

## RESTAURACIJA I KONZERVACIJA TITOVOG VAGONA SA OŠTRELJA

Među najinteresantnije spomenike Narodno-oslobodilačke borbe na teritoriji Bosanske Krajine treba svakako ubrojati i jedan teretni željeznički vagon, koji je sve do 1951. godine bio u upotrebi Jugoslovenskih željeznica. Za ovaj, malo i neobični, spomenik naše najnovije historije vezani su događaji koji su se odigrali polovinom 1942. godine, naime, za momenat kada je 22. juna 1942. godine Vrhovni komandant NOP i DVJ drug Tito naredio da se preduzme marš-manevar iz rejona Zelengore u pravcu Bosanske Krajine, u kome su učestvovala Prva i Druga proleterska, Treća sandžačka i Četvrta crnogorska proleterska brigada. To je bila historiska odluka od izvanrednog vojno-političkog značaja za dalji razvoj oslobodilačke borbe ne samo na teritoriji Bosanske Krajine već i Hrvatske i Slovenije. Ovim je otpočela nova etapa u razvitku revolucije u Jugoslaviji. Neposredna pomoć Centralnog komiteta KPJ i Vrhovnog štaba u pitanjima organizacije vojske, stvaranja organa nove vlasti, organizacije pozadine i uopšte života na slobodnoj teritoriji imala je odlučujući uticaj na dalji razvoj ustanka u Bosanskoj Krajini.

Početkom mjeseca oktobra 1942. godine Vrhovni štab se nalazio u planinskom mjestu Oštrelju, koje leži između planina Osječenice i Klekovače.<sup>1</sup> Ofanzivom snagom NOP i DVJ bila je tada već stvorena prostrana slobodna teritorija u zapadnoj Bosni, koja se preko Livna vezivala sa slobodnom teritorijom u Dalmaciji. Istovremeno, ofanzivom snagom NOP i DVJ u Lici, Baniji, Kordunu i Gorskom Kotaru, bila je stvorena i u Hrvatskoj slobodna teritorija, na koju se preko Kupe nadovezivala slobodna teritorija u Sloveniji.

Za vrijeme svog boravka u Oštrelju Vrhovni štab s drugom Titom na čelu bio se smjestio u kompoziciju voza, koja se sastojala od jedne loko-

motive, jedne cisterne i tri vagona. Nalog za korišćenje ove kompozicije izdao je inženjer Volodja Smirnov, tada šef tehničke službe pri Vrhovnom štabu, sada general JNA. O dolasku Vrhovnog štaba u Oštrelj 8. oktobra 1942. godine Vladimir Dedijer je u svom »Dnevniku« zabilježio: »... Stigli smo u mrak na Oštrelj. Ovde će se Vrhovni štab smestiti u vagone. Tuda prolazi železnička pruga koja vodi do Sanskog Mosta pa sve do Vakufa — Travnika, a na zapad do Knina. Vagoni još nisu stigli, pa ležerno ispod borova...«<sup>2</sup>. Kompoziciju voza u koju se smjestio Vrhovni štab oktobarskih dana 1942. godine spominje i Čedomir Minderović u svom dnevniku »Za Titom«. On kaže: »Mala železnička kompozicija pokrivena granama četinarima — nevidljiva — vri od života. To je mozak, to je centralni nerv naše borbe...«<sup>3</sup>. Kao što se vidi, i Dedijer i Minderović daju u svojim dnevnicima vrlo oskudne podatke o navedenoj kompoziciji. Osim u navedenim dnevnicima, ona se nigdje više ne spominje u partizanskoj literaturi iz rata. Kasnijim ispitivanjem u Beogradu i na terenu ustanovljeno je da se ova kompozicija oktobra 1942. godine nalazila na šumskom kolosijeku koji vodi prema Javorovoj Kosi — Osječenici. To mjesto udaljeno je oko 800 metara od stanice Oštrelj. Ustanovljeno je i to da je vagon u kompoziciji Gd kr broj 1366 upotrebljavao drug Tito. To su bila poštanska kola dužine 10,40 metara. Sastojala su se od dva odjeljenja. U prvom odjeljenju nalazila se jedna limena peć, zatim jedna nepomična klupa i polica. U drugom odjeljenju nalazila se jedna šira nepomična (ugrađena) klupa koja je služila umjesto kreveta, zatim polica i jedan pomični stolić sa četiri stolice. Inventar je bio izrađen od jelove građe. Kola su izvana bila obojena zelenom, a iznutra sivom bojom. Drveni dijelovi vagona su za vrijeme rata izgorili. Poslije Oslobođenja ovaj vagon je opravljen i kao takav služio u saobraćaju sve do 1951. godine.

