

Ђорђе Пиљевих

ПРОБЛЕМ ИЗГРАДЊЕ ЖЕЛЕЗНИЧКИХ ПРУГА У ЗЕТСКОЈ БАНОВИНИ И ПОЛОЖАЈ РАДНИКА НА ГРАДЊИ ПРУГЕ БИЛЕЋА — НИКШИЋ

У Босни и Херцеговини су за време аустроугарске владавине праћене пруге узаног колосека (0,76 m). Тиме је ова покрајина и даље остала изолована, без могућности директног везивања за осталу железничку мрежу у Аустро-Угарској монархији и Европи. Аустро-Угарска је у БиХ пратила путеве и железничке пруге прво као окупатор, за јачање свог војног положаја у овом делу Балкана, а затим као експлоататор, за коришћење шумског и рудног блага ове покрајине. За градњу путева и железничких пруга аустро-угарска власт је користила јефтину радну снагу босанског и херцеговачког сељака. Од посебног економског и стратегијског значаја (за Аустро-Угарску била је изградња железничке пруге од Сарајева у правцу Јадранског мора. Изградњи те пруге Аустро-Угарска ће приступити одмах по окупацији Босне и Херцеговине. До 1918. године у Херцеговини су биле изграђене железничке пруге узаног колосека Сарајево — Мостар — Метковић; Пабела — Дубровник (Зеленика) и Хум — Требиње. Из економских и стратегијских циљева, Аустро-Угарска је изградила железничку пругу узаног колосека у правцу црногорске границе, до Требиња.¹

Остали део источне Херцеговине био је тешко проходан, без железничких пруга и са лошим путевима. За читаво време постојања Краљевине Југославије у Херцеговини није изграђен ниједан пут, а постојећи су били у врло лошем стању, уски и неподесни за аутомобилски саобраћај. У посебно лошем стању били су путеви Мостар—Љубушки; Мостар—Столац; Мостар—Невесиње — Гацко и државни пут Сарајево — Мостар, који је од почетка 1938. до краја 1940. године био потпуно неупотребљив за аутомобилски саобраћај.²

Послије уједињења земље проблем обнове и изградње путева и железничких пруга постао је врло актуелан. Међутим, том

¹ Инж. Иван Оровић, *Железничке пруге у Босни и Херцеговини*, Сарајево 1938. 8—9.

² Др Кемал Хреља, *Индустрија и саобраћај у Босни и Херцеговини од 1929—1941. године*, Прилози, Институт за историју радничког покрета, бр. 2, Сарајево 1966, 158.

проблему приступало се доста неорганизовано, стихијски. Политику изградње железничких пруга водили су разни одбори и комисије при Министарству саобраћаја и владе, које су се често мењале, па дупорочне политичке изградње железничких пруга није могло бити.

У циљу модернизације железничких пруга у Краљевини СХС, у новембру 1926. године ужи одбор Железничке конференције одобрио је пројекат за грађење железничких пруга узаног колосека у Југославији. Пошто су на пројекат стављене примедбе, почетком 1927. године на позив Министарства саобраћаја одржана је шира конференција, са циљем да се утврди и препоручи план железничке мреже у Југославији. Сазив ове конференције мотивисан је државном потребом „да се из досада постојећих система и одвојено насталих железничких мрежа с једне и будућих пруга с друге стране створи једна јорпанска целина која би одговарала како економским тако и национално-политичким културним и стратешким разлозима“.³ Привредна комора БиХ, као најжигтнији и минимални програм, поред изградње осталих пруга, тражила је на овој конференцији да се изгради лука Плоче за извоз кабастих производа руде и дрвета из БиХ. У вези с тим, Комора је тражила да се изгради пруга узаног колосека Метковић — Плоче у дужини од 20 km и реконструише пруга Сарајево — Метковић. Привредна комора БиХ истицала је у својим захтевима и неопходност изградње пруга узаног колосека на терену источне Херцеговине и њихово повезивање са Црном Гором.⁴

Група стручњака за изградњу железничких пруга изградила је и предложила Министарству саобраћаја пројект будућих пруга узаног колосека, међу којима и пругу Устипрача — Фоча — Гацко — Билећа — Требиње, у дужини од 207 km.⁵ Прадњом ове пруге скратила би се вожња железницом од Београда до Јадранског мора за 120 km. Пруга би пролазила кроз крајеве богате шумом, рудом и врло погодне за развој туризма, а била би повезана са пругом Петровићи — Рисан у Босни Коморској. Међутим, подлога за градњу железница на том терену није погодна. Предео од Фоче — долином реке Дрине — састављен је од глинастих шкриљаца, нестабилних и покретљивих, нарочито кад више овлаже. Читав предео од Фоче до изворишта Сутјеске је непогодан за градњу железничке пруге. Услед тих тешкоћа, постојао је и други пројекат, по коме би траса пруге ишла од Фоче левом обалом Дрине до Сутјеске, а одатле долином Сутјеске до вододелни-

³ *Извештај о привредним приликама и раду Коморе у години 1927*, издање Трговачке и обртничке коморе за Восну и Херцеговину, Сарајево 1928, 41.

⁴ Др К. Хреља, н. д., 151.

⁵ Према прорачуну Одјељења за грађење пруга при Министарству саобраћаја, ова пруга би коштала 670.000.000 динара или 3.270.000 динара по километру. — Инж. Петар Миленковић, *Историја грађења жељезница и жељезничка политика код нас (1850—1935)*, Београд 1936, 445.

це, где би прелазила преко Чемерна или преко Вајског Дола и силазила у Патачко поље. Упоредо, ако би било довољно средстава, или нешто касније, била би настављена изградња читаве мреже железничких пруга у Херцеговини, као што су пруге узаног колосека: Гацко — Невесиње — Столац — Чапљина, у дужини од 132 km,⁶ и пруга узаног колосека Билећа — Никшић — Подгорица — Вирпазар — Бар, у дужини од 216 km.⁷ У разматрању су били и захтеви за изградњу пруге Мостар — Невесиње — Гацко, затим Габела — Хум — Требиње — Билећа — Петровићи и Хум — Зеленика — Рисан, тзв. источне узане пруге, и пруга Габела — Мостар — Рама — Бутојно и Мостар — Посушје — Имотски — Сплит, тзв. западне пруге узаног колосека, У том случају би се избацила из употребе пруга узаног колосека, Сарајево — Брадина — Коњиц — Рама. Источна група пруга била би везана са западном на северу помоћу пруге Сарајево — Лашва, у средини пругом Мостар — Гацко, а на југу пругом Габела — Хум. Та мрежа узаних пруга чинила би једну целину.⁸ Тиме би се употпунила и довршила мрежа железничких пруга узаног колосека, омогућила експлоатација шумског богатства и отварање тих крајева бржем продору капитала.

Прадња пруге Требиње — Билећа требало је да почне у септембру 1926. године и зато је у буџету за 1926/27. годину било предвиђено 9 милиона динара. За другу секцију те пруге и водовод у Косијереву такође је предвиђено 7,5 милиона динара, а један милион динара је одвојен за снимање, обележавање и израду техничкијских планова будуће пруге Билећа — Никшић.⁹ Пруга узаног колосека (0,76m) Требиње — Билећа наставак је пруге узаног колосека Мостар — Габела — Хум — Требиње, на коју би требало да се настави будућа пруга Билећа — Никшић — Подгорица — Бар.

Дирекција државних железница сама је организовала секцију за грађење пруге Требиње — Билећа — Никшић. Она је почела рад на изградњи елабората пруге Требиње — Билећа тек у априлу 1925. године. Секција је у току 1926. године завршила лиценцициони елаборат пруге Требиње — Ластва, обележила део пруге од Ластве до Билеће и почела трасирање пруге Билећа — Никшић, у укупној дужини од 110 km.¹⁰

⁶ Цела траса пруге коштала би 330,000.000 динара или 2,500.000 динара по једном километру. Иако би пруга требало да се гради кроз каменити и врло тешко проходан терен, она би била релативно врло јефтина.

⁷ За грађење овога крака пруге требало је обезбиједити 485,000.000 динара. Сва та средства држава није могла обезбиједити из сопственог буџета, а такође ни из кредита, јер су сва расположива средства била ангажована за модернизацију постојећих и изградњу других железничких пруга у разним деловима земље. — Види о томе инж. П. Миленковић, н. д., 445.

⁸ Инж. Иван Оровић, н. д., 25; Др К. Хреља, н. д., 151; Инж. П. Миленковић, н. д., 445.

⁹ *Експозе министра саобраћаја о буџету за 1926/27. годину, штампарија Државних железница, Београд, 1923, 31.*

¹⁰ Исто, 20.

Истовремено је у Херцеговини вршена реконструкција пруге узаног колосека од Пазарића до Коњица. Министарски савет је одобрио средства за реконструкцију ове пруге и градњу тунела на Иван планини (3.215m). Градња тунела почела је 11. I 1926. године. Обимнији радови на пробијању тунела, нарочито на деоници пруге између станице Рашгелица — Градина, почели су у фебруару 1926. године.¹¹ До 1927. године на модернизацији пруге Пазарић — Коњиц утрошено је 5 милиона динара.¹² Пруга Коњиц — Мостар (72,5km) израђена је за време аустроугарске окупације, у времену од 1879—1884. године. Њена даља употреба, економичност и издржљивост тражила је хитну реконструкцију и модернизацију.¹³

Пруга узаног колосека Требиње — Билећа прађена је у две етапе. Прво је почела градња дела пруге Требиње — Ластва, у дужину од 12,3 km.¹⁴ Израдња те деонице лиценцијом је 30. IX 1927. године уступљена Босанско-Херцеговачком дионицарском друштву. Услед нередовног притицања новчаних средстава, ниских надница и малог броја радника, ово друштво није могло на време завршити пругу. Та деоница пруге завршена је тек 10. септембра 1929. године.¹⁵ Од већих објеката, на том делу пруге, израђен је засвођени камени мост преко реке Требишњице у дужини од 71 метар.* Овај део пруге предат је саобраћају тек 3. августа 1930. године.¹⁶

Други део ове пруге, од Ластве до Билеће (25 km), уступљен је путем лиценције (8. II 1928) друштву Китановић и Васић, али је оно градњу пруге пренело на фирму Поленски и Целнер.¹⁷ Траса пруге пробијала се кроз каменити крај поред реке Требишњице. Последња деоница ове пруге почела је да се гради 30. септембра 1929. године.¹⁸ Радњу снагу на градњи овог дела пруге сачињавали су сељаци из херцеговачких и црногорских села дуж црногорско-херцеговачке границе, а нарочито из требињског, билећког и невесињског среза. Радници су били врло слабо плаћени. На раду су се задржавали сиромашни сељаци из Херцеговине и Црне Горе, док су незапослени радници који су овде привремено били запослени брзо напуштали посао и одлазили на друге

¹¹ Тунел је завршен тек 1930. године. Овај део пруге на деоници од Пазарића до Тарчина реконструисан је тек 1935. године. — Др. К. Хреља, н. д., 153.

¹² *Експозе министра саобраћаја о буџету за 1926/27. годину*, 24.

¹³ Исто, 25.

¹⁴ Шеф градње ове секције био је инж. Феликс Клаинмајер. У књизи *Сто година железница Југославије*, Београд 1951, на 86 страни пише да је тај део пруге дуг 11,9 km.

