

## DUKLJA EKSPRES

Kada je 1885. godine otvorena konačna trasa Orijent ekspresa od Pariza do Istambula niko nije mogao da pretpostavi da će to ujedno biti i jedan od najslavnijih vozova u istoriji željeznice. Nekoliko godina ranije iz Pariza je preko Dubrovnika na Cetinje došao i francuski konzul Prik de Sent Mari. On je na Duklji započeo prva ikada registrovana arheološka istraživanja u Crnoj Gori i 1879. godine svijet saznaje za postojanje podgoričkog tanjira i antičkog grada Duklje. Nije mogao francuski konzul ni pretpostaviti da će 70 godina kasnije preko ovog antičkog grada svoju istoriju započeti jedna za Crnu Goru važna željeznička pruga Podgorica-Nikšić.

Prema *Petogodišnjem planu razvoja Crne Gore od 1947 do 1952* željeznička pruga trebala je da pospješuje navodnjavanje Bjelopavličke ravnice i planirano isušenje Skadarskog jezera. Crnogorska omladina se obavezala da će prugu izgraditi do 13. jula 1948. godine, odnosno samo 15 mjeseci od početka radova. Pored crnogorskih omladinskih i frontovskih brigada u ovom izuzetnom neimarskom poduhvatu učestvovali su omladinci iz svih ex jugoslovenskih republika pa je pruga već tokom izgradnje dobila svoj popularni naziv Omladinska pruga.

Obećanje je ispunjeno pa je Omladinskom prugom 12. jula 1948 godine iz Nikšića krenuo prvi voz prema Podgorici. Izgradnjom pruge u dužini od oko 500 metara koji je trasiran preko samog grada Duklje uništeni su otkriveni ostaci arhitekture, a dekorativna kamena plastika sa lokaliteta je ugrađivana u nasip za šine. I ne samo to, preduzeće Željeznice Crne Gore postalo je vlasnik jedne četvrtine cjelokupnog antičkog grada Duklje odnosno 49.410 m<sup>2</sup> od 245.132 m<sup>2</sup> prostora površine obuhvaćenog zidinama bedema.

Time je nastavljena nezavidna sudbina antičkog grada Duklje. Još od velikog zemljotresa 518. godine ovaj antički grad vjekovima bilježi samo otimanje. Materijal sa Duklje prvo je korišten za podizanje dvije bazilike u 6. vijeku, zatim nekoliko vjekova kasnije za izgradnju krsstoobrazne crkve a nakon toga razvlačenje građevinskog i kasnije arheološkog materijala nastavljeno je praktično legalno sve do izgradnje željezničke pruge Titograd – Nikšić 12. jula 1948. godine.

Upravo u to vrijeme Vlada Narodne Republike Crne Gore, 3. jula 1948. godine osniva Zavod za zaštitu i naučno proučavanje spomenika kulture i prirodnih rijetkosti Narodne Republike Crne Gore na Cetinju. U okviru poslova zaštite kulturno istorijskih spomenika Zavod je 1956. godine svojim riješenjem proglasio antički grad Duklju za spomenik kulture od nacionalnog značaja.

Bespomučno raznošenje arheološkog i razvlačenje građevinskog materijala u tom trenutku je prekinuto ali prolaskom željeznice preko Duklje "razvoj" ovog antičkog grada više se nije mogao zaustaviti. Tako je arheološki lokalitet odnosno antički grad Duklja u periodu do 1960. godine dobio trafostanicu i električnu struju, vodovod i kanalizaciju, i na kraju asfaltni put, saobraćajnu petlju, osnovnu školu i telefonske linije. Na Duklji su tako stvoreni uslovi za "naseljavanje stanovništva" što je u konačnom rezultiralo i izgradnjom novih stambenih objekata.

Veliki povratak arheologije na Duklji desio se krajem prošlog vijeka. U okviru realizacije projekta "Arheološka istraživanja, konzervacija i prezentacija Duklje" čiji je nosilac bila Crnogorska akademija nauka i umjetnosti ponovo je skrenuta pažnja na stanje ovog antičkog grada i brojne probleme vezane za njegovo očuvanje.

U proces očuvanja antičkog grada zatim se aktivno uključila i Podgorička opština kroz internacionalni projekat *Nova antička Duklja*. Projektom su obuhvaćena nedestruktivna geofizička snimanja cijele površine arheološkog lokaliteta, sondažna istraživanja i izrada sistema vertikalne konzervacije.