<sup>1</sup> Mjesto Oštrelj, željeznička stanica na pruzi Drvar-Srnetica, nekada je bilo uređeno ljetovalište i izletišta stanovnika Drvara, ali je stradalo za vrijeme prošlog rata.

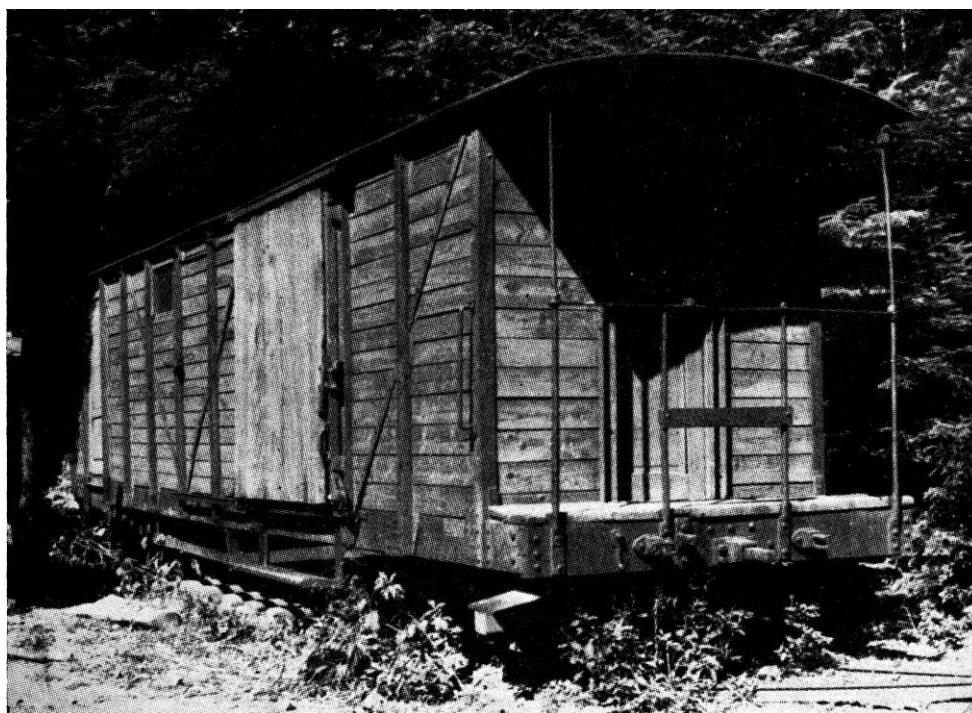
<sup>2</sup> Vladimir Dedijer: »Dnevnik« I dio, strana 280.  
<sup>3</sup> Čedomir Minderović: »Za Titom«, strana 138.

Na inicijativu generala Smirnova, 1951 godine, Centralni odbor Saveza boraca NOR-a Jugoslavije preuzeo je mjere i kola Gd kr broj 1366 izdvojio iz svakodnevnog saobraćaja, dok su ostali dijelovi kompozicije i dalje ostali u upotrebi. Lokomotiva broj 12, koja se još uvijek nalazi u redovnom saobraćaju, bila je prva lokomotiva koja je funkcionisala na oslobođenoj partizanskoj teritoriji. Prema Dedijeru, bila je sastavljena od dijelova osam starih lokomotiva.<sup>4</sup> Vagon Gd kr broj 1352 sada se nalazi kod ložionice JZ u Drvaru i služi kao pomoćna kola. Vagon Gd kr broj 1353 nalazi se u Srnetici i služi kao kupatilo za osoblje JŽ. Cisterna Rer broj 8509 je u svakodnevnom saobraćaju JŽ na liniji Drvar — Oštrelj — Srnetica i obratno.