¹⁵ Инж. П. Миленковић, н. д., табела 7 (на крају књиге).

* Мост је имао распон $3 \times 22 + 5 = 71$ метар.

¹⁶ Инж. П. Миленковић, н. д., 371.

¹⁷ Исто.

¹⁸ Инж. Иван Оровић, н. д., 13.

јавне радове.¹⁹ Овај део пруге завршен је и предат саобраћају 21. децембра 1931. године.²⁰ Пруга је необично јефтино изградњена. Оба дела пруге Требиње — Ластва и Ластва — Билећа, коштала су 29,768.836 динара, или 804.532 динара по једном километру дужине.²¹ Највећи део средстава за изградњу пруге обезбеђен је из Блеровог зајма, а само мањим делом из државног буџета.²²

Још 1920. године у плановима градње будућих пруга у Краљевини СХС била је изградња јадранске пруге правцем Београд — Вишеград — Котор.²³ Изградња ове пруге покретана је у политичким дискусијама и у новинама у току 1921. и 1922. године. Средства за њену изградњу обезбедила би се из једног међународног зајма. Влада Краљевине СХС закључила је 5. јуна 1922. године зајам за изградњу железничких пруга у Краљевини СХС у износу од 100 милиона америчких долара с америчким капиталистима Блером и компанијом. Међу главним пројектима железничких пруга у Краљевини за које је тражен зајам била је јадранска пруга.²⁴ Међутим, до реализовања планова изградње јадранске железничке пруге из овог зајма није дошло, а средства су искоришћена за изградњу железничких пруга у другим деловима земље.²⁵ Уместо наставаљања трасирања и евентуалне изградње јадранске пруге, извршено је трасирање и одобрена средства за изградњу пруге правцем Требиње — Билећа — Никшић.²⁶ Министарски савет и Одељење за праћење железничких пруга три Министарству саобраћаја Краљевине СХС креирали су политику изградње железничких пруга у држави, мимо утврђених планова и донетих одлука и закона.²⁷ Средства из Блеровог зајма намењена изградњи јадранске железнице утрошена су у току следећих година по његовом закључењу на изградњу и модернизацију других железничких пруга у земљи, а траса будуће јадранске железнице мењана је из године у годину.²⁸ Тиме је одлагана изградња јадранске железнице. У финансијском закону за 1925/26. годину одређен је правац будуће јадранске пруге. Пруга би требало да иде правцем Приштина — Пећ — Андријевица —

¹⁹ Изјава Видака Сворцана, пензионера из с. Међе, Банат, тада задарског радника на градњи пруге Требиње — Билећа.

²⁰ Инж. Иван Оровић, н. д., 13.

²¹ Инж. П. Миленковић, н. д., 371; *Сто година жељезница Југославије*, Београд 1951, 56.

²² Инж. П. Миленковић, н. д., 354, 396—397.

²³ На железничкој конференцији маја 1920. у Београду расправљало се и о изградњи јадранске жељезнице. Међу 28 будућих пруга које је требало изградити у наредним годинама узета је у обзир као приоритетна и јадранска пруга. — Види о томе: инж. П. Миленковић, н. д., 288.

²⁴ Уговор са Блером и Ко озакоњен је 23. јула 1922. године. — Инж. П. Миленковић, н. д., 446—454, 455—464.

²⁵ Исто, 308, 312—313.

²⁶ Исто, 314 (Трасирање је извршено од 20. јула 1924. до 15. априла 1925).

²⁷ Инж. П. Миленковић, н. д., 326—330.

²⁸ Исто, 352—353.

Беране — Мојковац — Колашин — Подгорица — Котор.²⁹ Ова пруга би била дуга 380 km, а коштала би 640 милиона динара. Године 1928. Комисија Министарства саобраћаја за изградњу железничких пруга прихватила је овај пројекат.³⁰ У јавности је тај пројекат изазвао велико интересовање, дискусије, па и полемику. Пошто су за изградњу те пруге била потребна огромна финансијска средства која се у том моменту нису могла одвојити из расположивог буџета Министарства саобраћаја, Стјепан Радић је предложио да се за лакше земљане радове употреби војска, а остатак средстава да се обезбеди из једног унутрашњег или спољног зајма.³¹ Изградњом јадранске пруге максимално би се користила рудна блага и шуме дуж њене трасе, а Београд би се најкраћом везом повезао са Јадранским морем. Изградња ове пруге економски би се врло брзо отплатила, а истовремено би се помагао и развој крајева кроз које би она пролазила.³²

Уредбом о грађењу железничких пруга из 1927. године^{*} озакоњена је траса будуће јадранске пруге. Она је у пројекту ишла од Београда преко К. Митровице на Пећ — Андријевицу — Бијело Поље — Колашин, а одатле у правцу Подгорице и Котора.³³ На томе се и стало све до 12. IX 1930. године, када је одређена једна мешовита Комисија стручњака за грађење железничких пруга и геолога,^{**} која је требало да испита терен и направи елаборат за озакоњену трасу јадранске пруге. На основу испитивања терена, комисија је имала задатак да предложи трасу будуће пруге „за коју нађе да је најбоља, најјефтинија и да ће задовољити све потребе земље“.³⁴ Комисија је свој рад завршила у октобру 1930. године и препоручила трасу будуће пруге. Траса би ишла правцем Косовска Митровица — Рожај — Биоча и преко Мојковца на Колашин, долином Пчиње преко седла Црквине до

²⁹ Пројекат јадранске жељезнице израдио је инж. Здравко Весковић, један од руководиоца Одљења за градњу железничких пруга при Министарству саобраћаја. Још тада је истакнута важност и рентабилност ове пруге као будуће међународне саобраћајнице. Сматрало се да би јадранску пругу користиле следеће државе: СССР, Мађарска, Румунија и Бугарска у трговинским односима са западним земљама.

³⁰ *Слободна мисао*, Никшић, бр. 26 од 4. VIII 1935, 1.

³¹ Исто.

³² Према ценама за 1935. годину, кубик дрвета коштао је у Колашину 15 динара, а у Београду 150 динара; килограм пшенице у Новом Саду коштао је 80 пара, а у Подгорици 3 динара; килограм меса у Н. Саду коштао је 8,10 динара, а у Колашину 2—3 динара. — *Слободна мисао*, бр. 26, од 4. VIII 1935 1.

^{*} Уредба је донета 14. V 1927. године.

³³ Инж. П. Миленковић, н. д., 355; *Слободна мисао*, бр. 12 од 22. III 1936, 4.

^{**} У комисији су били проф. Техничког факултета у Београду Кирило Савић, проф. Техничког факултета из Загреба Јерко Алачевић, инж. Петар Сењановић, помоћник министра саобраћаја, затим представници Генералштаба и економских факултета из Београда и Загреба. — Инж. П. Миленковић, н. д. 387.

³⁴ Исто.

манастира Мораче, долином Мораче до Подгорице и даље Вирпазар — Вудва — Котор.³⁵ На основу извјештаја комисије, Министар саобраћаја је 19. VI 1931. образовао секције које су имале задатак да изврше трасирање јадранске пруге.³⁶ Секције су завршиле свој рад на терену до децембра 1931. године, а у току 1932. године израдиле су ситуационе планове и повукле трасу будуће пруге.³⁷

Да би се могли остварити предвиђени планови грађења железничких пруга, Министарство саобраћаја Краљевине СХС повећало је буџет расхода за грађење нових пруга у буџетској 1927/28. години.³⁸ Оно је предложило Министарству финансија да кредити за ванредне расходе за грађење нових пруга износе 351,500.000 динара.³⁹ На име градње пруге Требиње — Ластва и трасирања железничке пруге Билећа — Никшић, Министарство саобраћаја одобрило је 20 милиона динара у буџетској 1927/28. години.⁴⁰ Министарство саобраћаја ипак није имало довољно средстава, јер их је ангажовало за довршавање започетих пруга у разним деловима земље. За грађење нових пруга требало је обезбедити нова, допунска средства у облику зајмова.⁴¹

Приликом грађења железничких пруга ишло се за тим да се њихова градња повери домаћим предузећима. Због тога на лиценцији није давала цела дужина пруге, него се траса пруге делила на деонице. Таквом политиком омогућено је и ситним капиталистима из земље и инжењерима предузимачима да лако дођу до профита. Они су, истина, били јефтинији од страних акционарских друштва, која су најчешће нудила само новац. Да би се докопали посла, домаћи предузимачи су спуштали цену градње пруге за 20 — 30% ниже од цене која је била одобрена у израђеним елаборатима и предрачунима Одељења за грађење железнич-

³⁵ Предлажући пројекат Комисијама је напоменула да је неопходно извршити још детаљнија снимања и израдити детаљнији пројекат, па тек онда прићи изградњи пруге.

³⁶ Прва секција радила је под руководством инж. Михаила Савића, а седиште јој је било у Рожајама. Она је имала задатак да трасира део пруге Митровица — Рожаје — Биоча, у дужини од 117km. Ова секција је имала задатак да трасира и део пруге правцем Рашка — Нови Пазар — Рибарић (42km). Друга секција, са седиштем у Колашину а под руководством инж. Ивана Сењеакова, имала је задатак да трасира део пруге Мојковац — Колашин — Подгорица. Ова секција је направила две варијанте будуће пруге: а) преко Штавња — Вјетерника — Пелевог Бријега — Биоча за Подгорицу, у дужини од 84 km, б) од Колашина долином Пчиње преко Црквине — Манастира Мораче, па долином Мораче до Биоча у правцу Подгорице, у дужини од 78 km. — Инж. П. Миленковић, н, д., 389.

³⁷ Исто.

³⁸ *Експозе министра саобраћаја о предлогу буџета Министарства саобраћаја за буџетску 1927/28. годину*, издање Државних железница, Београд, 1927, 3—4.

³⁹ Исто, 5.

⁴⁰ Исто, 19.

⁴¹ Исто.

ких пруга при Министарству саобраћаја.⁴² Предузимачи су то надокнађивали на тај начин што су радну снагу плаћали врло ниско. А радну снагу сачињавали су најчешће сељаци из околних места којима је било каква зарада ван сезоне пољопривредних радова добродошла.

Министарство саобраћаја образовало је 14. I 1931. године комисију која је имала задатак да испита терен и предложи пројекат за градњу железничких пруга узаног колосека у зетској бановини.⁴³

Комисија је на крају рада констатовала да је за привредне потребе зетске бановине, првенствено за Црну Гору и транзит у правцу мора, потребно изградити железничку пругу узаног колосека Устипрача — Фоча — Гацко — Билећа — Дубровник и пругу Гацко — Никшић — Подгорица — Вирпазар — Бар. На основу изучавања терена и других фактора, комисија је предложила Министарству саобраћаја да у будућој градњи пруге да приоритет пружи Гацко — Никшић, јер је „сна повољнија од пруге Билећа — Никшић“ са економског, саобраћајног и стратегијског становишта, а такође би омогућила експлоатацију шумског богатства у том делу зетске бановине. Комисија је свој рад завршила крајем априла 1931. године.⁴⁴

Све до 15. априла 1932. године, градња железничких пруга у Југославији обављала се по плану Одељења за градњу железница при Министарству саобраћаја.⁴⁵ Одељење за грађење железничких пруга успјело је да издејствује код министра саобраћаја* да се у Финансијски закон за 1933/34. годину унесе нови став** по коме министар саобраћаја, уз сагласност Министарског савета, може прописати уредбу о железничкој мрежи у Краљевини Југославији.⁴⁶ На основу те одредбе у Финансијском закону, Одељење за градњу железничких пруга издејствовало је код министра саоб-

⁴² Инж. П. Миленковић, н. д., 396—397.

