

ACADÉMIE SERBE DES SCIENCES ET DES ARTS  
INSTITUT DE GEOGRAPHIE «JOVAN CVIJIC»

MONOGRAPHIES

№ 32

*Dr. ZDRAVKO IVANOVIC*

TOWNS - MUNICIPAL CENTERS  
OF MONTENEGRO

Rédacteur

Dr. MIHAJLO KOSTIC

Conseil de rédaction

Dr. MILISAV LUTOVAC

Dr. MIHAJLO KOSTIC

Dr. ĆEDOMIR S. MILIC

Dr. MIROSLAV MILOJEVIC

Mr. MILENA SPASOVSKI

BELGRADE

1979.

СРПСКА АКАДЕМИЈА НАУКА И УМЕТНОСТИ  
ГЕОГРАФСКИ ИНСТИТУТ „ЈОВАН ЦВИЈИЋ“

ПОСЕБНА ИЗДАЊА

КЊИГА 32

*Др ЗДРАВКО ИВАНОВИЋ*

ГРАДОВИ - КОМУНАЛНИ ЦЕНТРИ  
ЦРНЕ ГОРЕ

Уредник

Др МИХАЈЛО КОСТИЋ

Уређивачки одбор

Др МИЛИСАВ ЛУТОВАЦ

Др МИХАЈЛО КОСТИЋ

Др ĆЕДОМИР С. МИЛИЋ

Др МИРОСЛАВ МИЛОЈЕВИЋ

Мр МИЛЕНА СПАСОВСКИ

Примљено по одлуци Уређивачког одбора  
7. маја 1979. год.

БЕОГРАД

1979.

Рецензенти

Др МИЛИСАВ ЛУТОВАЦ  
Др ОЛГА САВИЋ

Техничка редакција

Др МИХАЈЛО КОСТИЋ

Лектор

ВОЈИСЛАВА КОСТИЋ

Коректор

ИВАН Б. ПОПОВИЋ

САДРЖАЈ

	Страна
УВОД	7
І ПРЕГЛЕД КОМУНАЛНИХ ЦЕНТРА	11
БАР	11
Положај и име	11
Клима	12
Друштвено-економски и историјски развитак	12
Ранији урбани развој Бара и барске луке	14
Урбанистички развој Бара и барске луке после другог свјетског рата	15
БИЈЕЛО ПОЉЕ	19
БУДВА	23
ДАНИЛОВГРАД	27
ЖАБЉАК	32
ИВАНГРАД	35
КОЛАШИН	39
КОТОР	44
МОЈКОВАЦ	48
НИКШИЋ	52
Положај	52
Клима	53
Периодизација историјског развитака	54
Послијератни етапни развитак	56
Урбани развој и територијални развитак	56
Становништво	58
Функције	59
Загађивање природне средине	63
Перспектива	63
ПЛАВ	64
ПЛУЖИНЕ	67
ПЉЕВЉА	69
РОЖАЈЕ	74
ТИВАТ	77

ТИТОГРАД	— — — — —	79
Положај	— — — — —	79
Клима	— — — — —	80
Периодизација развоја насеља	— — — — —	80
Територијално ширење града	— — — — —	82
Урбани развој	— — — — —	82
Становништво	— — — — —	84
Функције	— — — — —	84
Загаћеност природне средине	— — — — —	89
Перспектива	— — — — —	90
УЛЦИЊ	— — — — —	92
ХЕРЦЕГ-НОВИ	— — — — —	96
ЦЕТИЊЕ	— — — — —	100
ШАВНИК	— — — — —	106
<b>II ПОСЉЕДИЦЕ КАТАСТРОФАЛНОГ ЗЕМЉОТРЕСА од 15. априла 1979. г.</b>		109
<b>III ПРИЛОЗИ</b>		115
Табела 1. до 17.		115—125
ЛИТЕРАТУРА	— — — — —	127
Summary	— — — — —	135
Фотоси	— — — — —	Таб. 1—20

## УВОД

За многа градска насеља у нас, као и за градове у Црној Гори, постоји значајна архивска грађа и монографије. Али, то су углавном једнострано или специфично оријентисана испитивања без неког комплекснијег захвата. Појединачни прикази градова објављени су у разним географским научним часописима или зборницима, као и енциклопедијама. У цјелини литература о градовима у СР Црној Гори доста је оскудна. Недовољна литература о градовима у Црној Гори и потреба њиховог познавања били су разлог приступања писању књиге Градови (комунални центри) Црне Горе у циљу презентирања једне комплетне научне географске публикације.

Бавећи се урбаном географијом, до сада сам објавио двије књиге о градовима Црне Горе и то: Урбано-географске промјене у развоју Титограда, Титоград 1974. (магистарска теза) и Никшић, урбано-географска студија, Београд 1977. (докторска дисертација). У овој публикацији приказано је укупно 20 комуналних центара: Бар, Бијело Поље, Будва, Даниловград, Жабљак, Иванград, Колашин, Котор, Мојковац, Никшић, Плав, Плужине, Пљевља, Рожаје, Тиват, Титоград, Улцињ, Херцег-Нови, Цетиње и Шавник. У књизи су о сваком приказаном комуналном центру обрађене основне карактеристике (географске положај, друштвено-економски и историјски развитак, основне физичко-географске компоненте, предратни и послјератни урбани развој, промјене у структури и начину коришћења површине, загаћеност животне средине, затим проблеми и перспективе њиховог даљег развоја и њихове функције у одређеном простору СР Црне Горе, сусједних република и покрајина).

Услови у којима су се развијали црногорски градови били су специфични. Специфичностима развоја црногорских градова највише су допринијели историјски услови. То су претежно биле вароши и варошице. Прије II свјетског рата Црна Гора је била најнеурбанизованије подручје Југославије. 1921. године коефицијент у Црној Гори био је 6,5%, а 1931. године 7,1%. Све до 1931. године ни једно градско насеље у Црној Гори није имало преко 10.000 становника, осим ондашње Подгорице (данашњи Титоград).

Да би се могло пратити кретање насељености у градовима, требало је најприје одредити критеријуме за подјелу насеља на градска, сеоска и мјешовита. Према пописима за 1961. и 1971. годину сврставање насеља у градска извршено је према критеријуму који узима у обзир величину насеља (укупан број становника) и проценат пољопривредног становништва. Према статистичким подацима 1971. годи-



не у Црној Гори је било 1.260 насеља. Од тога су: сеоска 1.174, 19 су градска, а 67 мјешовита. Међутим, 1961. године било је укупно 1.259 насеља, од којих 11 градских (са 0,9%), 79 мјешовитих (6,3%) и 1.169 сеоских (92,8%).

Једна од важнијих позитивних промјена у процесу урбанизације у СР Црној Гори је стално повећање броја градова у 1948. па све до 1971. године. 1948. године било је 4, 1953. 9, 1961. 11, а 1971. године 19 градских насеља.

Према пописним годинама коефицијенат урбанизације СР Црне Горе био је: 1953. године 15,4%, 1961. године 21,5% и 1971. године 34,23%. У периоду 1961—1971. године укупно градско становништво повећало се више од два и по пута. У истом периоду учешће пољопривредног становништва опало је са 46,9% на 35%. Овакве трансформације становништва својеврсна су потврда интензивних друштвено-економских промјена. Највеће урбане агломерације по броју становника у Црној Гори су Титоград и Никшић. Титоград је у том погледу најмањи град међу републичким центрима (око 85.000 ст.), али је он за преко осам и по пута повећао број становника у односу на предратну Подгорицу (1931). У Никшићу се у односу на предратни период становништво повећало преко десет пута (са 4.000 ст. у предратном периоду на преко 40.000 становника).

Индустријализација је била послје II свјетског рата главни подстицај урбанизације СР Црне Горе. Миграција сеоске радне снаге према градовима изазвала је популациони пораст градова, њихову изградњу и територијално ширење. Изградња нових саобраћајница као што су Јадранска магистрала, железничка пруга Београд—Бар и Никшић—Титоград и развој туризма такође су допринијели развоју урбанизације у СР Црној Гори.

Градови у Црној Гори су у току историјске прошлости били под разним завојевачима (Илирима, Римљанима, Византијом, Турцима, Аустријанцима, Нијемцима, Италијанима и др.), што је негативно утицало на њихово урбано формирање. Због тога је период послје Другог свјетског рата изискивао корјените измјене и радикалне захвате ради уклањања урбане стихије, планске изградње, затим реконструкције и новоградње на новим просторима, па су трагови прошлости све мање присутни.

С обзиром на друштвено-економске, историјске, културне и друге услове у Црној Гори су се развили различити морфолошко-физиономски типови градских насеља, зато се градови у нашој Републици, углавном, могу подијелити на два типа: оријентално-средњоевропски и медитеранско-средњоевропски. У процесу модернизације градова бришу се разлике у њиховом типу и физиономији, па се изграђују по најсавременијим урбанистичким концепцијама. Нови социјалистички период унио је и уноси нова урбана обиљежја у унутрашњем и спољашњем изгледу, уклањању старог и израстању новог, у измјени унутрашње структуре и начина живота становништва.

Комунални центри свих 20 црногорских општина налазе се на веома различитим надморским висинама, па се могу подијелити у три групе. Прву групу чине низијска насеља до 70 м надморске висине

(сједишта приморских општина, Титоград и Даниловград). Другу групу субпланинску чине центри комуна од 598 м надморске висине (Бјело Поље) до 930 м — Плав. У трећој групи, планинској само је Жабљак на Дурмитору, на 1450 м надморске висине. Жабљак на Дурмитору означава се као највиши југословенски град.

Текст о градовима СР Црне Горе припреман је од 1974—1979. године. Рад је илустрован фотографијама и табеларним прегледима. Основну тешкоћу при изради ове студије представљало је непостојање потребних статистичких података о комуналним центрима, јер редовна статистичка служба до сада није посвећивала довољно пажње у свим пописним годинама. Број становника и домаћинства приказан је за 20 комуналних центара и то за 1948, 1953, 1961. и 1971. годину. Такође је за ове комуналне центре дат и број станова и то само за 1971. годину. Због недостатака статистичких података, приказани су (статистички) подаци само за осам градских насеља (Подаци су коришћени из публикације: Савезни завод за статистику, Комунални фондови у градским насељима 1972. године, Београд, август 1974. Стат. билтен, број 850). Најновији статистички подаци презентирани су само за четири града (Котор, Никшић, Титоград и Цетиње). Ови подаци коришћени су из Савезног статистичког годишњака Југославије.



## ПРЕГЛЕД КОМУНАЛНИХ ЦЕНТАРА

## БАР

**Положај и име.** — Бар, насеље и лука налазе се на Црногорском приморју на  $42^{\circ} 05'$  СГШ и  $19^{\circ} 05'$  ИГД. Удаљеност барске луке од албанске границе износи око 30 км у ваздушној линији, а око 40 км од ушћа ријеке Бојане. Удаљеност Бара од Скадарског језера износи око 16 км у ваздушној линији, док је копнена удаљеност нешто већа, јер их раздваја планински масив Румије (1592 м), Сутормана (1188 м) и других планина. Као лука има најповољнији положај у односу на поморски међународни саобраћај, јер се налази на југу Југославије и има најближе везе преко Отрантског залива и Медитерана са свим лукама свијета. У односу на мјесто и значај луке Бар треба истаћи и да су прекоморска одстојања од ње до других прекоморских лука, у односу на луке Трст, Копар, Ријеку, Сплит и Плоче, знатно мања у свим правцима. Морским путевима Бар је у непосредној вези, не само са лукама на нашој обали, већ и са даљим прекоморским земљама. Његов изузетно погодан географски положај потврђује се и данас изградњом великог пристаништа. Томе свакако доприноси изузетно повољан положај Барског залива, који пружа, после Боке Которске, најповољније могућности за пристајање бродова на Црногорском приморју.

Бар представља завршну тачку жељезничке магистрале Београд — Бар којом је Бар повезан са континенталним дијелом наше земље и даље са средњом и сјеверном Европом. Близина аеродрома Титограда и Тивта омогућује Бару ефикасну и веома брзу туристичку везу са центрима у земљи и иностранству.

За Бар се не зна тачно како је добио своје име. Грчки се зове *Antibar̄is*, латински *Antibar̄ium*, албански *Tivari*, италијански *Antivari*. По неким тумачењима Бар је добио име по граду Бариу у Италији, јер Бар лежи на супротној, нашој, обали (отуда *Antibar̄is*, *Antivaris*). Српскохрватски назив — Бар јавља се већ од XII вијека. Лингвистичка истраживања показала су да наведени називи за Бар не потичу од њих, „већ да је на том мјесту било насеље којему су још Илири или Словени приликом досељења дали име на основу карактеристике земљишта (влажно мјесто, луг, блато, мочварно мјесто, лужна долина итд.). . . Осим тога најновији археолошки налази (триконхос, код хотела „Агава“ и фрагменти мозаика, код бивше жељезничке станице)



говоре да је најстарији Бар лежао на терену који је обиловало водом, на мочварном и влажном земљишту, због чега је морао бити и напуштен" (97, 223).

Српски назив за овај град први пут се помиње у биографији Стевана Првовјенчаног: „Град славни Бар”. Значење основе „бар” је готово исто у свим индоевропским језицима и односи се на баровито, влажно, затрављено, бусењем покривено земљиште.

**Клима.** — Бар има медитеранску климу. Зиме су благе и влажне, а љета су дуга и сушна. Снијег је права ријеткост. Највећа количина падавина заступљена је у мјесецима новембру и децембру. Укупна просјечна годишња количина износи 1251,2 мм. Барско поље је заштићено планином Румијом и њеним огранцима од јачих продора хладних и сувих зимских сјеверних и сјевероисточних вјетрова. Температура се може изузетно кретати од  $-5,2^{\circ}$  у јануару до  $35^{\circ}$  у јулу мјесецу, али се ријетко спушта испод  $0^{\circ}$ .