Centralni odbor Saveza boraca NOR-a Jugoslavije zainteresirao se za uređenje Titovog vagona i juna 1956 godine zatražio od Saveznog instituta za zaštitu spomenika kulture da uputi svoje stručnjake u Oštrelj kako bi na osnovu pregleda na terenu mogli da stave prijedlog kako da se izvrši zaštita vagona. Institut je stavio prijedlog Centralnom odboru Saveza boraca NOR-a Jugoslavije da metalne dijelove vagona treba zaštititi primjenom flatalnih emajla za teretne va-

gone i bitumenskih premaza koje proizvodi fabrika boja i lakova »Duga«. Prije nanošenja zaštitnih premaza sve metalne dijelove treba očistiti od rđe peskiranjem i metalnim četkama, a posljednje ostatke rđe ukloniti pomoću preparata na bazi fosforne kiseline »Aktivin« ili »Antoxyn«. Na ovako očišćene površine nanijeti onda zaštitne boje, i to za krov, spoljnu i unutarnju oplatu flatalni emajli, a na donji stroj bitumenski premaz. Metalne površine prvo treba da se grundiraju, zatim da se nanosi osnovni sloj boje a na kraju završni premaz. Preporučeno je da se drveni dijelovi vagona zaštite premazivanjem »Xylamon«, proizvodom njemačke firme Desowag, jer »Xylamon« ima dobro fungicidno i eusekticidno dejstvo, neznatno mijenja boju drveta, ne napada metalne dijelove, prodire lako u drvo i ne ispere ga kiša. Zbog teškoća oko nabavke »Xylamona« za ove svrhe preporučuje se i »Kuprinol Po« što ga proizvodi domaća fabrika »Pinus«. Nedostatak ovog domaćeg sredstva je što premazanim predmetima daje svijetlozelenu boju. Prilikom restauracije Titovog vagona u Drvaru djelomično su korišćena navedena uputstva iz prijedloga Instituta.

<sup>4</sup> Vladimir Dedijer: »Dnevnik« I dio, strana 280.



Sl. 1. Titov vagon prije konzervacije

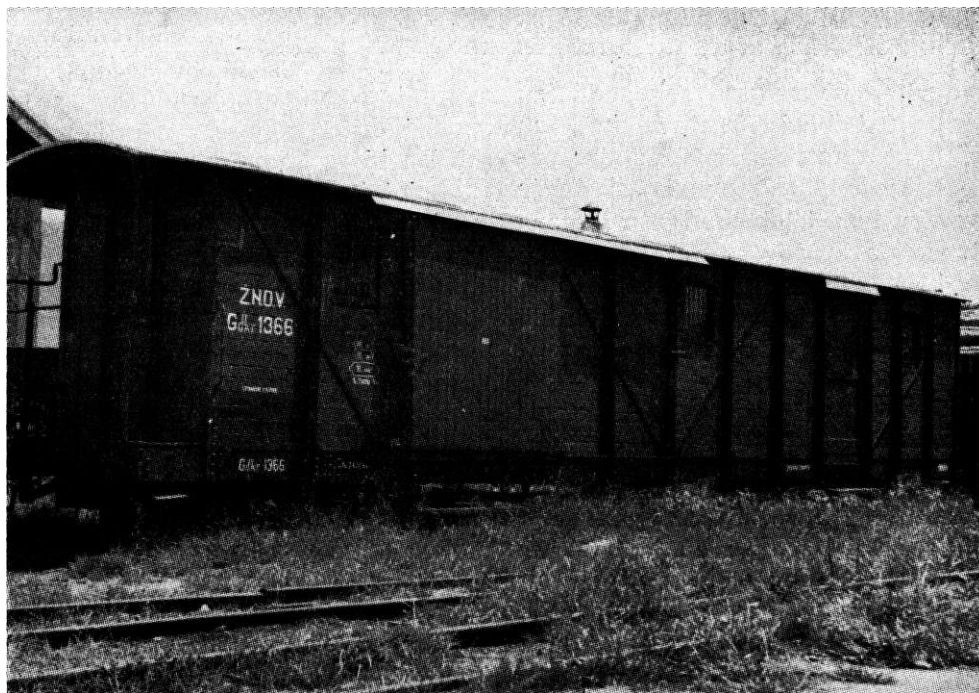
Uporedo s interesovanjem Centralnog odbora Saveza boraca NOR-a Jugoslavije za uređenje vagona, koji pretstavlja prvorazredan spomenik iz naše najnovije istorije, interesirao se za nj i Zavod za zaštitu spomenika kulture i prirodnih rijetkosti NR BiH i nastojao da obezbijedi potrebna sredstva za restauraciju i konzervaciju vagona. 1958 godine odobrilo je Izvršno vijeće investicioni program Zavoda za dovođenje Titovog vagona u prvobitno stanje.