⁴³ Инж. П. Миленковић, н. д., 390. (У комисију су ушли: Петар Сењановић, помоћник министра саобраћаја, Димитрије Шрепловић, генерални директор, Петар Миленковић, начелник Одјељења за грађење железница у Краљевини Југославији, и Тихомир Ђорђевић, шеф Одсека за грађење железница.)

⁴⁴ Тадашња политика грађења жељезничких пруга заснивала се на уредби о грађењу жељезница од 14. V 1927. године.

⁴⁵ Инж. П. Миленковић, н. д., 393—394.

* Министар саобраћаја био је тада Лазар Радивојевић.

** Промењен је § 48 тачка 2, који гласи: „Овлашћује се Министар саобраћаја да по сагласности Министарског савета може прописати Уредбу о жељезничкој мрежи у Југославији“ — В. Инж. П. Миленковић, н. д., 394.

⁴⁶ Инж. П. Миленковић, н. д., 394.

раћаја да се образује нова комисија,**⁴⁷ која ће направити дефинитиван план железничке мреже у Краљевини Југославији. Циљ ове акције био је настављање грађења железничких пруга мимо Народне скупштине. Народна скупштина је одбацила пројекат Железничке конференције из 1926/27. године, и заменила га новом Уредбом, по којој Скупштина одлучује о целисходности појединих пројеката за изградњу железничких пруга. Финансијски одбор Народне скупштине тражио је да уредбу о железничкој мрежи не може доносити министар саобраћаја само уз сагласност Министарског савета, већ да она подлеже одобрењу Финансијског одбора Народне скупштине. Овај предлог је усвојен и као такав је ушао у пројекат Финансијског закона за 1935/36. годину.⁴⁷

У Народној скупштини су посланици са терена Херцеговине и Црне Горе покретали питање грађења пруга у зетској бановини.⁴⁸ У спиромашним и пасивним крајевима Краљевине Југославије, где није било железница и аутомобилског саобраћаја, народ је вишак својих производа допремао на тржиште примитивним средствима саобраћаја, путем воловске и коњске вуче. Недостатак саобраћаја стављао је снажан печат и на културни и социјални живот народа. Изградњом саобраћајница, путева и железничких пруга, у пасивне крајеве лакше продиру културна струјања, а ти крајеви се економски везују за домаће и светско тржиште, чиме нестаје локалне зачаурености. Градња пруга у пасивним крајевима неопходна је и због саме потребе довлачења хране. Уколико је то и шумски крај, железница у пасивним крајевима омогућава појачану експлоатацију шумског богатства.⁴⁹

Влада др Милана Стојадиновића, на предлог министра саобраћаја др М. Спахе, донела је 10. VII 1936. године Уредбу о трасирању и градњи нових железничких пруга и начину њихова финансирања. Према тој уредби, међу 10 приоритетних пруга за грађење налазиле су се и пруга Фоча — Гацко — Билећа и Билећа — Никшић, тј. пруге које је требало изградити у току неколико следећих година.⁵⁰ У пројекту будућих пруга у Црној Гори, за које је требало изградити детаљне пројекте, налазила се пруга узаног колосека Никшић — Подгорица и пруга нормалног колосека Пријеполје — Бијело Поље — Биоча на Лиму — Подгори-

⁴⁷ Комисију су сачињавали: Влада Митровић, професор за хидротехнику на Техничком факултету у Београду, као председник, и чланови Станоје Недељковић, помоћник министра финансија, Живојин Илић, генерални директор железница, Станислав Јосиповић, начелник за грађење путева Министарства грађевина, затим представници Министарства привреде, Министарства руда, Министарства трговине и представници Генералштаба Краљевине Југославије.

⁴⁸ Инж. П. Миленковић, н. д., 395.

⁴⁹ Стенографске белешке Народне скупштине, XXIX редовни саста-
нак од 8. III 1934, 636.

⁵⁰ Инж. Иван Оровић, н. д., 13—14.

⁵¹ Службене новине Краљевине Југославије бр. 162—XL, од 17. VII 1936.

ца.⁵¹ Уредбом министра саобраћаја бр. 17690/36. (чл. 4) и предлогом буџета 1937/38. била је такође предвиђена градња пруге узаног колосека Фоча — Гацко — Билећа, која би се везивала за пругу Билећа — Никшић.⁵² Градња нових пруга, поред оних већ започетих, била је могућна јер су у буџетској 1937/38. години била одобрена финансијска средства за 17,3% већа него у буџетској 1936/37. години.⁵³

У току 1936/37. образована је секција која је радила на изради елабората за пругу узаног колосека Фоча — Гацко и Гацко — Рисан у Боки Которској. Секција је наставила рад у току 1937. и 1938. године.⁵⁴ У самој Скупштини поново су истицани и образлагани захтеви бржег приступања градње пруга узаног колосека Устипрача — Фоча — Гацко — Билећа и Билећа Никшић — Подгорица.⁵⁵ Међутим, за остварење тог подухвата била су потребна велика финансијска средства, која су тада била ангажована за довршавање десетак других пруга које су биле у изградњи.

После завршетка дела пруге од Требиња до Билеће, наметала се потреба изградње пруге у правцу Никшића. Од бројних пројеката будуће пруге у правцу Никшића преовладао је коначно пројекат Билећа — Никшић. Траса пруге Билећа — Никшић, која је наставак пруге Хум — Требиње — Билећа, пролази кроз сиромашни, неродни и безводни крш. На градњи ове пруге ангажовано је домаће становништво, сељаци из околних села и радници из других делова земље који су већ радили на изградњи путева и железничких пруга.

Велики јавни радови, градња путева, железничких пруга и др. ангажовали су велики део незапослених радника, нарочито неквалификованих, а великом делу сиромашног сељаштва омогућили допунску зараду. На основу чл. 22 Уредбе о извођењу јавних радова од 22. XI 1933. и у споразуму са министром социјалне политике и народног здравља, а по одобрењу Министарског савета, прописан је Правилник о извођењу јавних радова. По тој уредби, за извођење јавних радова првенствено ће се употребити сиромашно становништво из оне општине, односно среза где се радови изводе. Ако нема довољно спручних радника, могу се употребити стручни радници из других крајева земље, а пр-

⁵¹ Исто.

⁵² *Експозе министра саобраћаја о предлогу буџета за 1937/38. годину*, Београд 1937, 23.

⁵³ Исто, 20. (Министар саобраћаја тражио је од Финансијског одбора Народне скупштине још 208,867.290 динара за довршење започетих и градњу нових железничких пруга.)

⁵⁴ *Експозе министра саобраћаја о предлогу буџета за 1938/39. годину*, Београд 1938, 42.

⁵⁵ *Стенографске белешке Народне скупштине* (записник са редовне седнице Сената Краљевине Југославије, XXIV редовни састанак од 2. III 1938).

венствено из осталих исрезова бановине у којој се радови изводе (чл. 1). Сходно пропису чл. 6 поменуте уредбе, радови се могу вршити и без лицитације, путем директне погодбе, затим у мешовитој или чистој режији. При извођењу радова у мешовитој режији радови се изводе у мањим деоницама и количинама и у акорду. За такве или сличне радове одређују се јединствене цене по уобичајеним месним ценама (чл. 16). При извођењу радова у чистој режији, наднице обичних радника и радница плаћају се по уобичајеним ценама, а највише 20 динара. За стручне раднике, предрадника и надзорника наднице су по уобичајеним ценама, а највише 40 динара (чл. 16). У чл. 17 Правилника о јавним радовима стоји: „Радници упуслени на јавним радовима по Уредби о извођењу радова неће се осигурати за случај болести и за њих се неће плаћати допринос за берзе рада и за радничке коморе. На име њиховог осигурања за случај несреће надлежни окружни уред утврдиће паушалну суму која ће се плаћати према броју упуслених радника из кредита одобреног за тај рад. Ради резервисања потребне суме руководилац рада и кредита односно установа, којој је поверено извођење посла доставиће уреду податке о врсти рада и приближном броју радника, који ће бити упуслени за време трајања радова, и затражити код Уреда приближни прорачун суме“ (чл. 17) итд.⁵⁶

Уредба о минималним радничким надницама није се односила на послове које је закључивала држава, бановине и самоуправна тела, јер се рад давао на лицитацији. На јавним сезонским радовима запошљавана је маса неквалификованих радника, који нису имали право на заштиту својих интереса као стално запослени радници, јер би предузетник тражио обештећење од државе, те држава тај проблем прегуштала послодавцима, предузимачима радова.⁵⁷

Министарски савет, на предлог министра финансија, а на основу чл. 63 Финансијског закона за 1934/35. годину, прописује Уредбу о финансирању великих јавних радова „у сврху оживљавања народне привреде, сузбијања незапослености и унапређења туризма“. По чл. 1. ове уредбе овлашћују се министар грађевина и министар саобраћаја да „приступе извођењу великих јавних радова“, првенствено „изградњи великих модерних међународних путева, железничких пруга и других путева“, у циљу модернизације унутрашњег саобраћаја.⁵⁸ У надлежности министра саобраћаја била је изградња железничких пруга. Министар саобраћаја је, по тој уредби, имао право да отвори јавне радове на градњи железничких пруга у циљу попуњавања постојеће

⁵⁶ Службене новине Краљевине Југославије, бр. 240—LXI од 17. X 1934, 925—927.

⁵⁷ Исто; Социјални архив, бр. 1—2 за 1937. годину.

⁵⁸ Службене новине Краљевине Југославије, бр. 30—VI од 7. П 1935., 151.

железничке мреже и „прикључења железничкој мрежи оних крајева који до тада нису били везани железницом“.⁵⁹

О потреби и плановима изградње железничких пруга у зетској бановини највише је говорено за време политичких кампања за скупштинске изборе. После избора о томе би се мање или никако говорило у политичким круговима или преко штампе. Тако је било за читаво време постојања Краљевине Југославије. То је стварало неповерење према владајућим режимима у земљи, а нарочито погодан материјал за политичку делатност опозиције. Питање изградње железничких пруга у зетској бановини, као и изградња јадранске пруге покретана је и од појединих посланика у Народној скупштини више пута.⁶⁰ Изградња железничке мреже у Црној Гори, избијање железничке пруге на море и повезивање Црне Горе са залеђем земље, у зетској бановини је истицано од појединих политичара, као један од најважнијих националнополитичких, привредних и културних потреба. Одвојена планинским венцима, без железничких пруга и добрих путева, без чврсте везе са залеђем земље, Црна Гора је и даље остала изолована.⁶¹

Још за време пројектовања, а нарочито пред почетак радова на изградњу пруге Билећа — Никшић, у зетској бановини су почеле полемике око правца будуће пруге у правцу Никшића. Та полемика је вођена преко штампе, на зборовима и агитацијом појединих посланика и других грађанских политичара у зетској бановини.⁶² Једни су били за правац Билећа — Никшић — Подгорица, а други за везивање Никшића на будућу пругу Устипрача — Фоча — Гацко — Никшић. Ту полемiku омогућавали су разноврсни планови и пројекти за будућу мрежу железничких пруга у зетској бановини. Та полемика и различити економски и политички интереси довела је до одржавања једне шире конференције у Подгорици, 24. марта 1935. године. Представници привредне и трговачке коморе из Подгорице и један број посланика и сенатора из Црне Горе тражили су да се железничка пруга у правцу Никшића прати правцем Фоча — Гацко — Никшић, а не правцем Билећа — Никшић.⁶³ Други део политичара био је за хитан почетак радова на градњу пруге Билећа — Никшић. Опозициони првак Марко Вујачић и група посланика и сенатора залагала се да се отворе велики јавни радови на градњу путева у зетској бановини и опшћну радови на градњу пруге Билећа — Никшић. Међутим, полемике се нису стишале, него су постале још жучније. Једна делегација представника ове конференције ишла је у Београд, код министра саобраћаја и председника Министарског савета — Стојадиновића, да тражи измену пројекта железнич-

⁵⁹ Исто.

