

БЕРИСЛАВ БЛАГОЈЕВИЋ

МОНУМЕНТ

Један сам од оних чудака који собе претварају у музеје испуњене разним играчкама, меморабилијама и минијатурним репликама вагона. Пруга или локомотива можда више нема, али и даље постоје невидљиве трачнице које повезују пасиониране љубитеље жељезница. Њима се путује у свијет изгубљен у лавиринтима заборављава, кроз давно урушена царства, кроз насеља која су некада имала будућност, а којих у будућности, ево, нема. Оне воде у неку другачију димензију у којој се још чује ехо гласова љепотица из нијемих филмова. Али, те трачнице могу да доведу до необичних познанстава и неочекиваних прича које имају мало тога заједничког са жељезницом. Ово је једна таква прича.

Кузмана, пензионисаног професора књижевности и хроничара локалних збивања упознао сам на једном од форума популарних међу нама *жељезничарима*, како се обично међусобно ословљавамо. Заинтересовао ме је причама о значају коју је имала тамошња жељезничка станица, а нарочито старим фотографијама и разгледницама на којима су занавијек од заборава сачуване њена грандиозност и раскош. Писао ми је о томе како је архитекта инспирацију за маварски стил пронашао сјеверно од Кабула у Плавој цамији из Мазар-и-Шарифа, о томе како је станица имала два колодвора и два шефа – „мађарски” перон имао је два колосијека нормалне, а „босански” два колосијека ускотрачне пруге. Путници из Беча или Будимпеште, на примјер, пристизали би на „мађарски” перон, а потом би, да би наставили путовање у унутрашњост, прелазили на „босански”.¹ Исту процедуру пресједања морала је да прође и

¹ О томе, писао ми је Кузман, имаш више детаља у књизи др Ђуре Баслера *Град поред ријеке*. Вјероватно бих прије или касније дошао до те књиге, али десило се да ми је допала у руке пред овај последњи рат, односно одмах по

војвоткиња Софија, супруга Франца Фердинанда, када је овуда пролазила 25. јуна 1914.² Писао ми је и о другим знаменитим личностима које су туда прошле: цар Фрањо Јосип, бугарски престолонаследник Борис, чувени војсковођа Франше д'Епере³, позната глумица Ита Рина... Живо ми је описивао негдашњи изглед станице, увијек истичући да је станица била много више од саобраћајног чворишта. Као доказ, понудио ми је неколико анегдота из друштвеног живота оног времена и листу свега онога што је станица имала (осим билетарнице, чекаонице и ресторације, разумије се) – дворски салон, концертну дворану, посластичарницу, цвјећару, пошту, фризеру. Био сам заинтригиран Кузмановим причама о станици и ништа друго ми није преостало него да, након неколико мјесеци дописивања, дођем у Брод и посјетим га. Желио сам да видим мјесто гдје је некада стајала једна од засигурно најљепших жељезничких станица на овим просторима, која је, како Чолановић написа, „величином врхунила на Балкану” (дабоме да сам недуго након Кузмановог писма прибавио *Ауџобиографију*).

Базд границе. Први пут сам овдје и нисам сигуран да ли се ради о трулежи савског муља, воњу који се шири из рафинеријске бакље или је то напросто задах градића на самрти. Пратим Кузманова упутства, провљачим се испод надвожњака – прве назнаке пруге која више не води никуда. Возим се главном улицом која благо меандрира, плеше по такту који форсира ријека. Пролазим по-

објављивању (1990). Наиме, радио сам тада на детаљној библиографији Душка Трифуновића, а пошто је управо он био рецензент за ово издање, до ње сам, ето, дошао околним али бржим путем.

² Софијино посљедње путовање, заправо њен пролазак кроз ову станицу, остало је незапажено, без помпе. На себи је имала дугу хаљину накићену воланима, упадљиву бисерну огрлицу, а коса јој је била подигнута у беспријекорну пунђу. Кузман је у једном писму тврдио да то поуздано зна јер му је то касније причала његова баба Милана, која је тада, као четрнаестогодишњакиња, радила на станици као чистачица. Питао сам га зашто о томе није оставио неки запис, а он је узвратио: Чему? Несрећница је у цијелој ствари која је услједила споредан лик, колатерална штета, баш као моја баба и сви ми овдје (баба није ни знала кога је видјела док није препознала њену фотографију у новинама неколико дана касније). Све што се десило, десило би се и да она није прошла овуда и да она и Фердинанд нису убијени у Сарајеву. Ово мало свједочанство бабе Милане можда вриједи тек толико да се покаже да је владаре, аристократију и богаташе некада било могуће видјети, да је сиромашна чистачица тако могла да се нађе на пар корака од једне војвоткиње, па макар то било само у пролазу, само на трен. Данашње елите су, сложићеш се, недодирљиве и потпуно изван реалног свијета.

³ У фусноти је додао: Занимљиву цртицу о Д'Еперевом боравку на станици можеш да пронађеш у *Ауџобиографији* Воје Чолановића. Узгред, Чолановић је рођен близу станице и то оне године када је Александар Карађорђевић други пута кроз њу прошао. На крају напомене у загради стоји година 1922. уз симпатичан коментар: Ето, да се не мучиш!

