



1.. Lokomotiva uzanog koloskjsjeka koja je nekad saobraća u ciglani u Ivangradu Foto Tadej Brate

ŠUMSKE I INDUSTRIJSKE ŽELJEZNICE U CRNOJ GORI

Počev od kraja dvadesetih godina prošlog vijeka u Crnoj Gori su postojale ili postoje šumske i industrijske pruge. Na tim prugama postavljani su kolosijeci različitih širina tzv. „šumski kolosijek“ 600 mm, klasični uskotračni 760mm, netipični „barski“ 750 mm, a u novije vrijeme i normalni kolosijek 1435 mm. Korišćen je raznovrstan vučni materijal različitog porijekla. U međuratnom periodu to su najčešće bile lokomotive njemačke i austrijske proizvodnje, a nakon Drugog svjetskog rata pored pomenutih korišćene su i lokomotive jugoslovenske proizvodnje iz Slavenskog Broda i Bjelovara, kao i ruske koje prevladavaju u upotrebi od osam desetih godina.

ŠUMSKE ŽELJEZNICE

U sklopu žičare kojom je transportovana drvena građa od Bijele gore do pilane u Risnu, dužine 18 km, postojala je i kraća šumska pruga širine 760 mm, sa dva ogranka na kojima su do 1934 / 35. korišćene dvije lokomotive.

U Rožajama je, za potrebe parne pilane akcionarskog društva „Treska“, izgrađena pruga dužine 10 km sa kolosijekom širine 760 mm, koja je dvije godine kasnije produžena za 2 km. Poslije Drugog svjetskog rata preduzeće je nacionalizovano i preimenovano u ŠIP „Gornji Ibar“, koje je koristilo samo 6 km stare trase, dok je ostatak demontiran. Za potrebe ovog preduzeća po-

red rijeke Ibar postavljena je pruga dužine 12 km. Uvođenjem kamionskog transporta pruga nakon 1958. gubi značaj. Posljednja lokomotiva sa te pruge izrezana je u staro gvožđe 1971. godine.

Šumska pruga kod Mojkovca sa kolosijekom od 760 mm izgrađena je prije Drugog svjetskog rata. Bila je dugačka oko 2 km. Služila je šumskom preduzeću ŠIPAD iz Sarajeva. Njena trasa je kasnije produžena za 9 km. Ukinuta je 1954. U međuratnom periodu u kanjonu Tare postojale su još dvije šumske željeznice - koturače, a u Pivi tri.

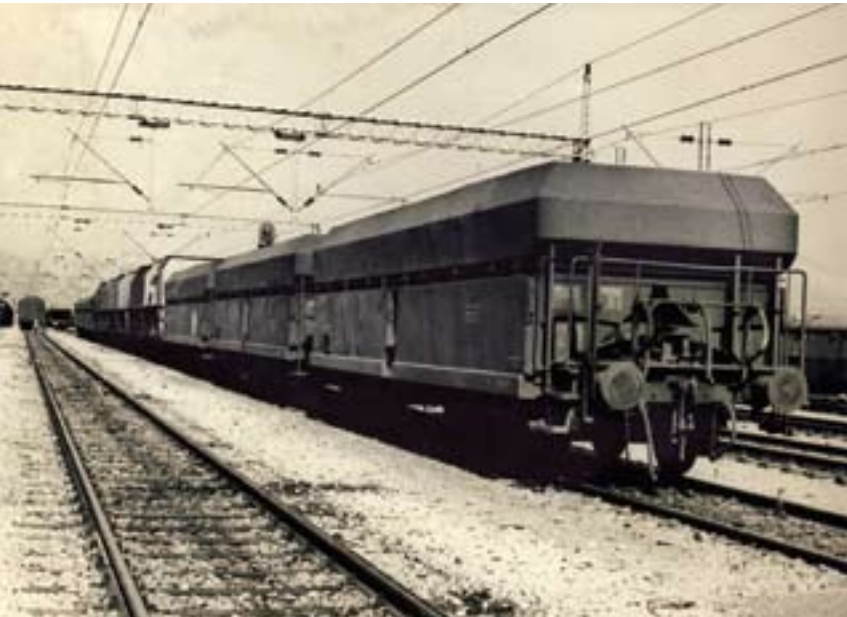
INDUSTRIJSKE ŽELJEZNICE

Prilikom izgradnje solane u Ulcinju 1938. godine u njenom sklopu postavljeni su i kolosijeci širine 600 mm sa kiper vagonetima. Pruga se koristi u sezoni berbe soli sve do danas. Vučni materijal se vremenom mijenjao, a 2001 činilo ga je 6 malih dvoosovinskih lokomotiva.

Na teritoriji opštine Berane /Ivangrad/ funkcionisale su dvije industrijske željeznice kolosijeka 600 mm. Prva je izgrađena za potrebe ciglane radi dopremanja ilovače. Na pruzi dugoj oko 1 km korišćena je lokomotiva američke proizvodnje koju je početkom godina XX vijeka zamijenila domaća dizel - lokomotiva iz tvornice u Bjelovaru.

Fabrika sulfatne celuloze i papira u Ivangradu, izgrađena 1960 / 1963, imala je i prugu za dopremanje uglja iz vlastitog rudnika, dužine oko 4 km.

Koristila je više malih dvoosovinskih dizel - lokomotiva proizvedenih u zavodu „Đuro Đaković“ u Slavonskm Brodu. Kad je fabrika



2. Teretni dio stanice Titograd 1983.



3. Transport kotla lokomotive šumske željeznice iz Bijele gore parnim traktorom, 1935.



4. Parna lokomotiva Šumskog gazdinstva „Gornji Ibar“ iz Rožaja

1971. pala pod stečaj a ugljenokop zatvoren, na pruzi je obustavljen promet.

Prilikom izgradnje Željezare „Boris Kidrič“ u Nikšiću postavljen je sistem industrijskih kolosijeka koji je korišćen za unutrašnji transposrt a omogućavao je vezu sa prugama Nikšić - Titograd i Nikšić - Bileća. Dužina kolosijeka je bila oko 18 km a širina 600 mm, sve do 1976. kada je pruga normalizovana (1435 mm). Od 1984. na ovoj pruzi u upotrebi su sovjetske dizel - hidraulične lokomotive.

Istog tipa su i tri lokomotive koje koristi Kombinat aluminijuma u Podgorici u svom željezničkom sistemu sa normalnim kolosijecima.

I tri građevinska preduzeća u Grnoj Gori koristila su industrijske željeznice : GP „Planum“ Titograd, (760 i 600 mm) , GP „Crna Gora“ Nikšić (600 mm) i Pomorsko GP Bar (760 i 750mm).

Slavko BURZANOVIĆ



5. Nosači stub konstantne mreže