⁶⁰ Слободна мисао, бр. 12 од 22. II 1934, 4; бр. 21, од 30. VI 1935, 1; бр. 22 од 7. VII 1935, 1.

⁶¹ Исто, бр. 26 од 4. VIII 1935, 1.

⁶² Исто, бр. 20 од 16. VI 1935, 1; бр. 33 од 29. IX 1935, 1.

⁶³ Исто, бр. 20. од 16. VI 1935, 1;

ке пруге Билећа — Никшић и изградњу пруге правцем Фоча — Гацко — Никшић.⁶⁴ Ако би се тај предлог прихватио у то време, изградња пруге у правцу Никшића морала би бити одложена за најмање годину дана, јер није било потребне документације за тај пројекат, који су тражили представници из Подгорице, а одобрена средства за пругу Билећа — Никшић била би ангажована за изградњу неке друге пруге у земљи. Зато је захтев ове делегације одбачен као неумесан. Министар саобраћаја и Министарски савет одобрили су у априлу 1935. године средства за почетак радова и тиме скинули са дневног реда сваку дилему о даљем одлагању почетка радова на прузи Билећа — Никшић.⁶⁵

Почетак великих радова у зетској бановини био је неопходан и због неродне године. Суша и неродна 1935. година тешко су погодили становништво у Црној Гори и Херцеговини. Суша је теже погодила Даниливоградски, подгорички и цетињски срез, где су уништени скоро сви усеви. У шавничком, барском андријевичком и колашинском срезу суша је уништила усеви у великом делу.⁶⁶ Суша је такође теже погодила иначе пасивне срезове источне Херцеговине, нарочито билећки, требињски и гатачки.⁶⁷ Према извештају банске управе зетске бановине, сушом је било попођено 225.768 становника. Од тог броја било је 168.845 земљорадника. У зетској бановини било је 1.497 радничких породица чији су храниоци били без посла. Ти радници нису могли наћи стално запослење. Неспособних и немоћних за ма какав рад било је у зетској бановини средином 1935. године 21.456 становника. У таквој ситуацији затражена је помоћ у храни, јер је претила опасност од глади, нарочито за време зимских месеци кад је велики део територије зетске бановине завејан снегом, без добрих саобраћајница и могућности добављања хране.

Отварање великих јавних радова, градња железничких пруга и путева, омогућава да се на тим радовима запосли велики број незапослених радника и сељака из тих крајева, које је суша најтеже погодила. Сељацима је на тај начин омогућавана извесна зарада у новцу, а тиме и могућност куповине потребних количина животних намирница. Привредни комитет Министарства привреде одлучио је 16. IX 1935. године да Црвени крст уз државну помоћ преузме бригу око исхране незапослених и неспособних лица за рад, а да се за остале раднике и сељаке одмах отворе јавни радови. У ту сврху одвојено је 15.000.000 динара.⁶⁸

Министарство саобраћаја заказало је за 8. август 1935. године јавну лицитацију за прву деоницу радова на прузи Билећа — Никшић. После ове лицитације обављена је лицитација и друге деонице пруге, од Никшића до Трубјеле. Обе деонице имале су почетни капитал од 24.000.000 динара. Почетак радова на градњи

⁶⁴ Исто, бр. 20, 21, 22 од 16. VI 1935, 30 VI 1935 и 7. VII 1935, 1—2.

⁶⁵ Исто, бр. 20 од 16. VI 1935, 1.

⁶⁶ Исто, бр. 32 од 22. IX 1935, 1.

⁶⁷ Исто, бр. 13 од 29. III 1936, 2.

⁶⁸ Исто, бр. 32 од 22. IX 1935, 1.

пруге био је поздрављен од стране сиромашног народа билећког и нишкићког среза и од већине политичара у зетској бановини.⁶⁹

Први радови на изградњу пруге Билећа — Никшић почели су 25. IX 1935. године. Почетак радова остварио је тадашњи председник владе др Милан Стојадиновић, освештењем темеља будуће железничке станице у Никшићу.⁷⁰ Градња пруге у дужини од 71 km обављала се у државној режији, у режији Министарства саобраћаја а била је поверена једном самосталном телу — Одбору за градњу пруге Билећа — Никшић.⁷¹ Седиште овог одбора било је у Никшићу. Поред извршног одбора постојао је и надзорни одбор од 2 члана. На почетку градње Одбор је располагао са свега 68 милиона динара.⁷² Од те суме требало је набавити шине, скретнице, прапове и други материјал потребан за градњу пруге, исплатити радну снагу, бројно административно особље, акорданте и, наравно, остварити добит. Остварење овог последњег био је главни циљ, предузимача, па је читав посао тако организован.

Рад је подељен у три секције. Прва секција била је на терену између Билеће и села Петровића, у дужини од 20 km. Друга секција се протезала од села Петровића до Трубјеле (31 km), а трећа између Трубјеле и Никшића.⁷³ Свака од ових секција била је подељена у деонице. Сваких 10 km трасе чинило је једну деоницу и она је била поверена једном инжењеру и његовим бројним помоћницима. Свака деоница се, даље, делила на 15 партија, на којима је радило око 50 радника под руководством „искусног“ акорданта. Сваку деоницу пруге, осим инжењера, надзирала су још тројица „државних надзорника“, који су примали плату као

⁶⁹ Исто, бр. 23 од 14. VII 1935, 2; бр. 24 од 21. VII 1935, 1; бр. 26 од 4. VIII 1935, 5.

⁷⁰ Изградња пруге Билећа — Никшић одобрена је решењем Министарског савета Г. Ж. бр. 2721/35. — *Политика* од 26. IX 1935, 3; *Слободна мисао*, бр. 33 од 29. IX 1935, 1—2.

* Пројекат пруге израдила је секција за грађењу железничких пруга при Министарству саобраћаја под руководством инж. Војислава Перуничкића и инж. Ивана Сењеакова. — *Политика* од 4. VII 1938, 7. У току саме градње, после паљења епископског дома у Никшићу у коме су изгорели неки планови и скице, а и услед потреба брже изградње, извршене су неке корекције у првобитном пројекту.

⁷¹ Одбор су сачињавали инжењери Одељења за градњу железничких пруга при Министарству саобраћаја: инж. Војислав Перуничкић, инж. Милутин Мелке и Леополд Стићл. Овај одбор је деловао свега неколико месеци и замењен је новим, у саставу: инж. Драги Марковић, инж. Павле Жиравец и инж. Никола Димитријевић. Организацијом радова на изградњи пруге руководио је од тада шеф никшићке секције инж. Павле Жиравец. — *Политика* од 4. VII 1938, 3; *Слободна мисао* бр. 30 од 8. IX 1935, 2.

⁷² *Експозе министра саобраћаја о предлогу буџета за 1939/40. годину*, Суботица 1939, 43. (Цела пруга коштала је 94,000.000 динара). Према инж. Оровићу, н. д., стр. 4, на градњу пруге утрошено је 80,000.000 динара за радну снагу и материјал, од чега је 55,000.000 издато на име надница за раднике и службенике.

⁷³ Историјски архив Београда (ИАБ), Фонд Радничке коморе Београда (ФРКВ), бр. 1659/35—1; бр. 7603—1; Ив. бр. 37, док. бр. 117.

државним чиновници, по 1.500 динара месечно.⁷⁴ Изузев плаћања „државних надзорника“ сав рад на прузи био је акордиран и радници су из акорда плаћали свог акорданта, приватног надзорника, ковачку радионицу и сав материјал који радници употребе, оштете или униште.

Радници су употребљавали лопате, крампове, гвоздене полуге (ћускије), колица за пренос туцаног камена и др. Сав алат акордант је мерио и прегледао пре него што га је давао раднику. При враћању алата, он је прегледан и поново мерен, у случају квара и истрошености (мање тежине) радник је морао алат да плати као да га је поломио. Та оштета се плаћа Одбору за градњу пруге. Пошто се радило у врло тврдом камену, било је много оштећеног и сломљеног алата, а радници су га плаћали од своје зараде.⁷⁵

Постојале су и норме по којима је требало да се плаћа учинак радника. За израду једног кубног метра камена, који је уграђиван на прузи, плаћало се по првобитном договору 26 динара. За позиђивање сувим зидом један квадратни метар се плаћао 8 динара, од чега помоћник 3 динара. На објектима пруге где су радили квалификовани радници-зидари, кубик израђеног посла плаћа се 220 динара, али је у ту цену урачунат утрошени цемент и даска. Радници су били обавезни да сами ископају камен, да га израде и уграде по предвиђеном плану и под надзором акорданта и инжењера.⁷⁶ Разбијање камена и нивелисање терена радили су минери. Посао у акорду зарачунавао се по 26 динара по кубичку, рачунајући и трошкове за динамит који је тада продаван у Билећи по 23 динара килограм, а радницима је на лицу места, на градилишту, продаван по 30 и више динара. Просечна потрошња динамита по једном кубном метру износила је 400 гр. Осим динамита, радницима се наплаћивало оштрење и оправка алата у ковачким радионицама, које су постојале уз поједине партије.⁷⁷ Одбор за градњу пруге имао је једног или више радника који су обављали послове у режији, разне ситне послове, и помагали инжењерима у њиховом раду. Тих радника било је врло мало, а били су плаћени по 22 динара на дан.⁷⁸

Одбор за градњу пруге Билећа — Никшић, још пре примања радника на посао, објавио је и цене рада у акорду. С обзиром на тежак посао, терен и услове рада, радницима је била „загарантована“ следећа надница: минерима између 25 и 30 динара, квалификованим радницима између 25 и 40 динара, а неквалификованим између 20 и 25 динара.⁷⁹ Сваки радник, приликом ступања на посао, био је обавештен о цени рада у акорду и „класиран“

⁷⁴ ИАВ, ФРКБ, бр. 1659/35—1.

⁷⁵ Исто; Према изјави Јанка Вукоја, радника на прузи Билећа — Никшић, данас пензионера у Сечњу, Банат, датој аутору 12. XI 1968.

⁷⁶ ИАВ, ФРКБ, бр. 1659/35—1.

⁷⁷ Исто.

⁷⁸ Исто.

⁷⁹ Исто.