Odmah po odobrenju investicionog programa Zavod je formirao jednu komisiju sa zadatkom da konstatuje činjenično stanje i da utvrdi kakvi se sve radovi treba da izvrše na vagonu u cilju njegove restauracije. U komisiji, pored predstavnika Zavoda, bili su zastupljeni i predstavnici Glavne željezničke radionice »Vaso Miskin — Crni« iz Sarajeva i Preduzeća za opravku kola i lokomotiva iz Drvara. Komisija se 19 augusta 1958 godine sastala u Oštrelju i konstatovala da su to četve-roosovna teretna kola koja su privremeno stavljena na improvizirani kolosijek, nedaleko od šumskog kolosijeka na kome su bila locirana za vrijeme oktobarskih dana 1942 godine. Mjesto na kome se nalazi vagon udaljeno je par minuta hoda od samog centra naselja. Prilaz vagonu je sa drumu koji vodi za Bosanski Petrovac odnosno Drvar (udaljenost od vagona do ceste iznosi oko 25—30 metara). Komisija je zatim konstatovala da

je vagon bez ikakve zaštitne konstrukcije, izložen nepogodama. Gvozdeni dijelovi vagona su na pojedinim mjestima prevučeni debelim slojem rđe, koja se ljušti, te se mehaničkim putem može skinuti. Drveni dijelovi također su oštećeni (krovna konstrukcija, pod, vrata, itd.). Da bi se kola dovela u prvobitno stanje, komisija je zaključila da će biti potrebno izvršiti i djelomičnu restauraciju kola (izmjena sanduka kola, poda, itd.) a ne samo konzervaciju, kako se dotada mislilo. Komisija je bila mišljenja da se svi potrebni radovi na vagonu (čišćenje, premazivanje i druge opravke) izvrše u nekoj od većih željezničkih radionica u Sarajevu ili Drvaru. U vezi s tim zaključeno je da se vagon prebaci u Drvar, u tamošnje Preduzeće za opravku kola i lokomotiva. Prebacivanje vagona iz Oštrelja u Drvar izvršeno je na račun navedenog preduzeća.

Da bi se restauracija i konzervacija vagona što stručnije obavila, Zavod za zaštitu spomenika kulture NR BiH angažovao je konzervatora ing. Dušana Đokića iz Saveznog instituta za zaštitu spomenika kulture, i on je, kao stručnjak koji je već ranije radio na elaboratu, dao uputstva za izvođenje radova na vagonu.

Radovi na vagonu otpočeli su 15 oktobra, a završeni 15 decembra 1958 godine. Preduzeće za opravku kola i lokomotiva u Drvaru izvršilo je tehničke opravke na vagonu: opravku obrtnih po-



Sl. 2. Titov vagon nakon konzervacije

stolja, opravku donjeg i gornjeg skeleta i rekonstrukcij unutrašnjeg namještaja.

