom

¹² Đuro Vekić, *Samoupravljanje od ideje do stvarnosti*, Veselin Masleša, Sarajevo, 1980., 72-73. (dalje: Đ. Vekić, *Samoupravljanje...*)

¹¹ Isto, 20.

utvrđene obaveze.¹³ Omladinske radne akcije svoju su afirmaciju, kao ideja i praktična demonstracija političkog aktivizma, doživjele upravo na polju izgradnje željezničkog saobraćaja. Kao takve, one su postale dokazan i nizom uspjeha potvrđen model socijalno-ekonomskog prosperiteta jugoslavenskih republika, a posebno Bosne i Hercegovine, koja je u industrijskom pogledu predstavljala najvažniju kariku u ukupnom privrednom razvoju cijele Jugoslavije. Najznačajnije omladinske radne akcije u Bosni i Hercegovini organizirane su na izgradnji željezničkih pruga Brčko–Banovići (1946.), Šamac–Sarajevo (1947.) i Doboju–Banja Luka (1951.). Konačan rezultat omladinskih radnih akcija bila su 422 km pruge normalnog kolosjeka, u čijoj izgradnji je učestvovalo više od 360 000 omladinaca.¹⁴

Pruga Brčko – Banovići

Pruga Brčko–Banovići, čija se izgradnja odvijala u okviru prve omladinske radne akcije organizirane na tlu poslijeratne Jugoslavije, predstavljala je simbol obnove ne samo Bosne i Hercegovine, nego i cijele zemlje. Zbog faktičkog stanja na terenu, koje je govorilo u prilog strašne i poražavajuće statistike porušenih željezničkih saobraćajnica, donesena je odluka da se pristupi sveobuhvatnim pripremama za izgradnju Prve omladinske pruge. Gradnjom „omladinske pruge” Brčko – Banovići, 1946. godine, čija je dužina iznosila 92 km, omladina Jugoslavije obilježila je početak velikih saveznih radnih akcija, u kojima su učestvovali i omladinci iz još 22 zemlje.¹⁵ Obaveza da se Pruga gradi

i izgradi za sedam mjeseci, kao i da se realizuje program kulturno-prosvjetnog rada je zadata i preuzeta na osnovu dubokog poznavanja prije svega ogromne moći radnog poleta, razvijenog nacionalnim i socijalnim oslobodjenjem naših naroda i narodnosti, koji su bili svjesni da po prvi put, gradeći zemlju, istinski grade sebe i za sebe.¹⁶ Organizacija na terenu, lokalna sreska pomoć, stalni priliv radne snage, akcije na prikupljanju potrebnog materijala i opreme za rad, kao i raspoloženje naroda, učinile su ovaj projekat najznačajnijim događajem poslije završetka rata. Pruga Brčko–Banovići bila je od ogromnog značaja: zemlji je prijeko bio potreban ugajl čija bi veća produkcija poboljšala rad mnogih privrednih grana i ubrzala obnovu zemlje.¹⁷ Pruga od Brčkog do Banovića, odnosno do tuzlanskog bazena, planirana je još u doba austrijske vladavine, a zatim u nekoliko mahova za vrijeme Kraljevine SHS/ Jugoslavije i okupacije.¹⁸

Neke procjene govorele su da bi, zahvaljujući izgradnji Omladinske pruge, mogla biti ostvarena za hiljadu procenata bolja eksploatacija resursa uglja izvanredne kvalitete iz bazena Banovići–Seone. Međutim, pored iskoristivosti resursa uglja, mogućnosti koje je ova pruga mogla donijeti bile su mnogo veće. Tog mišljenja je bio i Pašaga Mandžić, koji je smatrao da ugajl nije jedini privredni značaj Omladinske pruge, jer osim uglja „pruga dolazi do najvećih naslaga soli u našoj zemlji, koje će proširenjem eksploatacije moći da zadovolje potrebe naše zemlje”.¹⁹ „Dalje”, tvrdio je Mandžić, „pruga ima naročiti značaj u vezi sa još jednim isto tako važnim bogatstvom Bosne–sa drvetom. Pruga dolazi pod Konjuh-planinu, bogatu šumama, gdje ima

13 Muhamed Nametak, *Uloga omladinskih radnih akcija u stvaranju socijalističkoga društva u Bosni i Hercegovini 1945. – 1952. godine*, u: Časopis za suvremenu povijest, br. 46, Hrvatski institut za povijest, Zagreb, 2014., 439.

14 Momčilo Stefanović, Srećko Mihailović, Milomir Kragović, *30 godina omladinskih akcija*, Beograd, 1976., 24–30.

15 Branko Petranović, *Istorija Jugoslavije 1918–1988*, knjiga 3, Nolit Beograd, 1988, 85.

16 *Omladinska pruga Brčko – Banovići* '46, 21.