према његовој физичкој способности и „увидљивости“ акорданта и инжењера, на основу пословних књига или исказа радника о додашњем раду.⁸⁰ Радници су имали радну књижицу са основним подацима. Међутим, већ на почетку радова, радницима је речено да ће се правити разлика само за оне раднике који се „посебно истичу“, за раднике који више и квалитетније ураде свој посао. То се односило, пре свега, на мајсторе зидаре и минере.⁸¹

На градњи пруге било је ангажовано нешто преко 3.000 радника из Херцеговине и Црне Горе, успутних места кроз која је пролазила пруга, и већи број радника из Лике, Далмације и других крајева земље. Највише је било домаћег становништва, сељака из никшићког и билећког среза, који су се масовно пријавили на рад и прихватили се посла под било каквим условима.⁸² Број радника је постепено растао. Пошто сав потребни материјал за градњу пруге није на време прибављен, није било ни довољно барака за становање радника из других делова земље, па отпочињање радова у већем обиму није ишло тако брзо. Двадестог октобра на градњи пруге било је запослено свега 500 радника, а већ крајем истог месеца на градилишту их је било око 1000. До краја новембра 1935. године на појединим деоницама пруге радило је око 3.000 радника.⁸³ На делу пруге од Никшића до Трубјеле радила је група студената — као физички радници. Они нису могли добити канцеларијске послове, па су организовали посебну групу и радили на земљаним радовима. Место на коме су ти студенти радили названо је „Студенски усјек“. У сукобу радника и Одбора за градњу пруге око радника, ови студенти су играли запажену улогу. Они су оријентисали раднике у правцу организованог испућања и упорности у својим захтевима.⁸⁴ На првој и другој деоници пруге, од Билеће до села Петровића, било је ангажовано 1.500 радника, а на последње две од Трубјеле до Никшића само 1.382 радника. Био је и један већи број радника који није био сталан. Они нису били убележени у званичну евиденцију. То су били најчешће сиромашни сељаци који би дошли на градилиште да зараде само толико колико им је потребно за порез или куповину жита, а после тога би напустили посао.^{84а}

⁸⁰ Исто; Ове материјале потврђују и подаци које су аутори дали Ј. Укоје и В. Сворцан.

⁸¹ ИАВ, ФРКВ, 1659/35—1.

⁸² ЈАВ, ФРКВ, Ив. бр. 37. док. бр. 111 и 112. (Према подацима Округнога уреда за осигурање радника у Дубровнику, било је пријављено 2.882 радника. Повереништво Уреда у Никшићу није могло нормално да функционише, јер није било добро организовано, а Одбор за градњу пруге наметао је своју вољу и користио све законске и друге могућности да би избегао обавезе према радницима. ИАВ, ФРКВ, бр. 1659/35—2. У раду инж. Ивана Оровића, н. д., стр. 4, наводи се број од 5.000 радника, углавном сељака из околних села кроз која је пролазила пруга и мањи број радника из других делова земље.

⁸³ Слободна мисао, бр. 36 од 20. X 1935, 5; бр. 37 од 27. X 1935, 2 и бр. 41 од 24. XI 1935, 5.

⁸⁴ Исто, бр. 40 од 17. XI 1935, 5.

^{84а} ИАВ, ФРКВ, бр. 1659/35—2.

Сиромашни сељаци, навикнути на тешке физичке послове, пред могућношћу извесне зараде после завршетка сезонских радова, напрунули су масовно на градилиште тражећи посао и нудећи своју радну снагу у бесцење. Број пријављених био је много већи него што је требало примити по предвиђеном плану. То су искористили Одбор за градњу пруге, а нарочито акорданти. Шпекулисали су акорданти са примањем радника, а Одбор око пријема акорданата и службеника. Утицај, везе и положај појединих људи на власти коришћени су до максимума.⁸⁵ У разне административне службе примани су интелектуалци из Билећа и Никшића, јови они који су имали било какве школске спреме. Одбор је примао нове службенике често и под притиском посланика, а чак и министра-председника.⁸⁶ Било је случајева да су појединци са новцем ишли у Београд, поткупљивали државне службенике и враћали се са пиоменом препоруком за посао. Такав начин запошљавања напунио је канцеларије службеницима, презаситио надзорничке службе, иако многи нису познавали нити радили раније такав посао. Пракса је показала да га нису ни радили како треба. Цео посао пореметили су нестручни људи који су нашли запослење захваљујући протекцији, препорукама и притиску посланика и сенатора из зетске бановине.⁸⁷ Систем протекције на овом градилишту најбоље илуструје пример примања ковача. На тражење одређеног броја ковача, пријавило се више од 100 кандидата*, иако опромни број пријављених никада није учио ковачки занат, нити је чекићем ударио у наковањ.⁸⁸

Путем протекције и познанства постављени су „квалификовани“ и неквалификовани ковачи. Све ковачке радионице биле су плуне таквих „мајстора“. У Билећи је радила једна таква ковачка радионица у којој је било 12 „ковача“, од којих су само двојица некада учили ковачки занат. То су била два радника из Босне. Њихове наднице исплаћиване су од крваво зарађене наднице радника у каменолому. У колико се број тих „ковача“ повећавао, у толико је радничка надница све ниже падала.⁸⁹

Поједини трговци из Билеће, Требиња, Никшића и других градова зетске бановине искористили су прилику да пласирају своју робу. Код Трубјеле једну кантину држао је Васо Батрићевић, а на деоници ближе Билећи своје кантине је имао Душан Попара, трговац из Билеће. У њиховим кантинама хлеб се у почетку могао добити по 2,5 до 3 динара, а касније 3 до 3,5 динара.⁹⁰ Одбор за градњу пруге потписао је уговор са једним од тих трго-

⁸⁵ Исто.

⁸⁶ Исто.

⁸⁷ Слободна мисао, бр. 35, од 6. IX 1936, 2.

* У Црној Гори било је врло мало ковача; углавном су то били радници из других делова земље.

⁸⁸ ИАБ, ФРКВ, бр. 1659/35—2.

⁸⁹ Исто, По сећању Ј. Вукоја и В. Сворцана „мајстора“ ковача било је највише на деоницама пруге ближе Билећи и Никшићу.

⁹⁰ Изјава Ј. Вукоја.

ваца (са Гојком Поповићем из Никшића) по коме је он имао искључиво право продаје робе упосленим радницима на градњи пруге. Он се обавезао пред Одбором за градњу пруге да ће читаво градилиште снабдевати намирницама и другом робом која је потребна градитeljима пруге. Трговац је имао и ценовник прехранбених производа, који је одобрен од Одбора за градњу пруге. Међутим, трговац се тога ценовника није придржавао, нарочито код цена појединих намирница које су радници највише тражили. Цене друге робе, коју је продавао овај трговац, биле су стабилније. Код управе градилишта Г. Поповић је јоверио свој ценовник намирница:

Артикал	Јединица мере кг.	Цена у динарима дин.
Брашно	1	3,5
Хлеб од белог брашна	1	3,25
Хлеб од ражи	1	3
Месо говеђе	1	5,75
Маст свињска	1	15,75
Сланина	1	15,75
Лој нетопљени	1	9,50
Пасуљ	1	3,50
Пиринач	1	5,75
Купус	1	1,50
Паприка слатка	1	30
Лук црни	1	3

Трговац се већ на почетку радова није придржавао ових цена. Иако је килограм сланине по ценовнику коштао 15,75 динара, он га је радницима продао по 18 динара.⁹¹

Квалитет робе и хране коју је овај трговац продавао био је испод одређеног квалитета и потребних критеријума. Раднике је највише погађало то што је хлеб скоро редовно био устајао и слабог квалитета. Хлеб је прављен од устајалог брашна, те се најчешће није могао јести. И поред тако лошег квалитета, хлеб и пасуљ су се највише трошили.

Од првих дана рада на изградњи пруге, обољевање радника узимало је све више маха. Највише их је оболело услед тровања храном. Само у првој секцији оболело је врло брзо преко 130 радника. Број оболелих од цревних обољења повећавао се и услед недостатка чисте воде за пиће. Радници су најчешће били приморани да пију воду из нехигијенских посуда, и то из плупких отворених бунара (чапрња), воду коју су сељаци тих крајева искључиво давали стоци.⁹² Како се приближавала зима тако је расла

⁹¹ ИАБ, ФРКБ, бр. 7603 и 7122/35.

⁹² Према сећању Ј. Вукоја и В. Сворцана на градилиште пруге на захтев радника довожена је чиста вода из Билеће или Требиња у бензинским или великим дрвеним бурадима за воду.

опасност од масовног оболевања. Доктор Зоран Кеслер и др П. Вукићевић били су први лекари који су обишли градилиште. Они су констатовали да је храна по квалитету врло лоша, нехигијенски припремљена, те је као таква, поред нездраве воде, најчешће била узрок цревних обољења радника.⁹³ На исплату хранарине у случају болести, коју је плаћао Окружни уред из Дубровника, радници су чекали по месец и више дана. За време боловања радници су примали 50% мање, што је још више погоршавало њихов положај. За читаво време боловања били су препуштени сами себи.⁹⁴ Радници нису имали плаћени одмор, нити посебно плаћен рад за време празника. У таквој ситуацији, да би нешто уштедели и послали својој породици за најнужније потребе, радници су најчешће штедели на храни.⁹⁵

Рад у камену исцрпљивао је снагу радника. Недостатак добре хране и хигијенске заштите и неповољни климатски услови рада утицали су на здравље радника, те се број оболелих повећавао. Пошто су најчешће спавали у нехигијеничким просторијама, шупама и шталама у Билећи, Никшићу и селима дуж трасе пруге, у напуштеним трговинама и подрумима, крајње непогодним и нехигијенским за становање и одмор (такво потребан после исцрпљујућег рада у каменолому), њихов радни учинак био је врло мали.⁹⁶

Иако је Управа градилишта била дужна да изгради потребан број барака за становање, што је пре почетка градње и обећала, она то није учинила. На читавој траси пруге, на десници од Трубјеле до Никшића, изграђене су свега четири бараке. Оне су подипнуте за раднике чија је кућа била удаљена 4 до 5 сати хода од градилишта и за раднике из других делова земље, у првом реду за Личане и Далматинце, који су били главни мајстори у обради камена. Међутим, тај број барака био је врло мали да би се сместио тако велики број радника. Ове бараке су биле саграђене од старих дасака, без најосновнијих хигијенских услова за становање људи. Због тога су се радници најчешће сами сналазили: ноћивали су по оближњим кућама и колибама у селима дуж трасе, најчешће на слами и сену. Један број њих одлазио је кући, удаљеној и до десет километара.⁹⁷

Иако су Окружни уред за осигурање радника из Дубровника и повереништво радничке коморе из Подгорице били дужни да обезбеде потребну заштиту радника, они то нису учинили. На градилишту није било не само лекара или болничара него чак ни

⁹³ ИАВ, ФРКБ, бр. 1659/35—3.

⁹⁴ Исто.

⁹⁵ Дневни оброк већине радника састојао се од килограма хлеба и нешто чорбастог пасуља са парчетом сланине или без ње. — ИАВ, ФРКБ, бр. 1659/35—3; Изјава Ј. Вукоја.

