

UDK: 625:930.25 (497.5+497.6) "1946/1947"
Historijska građa

OMLADINSKE PRUGE BRČKO-BANOVIĆI I ŠAMAC-SARAJEVO U ARHIVSKIM FONDOVIMA HRVATSKOG DRŽAVNOG ARHIVA

Siniša Lajnert
Hrvatski državni arhiv, Zagreb,
Republika Hrvatska

Apstrakt: Izgradnja pruge normalnog kolosjeka Brčko-Banovići počela je 1. svibnja 1946., a završena je 7. studenoga 1946. Prugu dužine 92 km izgradila je Narodna omladina Jugoslavije i to puna 22 dana prije roka. Samo iz Narodne Republike Hrvatske na Omladinskoj pruzi Brčko-Banovići radilo je 14.700 omladinaca i omladinki. Pruga normalnog kolosjeka Šamac-Sarajevo sagrađena je u vremenu od 1. travnja do 15. studenoga 1947. Navedena pruga kao najveći objekat prve godine Petoljetke, djelo je Narodne omladine Jugoslavije, a bila je duga 242 km. Na njenoj izgradnji sudjelovalo je 211.000 omladinaca i omladinki.

Ključne riječi: omladinske pruge, pruga Brčko-Banovići, pruga Šamac-Sarajevo, Narodna omladina Jugoslavije

Abstract: The laying of a standard gauge railway track between Brčko and Banovići began on 1st May 1946 and was finished on 7th November 1946. The railway track was 92 kilometres long, and it was built by the People's youth of Yugoslavia a full 22 days before the deadline. There were 14.700 youths engaged in the project only from the People's Republic of Croatia. The standard gauge railway track between Šamac and Sarajevo was built in the period from 1st April until 15th November 1947. This railway track was the biggest object of the first year of the Five-year plan, and its construction was executed by the People's youth of Yugoslavia. It was 242 kilometres long. Around 211.000 youths were involved in its building.

Key words: *Youth railway tracks, railway track Brčko-Banovići, railway track Šamac-Sarajevo, People's youth of Yugoslavia.*

Uvod

Ovaj članak o omladinskim prugama temelji se na proučavanju arhivskoga gradiva koje se čuva u Hrvatskom državnom arhivu. Naime, riječ je o arhivskom fondu br. 1231, Republička konferencija Saveza socijalističke omladine Hrvatske-Zagreb (1943.-1990.) i fondu br. 1576, Direkcija željeznica Zagreb Jugoslavenskih državnih željeznica-Zagreb (1945.-1990.).

Izgradnja pruge normalnog kolosjeka Brčko-Banovići počela je 1. svibnja 1946., a završena je u rekordnom roku 7. studenoga 1946. Pruga normalnog kolosjeka Šamac-Sarajevo sagrađena je u vremenu od 1. travnja do 15. studenoga 1947.

Pruga Brčko-Banovići

O potrebi izgradnje Omladinske pruge Brčko-Banovići Glavni odbor Ujedinjenog saveza antifašističke omladine Hrvatske (USAOH) u Zagrebu pisao je 1946. godine okružnim odborima USAOH-a sljedeće:¹

“Dragi drugovi!

Bogati rudarski bazen Banovići-Seona u blizini Tuzle ima vrlo slabu željezničku vezu i time mu je onemogućen razvitak. Banovići je jedan od najbogatijih bazena sa veoma velikim naslagama mrkog uglja.

Ako bi se uspostavila jedna nova željeznička linija normalnog kolosjeka od Brčkog do Banovića odmah bi se omogućilo povećanje produkcije uglja za 8-10 puta pa i više. Uz to ova pruga bi razteretila prugu Sarajevo Brod za 50% i omogućila življi saobraćaj sa industrijskim centrima oko Zenice. Pored ovoga novom prugom normalnog kolosjeka bi se direktno povezala industrija u Osijeku, Vojvodini i Beogradu sa nalazištima po kvalitetu vrlo dobrog, mrkog uglja. Time bi se uštedili ogromni izdaci koji se svake godine daju za pretovar u Slav. Brodu. Do stanice Vin-

¹ Hrvatski državni arhiv (dalje: HR HDA) 1231. Republička konferencija Saveza socijalističke omladine Hrvatske-Zagreb (1943.-1990.), Glavni odbor USAOH, godina 1946., inv. br. 258. Napomena: Fond je u reviziji.

kovci skratio bi se razmak za oko 70 km. čime bi isto tako bili uštedeni veliki transportni troškovi. Pored uglja prugom Brčko Banovići izvozile bi se velike količine soli, drveta, šljiva i druge robe. Uopšte uzev, ova pruga ima ogroman privredni značaj i ona bi se državi isplatila u toku jednogodišnje eksploatacije.

Svi ovi razlozi rukovodili su Centralni Odbor USAOJ-a da se u ime omladine čitave Jugoslavije obaveže na to da će u toku ovoga ljeta izgraditi cjelu prugu Brčko Banovići u dužini od 92 km.

Pored velikog ekonomskog značaja primajući ovu obavezu Centralni Odbor se rukovodio i time što se u pripremama za III. Kongres razvio snažan pokret omladine putem davanja radnih obaveza čime je znatno podignut radni polet omladine i njen doprinos u sveopštim naporima na obnovi i izgradnji zemlje.

Računajući nato da ogromne obaveze koje je omladina primila nebi bile utrošene samo na poslovima u okviru jednog sela ili sreza Centralni Odbor USAOJ-a je riješio da izgradnjom ove pruge pruži mogućnost omladini i njenim organizacijama da stvore veliko djelo od trajne vrijednosti i velike koristi za državu. Rad na ovoj pruži početi će I. maja i treba da bude završen do septembra mjeseca. Na njemu će učestvovati dve grupe po 12.000 ukupno 24.000 omladinaca iz svih krajeva.

Prva grupa će početi raditi na prvoj polovini pruge I. maja i završiti će I. jula, kada treba da bude smjena od prve grupe koja će raditi na drugom djelu pruge.

Ova je prva akcija ovalikog obima koja na jednom poslu okuplja omladinske jedinice iz svih naših Republika, i zbog toga ona treba da bude krupan prilog učvršćivanju bratstva i jedinstva naše omladine. Dvo-mjesečni rad na ovoj pruži treba da upozna svu omladinu sa uspjesima organizacija u drugim krajevima, da prenese iskustvo upravo da donese velike koristi omladinskom pokretu time što bi ovo bilo velika radna škola iz koje će svaki učenik izaći kao sposoban rukovodilac ra(dne) jedinice u svom selu. Da bi se svi ovi zadaci ostvarili potrebno je izvršiti svestrane pripreme stvarajući jedinice koje su kod nas u Hrvatskoj raspoređene ovako:

Dalmacija	500 omladinaca 2 brigade.
Lika	250 " I "
Banija	250 " I "
Primorje	250 " I "
Karlovac	250 " I "

Zagreb (Okrug)	250 “ I “
Bjelovar	250 “ I “
Varaždin	250 “ I “
Osijek	250 “ I “
Daruvar	250 “ I “
<u>Brod</u>	<u>250 “ I “</u>

Ukupno 3000 omladinaca 12 brigada (u prvoj grupi). Ova prva grupa počinje sa radom prvom maja i biti će sastavljena od seoske omladine a završice svoj rad 1. jula kada počinju, ili su u toku veliki radovi u polju. Druga grupa bila bi sastavljena od srednjoškolaca i došla bi u vrijeme velikog letnjeg raspusta...

...Posao na ovoj pruzi vrlo je veliki i zahteva velike napore. Prije rata ova pruga bi se radila tri godine, dok smo mi primili obaveze da je izgradimo u toku jednog ljeta. To znači da će naše jedinice trebati da ulože velike napore kako bi postavljeni zadatak izvršili u toliko više šta će radi kulturno prosvjetno i drugog rada radno vreme biti svega 6 sati. Zato treba težiti tome da u jedinicama bude što veći broj omladinaca, gdje je to moguće omladinske dati samo na lakše dužnosti...

...Potrebno je za rukovodioce, ako nije moguće za čitave čete odmah organizovati predavanja i kurseve koji bi vodili željeznički stručnjaci preko kojih bi se omladina upoznavala sa radom na pruzi...

O svečanom otvorenju radova na Omladinskoj pruzi Brčko-Banovići 1. svibnja 1946., zagrebački “Vjesnik” donio je sljedeći članak:²

“BRČKO, 2. svibnja. – Došao je veliki dan slavlja mlade generacije Federativne Narodne Republike Jugoslavije. Prvoga maja na praznik radnog naroda otpočela je izgradnja pruge Brčko-Banovići. Svečanosti, koja je održana na Poljani blizu Brčkog prisustvovali su ministar Savezne vlade i predsjednik Privrednog savjeta Andrija Hebrang, ministar saobraćaja Todor Vujasinović, ministri vlade Narodne Republike Bosne i Hercegovine Đuro Pucar i Cvijetin Mijatović, predstavnik Jugoslovenske armije general-major Pavle Ilić, sekretar Centralnog odbora USAOJ-a Rato Dugonjić, delegat Zemaljskog odbora Jedinstvenih sindikata radnika i namještenika Jugoslavije za Bosnu i Hercegovinu Pasanaga Man-

² Prvog maja otpočeli su radovi na izgradnji omladinske pruge Brčko-Banovići, *Vjesnik Narodnog fronta Hrvatske*, VI; br. 317, Zagreb, 3. V. 1946., 6.

džić. Ispred tribina bile su postrojene radne brigade niškog, vranskog, bjeličkog i topličkog okruga.

Poslije otvaranja mitinga uzeo je riječ ministar Đuro Pucar, koji je istakao da ovogodišnja proslava 1. maja jest značajno priznanje našoj omladini na dosadašnjem radu poželivši joj uspjeh u gradnji pruge. Zatim je govorio ministar FNRJ Andrija Hebrang:

‘Stari je običaj, rekao je on, da se na dan 1. maja baci pogled na uspjehe postignute u toku minule godine i na zadatke, koji stoje pred narodom u idućoj godini. Prije godinu dana naša zemlja vodila je borbu za oslobođenje. U toku ove godine, govoreći bez pretjerivanja, postigli smo velike uspjehe. Učvrstismo našu narodnu vlast, podigli smo naše tvornice, nahranili gladne.’

Na kraju je ministar Hebrang rekao, da ova pruga nije jedino veliko djelo, koje će se izvršiti u toku ove godine.

