"Istočna pruga"
uskotračna željeznica u istočnoj Bosni i Hercegovini

Dužina: 166.4 km

"Istočna pruga" je uskotračna željeznička pruga, čija je gradnja počela 1902. godine i koja je izgrađena do kraja 1906. godine, od Sarajeva do Uvca (kod Rudog), na tadašnjoj osmanskoj granici, te odvojak kod Brodara (pokraj Međeđe) do Vardišta (nedaleko od Višegrada) ka srbijanskoj granici. Prugom je upravljala vojska i mnogostruko je korištena u vojne svrhe, posebno u prve dvije godine Prvog svjetskog rata.

Pruga je ukinuta 1978.

Nakon što su austrougarske vlasti 1882. godine željeznicom uvezale Sarajevo sa Slavonskim Brodom i Budimpeštom, stvorila se potreba da se sa Sarajevom povežu i istočni dijelovi BiH, gdje su, uz granicu sa Srbijom, bili stacionirani vojni garnizoni.

"Istočna pruga" je uskotračna željeznička pruga izgrađena 1906. godine od Sarajeva i Uvca, na tadašnjoj osmanskoj granici, te odvojak do Vardišta na srbijanskoj granici. Prugom je upravljala vojska i mnogostruko je korištena u vojne svrhe, posebno u prve dvije godine Prvog svjetskog rata. Na trasi su se nalazili brojni tuneli i mostovi, kao i zgrade željezničkih stanica Bistrik, Dovlići, Pale, Koran, Stambolčić, Sjetlina, Prača, Renovica, Banja Stijena, Sudići, Mesići-Rogatica, Dub, Ustiprača-Goražde, Strmica, Setihovo, Mrsovo, Rudo, Mioče, Uvac i na drugom kraku Ljučevo, Međeđa, Most na Drini, Šip, Višegrad, Jagodina, Dobrun, Dobrunska crkva, Vardište. Bila je to strateški važna željeznička pruga koja je imala ključnu ulogu na početku Prvog svjetskog rata. Tokom rata, trupe i logistika prevoženi su na front ovom prugom. Nekoliko incidenata, uključujući i uzimanje civilnih taoca od strane austro-ugarske vojske, desilo se na pruzi 1914. godine. Pruga je ukinuta 1978. godine, ali dijelovi trase postoje i danas, kao i više stanica, tunela i mostova. Neke od stanica danas imaju status spomenika kulture.

Izgradnjom pruge ostvarena je ideja o izgradnji tzv. „istočne pruge", prema Višegradu, odakle se preko Šarganske osmice kasnije moglo putovati dalje, za Beograd, Sofiju, Solun i Istanbul. Imala je višestruki značaj u strategijsko-vojnom, privrednom, geografskom pogledu.

Od 2003. manjim dijelom pruge na odvojku od Višegrada do Vardišta i dalje do tzv. "Šarganske osmice" u Srbiji, saobraća turistički voz "Ćiro".

Ova željeznička pruga, duž svoje trase, prolazi kroz prekrasne krajolike obrasle šumom i projektovana je dolinama i stranama klisura Miljacke, Paljanske Miljacke, Prače, Drine, Lima i Rzava. Pruga se penje uz uspon od 18 promila, do vododjelnice Stambolčić, na visinsku kotu 939,8 m nadmorske visine, i to je bila najviša tačka pruge na prostoru buduće Jugoslavije građana za javni saobraćaj. Viših nadmorskih visina bile su neke pruge građene kao šumske. Ova pruga je imala 99 tunela (U stanicu Stambolčić dolazi se tunelom dugačkim 851,6 metara), sa velikim brojem vijadukta, galerija, potpornih i obložnih zidova.. Njen cilj je bio što bliže Srbiji i što bliže šumi istočne Bosne.

Pruga je za period od 73 godine tu namjenu i ispunila. U literaturi se javljaju dva datuma otvaranje pruge za saobraćaj. Po jednim, to je bilo 1905, a po drugim 1906. godine. U pravu su i jedni i drugi, jer je prvi dio od Sarajeva do Prače, i dalje, otvoren za saobraćaj 1905, a čitavom dužinom do Dobruna, odnosno do Uvca, 4. jula 1906. godine.

U toku Drugog svjetskog rata pruga je na duže vrijeme bila u prekidu. Istočna pruga je bila najskuplja izgrađena željeznička pruga do tada. Ukupna cijena koštanja pruge iznosila je 75 miliona zlatnih kruna, ili 450.000 zlatnih kruna po jednom kilometru. Austrougarski inžinjeri s velikom su mukom projektovali trasu kroz kanjone Miljacke i Prače zbog veoma teške konfiguracije terena.