Веома погодна клима омогућује гајење појединих медитеранских култура у Бару и његовој околини. Особито успијевају: маслина, винова лоза, смоква, нар, орах, бадем, лимун и поморанџа. Веома погодна околина пружала је велику корист за економски развој овог града.

**Друштвено-економски и историјски развитац.** — На простору Бара и његове околине најстарији становници били су Илири, и нешто касније и Римљани. Од VII вијека становништво града се измијенило у корист словенске етничке масе. Од 1183. године Бар улази у састав државе Немањиха, па добија претежно српски карактер. Сад већи дио Барана чине Црногорци.

За вријеме млетачке владавине (1443—1571) и Турске (1571—1878) словенско становништво у Бару је претрпјело знатне структуралне измјене. Тада се у Бару почела вршити италијанизација, односно исламизација српског становништва.

„У вјерском погледу становништво Бара било је православно и католичко. А у доба Турака највећим дијелом мухамеданско. Према једном извјештају од 1610, у граду је остало само 310 хришћанских породица, претежно православних, и 290 турских. Нешто касније (1665) у граду је нестало католичких породица... Према попису из 1703, у Бару и његовој непосредној околини живјело је 89 православних породица са 398 особа, смјештених углавном у Врботу и Рапу, 78 католичких са 206 особа, смјештених највише у Гретви, и 469 турских породица са 3.079 становника. На ширем подручју Бара живјело је тада 2.046 католика, 4.714 муслимана и 1.181 православних становника, разумије се без Црмнице која је била у склопу Црне Горе" (97, 224). Непосредно последице Берлинског конгреса Бар је имао 6.000 становника.

Према попису (1971) у Општини Бар је живјело 27.580 становника од чега на Нови Бар отпада 3.612, а на Стари Бар 1.559 становника што укупно чини 5.171 становник.

Још од најстаријих времена до данас Бар је прошао кроз више историјских периода домаће и стране владавине.

Бар се развио у град негдје у VII вијеку након рушења Диклеје. Први пут се његово име са сигурношћу помиње у X вијеку у једном списку драчких суфрагана. У раном средњем вијеку Бар је припадао Византији (Драчком темату), а у чијем саставу је остао до 989. године, када је македонски цар Самуило освојио Драч и његову област до Бојане. Бар је тада припојен византијској теми Далмације, односно покрајини те теме чије је сједиште било у Дубровнику.

У састав Зетске државе Бар је ушао средином XI вијека. Од 1166—1183. године Бар је поново под Византијом да би од 1183—1371. године скоро 200 година припадао српској средњовековној држави. То је вријеме највећег успона у развоју града. Рудници и тржишта српске државе били су у правцу Јадрана спојени познатим Зетским друмом (Via di Zenta), којим је пролазила караванска трговина, која је Бару и градовима на Зетском приморју доносила огромне користи. Особито је значајан као сједиште католичке митрополије — српске примасије. Колики је био значај Бара види се и по томе што је постао престоница слободне Зетске државе кнеза Војислава и краља Михаила.

После распада српске средњовековне државе у Зети се истичу Балшићи. Тако је и Бар био под Балшићима од 1360—1421. године. Бар је под Немањихама и Балшићима, у доба српске деспотовине, а дјелимично и под Млечанима уживао градску аутономију. Као и други приморски градови имао је свој статут, али његов текст није до сада пронађен. Млечани су држали Бар два пута пролазно, први пут (1404—1412) и други (1422—1429). У периоду од 1571—1878. Бар је био под Турцима. Турци су у граду укинули самоуправу и друге привилегије које је до тада уживао. Међу најважније објекте из турског периода треба поменути: аквадукт (преко којег је долазила вода у град са даљине од 3 км), хамам (купатило), барутану, сахат-кулу и др.

Послије вишевијекних страних (Млеци, Турци) владавина, Бар је поново ушао у састав своје националне државе. Црна Гора развијајући се као држава тежила је да добије излаз на море. Када је Црна Гора 1876—1878. године отпочела ослободилачки рат против Турске, успјела је да ослободи Никшић, Подгорицу и Колашин, а у приморју Бар и Улцињ. Дефинитивни пораз турске војске завршио се 10. јануара 1878. године чиме је завршено вишевијековно робовање Бара под туђинском влашћу, а Црна Гора је добила излаз на море. Берлинским конгресом (1878) Црној Гори је призната независност и територијално је проширена. Након ослобођења 1878. године Бар је сједиште једне од црногорских капетанија, од 1918 — срезом, а данас — самоуправне комуне.

Непосредно последице Берлинског конгреса Бар је почео економски да напредује. Градско становништво бавило се трговином и занатима. Осим тога развијено је било поморство, земљорадња, сточарство, а посебно маслинарство. Црна Гора је настојала да извоз умјери преко Бара и Улциња. Извоз стоке и сточних производа углавном се вршио преко Бара. У Бару је 1902. године укључено преко 25.000 ситне стоке извезене за Француску. У Бару је 1888. године по-



дигнута фабрика сапуна, у којој се вршила и прерада маслиновог уља. 1902. године отпочела је рад прва повлашћена фабрика сапуна.

Бар се саобраћајно повезује колским путевима Бар — Вирпазар (изграђен је 1888) и Бар — Улцињ (изграђен 1906). 1885. године подигнут је кнежев дворец на Тополици, а 1909. године основана је народна банка са капиталом од 2.000.000 перпера.

Почетком XX вијека у Црну Гору је почео да продире италијански капитал. Италијани су добили концесију (монопол) за експлоатацију дувана у Црној Гори. Зграда монопола дувана подигнута је у Бару 1904. године Уговором од 13. јула 1906. године основано је, са италијанским капиталом предузеће Барско друштво за експлоатацију барског пристаништа, изградњу жељезничке пруге уског колосјека Бар — Вирпазар и за пловидбу по Скадарском језеру. Године 1908. изграђена је жељезничка пруга Вирпазар — Бар. Градило ју је италијанско друштво *Compagnia di Antivari*. На овај начин роба се увозила преко барске луке, а одатле Скадарским језером до Ријеке Црнојевића и Доње Плавнице.

На брду Волујица прорадила је прва радио-телеграфска станица на Балкану, коју је отворио чувени италијански физичар Маркони, 3. августа 1908. године.

**Ранији урбани развој Бара и барске луке.** — Бар се састоји од Старог Бара и Новог Бара или Пристана, као и Тополице (нови центар града). Интересантно је напоменути да Бар није био, као остали приморски градови, подигнут на самој морској обали. Стари Бар се налази 5 километара удаљен од обале, у подножју планине Румије, са остацима средњовековног града. Заравњени плато на коме се формирао град обухвата површину од око 4 ха. Нови Бар или Пристан простире се уз брдо Волујицу, а на њега се континуелно надовезује модерна лука и најновији дио града који се даље, преко Тополице, простире до рта Ратца. Према најновијим урбанистичким рјешењима Пристан се руши због најновије изградње Барске луке.

Барска лука има свој урбано-историјски развој. Још за вријеме Турака изграђена је лучица. На лукобрану лучице био је дрвени гат, дуг 10, а широк 3—4 метра.

Послије Берлинског конгреса Црна Гора је реновирала лучицу. Умјесто дотрајалог дрвеног гатића саградила је нови од камена, јер се управо преко ове лучице обављао сав поморски промет. „Према једном нацрту из 1899. године лучица је имала два гата изграђена од камена димензија 40 × 5,5 м и 35 × 2,5 м. Улаз у лучицу био је широк 7 м. Дубина мора 2 м” (100, 242).

Најважнија црногорска лука — Бар дата је на експлоатацију италијанском Барском друштву које је концесијом добило и право убирања свих прихода од лучких и других такса.

Први пројекат луке Бар датира из 1905. године. Пројекат за изградњу луке и града Бара израдио је италијански стручњак Соен Сagli 1906. године. Према уговору из 1908. године Барско друштво је имало да изгради најмање 300 метара зидане обале уз коју могу пристајати бродови са газом од 7 м. Лука је морала да буде заштићена са сјеверне и западне стране лукобранима, између којих би остао прос-

тор од 150 м. При Волујици требало је да се изграде два широка гата дуга 150 м, а на мјесто старе лучице је био гат за путнички саобраћај. Са источне стране био је предвиђен широки гат за путнички саобраћај. Међутим, од свега тога изграђен је само лукобран са западне стране дужине 280 м и са корисном дубином од 7 метара.

Новом граду Бару положен је камен темељац 6. априла 1908. године. У темељ новог града је узидан пеграмент са кнежевим потписом. Одлуком Министарског савјета од 24. априла 1908. године, нови град, који се има градити поред морске обале, назван је Бар, а дотадашњи град је добио назив Стари Бар.

**Урбанистички развој Бара и барске луке послје другог свјетског рата.** — У току II свјетског рата Бар је ослобођен 24. XI 1944. године. У току II свјетског рата оперативна обала луке Бар била је знатно разрушена, а затим је убрзо обновљена. У послјератном периоду о изградњи барске луке израђен је велики број пројеката и студија. Тако је 1952. године одобрен програм изградње нове луке Бар. Отпочела је обнова порушене оперативне обале и изградња главног лукобрана за нову луку Бар.

Прва фаза послјератне изградње луке Бар према програму из 1955. године, који је касније допуњаван, завршена је до краја 1962. односно до 1965. године. Овим је лука оспособљена за промет од око 1.200.000 тона годишње разних врста терета.

У овом периоду изграђени су следећи важнији објекти: „Главни и секундарни лукобран; оперативне обале, од којих су шест везова са дубином 10 м, а остали са дубином 7—8 м; путничка обала, на којој на примјер поред осталих бродова пристаје ферибот који саобраћа на релацији Бар — Бари; затворени и отворени складишни простор; вертикална и хоризонтална механизација, која омогућава брз и савремени претовар бродова; специјална складишта — хладњача, силоси, за цемент, глиницу, лужину, резервоари за гориво и др.; жељезнички колосјеци, путеви, канализација, електрика; конституисана је слободна царинска зона” (135, 7).

Досадашњи промет лука Бар је реализовала практично без жељезничке пруге, јер је жељезницом била повезана само до Титограда и Никшића, па су се у њеном промету појављивале из удаљенијих подручја само оне високо тарифирајуће робе, које су могле да поднесу релативно повећане транспортне трошкове. Свој развој лука Бар је базирала на изградњи жељезничке пруге Београд — Бар. Пуштањем у саобраћај ове пруге лука добија ново, заједничко гравитационо подручје, које чини око 50% територије Југославије. Жељезничка пруга Београд — Бар и лука Бар представљају јединствен технолошки систем, односно један саобраћајни објект, чији капацитети треба да буду међусобно усаглашени.

Да би се донијела одлука које нове капацитете треба лука да изгради за дочек и савлађивање промета, који треба да се у првим годинама, тј. до 1980. године, остварује жељезничком пругом Београд — Бар, спроведена су детаљна маркетинг истраживања привреде гравитационог подручја и као резултат тога дошло се до одређених количина и структуре роба. Оваквим прилазом дошло се до закључ-



ка да луку Бар треба одмах оспособити за претовар за око 4,5 милиона тона, па је на бази овога сачињен Програм друге фазе изградње луке Бар. У 1975. години барска лука остварила је 950 хиљада тона промета разних врста терета (паковано у врећама, сандуцима, разним везовима, производи металургије, бале памука и вуне, разна возила, воће, месо и др.), расутог терета (руде, глиница, старо жељезо и др.) и текућих терета (гориво, лужина, уље и др.). У 1976. години лука Бар очекује да ће остварити промет од око 1,400.000 тона разног терета.

Програмом друге фазе изградње луке Бар, предвиђено је: „да се на гату I угради нова обала са два бродска веза. На првом од ових везова ће бити контејнерски терминал, за који је у току међународна лицитација за набавку опреме, контејнерског крана и др. Овај контејнерски терминал није само вриједан по дужини обале, газу и опреми, већ и по простору који му припада, с обзиром да ће се читава површина гата I (чија је сјеверна страна 600, јужна 500 а чело 300 м) одговарајуће оградити за складиштење контејнера а и разног генералног терета. На овај начин се лука оспособљава да прати савремени развој транспорта.

На другом бродском везу гата I ће се претоварати разне врсте генералног терета, што ће учинити да обала под брдом Волујица дужине 400 м, од којих је већ изграђено 320 м, буде терминал за расуте терете. Уз ову обалу изградиће се силос за жита, а остали дио обале ће служити за претовар разних руда, старог и сировог жељеза, и др. Обала ће моћи да прима бродове до 60.000 DWT јер је већ избагерована на дубину од 14 м. Претоварна механизација, чија је лицитација за набавку такође у току, омогућиваће да се дневно у двије радне смјене претовара 10.000 тона по једном бродском везу.

Постојећи гат II у реализацији роба добија превасходни задатак за претовар и складиште генералног терета, који се у највећем обиму превози линијским бродовима. Да би се још више убрзао и осавременио рад на овим теретима, предвиђено је да се постојећа опрема појача. И за ову опрему је у току међународна лицитација за набавку.

Предвиђена је изградња нових 40.000 м<sup>2</sup> затвореног складишног простора за генерални терет. За изградњу нове обале и затвореног складишног простора већ је изабран извођач и он управо ових дана врши припреме за почетак радова.

На подручју гат V и даље ће се обављати путнички саобраћај.

