

ДР СТЕВАН ИГЊИЋ

**ЖЕЛЕЗНИЧКА ПРУГА У ДОЛИНИ ЗАПАДНЕ МОРАВЕ
(УЖИЧКА ПРУГА)**

Још 1880. године почело се говорити на јавним местима о изградњи у долини Западне Мораве ужичке пруге, прве железнице у западној Србији. Приликом расправа у Народној скупштини 11. маја 1880. године, група ужичких радикалских посланика, која је чинила језгро опозиције, супроставила се пројектованој железничкој прузи Београд — Ниш — Врање. Свакако да су за такво гледиште постојали у првом реду економски разлози. Међутим, страховало се и од Аустро-Угарске, снажног суседа на северу, чији би капитал „гвозденим путем“ кроз Србију довео у питање економски и политички опстанак земље. „Ово је само први почетак — рекао је посланик Милан Ђурић — или тако да речем, предстража улазу Аустријских регименти у нашу земљу“. Ужичани су предложили железничку варијанту Београд — Рашка — Митровица, с тим да пруга, „упркос местних тешкоћа и врлети додирује Босну и Херцеговину, где српск инарод живи“, има прикључак за Чачак, Пожегу, и Ужице. После дебате скупштина је двотрећинском већином гласова одбацила предлог ужичке делегације.

Са доласком радикала на власт почетком 1889. године, посланици западне Србије поново покрећу питање изградње железничке пруге. Они су повезали њену реализацију са политичким циљевима Србије према Босни и Херцеговини. Сем тога, ужичка пруга „окренула би нашу [трговину западне Србије] трговину на Новопазарски санџак, на Босну и Херцеговину и Црну Гору, а помоћу ње бићемо ближе остварењу наше националне идеје...“¹ У току 1890. године, на скупштинским седницама, поново је стављена на дневни ред и узета у разматрање ужичка пруга. Народни посланици ужичког округа Радисав Митровић, Добросав Ружић, Живко Малопарац и Милан Ђурић упознају народне представнике са тешким економским приликама у округу ужичком, указују на неопходност изградње железнице у овим крајевима, посебно после окупације Босне и Херцеговине. „Народно представништво — рекао је Милан Ђурић — не сме ни према коме делићу наше отаџбине бити маћеха. Народно представништво мора да обрати озбиљну пажњу на оне крајеве наше земље, где је наступило у промету и трговини, мал’те не потпун застој и мртвило. А то је ужички округ. Ужички округ принуђен је силом околности, ако неће да скапа и постане пустош, кад су му затворена врата за Босну и Херцеговину и Јадранско море, камо је од векова највећи део својих производа извозио на тржиште, да се окрене за продају својих производа Европи, преко Београда и Смедерева. Исти посланици су нагостили крајњу мобилизацију железничке пруге“. На крају представке председништву Народне скупштине, Ужичани пишу: „На остварење ове корисне и благотворне намере, бодри наш одушевљен одзив толиких наших трговаца општине, који су спремни да цео невештачки рад кулуком изврше“.

Према предлогу у Народној скупштини, Ужице би добило железнички прикључак од Крагујевца и Чачка. „Траса би ишла кроз дивне и питоме долине Лепенице, Груже и Мораве, испод Котленика, Столова и Јелице, у близини Маљена, Јелове Горе, Таре и Златибора, кроз пет вароши и варошица“. Поред привредног значаја за цело гравитационо подручје, стално је истицан и војно-стратешки значај ужичке пруге, која би дошла до Босне и Херцеговине и Новопазарског санџака.²

Мартовско заседање Народне скупштине 1892. године, поред осталог, имало је за предмет дискусије и — ужичку пругу. У име групе од 67 народних посланика, образложење пројекта железнице подноси прога Милан Ђурић. Предлог је био веома документован, садржајан и убедљив. Железница би повезивала Поморавље са за-