Postrojene omladince pozdravio je u ime Jugoslavenske armije general-major Pavle Ilić, a zatim Pašanaga Mandžić. U ime vlade Narodne Republike Bosne i Hercegovine govrio je ministar Cvijetin Mijatović, koji je između ostaloga rekao: ‘Vi ćete zajedno s omladinom Bosne i Hercegovine razbiti sve sumnje koje kolaju o izgradnji pruge. Čuju se skeptične riječi sumnje, da neće biti moguće izgraditi ovu prugu. Govori se da to nije poznato ni u naučnoj teoriji ni u naučnoj praksi, da se s ovakvim sredstvima u ovakovom roku može tako nešto izvesti. Ali mi imamo svoju praksu. Mi možemo kazati, da u povijesti nije bilo poznato ono, što se dogodilo za četiri godine kod nas. Ono se prije nije dogodilo zato, jer nije bilo takovih vođa naroda kao što je maršal Tito, jer nije bilo takovog jedinstva naroda, kao što je danas.’

Poslije toga govorio je sekretar Centralnog odbora USAOJ-a Rato Dugonjić, koji je između ostalog rekao: ‘Na današnji dan, veliki praznik radnog naroda, omladina Jugoslavije istupa sa svojim posebnim i vlastitim uspjesima. U prvomajskom takmičenju omladina naše zemlje priložila je 3 milijuna besplatnih radnih dana. Riječi Centralnog komiteta Komunističke partije Jugoslavije omladini u prvomajskom takmičenju daju nam novu snagu i nov polet za nova velika djela, veća djela od onih koja smo do sada izvršili. I u ovom najvećem pothvatu, koji je dosad preuzela omladina Jugoslavije, da pomogne svoju narodnu vlast da izgradi tako važan objekat kao što je pruga Brčko-Banovići mi moramo uložiti sve. Sada treba da počne djelo, koje će da savlada ovo prostranstvo i plava brda pred nama, koje će da omogući da se naš ugljen, šljive i druga bogatstva mogu pravilno iskoristiti za dobro radnog naroda čitave naše do-

movine. Mi ne možemo da zatvorimo oči pred činjenicama da treba uložiti maksimum oduševljenja i napora, da bi se izvršilo ovo veliko djelo. Zato na početku vaših radova, ja bih vas pozvao da u ovaj rad ne unesete samo oduševljenje, nego da uložite isto toliko i organiziranosti. Omladinska pruga ne znači samo veliko djelo, ona znači za nas u isto vrijeme i veliku školu. Na pruži će raditi 25.000 omladinaca i omladinski. Neka se s pruge vrati 25.000 rukovodilaca omladinaca i omladinki. Omladinska pruga postala je stvar ne samo Jugoslavije, već i drugih naroda. Nama su se do sada javile jedna brigada omladine iz Češke i jedna brigada iz Rumunjske, a javljaju se također iz Poljske. Omladinska pruga – to je pitanje časti omladine Jugoslavije.’

Zatim je uzeo riječ ministar Todor Vujasinović. On je između ostalog rekao: ‘Plan za izgradnju ove pruge nije nov. Još bivša Austro-Ugarska monarhija htjela je da postavi ovu prugu. Za vrijeme bivše Jugoslavije trasa je postavljena dva puta. Pa i za vrijeme tzv. Nezavisne Države Hrvatske počeli su ponovno ti radovi. Način na koji mi podižemo prugu pokazuje, da krupnije gradnje, koje se postavljaju pred našu narodnu privredu nisu više sredstvo iskorištavanja radnih masa, nego su sredstvo za izgradnju bolje budućnosti i ljepšeg života na prvom mjestu radnog čovjeka. Prema našim budžetskim mogućnostima mi ovu prugu u ovoj godini ne bi mogli da podignemo. Ali došla je naša herojska omladina, koja je dala dobrovoljnu radnu snagu. Mi smo na taj način došli u mogućnost da otpočnemo ovako veliki i važan posao’. Na kraju svoga govora ministar Vujasinović pozvao je omladinu da pomogne tehničke rukovodiocima u izvršenju posljednjih zadataka.

Svečanost je završena otkrivanjem spomen-ploče na mjestu gdje je ministar saobraćaja Todor Vujasinović udario prvi put pijukom o ledinu...”

Značajna odluka Centralnog odbora USAOJ-a da omladina Jugoslavije izgradi prugu Brčko-Banovići, oduševljeno je prihvaćena i u Narodnoj Republici Hrvatskoj (NRH). Na Omladinskoj pruži Brčko-Banovići radilo je 14.700 omladinaca i omladinki iz NRH.³

³ Pismo II. Kongresa Narodne omladine Hrvatske Maršalu Titu od 28. svibnja 1947., kao i naslov: Završen je II. Kongres Narodne omladine Hrvatske, *Vjesnik Narodne fronte Hrvatske*, VII; br. 642, Zagreb, 29. V. 1947., 1.

O svečanom otvorenju Omladinske pruge Brčko-Banovići 7. studenoga 1946., zagrebački "Vjesnik" donio je sljedeći članak:⁴

"BRČKO, 7. studenoga. – Puna 22 dana prije određenog roka herojska Narodna omladina Jugoslavije završila je grandiozno djelo, kojemu se divi cijeli svijet. Jučer, uoči proslave Velike Oktobarske socijalističke revolucije na svečan način je predana prometu Omladinska pruga Brčko-Banovići. Od ranog jutra velike mase omladine, muškaraca i žena, s pjesmom, transparentima i zastavama pristizale su na rudnik u Banovićima. Rudnik je bio svečano iskićen zastavama, zelenilom, transparentima, slikama maršala Tita i generalissimusa Staljina. Svečanosti su prisustvovali ministar rudarstva Savezne vlade Bane Andrejev, potpredsjednik Narodne skupštine Bosne i Hercegovine Ante Babić, ministri vlade NR Bosne i Hercegovine Đuro Pucar-Stari, Uglješa Danilović, Pašaga Mandžić i Novak Mastilović, pomoćnici ministra rudarstva Savezne vlade ing. Tadija Popović, ing. Dular, predstavnici JA, predstavnici Zemaljskog odbora Jedinstvenih sindikata Bosne i Hercegovine, delegacije radnika iz svih rudnika Bosne i Hercegovine, predstavnici narodne vlasti, kao i ogroman broj građana i omladine.

Svečanost je počela govorom rudara Ive Peranovića, koji je pozdravio prisutne. Zatim je demonstriran rad bagera, koji su očistili velike površine ugljenih naslaga, pa su vagoneti, natovareni ugljenom, pošli prema radničkoj stanici Banovići, koja se od danas zove stanica Jugoslavenske armije. Na stanici su se, pored ogromnog broja naroda, nalazili postrojeni omladinci-udarnici i delegati svih brigada. Predajući ugljen omladinama ministar Savezne vlade Bane Andrejev održao je govor, u kojem je pored ostalog objavio da se od danas svi rudnici ugljena ovog bazena nazivaju 'Rudnici uglja Tito.'

U ime omladine govorio je Radovan Papić, koji je izložio rad omladine na pruži i objavio obaveze omladine, da će iduće godine produžiti prugu do Zavidovića i Sarajeva. Zatim je ing. Tadija Popović, pomoćnik saveznog ministra rudarstva govorio o naporima i zalaganju rudara, kao i o pomoći koju je omladina pružila rudarima na podizanju naše privrede. Poslije toga je ministar Pašaga Mandžić govorio u ime vlade NR Bosne i Hercegovine, a u ime uprave Rudnika maršala Tita govorio je ing. Frančić. Na kraju svečanosti otkrivena je spomen-ploča graditeljima Omla-

⁴ Veličanstvena proslava predaje saobraćaju Omladinske pruge Brčko-Banovići, *Vjesnik Narodnog fronta Hrvatske*, VI; br. 474, Zagreb, 8. XI. 1946., 1.

dinske pruge. Dok se u Banovićima i kod Rudnika maršala Tita razvilo narodno veselje, krenuo je specijalni vlak s ugljenom put Brčkog. Vlak je svečano iskićen zastavama, raznim parolama, slikama rukovodilaca i zelenilom. Kompozicijom putuje oko 600 omladinaca, udarnika i delegata svih brigada, koje su sudjelovale u izgradnji Omladinske pruge, zatim predstavnici Rudnika maršala Tita, uprave gradilišta i drugi. Na svim usputnim stanicama vlak su dočekivale mnogobrojne delegacije seljaka iz susjednih sela.

Danas u 9 sati u jutro čuo se na stanici u Brčkom jaki zvižduk lokomotive, koja je vukla prvi vlak, natovaren ugljenom, iz Rudnika uglja Tito u Banovićima, prvi vlak, koji je prošao Omladinskom prugom, izgrađenom u rekordnom i do sada nečuvenom vremenu od šest i po mjeseci.

Već rano u jutro izašlo je sve građanstvo Brčkog iz svojih kuća i žurilo prema željezničkoj stanici da prisustvuje dočeku prvog vlaka iz Banovića. Glazbe su prolazile ulicama, svirajući marševe i borbene pjesme. Na zborištu već su se nalazile omladinske radne brigade i brojni seljaci iz okolice. Oko 8 sati stigla je na zborište delegacija Prezidijuma Narodne skupštine FNRJ, koju sačinjavaju potpredsjednik Prezidijuma Narodne skupštine FNRJ Moša Pijade i sekretar Prezidijuma Mile Peruničić, predstavnici Savezne vlade: ministar financija Sreten Žujović, ministar poljoprivrede Vasa Čubrilović, ministar rudarstva Bane Andrejev i ministar saobraćaja Todor Vujasinović, predstavnici Jugoslavenske armije: general-lajtnant Sava Orović i general-major Pavle Jakšić, te predstavnici Glavnog odbora Jedinstevenih sindikata radnika i namještenika Jugoslavije: predsjednik Đuro Salaj i potpredsjednik Josip Cazi. Na današnju veliku svečanost stigli su i predstavnici vlade NR Srbije Jovan Veselinov i Moma Marković, predsjednik vlade NR Makedonije Lazar Koliševski, predstavnik vlade NR Slovenije ministar rada Tomo Breclj, potpredsjednik Narodne skupštine NR Bosne i Hercegovine Ante Babić, predstavnici vlade NR Bosne i Hercegovine: potpredsjednik vlade Đuro Pucar-Stari, ministri Avdo Humo, Pašaga Mandžić, Osman Karabegović, Novak Mastilović i Uglješa Danilović. Njihov dolazak pozdravilo je preko 20.000 omladinaca III. smjene oduševljenim poklicima.

Na počasnoj tribini zu spomenute nalazili su se Nako Spiru, ministar privrede NR Albanije i članovi Sekretarijata Centralnog vijeća Narodne omladine Jugoslavije s predsjednikom Ratom Dugonjićem na čelu, predstavnici Svjetske federacije demokratske omladine i predstavnici omladinskih organizacija Poljske, Bugarske, Grčke, Albanije, Francuske, Austrije, Švicarske, Mađarske, Engleske i Belgije.