Подручје главног лукобрана на коме постоји 300 м прве оперативне обале и специјални вез за танкере до 80.000 DWT и даље ће служити за претовар текућих терета, бункеровање бродова, расути цемент и др. (135, 7).

Програмом се предвиђа изградња потребних колосјека, путева, канализације, водовода, електрике и других пратећих објеката. Прошириће се постојећа царинска зона.

Друга фаза изградње луке у Бару, тј. оспособљавање за промет од око 4,5 милиона тона годишње, треба да се заврши до средине 1977. године.



ар за око 4,5 милио-  
ам друге фазе  
а лука остварила је  
аковано у врећама,  
ије, бале памука и  
рета (руде, глинаца,  
лужина, уље и др.).  
ити промет од око

е луке Бар, предвиђе-  
одска веза. На првом  
а који је у току ме-  
јнерског крана и др.  
н по дужини обале,  
ада, с обзиром да ће  
ана 600, јужна 500 а  
гење контејнера а и  
ука оспособљава да

оварати разне врсте  
бродом Волујница лу-  
е терминал за расуће  
, а остали дио обале  
и сировог жељеза,  
.000 DWT јер је већ  
еханизација, чија је  
ваће да се дневно у  
дном бродском везу.  
ја превасходни зада-  
који се у највећем  
још више убрзао и  
је да се постојећа  
родна лицитација за

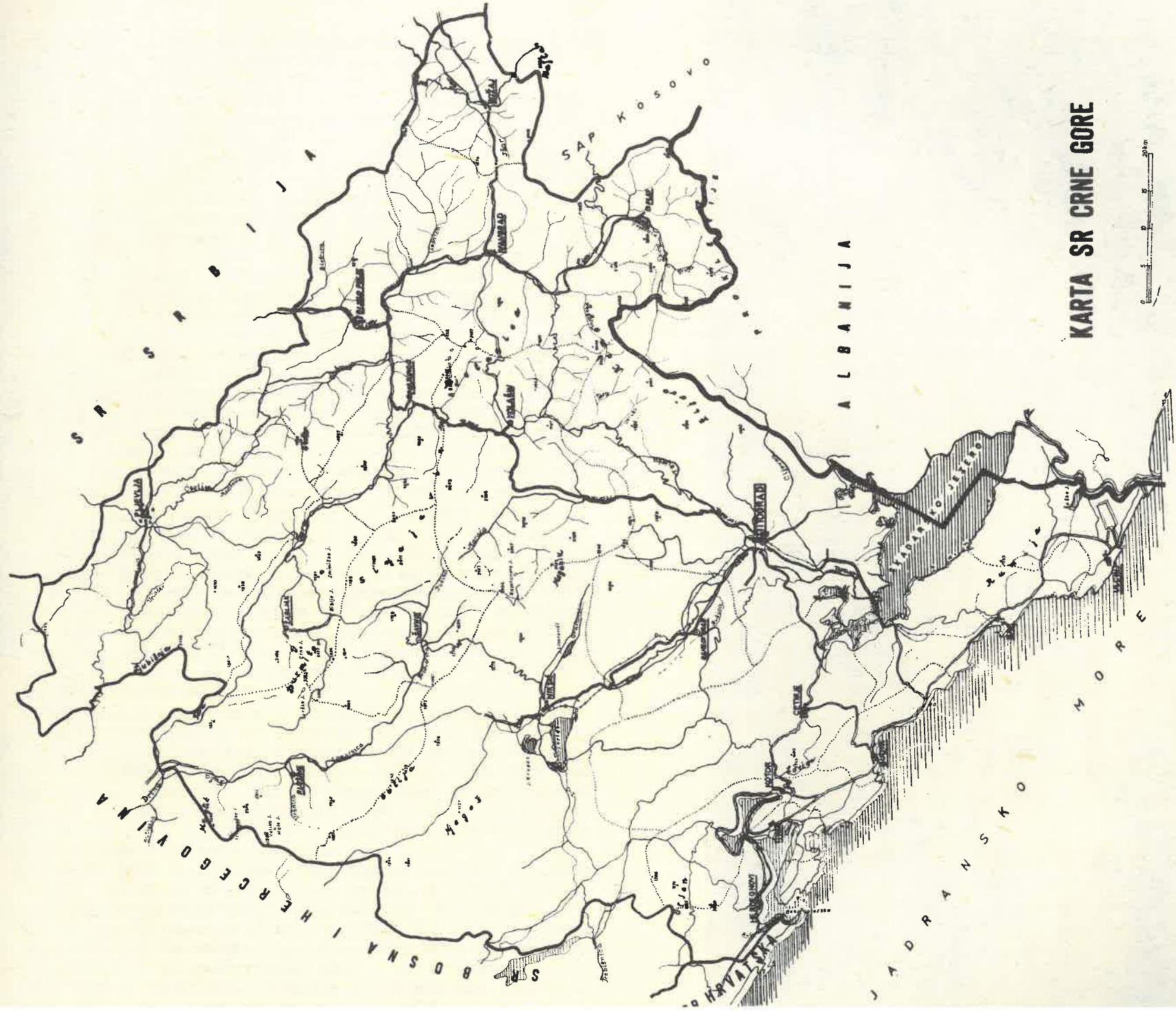
твореног складишног  
обале и затвореног  
он управо ових дана

путнички саобраћај.  
ји 300 м прве опера-  
.000 DWT и даље ће  
ање бродова, расути

их колосјека, путева,  
тећих објеката. Про-

способљавање за промет  
заврши до средине

Др Здравко Ивановић: Градови — комунални центри Црне Горе





ка д  
на т  
и з г  
950  
санд  
вунс  
стар  
У 19  
1,400

но ј  
од с  
Ћун  
Овај  
газу  
се ч  
чело  
разн  
праг

гене  
жин  
тере  
ће  
и д  
изба  
лиц  
двиг

так  
обим  
осав  
опре  
наба

прос  
скла  
врш

тивн  
служ  
цеме

кана  
шир

од с  
1977

Међутим, према дугорочној процјени превоза робе преко луке Бар, сматра се да ће у 1985. години бити превезено око 6,250.000, а 2000. године 7,950.000 тона робе (101, 169).

У периоду од 1957. године, када је почела да се гради лука Бар па до 1970. године, карактеристична су два периода у погледу начина финансирања њене изградње. Од 1957—1965. године, улагање у изградњу луке Бар вршила је друштвена заједница, без обавезе враћања уложених средстава. Од 1966. године, када је лука Бар конституисана као радна организација, улагања у даљу изградњу вршила је предузеће из сопствених фондова и из кредита. У периоду 1957—1965. године укупна улагања износила су 111,4, а у периоду 1966—1970. године 50,5 милиона дин. у текућим цијенама што значи да је укупно у периоду 1957—1970. године уложено 161,9 милиона динара (101, 161).

Према генералном урбанистичком плану из 1970. године, будући град Бар шириће се уз морску обалу и имаће и до 80.000 становника (тачније: 77.500 ст. до 1990. године). Пораст становништва и стандарда становања поставља захтјев повећања стамбеног простора. У погледу досадашњег развоја и топографије комуне читав простор обухваћен генералним планом подијељен је у три основне зоне у којима је концентрисана планирана изградња: прво, источна зона обухвата подручја Ратца, Бара, Старог Бара, Заљева, Добре Воде, Великог пијеска и све до границе општине Улцињ; друго, западна зона обухвата Сутоморе, увале Маљевик, Чањ и Печин; треће сјеверна зона обухвата Црмницу, Крајину и приобални дио Скадарског језера.

Постојећи градски центар формиран у стамбеном насељу Тополица има полифункционалну важност, а у будућности ће, обзиром на близину луке, преузети улогу лучког центра. Нови центар према генералном урбанистичком плану предвиђен је на простору између Тополице и Сушња и треба да преузме управно-административне и културно-просвјетне функције, трговину, забаву и станице жељезничког, међуградског, аутомобилског и локално-поморског саобраћаја. На Сушњу гдје се предвиђа 75% од укупне стамбене изградње дата су четири рејонска центра са наглашеним продајним, услужним и културно-просвјетним функцијама.

Специфичност Бара као града је у томе што се на његовом простору развијају и сукобљавају три основне привредне дјелатности: саобраћај, индустрија и туризам. Најважније је свакако било да град треба првенствено подесити потребама луке, а да ипак буде центар читавог јужног подручја. Према генералном урбанистичком плану лука, индустрија и туризам треба у 1990. години да достигну следеће капацитете: лука 12.000.000 БРТ., индустрија 6.600 уполсених и туризам 20.000 комерцијалних лежајева.

План развоја луке је огroman. „Уже барско подручје обухвата простор од око 1.500 ха од чега је према генералном урбанистичком плану, као резервоар за индустрију, који има своју функцију у лучком промету — око 400 ха, само за луку око 350 ха, а остало за град. Лучки простор (350 ха) представља прометну зону, која се базира на развоју складишног и дистрибутивног центра, са допунским услугама на роби према потребама привреде гравитационог подручја, омогућавајући јој изградњу властитих објеката” (135 7)



Веома су интересантни подаци и о старости стамбеног фонда Бара. Према статистичким подацима од 1971. године укупно је Нови Бар имао 1.003 стана, а Стари Бар 343 стана. Временска изградња стамбеног фонда у Новом Бару имала је следећи распоред: од 1918. године изграђена су 62 стана, од 1918—1945. године 133 стана, од 1946—1960. године 252 стана и од 1960—1970. године 331 стан. У Старом Бару временско стање изградње било је следеће: до 1918. године 187 станова, од 1918—1945. године 26 станова, од 1946—1960. године 36 станова и од 1960—1971. године 88 станова.

Посебан проблем Бара представља бесправна градња. Овај проблем је више изражен на простору Барске комуне, него у било којој комуни на Црногорском приморју. Разлог оваквој негативној појави јесте недостатак детаљних урбанистичких планова. Тако, на примјер, 1966. године било је свега 33 објекта овакве врсте, а 1973. године чак 3.710. Таква насеља бесправне градње највише су се појавила у Сутомору, на Жукотрлици, изнад и испод жељезничке пруге, на Ахмедовом бријегу. Нападнут је и уски приобални дио између Бара и Сутомора. То је тзв. „зелени појас”, намијењен за одмор и рекреацију. Ничу и поједини хотели и мотели на плажама Бара и његове околине.

Највећи недостаци урбаног развоја овога града јесте слабо стање инфраструктурних објеката. Недостатак воде у степену данашњег стања развијености није успиједило због недостатка изворишта, већ због тога што изградњи објеката није претходила адекватна изградња система за снабдијевање водом нити ју је пратила. Код снабдијевања водом изградња регионалног водовода дуж читавог Црногорског приморја, у чијем финансирању учествују све приморске комуне, представља најсигурније и најекономичније рјешење. Правовремено рјешење на плану каналисања воде (фекалних и отпадних вода индустрије), уређење бујичних подручја и токова, снабдијевању електричном енергијом, телекомуникације и остале инфраструктуре, имаће велики економски и здравствени значај за будућу изградњу Бара и његове луке.

Развој саобраћајне инфраструктуре заостаје и порастом промета. У досадашњим плановима приоритет градње имале су међурегионалне везе (Јадранска магистрала и жељезничка пруга Београд — Бар). Саобраћајна повезаност Бара са Титоградом преко Петровца (Јадранском магистралом) већ је данас постало „уско грло”. Ова саобраћајница прима већи промет робе за и од луке Бар, а њоме се одвија и велики туристички промет. Зато се поставља питање измјештања Јадранске магистрале и изградње тунела испод планине Созине како би се извршило скраћивање пута између Бара и Титограда и избјегли велики успони, који представљају велику препреку за савремени саобраћај.

Развој Бара је лимитиран геолошким, сеизмолошким и осталим природним баријерама, те је његова експанзија везана за линеарни приобални систем насеља.

Развој Бара и луке је тијесно везан са привредним развојем ширег гравитационог подручја, у првом реду саобраћајницама док се лука јавља као њихова функција. Гравитационо подручје жељез-

ничке пруге Београд — Бар представља уједно и гравитационо подручје луке Бар.

Перспектива Бара је стварање снажног лучког индустријског града. Бар ће учествовати у друштвено-економском развоју Јужног Јадрана као један од главних положаја система нових градова на жељезничком правцу Београд — Бар и јадранској туристичкој осовини. Његове главне привредне активности биће: лучкопоморска привреда, индустрија, туризам и саобраћај.

Постојећа индустрија Бара је базирана на добијању воћних производа, флашираних сокова и пива. Изградња рафинерије нафте у близини Бара иницирала би развој петрохемијске индустрије. Лоцирање овакве индустрије знатно би угрозило развој туризма на овом подручју за чији развој постоје веома повољни природни и антропогени услови\*. У недостатку модерних друмских саобраћајница за Јужни Јадран, из средњег и других дјелова Југославије очекује се веће опредељење путника на жељезнички превоз, поготово у туристичкој сезони. Процјењује се да ће се у првој фази експлоатације пругом Београд — Бар годишње превозити око 15 милиона путника.

Поред тога Бар ће играти значајну улогу као центар техничких сервиса за читаву јужно-јадранску регију.

У Бару и његовој околини постоје и различите могућности развоја пољопривреде са предностима које се дају производњи воћа и поврћа на бази повољних климатских услова. Потреба ширења града утицаће на смањење пољопривредних површина.

Барска лука ће бити најважнија увозно-извозна на обали јужног Јадрана. Све напријед изречено говори о великој перспективи Бара на путу привредног просперитета.