падном Србијом, ишла од Крушевца, преко Краљева и Чачка за Ужице и даље до границе Босне у правцу Вишеграда. Код Сталаћа пруга би имала прикључак са главном железничком линијом Београд — Ниш. Посланици су поново слушали о економским и социјалним приликама у Ужицу и околини: „Читаво подручје је без комуникација, као да га је сама природа оцепила од своје рођене земље“. Такође, указано је на појаву одметања у шуме (хајдучије) и масовног расељавања становништва. Поново се радикални лидер прота Милан Ђурић обратио посланицима, посебно групи окупљеној око Панте Срећковића: „Док ви плаћате за пренос еспапа 2 одсто, дотле народ наших округа (ужичког, чачанског и рудничког) 20 до 30 одсто скупле плаћа“. Пруга би приближила изоловане крајеве западне Србије са Београдом. „Не би постојала бојазан да човек шаљући свога сина из Београда у ове крајеве, жали што му одлази, јер мисли да га више ни видети неће“ — каже прота Милан Ђурић. Једна група посланика, на челу са Милојком Лешјанином, није имала ништа против предлога Ужичана за изградњу железнице, али се залагала за варијанту: Крагујевац — Краљево — Чачак — Пожега — Ивањица. После дуге и повремено „усијане“ дискусије, усвојен је предлог прота Милана Ђурића. Формиран је скупштински одбор, који је „свестрано проучио овај предмет и о истом саслушао надлежне г. г. министре, па пошто је добио њихов пристанак и уверио се, да је овај предлог, по опште народне интересе ове земље користан и остварљив, усвојио га је“. Инжењер Чађевић, заједно са групом грађевинских стручњака, прошао је округ ужички и пројектовао трасу за железничку пругу.³

Када је донет закон о изградњи железничке пруге Сталаћ Крушевац — Краљево — Чачак — Ужице, 6. децембра 1898. године, планирано је да она буде део јадранске пруге Доњи Дунав — Прахово — Неготин — Зајечар — Параћин — Сталаћ — Чачак — Ужице — Сарајево — Мостар — Дубровник. „Трговачке новине“ објавиле су: „Давно жељена и за крајеве западане Србије неопходно потребна железничка мрежа дата је путем концесије у грађење са овим пругама: Београд — Ваљево — Пожега, Сталаћ — Крушевац — Чачак — Ужице — Мокра Гора — Босанска граница“. И социјалдемократски лист „Напред“ указује на нужност и економску рентабилност ове железнице, поготову што је промет између Ужица и Београда велики: „Ниједног тренутка нисте у стању да нађете слободан пут од рабација“. Грађевински радови поверени су једној енглеској фирми из Лондона (Маркус-Калтроп). Међутим, концесионари нису има-

ли довољно капитала за већа улагања, нити гаранцију српске владе за зајам. Зато су грађевински радови ове варијанте јадранске железнице, а с тим у вези и ужичка пруга, напуштени на неодређено време. С друге стране, постављање босанске пруге од Сарајева до Међеђе и Вишеграда на узани колосек, као и опште политичке прилике у односима између Аустро-Угарске и Србије, довели су до потискивања овог првобитно планираног пројекта јадранске магистрале.⁴

После мајског преврата 1903. године, поново је постала актуелна изградња ужичке железничке пруге. Радикалски посланици из Ужица врше снажан притисак на власт и Народну скупштину, неодложно траже укључивање округа ужичког у саобраћајне токове Србије. Они овај проблем убацују у центар пропаганде на терену, поготову и зато што су почели да губе поверење једног дела бирача, који прелазе у редове радикала самосталаца. Народно представништво је упознато да се изградња ужичке пруге: Сталаћ — Крушевац — Чачак — Ужице налази на дневном реду пуних 15 година, а да није ни почела изградња овог значајног објекта упркос његовог политичког, економског и културног значаја за овај крај Србије. Политички првак Ужица, прота Милан Ђурић, поново подсећа посланике:

„Шта је, господо, ужичком округу дала природа? Дала је само брда и врлети. Па и оно што тамо успева и што се производи, не можемо да продамо, као што могу остали наши крајеви, кроз које пролазе пловне реке и железница... Докле ви, господо, купујете 100 кила пшенице за 10 динара, дотле на ужичкој пијаци не можете 100 кила проје купити за 18 динара. Шта нам је вајда кад имамо шуме, шљива, јабука, волова, свиња, кад то немамо могућности изнети на пијацу“. Министар грађевина Влада Тодоровић одговара проти Ђурићу: „За ову железницу [ужичку пругу] не може се рећи да је трасирана, односно да је урађен генерални пројекат. Овога лета био је један број инжењера на трасирању...“ Речено је да би према прорачуну пруга била дугачка 140 километара, да би коштала око 56.000.000 динара, а оријентациони рок за изградњу железнице предвиђен је на четири године. Међутим, владин повереник за грађевине рекао је да није предвиђен капитал у државном буџету за ужичку железницу, али је у плану да се у наредној, 1904. години, пронађу финансијска средства за ту сврху.⁵