U 8 i po sati ušao je u stanicu Brčko prvi vlak iz Banovića. U tom času počinje proslava čitanjem pisma maršala Tita graditeljima Omladinske pruge Brčko-Banovići. Čitanje ovog pisma omladina i sav prisutni narod popratili su dugotrajnim odobravanjem i poklicima maršalu Titu. Poslije intoniranja himne Mihajlo Švabić, član Sekretarijata Centralnog vijeća Narodne omladine Jugoslavije i Antun Hujbner, član uprave gradilišta Omladinske pruge izvršili su predaju pruge Todoru Vujasinoviću, ministru saobraćaja Savezne vlade...

...Poslije ovog svečanog čina pročitana su imena delegata-graditelja Omladinske pruge, koji će biti primljeni kod maršala Tita i kod organizacija grada Beograda, a koji će otputovati u Beograd prvim vlakom s Omladinske pruge. Nakon što su delegati ušli u vlak, ministar saobraćaja Todor Vujasinović daje znak za polazak vlaka u Beograd. Pozdravljen dugotrajnim klicanjem potpredsjednik Prezidijuma Narodne skupštine FNRJ Moša Pijade održao je ovaj govor, koji je bio često prekidan odobravanjem...

...Omladina je često burnim odobravanjem prekidala čitanje Uказа o odlikovanju, na kojima se u ime odlikovanih omladinaca i stručnih radnika zahvalio član Štaba omladinskih radnih brigada Đuka Četković. Time je bio završen svečani dio proslave otvorenja Omladinske pruge, pa je zatim održan miting, na kojem je ministar saobraćaja Savezne vlade Todor Vujasinović održao govor o značenju Omladinske pruge za daljnji industrijski razvoj naše države. On je na koncu istaknuo, da nije slučajno, što je naša omladina postavila upravo današnji dan kao rok završetka ovog velikog djela, - dan godišnjice Velike Oktobarske socijalističke revolucije. Toga časa izbile su oduševljene manifestacije omladine i brojnog naroda bratskom Sovjetskom Savezu, generalisimusu Staljinu, Crvenoj armiji i bratstvu svih slavenskih naroda.

Potom su govorili Rato Dugonjić, u ime Jugoslavenske armije general-lajtnant Savo Orović, u ime Narodne fronte Jugoslavije ministar financija Savezne vlade Sreten Žujović, u ime Jedinstvenih sindikata radnika i namještenika Jugoslavije Đuro Salaj, u ime vlade Bosne i Hercegovine Đuro Pucar-Stari.

Nakon toga je priređen svečani banket.”

U vezi otvaranja Omladinske pruge Brčko-Banovići, a u cilju što pravilnijeg odvijanja same službe, ing. Filip Knežević, upravnik Željezničke uprave Zagreb naredio je da se s 1. prosinca 1946. uspostavlja Ložionička ispostava Brčko matične ložionice Vinkovci. Ložionica Vinkovci brinula se o što pravilnijoj opskrbi Ložionič-

ke ispostave Brčko, kako s materijalom tako i inventarom. Cjelokupno osoblje Loži-
oničke ispostave Brčko potpalo je pod matičnu ložionicu Vinkovci kako u materijal-
nom pogledu tako i u disciplinskom. Ložionica Vinkovci brinula se da se sva služba
u ispostavi Brčko odvija uredno.⁵

Zapisnik o preuzimanju **pruge Brčko-Banovići** sastavljen je 21. siječnja 1947.
u prostorijama Sekcije za dovršenje pruge Brčko-Banovići u Brčkom. Predmet ko-
misije bio je tehnički pregled navedene "Omladinske pruge" normalnog kolosjeka u
cilju predaje prometu kao i predaje u eksploataciju Željezničkoj upravi Zagreb pre-
ma rješenju Ministarstva saobraćaja u aktu M.S. broj 2324/47. od 15. siječnja 1947.
Prisutni na uviđaju bili su:

Od strane Ministarstva saobraćaja u Beogradu, članovi komisije:

Za Upravu Saobraćajne službe: Dušan Knežević
Za Upravu Transportne službe: Dušan Petković
Za Upravu Građevinske službe: ing. Dragoljub Panić
Za Upravu Mašinske službe: ing. Mihajlo Momčilović
Za Upravu Službe veze i sig. postrojenja: ing. Svetoljub Marković

Od strane Uprave željeznica Zagreb, članovi komisije:

Rukovodioc komisije: Celestin Pančić
Za Saobraćajnu službu: Stjepan Restek
Za Transportnu službu: Branko Gjuričić
Za Građevinsku službu: ing. Oskar Polak
Za Mašinsku službu: ing. Teodor Košiček
Za Službu veze i sig. postrojenja: Dragan Cerovac
Za Personalnu službu: Valent Cirković, Josip Gjerki
Za Pravnu službu: Šime Vlahov
Za Vojnu delegaciju: Janez Pondelak

Suradivali su u radu komisije:

Od strane Željezničke uprave Zagreb:

Šef Sekcije za održavanje pruge Vinkovci: ing. Franjo Betini
Šef Ložionice Vinkovci: Alojz Čović
Organ Kontrolnog odsjeka M.S. pri Ž.U. Zagreb: Franjo Miklić

⁵ HR HDA 1576. Direkcija željeznica Zagreb Jugoslavenskih državnih željeznica-Zagreb (1945.-1990.), spis ur. br. 75909/1946.

Od strane Uprave građenja Brčko-Banovići:

Šef Sekcije za dovršenje pruge: ing. Vladislav Petronijević

Određena komisija Ministarstva saobraćaja izvršila je pregled pruge od Brčkog do Banovića 16. i 17. siječnja 1947. u cilju utvrđivanja njene sposobnosti za predaju prometu. Ova komisija je utvrdila, da se pruga od Brčkog do Živinica može predati prometu, dok se dio pruge od Živinice do Banovića trenutno nije mogao predati prometu, jer je bila nedovoljno pošljunčana i kolosjek nereguliran. Pošto je komisija Ministarstva saobraćaja utvrdila, da se pruga od Brčkog do Živinica može predati prometu s izvjesnim ograničenjima izvještena je Željeznička uprava Zagreb, da odredi komisiju za prijem pruge u eksploataciju. Zajedničkim detaljnim pregledom pruge od strane komisije Ministarstva saobraćaja i Željezničke uprave Zagreb, koji je izvršen 18. i 19. siječnja 1947. došlo se do zaključka, da se pruga Brčko-Živinice može predati prometu i da je Željeznička uprava Zagreb može primiti u eksploataciju. Na temelju utvrđenog stanja pruge komisija je bila mišljenja, da se dio pruge Brčko-Banovići od stanice Brčko do stanice Živinice uključivo preda prometu s 1. veljače 1947. Maksimalna brzina vožnje od Brčkog do Dubokog Potoka određena je s 25 km na sat, a na dijelu pruge Duboki Potok-Živinice s 15 km na sat. Najveći osovinski pritisak određen je do daljnjega s 14 t. Najveći kruti razmak osovina utvrđen je s 5 m. Dio pruge od Živinice do Banovića nije se mogao predati prometu jer nije bio dovršen.⁶

Radi poboljšanja prometa na pruzi Brčko-Banovići stavljene su početkom lipnja 1947. u promet lokomotive serije 33. Već kod prvih vožnji primijećeno je da na vijencima bandaža I. i V. vezane osovine nastaje brzo i veliko trošenje, pa je određeno da se na svim lokomotivama odmah montira uređaj za mazanje ovih vijenaca bandaža, što je i učinjeno. Međutim usprkos poduzetim mjerama, trošenje vijenaca bandaža I. i V. vezane osovine nastavilo se brzim tempom, tako da su, nakon što su lokomotive bile oko 2 mjeseca u službi, od 12 lokomotiva, 7 imale oštre vijence bandaža, te su morale biti postepeno izbačene iz službe i zamijenjene drugim lokomotivama. Prijedlog Direkcije Zagreb bio je da se izvrše probe s lokomotivom serije 29 iz Direkcije Ljubljana.⁷

⁶ HR HDA 1576, spis ur. br. 2692/1947.

⁷ HR HDA 1576, spis ur. br. 20690/1947.

U spisu Željezničke uprave Zagreb od 19. kolovoza 1947. navedeni su neki podaci Građevinske službe za prugu Brčko-Banovići, i to:⁸

- 1/ Dužina otvorene pruge i prolaznih staničnih kolosjeka 89,0 km
- 2/ Dužina ostalih staničnih kolosjeka 51,0 km
- 3/ Skretnice na glavnim kolosjecima 40 kom.
- 4/ Skretnice na sporednim kolosjecima 25 kom.
- 5/ Nadzorničkih srezova i nadzornika pruge 5
- 6/ Nadzorničkih pripravnika 4
- 7/ Desetara 18
- 8/ Čuvara pruge 43

Pruga je bila prvoga reda, a zastor je bio od šljunka.

Sekretar zagrebačke Glavne direkcije obavijestio je 1. listopada 1947. sve službene jedinice da je bivša Sekcija za dovršenje Omladinske pruge Brčko-Banovići sa sjedištem u Brčkom (tada Željezničko građevinsko poduzeće br.7), prenijela svoje sjedište iz Brčkog u Tuzlu.⁹

U vezi traženja zagrebačke i sarajevske glavne direkcije eksploatacije željeznica, generalni direktor Generalne direkcije željeznica u Beogradu donio je 11. ožujka 1948. odluku da pruga Brčko-Banovići ostaje i dalje pri eksploataciji Direkcije Zagreb.¹⁰

Prilikom predaje pruge Brčko-Banovići javnom prometu, ostao je jedan dio kolosjeka po stanicama nepreuzet bilo iz razloga da kolosjeci nisu bili potpuno dovršeni, bilo da nisu bili u cjelosti ni položeni. Sekcija za dovršenje pruge Brčko-Banovići a potom Željezničko građevno poduzeće br. 7 u Tuzli dovršavali su i upotrebljavali stanične kolosjeka tako da su u tom trenutku uglavnom položeni, regulirani i de facto prometu predani svi stanični kolosjeci od Brčkog pa sve do Banovića. Održavanje ovih nepreuzetih kolosjeka naročito na stanicama Brčko Novo i Banovići nije obavljao gotovo nitko. Nadzornici pruga Sekcije iz Vinkovaca izgovarali su se da kolosjeci nisu formalno i preuzeti, a Poduzeće br. 7 nije imalo dovoljno stručnjaka za ovaj posao, niti je pak bilo dolično da na jednoj istoj stanici službu održavanja vrše dvije različite jedinice. Zato je Željezničko poduzeće br. 7 iz Tuzle predložilo zagrebačkoj Glavnoj direkciji eksploatacije željeznica da naredi svojoj Sekciji u Vinkovcima, da odmah preuzme u održavanje sve one kolosjeka koje su oni do tada dovršili i preko kojih se obavljao promet. Ovo isto trebalo se odnositi i na pru-

⁸ HR HDA 1576, spis ur. br. 20622/1947.