ред рошавих фасада, запуштених и зараслих дворишта стамбених зграда, а обезбљуђеност простора постаје нападно уочљива сваким метром одмицања од центра. Након пар минута стижем на одредиште: неугледни крњетак негдашње велелепне станице; у позадини препознајем Кузмана који високо подиже ноге док корача, покушавајући тако да изађе на крај са коровом и прераслом травуљином.

– Поздрав, друже! – машем док прелазим цесту.

– Стигао си! – отпоздравља подигнутом руком.

– То је, дакле, то... – свјестан сам да звучим помало разочарано, али не могу то да прикријем.

– Чекаоница. И то чекаоница IV разреда. То је све што *нам* је остало...

Ћутке посматрамо процес распадања на дјелу: отпали комади фасаде оставили су голе старинске цигле да се црвене пред посматрачима; уз један зид, тамо гдје је некад био олук, плази тамни мрљави доказ живота маховина и лишажјева; други зид болује од великих богиња, пун је набреклих чирева који свакога часа могу да пукну и наоколо проспу гној од малтера; трома корозија за касни доручак прождире остатке металних носача надстрешнице; у натрулим прозорским окнима још увијек се гдјегдје климата очњак од стакла; врата нема, а унутрашњост је испуњена шуптом, људским изметом, пивским флашама, споротрулећим полиетиленским кесама и комадима полупаних керамичких плочица које, готово сигурно, никада неће васкрснути у неком мозаику.

– Сада могу себи да дочарам њену величину – рекох више да прекинем тишину, иако сам заиста тако и мислио.

– Да, била је огромна и предивна... А ево овдје се још виде шине и прагови – пожурио је да одврати поглед са руине уперивши прст у супротном правцу. – Ово су остаци... Један крак је ишао у рафинерију, а други је пролазио кроз град, па преко моста водио на другу обалу.

– А сада? – упитао сам и одмах пожелио да се угризем за језик.

– Сада ништа. Чекаоница... – рече Кузман тихо, трљајући кажипрстом десно око.

– Добро си?

– Алергија, само алергија. Хајдемо одавде. Овдје си ионако видео шта си имао. Испричаћу ти још понешто уз пиво.

Већ у колима ме је бомбардовао подацима о кобном бомбардовању јануара 1945. Задатак савезничке авијације био је јасан – првенствено гађати и срушити мост. Према неким извјештајима седамсто „летећих тврђава” је у скоро шездесет надлијетања истоварило на град преко хиљаду бомби. Авиони су летјели на приближно шест

хиљада метара висине, а вријеме је било магловито.⁴ Рекао је да није баш сигуран да све то може да буде оправдање за оно што се десило. Како било, додао је, то је био крај жељезничке станице (1897–1945).

– Или, како је то Баслер написао: „’Врата Босне’ су се полако затварала” – уздахнуо је и показао ми гдје да паркирам.

Сјели смо у башту кафане на тргу у центру града, преко пута робне куће. Иза наших леђа налази се обрасла и неуређена ливада – јаслице за малене летеће крвопије којих овдје има на милионе. (Никада раније нисам видио да комарци лете у ројевима, да као камиказе улазе у нос, уши, чак и уста!) Испред нас је споменик постављен након посљедњег рата.

– Знаш, ово није једини споменик који је подигнут у граду – Кузман прекину тајац под сунцобраном.

– Мислиш на праве споменике или на симболе попут рафинеријске бакље?

– И на једно и на друго. У парку постоји споменик жртвама из Другог свјетског рата. Ниси могао да га видиш зато што си возио. Елем, био је миниран у овом посљедњем, али неким чудом није завршио у старом гвожђу. А што се тиче споменика-симбола, овдје их има, или их је било, на сваком кораку. Неки су, попут чардака из седамнаестог вијека, срушени прије двадесетак година. Жељезничка станица је такође била својеврстан споменик-симбол, знаменитост међународног значаја. Рафинерија је, добро си примијетио, већ дуго и споменик и симбол града. Али прије свега сам мислио на један конкретан споменик који је стајао недалеко одавде.

– Има ли тај споменик можда везе са жељезницом? – упитао сам и отпио гутљај пива.

– Не баш. Додуше, то је био споменик посвећен ономе који је дао зелено свјетло за изградњу жељезнице и станице, па ако се тако посматра... Ипак, најтачније би можда било рећи да је прича о овом споменику заправо прича о нама.

– Па, кад смо већ овдје... Причај! – подигао сам чашу да му наздравим и тек тада сам видио да у десној руци држи некакву фасциклу.

⁴ Знао је да све ово не могу да запамтим, па је у цртицама на папир записивао оно што је говорио. Касније сам погледао у биљешке и видио да ту има и података које ми није одмах рекао: око 50 избачених бомби је било *шлеммирано*; страдало је око 20 цивила; 68 зграда срушено + 50 тешко оштећено + 75 мање оштећено; 30 породица остало је без крова над главом (међу њима и моја мајка која је крајем те године упознала оца на неком партијском састанку); све је ово могуће провјерити у архивама, на интернету, као и у неким књигама (нпр. у књизи Славице Хречковски *Хронологија радничког и народноослободилачког покрета у Босанском Броду и околини 1894–1945*). Нема потребе да се замараш тиме, али ипак препоручујем да прочиташ *Кланицу њеј* Курта Вонегата, ако већ ниси.