Izvršena je opravka obrtnih postolja: zamjena osovina, prelijevanje ležaja, izmijenjeni su kočioni čutci, izvršena je nadoknada kočionog polužja, i to dvije kočione vage, dva kočiona regulirna viljka, jedna kočiona motka i kompletno kočiono vreteno sa spojka glavne vage, zatim je izvršeno ravnanje postoljnih ramova i detaljno čišćenje i bojadisanje ovih dijelova.

Pri opravci donjeg skeleta rađeno je na ravnanju glavnih nosača, zatim na skidanju glavnih poprečnih nosača — križeva koji su ravnati uslijed istrošenosti, obavljeno je varenje odbojnih motki, čišćenje skeleta od korozije i njegovo premazivanje dva puta minijum bojom i treći put crnom bojom .

Opravka gornjeg skeleta sastojala se u ravnanju bočnih i čeonih stupaca i krovnih rogova, zatim u izmjeni patosa u cjelini (od jelove građe) koji je, radi trajnosti, premazan dva puta karbolineumom; u izmjeni krova i sanduka i njegovom premazivanju izvana dva puta zelenom a iznutra dva puta sivom bojom (za sanduk uzeta jelova građa), u ispisivanju oznaka na kolima i u pokrivanju krova pocinčanim limom debljine 0,60 mm.

Rekonstrukcija unutrašnjeg namještaja izvršena je na ovaj način: u prvom odjeljenju ugrađena je jedna limena peć sa cijevima, zatim jedna polica i jedna nepokretna klupa. U drugom odjeljenju izrađena je jedna šira nepokretna klupa sa ladicom, jedna polica i jedan pokretni stolić sa četiri stolice.

Tehničkim radovima na vagonu rukovodili su majstori Mile Bojanić i Vlado Trninić, koji su oktobra 1942 radili na unutrašnjem uređenju naprijed pomenute kompozicije. Treba istaći da je Preduzeće za opravku kola i lokomotiva u Drvaru uložilo mnogo truda da bi dovelo Titov vagon u prvobitno stanje, i da pritom nije žalilo ni svojih sredstava jer je vrijednost opravke premašila odobrenu sumu od 500.000 dinara.

Zavod za zaštitu spomenika kulture NR BiH obrazovao je komisiju za pregled izvršenih radova. Komisiju su sačinjavali: Nikola Rodić, pretsjednik NOO Drvar, Mile Bojanić, poslovođa Kolske radionice, i Esad Prolić službenik Zavoda za zaštitu. 18. decembra 1958 godine komisija je pregledala vagon i zapisnički konstatovala da obim radova, kvalitet i cijena odgovaraju ugovorenim uslovima.

Iako su radovi na vagonu bili završeni krajem 1958 godine, tada još nije bilo riješeno pitanje njegovog lociranja. O tome je postojalo nekoliko mišljenja. Jedni su smatrali da vagon poslije restauraciji i konzervacije treba da ostane i dalje na Oštrelju, gdje se nalazio za vrijeme boravka druga Tita, 1942 godine. Po mišljenju drugih — uglavnom stručnjaka iz Muzeja Narodne revolucije NR BiH, Titov vagon treba prenijeti u Sarajevo. Treće mišljenje je bilo da vagon treba locirati u Drvaru, ispred »Muzeja 25 maj« gdje bi kao eksponat Muzeju ušao u sklop s ostalim objektima koji se već tu nalaze. Mjeseca marta 1959 godine Centralni odbor Saveza boraca NOR-a Jugoslavije obavijestio je republički Zavod za zaštitu spomenika kulture da vagon treba locirati na Oštrelju, na mjestu gdje se i nalazio tokom NOB-e. U vezi s tim biće potrebno preduzeti mjere u cilju određivanja konačne lokacije objekta. S obzirom na postojeće stanje mogućna su dva rješenja: prvo, da se vagon postavi na šumski kolosijek, na kome je nekada bio, i drugo, da se kolosijek sa vagonom postavi na oko 8 metara od šumskog kolosijeka prema drumu, čime bi se unekoliko izmijenila situacija koja je bila 1942 godine. Lociranjem vagona u Oštrelju potrebno je riješiti i pitanje čuvara i mogućnosti razgledanja objekta od strane posjetilaca.