⁹ HR HDA 1576, spis ur. br. 23500/1947.

¹⁰ HR HDA 1576, spis ur. br. 6794/1948., u predmetu ur. br. 8595/1948.

gu Kreka Nova-Stara Kreka. Poduzeće br. 7 napomenulo je da su do tada ugradili i osposobili sve stanične kolosjeka na stanicama Brčko Novo i Banovićima, na stanici Poljana 4 kolosjeka, a na stanici Kreka Nova 5 kolosjeka. Preko svih ovih kolosjeka već dugo vremena se obavljao promet i bilo je potrebno da se hitno preuzmu u redovno održavanje.

Glavna direkcija eksploatacije željeznica Zagreb zatražila je 19. travnja 1948. od Sekcije za održavanje pruge Vinkovci da javi svoje mišljenje, da li može preuzeti u redovno održavanje odnosno stanične kolosjeka, odnosno da li bi i što još trebalo prethodno urediti Građevno poduzeće.¹¹

Šef III. Sekcije za održavanje pruge Vinkovci dostavio je 21. travnja 1948. Glavnoj direkciji eksploatacije željeznica Zagreb Izvještaj nadzornog inženjera Mirka Vrabeca o stanju radova na pruzi Brčko-Banovići do 15. travnja 1948. Evo što je pisalo u navedenom Izvještaju:¹²

“Brčko Novo: Na službenim zgradama nije rađeno radi pomanjkanja cigle. Za dvije zgrade zidani su temelji od kamena lomljenjaka.

Na lokomotivskoj šupi izrađuju se prozorski okviri te radi se na dovršenju ulaznih vratiju. Vreteno za spuštanje osovina montirano. Betonirana je jama na II. ložioničkom kolosjeku od strane Banovića te se montiraju šinje i pragovi.

Sa strane Brčkoga iskopana je jama te izbetonirana jedanput, radovi se nastavljaju. Jaruga sa strane Brčkoga zatrpana je toliko da je omogućeno polaganje III. kolosjeka za lož. šupu. Bilo bi potrebno da mašinska služba direkcije definitivno odredi da li će se na laterni šupe otvori zastakliti ili da se stave žaluzine te da se o tome pismeno obavjesti potpisanog.

Tinja: Dovršena je jama na II. kolosjeku te su montirane šinje i pragovi, radi se na šosiranju pristupnog puta te na planiranju staničnog prostora. Radovi na šosiranju i planiranju izvode se na ostalim stanicama od Brčkog-Tinje.

Klizište ispred tunela Majeвица Km. 105,5-105,6 uslijed posljednjih kiša pojavile su se pukotine na terenu pred ulazom u tunel Majeвица, te je došlo do klizanja terena u površini od cca. 500 m. Preduzeće radi na gradnji prokavnica radi odvodnje podzemne vode.

¹¹ HR HDA 1576, spis ur. br. 7974/1948.

¹² HR HDA 1576, spis ur. br. 10653/1948., u predmetu ur. br. 11045/1948.

Klizište u km 78,7-78,8 /Ormanica/ odvodi se posklizla zemlja uz deponiju. Radovi na saniranju do definitivnog uređenja trajati će još oko dva mjeseca.

Pruga tunela Majeвица do Bos. Poljane km. 106-118:¹³

Poslije zadnjih kiša pojavilo se klizanje nasipa i to u km. 106,7-106,8 te u km. 112-114.

Do klizanja došlo je uslijed raskvašenja materijala nasipa koji je od vrlo lošeg kvaliteta. Saobraćaj se odvija tako da se poklizli nasip nadopunja sa šljakom.

Dobrnja: Radi se na izradi potpornog zida u km. 110,720-111,100 , te na drenaži terena iza zida.

Bos. Poljana: Radi se na gradnji potpornog zida u stanici Poljana. Na vodostanici montirana je električna pumpa te će se čim se ispumpa voda iz revizionih okana i otvore ventili početi sa pumpanjem električnim pogonom. – Dovršeno je malterisanje prijemne zgrade.

Pruga Bos. Poljana-Ljubača Kiseljak: Donji stroj usjeka km. 119,5 saniran sa drenažom. Nasip u km. 120,8 saniran je i završen. Izrađen je potporni zid ispred dvojne stražare. Pojavilo se klizanje nasipa u km. 121,6-7¹⁴ uslijed zadnjih kiša. Posklizine se nasipaju šljakom. Izrađuje se potporni zid na klizištu u km. 122,2-122,4.

Živinice: Završeno je slaganje oko utvrde u Živinicama. Izgrađeni su bunari /2 kom./ i kućica za pumpu, potrebno je da se nabavi električna pumpa pošto je uprava rudarska izjavila grupovođi da nema pumpe.

Banovići: Dovršeno je osposobljavanje kolosjeka na stanici te se radi na nasipanju staničnih platoa. Radi se na drenaži za odvodnjavanje stanice i temelja. Dovršene su četiri septičke jame te popravljani svi stanovi u staničnoj zgradi. Malteriše se vanjska fasada prijemne zgrade. Dovršena je jedna jama unutar ložioničke šupe te se radi na betoniranju druge jame. – Betoniranje podova u ložioničkoj šupi.

Opće stanje pruge: Pruga u potezu Brčko-Novo-Tinja osim manjeg slijeganja nasipa u km. 67 i klizišta u km. 78,7 sposobna je za redovan promet i normalnu brzinu vlakova.

Potez Tinja-Majeвица te Majeвица-Ljubača Kiseljak zahtjeva još opsežne radove na utvrđivanju i osiguranju.

Od stanice Ljubača Kiseljak do Banovića stanje pruge je dobro i može se uz redovan nadzor i dobro održavanje urediti i normalna brzi-

¹³ Pisalo je 106-108, pa je preko toga napisano: 106-118.

¹⁴ Pisalo je 126, 6-7, pa je preko toga napisano: 121, 6-7.

na vlakova. Radi toga a i radi jednostavnije manipulacije oko održavanja gornjeg stroja i da se spriječi odgovornost nadzornika održavanja da nisu dužni obavljati stanovite radove nego da je to posao preduzeća, potpisani je mišljenja da bi se Gl. direkcija putem svojih podređenih jedinica / III. sekcija z.o.p. Vinkovci/ definitivno preuzela gornji i donji stroj pruge od km. 52,175 do km. 105,475 te od km. 124,537-141,586 t.j. nadzorničke odsjeke Brčko, Bos. Bijela, Tinja i Živinice dok bi svi radovi ostale pruge kao i pruge Bos. Poljana-Kreka ostale u nadležstvu Građevinskog preduzeća.

Isto tako bi na naprijed navedenim odsjecima grupe bile u obavezi da dovrše sve radove na zgradama, pristupnim putevima i staničnim platformama te na postrojenjima službe vuče.

Na taj bi način gornji i donji stroj pruge došao pod jedinstveno rukovodstvo, što bi bezuvjetno bilo povoljnije za poslove održavanja i uspješnije bi se iskoristilo učestvovanje i odgovornost nadzorničkih odsjeka. U koliko bi se pojavili pojedini ozbiljniji defekti i urušavanja donjeg stroja, preduzeće bi prema nalogu direkcije kao investitora i po osiguranju kredita preuzelo rad na saniranju, osim toga preduzeće bi bilo u obavezi dopuniti sav manjkajući šljunak za potrebe prema traženju šefa III. sekcije Vinkovci. U koliko bi Naslov smatrao da bi se navedeni prijedlog mogao akceptirati molim da me izvjesti da bi mogao prilikom konceptiranja novog ugovora sa preduzećem uvrstiti navedene primjedbe.”

Povodom predaje pruge Brčko-Banovići u održavanje Glavnoj direkciji eksploatacije željeznica u Zagrebu, glavni direktor Glavne direkcije građenja željeznica u Beogradu, inž. Gvozden Simić, uputio je 29. travnja 1948. dopis br.8462/1948. Generalnoj direkciji željeznica u Beogradu. U njemu je stajalo:¹⁵

“Završni radovi na pruzi Brčko-Banovići, koja je predana redovnom saobraćaju, poverena je pored ostalih radova na građenju nove pruge Tuzla-Poljana-Puračić, železničkom građevinskom preduzeću br. 7 u Tuzli.

Pored obimnih radova na pruzi Brčko-Banovići u pogledu dovršenja i podizanja stanbenih i službenih zgrada, kao i na saniranju i obezbeđenju zemljanog trupa, preduzeće br. 7 još uvek vrši i održavanje gornjeg stroja, gde i pored sve oskudice u radnoj snazi, uposljava veliki broj radnika, koji su preduzeću potrebni za radove na novoj pruzi Tuzla-Poljana-Pura-

¹⁵ HR HDA 1576, spis ur. br. 11045/1948.

čić, odnosno za upotpunjavanje radnom snagom terenskih grupa na pruži Brčko-Banovići za radove na donjem stroju i zgradama.

S obzirom da je pruga Brčko-Banovići u eksploataciji, moli se Generalna direkcija za rešenje, da Glavna direkcija eksploatacije željeznica Zagreb odmah preuzme u održavanje gornjeg stroja na celoj pruži, kako bi se preduzeće br. 7 moglo skoncentrisati na glavnijim završnim radovima obezbeđenja i zgradarstvu.”

Temeljem gore navedenog dopisa, Glavna direkcija u Zagrebu uputila je dopis Sekciji za održavanje pruge Vinkovci, u kojem se kaže:¹⁶

“Na temelju akta Glavne direkcije građenja željeznica br. 8462 od 29. IV. i primjedbe druga generalnog direktora na istom aktu, kao i na temelju izvještaja nadzornog inženjera Vrabc Mirka, koji ste nam dostavili pod br. 2105 od 21. IV., a što Vam sve u prepisu prilažemo, stupite u vezu s Građevnim preduzećem br. 7. u Tuzli, te komisijski utvrdite koje dijelove pruge preuzimate na održavanje u pogledu gornjeg stroja, a koje još treba da Preduzeće definitivno dovrši. U komisiji će Sekcija odrediti svoga predstavnika, dok će Glavnu direkciju Zagreb zastupati nadzorni inženjer Mirko Vrabc.

Prijepis komisijskog zapisnika dostavite ovamo.”

Železničko građevno preduzeće br. 7 iz Tuzle informiralo je 1. lipnja 1948. zagrebačku Glavnu direkciju eksploatacije željeznica da su za potpuno dovršenje ekspanzije na pruži Brčko-Banovići, a koje je trebalo uslijediti tokom 1948. godine, bila potrebna novčana sredstva u iznosu od 500.000. dinara. Ova je svota bila potrebna radi isplate zemljišta koja su naknadno zauzeta radi odronjavanja zemlje, sanacije, šteta i sl. Poduzeće br. 7 zamolilo je zagrebačku Glavnu direkciju da se navedena sredstva za 1948. osiguraju.