⁹⁶ Цене становања кретале су се између два и четири динара по особи за једну ноћ. Већина радника је спавала на слами и за то је плаћала два динара за једну ноћ, а спавање у кревету са нешто постелине плаћало се 1—4 динара. — ИАВ, ФРКБ, бр. 1659/35—2, 3.

⁹⁷ Према изјавама Ј. Вукоја и В. Сворцана.

ручне амбуланте. Хитне случајеве морали су носити 20 — 30 km за Билећу, Никшић или Требиње, а лакше повређени радници морали су чекати на прадилишту док дође лекар из оближњег града. Уред за осигурање радника из Дубровника одредио је за оболеле раднике на деоницама близу Билеће лекара из града. Оболели радници морали су да иду у Билећу на преглед и лечење. За своје услуге лекар из Билеће је примао посебан хонорар.⁹⁸ Радници су се и сами сналазили. Завијали су посекоштине и друге озледе, у недостатку санитарског материјала, парчићима одеће и др. Услед тога је било више случајева тровања.⁹⁹

То су биле само мање невоље радника. Раднике је најтеже погодила одлука управе прадилишта да рад не плаћа у акорду, а није плаћала ни загарантовану цену која је радницима обећана приликом њиховог ступања на посао. Ионако мале, радничке наднице нису на време исплаћиване, упркос великом административном апарату. Огромној већини неквалификованих радника и млинера управа је плаћала само 20 динара дневно, а квалификованим радницима између 25 и 30 динара. Управа прадилишта није радницима објаснила зашто се не придржава објављених обавеза. Због тога су се радници побунили, јер нису могли на време да враћају приспеле дугове, остајали су без хране и преноћишта. После прве исплате, пошто су били слабо плаћени, квалификовани радници из Далмације и Црногорског приморја напуштају прадилиште. Да би умирила побуњене раднике, управа прадилишта је отпустила најупорније, а на прадилиште довела жандарме да „одржавају ред и прогоне бундије“.¹⁰⁰

Радници из билећког среза изабрали су између себе три радника*, као делегацију, за предговоре са месним начелником у Билећи. Са тројицом радничких представника у Билећу је дошло и неколико стотина радника. Радници су се жалили на ниску надницу (14 динара дневно за рад од 10 — 12 часова), против надзорника који ништа нису радили, посебно против поступка управе прадилишта, која је на прадилиште довела жандарме. Док су вођени преговори у средском начелству, пред зградом је било неколико стотина радника, спремних на борбу ако преговори не успију. Видевши то, средски начелник је представницима радника обећао да могу између себе изабрати акорданте, који ће радити као и остали, бити плаћени нешто боље од осталих радника, али ће још бити задужени и за алат. Радници су се тек тада вратили на посао.¹⁰¹

Пошто је дошло до незадовољства и побуне радника, која се није могла смрити ни интервенцијом жандарма, управа прадилишта је покушала да умири раднике обећањима. Кад су се радници колективно заинтересовали код акорданата зашто Управа не

⁹⁸ Слободна мисао, бр. 42 од 1. XII 1935, 5.

⁹⁹ ИАВ, ФРКВ, бр. 1659/35—2, 3; бр. 7122/35—1.

¹⁰⁰ ЈАВ, ФРКВ, бр. 1659/35—2.

* У име радника на преговоре су ишли, као раднички делегати, Јанко Вукоје, Лука Вујовић и Милован Бјелетић.

¹⁰¹ Према изјави Ј. Вукоја.

исплаћује обећане наднице, ови су их упућивали на инжењере, јер „то они знају“, а инжењери су их без икаквог објашњења упућивали на управу прадилишта. Инжењер Манојло Николић је „умиривао и саветовао“ раднике „да раде, а не да се буне“, јер ће сви бити накнадно исплаћени „до у динар“.¹⁰² Свој ауторитет искористио је и шеф никшићке секције инж. Павле Жиравец, који је обећањима успео да умири један део радника. Радници су до тада радили дневно преко 10 и више часова, без надокнаде за прекоремени рад, пошто је првобитно објављено плаћање у акорду. Просечна надница обичног физичког радника, сељака из тих крајева, кретала се између 15 и 22 динара. Изузетно су минери, акорданти и првокласни мајстори зидари имали надницу и до 30 динара за 12-часовни рад.¹⁰³ Радничка надница неквалификованих радника била је врло бедна. Кад се одбије 3 до 3,5 динара за килограм хлеба, 3 — 4 динара за становање по шталама и шумама, осигурање и порез по 1 динар, радничка надница за 12-часовно радно време није била већа од 10 динара. Кад се свему томе додају неповољне атмосферске прилике, које нису омогућавале нормалан рад, јер је изградња почела у јесен 1935, онда се може схватити у каквом су положају били радници и колики је био степен експлоатације радника на овом јавном раду. Упркос томе, градња је настављена и у току зиме 1935/36. године.¹⁰⁴ Рад у камену је, посебно ове врсте, спручан посао. У такав посао су од упослених радника углавном били упућени једино Личани и Далматинци. Личани су били у стању, рационалним коришћењем експлозива, да ураде 2,5 пута више него ангажовани неквалификовани радници, сељаци из крајева кроз које је пролазила пруга. Када би се њихова зарада потпуно исплатила, надница мајстора зидара Личана и Далматинаца кретала би се дневно око 65 динара.¹⁰⁵ Ако би се одбила плата акорданата, проценат за утрошени материјал и оштрење алата, једном раднику Личанину остало би око 55 динара за дан. Учинак радника сељака, и поред залагања, био је врло мали. Они нису знали да поставе динамит, да луме камен, а најмање да равнају терен на коме ће лежати прагови пруге. У оним партијама у којима су били такви радници, просечна надница у акорду износила је од 7 динара и 15 пара до 10 динара дневно по раднику. Да би домаћим радницима омогућили да и даље раде, и да би се радови материјално покрили, Одбор је сасвим одступио од претходно објављених и гарантованих надница. Изједначио је једне и друге раднике, скинувши зарађену надницу од мајстора Личана и додавши је другим радницима. Одбор је на тај начин изједначио рад свих радника и исплаћивао раднике од 15 до 20 динара дневно. Такав поступак управе прадилишта изазвао је ре-

¹⁰² ИАБ, ФРКБ, бр. 1659/35 — 2. Према сећању Ј. Вукоја и В. Сворцана на раднике је највише утицао инж. Павле Жиравец, који је обећао веће наднице и изградњу барака и кухиња за раднике.

¹⁰³ ИАБ, ФРКБ, бр. 7603/35 — 1; бр. 1659/35 — 3.

¹⁰⁴ Слободна мисао, бр. 42 од XII 1. 1935, 5.

¹⁰⁵ ИАБ, ФРКБ, бр. 1659/35 — 3.

волт квалификованих радника, у првом реду Личана и Далматинаца, који су напуштали посао и одлазили у Мостар, а одатле их је Берза рада упућивала кући или на неки други понуђени посао.¹⁰⁶

Припремне радове на градњи пруге, који су почели у октобру 1935. године, управа градилишта такође није плаћала. Радницима у режији исплаћивано је свега 20 динара, уместо уговорене наднице према првобитно објављеној цени рада у акорду и класирању радника. Такав поступак управе градилишта још је више револтирао раднике. Због ниских надница, нередовног исплаћивања, јоштре зиме и неповољних услова за рад и живот, све већи број радника напушта градилиште. Овакви масовни сезонски радови у то доба године нису могли задржати ни сељаке из тих крајева, јер је зарада била исувише мала. Један број сељака већ у октобру и новембру 1935. напушта градилиште и одлази кућама.¹⁰⁷

Интервенција појединих радника и њихових представника код управе градилишта није успела. Присуство жандарма онемогућавало је раднике да организују акције на градилишту. Када су се радници први пут побунили, управа градилишта је довела два жандарма, који нису ни интервенисали због незадовољства и организованости радника. Незадовољство радника било је тако велико да је рад на градњи пруге потпуно престао. До обуставе радова дошло је и на изградњи пруге Никшић — Брезна, јер послодавци нису исплатили радницима наднице. Банска управа зетске бановине упутила је на градилиште комисију, да испита узрок незадовољства радника. Комисија је констатовала да послодавци радницима нису исплаћивали наднице.¹⁰⁸ Незадовољство радника на градилишту пруге Билећа — Никшић прерасло је из протеста у сукобе са управом. Тада је на градилиште доведено неколико десетина жандарма који су почели брутално нападати раднике, спречавати њихово окупљање и договарање и било какав организован протест. Због таквог односа управе градилишта према радницима, а посебно због присуства и бруталности жандарма на градилишту, као и веома ниских надница које нису на време исплаћиване, већи део радника напушта посао и одлази кућама.¹⁰⁹ Остатак радника организовано је наступио. Преко својих изабраних представника, они су се обратили Радничкој комори у Београду. Радници су се прво обратили Повереништву радничке коморе из Подгорице, тражећи да хитно ургира код Радничке коморе у Београду, која ће обавестити „надлежне вла-

¹⁰⁶ Исто.

¹⁰⁷ Исто. Према сећању Ј. Вукоја у новембру 1935. на градилишту пруге било је између 3.500 до 4.000 радника. Тај број нагло се смањило у децембру и јануару 1936. године, јер је много радника напустило градилиште због мале зараде. И касније су радници напуштали градилиште пруге, али у знатно мањем броју. — Слободна мисао, бр. 41 од 24. XI 1935 5.

¹⁰⁸ Исто, бр. 45 од 22. XII 1935, 5.

¹⁰⁹ Изјава Ј. Вукоја.

сти“ о ситуацији и положају радника на градилишту и тражити од „надлежних“ да се стање хитно поправи. Жалбу радника са пруге Билећа — Никшић, Радничка комора у Београду упутила је 5. II 1935. године Савезу грађевинских радника Југославије.¹¹⁰ Радници су се телепрамом обратили и савезу грађевинских радника Југославије, тражећи да интервенише „код надлежних власти“ у Министарству грађевина. Истовремено, радници су тражили од Савеза грађевинских радника Југославије да им хитно пошаље већу количину чланских карата, јер је већи број (преко 1.000) радника, и то углавном неорганизованих, изразио жељу да ступи у Савез грађевинских радника Југославије. У свом захтеву радници су тражили да им се изгради потребан број барака за становање, уз које ће бити подигнута и кухиња у којој би радници сами себи кували, или да се набави потребан број стручних кува-ра за ове радничке кухиње, да се изгради потребан број бунара са чистом водом, који ће и после завршетка пруге бити од велике користи становањима у селима кроз која пруга пролази; да се омогући нормалан рад синдикалне организације и радничких повереника, спречи прогањање и општање радника због њиховог класног деловања; да се утврде цене животног намирница, устали квалитет хране, а нарочито хлеба, да се кажњавају трговци који крше прихваћене обавезе у вези са снабдевањем градилишта потребном робом и намирницама.¹¹¹

Радничка комора у Београду захтевала је од Радничке коморе у Сарајеву да на градилиште пруге Билећа — Никшић упутује одмах свога референта који ће испитати положај радника на градњи пруге и о томе писменим путем обавестити Радничку комору у Београду. Исти захтев Београдска радничка комора упутила је Повереништву радничке коморе за Црну Гору.¹¹² Средином децембра 1935. године у Никшићу је боравио М. Милоњић испред Повереништва Радничке коморе из Подпорице у циљу организовања радника у никшићком срезу и на градњи пруге Билећа — Никшић. Са радницима је одржао више конференција, на којима је указао на потребу синдикалног организовања радника и њиховог јединственог наступа у борби за своја права.¹¹³

Радничка комора из Сарајева упутила је на градилиште свог референта са налогом да детаљно испита економски положај радника и да Комору обавести о стању на градилишту.¹¹⁴ Да би се убрзало решење насталог сукоба и стишало незадовољство радника, Радничка комора из Сарајева упутила је Радничкој комори у Београду допис у коме предлаже да Радничка комора из Београда одмах интервенише у корист радника код Министарства социјалне политике и народног здравља. Радничка комора из Сарајева је захтевала да Радничка комора из Београда преко министра со-

¹¹⁰ ИАБ, ФРКБ, бр. 7122/35—1 и 1435/35.