После 1903. године почео је бржи развој капитализма и капиталистичких друштвено-економских односа у Србији. Све се више

осећала економска потреба за изградњу мреже локалних пруга, које би повезивале целу земљу са средишном железницом Београд — Ниш — Врање. У склопу опште саобраћајне политике, на неколико скупштина свих заседања у току 1904. године било је говора о прузи Сталаћ — Крушевац — Чачак — Ужице. Народни посланици Миша Трифуновић, Јеврем Томић, Василије Цвијовић и други доказивали су рентабилност ове железнице за привреду Србије у целини, неопходност повезивања западне Србије са Поморављем и Подунављем. У расправама се испоставило да Министарство железница и Државни савет нису били категорични и сагласни да ли да се Ужице повеже са железницом, која би дошла у ово место од Обреновца, преко Горњег Милановца, или пак од Сталаћа, Краљева и Чачка. Предложено је да се изградња ове комуникације финансира из Управе фондова. Међутим, пошто је, услед недостатка капитала, отпала могућност задуживања државе код Управе фондова, а изградња железнице повезивања са наоружањем војске, то се једино кроз инострани зајам могао реализовати пројект изградње нових железница, па и ужичке пруге.⁶

У широј јавности, међутим, све се више говорило о изградњи железнице Сталаћ — Ужице, а придаван јој је и већи значај у односу на друге саобраћајнице. „Трговински гласник“ донео је у том смислу неколико запажених чланака почетком 1905. године. У једном од њих пише: „Ко је имао прилике да путује од Крагујевца до Ужица, било лети, било зими, тај је могао видети са каквим се тешкоћама човек мора борити док прође та брда“.⁷

У предизборној агитацији прве половине 1905. године ужички самосталци нападају радикале због неповољно закљученог зајма у иностранству за наоружање војске, као и за спорост у изградњи железнице. Осмог маја те године збор грађана у Ужицу, сазван на њихову иницијативу, захтева, изградњу железнице. На овом скупу је констатовано да је округ ужички један од најзаосталијих у Србији, да је забачен и кршевит, али је остао и запостављен. Поготову и зато што се имао утисак у јавности да је грађење железнице до вароши на Ђетињи одложено на неодређено време. „Збор има права, — речено је у резолуцији грађана — да очекује да држава што пре предузме грађење железнице, која би везала округ и град са напредним центрима“. И у Пожеги самосталци, пред изборе, покрећу питање изградње пруге. Теофило Сарван у писму Љубомиру Стојановићу, научнику и политичару, родом из Ужица, предложи да се „ти радови [изградња пруге] даду нашим људима, јер празна не пуца, а

гласачи би добили сасвим друго мишљење о нама [самосталцима].“ А када је влада самосталаца, на челу са Љубом Стојановићем, закључила инострани зајам за наоружање и изградњу железница код Унион банке 1905. године, уговор је повољно одјекнуо у Ужицу. „Ужичани се надају, — забележила је грађанска штампа, — да ће се одмах на пролеће приступити грађењу железнице за овај крај“.⁸

Како би онемогућио агитацију самосталаца и иступање Михаила Живковића, прота Милан Ђурић на скупштинском заседању 1905. године поставља питање председнику владе, земљаку, Љуби Стојановићу, када ће почети радови на изградњи пруге Сталаћ — Краљево — Чачак — Ужице. Он покушава да оправда радикале фузионаше из којих разлога није раније, док су били на власти, изграђена ужичка железница: „Што за ово дуго времена југозападни крајеви нашег отечества нису могли добити пругу, нама је г, председниче, лако разумети. Јер, Србија све ово време није провела у корисном и плодном раду на подизању материјалног благостања и економске снаге народне, него је проводила у врло тешкој и мучној борби на добијању основних политичких слобода. Али, нажалост, нема наде да влада краљевине Србије, којој сте ви председник, озбиљно приђе остварењу овог задатка. Нама је тешко разумети зашто се не почне са изградњом пруге Сталаћ — Крушевац — Ужице...“