Glavna direkcija eksploatacije željeznica Zagreb potvrdila je da je za prugu Brčko-Banovići osiguran za 1948. godinu kredit od 54.929.000. dinara, u koji je uračunata i navedena ekspanzija.¹⁷

Načelnik Službe održavanja pruge Direkcije željeznica Zagreb obavijestio je 19. kolovoza 1949. Službu održavanja pruge Direkcije željeznica Vinkovci o stanju poslova ekspanzije na pruži Brčko-Banovići. Ekspanzijski elaborat bio je

¹⁶ HR HDA 1576, spis ur. br. 11045/1948.

¹⁷ HR HDA 1576, spis ur. br. 13664/1948.

nepotpuno izrađen u toku građenja pruge od strane Uprave omladinske pruge. Isto tako tokom građenja pruge izvršen je eksproprijacijski postupak i obavljena je isplata za vrijeme građenja oduzetih nekretnina i pričinjenih šteta, osim za nekretnine koje su naknadno zauzete. Nadalje je izvršeno omeđavanje i ukopavanje graničnog kamenja na dijelovima pruge od stanice Brčko do km 105,4; od km 110,0 - 111,1 i od km 117,3 - 118,8.¹⁸

Odsjek za radioničku službu (II-3) Direkcije željeznica Zagreb izvjestio je 16. siječnja 1952. Odsjek za održavanje pruga (III-2) iste Direkcije da pruga Brčko-Banovići novom administrativnom podjelom direkcija pripada Direkciji željeznica Sarajevo.¹⁹

Pruga Šamac-Sarajevo

Najveći objekat prve godine Petoljetke, Omladinska pruga Šamac-Sarajevo, djelo je Narodne omladine Jugoslavije. Tu je sudjelovalo 211.371 omladinaca i omladinki. Na izvršenju toga zadatka omladina Hrvatske doprinjela je svoj veliki udio. Na izgradnji Omladinske pruge, omladina Hrvatske dobrovoljno je dala 222 radne brigade, s 60.158 graditelja. Od brigada koje su bile na pruži samo iz prve i druge smjene i I. grupe treće smjene, 135 brigada proglašeno je jednom do pet puta udarnim. U brigadama prve dvije smjene, vratilo se sa pruge 4.030 udarnika. Pet brigada je odlikovano Ordenom rada I. reda, a devet brigada ordenom rada II. reda. Omladinska pruga imala je isto tako i ogroman politički i moralni značaj za narode Jugoslavije unutar zemlje i van njenih granica. Kroz prugu su omladinci i omladinke prošli svestranu životnu školu. Oni koji su tamo odlazili nepismeni, vratili su se kao pismeni ljudi. U dušu svakog omladinca i omladinke – sudionika na izgradnji pruge duboko se usadila svijest o prednosti kolektivnog rada, duboko se usadilo prijateljstvo, jače se usadila ljubav prema svojim mladim prijateljima iz svih jugoslavenskih republika, a preko njih i prema svim narodima koji su živjeli u Federativnoj Narodnoj Republici Jugoslaviji. Izgradnja pruge predstavljala je veliko djelo jugoslavenske omladine.²⁰

¹⁸ HR HDA 1576, spis ur. br. 15936/1949.

¹⁹ HR HDA 1576, spis ur. br. 1510/1952. O primopredaji eksproprijacijskog elaborata pruga: Brčko-Banovići, B. Poljana-Kreka N.-Tuzla, Dir. Sarajevo. Bos. Poljana-Lukavac Novi vidi spis ur. br. 475/1952.

²⁰ HR HDA 1231, Republički štab za radne akcije, Narodna omladina Hrvatske, Referat nepoznatog izlagača o radnim akcijama, godina 1948.

O izgradnji Omladinske pruge Šamac-Sarajevo, Pero Djetelić iz aktiva Narodne omladine okruga Banije rekao je 2. veljače 1947. sljedeće:²¹

“...Izvršavajući zadatke koje je u svom Novogodišnjem govoru postavio maršal TITO, narodna omladina Jugoslavije, a s tim i naš okrug Banija na VI. plenarnom sastanku C.V. ²² preuzeta je obaveza da se izgradi pruga ŠAMAC-SARAJEVO u duljini od 237 km. Nova Omladinska pruga koju trebamo izgraditi prolazi kroz kraj neobično bogat rudama, te je njena izgradnja od velikog značaja za našu privredu. Omladinska pruga Šamac-Sarajevo, je dio Petogodišnjeg plana, a ujedno i najveća novogradnja ove godine, što će se izgraditi u našoj zemlji. Kad pogledamo da će ove godine samo iz NRH-e, tako i iz našega okruga ići tri puta više omladine na prugu nego lani, da na prugi treba izgraditi 37 željezničkih stanica, nekoliko mostova, tunela, utrošiti 1000 tona materijala i održati desetke kurseva za osposobljavanje omladinaca. Zato je dužnost naše omladinske organizacije na Baniji, da već sada počne sa širokim pripremama, sa masovnom agitacijom među omladinom za odlazak na rad na prugu...

...Uz rad po 6 sati na dan i boravak od po 2 mjeseca u svakoj smjeni naučiti će se čitati i pisati svaki omladinac, naučiti će se kolektivnom životu, provoditi vrijeme u učenju, zabavi i fiskulturi, a pošto je rad bezplatan i dobrovoljan razvija se svijest o potrebi žrtvovanja svakog omladinca za dobro zajednice. Tamo će se zajednički živjeti, zajednički riješavati problemi života i rada. Međusobno se i kritikuje, te se na taj način kod omladine razvija lično poštenje. Na prugu će doći brigade iz svih krajeva naše zemlje, doći će brigade i iz prijateljskih stranih zemalja, i sve će to omogućiti široko upoznavanje i izmjenu iskustva i biti važan doprinos još čvršćem stvaranju bratstva i ljubavi među narodom.

Na pruzi će biti organizovano niz kurseva za stručno osposobljavanje i kulturno-prosvjetni rad. Zato je već sada potrebno pisati sve omladince koji žele pohađati kurseve, da bi bili na vrijeme spremni. Svaka brigada treba da odredi 30 omladinaca-ki i to 15 za stručne kurseve, a 15 za rukovodioce kulturno-prosvjetnog rada.

Rad na pruzi dati će našim omladincima i rukovodiocima veliko organizatorsko i radno iskustvo i omogućiti će im da po povratku sa pruge mnogo bolje rade. Drugim rječima pruga će dati našoj državi veliku ko-

²¹ HR HDA 1231, Narodna omladina Hrvatske, inv. br. 273, Izlaganje Pere Djetelića od 2. veljače 1947., Zaključci VI. Plenarnog sastanka C.V.N.O.J.-a.

²² Centralno vijeće Narodne omladine Jugoslavije

rist a našoj omladini nove rukovodioce, stručno, fizički i kulturno vaspitane omladince.

U prvom redu treba svestrano izvršiti popularizaciju polaska na prugu...

...Glavnu ulogu treba odigrati oni omladinci koji su lani bili na radu u Brčkom. Oni trebaju da svestrano tumače i vrše agitaciju o tome, kako je bilo na pruzi..."

Željeznička uprava Zagreb dostavila je 14. veljače 1947. Personalnom odjeljenju Ministarstva saobraćaja popis službenika ove Uprave upućenih na omladinsku prugu Šamac-Sarajevo, i to:²³

Administrativno osoblje (40)

Ekonomsko osoblje (5)

Računsko osoblje (1)

Uprava za gradnju pruge Šamac-Doboj-Sarajevo u Zenici prosljedila je 25. veljače 1947. Željezničkoj upravi Zagreb Privremeno uputstvo o radu transportnog odsjeka i njegovih dispenenata na Omladinskoj pruzi Šamac-Sarajevo. U cilju što racionalnije, brže i bolje eksploatacije raspoloživog kolskog parka uzane pruge u vezi s predstojećim prijevozom materijala za potrebe Omladinske pruge Šamac-Sarajevo, kao i rasterećenja postojećeg željezničkog aparata, Uprava za gradnju Omladinske pruge formirala je svoj Transportni odsjek sa sjedištem u Zenici, a na teren je uputila svoje disponente na stanice: Bosanski Brod, Doboj, Šamac i Sarajevo. Da bi disponenti mogli pravilno odgovoriti svojim zadacima, bile su potrebne sljedeće mjere od strane željezničke uprave Sarajevo i Zagreb:

1/ sve zainteresirane vanjske jedinice trebalo je obavijestiti o postojanju i djelokrugu rada ovih dispenenata.

2/ dozvoliti uporabu sredstava za sporazumijevanje, kojima je željeznica raspolagala (privremeno).

3/ da su svi službenici vanjskih jedinica u svemu izlazili u susret u granicama propisa, traženjima spomenutih dispenenata.

4/ da su poduzimali potrebne, brze i efikasne mjere protiv onih željezničkih službenika, koji su namjerno i smišljeno kočili normalno pravilno i propisno odvijanje posla oko transportiranja materijala.

Određeni su sljedeći disponentski odsjeci:

²³ HR HDA 1576, spis ur. br. 4465/1947.

Disponent u Bosanskom Brodu za dio pruge: sve stanice od Bosanskog Broda uključivo do Slavenskog Broda uključivo s ograncima. Sve stanice od Bosanskog Broda uključivo do Doboja isključivo.

Disponent u Doboju za dio pruge: sve stanice od Doboja uključivo do Zenice uključivo.

Disponent u Šamcu za dio pruge: sve stanice od Strizivojna Vrpolja uključivo do Šamca uključivo s ograncima.

Disponent u Sarajevu za dio pruge: sve stanice od Sarajeva uključivo do Zenice uključivo s ograncima, kao i priključnih pruga ka Sarajevu.

Navedeno Privremeno uputstvo stupilo je na snagu 1. ožujka 1947.²⁴

O svečanom otvorenju radova na Omladinskoj pruzi Šamac-Sarajevo 1. travnja 1947., zagrebački "Vjesnik" donio je sljedeći članak:²⁵

"ŠAMAC, 1. travnja. – Danas je u Bosanskom Šamcu održana velika svečanost povodom otvaranja radova na Omladinskoj pruzi Šamac-Sarajevo. Na poljani kilometar i pol izvan Bosanskog Šamca, gdje se održala svečanost, podignuta je spomen ploča kao uspomena na dan početka radova na izgradnji Omladinske pruge Šamac-Sarajevo.