17 ORA – Mladost naše zemlje, Poslovna politika – Mladost, Beograd, 1983., 32–33. (dalje: *ORA–Mladost naše zemlje...*)

18 Mihailo Švabić, *Ubrzati pripreme brigade za rad na Omladinskoj pruzi*, „Omladina”, 13. 4. 1946.

19 Pašaga Mandžić, *Privredni i politički značaj Omladinske pruge*, Oslobođenje, 7. 10. 1946.

rejona u koje sjekira još uopšte nije zašla, a koji će se sada moći uspješno iskoristavati. To su glavna bogatstva, koja daju pruži veliki privredni značaj.²⁰ Već 10. aprila 1946. godine formiran je Odbor za izgradnju pruge, a dva dana kasnije u obilazak terena izašli su i prvi inženjeri. Rok od 18 dana, u čijim okvirima je trebalo označiti prvu trasu u glavnim dijelovima, stavio je rukovodstvo projekta na veliko iskušenje. Uprkos svim poteškoćama, zahvaljujući velikim naporima inženjera i pomoći koja je pružena sa svih strana, rok je ispoštovan i rad na izgradnji pruge počeo je na dan 1. maja.²¹ Simboličnim udarcem krampa, svečano proglašenje početka radova obznanio je ministar saobraćaja Savezne vlade Todor Vujasinović, poslije čijeg gesta je na istom mjestu otkrivena spomen ploča sa natpisom: "Prvog maja 1946. godine, u vreme velikih priprema omladine Jugoslavije za Treći kongres, na ovom polju otpočeli su radovi na izgradnji Omladinske pruge Brčko–Banovići, koju omladina svih krajeva Jugoslavije poklanja svojoj dragoj otadžbini, svome ljubljenom učitelju Maršalu Titu." Sa druge strane, ni Tito nije krio oduševljenje ovim projektom, kao ni činjenicu da se njegovom pozivu odazvao veliki broj omladinaca iz svih krajeva Jugoslavije. U svom govoru, koji je držao na Kongresu, Tito je biranim riječima govorio o angažmanu mladih ljudi i njihovom nesebičnom doprinosu za privredni razvoj Jugoslavije.

Za potrebe izgradnje pruge Brčko–Banovići odobrena su novčana sredstva u iznosu od 200,000.000 dinara, od čega je, u svrhu štednje, za dva i pol mjeseca potrošeno 57,600.000 dinara, odnosno 28,8 % od predviđenog finansijskog okvira.²² Izgradnja Omladinske pruge bila je prva organizovana rad-

na akcija koja je okupila mlade ljude iz cijele Jugoslavije. Na njoj je učešća uzeo do tada neviđen broj od 62.000 omladinaca i omladinki²³, koji su za njenu izgradnju dali preko tri miliona radnih dana.²⁴ Pored domaćeg stanovništva, pomoć radnim sekcijama pružalo je oko 2000 stranih omladinaca, što je izgradnji Omladinske pruge dalo međunarodni karakter. U posebne brigadne jedinice svrstani su omladinci iz Grčke, Francuske, Mađarske, Poljske, Čehoslovačke, Rumunije i Bugarske. Ovaj princip organiziranja brigada i jedinica na izgradnji pruge Brčko–Banovići, koje su u sebi okupljale omladince različitih nacionalnih i vjerskih opredjeljenja, postao je model svih budućih oblika aktivizma jugoslavenske omladine. Nije nevažno spomenuti da je od ukupnog broja graditelja (62.268) seljaka, đaka i intelektualaca bilo čak 42.823. Osim požrtvovanog rada i velikih odricanja, jedan od pratećih uspjeha ovog graditeljskog projekta bilo je osjetno povećanje interesa omladine za knjigom. Održano je oko 3.500 političko-vaspitnih, popularno naučnih i stručnih predavanja, pročitano je preko 40.000 knjiga, svake nedjelje je izlazio list "Omladinska pruga" u tiražu od 20.000 primjeraka.²⁵

Pruga Brčko–Banovići, koja je izgrađena za svega šest mjeseci, imala je, kako se i očekivalo, višestruk ekonomski i privredni značaj za Bosnu i Hercegovinu. Zbog mogućnosti brže eksploatacije i prevoza ugljene rude u druge industrijske centre na sjeveru zemlje, kao i uspostavljanje komunikacije Sarajeva sa krajevima bogatim drvetom i željeznom rudom, Omladinska pruga je za kratko vrijeme počela davati željene rezultate. Ekonomska opravdanost njene izgradnje je potvrđena zavidnom statistikom i rezultatima ostvarenim u periodu od 1946. do 1986. godine, kada su zabilježena dva rekorda u proizvodnji ugl-

20 Isto.

21 *Omladinska pruga je velika radna škola mladih graditelja*, Izjava Mihajla Švabića, Borba, 11. 07. 1946.

