

Uspomene na "Ćiru"

Uskotračne pruge u BiH počele su se graditi u doba Austro-ugarske monarhije. Željeznička stanica u mjestu Uvac kod Priboja, na granici BiH i Srbije bila je posljednja stanica tzv. istočne pruge.



Milisav Kuzmanović pokazuje gdje se okretala pruga

Prva pruga u Bosni i Hercegovini puštena je u saobraćaj krajem decembra 1872. godine. Bila je to pruga normalnog kolosjeka od Banje Luke do Dobrljina, u dužini od 87 km. Izgrađena je kao dio Carigradske magistrale, koja je, prema planovima Osmanskog carstva, trebala povezati Carigrad sa Bečom. Nakon Berlinskog kongresa, 1878. godine, Bosna i Hercegovina je došla pod vlast Austro-Ugarske monarhije koja započinje intenzivnu gradnju željezničke mreže uskog kolosjeka. Te pruge će se koristiti za izvoz šumskog i rudnog bogatstva.



Od pružnog radnika do šefa stanice - Milorad Furtula

Nakon stotinu godina, prvog avgusta 1978. godine na prostorima Bosne i Hercegovine prestali su saobraćati svi uzani vozovi. Time su ukinute željezničke uzane pruge u BiH. U tom periodu izgrađene su hiljade kilometara uzanih pruga u BiH, a jedna od najznačajnijih bila je pruga Sarajevo-Uvac i sa krakom iz Međeđe za Višegrad i Vardište. Dobila je naziv „Istočna pruga“, a imala je višestruki značaj u strategijsko-vojnom, privrednom, geografskom pogledu. Bila je to i najskuplja pruga na svijetu do tog vremena. Pruga je tada koštala 75 miliona zlatnih kruna, ili 450.000 zlatnih kruna po jednom kilometru.

Svaki metar - kilogram zlata

Istočna pruga od Sarajeva do Vardišta, sa krakom, od Međeđe do Uvca sa 99 tunela i 118 mostova, puštena je u saobraćaj 1906. godine. Austro-ugarski državni službenici zaduženi za gradnju pruge bili su zaprepašteni teškim i nepristupačnim terenom kojim je išla trasa. Imali su naređenje da se pruga mora graditi po svaku cijenu. Ta je cijena iznosila, računajući radnu snagu, usjeke, tunele, stanične zgrade i samu željeznicu, ni manje ni više nego kilogram zlata po jednom metru. Iz djedovih priča sjeća se toga Milorad Furtula iz Rudog, koji i sam ima blizu 90 godina: “Moj djed radio je na pruzi. Radnici koji su napravili ove tunele plaćani su u srebru.”



Čuvar pruge u penziji -Gvozden Rađen

U njegovoj porodici svi su bili željezničari. Milorad je od pružnog radnika napredovao do šefa stanice, čitav radni vijek radeći za željeznicu. Ona je za ovaj siromašni kraj značila život, priča Furtula: “Sva ova sirotinja, orase, šljive i jabuke sušilo, sve tjeralo odavdje za Sarajevo da prodaje i kupi odjeću i obuću jer drugog izlaza nije bilo.” Gvozden Rađen prepješačio je prugom, blizu 30.000 kilometara, čuvajući je godinama, Vozovi su često kasnili a zimi je to posebno bilo opasno priča on: “Zimi smo morali biti oprezniji jer se ne čuje voz, to je najopasnije. Kada kasne iz oba pravca onda ne znaš koji će prije naići.”

Ukidanje pruge –opštenarodna žalost

Legendarni Ćiro bio je spor i garav. Sjećanja na vožnju njime još su živa kazuje Mitar Kostić: “Ja samišao ovuda vozom. Odozgo siđem ovdje. Dok on sa Mioča siđe mi popijemo kafu i rakiju i njime idemo na posao” Ukidanje pruge i posljednja vožnja Ćire zapamćana je kao opštenarodna

žalost sjeća se Milorad Furtula: “Mašine su bile iskićene košuljama i peškirimama. To je sviralo od Priboja do Sarajeva. Izašlo je i malo i veliko. Plakali su ljudi i žene.”

Završetak Istočne pruge 2006. godine bio je u mjestu Uvac, tada granici Austro-Ugarske monarhije i Osmanskog carstva. Tu je izgrađena veleljepna zgrada željezničke stanice. Neki tvrde, a i narod vjeruje, da je u to vrijeme zgrada željezničke stanice u Beču bila istovjetna, samo četiri puta veća. Trebalo je i na taj način pokazati sjaj i moć Austro-Ugarske monarhije. Uvac je i danas na granici ali između Srbije i Bosne i Hercegovine. Željeznice već odavno nema ali stanična zgrada još uvijek stoji. U njoj danas živi pet stanara. Milisav Kuzmanović tu je već 33 godine: “Ovdje ti je bila pošta, bilo sve živo. Karte se izdavale, bili šefovi. Glavna željeznička stanica je ovo bila.”

Drugi krak Istočne pruge je poslije Prvog svjetskog rata od Vardišta bio produžen u Srbiju, preko planine Šargan i čuvene "Šarganske osmice" do Užica. Nakon 30 godina, ova dionica je obnovljena u turističke svrhe. Stanari u zgradi stare željezničke stanice na Uvcu mole se Bogu da se to desi i sa njihovom prugom: “Ja bih poklon dao. I ja bih. Evo ja bih sad zaplakao”.

Autor: Marinko Sekulić-Kokeza