Ispred tribina skupilo se pored mnoštva omladine, brigadira, koji rade na sekciji oko Šamca, i predstavnika svih brigada koje se već nalaze duž trase nekoliko hiljada građana Šamca i stanovnika okolnih sela. Iskićeni zelenilom i cvijećem pod bezbroj zastava i transparentata, muškarci i žene, omladina i pioniri čekali su početak svečanosti uz pjesmu i oduševljeno klicanje maršalu Titu, mladim graditeljima i novoj Omladinskoj pruzi.

Značajnom činu otvaranja radova na prvom velikom objektu Peto-godišnjeg plana prisustvovali su: potpredsjednik Prezidijuma narodne skupštine FNRJ Marko Vujačić, ministri Savezne vlade Milovan Đilas i Todor Vujasinović, general-lajtnant Rudolf Primorac, predsjednik Prezidijuma Narodne skupštine NR Bosne i Hercegovine Đuro Pucar-Stari, sekretar Centralnog odbora Jedinstvenih sindikata Jugoslavije Drago Gizdić, predsjednik Centralnog vijeća Narodne omladine Jugoslavije Rato Dugonjić, delegat Narodne fronte Hrvatske Marijan Cvetković, delegat NF Makedonije Kiro Petruševski, delegat Osvobodilne fronte Sloveni-

²⁴ HR HDA 1576, spis ur. br. 7462/1947.

²⁵ Svečano otvoreni radovi na Omladinskoj pruzi Šamac-Sarajevo, *Vjesnik Narodne fronte Hrvatske*, VII; br. 595, Zagreb, 2. IV. 1947., 1-2.

je Josip Jersaj, delegat NF Crne Gore prota Petar Kapidžić, delegat Antifašističke fronte žena Jugoslavije te delegacije omladine Poljske, Bugarske, Albanije, Rumunjske i Italije. Svečanost je otvorio zamjenik načelnika Uprave gradilišta pruge Šamac-Sarajevo Mihajlo Švabić, koji je predao riječ ministru Milovanu Đilasu...

...Govor ministra Đilasa prekidan je često puta dugim odobravanjem i na kraju popraćen burnim pljeskanjem i poklicima. Zatim su govorili u ime Jugoslavenske armije general-lajtnant Rudolf Primorac, u ime Prezidijuma narodne skupštine FNRJ Marko Vujačić, u ime Narodne skupštine NR Bosne i Hercegovine Đuro Pucar-Stari, u ime Jedinstvenih sindikata Jugoslavije Drago Gizdić, u ime AFŽ-a Jugoslavije Ranka Stefanović.

Udarnik s pruge Brčko-Banovići Živojin Čosić govorio je o radu na pruzi Brčko-Banovići i obvezao se u ime udarnika s prve Omladinske pruge, da će stečeno iskustvo prenijeti na sve graditelje pruge Šamac-Sarajevo kako bi se svi radovi izvršili prije postavljenog roka. Nakon što je načelnik Uprave za gradnju pruge Šamac-Sarajevo ing. Dušan Lazić govorio o zamašnosti radova na novoj Omladinskoj pruzi, održao je duži govor predsjednik Centralnog vijeća Narodne omladine Jugoslavije Rato Dugonjić. On je između ostalog naglasio, da su za prvu smjenu bile predviđene 93 brigade, a došlo ih je već 124, dok će 7 još doći, što pokazuje visoku svijest omladine Jugoslavije...

...Pozdravivši antifašističku omladinu Grčke, čija brigada je prisustvovala svečanosti, govornik je saopćio, da se do sada javila za dolazak na prugu Šamac-Sarajevo omladina Švedske, Norveške, Danske, Švicarske, Bugarske, Rumunjske, antifašistička omladina Španije, Austrije i drugih zemalja, te omladine Kanade, Amerike, Australije, Južne Afrike, Palestine i Irana...

...Poslije Rate Dugonjića, čiji je govor oduševljeno pozdravljen, govorio je ministar saobraćaja Savezne vlade Todor Vujasinović. Zahvaljujući omladini za njen doprinos na pojačanju željezničkog saobraćaja, ministar Vujasinović je rekao: '...Otvaram radove na ovoj novoj Omladinskoj pruzi Šamac-Sarajevo u slavu naših naroda, na ponos i radost našeg voljenog Maršala, druga Tita...'

...Ministar saobraćaja Savezne vlade Todor Vujasinović uputio se zatim prema trasi i uz oduševljeno klicanje naroda prvim udarcem pijuka otvorio rad na novoj Omladinskoj pruzi. Nakon toga je glazba odsvirala himnu 'Hej Slaveni'. NA taj način otpočeli su radovi na izgradnji Omladinske pruge Šamac-Sarajevo. Poslije toga ministar Vujasinović je otkrio

spomen ploču na spomen-stupu, koji je visok 11 metara, a na vrhu mu je državni grb. Na spomen-ploči je uklesano:

‘Na ovom mjestu, 1. travnja 1947. godine, počela je da se gradi Omladinska pruga Šamac-Sarajevo, koju radna omladina Jugoslavije dajući dobrovoljno radnu snagu poklanja domovini i svom učitelju maršalu Titu, kao svoj prvi veliki doprinos ostvarenju prvog Petogodišnjeg plana izgradnje i obnove FNRJ’ ...

...Na kraju je komandant Glavnog štaba Omladinskih radnih brigada Batrić Jovanović pročitao brzojavni pozdrav maršalu Titu, a riječima Mihajla Švabića: ‘Radovi na pruzi su otvoreni, drugovi brigadiri počite na posao’, završena je svečanost.’

O potrebi osnivanja Ekspoziture Omladinske pruge u Zagrebu, načelnik Uprave gradilišta omladinske pruge Šamac-Sarajevo, Odsjek za snabdijevanje u Zenici, ing. D. Lazić, uputio je 11. svibnja 1947. Glavnoj direkciji za eksploataciju željeznica u Zagrebu sljedeći dopis:²⁶

“Ova Uprava ima svoju Ekspozituru u Beogradu, koja svršava sve poslove sa Saveznim Ministarstvima, te sa preduzećima čije je sjedište u Beogradu odnosno u N.R. Srbiji. Obzirom da se dobar deo industrije naše države nalazi u Zagrebu odnosno u N.R. Hrvatskoj kao i u N.R. Sloveniji potrebno je da takovu Ekspozituru osnujemo i u Zagrebu. Ova Uprava dodjeljuje za tu Ekspozituru svoja dva službenika iz Ekspoziture Beograd i to: Vukovića Tomu i Vukčevića Velimira, koji će voditi poslove Ekspoziture po direktivama i uputima ove Uprave.

Molimo Glavnu Direkciju da omladinskoj pruzi i ovoga puta izade u susret kao što je to i do sada činila, pa nam iz redova svojih službenika dodeli jednog ili dva službenika, koji će svojim stručnim znanjem i poznavanjem prilika u Zagrebu odnosno u N.R. Hrvatskoj i Sloveniji pomoći našim predstavnicima da izvrše povjerene im zadatke. Isto tako molimo da se u zgradi Glavne direkcije u Mihanovićevoj broj 12 dodjeli jedna prostorija i potreban inventar.

Vaši službenici ako je to moguće pomagali bi našim predstavnicima pored svojih redovnih poslova, a uprava bi im kao naknadu za požrtvovan i prekovremen rad dodjelila terenski dodatak u visini.....procenata od dnevnice koja im pripada. Ovo bi uprava učinila onda kada od Vas dobi-

²⁶ HR HDA 1576, spis ur. br. 13434/1947.

je Odluku o određivanju službenika sa opisom njihovih stručnih kvalifikacija i mišljenjem o dosadašnjem zalaganju.

I ovom prilikom pomognite Vašu Omladinsku prugu – prvi podhvat u ostvarenju petogodišnjeg plana.”

Dopis Uprave gradilišta omladinske pruge Šamac-Sarajevo dat je svima u Odjeljenju za snabdijevanje na znanje uz supotpis. Također, dopis je dat i Središnjem stovarištu materijala kako bi i ono sa svoje strane poduprlo Ekspozituru u izvršenju njezinih zadataka.

Zagrebačka Glavna direkcija zamolila je 31. svibnja 1947. pojašnjenje od Generalne direkcije državnih željeznica u Beogradu da li da neaktivne lokomotive koje su vršile neke sporedne radove prebace u aktivno stanje ili da ih kao takove i dalje vode u neaktivnom stanju. Kao primjer uzeta je neaktivna lokomotiva 122-005 predana 21. svibnja 1947. Omladinskoj pruzi Šamac-Sarajevo.²⁷

U vezi potrebnih mjera za puštanje pruge Šamac-Sarajevo u javni promet, Generalna direkcija željeznica u Beogradu poslala je 12. rujna 1947. sljedeći dopis Glavnoj direkciji eksploatacije željeznica Zagreb:²⁸

“Od 15. IX. 47. god. pruga Šamac-Sarajevo predaje se javnom saobraćaju, uz izvesna ograničenja. S obzirom da svi potrebni objekti na ovoj pruzi nisu još dovršeni, a da bi se ipak saobraćaj mogao održavati, potrebno je da ta direkcija privremeno ispomogne Glavnu direkciju Sarajevo. Ložionica Doboj nije još organizovana u potpunosti, da bi mogla primiti potpuno opravke lokomotiva, te izvolite izdati naređenje ložionici Slavonski Brod, da privremeno preuzme opravke lokomotiva koje saobraćaju na tom delu pruge, a koje Glavna direkcija ne bi bila u mogućnosti opraviti. Lokomotive koje budete slali ložionici Doboj, upućujte dimnjakom napred, pošto trijanglera u Doboju još nije gotova.”

U listopadu 1947. pod zakupom na Omladinskoj pruzi Šamac-Sarajevo bile su sljedeće lokomotive Glavne direkcije eksploatacije željeznica Zagreb: 20-072, - 163, 51-047, 122-005, 124-001, - 030, 125-106, - 022, - 023, - 026, - 037, - 040, - 043, - 059, - 077.²⁹

²⁷ HR HDA, 1576, spis ur. br. 14421/1947.

²⁸ HR HDA 1576, spis ur. br. 22603/1947.

²⁹ HR HDA, 1576, spis ur. br. 25905/1947.