## БИЈЕЛО ПОЉЕ

Бијело Поље се налази у котлини која је смјештена у средњем току Лима. Бјелопољска котлина је отворена према југу долином Лима и Љубовије, а према сјеверозападу долином ријеке Љешнице. Овај град повезују двије главне саобраћајнице (Јадранска магистрала и жељезничка пруга Београд — Бар) с једне стране са Црногорским приморјем, а с друге стране са СР Србијом и САП Косовом.

Бијело Поље има умјерено-континенталну климу са свјежим зимама и топлим љетима.

Ријека Лим, у чијој се долини налази овај град, још од најстаријих времена представљала је веома повољно стјечиште за живот

\* Посебну пажњу треба посветити заштити човјекове околине. „Убудуће приликом нових инвестиција, односно изградње нових индустријских објеката, обавезно треба укључивати сва потребна метеоролошка испитивања ради правилног одређивања локалитета потенцијалне индустрије, односно оптималне висине индустријских димњака. Овом приликом подсећамо на тренутни проблем око локације индустрије синтермагнезита” (132, 116) чији је инвеститор „Магнохром” из Краљева.



људи. Због веома згодног геогрфаског положаја саградио је кнез Мирослав у Бијелом Пољу манастир Светог Петра (од 1195—1199. год.). Овај манастир касније постаје центар хумске епископије, односно лимске митрополије, која се од 1405. до 1408. године помиње као караванска станица дубровачких трговаца. У близини поменутог манастира налазило се најстарије насеље Прушка. Оно се постепено развијало у данашње Бијело Поље. Почетком XVI вијека помиње се Никољ — пазар, дио данашњег Бијелог Поља око цркве Никољца, на десној страни Лима. Данашње име Бијело Поље помиње се први пут у другој половини XVI вијека. Турци су га звали Аково, што у преводу значи Бијело Поље (67, 646—647; 75).

Град је, према предању, добио име Бијело Поље, по бијелим цвјетовима који су расли на ненасељеној, данашњој горњој, површини града. У дубровачким књигама град се назива „Било — поглие”. (67, 647).

На историјској карти, средином XIV вијека, Бијело Поље је обиљежено као сједиште вилајета. Од почетка, односно средине XV вијека па до почетка XX вијека (1912) Бијело Поље је под турском влашћу. За вријеме турске владавине Бијело Поље је било управно и привредно сједиште просторне области. Оно је имало, а и данас има одлике оријентално-муслиманског градског насеља. У средини вароши, која је 1806. године била опасана зидом, постојале су двије чаршије са дрвеним дућанима на ћепенак. Око чаршије су биле три махале и насеље Никољца. У пољопривреди су потпуно преовладали чифчијски односи. Културни живот је скоро сасвим замро. Поручени манастири, нијесу више имали ранији културни значај. Тек од половине XIX вијека јављају се прве основне школе. Прва основна школа у Бијелом Пољу отворена је 1846. год. Године 1872. отворена је и прва средња школа.

Завршетком ослободилачких ратова против Турске (1876—1878) привредна ситуација је доста измијењена у вароши. Појавом независних држава Србије и Црне Горе ово мјесто постаје гранични крај (67, 648). Ријетко је које мјесто имало судбину Бијелог Поља: да увијек буде на граници два свијета и два времена, вјечито раскршће и људско састајалиште.

Ослобођење 1912. године убрзо је замијењено аустро-угарском окупацијом (1914—1918). У току II свјетског рата Бијело Поље је страдало од бомбардовања, а коначно је ослобођено 3. јануара 1945. године.

Природни услови за изградњу појединих саобраћајница на подручју Бијелог Поља били су изузетно тешки због доста сложеног тектонског склопа терена. Рјечне долине и тектонски расједи представљали су природне предиспозиције за изградњу будућих комуникација. Најстарији пут који је повезивао Бијело Поље са Јадранским морем и Србијом био је Via De Zenta. У XIII и XIV вијеку ово насеље развијало се доста споро, јер му то нијесу дозвољавали градови Србије, Брсково и Бихора. Доласком Турака Бијело Поље преузима улогу ових градова због свог географског положаја. Из Бијелог Поља, као караванске раскрснице, одлазиле су кириције за Скадар, приморске градове и градове у унутрашњости српске државе. Изградњом пута

пред II свјетски рат на релацији Титоград—Колашин—Мојковац—Бијело Поље—Пријепоље—Титово Ужице, овај град је дефинитивно саобраћајно повезан са Србијом и Титоградом. (124, 83—84).

У предратном периоду становништво овог града и околине бавило се највише пољопривредом, а мање трговином и занатством, док индустрије није било. Некадашња турска касаба са кривудаваим улицама, израсла је у посљератном периоду у модеран град, чија се изградња одвија према савременим урбанистичким захтјевима.

„У граду су настале нагле промјене: подигнут је у центру града парк са спомеником, на мјесту где је раније била пијаца, саграђено је више модерних стамбених објеката, доведена је вода са врела Бистрице испод планине Бјеласице, те је тиме ријешен највећи проблем градског становништва, град је повезан асфалтним путевима са СР Србијом и Јадранским морем.” (124, 87—88).

Посебан препород у урбанистичкој физиономији овог града изазвала је изградња саобраћајница и индустрије. У периоду послје II свјетског рата проблем је био како изградити модерну саобраћајницу која ће повезати Бијело Поље са СР Србијом, с једне, и с Титоградом и Црногорским приморјем с друге стране. То је коначно урађено 1964. године и Бијело Поље се у саобраћајном погледу повезало са Србијом и Црногорским приморјем. Јадранска магистрала повезује Бијело Поље са Иванградом, а затим преко Рожаја и Рашке са Косовом. Довршењем жељезничке пруге Београд — Бар 1976. године Бијело Поље се повезало и са овом врстом саобраћаја.

Посебно треба истаћи развој текстилне индустрије. Највећи објекат ове индустријске гране је Вунарски комбинат који је основан 1958. године. Капацитети прехрамбене, металне и дрвне индустрије имају услове за дугорочни развој. Изузев текстилне индустрије, све индустријске гране засноване су на локалним изворима сировина и радне снаге. Индустријска предузећа су лоцирана, скоро сва, низводно на Лиму од града, те њихова локација је са аспекта човјекове околне оправдана. На тај начин град је добио саобраћајну и индустријску функцију.

Бијело Поље има повољне услове и за развој туризма. Град и његова околина обилују природним богатством, изузетном љепотом пејсажа и занимљивим облицима рељефа. Посебно постоје услови за развој здравственог и транзитног туризма. На удаљености од 3 km, поред ријеке Лима, налази се привлачно туристичко мјесто Кисјеле воде. Ово излетиште, пријатно за одмор, има богате изворе минералне воде са љековитим својствима, па је погодно за успјешно лијечење великог броја обољења код људи. У граду је подигнуто и неколико угоститељских објеката, између којих је најважнији хотел „Санџак”.

Бијело Поље има значајну аграрну функцију. Не треба заборавити да је подручје општине Бијело Поље проглашено првим огледним планинским регионом у СФРЈ, који је комплексно програмиран од стране Института за економику пољопривреде — Београд и Заједнице пољопривредно-индустријских комбината Југославије. У граду постоји производно-прометно предузеће „Бјеласица” са великим бро-



јем продавница и самопослуга на простору других комуна СР Црне Горе.

Број становника Бијелог Поља 1863. године кретао се око 3.000. Године 1928. град је имао 2.500 становника, муслимана и православних. 1948. године Бијело Поље је имало 3.547 ст., 1953. г. 4.029 ст., 1961. г. — 5.856 ст., а 1971. г. — 8.925 становника (69, 8). Из података се запажа да се становништво града повећало послје 1961. године, што је последица развоја индустрије и модернизације саобраћајне мреже (изградња Јадранске магистрале). Изградња оваквих објеката свакако је изазвала миграцију радне снаге са села у град. Предвиђа се до 1990. године и пораст броја градског становништва са садашњих 9.000 на 30.000.

У Бијелом Пољу добро се развило школство, посебно основно. Од средњих школа има Гимназију и Центар за стручно образовање кадрова.

Приликом урбанизације овог града није добро извршена локација неких објеката. Тако на примјер, аутобуску станицу треба премјестити и изградити близу жељезничке станице. Главна друмска комуникација пролази кроз град, па је зато треба дислоцирати у тунел испод града, као што је случај са жељезничком пругом Београд — Бар.

Изградња појединих саобраћајница утицала је на територијално ширење овог града. Изградњом Јадранске магистрале и модернизацијом пута Бијело Поље—Пријепоље—Титово Ужице, дошло је до интензивне стамбене изградње, тако да су сеоска насеља: Ракоње и Недакуси спојена са градом. Према перспективи даљег ширења града и због ограничености простора његовог даљег територијалног ширења, нужно је умјесто двоспратница подизати вишеспратнице на слободним површинама.

Перспективно се може очекивати даље јачање индустријске, пољопривредне, саобраћајне и туристичке функције Бијелог Поља, тим прије ако се узме у обзир чињеница да се у овом граду налази неколико већих радних организација (Вунарски комбинат, Производно-прометна организација „Бјеласица“, Саобраћајно предузеће „Ракета“, Конфекција „Јединство“, једна од ООУР индустрије грађевинских машина „Радоје Дакић“ — „3. јануар“ која производи дизалице итд.), код којих је предвиђено проширење нових капацитета и повећање броја уполслених.

У овом граду је планирана изградња фабрике тибњева, коју треба да гради Жељезара „Борис Кидрич“ из Никшића. Производ ове фабрике биће коначан, финални производ, спреман за уграђивање у путничка, привредна и намјенска возила. „Укупна улагања у изградњу ове фабрике износе 493 милиона динара. Ако се градња почне у овој години, фабрика ће бити пуштена у рад и пробну производњу до краја септембра 1981. године. Запошљавала би 264 радника, а пуну капацитет производње достигао би се након трогодишњег улагања, 1984. године... За производњу тибњева користиће годишње 10.000 тона челика из Жељезаре „Борис Кидрич“, што је 98% укупно потребних сировина“ (149, 3).

## БУДВА

Будва има веома повољан економско-географски положај. Посебно је повољан њен саобраћајни положај. Још у старом вијеку преко Будве водио је римски пут Епидаурус—Скодра, а у средњем вијеку овуда је пролазио један крак *Via de Zente* (Зетски пут). Данас је Будва Јадранском магистралом повезана са Котором (22 km), Дубровником (86 km) и даље са средњим и сјеверним Јадраном. Са континенталним залеђем Будва је такође повезана овом саобраћајницом преко Петровца са Титоградом (56 km), а са Цетињем овај град био је повезан аутомобилским путем другог реда (35 km) који се реконструирани и након његове изградње (новом трасом) биће скраћен, његова дужина износиће 25 km. Преко пристаништа у Будви и Петровцу повезана је са другим мјестима Јадранског приморја и Средоземног мора, фериботском везом Бар—Бари са Италијом. Саобраћајна повезаност Будве увећана је преко аеродрома код Титограда, Дубровника и Тивта. Ваздушним саобраћајем омогућен је правовремен и удобан превоз домаћих и страних туриста, што повећава туристичку функцију Будве.

По укупној вриједности природних мотива и објеката Будва спада у најпривлачнија туристичка градска насеља на обали европског Медитерана. Специфичну туристичку привлачност представља плажни појас (са низом драгуља, као Светим Стефаном — јединственим градом — хотелом). Будванско приморје често се назива „ривијера пјешчаних плажа“. Туристичку вриједност Будве повећавају климатске карактеристике, плаветнило морске воде, суптропска вегетација, сиви кречњачки огранци Ловћена и геоморфолошке особине Будванске ривијере. Због тога Будву називају јадранска љепотица. Будва са својом ближом околином је, каже чувени географ Јован Цвијић, „једно од најљепших приморја са интимним и скривеним лучким затонима, са чистим пијеском и шљунком, с бујном вегетацијом — сунчани крај“.

Будва има типичну медитеранску климу. Њене одлике су топла љета и веома благе зиме. Средње јануарска температура износи 7,7°C, а средња јулска 24,1°C. Средња температура љета износи 23,1°C, а зиме 9,3°C. Будва са средњогодишњом температуром од 15,8°C спада у најтоплија мјеста на Јадрану. У току читаве године има врло мало облачних, а доста ветрих и сунчаних дана, што позитивно утиче на туристичку привреду. Будва спада у најведрија подручја Јадрана. Годишња висина падавина износи 1578 mm. Од вјетрова најчешће дувају буре, југо и маестрал.

Будва је једно од најстаријих насеља на Јадрану. Стара је двије и по хиљаде година. У писаним изворима спомиње се под именом *Butua, Civitas Antiqua*. То је грчко-илирско насеље од IV до II вијека прије наше ере када потпада под власт Рима. Диобом Римског царства 395. године Будва је припала Западном царству. Под власт Византије потпала је 535. године. Касније је разарају Авари, али се убрзо обнавља. Између 841. и 865. године порушили су је сараценски гуцари. У IX вијеку добија словенски карактер. Град је обновљен,



па се 886. године помиње као сједиште бискупије државе Дукље. (85, 149).

Од 1185—1361. године припадала је Немањичкој држави када добија статус слободног града са 295 грађанско-правних одредаба. Од 1361—1396. године је под влашћу Зете, да би 1371. постала главна поморска лука ове државе. Од 1445. до 1797. године Будва се налазила под управом Млетачке Републике. Тада су саграђени полигонални бедеми са бастионима и кулама око старог насеља, а на најистакнутијем мјесту у граду тврђава Каштел. (85, 149).

Иако је била фортификацијско утврђење, Будву су 1571. године заузели Турци, опљачкали је и спалили. Године 1667. Будву је разорио катастрофални земљотрес. (85, 149—150).