Iako su državni službenici zaduženi za gradnju bili zaprepašteni složenošću trase, s državnog je vrha stiglo naređenje da se pruga mora graditi po svaku cijenu. Ta je cijena iznosila, uračunavši radnu snagu, usjeke, tunele, šine, stanične zgrade i samu željeznicu, ni manje ni više nego kilogram zlata po jednom metru.
Prugom je prestao promet i kretanje vozova 1.7.1978. godine. Bio je to potez države koji se ničim nije mogao opravdati. Dnevno je saobraćalo oko 40 kompozicija u oba pravca ili približno svakih pola časa u jednom od pravaca tutnjao je voz. Pretežan teret bio je ugalj iz Miljevine i Pljevalja, oblovina, daske, parket, poljuprivredni proizvodi. Trasa je bila stabilna, obezbjeđena, bez velikih investicija ulaganja. Lokomotive su bile na ugalj, a brzina vozova bila je oko 40 km na čas. Narod je prugu koristio, pružala mu zapošljavanje, davala hljeb, prevozila ga bez zakašnjenja, sve je bilo u najboljim godinama i punoj snazi životnoj.

Odjednom kao da je sve gromove privukla... Sva siromaštva od nje su pristekla, guta novac, a ništa ne privređuje, kaže vlast. Smeta napretku društva, ko to još ima željezničke pruge uskog kolosijeka. Trebaju nam željeznice kao u Japanu, koje razvijaju brzinu preko 200 km na čas. To više nije ni za staro gvožđe, uništavaj tu starudiju, nije to za socijalističko društvo, društvo samoupravljača. Što je naređeno to je i učinjeno. Gasi lokomotive, prodaj vagone za vikendice, kokošinjce, šupe, skladišta. Vadi šine, reži, eto dobrih kolaca za ogradu. To isto sa hrastovim pragovima, bivših trasa. Nesta

narodne hraniteljice i dobrotvorke, a vlast poslije toga poče međusobno dijeliti pohvale, odlikovanja za uspješno obavljeni posao.

Željeznička stanici Mesići – Rogatica

Željeznička stanici Mesići - Rogatica

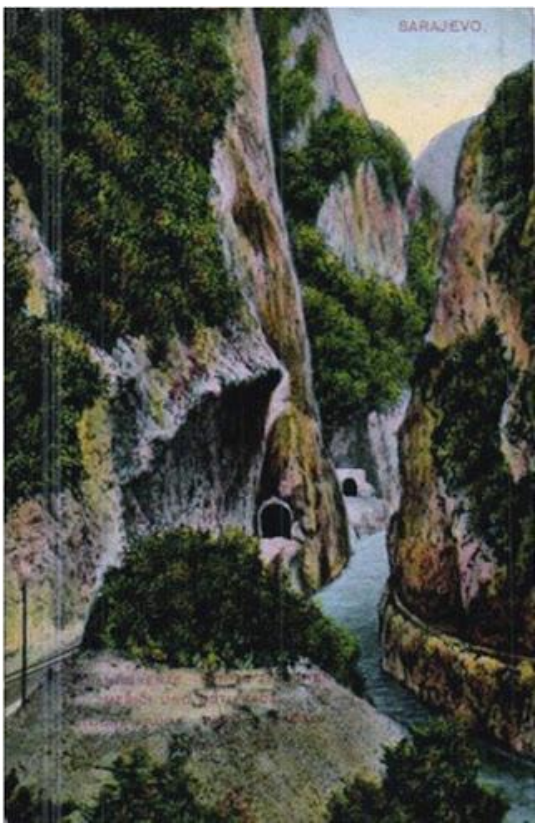
Ti dani ukidanja pruge bili su pravi dani žalosti . ”Druže Tito ne diraj nam Ćiru, nećeš nikad ostati na miru!” Mnogi su plakali tajno i javno, proklinjali vlast koja ide protiv svog naroda. Mnogi su se đaci i školovali i došli do fakultetske diplome samo zahvaljujući ”garnjači”. Oni koji su živjeli pored pruge, smatrali su sebe bližim svijetu, kulturnijim. ”Sjedi na garu, poljubi staru, ponesi koju paru, stići ćeš na svakom vašaru!” I nakon toliko godina, mnogi su se sa sjetom sjećaju zadnjeg voza duž pruge. ”Davala je ta gara bijeloga ljeba”!