Interesovanje evropske naučne javnosti za proučavanje ostataka antičkog grada Duklje imalo je pozitivni efekat i na Vladu Crne Gore koja je septembra 2006. godine razmatrala i usvojila *Informaciju o stanju arheološkog lokaliteta Duklja*. U Izvještaju se zaključuje da je za adekvatan tretman Duklje primarno pitanje i rješavanje imovinskih odnosa, kao i izrada cjelovitog projekta istraživanja, zaštite, konzervacije i valorizacije. U tom cilju kao prethodna pitanja nametnula su se: sveobuhvatno rekognosciranje lokaliteta, određivanja granica zaštićene okoline, sprovođenje postupka eksproprijacije zemljišta koje se nalazi u privatnoj svojini i izrada program izmiještanja

svih objekata sa lokaliteta Duklja koji utiču na kompletiranje njene urbanističke i arhitektonske strukture.

Ovim zaključcima je na ruku išao i *Prostorni plan Crne Gore do 2020. godine* koji u dijelu razvoja željezničke mreže otvara mogućnost izmiještanja dijela trase pruge Nikšić-Podgorica sa lokaliteta Duklja.

I upravo kada se kod svih državnih subjekata stvorila adekvatna svijest o kulturnoj i istorijskoj vrijednosti lokaliteta Duklja, pojavila sa Željeznica Crne Gore se zahtjevom remonta pruge Podgorica–Nikšić koji je podrazmijevao prevashodno njenu rekonstrukciju i elektrifikaciju. U cilju povećanje sigurnosti i bezbjednosti pruge i smanjenje vremena putovanja, bilo je potrebno izvršiti zamjenu kolosiječne rešetke, elektrifikaciju, ugradnju savremene signalno-sigurnosne i telekomunikacione opreme i uređaja na cijeloj dužini pruge pa samim tim i na lokalitetu Duklja u dužini od preko 500 metara.

Neminovna modernizacija željeznice odjednom je postala skoro nerješiva prepreka za sve prethodne aktivnosti koje su išle u pravcu da se arheološki lokalitet Duklja valorizuje u naučne, kulturne i turističke svrhe.

Kada je maja 2007. godine Republički zavod za zaštitu spomenika kulture dao saglasnost na *Glavni projekat remonta pruge* nekome se moglo učiniti da je kultura ponovo izgubila bitku pred procesima modernizacije. Međutim ovim riješenjem Željeznici Crne Gore zapravo je naloženo da najkasnije do 2017. godine sa lokaliteta Duklja ukloni kompletnu prugu sa nasipom i stubovima. Željeznica Crne Gore ovim riješenjem se takođe obavezuje da u roku od 3 godine odnosno 2010. godine sačini *Idejni projekat izmještanja trase pruge sa lokaliteta Duklja*.

Iskustvo nam govori da se valorizaciji antičke Duklje nikada do sada nije pristupilo dosljedno i do kraja. Sada su neophodne aktivnosti za zaštitu i valorizaciju ovog arheološkog lokaliteta nagomilane i ogromne. Arheološko rekognosciranje, određivanje zaštićene okoline, projekat istraživanja, konzervacije i prezentacije, rješavanje imovinskih odnosa i postupak eksproprijacije zemljišta koje se nalazi u privatnoj svojini, izmiještanja svih infrastrukturnih objekata koji utiču na urbanističku i arhitektonsku cjelinu lokaliteta, konzervacija i prezentacija pokretnog arheološkog materijala i osnivanje institucije koja će biti zadužena da sprovede ove aktivnosti danas djeluje kao nemoguća misija.

Ipak, možda nam za vjeru u realizaciji ovog poduhvata može poslužiti iskustvo slavni i sjajnih Omladinskih brigada iz 1947. godine. Njihov model javno datog obećanja, vjerovanja u uspjeh i želja za ostvarenjem *Petogodišnjeg plana* uzdigli su ih na nivo istinskih crnogorskih junaka. Njihovo svijetlo oružje nijesu bile sablje i kubure već lopate i krampovi ali prije i iznad svega data riječ.

Predrag Malbaša  
autor je arheolog i  
Predsjednik Fondacije za spomenike i  
lokalitete Crne Gore