Da bi se kompletirala čitava kompozicija voza u kojoj je 1942 godine boravio Vrhovni štab, Zavod za zaštitu spomenika kulture NR BiH preduzeo je mjere da se i ostali dijelovi kompozicije izdvoje iz saobraćaja. Time bi bili sačuvani od propadanja objekti koji su neosporno od značaja kao dokumenti iz naše novije historije.

## RESTAURATION ET CONSERVATION DU WAGON DE TITO

A l'occasion de son séjour à Oštrej, petite localité située entre les montagnes Osječnica et Klekovaca, l'Etat major, le maréchal Tito en tête, s'était, dans la première quinzaine d'octobre 1942, installé un certain temps dans un train composé d'une locomotive, d'une citerne et de trois voitures. Le maréchal Tito était dans la voiture Gd kr, numéro 1366. Cette voiture a été il a quelque années retirée du service en tant que monument historique, tandis que les autres parties du train sont encore utilisées.

Plusieurs fois, au cours des années passées, l'Institut pour la conservation des monuments culturels de la RP de la B-H s'est efforcé de se procurer les fonds nécessaires à la restauration et à la conservation du wagon de Tito. En 1958 le Conseil exécutif de la République a ratifié le programme d'investissement de 500.000 din devant remettre le wagon dans son état d'alors. Dès la ratification du programme d'investissement, l'Institut a formé une commission qui avait pour but de constater l'état actuel du wagon et d'établir quels étaient les travaux que nécessitaient la restauration et la conservation de cet important monument

culturel. La commission s'est réunie à Oštrej et a constaté qu'il s'agissait là d'un wagon de marchandises à quatre essieux, placé pour le moment sur une voie de chemin de fer improvisée, non loin des rails forestiers ou il se trouvait pendant les jours d'octobre 1942 mentionnés plus haut. On entre le wagon de la route qui mène à Bosanski Petrovac et Drvar. Après avoir constaté l'état actuel du wagon, la commission a décidé que toutes les réparations nécessaires seraient faites à Drvar par l'entreprise locale pour la réparation des wagons et des locomotives.

Les réparations ont commencé le 15 octobre et étaient terminées le 15 décembre 1958. L'Entreprise pour la réparation des wagons et des locomotives a procédé aux réparations techniques suivantes: réparation des châssis, réparation des armatures supérieure et inférieure et la reconstitution de l'aménagement intérieur. La dite entreprise a engagé de grands efforts et beaucoup d'argent pour la réparation du wagon, la valeur des travaux ayant dépassé la somme ratifiée de 500.000 dinars.

## THE RESTORATION AND THE CONSERVATION OF TITO'S FREIGHT CAR

Ostrelj is a small mountainous village between the mountains Osjecenica and Klekovaca. For some time the headquarters with Tito at its head was installed there in the first half of October in 1942. The members of the headquarters lived and worked in a railway composition which consisted of a locomotive, a cistern and three freight cars. Comrade Tito lived in the freight car GD num. 1366. As a historical monument it is now out of use, while other parts of the composition are still in use.

During the last years the Institute made efforts to ensure the necessary money for its restoration and conservation. In 1958 the Executive Council of Bosnia and Herzegovina gave the sum of 500.000 din. for restoration of the freight car in its original form. After that the Institute formed a commission with the task

to find the present state of it and to prepare all that is necessary for its restoration. The commission visited Ostrelj and found that it was a freight car located near the place where it had been during October in 1942. It can be reached from the road leading to Drvar. The task of its reparation is given to the company for restoring of freight cars and locomotives at Drvar.

Workers from this company began to work on February 15-th and ended on December 15-th. They performed all technical reparations and the reparation of the lower and upper skeleton. They made the reconstruction of the inside furniture. Workers from the same company worked hard and so they finished the work which is worth more than 500.000 din.