Године 1907. из финансијских средстава државног зајма издвојено је 35.000.000 динара за подизање железничке мреже у Србији. Узета је у обзир и ужичка пруга од Сталаћа до Ужица и Мокре Горе. Аустро-Угарска влада је одобрила железнички прикључак ове магистрале са босанском железницом код Вишеграда. Циљ је био да се потисне у други план изградња Јадранске железнице обезбеђењем транзита српској трговини преко Босне и Херцеговине на Јадранско море.⁹

Коначно, 1907. године почели су припремни радови за изградњу железнице Сталаћ — Ужице. Министарство грађевина шаље у Пожегу и Ужице стручну комисију за „снимање“ терена. После обављене лицитације, најповољније услове за изградњу железнице дала је Задруга за подизање стамбених зграда у Београду. Министарство грађевина прихвата понуду Задруге 25. августа, иако је очекивала пријављивање на лицитацији и неког иностраног капиталисте са солиднијим гаранцијама. Задруга за подизање стамбених зграда мобилисала је сва своја финансијска и материјална средства и почела изградњу пруге у јесен 1907. године. Читава траса подељена је на пет секција: прва секција Крушевац — Трстеник, друга Трстеник

— Краљаево, трећа Краљево — Чачак, четврта Чачак — Кратовска стена и пета Кратовска стена — Ужице. На најтежим деоницама извођач радова ангажује веома стручне предузимаче: Андру Станића и Ранисава Аврамовића, који су добили задатак да организују радове на делу пруге од Чачка до Ужица.

Почетак радова на ужичкој прузи изазвао је жив интерес ужичких политичких представника у парламенту. Не прође скоро ниједно заседање а да они не траже информацију од министра грађевина како теку радови на траси. „Јели предузимач започео рад на свим секцијама озбиљно, или тек привидно?“ — питање је које се најчешће чуло у скупштини. До септембра 1908. године отпочели су земљани радови на целој дужини пруге, а грађени су и неки грађевински објекти. Највећи успех градитеља до тада је пробијање Јованског тунела у Овчарско-кабларској клисури. Дописник „Одјека“ уверава читаоце да ће пруга бити готова на време благодаречи „савесности и стручности инжењера и предузимача“¹⁰ Само годину дана касније нестало је финансијских средстава у фонду за изградњу пруге, па је динамика радова, успорена. Зато је у 1909. години одобрен ванредни кредит од 29.000.000 динара у циљу настављања радова на траси. Јавност је информисана да се на „градњи железничке пруге живо гради, поред већ прокопате пруге и подзида, саграђене су станице, магацини и остале грађевине, те се можемо надати, — писала је „Самоуправа“ — да ће на идућу годину бити сви радови довршени“. Ипак, недостатак механизације, грађевинских машина и квалификоване радне снаге успоравају радове на читавој четвртој и петој деоници, од Чачка до Ужица; кроз Овчарско-кабларску клисуру долази до померања узетих рокова од стране извођача радова. И даље, за изградњу тунела, потпорних зидова, насипа и мостова, требало је знатно више средстава од планираних. Најзад, измењен је и првобитни план железничке пруге. Траса је пројектована десном страном Мораве поред просеченог пута. Али, услед непредвиђених теренских препрека, конфигурације земљишта, грађевински стручњаци су се сложили да нова варијанта пруге мора са мостом прећи реку код Овчарске бање, и даље њеном левом страном доћи до Пожеге. Штавише, инострана предузећа (Вагнер из Беча и Гуте Хофмингс и Хирш из Берлина) нису благовремено испоручила гвоздене конструкције за мостове.¹¹

Интензитет изградње пруге и промене у варијантама трасе брижљиво су регистровани у Народној скупштини. Министар грађевина Мих. В. Илић умирује ужичке посланике, нестрпљиве у очекивању