Послије пада Млетачке Републике, Будва је мијењала више господара. Од 1797—1806. траје аустријска окупација града. Од 1806—1807. године град заузимају Руси, а од 1807—1813. Французи. Нова аустријска окупација Будве трајала је од 1814—1918. године, када је напоскон припојена својој матици земљи. (85, 150).

Будва је једно од највећих археолошких налазишта у Европи. Остаци материјалне културе грчког, илирског и римског периода откривени су 1936. године у богатој античкој некрополи, приликом изградње хотела „Авала”. Том приликом пронађено је непроцењиво благо у виду златног накита, стакленог посуђа и керамике.

У другом свјетском рату је била под окупатором. Будву и њену околину ослободили су партизански одреди 22. новембра 1944. године.

Будва као архаично насеље данас представља јединствену архитектонску и урбану агломерацију. Стара Будва је изграђена на полуострву које је првобитно било острво, али се доцније пјешчаним спрудом спојило са копном. Опасана је дебелим зидинама, грађеним у XV вијеку, које су претрпјеле више измјена. То је типичан средњовјековни град медитеранског типа са уским поплочаним улицама и малим трговима. Куће су једносратне и двосратне прављене од камена са декоративним елементима ренесансног и барокног стила. У граду се налази неколико споменика сакралне архитектуре. Таква је црква Santa Maria in Punta изграђена 840. године, затим црква Св. Ивана из VII вијека са торњем, црква Св. Саве из XV вијека и црква Св. Тројице (1804) у чијој се порти налази гроб књижевника Стјепана Митровића Љубише. (85, 151).

У непосредној близини Будве налази се манастир Подострог са двије цркве. У близини је и други манастир — Подмаине, зборно мјесто племена Маина. Рушевине манастира Стањевићи налазе се сјеверно од Будве. На ободу Мрчевог поља, близу села Ластве, смјештен је манастир Подластва (XIV в.). На брду Бурђевац сачувани су остаци средњовјековне тврђаве Црнојевића.

Недалеко од Будве (9 km) је Свети Стефан — модерни и атрактивни град — хотел — на острву које је превлаком повезано са обалом. Ово неубичајено острвско насеље (основано у XV в.) опасно високим каменим бедемима представљало је културно и трговачко-саобраћајно средиште Паштровића. 1954—1957. године насеље је адап-

тирано и претворено у оригинално уређен угоститељско-туристички објект.

У периоду послије II свјетског рата Будва се територијално шири изван градских зидина у равни и по ободу Будванског поља. Под утицајем развоја туризма настала је трансформација простора овог поља. Особито се развила интензивна изградња друштвених и индивидуалних стамбених објеката (од 1960. године). Највећи грађевински комплекс (хотелски) изграђен је непосредно иза Словенске плаже. Будванска ривијера формирала се у изразиту туристичку регију. Између осталих најпознатији хотели на Будванској ривијери су: „Милочер — Св. Стефан” у истоименим мјестима, затим „Авала”, „Интернационал”, „Адриатик”, „Славија”, „Плажа”, „Парк” и др. Све ове и друге хотеле на подручју Будве обједињава Задружно-угоститељско предузеће „Монтенегротурист” са сједиштем у Будви. Поред хотелског комплекса велики значај за развој туризма имају још одмаралишта, већином отвореног типа и приватни смјештај. Својим природним и антропогеним специфичним одликама, Будванска ривијера је допринела да Будва добије изразито туристичку функцију. Према Пројекту „Јужни Јадран” постојећи програмски капацитети у 1990. години треба да износе 40.000 лежача. Развој туризма допринео је и побољшању животног стандарда становништва Будве тако да национални доходак по глави становника износи преко 1000 долара (85, 157).

Према томе, у Будви су се издиференцирале двије градске цјелине, различите по физиономији: стара Будва и нови дио града.

„Почетак новог насеља датира, углавном, од 1938. године изградњом хотела Авала. До 1944. године изграђено је свега 17, претежно приватних објеката. . . Обим и квалитет изградње зависио је од више чинилаца: израде урбанистичких планова, изградње магистрале и др. До почетка израде урбанистичког плана (1955) изградња се одвијала стихично. Квалитет плажа, топографија терена, амбијент и сл. нијесу довољно поштовани. Често су објекти мале важности подизани на најљепшим локацијама. Дозвољена је индивидуална изградња са веома малом густином, при чему се није довољно водило рачуна о дугорочним потребама и резервацији земљишта за градске функције. Изградња се одвијала углавном у оквиру три зоне: подножје и падине брда Спас и Топлиш (Госпоштине, Бабин До и Бијели До) на сјеверозападу поља, затим на дијелу поља између садашње магистрале и Словенске плаже и на источном ободу поља у подручју Кошљуна. У осталом дијелу Поља, преко магистрале, изградња је стопирана. . . Израдом урбанистичких планова, и поред тога што су били без ширег регионалног концепта подручја, створена је основа за његову урбанизацију. Отуда у најновијем добу настаје планска изградња насеља. Нарочито је интензивна изградња индивидуалних стамбених и викенд — кућа настала након изградње магистрале; најчешће су објекти подизани у непосредној близини ове саобраћајнице. У периоду 1945—1956. године број изграђених објеката износио је 270, или 85% укупног дотадашњег грађевинског фонда” (144, 123—124).

Становништво Будве се бави пољопривредом, мање поморством, и у најновије вријеме, особито, туристичко-угоститељском дјелатнош-



ћу. Данас је, међутим, будванска општина по достигнутом степену привредне развијености, мјерено по висини дохотка по становнику, избила у ред најразвијенијих комуна у Југославији. Захваљујући туризму, ова општина је по националном дохотку на једног становника (око 2.388 долара) заузела прво мјесто у Црној Гори. Међутим, у општини Плав национални доходак износи 392 долара, што јасно говори колико је велики распон између највише и најмање привредно неразвијене општине у Црној Гори.

Све већи туристички развој и интензивнија урбанизација условљавају и већу потражњу пољопривредних производа. На овом подручју развијена је екстензивна пољопривреда медитеранског карактера. Најважније гране ратарства су повртарство, воћарство и виноградарство. Веома повољни климатски и педолошки услови омогућавају производњу неких пољопривредних производа у туристичко-угоститељској дјелатности као: раног, касног, па чак и зимског поврћа, неких врста воћа и гржља и других врста суптропских култура. Међутим, пољопривредна производња не може задовољити потребе туристичког тржишта, јер ће се туристичком изградњом пољопривредне површине редуцирати. Миграција радне снаге са села према Будви имала је за посљедицу слабљење пољопривредне производње.

Будва нема великих индустријских објеката. У њој се налази сједиште филмске индустрије. Раније се у Будви налазило Предузеће за производњу филмова „Ловћен-филм“, а од 1956. године постоји Предузеће „Зета-филм“, које се бави куповином, набавком и дистрибуцијом домаћих и страних филмова.

Поред природних и антропогених туристичких мотива и објеката, на развој туризма утичу разне културно-забавне и друге специфичне туристичке манифестације. У Будви се сваке године одржава значајна привредно-пропагандна и туристичко-пропагандна манифестација звана „Јадрански сајам“. На сајму се сваке године одржавају разне изложбе које посјећују многи пословни људи и туристи из земље и иностранства, а то свакако утиче и на повећање туристичког промета.

Због развоја туристичке привреде у послеријатном периоду растао је и број становника овог комуналног центра. Тако нпр., 1948. године Будва је имала 687 ст., 1953. 812 ст., затим 1961. г. 1.349 ст., а 1971. године 2.550 становника (69, 12).

Као што је истакнуто, Будва има веома повољне климатске услове (велики број сунчаних дана и благе зиме), затим чисто море, добре пјешчане плаже и бујну вегетацију, а то све утиче на развој разних облика туризма. Најпогоднији облици развоја туризма су: рекреативно купалишни, спортски, климатско-лијечилишни, јахтинг-туризам, зимски, излетнички и викенд туризам. „Будванска ривијера доживљава туристички бум од 1966. године, када је овуда прошла модерна саобраћајница (Јадранска магистрала). Од тада фактички и туристичка изградња доживљава брзи темпо, па ово подручје радикално мијења свој изглед. Никли су нови хотелски комплекси, читави блокови стамбених зграда, вила и викенд-кућа, нове улице, тргови и булевари.

Убрзана изградња измијенила је изглед дуж ривијере нарочито Будве” (144, 217).

Објекти инфраструктуре заостајали су за потребама туристичке привреде. Зато је посљедњих година веома акутан проблем снабдијевања потребним количинама воде не само Будве, већ и других комуналних центара, као што су: Улцињ, Бар, Котор, Тиват и Херцег-Нови. Перспективно ће се ријешити водоснабдијевање свих приморских комуналних центара на тај начин што ће се изградити регионални водовод, а вода ће се користити из Скадарског језера, па ће то представљати трајно рјешење. „Први јавни водовод на овом подручју изграђен је 1908/9. године од Топлиша до старе Будве” (144, 94).

Перспектива Будве је у развоју туристичке привреде. На Будванској ривијери туризам има доминантну функцију, тако да је под његовим утицајем физиономија насеља измијењена захваљујући интензивној туристичкој изградњи. „Будва (стари и нови дио), са 14.000 становника, треба да буде центар и главни град регије са око 9000 туристичких лежаја. Ту се планира изградња два хотела А категорије” (144, 225).

Посебну пажњу треба посветити заштити и конзервацији средњовјековног архитектонског здања — будванског града који посједује заштитни зид (бедем), а који све више угрожавају морски таласи. Због тога је нужно обезбиједити финансијска средства ради заштите ове тврђаве.

## ДАНИЛОВГРАД

Даниловград се налази у мезорегионалном дијелу Црне Горе и то у долини ријеке Зете, на друмској и жељезничкој комуникацији Титоград — Никшић. Овакав саобраћајно географски положај је повољан с обзиром на саобраћајне услове повезивања на путну мрежу савезног значаја. Наиме, досадашње и будуће комуникације на простору Црне Горе пролазе непосредно поред или преко овог подручја. Значајна комуникација, Црногорско приморје — Титоград — сјеверна Црна Гора и везе са СР Србијом, пролази непосредно поред овог подручја. Пут Титоград — Никшић, који је уједно веза Црне Горе са СР Босном и Херцеговином, пролази преко овог подручја.

Кроз појас градских насеља, као што су некадашња Подгорица, Даниловград и Никшић, пролазио је стари римски пут који је повезивао ове градове. Тај веома важни трговачки и стратегијски пут спајао је Скадар са Нароном, римску варош која се налазила поред Неретве код града Метковића. На мјесту данашњег Даниловграда налазила се станица Халата.

Урбана територија Даниловграда простире се у долини ријеке Зете, која је дјелимично разбијена обронцима у виду ниске висоравни, планине Вељи Гарач. Већи дио територије града је равничарски и налази се, на надморској висини од 34 м, на обали ријеке Зете и на



висоравни до 61 м надморске висине. Захваљујући ниским надморским висинама и долини ријеке Зете, којом се ова удолина наставља у Зетску равницу и базен Скадарског језера, Даниловград је под утицајем медитеранске климе. Због постојања планинских масива са сјеверне стране, нижи (равничарски) дио је заштићен од утицаја хладних ваздушних струјања што позитивно утиче на развој пољопривредне производње у Бјелопавлићкој равници.

Ријека Зета пролази кроз урбано подручје Даниловграда и отиче југоисточно кроз Бјелопавлићку равницу, а улива се у ријеку Морачу код Дукље.

Економски, политички и стратегијски разлози у историјској прошлости Црне Горе допринијели су да се у Бјелопавлићкој равници формира Даниловград. Бјелопавлићка равница дијелила је класичну стару Црну Гору и Брда. На идеју о оснивању Даниловграда први је дошао још Петар II Петровић Његош, али због немања материјалних средстава није реализован такав подухват. Пошто је Даниловград био стално изложен нападима Турака, то им је био главни циљ да заузму град који се налазио на веома важном комуникативном и стратегијском мјесту. Тако су Турци могли освојити Бјелопавлиће и одвојити Црну Гору од Брда.

Идеју о оснивању вароши наставио је Његошев насљедник књаз Данило Петровић — Његош, по коме је и ова варош добила своје име. Књазу Данилу је било стало да формира ново тржиште за пласман сопствених производа како би одвојио Црну Гору од турских пазара преко којих се до тада стално одвијао промет. Тако се у доба књаз Данила формира пазариште на Беранића главици са десне стране ријеке Зете гдје се почео градити и формирати нови град. С прољећа 1856. године књаз Данило приступа изградњи своје куће на Орјој Луци. Око 1859. године књаз Данило је мислио да у овај нови град пренесе пријестоницу Црне Горе. Значи, за три године био је одложио подизање овога града због немања финансијских средстава. А ради избора локације и израде урбанисичког плана града, био му потребан један инжењер. Књаз Данило је, у то вријеме, затражио руску финансијску помоћ, али како се није могло удовољити захтеву, то се и овом приликом одустало од даље стамбене изградње. Књаз Данило је рачунао да је најбоља локација за прилаз граду Орја Лука, али је одустао од овакве концепције и предложио да је то најбоље учинити на Беранића главици гдје је земљиште било најповољније за територијално ширење града.

Вријеме од 1860—1865. године било је још неповољније за даљу изградњу Даниловграда због ступања Црне Горе у рат са Турском 1862. године.