– А, не – насмијао се. – То ћеш, уколико будеш желио, прочитати сам. У фасцикли имаш све о томе, као и све што сам могао да нађем о жељезничкој станици. Ту су ти и копије старих фотографија и разгледница, редови вожње и такве ствари. Него, пошто си дошао због жељезнице, идемо још мало да прошетамо и попричамо, да ти покажем оно што је од свега остало.

Искапили смо пиће и попели се на оближњи жељезнички надвожњак, исти онај испод којег сам прошао када сам улазио у град. Још неко вријеме смо шетали по мртвим праговима некадашње жиле куцавице и присјећали се златног доба жељезнице, легендарног „Ћире”, великог штрајка жељезничара из 1920... Кузман ме онда отпратио до аутомобила, убацио фасциклу на задње сједиште и пожелио ми срећан пут.

* * *

Материјал о жељезници који ми је Кузман поклонио у фасцикли детаљно сам прегледао одмах по доласку кући. На причу о споменику временом сам потпуно заборавио. Неколико мјесеци након нашег сусрета један пријатељ *жељезничар* ме је замолио да скенирам све што имам о бродској станици и пошаљем му. Тада сам коначно отворио и дио садржаја фасцикле под насловом *Монуменџи*:

Све је почело још 1885. када је цар Фрањо Јосип први пута крочио на босанско тло управо овдје, у Броду. Неки извјештаји из тога времена кажу да се задржао свега пола сата. Та чињеница, међутим, није сметала локалним властима да поводом ове изненадне и краткотрајне посјете двије године касније у граду подигну споменик.⁵ Овај споменик, касније познат као *Монуменџи*, заправо је био девет метара високи обелиск од смеђег гранита, на чијем врху се налазио позлаћени двоглави орао. Око споменика је била постављена висока ограда од кованог гвожђа. Колико је овај споменик био популарно обиљежје града свједоче и три разгледнице чије копије ти достављам у прилогу (двје су из 1910. док трећа није датирана). Истина, могуће је да су ове разгледнице штампане баш тада због тога што је Фрањо Јосип те године поново пролазио кроз

⁵ У прилогу је копија *Народних новина* од 28. 10. 1887. Тамо, између осталог, пише: „Да тај велеважни догађај у новијој повласти Босне и Херцеговине остане и потомком у живој успомени, да се тако лако не заборави на владара, који је Босну повратио цивилизацији и култури, одлучише градјани Босан. Брода, да у своме мјесту подигну достојан споменик нашем преблагому цару и краљу, као свому владару. Њима се радостно придружило циело пучанство запосједнутих земаљах те се на брзу руку оживотвори њихова намисао.”

Брод (жељезницом из Будимпеште, дакако!). Постојала је чак и књижица посвећена *Монуменџу* – „Споменик Његова Величанства Цара и краља Фрање Јосипа I у Бос. Броду.”⁶ Али, данас више нема ни споменика ни књиге. *Монуменџ* је порушен 1922. године.⁷ Камен је, како тврди Ђ. Баслер, три године касније употребљен за подизање споменика краљу Томиславу негдје у Славонији. Ограду од кованог гвожђа купио је неки Мијо Ерговић за мали врт поред своје куће.

Не знам, драги пријатељу, да ли ће ти ова прича о *Монуменџу* ишта значити, али те молим да некад нађеш времена и размислиш о два питања.

Прво: Ко ме и зашто подижемо споменике?

Друго: Гдје је нестао злаћани двоглави орао?

Срдачно,
Кузман

⁶ У Службеном додатку *Школског вијесника*, XVI, из 1909. године пронашао сам и Наредбу земаљске владе за Босну и Херцеговину која препоручује ово дјело и у којој стоји: „Земаљска влада набавила је становити број егземплара књижице: „Споменик Његова Величанства Цара и краља Фрање Јосипа I у Бос. Броду” од градског начелника Мехмеда Хафиза Хоџића – цијена 1 круну – те их кани даровати књижницама сиромашнијих народних основних школа. Том приликом препоручује уједно земаљска влада поменути књижицу као награду књигу за младеж народних основних школа у овим земљама.”

⁷ Када сам ти писао о Александру Карађорђевићу и Воји Чолановићу ову сам ти годину већ помињао. А сада, мали додаток. Са регентом је 1922. кроз Брод пропутовала и његова млада супруга Марија. Њена повезаност са Бродом била је нешто значајнија, иако је то мало познато. Наиме, рафинерија је својевремено основана као предузеће „Даница” из Будимпеште. Нафту је добијала из Галиције, затим из Плоештија (невезано за ово, предлажем читање Хелерове *Кваке* 22). У вријеме када је рафинерија национализована, Марија Карађорђевић је посједовала већину акција. То је био мираз који је донијела из Букурешта.