доласка железнице, са напоменом да је у току отклањање свих тешкоћа на прузи: „Доњи строј је готов, — рекао је Илић у извештају крајем 1911. године. — Комисија је то примила (у јесен 1911.) и почело је са полагањем колосека, а мостови на Каменици и Морави код Благовештењске стене брзо ће бити готови“. Тако је крајем 1911. године завршено полагање колосека на делу пруге од Краљева до Чачка, а у исто време приведени су крају земљани радови на траси од Чачка до Ужица.¹²

Успоравању грађевинских радова на ужичкој железници, поред наведених разлога, доприносиле су и партијске борбе између самосталаца и фузионаша. Задруга за подизање стамбених зграда била је доста неодговорна у испуњавању преузетих обавеза, тј. да ће ужичка пруга бити готова до 1. маја 1911. У једној скупштинској дебати посланик Михаило Шкорић напада Грађевинску банку, коју држе самосталци. Критикован је и ранији министар грађевина Влада Тодоровић. Неки посланици су претпостављали да је било и малверзација на ужичкој прузи. Јоца П. Јовановић се брани да није улазио ни у какав посао у вези изградње пруге, већ је само као стручњак руководио радовима. „Мали журнал“ пожурио је да објави: „Ова железница [ужичка пруга] која је толико цепала слух и живела само у причи данас постоји само на хартији, јер од ње нећемо скоро видети користи. Већ од неког времена партијски обзири толерирају млатавост предузимача те пруге, и уместо сад, до Божића, како је уговором предвиђено, да имамо целу железничку линију до Ужица свршену, оно се натеже са њом још између Чачка и Пожеге, па ће Ужичани код железнице, возити се можда још дуго и дуго колима.“

Да су, заиста, партијске борбе утицале на темпо грађевинских радова на траси, потврђује и писање напредњачки оријентисане „Правде“: „Ми смо Ужичани већ изгубили веру и наду да ћемо моћи и доживети да се наша железница сагради, пошто својим очима по све дневно гледамо како се овлаш и неозбиљно иста гради“.¹³

На најтежој деоници железничке пруге од Чачка до Пожеге, кроз Овчарско-кабларску клисуру, радници су ручним алатом просецали у стенама усеке, пробијали кроз тврд кречњак тунеле, градили насипе. Радили су под тешким условима „од рана јутра до мркла мрака“, тако да им је радно време лети трајало и до 15 часова. Грађевински предузимачи, заједно са надзорним инжњерима, користе сваку прилику да снизе реалну најамнину радника на шест до девет гроша. На градилиштима није било никакве заштите од повреда на послу. Радници су становали у бедним баракама поред трасе. Допис-

ник „Радничких новина“ послао је више извештаја са градилишта у Овчару, који говоре о положају радника. „О условима рада на овој прузи не треба много говорити. Кратко речено, они су за раднике убитачни. Раде по 12 и више часова, исплаћују се 15-дневно; у баракама се пљачка и оно што је од предузимача остало; и преко свега тога наднице су толике да се може рећи да радници раде бадава. Да би зло било веће, нашао се и неки настојник Лера Петровић, који просто досади радницима. Он се толико обезобразио да их везује и туче...“ Предузимач Драгољуб Вучковић, уместо новца, даје радницима шећер и гас. Његов ортак Сава Станковић шамара раднике. А свако закашњење на посао кажњава са једном четвртином наднице, која је, иначе, била врло ниска, од четири до шест гроша. Свакодневно је долазило до сакаћења и повреда на послу. Само у другој половини априла 1908. године вагонети за транспорт земље повредили су једног радника (Богосава Треверовића) у тунелу код Шенгоља, одроњена земља код Потпећа пребила је ногу Петру Тодоровићу, који је касније умро у болници, повређене су обе руке Светозару Петровићу из села Пилатовића, минер Милосав Глишић угрувао је крста, минеру Луки Бретињи пребијени су прсти од вагонета. Чланак у „Радничким новинама“ од 1. маја 1908. године указује и жигосе појаве честих повреда на послу на железничкој прузи код Пожеге и у Овчарско-кабларској клисури: „Јуче су осакаћена три човека на железничким радовима Николе Тодоровића код Шенгоља, близу Пожеге. Ономад је пребијена нога једном раднику. Мост се срушио са висине од шест метара“. Социјалдемократски посланик у Народној скупштини Трица Кацлеровић у извештају о положају радника у Србији 1909. године упознао је посланике са економским и социјалним приликама радника на ужичкој прузи. Истакао је да су у Овчарско-кабларској клисури погинула четири радника и да их је више рањено.¹⁴