Пазариште које се формирало на Беранића главици почело је све више да се шири и да се преко њега одвија сав трговачки промет који се до тада вршио на Прентиној главици. Ондашњи имућнији трговци куповали су у непосредној близини пазаришта парцеле за подизање надстрешница и барачица ради отварања тржишта. Црногорски књаз Никола је одлучио да се 1869. године на Зети код Беранића главице подигне дрвени мост за спомен на великог оца војводу

Мирка. Мост је био дугачак 96 а широк 10 м. Премошћавање ријеке Зете, формирање тржишта, као и добијање једног дијела слободног простора, који је припадао цркви Св. Бекле, представљали су посебне специфичности и предности да се приступи формирању једне вароши у овом дијелу Црне Горе. Економски развој Црне Горе у овом периоду још више је изискивао такву потребу. Коначно, црногорски књаз доноси одлуку да се 1869. године држава побрине о подизању једног градског насеља које је и те како било важно у овом моменту. Као најпогоднија локација за његово подизање изабрана је Беранића главица. Но, Црна Гора није имала ни једног инжењера за пројектовање новог града. Зато је књаз Никола замолио српску владу да у Црну Гору пошаље руског архитекту да пројектује град (на Беранића главици). Српска влада се одазвала тој молби, па је у Црну Гору био упућен Драгутин (Драгиша) Милутиновић, син чувеног pjesника Симе Милутиновића — Сарајлије. Д. Милутиновић је направио генерални урбанистички план за овај град, који је већ био готов 2. августа 1870. године, као и неке планове за зграде које би се у њему подизале а то су: књажев двор, школа, зграда за Сенат, црква и куле за одбрану мјеста (54).

Веома је интересантна концепција урбанистичког плана инж. Милутиновића по којој се овај град развио и чија је физиономија и до данас очувана и мало измијењена. Приликом пројектовања Д. С. Милутиновић је пошао од тога да се Беранића главица налази на веома важном стратегијском и економском тргу који повезује Никшић са Подгорицом и којим се одвијао скоро читав промет између Херцеговине и Албаније. Посебан значај за промет имала је и саобраћајница која је водила преко Даниловграда, Марковине и Буковице за Котор. Изградњом новог моста на Зети успостављена је саобраћајна повезаност са градовима на сјеверу Црне Горе. Оваквој саобраћајној мрежи прилагодио је и будући план града. Спољашње комуникације стицале су се у једној жижи најинтензивнијег промета — Великог пазара са десне стране ријеке Зете (54).

Аутор плана је главну улицу конципирао у продужетку моста на Зети. Другу још главнију улицу, која је водила преко градског трга, планирано је у наставку комуникације Херцеговина — Албанија, а којом се одвијао интензиван промет. Велики пазар био је ограничен кућама са три стране, а са четврте према Зети отворен. Пројектант је рачунао да се Зета може учинити пловном за мање лађе, па је предвидио и простор за луку. На тај начин, како је Милутиновић рачунао, Даниловград би био спојен са Скадром преко ријеке Зете, Мораче и Скадарског језера. Као допуну Великог пазара Милутиновић је предлагао његово освјетљење, засађивање дрвећа и изградњу бистијерни. Уколико Велики пазар постане тијесан, он је планирао у непосредној близини Великог пазара још један, Мали пазар (54).

Планом се истиче дворски трг око кога треба градити зграде сената, телеграфа, поште и др. Градске улице биле су пројектоване од 10—15 и 20 м ширине, а око вароши је требало да се изради булевар ширине 25—30 м. С обје стране требало је засадити уличне дрвореде и да то по могућности буду мурве. Читаво земљиште на



Беранића главици било је издијелено на 980 плацева. Инж. Милутиновић је предлагао да се постојеће старе куће не руше док се не подијеле мјеста на „Великом пазару“ (54).

Пројектант је предложио да се становништво нове вароши не бави више искључиво земљорадњом, већ индустријом, занатима и трговином. Он се такође залагао да Даниловград постане просветно — културно средиште сјеверног дијела Црне Горе. Према неким подацима инж. Милутиновић био је планирао овај град за 15.000 становника.

Године 1870. почела је изградња првих кућа по плану инж. Милутиновића. Економско стање је основни мотив доласка појединих подгоричких трговаца који су почели да праве куће у Новој вароши. Године 1871. Даниловград постаје административни и политички центар Бјелопавлића, а у извјесном погледу и прометни центар сјеверног дијела Црне Горе. Већ крајем 1872. године Даниловград је имао 20 кућа са око 80 становника. На овај начин убрзо добија изглед вароши и почео се нагло развијати. 1875. године у граду је било мање од 30 црногорских породица, а све друге су биле дошле са стране. 1872. године пренесена је основна школа са Ждребаоника у ову варош. 1875. године отвара се прва пољопривредна школа у Црној Гори. 1876. године Даниловград је имао близу 60 кућа и 400 становника.

Запажа се да су се куће у Даниловграду највише правиле на спрат. У приземљу таквих кућа налазиле су се трговачке радње, кафане и друге занатлијске радње. На спрату су биле поједине установе, као и станови појединих главара и богатих трговаца који су се овдје доселили са стране и из других крајева Црне Горе.

У периоду између два свјетска рата становништво се највише бавило пољопривредом. Било је развијено уситњено, услужно занатство без индустрије.

У току другог свјетског рата Даниловград је страдао, а коначно је ослобођен 9. децембра 1944. године.

У периоду послје другог свјетског рата Даниловград, који је центар истоимене комуне, доживљава социјалистички преображај. У граду су асфалтиране улице и изграђени многи нови објекти.

Својим природним и географским положајем даниловградска општина предодређена је за развој пољопривреде. Пољопривреда са око 7.000 ха обрадиве површине и даље ће бити примарна област у развоју општине. Тако Даниловград има пољопривредну функцију. Међутим, предуслов за интензивирање пољопривредне производње у Бјелопавлићкој равници представљају опсежни агро и хидромелиорациони радови који захтијевају знатна инвестициона улагања.

Поставком Регионалног просторног плана „Јужни Јадран“ као Просторног плана СР Црне Горе јасно је назначена улога Даниловграда у дистрибуцији функција на правцу развоја Никшић — Титоград у односу на природне потенцијале као основ за развој индустрије. Опредељење овог подручја заснива се на развоју индустрије по гранама: производња грађевинског материјала (ООУР „Мермер“), металопераћивачка индустрија (Творница радијатора), индустријски

капацитети прерађивачког карактера базирају се на широким основама развоја пољопривредне производње (постојећи капацитети млинарства, Фабрика сточне хране, кланица и хладњача, Пржионица кафе и паковање шећера). На тај начин овај град добија индустријску функцију.

Веома важан саобраћајни чвор друмског и жељезничког саобраћаја на релацији Титоград — Никшић омогућава да овај град има и саобраћајну функцију.

Даниловград има веома значајну просвјетно-културну и здравствену функцију. У овом комуналном центру постоји по једна школа за средње усмјерено и основно образовање и једна школа за ниже музичко образовање (све три школе почетком 1979. године имале су 1.302 ученика). У граду је формиран и Центар за културу у чији састав улазе: биоскоп, библиотека, музеј и умјетничка колонија.

У здравственој дјелатности Даниловграда запослено је 65 радника. У граду је изграђен нови Дом здравља, а има и апотека.

Укупан број упослених у граду је 1.535, од чега је највећи број запослен у индустрији грађевинског материјала (380), металопераћивачкој индустрији (168), прехрамбеној (56), затим у Велетрговинско-угоститељском предузећу „ВУП“ ООУР — шумарство (186), ООУР — трговина (129), занатско-комуналној дјелатности (118) итд. (152, 3—4). Како се град налази између Титограда и Никшића, знатан број становника са подручја општине Даниловграда упослен је у Титограду (око 900 радника) и Никшићу (око 200 радника). Такође, због непосредне близине у Спужу је запослен знатан проценат становништва из даниловградске комуне (у ООУР — Фабрика станова — 251, Кречани 150, ООУР — Млијечна фарма и фарма свиња 174 итд.) (152, 3—4).

Физичка структура града није се много промијенила у односу на предратну. Фонд стамбених јединица потребно је реконструкцијом повећати да би могао задовољити потребе савремене породице. Послијератна изградња стамбеног фонда у друштвеном сектору није се развијала толико да би могла задовољити потребе смјештаја становника. Изграђено је свега 90 стамбених јединица са савременим стандардима колективног становања у неколико грађевинских објеката, али без довољно инфраструктуре.

Урбанистичко подручје Даниловграда снабдијева се водом са извора Слатина, са извора Орашка Јана и из извора Марезе. Укупна количина воде која се сада добија са ових изворишта у минимуму је  $Q = 70 \text{ l/sec}$  воде којом се снабдијева Даниловград при минималном нивоу подземних вода, што задовољава садашње потребе воде за пиће.

За напајање подручја општине Даниловград електричном енергијом изграђена је 1952. године ХЕ „Слап Зете“, инсталисане снаге 1,6 МВА и 10 KV далековода Слап Зете — Даниловград — Титоград. 1953. године изграђен је вод 35 KV Никшић — Даниловград — Титоград.

Године 1976. Даниловград добија генерални урбанистички план. Према овом плану укупна површина уже грађевинске зоне износи 268,0 ха, а површина шире грађевинске зоне 479 ха, што укупно износи 747 ха (57).



У граду се придаје посебан значај терцијарним дјелатностима, при чему трговина и угоститељство чине основне дјелатности. У граду је подигнут хотел „Зета“ (40 лежаја).

Са друштвено-економским развојем овог комуналног центра повећавао се и број становника. 1948. године Даниловград је имао 1263 становника, 1953. године — 1373 ст., 1961. г. — 1467 ст., а 1971. године — 1718 становника (69, 14). Међутим, 1991. године предвиђено је да Даниловград има око 6000 становника. Према процјени данас Даниловград има око 2000 становника.

Просторним планом „Јужни Јадран“ предвиђено је да се у наредном периоду изгради пут Албанска граница — Титоград — Никшић — Шћепан Поље. Пут прелази преко овог подручја, а његова је изградња у току. Овом саобраћајницом одвијаће се транзитни саобраћај. То ће свакако омогућити даљи развој туризма на подручју комуне Даниловград, јер Бјелопавлићка равница има услове за развој ловног туризма.

Перспективно је у Даниловграду предвиђена изградња фабрике биметалних трака коју треба да изгради Жељезара „Борис Кидрич“ из Никшића. Ово ће бити једина фабрика ове врсте у Југославији и представљаће главну сировинску базу за снабдијевање Фабрике клизних лежаја у Котору, која сада ту сировину увози. „Рок за завршетак овог погона је септембар 1981. године. Инвестиција од 777 милиона динара запослила би 187 радника, а из Жељезаре би се ангажовало близу 7.000 тона челика што је око 95% потребних сировина“ (149, 3). Свакако да ће након изградње овог индустријског погона потрошачи ове врсте производа мање увозити сировине из иностранства.

## Ж А Б Љ А К

Жабљак је највише градско насеље у Југославији. Подигнут је у XIX вијеку, под Дурмитором, на Језерској (Дробњачкој) површи. Лежи на 1450—1470 м надморске висине. Географске координате су му 43° 09' С.Г.Ш. и 19° 09' И.Г.Д. По броју становника је мали, па не представља град. Центар је жабљачке комуне, па због тога има градске функције. Због велике надморске висине и околног рељефа ово насеље је доста изоловано у саобраћајном погледу. Од мора је удаљен око 80 км у правој линији. Асфалтним путем долином ријеке Таре: Мојковац — Бурђевића Тара — Жабљак, ово насеље повезано је са Јадранском магистралом и путем Београд — Титоград. Пут Пријеполје — Пљевља — Жабљак — Никшић је доста слаб, као и пут преко Трсе који се повезује за пут Београд — Гацко — Дубровник. Жељезничка пруга Београд — Бар и обновљени аеродром много су значајни за перспективни развој града и његов туризам.

Жабљак има субалпску климу, необично значајну за развој туризма овог климатског мјеста. Љета су кратка и свјежа а зиме дуге, зиме и савремене. Долинам ријеке Таре осјећају се чак извесни

утицаји медитеранског климата. Јануар је најхладнији, а најтоплији август. Средња годишња температура износи само 5,0°. Амплитуда средњих мјесечних температура износи 19,5° (—4,7 до 14,8°) а амплитуда екстремних температура достиже 50,2° (—22,2 до 28°). Жабљак има годишње 158 дана са негативном дневном температуром (мраз), од чега 102,8 дана током зиме. Средње годишња сума падавина у Жабљаку (у периоду 1956—1965. године) износи 1348 мм. Главни максимум падавина је у новембру, а споредни у мају. Обилне снијежне падавине и дуготрајни снијежни покривач (120 дана) погодују зимском туризму. Међутим, снијежни покривач над Жабљаком траје и до 150 дана. Висина снијега достиже 180 цм, а у сметовима и заклонима 5 м. Најчешће дува јужни вјетар, а најјачи је сјеверац који доноси ведро и стабилно вријеме. На тишине у Жабљаку долази 540%.

Жабљак је насеље које је тек после ослобођења 1878. године прикључено Црној Гори. Средином XIX вијека сточари су у току љета из долинских области подизали катуне на Језерској висоравни. Временом су сточари почели да проводе не само љето већ и остали дио године на катуну и тако привремено насеље претворили у стално. Најприје су се настанили сточари Дробњака, па занатлије, потом трговци и угоститељи. Описујући предатни Жабљак (из 1934. године) Р. Симоновић наводи да је то мала варошица са једном улицом и кућама са обје стране улице, да куће имају стрме кровове, како се обилни снијег не би задржавао, да варошица има општину и суд, парохију и пошту, школу и жандармерију, неколико трговина и гостионица, међу којима нови хотел Марка Караџића, сав у дрвету за 40 гостију. Дрвене куће алпског типа, а покривене шиндром биле су угрожене пожарима. Б. Гушић истиче да насеље чини скуп од педесетак кућа све дрвених и једноспратних, осим које камене куле“ (43).