22 Izjava Mihajla Švabića, zamjenika načelnika Uprave gradilišta Omladinske pruge, "Omladina", 13. 7. 1946., 1-2.

23 *Omladinska pruga Brčko – Banovići* '46, 70.

24 ORA – Mladost naše zemlje, 49.

25 Slavko Komar, *Značaj Omladinske pruge za narodu omladinu Jugoslavije*, "Politika", 8. XI 1946, 9.



Pruga Šamac-Sarajevo

ja u Banovićima (1982. godine proizvedeno 2.392.705 tona).

Ekonomski značaj Omladinske pruge ujedno se ogledao u njenom povezivanju sa željezničkom saobraćajnicom Šamac-Sarajevo. Pruga Brčko-Banovići povezuje šire područje tuzlanskog bazena, odnosno sjeveroistok Bosne sa potrošačkim centrima Jugoslavije. Ona je kao dio transferzalne pruge Vinkovci-Tuzla spajala tzv. sjevernu magistralu, u pravcu Maribor – Zagreb-Beograd, sa južnom. Kad je riječ o željezničkoj mreži u regionu sjeveroistočne Bosne (uključujući 19 opština na prostoru Osnovne privredne komore Tuzla), gdje je bilo izgrađeno ukupno 159 km pružne trase, čak 87 km (54,7 %) činila je saobraćajna veza Brčko -Banovići.

U privrednom pogledu, otvorene su nove mogućnosti za povećanje eksploatacije tuzlanskog rudarsko-industrijskog bazena i voćarskog reona u Posavini. To je, razumljivo, vodilo otvaranju novih industrijskih preduzeća u sjeveroistočnoj Bosni. Osim toga, Omladinska pruga Brčko-Banovići otvorila

je nove perspektive kada je riječ o povezivanju normalnim kolosijecima u području Zenice, Kaknja i Zavidovića.

Pruga Šamac – Sarajevo

Nakon uspješno okončane izgradnje pruge Brčko-Banovići, koja je imala snažan odjek u jugoslavenskom društvu, ubrzano se radilo na planiranju novih graditeljskih poduhvata. Ugljem i željezom bogata nalazišta, koja su bila izuzetno značajna za proces elektrifikacije i dalje industrijalizacije zemlje, kao i evidentna potreba povezivanja Bosne i Hercegovine sa drugim republikama, bili su dovoljan razlog da vlasti donesu odluku o početku izgradnje nove pruge od Šamca do Sarajeva. Najavu ovog velikog projekta Josip Broz Tito je nagovijestio u svom novogodišnjem obraćanju omladini: “Školsko, stručno, fizičko i kulturno vaspitanje neka ti bude zadatak, a preostalo vrijeme posveti izgradnji i obnovi naše zemlje! Gradnja novih željezničkih linija, novih fabrika i rudnika, novih zgrada, čeka i tvoje ušehće u 1947.go-

dini”²⁶. O kakvoj omladinskoj radnoj akciji se radilo, dovoljno govori podatak da je pruga Šamac-Sarajevo bila po veličini i značaju treća manifestacija demokratske omladine svijeta te godine.²⁷ Svečanost povodom početka radova na ovoj pruži održana je u Šamcu 1. aprila 1947. godine. Tom je prilikom Ratko Dugonjić, predsjednik Centralnog vijeća Narodne omladine Jugoslavije, istakao da će na izgradnji dionica pruge Šamac-Sarajevo raditi i veliki broj mladih kadrova koji su se svojim radom istakli na gradnji pruge Brčko-Banovići. Na održanom Plenumu omladina je izrazila uvjerenje i obavezu da će predviđene radove završiti do 29. novembra iste godine, ali je na konferenciji rukovodilaca pruge održanoj u Zenici taj rok ipak skraććen. Tom prilikom je donešena odluka da se pruga mora izgraditi do 15. novembra.