U studenome 1947. pod zakupom na Omladinskoj pruzi Šamac-Sarajevo bile su sljedeće lokomotive Glavne direkcije eksploatacije željeznica Zagreb: 16-036, 20-014, - 044, - 060, - 072, - 087, - 120, - 137, - 149, - 163, - 197, 33-135, 51-047, 122-005, 124-001, - 030, 125-016, - 022, - 023, - 026, - 037, - 040, - 043, - 059, - 074.³⁰

Dana 15. studenoga 1947. predan je ograničenom javnom prometu dio omladinske pruge normalnog kolosjeka Slavonski Šamac-Doboj Novi, a 20. studenoga 1947. dio omladinske pruge Doboj Novi-Sarajevo Novo. Time je predana javnom prometu cijela omladinska pruga Šamac-Sarajevo. Navedena pruga nastavak je normalne pruge Strizivojna Vrpolje-Šamac. Građevinska dužina pruge iznosila je 242,8 km, a prometna 241,6 km. Pruga Strizivojna Vrpolje (isključivo)-Sarajevo Novo uključena je u eksploatacijsku mrežu pruga Glavne direkcije eksploatacije željeznica Sarajevo. Najveći dozvoljeni pritisak po osovini iznosio je 16 tona. Najveći nagib pruge bio je 8,8‰. Najmanji poluprečnik krivine bio je 300 m. Pruga je bila normalne širine kolosjeka – 1435 mm. Najveća dopuštena brzina na dijelu pruge Slavonski Šamac-Doboj Novi bila je 30, a na dijelu pruge Doboj Novi-Sarajevo Novo 20 km/sat. Brzina se trebala postepeno povećavati. Najveći dopušteni broj osovina na dijelu pruge Slavonski Šamac-Doboj Novi bio je 140, a na dijelu pruge Doboj Novi-Sarajevo Novo 120 osovina. Od hrvatskih ložionica bile su zadužene: Ložionica Vinkovci (obavljala je vuču teretnih i putničkih vlakova na dijelu pruge Vinkovci-Doboj Novi) i Ložionica Slavonski Brod (obavljala je vuču teretnih vlakova na dijelu pruge Slavonski Brod-Doboj Novi). Veća oštećenja lokomotiva u početku su obavljali: Ložionica Slavonski Brod, Vinkovci, odnosno Glavne željezničke radionice. Teretne vlakove na relaciji Doboj Novi-Slavonski Brod pratilo je vozno osoblje Glavne direkcije eksploatacije željeznica Zagreb.³¹

O prolasku prvog vlaka na Omladinskoj pruzi Šamac-Sarajevo 15. studenoga 1947., zagrebački “Vjesnik” donio je sljedeći članak:³²

“BOSANSKI ŠAMAC, 15. studenoga. – Velike mase stanovnika Šamca i seljaka iz cijele Posavine ispratile su iz Šamca prvi vlak prugom normalnog kolosijeka prema Sarajevu. Duga kompozicija putničkog vlaka okićena zelenilom i ukrašena zastavama i parolama, sa slikom maršala Tita na lokomotivi, prešla je jutros novosagrađeni veliki savski most i zaustavila se u Bosanskom Šamcu. U svečanom vlaku kao počasni putni-

³⁰ HR HDA, 1576, spis ur. br. 28765/1947.

³¹ *Službeni glasnik Ministarstva saobraćaja FNRJ*, II; br. 16, Beograd, 15. XII. 1947.

³² Duž čitave pruge Šamac-Sarajevo mnoštvo naroda oduševljeno pozdravlja prolazak prvog vlaka, *Vjesnik Narodne fronte Hrvatske*, VII; br. 791, Zagreb, 16. XI. 1947., 3.

ci nalaze se najbolji udarnici-graditelji Omladinske pruge, najbolji stručni ranici i pozvani delegati masovnih organizacija.

Na mjestu, gdje je 1. travnja o. g. naša omladina udarila prvim krampovima u zemlju počinjući izgradnju Omladinske pruge – veliko djelo svojih stvaralačkih sposobnosti, danas je održana velika narodna svečanost. Prije polaska vlaka u pravcu Sarajeva, na prostoru pred željezničkom stanicom održan je miting, na kojem je govorio zamjenik šefa pete sekcije Bogdan Radišić... U ime mjesnog odbora Narodne fronte pozdravio je graditelje i čestitao im veliku radnu pobjedu Hasan Begić, a na kraju je govorio u ime vlade Bosne i Hercegovine ministar građevina Rade Jakšić... Još je govorio Fuad Suljić o značenju rada frontovaca Kotara šamačkog na izgradnji Pruge, pa je izrazio vjeru, da će frontovci odsad s još većim zalaganjem raditi na izgradnji naše zemlje. Poslije toga povorka naroda krenula je prema gradu, gdje je održano veliko narodno veselje.

Narod iz svih sela duž Pruge pozdravljao je prolazak vlaka manifestirajući svoje veselje nad velikom radnom pobjedom naše narodne omladine. Pojedinci i grupe dočekivali su vlak cvijećem i darovima koje su poklanjali najboljim graditeljima i najboljim brigadama, predstavnici kojih su bili u svečanom vlaku. U željezničku stanicu Modriča svečani vlak je stigao u 8.12 sati. Mnoštvo naroda pozdravilo je vlak s najvećim oduševljenjem. U ime delegata u svečanom vlaku govorio je Mehmed Točković, član Odjeljenja za agitaciju Glavnog štaba omladinskih radnih brigada... Po odlasku iz Modriče svečani vlak se zadržao u Osječanima i Grabskoj, gdje je narod u velikom broju pozdravio najbolje graditelje Omladinske pruge. U 11.30 sati svečani vlak stigao je u Doboj, dočekan zvucima glazbe, oduševljenim poklicima i pljeskom ogromnog mnoštva naroda.

Odmah po dolasku vlaka u Doboj održan je miting, koji je otvorio predsjednik Narodne fronte Doboja Ignjat Radojčić. U ime graditelja Omladinske pruge i Glavnog štaba govorio je Zvonko Radoš... U ime vlade NR Bosne i Hercegovine graditelje Omladinske pruge pozdravio je i čestitao im veliku radnu pobjedu ministar lokalnog saobraćaja Miloš Stojaković... Pozdravljajući graditelje Pruge u ime naroda Kotara Doboj, tajnik Kotarskog NO-a Franjo Puškarić rekao je, da je omladina Jugoslavije za sedam mjeseci izvršila ono, što bivši vlastodršci nisu mogli kroz 70 godina. Zatim su još govorili predstavnik omladine udarnik s Pruge Midhat Hadžiomerović i predstavnik stručnjaka zaposlenih na izgradnji Pruge Kosta Marković. S mitinga su poslani brzojavni pozdravi maršalu

Titu i predsjedniku vlade NR Bosne i Hercegovine Rodoljubu Čolakoviću. Vlak je zatim krenuo put Maglaja i Zenice.”

O proslavi završetka radova i svečanog otvorenja pruge Šamac-Sarajevo u Sarajevu 16. studenoga 1947., zagrebački “Vjesnik” donio je sljedeći članak:³³

“SARAJEVO, 16. studenoga. – Jutros je čitava Narodna Republika Bosna i Hercegovina osvanula u blagdanskom raspoloženju, a napose njen glavni grad Sarajevo, u kome se proslavlja velika narodna pobjeda Narodne omladine Jugoslavije – završetak gradnje Omladinske pruge Šamac-Sarajevo, najvećeg objekta prvog Petogodišnjeg plana.

Od ranog jutra ulice Sarajeva su žive, iskićene zastavama, cvijećem, zelenilom, slikama i parolama. Rijeke ljudi slivale su se još od 7 sati pred novu željezničku stanicu, gdje je obavljena svečanost dočeka prvog vlaka, koji je prošao. Mitingu i dočeku prvog vlaka, koji je prošao novosagrađenom Omladinskom prugom, prisustvovalo je oko 80.000 građana Sarajeva i okoline s velikim brojem graditelja Pruge. Graditelji su bili postrojeni sa svojim brigadnim zastavama, a do njih su bile istaknute zastave stranih zemalja čiji su omladinci sudjelovali u gradnji Pruge. Nepregledne mase radnika, omladinaca, građana i seljaka čekale su prvi vlak, pjevajući i kličući Narodnoj omladini Jugoslavije.

Nešto prije 9 sati počeli su pristizati mnogobrojni gosti, delegati raznih organizacija i ustanova iz zemlje i inozemstva, zatim predstavnici kulturnog života Mađarske, Čehoslovačke i Poljske, predstavnici španjolske demokratske omladine Ruis Amoi Ibarruri, mnogobrojni strani novinari, dopisnici stranih agencija i listova. Točno u 9 sati pojavio se prvi vlak. Na lokomotivi je blistao državni grb i lepršalo mnoštvo zastava...U trenutku kada je na stanicu stigla svečana kompozicija, na tribini se pojavio maršal Tito, praćen burnim i oduševljenim klicanjem nepregledne mase naroda. Pojavu maršala su s brda, neposredno iza željezničke stanice, pozdravila tri topovska plotuna. Među gostima na tribini su bili i potpredsjednici Prezidijuma Narodne skupštine FNRJ Moša Pijade i Marko Vujačić, ministar unutrašnjih poslova FNRJ Aleksandar Ranković, ministar financija Sreten Žujivić, ministar saobraćaja Todor Vujasinović, predsjednik vlade NR Bosne i Hercegovine Rodoljub Čolaković s članovima vlade, predsjednik vlade NR Crne Gore Blažo Jovanović,

³³ Naši narodi slave jedan veliki dan, U prisutnosti maršala Tita i ogromne mase naroda svečano je otvorena pruga Šamac-Sarajevo, *Vjesnik Narodne fronte Hrvatske*, VII; br. 792, Zagreb, 17. XI. 1947., 1-2.

general-lajtnant Mihajlo Apostolski, potpredsjednik vlade NR Hrvatske Dušan Brkić, potpredsjednik vlade NR Slovenije Edvard Kocbek, predsjednik Centralnog vijeća Nar. omladine Jugoslavije Rato Dugonjić sa članovima Centralnog vijeća i drugi.

Nakon što se stišalo oduševljeno klicanje naroda maršalu i narodnoj vlasti, načelnik uprave gradilišta Omladinske pruge Mihailo Švabić predao je maršalu raport o završetku Omladinske pruge 13 dana prije roka... Poslije raporta govorio je maršal Tito. Njegove su riječi bile prekidane klicanjem i odobravanjem naroda...

...Poslije govora maršala Tita govorio je načelnik uprave gradilišta Mihailo Švabić, koji je rekao:

‘Da bi se trajno odrazio uspjeh rada na gradnji Omladinske pruge Šamac-Sarajevo, sagrađena je spomen-ploča. U ime svih nas molim druga maršala, da nam učini još jednu radost i da svojom rukom, koja nas tako sigurno vodi iz pobjede u pobjedu, otkrije ovu spomen-ploču.’

U pratnji predsjednika vlade NR Bosne i Hercegovine Rodoljuba Čolakovića, ministra financija savezne vlade Sretena Žujovića i predstavnika masovnih organizacija, maršal je otkrio spomen-ploču, okićenu zastavama i cvijećem i rekao:

‘Drugovi omladinci i omladinke!

Otkrivam ovu spomen-ploču kao znak završetka velike bitke koju ste vi izvojevali. Neka stoji ovdje kao uspomena na zavjet, po kome je naša omladina s velikim herojstvom sagrađila još jedno veliko djelo na dobro naše zemlje i naših naroda.’