У међуратном периоду Жабљак се слабо развијао. За вријеме другог свјетског рата ово насеље било је потпуно уништено и спаљено. После другог свјетског рата Жабљак израста у варошицу и добија градске функције. Оне се огледају у томе што је то административно-управни и привредни центар општине која има 28 насеља и по надморској висини прва је у Југославији (42, 124). Данашњи Жабљак је типичан планински градић са урбано-архитектонском физиономијом. С обзиром на његову главну и перспективну туристичку функцију, у њему се у посљедње вријеме изграђују викендице, vile и хтели. Примјетна је појава да ово насеље није урбано уобичено иако је још 1972. године Жабљак добио урбанистички план. Становњеници је коришћен простор јер су индивидуални објекти за становање и љетовање (викендице) лоцирани у центру насеља или на теренима гдје треба да дођу туристички и спортски објекти. Нерационална градња без постојања било каквих архитектонских критеријума (и уз постојање одговарајућих инфраструктура) довела је до врло озбиљне девалоризације простора. Жабљак се постепено као насеље шири и издужује. Особито је изграђен велики број породичних стамбених објеката на правцу Жабљак — Црно језеро (143, 40).

Садашња инфраструктура насеља је на доста ниском нивоу. Изградња савременог пута према Никшићу и Гацку значила би бржи



развој туризма. Активирање аеродрома и изградња хелиопорта у Ковчици (8 км од Жабљака) значеће такође много за комплементарни развој туристичке привреде. Град је добио водовод 1949. године од извора Око. Водоснабдијевање се не поставља као проблем, јер има много извора. Град има канализацију коју треба проширити и реконструисати. Жабљак има ПТТ службу (аутоматску телефонску централу), болницу, апотеку, основну школу и дом културе, ауторемонт, бензинску станицу, неколико продавница, угоститељских и занатских радњи.

Првобитна функција Жабљака била је стратешка и сточарска. Међутим, његова главна и основна функција је туристичка. Овај град има предности за развој туризма а то су: надморска висина, планинско поднебље и изванредне природне љепоте (планински врхови, кањонске долине, ледничка језера, бистре ријеке, четинарске шуме, снијезни пејсажи и др.). Овај постоје повољни услови за развој љетњег и зимског туризма, планинског и језерског, здравственог, рекреативног, одмаралишног, спортског, ловног и риболовног, сеоског и других видова туризма. За потребе смучарског туризма изграђене су двије скакаонице (од 30 и 60 м) које су због запуштености постале неупотребљиве. Њихова обнова и изградња три ски лифта омогућавају још више развој туризма на подручју Жабљака као зимског центра СР Црне Горе. Рурална насеља са планинским брвнарама и савардацима, затим катунима са стадима и колибама, као и сточарски специјалитети (сир, кајмак, млијeko и др.) пружају повољне услове за развој сеоског туризма.

Године 1938. Жабљак је имао само већи хотел „Дурмитор“, један мањи хотел, три кафана и дванаест приватних пансиона.

Од угоститељских објеката треба истаћи изградњу хотела „Дурмитор“, „Жабљак“ и „Језеро“, затим туристичко насеље „Медитеране“ из Париза и друге угоститељске објекте. Овоме треба додати нову и индивидуалну изградњу: куће мјештана, вила и викендица, које су убрзале урбану изградњу Жабљака.

1974. године забиљежено је 24.000 ноћења, а 1975. године (преко 30.000 гостију) надмашила је сва очекивања туристичког развоја овог насеља.

Туристичка валоризација, перспектива је привредног просперитета овог високопланинског насеља Црне Горе. Према урбанистичком плану Жабљака главни туристички центри су: Језера, Гај, Питомине и Теша.

Околина Жабљака је у знаку развоја пољопривреде и сточарства. Традиционално највише услова за развој има планинско сточарство (екстезивног типа). То представља велики привредни значај ради снабдијевања локалног тржишта разним пољопривредним производима.

По попису од 31. јануара 1921. године Жабљак је имао свега 39 кућа. У свакој од њих живјело је по једно домаћинство са укупно 167 становника (мушких 83, женских 84). У исто вријеме у округу Жабљак било је 503 домаћинства са 2.594 становника (мушких 1260,

новника Жабљака је страдао, те је 1948. године било само 29 домаћинства са 83 становника (мушких 32, женских 51). Бржи демографски и привредни развој Жабљака почиње 1950. године. Већ 1953. године овај живи 508 становника (мушких 248, женских 260). По попису 1961. године у варошици је живјело 650 људи, а 1971. године 976 становника (69, 16).

### И В А Н Г Р А Д (Беране)\*

Иванград се налази у источном дијелу планинско-котлинске Црне Горе у Иванградској котлини композитне долине Лима. Подигнут је у доњем дијелу котлине, на најнижим терасама са обје стране Лима. Иванград лежи на 670 m надморске висине. Његов географски положај одређују координате: 42° 50' С. Г. Ш. и 19° 52' И. Г. Д.

У језерским седиментима Иванградске котлине налази се олигоценски мрки угљањ. Послије Пљеваљске котлине, Иванградска котлина је други угљени рејон Црне Горе. Низводно од Иванградске котлине, Лим је усјекао епигенетеску Тивранску клисуру.

Иванград је центар комуне чија површина износи 1.092 km<sup>2</sup>. Иванград је без жељезничког саобраћаја, а асфалтним путем је повезан са Андријевицом. Тај пут се даље наставља према Плаву да би се код Мурина наставио преко највишег планинског превоја Чакора (1849 m) у Проклетијама и даље за Косово. Са СР Србијом повезан је аутомобилским путем преко Бијелог Поља, Пријепоља и даље према Београду. Нови асфалтни пут спаја Иванград са Рожајем у горњем Ибру. Са Титоградом је повезан Јадранском магистралом (Титоград—Бијело Поље—Иванград—Рожај). Његов саобраћајни положај побољшава изградња новог аеродрома, што условљава да се још више развије у транзитном и туристичком погледу.

Иванград има умјереноконтиненталну климу. Средња годишња температура у њему износи 9,4 степена С. Средња јануарска температура је —1,5°С, а највиша средња мјесечна температура је јула 18,2 степена и августа 18,6°. Зими се температура може спустити и до —30°С. Град добија годишње 893 mm падавина, највише у октобру (111 mm), а најмање у августу (44 mm). На основу археолошких налаза утврђено је да на простору Иванградске котлине постоје остаци римских насеља (трагови римских насеља запајају се у селима Будимљи, Лугама, Дапсићу, Јасиковцу и др.). У средњем вијеку постоје сигурни подаци о локацији града. У то доба средишта будимљанске и бихорске жупе била су два града: Градац и Бихор.

„Чести напади брдских племена на помуслимањена братства у Бихору и другим околним крајевима нагнао је турску Порту те је

\* Назив новоподигнутог града Беране потиче од имена сусједног села Беране у чијем је атару подигнут. Име пак, старог села Берана произилази од словенског личног назива Беран (Беран, Бераново село, Беране). Град Беране је 1949. године добио ново име Иванград, као усмена на народног хероја Ивана Милутиновића.



1862. године послала редовну војску „низам“ да крај умири и обезбиједи границу према Црној Гори. Паша освајач хтио је да оснује градско насеље које би било привредно и политичко средиште околнине, али је водио рачуна и о стратешким условима. Прво је намјеравао да подигне насеље на мјесту Рудешу или испод бријега Јасиковца на десној обали Лима. Већ су почели кулуком приносити градњу за град и друге потребне зграде око њега, али је план сасвим случајно измијењен. Један Србин, по једном казивању Вуксан, а по другом његов син Јосо Пашић из Беран-села у разговору рече: Ала су ови Турци будале праве град на десној страни Лима, па кад се буде послје неког рата разграничавало са Црном Гором, граница ће ићи Лимом и тако ће они изгубити ову страну. Тај разговор неко докаже паши и он позове Пешића да га награди за ове паметне ријечи, а затим нареди народу и војсци да из руке у руку пребаци с десне на лијеву страну Лима сву градњу. Подигао је кршу (касарну) код данашње болнице и ударио темеље вароши на мјесту Богавски луг, који је био обрастао у јове и служио као планиште и појило стоке братства Богаваца, чије је насеље било испод Богавског брда код манастира Бурбевих ступова. Овакав положај имао је и повољних и неповољних страна. За Турке је особито важна била вода. Ту у непосредној близини Лима избијали су врло јаки и многобројни хладни извори испод којих су они одмах саградили чесму.” (48, 117).

У почетку Беране су представљале фортификацијско утврђење (Турци су подигли касарну за своју војску, која их је бранила од повремених напада брдско-црногорских племена). До 1879. године Беране су се споро развијале. Оне су тада представљале муслиманску паланку са оријенталним карактеристикама. Све до 1912. године муслиманско становништво било је бројније од православног. Послије Берлинског конгреса ова варош се много брже развијала. Постојале су двије главне и широке улице, што је било права ријеткост за градове из турског периода. Од главних улица зракато су се разилале остале улице. Из ове двије главне улице водили су кратки и уски сокаци за мали трг који је доцније назван Горњоселски беглук. У чаршији (коју су чиниле ове двије главне улице) налазили су се дућани, занатске радње, механе и сточна пијаца. (48).

Остали дијелови ове вароши добијали су другу физиономију под утицајем новодосељеног становништва. Постојале су три махале: Горња махала, Доња махала и Хареме. У првој махали становало је православно, а другима двијема муслиманско становништво. Првобитне куће биле су грађене од плетери и покривене кровином, а касније од камена и цигле, а покривене шиндром или цријепом. (48, 119).

Након ослобођења од Турака 1912. године Беране су у новим друштвено-економским условима почиње трансформисати. Тако ова варош постаје привредни, административни и просвјетни центар шире области. У њој се оснивају најприје Нижа, 1913. године, а затим Виша гимназија и Учитељска школа 1920. године. Становништво се структурално мијења. Умјесто муслиманског досељава се српско становништво. 1921. године у вароши је живјело 2.900 становника, а 1931. године 3.319 људи. 1948. године Иванград је имао 3.701 ст,

1953. — 4.513 ст, 1961. — 6.969 ст, а при попису 1971. — 11.164 становника. (69, 18). С обзиром на убрзани послјератни развој овај град популационо расте.

Први послјератни урбанистички план Иванграда израђен је 1960. године. Урбанистички план овог града рађен је за 12.500 становника и то за пројектни период до 1990. године. Укупна градска површина износила је 230,20 ха. Вертикалност стамбене изградње била је П+4 мада је касније предвиђена изградња и до П+8. Овај урбанистички план није реализован, па је касније направљен детаљан пројекат урбанистичког рјешења центра града. Град има два трга. У пројекту је да се ради нови генерални урбанистички план града. (137).

Нови урбанистички развој Иванграда настао је након подизања индустрије и изградње Јадранске магистрале. Стари дио града је измијенио своју физиономију. Улице су асфалтиране, а нова насеља се шире на алувијалној равни Лима. Подизање града преко Лима указује на његово даље територијално ширење. Примјер за то је локација хотела „Беране“ на десној обали Лима.

Град има изграђену канализацију и водовод. Али, велики проблем представља регулација тока Лима који протиче кроз град.

Други свјетски рат донио је овом граду велике недаће. У току рата дванаест пута је био окупиран и ослобађан. Иванград је ослобођен 15. септембра 1944. године.

У поратном периоду овај град биљежи друштвени, економски и културни успон.

Од свих функција за овај град најважније су индустријска и рударска функција. За индустријску производњу постоји сировинска база — велики шумски комплекси и знатне резерве угља. Од индустријских грана на првом мјесту по значају долази индустрија за хемијску и механичку прераду дрвета. Фабрика сулфатне целулозе и папира основана 1959. године, а пуштена је у рад 13. јула 1964. г. Фабрика производи целулозу и бездрвну хартију. Развијена је и индустрија грађевинског материјала. Од објеката ове врсте постоји Фабрика цигле и цријепа „Рудеш“ која је изграђена и пуштена у погон 1946. године. То је први индустријски објекат у Горњем Полимљу. Индустрија коже, крзна и кожне конфекције „Полимка“ почела се развијати од 1954. године. Дрвни комбинат „Лим“ (1955. године) производи разну резану грађу (лесонит, шпер-плоче, фурнир и амбалажу).

Рудник угља представља значајну економску вриједност и по резервама и по калоричној вриједности (2.500—4.500 калорија).

Овај град има услове и за пољопривредну функцију. Иванградска комуна посјеђује повољне природне услове за развитак пољопривреде (клима, састав тла, вода за наводњавање), а нарочито сточарства, воћарства и повртарства.

Веома је значајна и туристичка функција. Природне лепоте околних планинских масива (Бјеласице, Комова, Цмиљевице, Турјака и др.) разноврсна вегетација и разни облици околног рељефа пружају



веома повољне услове за развој туризма. Падине Цмиљевице и Јело-вице имају изванредне смучарске терене који омогућавају развитак зимског и планиског туризма. Развоју туризма доприносе и културно-историјски споменици. Најзначајнији споменик је манастир Бурђеви ступови који је подигнут у XVIII вијеку. У близини Иванграда налази се и манастир Шудаково.

Иванград је данас веома важан просвјетно — културни и здравствени центар шире области. У области образовања постоји Школски центар и Гимназија, као и неколико основних школа. У домену културе су: Дом културе, Раднички универзитет, Музеј, Архив и др. У граду постоји Медицински центар са својим специјалистичким и другим службама.