Letio je ovom prugom i ”Ludi Spaho”. Bila je to kompozicija od tri vagona u srednjem je bio restoran, a naprijed i nazad motorna lokomotiva, koje su razvile brzinu oko 40 km na čas. Uveden je 1936. godine, a stajao je na Bistriku, Palama, Prači, Mesićima u pravcu Beograda. U suprotnom smjeru saobraćao je na relaciji Beograd – Zelenika, odnosno Dubrovnik. Bio je to voz za gospodu i glavare, obični svijet se njime nije vozio jer je bila skupa karta. ”Hvala Spahu i njegovom dinu, što nabavi bez dima mašinu!” Prvobitna brzina vozova je bila 25 km na čas. S vremenom su ispravljane oštrije krivine i brzina je povećana na 40 km. Popravke su vršene poslije rata, tako da je završlia svoj život sa 60 km na čas.

Nakon stogodišnjeg staža na prostorima Bosne i Hercegovine, legendarni ćiro je u večernjim satima, kada je Sarajevo blistalo svjetlima velegrada, posljednji putnički uzani voz iz Višegrada stigao je na svoje zadnje odredište – stanicu Čengić-Vila u Sarajevu 1. avgusta 1978, godine. Svi su ga voljeli i za sve ono što je učinio, a učinio je mnogo, bili smo mu zahvalni.

Prvog avgusta 1978. godine na prostorima Bosne i Hercegovine prestali su saobraćati svi uzani vozovi i na taj način su definitivno ukinute željezničke uzane pruge (760 mm) u BiH.

Došao je ćiro sa sjevera tiho i nenametljivo prije 100 godina, udomaćio se na ovim prostorima i tu ostao cijeli vijek. Svi su ga voljeli, a za sve ono što je učinio, a učinio je mnogo, bili smo mu zahvalni. Vijugao je kroz zelena polja, huktao kroz hladne kanjone i u sve ove krajeve i ove prostore donosio radost i nešto novo



Kanjon rijeke Prače u blizini željezničkoj stanici Mesići u pravcu Ustiprače.

Mesići

Željeznička stanica Banj Stijena

Ruševine Željezničke stanice Banj Stijena

Železnička stanica Banja Stijena nalazila se u km 58 + 700 od Sarajeva duboko u kanjonu rjeke Prače.

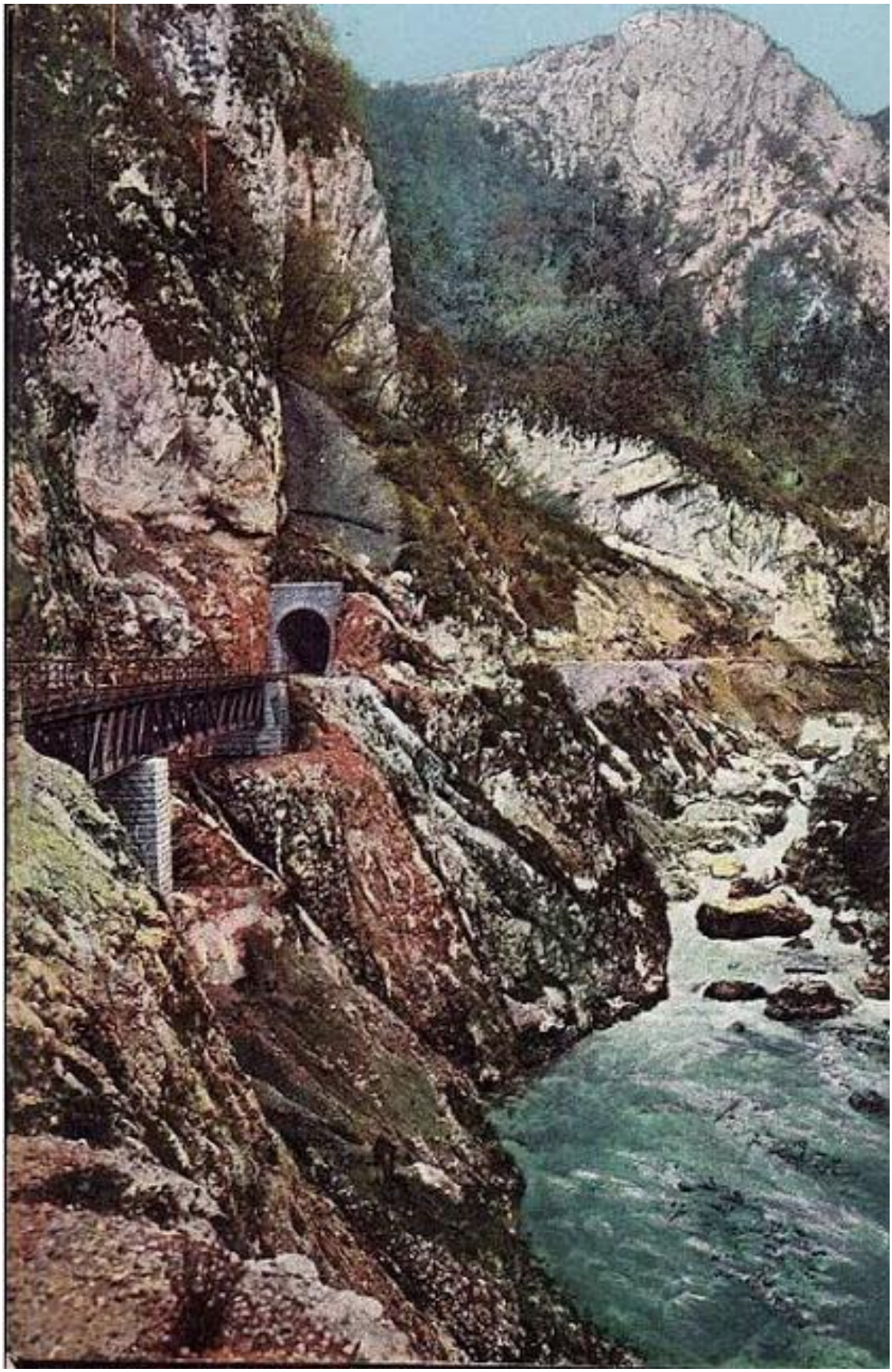
Grefov most, Brcigovo.