Na spomen-ploči je napisano:

‘16. studenoga 1947. godine, 13 dana prije roka, na ovo mjesto stigao je prvi vlak Omladinskom prugom Šamac-Sarajevo. Pruga Šamac-Sarajevo, duga 242 km, na kojoj je iskopano 5,520.000 kubnih metara zemlje i kamena, podignuto 17 velikih mostova u dužini od 2806 metara, probijeno 9 tunela u dužini od 2400 metara – sagrađena je u vremenu od 1. travnja do 15. studenoga 1947. godine.

Prugu Šamac-Sarajevo sagrađili su dobrovoljno na dar domovini i Titu u prvoj godini prve Titove Petoljetke 211.000 članova Narodne omladine, sinova i kćeri svih naroda Jugoslavije, u suradnji i pod stručnim rukovodstvom 4735 inženjera, tehničara i stručnih radnika, uz pomoć mjesnih frontovskih organizacija i 5735 demokratskih omladinaca iz stranih zemalja.

Omladinska pruga Šamac-Sarajevo dokaz je spremnosti mlade generacije Jugoslavije, nadahnute idejom svog velikog učitelja maršala

Tita, da daje sve snage za izgradnju socijalizma u FNRJ, koja će, rukovodena slavnom Komunističkom partijom Jugoslavije, postati sretna, bogata i vječno slobodna.

Smrt fašizmu – Sloboda narodu!

Po otkrivanju spomen-ploče, komandant Glavnog štaba omladinskih radnih brigada na Omladinskoj pruzi Šamac-Sarajevo Batrić Jovanović pročitao je brzopjavne pozdrave upućene Izvršnom odboru Narodne fronte Jugoslavije i Centralnom komitetu Komunističke partije Jugoslavije.

Prijepodneveni miting završen je klicanjem maršalu Titu, Komunističkoj partiji Jugoslavije, Narodnoj omladini Jugoslavije i Narodnoj fronti.”

Pogledajmo sada izvod iz govora koji je 16. studenoga 1947. Tito izrekao u Sarajevu prigodom puštanja u promet Omladinske pruge Šamac-Sarajevo: ³⁴

“Drugovi i drugarice,
Omladinci i omladinke,
Drugovi i drugarice gosti, koji ovdje prisustvujete,

Ovog momenta predstavnici omladine podnijeli su raport da su izvršili zadatak koji su pred njih postavili naša vlada i naši narodi. Odlično su izvršili svoj zadatak. Naša slavna omladina sjajno je izvršila svoju dužnost: izgradila je veliku željezničku prugu koja širokim tračnicama spaja Bosnu i Hercegovinu s ostalim našim federalnim jedinicama. Naša omladina je izvršila jedno herojsko djelo i naši narodi i naša vlada izražavaju joj svoju najsrdačniju i najtopliju zahvalnost. Ovaj ogromni objekat, koji ste završili vi omladinci – graditelji nove i srećnije Jugoslavije, – ima u ekonomskom pogledu ogroman značaj za dalji razvitak nove Jugoslavije. Ova pruga ima ogroman značaj za cijelu našu zemlju, za sve naše federalne jedinice, za naš Petogodišnji plan i njegovo izvršenje. Bogatstva koja leže u ovoj divnoj zemlji – Bosni, postaju s ovom prugom pristupačnija za sve naše narode. Ona ne postaju pristupačnija za pojedine kapitaliste, nego za naše narode, za narod, za trudbenike, za onoga ko radi. Ova pruga ima ogroman značaj za federalnu jedinicu Bosnu i Hercegovinu i za njen dalji svestrani razvitak, jer se ona ovom prugom povezuje još tješnje s ostalim dijelovima naše zemlje.

³⁴ Josip Broz Tito, Govor na svečanosti prilikom puštanja u saobraćaj Omladinske pruge Šamac-Sarajevo. u: *Govori i članci. I. I. 1947.-13. VIII.1948.*, knjiga III., Naprijed-Zagreb, 1959., 149-156.

Eto, to je ogroman ekonomski značaj ove pruge – objekta koji ste vi, drugovi omladinci, heroji rada u Jugoslaviji, završili u jednom nevjerovatno kratkom periodu. Zato vam hvala svih naših naroda za trud koji ste uložili!

Omladinska pruga ima isto tako i ogroman politički značaj. Ona ima veliki politički i moralni značaj za naše narode – unutar zemlje i van njenih granica. Vaš rad, drugovi i drugarice omladinci, na ovoj Omladinskoj pruži i, prošle godine, na pruži Brčko-Banovići odjeknuo je širom cijelog svijeta – i vi ste svojim radom, svojom požrtvovanošću digli ugled naše zemlje na takvu visinu na kakvoj on nikada nije bio. Vi ste digli ugled našoj zemlji u očima cijelog svijeta i sve klevete koje se šire, kako je naša zemlja – zemlja nemira, kako je naša zemlja – zemlja neslobode i šta sve ja znam, vi ste srušili vašim kramповima, vašim radom i pokazali cijelom svijetu da je Jugoslavija zemlja mira, da radi i gradi da bi se digla iz ruševina u koje su nas bacili ratna katastrofa i ratni zločinci koji su i danas ratni huškači.

Vi ste svojim radom pokazali primjer drugima kako treba raditi. Vi ste omladinci na gradilištima željezničkih pruga i drugih naših velikih objekata, kao i radnici u fabrici, onaj nosilac radnog stvaralačkog elana koji potstiče sve što pošteno misli u našoj zemlji – na nove podvige, na novi rad.

Prema tome, gradnja ove pruge, vaš rad, vaše požrtvovanje imaju ogroman moralno-vaspitni značaj za sve naše narode...

...Mi moramo izvršiti naš Petogodišnji plan, jer je to garancija našeg opstanka i daljeg razvitka naše zemlje. Mi nećemo da budemo zaostala zemlja, jer zaostale uvijek tuku i svaki đavo hoće da ih porobi. Jedna napredna zemlja, s visokom tehnikom, sa socijalističkim uređenjem, snažna je da je nikakva sila ne može razbiti...

...Pred nama, drugovi i drugarice, omladinci i omladinke, kao što sam već maloprije rekao, stoje veliki i važni zadaci. Od vas tražim ovdje, danas, da iskoristite do maksimuma sve mogućnosti za učenje, jer su nam potrebni kadrovi sposobni za izvršavanje velikih zadataka. Mi ćemo vas pozivati uvijek – možda ne više na tako krupne, velike i teške, ali ipak na važne zadatke. Pomozite svome narodu, pomozite našoj zemlji, budite i dalje puni žara i elana u radu za ostvarenje naše ljepše i srećnije budućnosti!

Neka živi naša divna, herojska omladina, koja gradi novu i bolju Jugoslaviju!”

Dana 20. studenoga 1947. iz Sarajeva je u Beograd krenuo prvi redovni putnički vlak prugom Šamac-Sarajevo. Putnička kompozicija sastojala se od 8 vagona III. razreda i 2 vagona II. razreda.³⁵

Krajem studenoga i početkom prosinca 1947., iz staleža Glavne direkcije eksploatacije željeznica Zagreb brisane su lokomotive: 16-036, 20-044, - 060, - 072, - 120, - 137, - 149, - 163, 33-135, - 136, - 149, 122-005, 124-001, - 030, 125-016, - 022, - 023, - 026, - 037, - 040, - 043, - 059, - 074, koje su predane s Omladinske pruge Šamac-Sarajevo Glavnoj direkciji Sarajevo.³⁶

U vezi traženja zagrebačke i sarajevske glavne direkcije eksploatacije željeznica, generalni direktor Generalne direkcije željeznica u Beogradu donio je 11. ožujka 1948. odluku da pruga Šamac-Sarajevo ostaje i dalje pri eksploataciji Direkcije Sarajevo.³⁷

Dana 12. srpnja 1948. održana je u Generalnoj direkciji željeznica u Beogradu konferencija zamjenika glavnih direktora po kadrovima na kojoj su doneseni zaključci, da se svo osoblje, koje je svojevremeno upućeno iz glavnih direkcija Beograd, Zagreb i Ljubljana na zaposjedanje normalne pruge Šamac-Sarajevo povrati u svoje bivše jedinice.

Temeljem navedenoga, Glavna direkcija eksploatacije željeznica Sarajevo izvijestila je 30. kolovoza 1948. Kadrovski sektor zagrebačke Glavne direkcije da je trenutno u nemogućnosti udovoljiti zaključcima konferencije i da ne mogu povratiti osoblje na sljedećim dužnostima: šefovi stanica, otpравниci vlakova, robni blagajnici i školski činovnici sve dotle, dok ne osposobe potreban broj kadrova za navedene dužnosti iz vlastitog stanja. Ujedno je konstatirano, da se povraćaj istog osoblja nalazi u završnoj fazi.³⁸ ■

³⁵ Iz Sarajeva krenuo je prvi redovni putnički vlak Omladinskom prugom, *Vjesnik Narodne fronte Hrvatske*, VII; br. 795, Zagreb, 21. XI. 1947., 2.

³⁶ HR HDA, 1576, spis ur. br. 31187/1947.

³⁷ HR HDA 1576, spis ur. br. 6794/1948., u predmetu ur. br. 8595/1948.

³⁸ HR HDA 1576, spis ur. br. 21079/1948.

YOUTH RAILWAY TRACKS: BRČKO-BANOVIĆI AND ŠAMAC-SARAJEVO IN THE ARCHIVAL FONDS OF THE CROATIAN STATE ARCHIVES

Summary

This paper presents data from the documents of the archival fonds of the Croatian State Archives which deal with youth railway tracks: Brčko-Banovići and Šamac-Sarajevo. The laying of a standard gauge railway track between Brčko and Banovići began on 1st May 1946 and was finished on 7th November 1946. The railway track was 92 kilometres long, and it was built by the People's youth of Yugoslavia, a full 22 days before the deadline. There were 14.700 youths engaged in the project only from the People's Republic of Croatia. The standard gauge railway track between Šamac and Sarajevo was built in the period from 1st April until 15th November 1947. This railway track was the biggest object of the first year of the Five-year plan, was executed by the People's youth of Yugoslavia. It was 242 kilometres long and it was finished 13 days before the deadline. In its construction 5.520.000 cubic meters of ground and stone were dug out, 17 big bridges were erected with a cumulative length of 2806 meters, and 9 tunnels were made with a cumulative length of 2400 meters. The railway track Šamac-Sarajevo was built during the first year of the Five-year plan by 211.000 members of the People's youth of Yugoslavia, in cooperation and under expert leadership of 4735 engineers, technicians and experts, aided by local front organizations and 5735 democratic youths from foreign countries ■