Железничка пруга Сталаћ — Краљево — Чачак — Ужице, упркос великих теренских препрека, недостатка материјалних средстава и стручне радне снаге, завршена је дефинитивно до средине априла 1912. године. О томе је писао лист „Одјек“: „Јутрос је освануо леп дан, премда је био облачан, кише није било. Долазак воза заказан је за 11 часова пре подне. Још изјутра радознали свет је се скупљао да поздрави први писак локомотиве у самој вароши. Света је било преко две хиљаде, маса сељачког света дошла је да присуствује овој малој свечаности. Подне се већ примицаше, свет у нестрпљењу очекиваше долазак воза. Музика Пожарне команде свираше на станичном перону. По неки шалјивци да би још више узбуђивали радоз-

налу публику викаху — Ено воза! Подне већ прође, а воза нигде ни од корова. Воз се очекиваше из Чачка са шефом секције и осталим персоналом секције и други воза са радницима, који се изјутра повукао у прву станицу у Горјанима, те да одатле свечано уђу оба воза у Ужице. Око једног сахата јавише са брда Доварја да воз иде преко поља и да ће кроз четврт сата доћи. Свет се ускомешаше, многи се почеше враћати који беху пошли кућама. Све то појури на колосек... Први писак локомотиве поздрави свет са: „Ево их долазе!“ Први облаци дима виђаху се да избијају из клисуре, а мало затим... појави се локомотива са двама српским тробојкама... Данас је Ужице први пут добило везу са светом. Ово није више чиновнички Сибир, како га многа господа чиновници сматрају“.

После тога, предвиђено је пуштање пруге у јавни саобраћај за 21. мај, али је, услед великих киша и одроњавања усека у Овчарско-кабларској клисури, овај рок померен.

Општинска власт у Ужицу обавештава грађанство 2. јуна 1912. године: „Свечани железнички воз, који овде сутра стиже у 11 часова и 50 минута пре подне, по одобрењу дирекције задржаће се овде један сат и десет минута“.¹⁵ Први воз које је у редовном саобраћају стигао у Ужице, дочекала је „непрегледна маса света на челу са свим представницима цивилне и војне власти, са музиком пожарне чете, ткачке фабрике, соколима, певачким друштвом Златиборска вила, уз пуцњаву топова са Доварја и Малог Забучја, заставама окићеном станицом“. После званичног дела прославе и говора председника приређивачког одбора Драгомира Смиљанића, Културно-просветно друштво „Златиборска вила“ приређује концерт за 480 гостију из Београда, Крагујевца, Крушевца и осталих градова. Соколи су извели „јавни гимнастички час“. Увече је организован банкет.

„Писак локомотиве првог воза, који се пробија кроз непроходне клисуре Овчара и Каблара, учинио је крај економској кризи. Гвоздени пут отворио је врата једноме крају који је заостајао од других...“

Ужичка пруга је повезала до тада привредно заостали ужички округ са главним путевима у земљи, приближила му развијенија производно-потрошачка подручја. Још више, железница је ушла у гранично подручје Србије, дошла до Босне и Херцеговине и Новопазарског санцака, чије је ослобођење улазило у непосредне циљеве Србије.¹⁶

НАПОМЕНЕ

1. Говори радикалаца против железничког уговора у скупштини за 1880/1881 годину. Бгд, 1881, 21—23, 96—106; „Видело“, 78, 29. јун 1880, бр. 79, 2. јул 1880; СБНС за 1880, 216.

2. СБНС за 1890, Бгд, 1891, 237, 238; „Самоуправа“, 125, 2. јун 1912; „Мале новине“, 103, 14. април 1890.

3. СБНС за 1890, 806, 807, 811, 1056; „Трговински гласник“, 30, 12. март 1892, 58, 28. мај 1892; „Ваљевске новине“, 34, 17. мај 1892; „Таково“, 95, 25. децембар 1891; „Вечерње новости“, 123, 4. мај 1894, 124, 5. мај 1894.