JZ 85-031 bei Banja Stijena 20.7.1969

Sudići

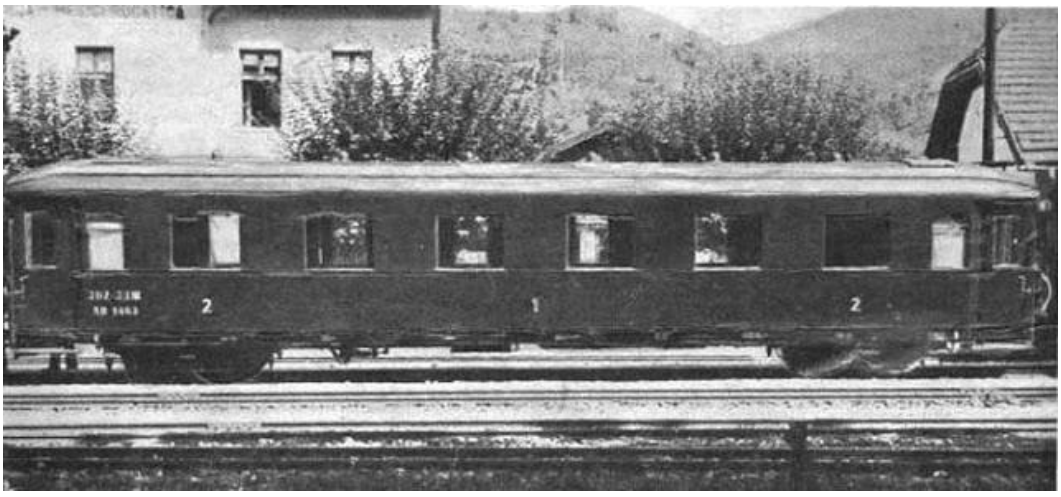
Dub

Brčigovo



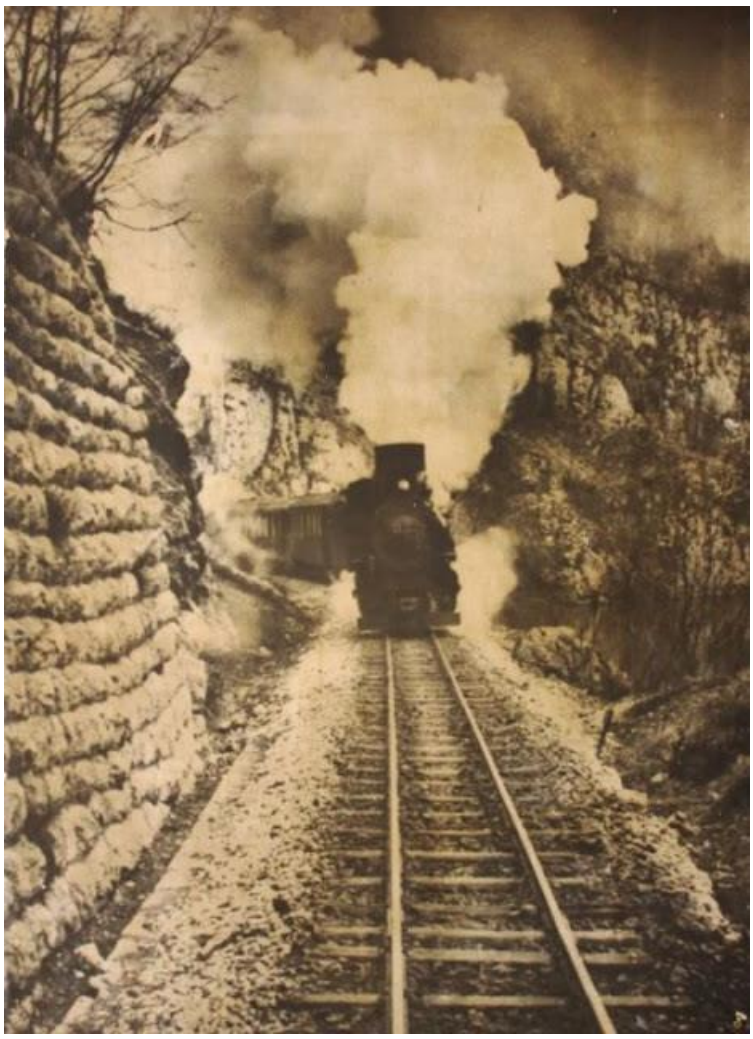
Kanjon Prače između Banj Stijene i Mesića

Željezničkoj stanici Mesići – Rogatica



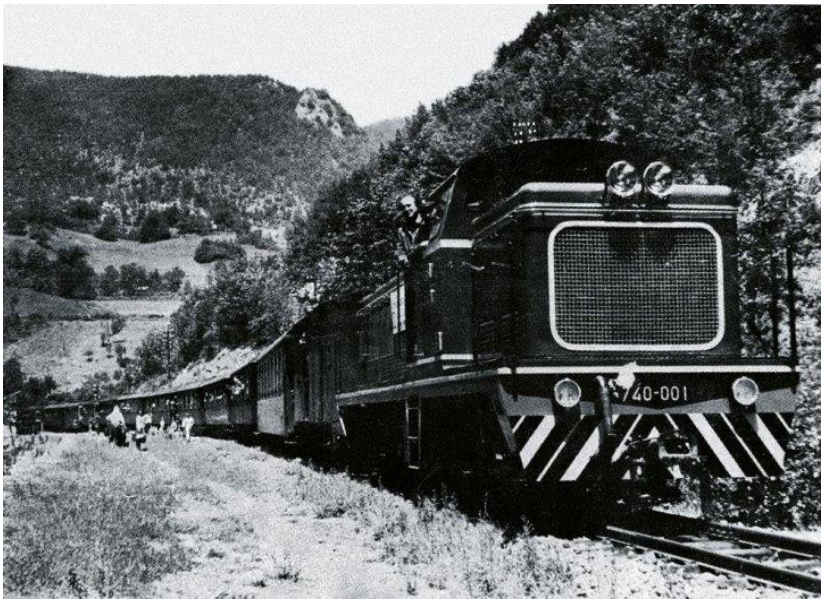
Putnička kompozicija u stanici Mesići-Rogatica.

Lokomotiva 85-008 koja je imala željezničku nesreću u mjesecu avgustu 1936 pri samom ulasku u tunel izmedju stanica Banja Stijena i Mesici-Rogatica



Ova slika je snimljena u blizini Mesića, odnosno vještačkog jezera HE Mesići

Kanjon Prače između Banj Stijene i Mesića



Putnička kompozicija sa dizel lokomotivom stoji u Brčigovu.

Stajalište Brčigovo nalazilo se sa lijeve strane rijeke Prače u čijoj se blizini nalazio i poznati Grefov most gdje je pruga iz pravca Mesića prelazila na desnu stranu rijeke Prače. Putnici su i Brčigovu mogli da izađu iz voza samo prema rijeci Prači jer je sa druge strane bio veliki potporni zid. Nalazilo se duboko u kanjonu rijeke Prače. Međutim uvjek je tu bilo putnika u odnosu na stanicu Dub gdje je putnika bilo vrlo rijetko, jer su brojna sela gravitirala Brčigovu.

Detalj iz kanjona rijeke Prače između stanice Banja Stijena i stanice Mesići