¹¹¹ ИАБ, ФРКБ, бр. 1659/35—3 и бр. 7122/35.

¹¹² ИАБ, ФРКБ, бр. 1435/35—1.

¹¹³ *Слободна мисао*, бр. 44 од 15. XII 1935, 5.

¹¹⁴ ИАБ, ФРКБ, бр. 7351/35.

цијалне политике и народног здравља издејствује да се управа градилишта пруге Билећа — Никшић обавезе на подизање потребног броја барака и кухиња и на редовно исплаћивање радничких надница „према стварном раду“, а не према оцени акорданга и представника управе градилишта.¹¹⁵ Радничка комора из Сарајева је у вези са незадовољством и штрајком мајстора Личана и Далматинаца предлагала да се овима, као бољим мајсторима и радницима који много више ураде, плаћа најмање 60 динара на дан, а осталима да наднице буде између 10 и 15 динара.¹¹⁶

Представник Радничке коморе из Сарајева, који је обишао градилиште пруге и поднео писмени извјештај Радничкој комори у Сарајеву, а са његовом оценом сложила се и Управа Радничке коморе, предложио је да се радници, почетници, тј. сељаци из тих крајева, и вештији мајстори, пре свега Личани и Далматинци — не плаћају једнако.¹¹⁷

Радничка комора је истовремено преко својих представника интервенисала и код председника Одбора за градњу пруге, тражећи од њега да се раднички захтеви усвоје, како би се стишло незадовољство и рад нормално одвијао.¹¹⁸ Председник одбора за градњу пруге објаснио је представницима радничке коморе поступак управе градилишта у вези с исплатом радничких надница и обећао да ће до пролећа 1936. године бити изграђен потребан број барака за становање радника. Он се обавезао да ће управа градилишта из сопствених средстава финансирати грађење 20 нових бунара за воду, а Окружни уред за осигурање радника из Дубровника да ће на захтев управе градилишта отворити потребан број малих амбуланги дуж целе трасе пруге. Одбор за градњу пруге обавезао се такође да неће ограничавати нити спречавати „законским организацијама“ избор радничких повереника и њихов синдикални рад. Одбор се, исто тако, обавезао да ће се старати да трговци не подижу цене намирницама и да квалитет тих намирница буде на потребној висини. Посебно је наглашено да ће се управа градилишта старати да се радницима, „онолико колико зараде“, на време исплати зарађена надница.¹¹⁹

Међутим, положај радника на градњи пруге Билећа — Никшић, и поред интервенције Радничке коморе и обећања Одбора за градњу пруге, није се осетно поправио. Обећање представника Одбора за градњу пруге дата су само да би се стишло незадовољство радника и парализао рад Радничке коморе. Положај радника није се поправио све до лета 1936. године, када ће услови рада бити нешто повољнији.

¹¹⁵ ИАБ, ФРКБ, бр. 7603/35 и бр. 1659/35—3.

¹¹⁶ ИАБ, ФРКБ, бр. 1659/35—3, 4.

¹¹⁷ Исто.

* Председник Радничке коморе из Сарајева био је Бранко Тадић, а Повереништва Радничке коморе из Подгорице Михаило Миловић.

¹¹⁸ ИАБ, ФРКБ, бр. 1659/35—3, 4.

¹¹⁹ ИАБ, ФРКБ, бр. 1659/35—4.

Због тога се Савез грађевинских радника Југославије 10. јануара 1936. године обраћа Радничкој комори у Београду тражећи од ње да убрза решење читавог спора и на тај начин побољша врло тежак положај великог броја радника. У допису Савеза грађевинских радника Југославије, поред осталог, стоји: „Управа овог Савеза разматрајући тежак положај тамо уполслених радника, мишљења је, да би тамо требало образовати привремено повереништво те Коморе, које би из близине могло сваког момента пружити потребну заштиту радницима“.¹²⁰ Предложено је такође, да повереник Радничке коморе из Подгорице ради као члан Равнатељства испред повереништва. Одржано је неколико састанака са радницима, по појединим деоницама, на градилшту пруге Билећа — Никшић. Те састанке и разговоре са радницима организовали су заједнички повереник Радничке коморе из Сарајева и представник Повереништва радничке коморе из Подгорице. На састанцима којима је присуствовао већи број радника, истакнута је потреба формирања и деловања синдикалне организације на градилшту пруге Билећа — Никшић. У име управе градилшта пруге, инж. Воја Перуничкић обећао је да ће се положај радника на градњи пруге нагло исправити у пролеће 1936. године. Раднички повереници прихватили су ово обећање, јер у датом моменту нису могли добити ништа друго. Одлучено је да Окружни уред за осигурање радника из Дубровника прошири своје деловање на новоосновано Повереништво у Никшићу, како би радници могли остварити она права која им гарантује Закон о заштити радника.¹²¹

Радничка комора из Сарајева преко свог представника и Повереништво Београдске радничке коморе из Подгорице обавезали су се да ће се старати о испуњавању радничких захтева и наставити рад на бржем синдикалном организовању радника.¹²²

На интервенцију Савеза грађевинских радника Југославије,¹²³ Управни одбор Радничке коморе у Београду, на седници од 15. фебруара 1936. године,* прихвата сутестије Савеза грађевинских радника о потреби формирања привременог радничког представништва на градњи железничке пруге Билећа — Никшић. У записнику стоји: „Начелно се усваја предлог о формирању привременог Представништва коморе за терен градње пруге Билећа — Никшић, а повереништво се обавезује да реши питање постављања повереника“.¹²⁴

Иако је незадовољство радника на изградњи пруге било донекле стишано и радници почели поново да раде, остало је и даље незадовољство радника према руководиоцима изградње пруге, а нарочито према инж. В. Перуничкићу. Да би смирило раднике и

¹²⁰ ИАВ, ФРКВ, бр. 140/36; бр. 1659/35—3, 4.

¹²¹ Исто.

¹²² Исто.

¹²³ ЈАВ, ФРКВ, бр. 2499/36—1; Ив. бр. 37, док. бр. 117.

* Под тачком 20 дневног реда расправљано је то питање.

¹²⁴ ИАВ, ФРКВ, бр. 140/36 и бр. 2499/36—1.

Радничку комору у Београду, Министарство саобраћаја сменило је крајем децембра 1935. године дотадашњег шефа изградње пруге, инж. Војислава Перуниччића. Он је премештен на градњу киниске пруге, а на његово место постављен је инж. Павле Жиравец који је руководио изградњом пруге Приштина — Пећ. У образложењу премештаја инж. Перуниччића стоји да су га „извјесне околности приморале да тражи премештај“.¹²⁵ У пролеће 1936. године биће смењена и друга два члана Одбора за градњу пруге Билећа — Никшић, инжењери М. Мелке и Ј. Стибл, а на њихова места постављени су инжењери Никола Димитријевић и Драгутин Марковић.¹²⁶

У пролеће 1936. године поново оживљавају радови на прузи Билећа — Никшић. Они нису прекидани за читаво време зиме, али су били по обиму нешто мањи него у јесен 1935. године. Број радника у пролеће 1936. године био је нешто већи него крајем 1935. године. Већ у априлу 1936. године на прадилишту је било 2.500 стално запослених радника и око 1.000 радника који су радили на споредним пословима око изградње пруге. Био је и један број оних који су на прадилиште долазили да раде краће време, па су одлазили кући или на неке друге јавне радове. Прадилиште пруге су обилазили, поред представника Радничке коморе, и политички правци из Црне Горе и Херцеговине. У марту 1936. године обишао га је познати опозициони државник у зетској бановини Марко А. Вујачић. Њега је интересовао положај радника на градњи пруге, број запослених и њихове наднице. Одржао је неколико састанака са радницима. Осуђивао је Одбор за градњу пруге због ангажовања великог броја оних радника који не раде, стварно не доприносе својим радом ништа за изградњу ове пруге, а налазе се по разним службама, у канцеларијама или на прадилишту као помоћно особље или „као надзорници“, „стручна лица“ и сл. Њихова плата, која није била мала, падала је на терет осталих радника, због чега су радничке наднице биле још мање.¹²⁷ За време градње ове пруге, живот у селима дуж трасе нагло је живнуо. На територији зетске бановине, са почетком радова на изградњи пруге Билећа — Никшић, опао је незнатно и број незапослених радника.¹²⁸

Интересантно је навести да је, због непажње чланова Одбора за изградњу пруге, у пожару који је избио у епископском дому у Никшићу изгорео један део архивског материјала и планова, претежа појединих секција за градњу пруге Билећа — Никшић.¹²⁹

Радови на прузи Билећа — Никшић у пролеће и лето 1936. године били су у пуном јеку. Земљани радови извођени су на читавој траси пруге и до маја су завршени за 55%, Терен на коме

¹²⁵ Слободна мисао, бр. 45 од 22. X 1935, 5.

¹²⁶ Исто, бр. 21 од 24. V 1936, 2.

¹²⁷ Исто, бр. 11. од 15. III 1936, 5.

¹²⁸ Социјални архив, Београд, год. II, бр. 8—9, август-септембар 1936, 272.

¹²⁹ Слободна мисао, бр. 9 од 1. III 1936, 2 и бр. 21 од 24. V 1936, 2.

је грађена пруга био је врло тежак за извођаче радова. Али, за њих је најтежа била сама организација посла, пошто Одбор за градњу пруге у првобитном саставу није имао успеха у томе. Пруга је пролазила кроз безводни и каменити крај, па су организатори градње морали прво да обезбеде довољну количину воде. Зато су морали изградити неколико цистерни за воду и водовод, који ће касније користити народу у селима кроз која пруга пролази. Питање снабдевања водом будућих железничких станица био је такође посебан проблем. Међутим, извођачима радова успело је да и то некако реше. Железничка станица у Петровићима снабдевала се водом из хидроцентрале на Требишњици код села Косијерева. За железничке станице Подбожур и Вилусе изграђене су две велике цистерне.¹³⁰ Станице Трубјела и Стуба добијале су воду са извора Сланог, а станица у Никшићу из планинског извора Видрован.¹³¹

Извођачима радова на изградњи пруге Билећа — Никшић највише бригае задавала је изградња каменог моста на реци Зети код Никшића, који је и највећи објекат на овој прузи. Мост има четири окна са распоном од 15 метара, а изграђен је од тесаног камена. Држава га је приликом лицитације уступила приватном предузећу, и то је био једини посао на изградњи ове пруге који није рађен у државној режији.¹³²

У време најинтензивнијег рада на изградњи пруге Билећа — Никшић, у септембру 1936. године почели су радови на трасирању пруге Вилуси — Рисан у Боки Которској. На том послу радиле су две групе стручњака за трасирање и изградњу железничких пруга. Министарство саобраћаја поверило је тај задатак секцији која је радила на трасирању пруге Билећа — Никшић. Радови на трасирању будуће пруге Вилуси — Рисан били су завршени до децембра 1936. године. Секција је предложила трасу будуће пруге правцем од будуће станице Балосава, 34 km од Билеће, на прузи Билећа—Никшић, па преко Спиле Праховске, Окосишта—Загоре ка Леденицама, а затим на Рисан. На делу те пруге од Леденица до Рисна требало је пробити тунел дужине 2.400 метара.¹³³

Од Министарства саобраћаја тражено је крајем 1936. и почетком 1937. године да се приступи и трасирању пруге од Никшића у правцу Подгорице, и да се изврше припремни радови за наставак градње пруге Никшић — Подгорица. Тај захтев је у начелу прихваћен, па је при Министарству саобраћаја образована посебна секција за трасирање пруге у правцу Никшића.¹³⁴

¹³⁰ Политика од 13. VII 1938, 6.