4. Закон о градњи и експлоатацији нових железница од 6. децембра 1898. године, са изменама и допунама од 5. октобра 1899, 2. априла 1902, 12. марта 1909, 25. маја 1913; С. Јовановић, „Влада Александра Обреновића“, II (1897 — 1903), 39; Д. Арнаутовић, „Историја српских железница (1850—1918)“, Бгд., 1934, 319; „Трговински гласник“, 3, 5. јануар 1900; „Напред“, 1, 19. септембар 1900; „Јубиларна књига државних железница краљевине Југославије“, Бгд, 1929, 89, 161; Д. Арнаутовић, н. д., 319; П. Миленковић, „Историја грађења железница и железничка политика код нас (1850—1935)“, Бгд., 1936, 100, 119. Аустро-Угарска је изградила железницу уског колосека од Сарајева до Вишеграда 1906. Ужички окружни начелник повремено шаље извештаје Министарству унутрашњих дела о току радова на босанској прузи и о приликама у Новопазарском санџаку. (Архив СРС, МУД, поверљива грађа за 1905 годину, док. 342).

5. Архив Српске академије наука и уметности, хартије Љубомира Стојановића бр. 12994; СБНС књ. I за 1903. годину, Бгд, 1903/1904, 386; СБНС II за 1904, 1316—1314; „Одјек“, 96, 2. мај 1903. (На великом збору у Међају први пут је одбачен предлог радикала фузионаша да се за посланика кандидује Михаило Зотовић); „О грађењу железница уског колосека“, Бгд, 1902, 5, 8. Према пројекту изградње железница уског колосека предвиђено је да се граде пруге: Београд — Ваљево и Параћин — Зајечар.

6. СБНС, књига I за 1904. СБНС, књ. II за 1904, 1312, 1316; „Трговински гласник“, 102, 12. маја 1904; 125, 11. јун 1904. На страницама „Трговинског гласника“ водила се полемика између ваљевских и ужичких посланика у вези питања да ли дати приоритет прузи Београд — Ваљево, или железници Сталаћ — Ужице.

7. „Трговински гласник“, бр. 2, 2. јануар 1905.

8. Архив САНУ, хартије Љубе Стојановића бр. 12994, писмо Теофила Сарвана; „Самоуправа“, 111, 14. мај, 1905, 263, 9. новембар 1906.

9. СБНС, књ. I за 1905, 542; СБНС, књ. II за 1909, 950; „Самоуправа“, 288, 14. децембар 1906; 263, 9. новембар 1906; Д. Ђорђевић, „Царински рат Аустро-Угарске и Србије 1906—1911“, Бгд, 1962, 552, 556; „Српске новине“ 40, 18. фебруар 1907. Део железничке пруге од Жица до Мокре Горе трасиран је још 1903, а изградња је почела тек после Првог светског рата П. Миленковића, н. д., 303. Аустро-Угарска је изградила пруту до граница Србије (Вишеграда), без одобрења Порте. Првобитно је требала босанска пруга да се повеже са српском железницом Ужице — Мокра Гора — Вардиште, а у циљу упућивања српског извоза на Јадранско море код Метковића. Ј. Јовановић, „Борба за народно уједињење 1903—1908“, Бгд, стр. 130.

10. В. Марковић, „Грађење пруге Крушевац — Ужице“, „Српски технички лист“, 46, 18. новембар 1907; П. Миленковић, н. д., 119; Архив СРС, Министарство грађевина, н. градња, акт од 24. септембра 1909; „Самоуправа“, 157, 11. јун 1907; „Трговински гласник“, 261, 25. новембар 1907; „Ново време“, 140, 22. мај 1910; СБНС, књ. IV за 1907, 218. Радови на делу пруге Крушевац — Врњачка Бања, на другој секцији, били су готови до 1910 године, („Одјек“, 219 20. септембар 1908).