U toku gradnje pruge bilo je nekoliko zahtjevnih i vrlo teških dionica. Najteži zadatak za inženjere predstavljala je trasa na kojoj je predviđena izgradnja devet tunela, čija je ukupna dužina bila 2.464 metra. Procjene koje su stizale sa terena govorile su da je iz svih tunela bilo potrebno izbaciti više od 113.500 m³ brdske mase. U sve objekte koji su nacrtom projekta planirani za izgradnju predviđen je utrošak preko 35.000 m³ betona. Poseban izazov za radnu snagu i inženjere bilo je probijanje tunela Vranduk. Radove su otežavale debele stijene, jako loš ventilacioni sistem i iznenadni prodori podzemnog gasa. Međutim, naponi na savladavanju ove najveće prirodno-geografske barijere na cijeloj trasi pruge, rezultirali su velikim uspjehom. Tunel Vranduk probijen je 28. juna 1947. godine, 30 dana prije predviđenog roka.²⁸ Time je trasa pruge skraććena za 6000 metara.

Voz za Sarajevo krenuo je iz Šamca 15. novembra 1947. godine. S pruge Šamac-Sa-

rajevo, nakon završetka radova, planiralo se u privredu uključiti 16 900 graditelja, što je činilo oko 8% od ukupnog broja graditelja. U privredu se, kao kvalificirani radnici, iz sve tri smjene uključilo 12 506 graditelja, što pokazuje da je plan izvršen sa 74 % uspješnosti.²⁹ Od 211 000 omladinaca, koliko ih je učestvovalo u izgradnji pruge Šamac-Sarajevo, oko 46000 je bilo iz Bosne i Hercegovine, a jedan dio graditelja bili su i ratni zarobljenici. U izgradnji pruge Šamac-Sarajevo učešća je uzelo 5842 omladinca iz 40 zemalja.

Pruga Doboј-Banja Luka

Omladinske akcije nastavljene su i 1951. godine, kada je obznanjen plan o izgradnji željezničke saobraćajnice koja će povezivati Doboј i Banja Luku. Poslije dovršetka pruge Šamac-Sarajevo, kojom su industrijski centri sjeverne Bosne povezani sa Sarajevom, nova se pruga namatala kao prioritetan zadatak koji je za cilj imao širenje mreže željezničkih trasa na sjeveru Bosne. U tom smislu, ona je bila posljednja u nizu velikih radova omladine na prugama u periodu obnove Jugoslavije. Pruga Doboј-Banja Luka, čija je dužina bila 90 km, građena je u periodu od marta do 20. decembra 1951. godine. Za 10 mjeseci, koliko je trajala njena izgradnja, iskopano je i ugrađeno u nasip pruge više od 1.770.000 m³ zemlje i kamena.³⁰ Projektom je predviđena izgradnja 34 mosta i 3 tunela dužine oko 3,5 km. Na pojedinim dionicama pružne trase izgradnja objekata se odvijala vrlo sporo i pod teškim uslovima. To se posebno odnosi na tunele Ljeskove vode i Tromede, čije je probijanje zadalo velike probleme inženjerima. U toku radova u tunelu Ljeskove vode zemlja se uslijed velike količine kišnih padavina pretvarala u mulj i blato, koje je radnicima otežavalo kretanje i usporavalo odvijanje cijelog projekta. Na izgradnji pruge Doboј-Banja Luka sudjelovalo je 87 000 om-

26 Navedeno prema: Lazo Materić, “Sarajevo za prugu Šamac – Sarajevo”, u: *Sarajevo u socijalističkoj Jugoslaviji*, knj. 1, Sarajevo, 1988, 280.

27 ORA – Mladost naše zemlje, 50.

28 Isto, 51.

29 *Pedeset godina pruge Šamac – Sarajevo*, Sarajevo, 1997, 14

30 ORA – Mladost naše zemlje, 91.

ladinaca, od kojih je 14 000 bilo iz Bosne i Hercegovine.³¹

Pruga Sarajevo–Ploče

Usavršavanje, obnova postojećih i izgradnja novih željezničkih pruga bila je glavni zadatak politike jugoslovenskog privrednog i industrijskog razvoja. Projekat izgradnje pruge Sarajevo–Ploče oslanjao se na ranije opservacije austro-ugarskih vojno-političkih krugova i inženjera, koji su usvojili prijedlog projekta izgradnje pruge Metković–Sarajevo. Međutim, ova pruga nije mogla u potpunosti odgovoriti na sve izazove poslijeratnih narastajućih potreba prevoza sirovina iz centralnih dijelova Jugoslavije prema moru, odnosno najbližoj luci Ploče. Kao rješenje tog problema bio je plan gradnje pruge normalnog kolosijeka Sarajevo–Ploče, koja bi bila nastavak ranije izgrađene pruge Vrpolje–Sarajevo (1947.). Studije o utvrđivanju i izboru najpovoljnije trase za izgradnju pruge trajale su skoro deset godina, od 1948. do 1958. godine. U izradi cijelog projekta učestvovali su eminentni stručnjaci na polju projektovanja i gradnje željezničkih pruga. Petogodišnjim planom bilo je predviđeno da pruga bude izgrađena krajem 1962. godine³², ali to u stvarnosti nije bilo moguće ostvariti. Izgradnja pruge Sarajevo–Ploče počela je 1958. godine. Od početka građenja do kraja 1965. godine utrošeno je 59,5 a u toku 1966. godine biće realizovano 35,78 milijardi starih dinara.³³ Na trasi pruge, dužine 194,6 km, nalazi se 106 tunela, čija ukupna dužina iznosi 36,6 km.

