

Danijel Kežić. *Bauen für den Einheitsstaat. Die Eisenbahn Belgrad–Bar und die Desintegration des Wirtschaftssystems in Jugoslawien (1952–1976)*. Berlin–Boston: De Gruyter Oldenbourg, 2017.

Књига *Bauen für den Einheitsstaat. Die Eisenbahn Belgrad-Bar und die Desintegration des Wirtschaftssystems in Jugoslawien (1952–1976)* представља прерађену докторску дисертацију аутора Данијела Кежића, одбрањену 2015. године на Универзитету Кристијан-Албрехтс у Килу. Интересовање аутора за тему изградње железнице у социјалистичкој Југославији потиче из периода магистарских студија, када је сарађивао на двогодишњем пројекту о извештавању југословенске штампе о изградњи пруге Београд–Бар.

У центру истраживачке пажње налази се планирање и изградња пруге Београд–Бар, а хронолошки, у фокусу је период између 1952. и 1976, односно од првих радова на реализацији пројекта, о ком је одлука донета 1951, до званичног и свечаног отварања пруге 1976. године. Ипак, због чињенице да је изградња пруге на сличној релацији разматрана већ у првој половини 19. века, као и да је у годинама постојања Краљевине СХС/Југославије она не само била у плану већ су поједине деонице и реализоване, аутор почетак излагања помера на 1918. годину, а у појединим, превасходно закључним деловима студије, даје осврт и на стање пруге и железница у Србији и Црној Гори у деценијама по распаду југословенске државе.

Пруга Београд–Бар дугачка је 476 км, има 254 тунела, 234 моста и 54 станице. Од средине 50-их до средине 70-их на њеној изградњи је радило више од 100.000 људи. Овако захтеван пројекат, чија је реализација трајала готово четврт века, неминовно је пролазио кроз различите фазе, које су неретко одражавале бројне привредне, али и политичке изазове са којима се суочавала југословенска држава и привреда. Већ само питање због чега је изградња пруге трајала 16 година дужи од иницијално планираног рока, аутора је ставило пред тему знатно шириу од историје планирања и изградње пруге. Наиме, указао се читав спектар отворених и недовољно истражених питања везаних за развој југословенске привреде, однос политичког и привредног у социјалистичкој Југославији, узроке и последице децентрализације привредног система СФРЈ.

Стога су и циљеви Данијела Кежића били троструки. Превасходни циљ је био израда монографије о планирању и изградњи пруге Београд–Бар. Други циљ би био испитати процес децентрализације југословенског привредног система и пружити одговор на питање како је децентрализација довела до дезинтеграције привреде. Коначно, требало је истражити утицај привредних реформи на реализацију пројекта изградње пруге Београд–Бар и однос између привредних реформи и политичке (кон)федерализације југословенске државе у периоду од 50-их до средине 70-их година 20. века.

У складу са тим и сама студија садржи три дела. У првом делу је изложен општи оквир и обрађена питања децентрализације државе и привреде, као и привредних реформи у наведеном периоду, у другом делу

аутор се бавио питањима планирања и финансирања пруге Београд–Бар и других јадранских пруга, док је трећи део посвећен самој изградњи пруге Београд–Бар.