11. СБНС, књига II за 1908, 737; СБНС, ванредни сазив за 1908, 88. (Интересантно је да је 1909. године било предлога да ужичка пруга дође у долину Дрине до Љубовије и даље до Лознице и Шапца). „Мали журнал“, 114, 25. април 1909; „Самоуправа“, 207, 11. септембар 1909; П. Миленковић, н. д., 121, 154; „Јубиларна књига државних железница...“, 161; СБНС, књига XV, 1911/1912,

3. Прота Милан Ђурић предлаже у народној скупштини да одмах почне изградња железничке пруге од Ужица до Мокре Горе и од Пожеге до Ариља.

12. СБНС, књ. XV, за 1911/1912, 2, 3. О изградњи ужичке железнице има података и у оновременој штампи, 230, 22. август 1909; 52, 21. фебруар 1910; 166, 19. јун 1910.

13. „Мали журнал“, 93, 1. април 1911; „Одјек“, 3, 4. јануар 1911; 64, 19. март 1911; 65, 21. март 1911; „Правда“, 276, 7. октобар 1909; 204, 26. јули 1909; СБНС за 1912/1913, Бгд, 1913, 102, 163; „Мали журнал“, 354, 17. децембар 1911; 215, 6. август 1911.

14. „Радничке новине“, 49, 24. април 1908; 77, 1. јул 1911. (Ужички радикали фузионaши основали су Омладински клуб, преко њега су покушали да сузбију клицу социјалистичких идеја, које прихватају радници на железничкој прузи. Веома интересантна слика са радова на прузи објављена је у „Правди“, 276, 7. октобар 1909. и 204, 26. јул 1909); „Мали журнал“, 75, 15. март 1910; СБНС, књ. I за 1909, Бгд, 1909/1910, 587, говор Трише Кацлеровића, социјалдемократског посланика у Народној скупштини.

15. „Одјек“, 877, 16. април 1912; „Правда“, 135, 18. маја 1912; 133, 16. мај 1912; „Самоуправа“, 80, 7. април 1912; Историјски архив у Т. Ужицу, ф. IV. бр. 1742; „Мали журнал“, 151, 3. јун 1912. О завршној фази радова на прузи Чачак — Ужице писао је „Мали журнал“ од 15. марта 1912. и од 1. априла 1912; „Политика“, 3008, 4. јун 1912; 2942, 28. март 1912. Предложена варијанта железничке пруге преко Лајковца и Горњег Милановца за Чачак почела је да се ради 1911, а завршена је тек 1922 године. Пруга Београд — Обреновац, одакле је требао да се везује крак за Горњи Милановац, предата је у саобраћај 1928. (П. Миленковић, н. д, 151, 295; „Српски технички лист“, бр. 5, 12. фебруар 1912).

16. „Самоуправа“, 124, 1. јун 1912; 125, 2. јун 1912; 126, 4. јун 1912; 127, 5. јун 1912; 111, 17. мај 1912; „Пијемонт“, 150, 2. јун 1912; 173, 25. јун 1912. (Дописник „Пијемонта“ каже да има огроман број Ужичана, који „до сада нису никако видели железницу“. У наведеном задњем броју овог гласила има интересантних ликовних прилога о доласку првог воза у град на Ђетињи); „Правда“, 97, 8. април 1912; 151, 5. јун 1912; „Мали журнал“, 151, 3. јун 1912; 152, 4. јун 1912. (Поводом отварања ужичке пруге послати су поздравни телеграми Миловану Миловановићу, председнику Министарског савета и министру спољних послова); „Југословенски расвит“, Ужице, година II, свеска 1, 1933; „Трговински гласник“, 98, 6. мај 1912; „Политика“, 3011, 7. јун 1912; СБНС за 1912—1913. годину, Бгд, 1913, 279, 299. У скупштинској дебати у вези завршетка изградње ужичке пруге подвучена је њена релативно несолидна изградња. У току Аустро-Угарске окупације (1915—1918) почели су грађевински радови на деоници железничке пруге Ужице — Вардиште. То је било у складу са империјалистичком политиком Хабзбуршке монархије на Балкону. У Мокрој Гори изграђена је железничка станица, а затим је почело пробијање тунела кроз Шарган. После рата, 1922. године, настављени су радови на траси пруге од стране грађевинског предузећа „Феникс“. Железничка пруга Ужице — Вардиште предата је јавном саобраћају 25. јануара 1925. године. („Златибор“, 4, 15. мај 1926); „Обласна самоуправа“, 32, 10. новембар 1928.