31 "Preko 14.000 hiljada članova Narodne omladine iz Naše republike učestvovala u izgradnji pruge Doboj – Banjaluka", *Oslobođenje* (Sarajevo), br. 1315, 14. I. 1951., 1.

32 *Pruga Sarajevo – Ploče*, Zavod za novinsko-izdavačku i propagandnu delatnost 32, Beograd, 6.

33 Isto, 20.

Ostale pruge izgrađene u SR Bosni i Hercegovini

Pored željezničkih saobraćajnica o kojima je više riječi bilo u prethodnim poglavljima, u Bosni i Hercegovini je izgrađeno još nekoliko pruga. Njihova izgradnja, pored primarnog cilja i zadovoljavanja potreba procesa industrijalizacije, određena je privrednim razvojem slabije razvijenih regija Bosne i Hercegovine. Prva u nizu, čiji planovi o izgradnji datiraju još iz vremena prije Drugog svjetskog rata, bila je tzv. "Unska pruga", odnosno pruga Bihać–Knin.

Njeno je trasiranje počelo 1935. godine, istovremeno iz oba pravca, ali je njenu dalju gradnju prekinuo rat. Međutim, nakon oslobođenja zemlje, ova pruga je dovršena i u promet puštena 1948. godine. Dionica pruge Bihać–Martin Brod – Knin, duga je 113 km. Povezivanje bazena Tuzle sa sjeverozapadnom regijom učinjeno je izgradnjom željezničke komunikacije Doboj–Tuzla, koja je izgrađena 1953. godine. Od pruga uzanog kolosijeka važno je spomenuti dvije željezničke pruge: Bugojno–Gornji Vakuf (puštena u promet 1945. godine) i pruga Foča–Miljevina (puštena u promet 1962. godine).

Zaključak

Planiranje privrednog, industrijskog i ekonomskog razvoja SR Bosne i Hercegovine u godinama poslije završetka Drugog svjetskog rata i oslobođenja zemlje, nametalo se kao jedno od najvažnijih pitanja politike poslijeratne obnove. Posebno značajan segment bila je izgradnja željezničkog saobraćaja. Zatečeno stanje nakon ratnih razaranja uvjetovalo je nužnost projektovanja i moderniziranja novih, obnovu ili restauraciju željezničkih pruga koje su pretrpjele znatnija oštećenja. U kratkom vremenskom intervalu, za svega šest godina, zahvaljujući prije svega omladinskim radnim akcijama, uspješno je realizirano nekoliko važnih graditeljskih projekata – izgrađene su pruge Brčko-Banovići, Šamac-

Sarajevo i Doboj-Banja Luka. Na kraju, objektivnim razmatranjem ostvarenosti ciljeva privredne i industrijske obnove može se s pravom zaključiti da je, u okvirima zahtjeva socijalističkoga društva i političkog kursa Komunističke partije u postratnom periodu, gradnja željezničkog saobraćaja u Bosni i Hercegovini realizirana u kratkom vremenskom periodu s velikim uspjehom.

SUMMARY

The construction of the railway transport in the Socialistic Republic of Bosnia and Herzegovina (In the wake of an anniversary: 70 years from the construction of railway Brčko – Banovići)

In several chapters dedicated to the construction of certain railway roads, this paper treats the

question of the dynamics and results of the processes of industrial reconstruction of Bosnia and Herzegovina after the World War II. Aiming to enlighten the role of the railway transport on the postwar period soil of Bosnia and Herzegovina, which starts to build up itself as a socialist society after the liberation from the occupying forces, the author pays a special attention to the history of the construction of the railway Brčko-Banovići, which this year celebrates seventy years of its existence; railways Šamac-Sarajevo and Doboj-Banja Luka, as well as their position in the overall socio-economic transformation of Bosnian-Herzegovinian society in the Socialistic Yugoslavia.

Keywords: railway transport, railway Brčko-Banovići, railway Šamac-Sarajevo, railway Doboj-Banja Luka, youth job actions, World War II, five-year plan, industrialization.