Поред тога, књига се бави и симболичким значајем железничке везе Београд–Бар, али и бројним политичким контроверзама које су њену изградњу пратиле. Аутор је показао да је уврежени негативни поглед на изградњу пруге, посебно у Хрватској и Словенији, дошао до изражаја тек у периоду 1968–1971. године и то из неколико разлога. Истичући да је у осмој деценији 20. века изградња пруге Београд–Бар била практично једини савезни инвестициони пројекат, Данијел Кежић је дошао до закључка да је међурепубличка дискусија око пруге суштински била дискусија око улоге федерације, односно савезних органа у привредном систему земље, те да је са децентрализацијом привреде изградња ове пруге постала симбол „старог“ система, ком су највећи отпор пружала руководства Хрватске и Словеније, перципирајући изградњу пруге као симбол привредне експлоатације развијених делова југословенске федерације. С друге стране, аутор је показао да је позитивна слика о изградњи пруге у Србији и Црној Гори била мотивисана различитим разлозима. Док је у Црној Гори од самих почетака изградње она везивана за наду у развој ове области, у Србији је тек од средине 60-их пруга почела да се доживљава као политички значајна. У ширим слојевима становништва ова представа учвршћена је расписивањем народног зајма за изградњу пруге 1971. године, због тога што две републике у чијој се надлежности, у контексту новог реформисаног привредног система, реализација овог пројекта нашла, нису имале финансијска средства за „спашавање“ пројекта. Народни зајам, повезиван на пропагандном плану са „вековним“ сном Срба и Црногораца о успостављању директне везе и чвршћом интеграцијом, учврстио је личну и емотивну везаност становништва Србије и Црне Горе за изградњу пруге. У целини, и у случају Хрватске и Словеније, као и Србије и Црне Горе, политичке реакције и перцепције изградње ове пруге су биле у директној вези са привредним реформама и њиховим последицама. Насупрот томе, свечаним отварањем маја 1976. године, југословенско руководство на челу са Јосипом Брозом Титом настојало је да ову изградњу представи као заједнички подухват свих народа и република, отелотворење успеха самоуправног социјализма и потврду начела братства и јединства југословенских народа.

У уводном делу монографије Кежић је изложио хипотезе, које је настојао да испита и потврди или обори својим истраживањем. Наиме, аутор је пошао од претпоставке да су сталне привредне реформе у Југославији негативно утицале на планирање и изградњу пруге Београд–Бар, представљајући истовремено кључни разлог за 16 година кашњења, као и за контроверзе које су изградњу пратиле. С тим у вези, дошао је до закључка да је ово био веома захтеван подухват, који захтева дугорочно планирање, те да су померања рока била у директној вези са структурним променама у југословенској привреди. Овај закључак аутор поткрепљује тврдњама да су техничка питања попут несташнице материјала, високих трошкова, спо-

рог и лошег планирања била споредна, да је аргумент о отпору Хрватске и Словеније као пресудном фактору за дуготрајност радова побијен већ самом чињеницом да је изградња суштински реализована тек од краја 60-их, односно да у периоду до средине 60-их, када је привреда била централизованија, такође није реализована изградња. Стављајући предмет свог истраживања у контекст изградње других пруга у СФРЈ, аутор је дошао до закључка да није спорна била само она Београд–Бар, већ да је практично стварање целокупне железничке мреже у Југославији било одложено.

Поред тога, заступајући тезу да су привредне реформе узроковале политичку децентрализацију земље, а да је конфедерализација од средине 60-их представљала последицу привредних реформи, неуспеха политике да реши економске проблеме, а не планирану политичку меру, аутор је настојао да пружи допринос научној дебати о односу привредних и политичких процеса у социјалистичкој Југославији. Стога монографија аутора Данијела Кежића увелико превазилази оквире историје изградње пруге Београд–Бар, представљајући значајан и иновативан допринос историји привредног и политичког система социјалистичке Југославије.

Наталија ДИМИЋ

Александар Раковић. *Црногорски сепаратизам*.
Београд: Catena mundi, 2019, 340.

Александар Раковић је и до сада за предмет свог интересовања имао различите аспекте проблема везаних за савремену националну тематику. Подсетићемо да је аутор у скорије време, поред низа других радова, објавио и књигу *Срби и религијски интервенционизам 1991–2015. Политички аспекти верских изазова српској држави и цркви после распада Југославије* (Београд: Хришћански културни центар, 2015), затим и збирку својих ранијих текстова под насловом *Историја, вера, политика* (Београд: Отачник, Православље, Бернар, 2016). Дакле, као и ранији Раковићеви радови и *Црногорски сепаратизам* у свом средишту има врло сложена, осетљива и слојевита питања везана за проблеме савремене српске нације, са погледом на историјску вертикалу и генезу третираних проблема.

Раковић је феномен црногорског сепаратизма сагледао у његовом тоталитету тј. као „државни, етнички, национални, језички и верски“, покушавајући да ову сложену проблематику прикаже на што конкретнији и једноставнији начин како би се не само научна и стручна јавност упознала са њим већ и шири део читалачке публике, често доста неупућен и неинформисан о поменутој теми. Базична истраживања аутор је обавио првенствено на необјављеној грађи смештеној у Архиву Југославије, комбинујући