¹³¹ Изграђена су и четири водовода са већим бројем цистерни (чакрња) за воду. За то је утрошено 700.000 динара. — Политика од 13. VII 1938, 6. и Слободна мисао, бр. 26 од 10. VII 1938, 1.

¹³² Политика, од 13. VII 1938, 6; Слободна мисао, бр. 33 од 29. IX 1935, 1; бр. 35 од 6. IX 1936, 2.

¹³³ Слободна мисао, бр. 35 од 6. IX 1936, 5; бр. 42 од 25. X 1936, 5. и бр. 51 од 27. XII 1936, 5.

¹³⁴ Исто, бр. 6 од 14. II 1937, 2 и бр. 12 од 28. III 1937, 2.

У плановима за изградњу пруге Билећа — Никшић било је предвиђено да се дуж трасе изгради око 60 цистерни за воду, а да водовод прође кроз села и да их снабдева водом. На реци Требишњици подигнута је мала електрична централа код села Косјерева, јачине 250 КС, која је првенствено служила за погон пумпи за воду којом су се снабдевале железничке станице и за осветљавање железничких објеката дуж пруге Билећа — Никшић. Било је такође предвиђено, уколико би преостало струје да њу користе општине Билећа и Требиње и други приватни интересенти за потребе осветљења или погон мотора у својим приватним радионицама, као и за погон апарата за вештачко наводњавање.¹³⁵ Радови на хидроцентрали у Косијереву били су готови до пролећа 1938. године. Подизањем ове хидроцентралне решено је питање осветљења свих железничких станица и објеката дуж пруге Билећа — Никшић. Месне власти из Требиња тражиле су од Одбора за градњу пруге да се град Требиње, без обзира на количину струје, обавезно укључи у електричну мрежу са ове хидроцентралне.¹³⁶

Из унутрашњег зајма (око милијарду динара) држава је финансирала довршетак радова на прузи Билећа — Никшић. Из тог зајма покривени су сви трошкови који су били већи од првобитног прерачуна. До доношења буџета за 1937/38. годину било је на овој прузи завршено око 60% предвиђених радова, иако је требало да пруга буде завршена у пролеће 1938. године. Темпо радова је био у извесном опадању због недостатка средстава, али су она обезбеђена из наведеног унутрашњег зајма и темпо радова је у зиму и пролеће 1938. убрзан.¹³⁷ Морамо истаћи да је, поред објеката дуж трасе пруге, израђено и око 60 km приступних путева, што је за ове крајеве од посебног значаја.¹³⁸

Ова пруга узаног колосека (0,76 m) дужине 71,3 km има успон на правој линији 16,1‰ и најмањи полупречник кривине од 125 метара, од чега има само неколико изузетака са 100 метара. Највиша кота на овој прузи је на Трубјели, 852 метра. Дуж читаве пруге има седам малих тунела укупне дужине 962 метра. Траса пруге усечена је највећим делом у стене. Укупна кубатура усека износи 480,000 м³. Пруга Билећа — Никшић има шест железничких станица: Петровићи, Вилуси, Подбожур, Трубјела, Стуба и Никшић. Станичне зграде израђене су од тесаног камена, и за оно време представљале су лепа архитектонска решења.¹³⁹

¹³⁵ *Експозе министра саобраћаја о предлогу буџета за 1939/40. годину*, издање Државних железница, Суботица 1930. 43.

¹³⁶ *Политика* од 13. VII 1938, 6.

¹³⁷ *Експозе министра саобраћаја о предлогу буџета за 1937/38. годину*, Београд 1937, 27.

¹³⁸ Инж. Иван Оровић, н. д., 15.

¹³⁹ *Сто година железница Југославије*, Београд, 1951, 86; *Политика* од 13. VII 1938, 6 и 12. IX 1938, 1-2; *Слободна мисао*, бр. 26 од 10. VII 1938, 1. и бр. 36 од 18. IX 1938, 2.

Пруга је пуштена у саобраћај 12. јула 1938, а њено свечано отварање извршено је 11. септембра 1938. године.¹⁴⁰ Општина Никшић није организовала свечани дочек првог воза у никшићку железничку станицу у јулу 1938. године, јер то за власт није било свечано отварање. Међутим, грађани Никшића и околине формирали су одбор за свечани дочек првог воза у никшићку железничку станицу. Одбор је радио самостално, без учешћа званичних власти. По свом конституисању, Одбор је упутио апел грађанима Никшића и околине да масовно изиђу на железничку станицу на дан доласка првог воза. Улазак првог воза у град (12. јула 1938. године у 12,48 часова) оглашен је пуцањем прапција са старе турске тврђаве, масовним одушевљењем народа, пуцањем из пиштоља и пуцака. Овом великом веселу присуствовало је преко осам хиљада људи из Никшића и околине. Окупљеној маси говорио је опозициони првак Марко Вујачић.¹⁴¹

Свечаном отварању пруге, 11. септембра 1938. године, присуствовало је око 10.000 Црногораца и Херцеговаца. Пред отварање пруге у Никшић су доведене јаке полицијске и жандармеријске снаге и Стојадиновићеве „зелене кошуље“, ради обезбеђења припреманих манифестација режиму и председнику владе др Милану Стојадиновићу. Комунисти и опозициони прваци из зетске бановине организовали су долазак што већег броја радника, сељака и грађана на свечано отварање пруге и заказани збор, са намером да заказани збор претворе у демонстрације.¹⁴² Улазак воза у никшићку железничку станицу и појава др Милана Стојадиновића на вратима вагона дочекана је протестима окупљеног народа, који се претворио у демонстрације против режима и политике владе др М. Стојадиновића. Окупљени народ, који су предвођили комунисти и опозициони прваци, онемогућио је одржавање збора и манифестација режиму. Већ сутрадан, а појединачно и у току ноћи, почела су хапшења комуниста у Билећи, Никшићу и другим местима зетске бановине.¹⁴³

Пруга Билећа — Никшић једина је пруга израђена у Црној Гори између два светска рата. Израђена пруга дужине 71 km чинила је само 4% свих израђених железничких пруга у Краљевини Југославији између два светска рата.¹⁴⁴ Несумњиво, то је и сувише мало за ову покрајину, која није имала ни добрих путева ни железничких пруга. Велики део зетске бановине остао је и даље затворено тржиште, а природна богатства ових крајева нису могла у потпуности бити коришћена. Бројни планови за

¹⁴⁰ Политика од 13. VII 1938, 6. и Слободна мисао, бр. 36 од 18. IX 1938, 2.

¹⁴¹ Слободна мисао, бр. 27 од 17. VII 1938, 2.

¹⁴² Буро Ђурашковић и Бранко Прњат, Командант Сава, Београд 1961, 84—87; Изјава Ј. Вукоја;

¹⁴³ В. Ђурашковић и Б. Прњат, н. д., 66—67.

¹⁴⁴ Ловрентић др Стјепан, Економска политика Југославије, Сарајево 1956, 80.

изградњу железничких пруга у Црној Гори, у правцу Јадранског мора и Подпорице, остали су све до рата само обећања и планови Министарства саобраћаја Краљевине Југославије. Недостатак материјалних средстава, а пре свега одређена политика Министарства саобраћаја и појединих влада и Министарског савета Краљевине Југославије по питању изградње железничких пруга, најтеже су погодили ову покрајину. Црна Гора је и даље остала без тако потребне мреже саобраћајних артерија, у првом реду без мреже железничких пруга.

Dordije Piljević

PROBLÈME DE LA CONSTRUCTION DES CHEMINES DE FER EN
ZETSKA BANOVINA ET LA POSITION DES OUVRIERS EN
CONSTRUCTION DU CHEMIN DE FER BILEĆA—NIKŠIĆ

R é s u m é

Pendant tout le temps de l'existence de la Royaume de Yougoslavie, de 1918 à 1941, au Monténégro n'était construit qu'un seul chemin de fer, celui de voie étroite de Bileća jusqu'à Nikšić, en longueur de 71 km.

Parmi les plans du Ministère des communications de la Royaume de Yougoslavie se trouvait, déjà 1920, celui de la construction du Chemin de fer adriatique. Pour sa réalisation 1922 an furent assurés les moyens financiers à l'intermédiaire de l'Emprunt international (Emprunt de Blère). Mais malgré cela, cette construction n'était jamais mise en execution; les moyens reçus pour elle furent dépensés pour les reconstructions et constructions des autres chemins de fer dans le pays.

La construction du chemin de fer Bileća—Nikšić, comme la continuation de la voie ferrée étroite Trebinje—Bileća (construite entre 1927 et 1931 ans), fut commencée le 25 septembre 1935 an. Elle était financée par l'Etat (Ministère des communications) et ses travaux dirigés par un comité, formé spécialement pour cette construction. Il avait engagé environ 3.000 ouvriers. Leur majorité était composée par des ouvriers sans qualification et de pauvres paysans monténégrins et herzégoviniens, tandis que les cadres techniques en général étaient amenés de Lika et Dalmatie. Les conditions de vie et de travail sur ce chantier de construction étaient très difficiles, et les salaires les moindres.

Le traitement des ouvriers du côté de la direction de chantier: protectionnisme, bas salaire, punitions fréquentes des ouvriers et les frustrations de leurs salaires ont provoqué des révoltes et mécontentements des ouvriers qui finirent par une cessation de travail, se passée vers la fin du décembre 1935 an.

En intervention de police, de gendarmerie, des organes du pouvoir de Bileća et Nikšić, de Ministère des communications, des chambres ouvrières de Belgrade et Sarajevo et d'Union des constructeurs yougoslaves les travaux continuèrent, mais un grand nombre d'ouvriers, particulièrement qualifiés, a quitté ce chantier.

La position des ouvriers ne se changeait pas au courant des années suivantes. Il ne s'étaient améliorées que les conditions d'habitation et de protection hygiénique, mais les salaires étaient restés encore toujours le moindres.

Ce chemin de fer fut terminé et livré aux communications le 12 juillet 1938 an. Le long de cette voie fut construit aussi environ 60 km de chemins accédants et plusieurs dîmes de citernes pour l'eau, ce qui était d'un grande impotrance pour ces régions karstiques.