За Иванград се може рећи да представља главни гравитациони центар не само у горњем Полимљу, већ и шире регионално посматрано. Највећи проблем за овај град представља недостатак железничког саобраћаја. Аеро-загађење од гасова разних индустријских објеката се негативно одражава на здравствено стање становништва овог града. За овај град биће од значаја ако се спријечи даље загађивање ријеке Лима разним отпадним индустријским водама. Велики успјех представљало би регулисање немирног Лима који плави околне привредне површине.

Главни загађивач животне средине Иванграда и његове околине је Фабрика целулозе и папира. Развој индустрије у периоду последије другог свјетског рата условио је измјену градске микроклиме. „Индустријски објекти подигнути су на: Рудешу, између Иванграда и његовог предграђа села Будимље, тако да је центар града удаљен од индустрије свега 1000 м. При локацији фабрика, више се водило рачуна о рјешавању будућих практичних потреба индустрије, него о правцу доминантних вјетрова, који су условљени општом атмосферском циркулацијом и локалним условима рељефа, те и о њиховим будућим утицајима на урбанизовану околину, носећи загађујуће материје које депонују фабрички димњаци. Посебно је требало имати у виду чињеницу при одлуци о подизању Фабрике сулфата целулозе и папира да у дубоко спуштеној и великој Иванградској котлини преовлађују тишине, којима припада 65% свих дана у току године. Тиме је способност самопрочишћавања атмосфере смањена, тако да овакав објекат, који депонује отровне материје, није за котлинска мјеста, јер се аероседименти, углавном, таложе на простору од 2 км око извора загађења, а у том простору је и сам Иванград... Према подацима стручњака за хемију Фабрике сулфатне целулозе и папира у Иванграду, индустријски објекти троше 435 тона угља дневно, од којег само енергана Кожаре и Фабрике сулфатне целулозе и папира у току 24 часа троши 335 тона, што у исто вријеме даје око 12 тона гасова, још уз то чађ, праšину и друге корпускуларне материје. Од штетних хемијских супстанци фабрике испуштају: угљен-диоксид ( $\text{CO}_2$ ), угљен моноксид ( $\text{CO}$ ), сумпор-диоксид ( $\text{SO}_2$ ), сумпор триоксид ( $\text{SO}_3$ ), хлор ( $\text{Cl}$ ), амонијак ( $\text{NH}_3$ ), меркаптан ( $\text{C}_2\text{H}_5\text{SH}$ ), натријум-хидроксид ( $\text{NaOH}$ ) и натријум-сулфат ( $\text{Na}_2\text{SO}_4$ ) у великим количинама... Осим испуштених гасова испаравају разне киселине које се употреб-

вода, а од отпадака из Фабрике лесонита који стално горе, формирају се непрекидни облаци дима. Наталожена пјена, покрај корита отпадне воде, која из фабрике целулозе тече у Лим, бива осушена, њу захвате вјетрови и носе као праšину која трује простор села Будимље” (128, 128. и 129).

На тај начин клима Иванграда је позната по аерозагађењу које се највише манифестује у стварању густе жућкасте магле (смога) која смањује видљивост понекад 5—10 м. Свакако да оваква загађеност негативно утиче и на гајење пољопривредних култура у Иванградској котлини.

Из овога се може закључити да треба предузети неопходне мјере ради санације угрожене животне средине Иванградске котлине.

Према плану друштвено-економског развоја Иванграда у припреми је изградња фабрике алуминијских грађевинских конструкција. „Комбинат Алуминијума — Титоград припремио је Инвестициони програм изградње фабрике алуминијских грађевинских конструкција у Иванграду. Овим Програмом се предвиђа изградња 6 погона, и то: за површинску обраду и заштиту; производња прозора и врата; за производњу сендвич материјала; за производњу елемената ентеријера и екстеријера; за производњу алуминијских цијеви и за производњу монтажних и готових објеката” (150, 5—6). Према изводу из Инвестиционог програма фабрике алуминијских грађевинских конструкција у Иванграду (свих 6 погона) предрачунска вриједност улагања износи 124,4 милиона динара\*.

## КОЛАШИН

Колашин се налази у проширењу ријеке Таре. На мјесту гдје се улива источна притока Свињача, налази се Колашин — на морској висини 960 м, а окружен је обронцима слједећих планина: Сињајевине, Бјеласице, Вучја и Кључа. У односу на територију Црне Горе, Колашин се налази у сјеверном планинском дијелу ове Републике. Његов географски и топографски положај нарочито употпуњује и веома повољан саобраћајни положај. И поред повољног географског положаја Колашин се доста касно повезао са саобраћајницама. Пут Подгорица—Матешево—Колашин (73 км) завршен је 1908, а 1907. године пут Матешево—Андријевица. Пут према Мојковцу и Бијелом Пољу је још касније изграђен. 1912 године почела је изградња пута Колашин — Мојковац — Слијепац мост да би био завршен тек 1933. године.

Јадранска магистрала има највећи значај у саобраћајном повезивању Колашина са другим мјестима у Црној Гори. Овим путем Колашин је од Титограда удаљен 75 км, а од Бијелог Поља 54 км. Овом саобраћајницом Колашин је повезан са Косовом. Посебан значај за Колашин има београдско-златиборски друм преко кога је повезан са сјеверним дијелом наше земље.

\* О Иванграду видети рад М. В. Луговца у Гласу ССЛХV САНУ, Београд, 1966, с. 1—24.



Далеко повољнији саобраћајно-географски положај има Колашин након изградње жељезничке пруге Београд—Бар.

Ове комуникације имаће привредни значај за Колашин и његову околину, а посебно за садашње и будуће туристичке токове како домаћег тако и иностраног туризма.

Колашин је главни центар комуне чија површина износи 779 км<sup>2</sup>.

Постоје разне претпоставке о поријеклу имена Колашин. По римским изворима, из II века п. н. е., у овом крају поред реке Таре живјело је илирско племе Аутаријата, по коме је, изгледа, добила име река Тара. Трагови старих насеља у ужој околини Колашина до сада нису пронађени. Међутим, садашње насеље је новијег датума и потиче из времена турске владавине. На месту данашњег Колашина, што представља приближно половину пута између турских гарнизона у тадашњој Подгорици, а садашњем Титограду и Бијелом Пољу била је турска караула са посадом, чији је задатак био да заштити пут, обезбеди поредак, спречава устаничке акције црногорских племена — Морачана, Васојевића, Ровчана и Ускока и да прикупља обавезно данак — харач. Постепено караула прераста у варошицу насељавањем трговаца и занатлија. (44, 26).

Сматра се да је Колашин добио име по турској ријечи „коласи“ што значи заповједник карауле. (45, 6).

Према Светозару Томићу, Колашин је „нова варошица, али ту је од 17. вијека тврђавица са турском посадом, којом је управљао Колази (педесетар), по коме се то место прозвало Колашиновићи па од тога и цео крај Колашин“ (138, 400).

Жарко Шћепановић наводи „закључак да се име Колашиновићи у историјским изворима јавља најприје као ознака предјела, а истовремено и као име града, односно племена који тај предјел насељава. Из првих познатих извора тешко је закључити да ли се ради о називу предјела или називу града, односно племена. Потом се јавља име Колашин који термилошки означава име града тврђаве, а Колашиновић — село. . . Међутим, једно је сигурно да су током 16. и 17. вијека подручје ужег Потарја насељавала племена Тарски Никшићи, Плањани и Колашиновићи и да ће по овим посљедњим, односно по називу предјела који су они насељавали, турска тврђава Колашин добити своје име, јединствено зато што је град подигнут на терену чије је име било врло познато“ (46, 57—58).

Данашње насеље — Колашин развило се у 17. вијеку, око једне веће турске карауле која је била подигнута између некадашњих јаких трговачких центара Подгорице (Титограда) и Акова (Бијелог Поља). Турска караула у Колашину имала је задатак да штити пут Бијело Поље — Подгорица, затим да спречава устаничке акције брдских племена Морачана, Васојевића и Ровчана. Касније је војничка станица у горњем току Таре прерасла у насеље. У XVIII и XIX вијеку у Колашин се досељава муслиманско становништво. У овом периоду на подручју данашњег Колашина, Горње и Доње Мораче воде се огорчене борбе између колашинских Турака и околних брдских племена. Колашин је коначно ослобођен од Турака 23. септембра 1879. године. Након Берлинског конгреса коначно је припојен Црној Гори. Тада

се и национална структура колашинског становништва врло брзо мијења. Турци и муслимани се исељавају, а у град се настањује српско и црногорско становништво из околине. „Од тада су турске куће и дућани са ћепенцима замијењени новим кућама. Има око 200 домова“ (139, 342).

„По највишем налогу господареву ондашњи командир сердар Миро П. Влаховић, Драгиша Меденица и Лука Мијатовић у заједници са капетанима Мрдељом, Радовићем и Вулем Булатовићем подијеле Колашин и његову околину на три батаљона: Ровачки, Доњоморачки и Горњоморачки при којој диоби батаљону Ровачком дође земља десном страном ријеке Таре, а два батаљона морачка дође земља лијевим крајем поменутој ријеке, како то и данас постоји. Приликом ове диобе, варош са својом ограниченом површином остала је скоро сва за пребјегле Србе иза границе, а Бреза од стране сва три батаљона остављена његовом величанству краљу господару који је касније даровао појединцима“ (45, 20—21).

Колашин је кроз историју постао појам слободарства и непокретности. Само у току НОБ-е он је 23 пута прелазео из непријатељских у партизанске руке и обратно, а осамнаест пута је бомбардован, да би 29. децембра 1944. године коначно био ослобођен. У Колашину је 15. новембра 1943. године одржано Прво засједање Земаљског антифашистичког вијећа народног ослобођења Црне Горе и Боке, највишег органа власти у Црној Гори, а који је 13. јула 1944. године, на Трећем засиједању, одржаном такође у Колашину, преименовано у Црногорску антифашистичку скупштину народног ослобођења.

Према пописним годинама број становника града Колашина кретао се сљедећим редосљедом:

Година	СРЦГ	Општина	Град
1948.	377.189	14.074	1.152
1953.	419.873	14.896	1.348
1961.	471.894	14.882	1.641
1971.	530.067	13.769	2.090

Из табеларног прегледа се запажа да се становништво града у периоду 1948—1971. године повећало за 938 становника, а становништво истоимене општине се постепено смањивало. Комуна има укупно 67 насеља чији је главни центар Колашин. Све већа гравитација становништва ка градском насељу од 1971. године, говори о промјенама, већој покретљивости становништва и процесу постепене деаграризације. Учешће насеља Колашин у укупном броју становника општине износи 15,1% у 1971. години, што упућује на закључак о веома ниском



степену урбанизованости (уз услов да насеље Колашин третирамо као градско).

Према попису 1961. године учешће становништва општине Колашин, које од рођења станује у истом насељу, износи у укупном становништву око 65%, а 35% чине становници који су мијењали мјесто боравка. Управо треба очекивати да ће учешће „покретљивих” у укупном броју становника општине Колашин бити све значајнији, с обзиром на перспективе све динамичнијег друштвеног и економског развоја овог подручја (туризам, жељезничка пруга, модерни друм).

Све до ослобођења од Турака, Колашин је имао више изглед војног логора, него турске касабе. О некој развијенијој трговини и занатству није било ни говора. Тек након Берлинског конгреса почињу да се развијају ове привредне дјелатности. Тада почињу да се руше старе и подижу нове куће које дају нову физиономију овом насељу. У 1881. години, Колашин је имао 18 трговачких и занатских радњи и 6 кафана. Од 1881—1891. године издате су дозволе за отварање 46 нових трговачких и занатских радњи и 26 кафана, што најбоље говори о брзом развоју трговачког капитала. У том периоду колашински трговци траже путеве за богаћење даље од Колашина. Тада Колашин постаје извозник стоке, вуне и коже на грчко, француско и тршћанско тржиште. Сточарство је било највише развијено на Бјеласици и Сињајевини, јер су постојали пашњаци за његов развој.

Од 1892—1902. године издате су дозволе за отварање 32 нове трговинске радње и 16 кафана. У том периоду појављују се и прве колашинске шегарнице дасака. Даске су товарене на коње и преко Веруше, Лијеве Ријеке и Вјетерника отпремане у Подгорицу. Тек кад је изграђен пут Колашин — Подгорица, подигнута је прва парна пилана у селу Јабучи, код Матешева. Њени власници били су подгорички трговци. Користећи јефтину радну снагу и купљене комплексе шума у непосредној близини пилане, они су снабдијевали дрвеном грађом не само црногорско тржиште, већ почели извозити даску и на страна тржишта. У Колашину је постојала и сточна пијаца на којој се појављују и трговци из других крајева Црне Горе. Значи, овако брзи успон Колашина није се могао ни замислити без пута Колашин—Подгорица, када се први пут повезао са свијетом.

Данашње зграде подигнуте су углавном послје II свјетског рата. У архитектонском склопу стамбени објекти представљају праву специфичност. Овоме највише доприносе стрми кровови покривени шиндром. Према попису од 31. III 1971. године Колашин је имао 453 настањена стана са 2.111 лица. Структура стамбеног фонда имала је следећи редослед: посебне собе 29, једнособни и гарсоњере 150, двособни 148, трособни 88, четворособни и вишесобни 38. Укупна површина стамбеног фонда била је исте године 22.167 м<sup>2</sup>. Старост стамбеног фонда кретала се овако: до 1918. године — 24 стана, 1919—1945. године — 126 станова, 1946—1960. године — 156 станова и 1960—1971. године 144 стана.

Колашин има веома повољне природне и антропогене факторе за развој туризма. Ову лијепу ваздушну бању са чистим планинским

зраком и великим бројем сунчаних часова — многи упоређују са Давосом — чувеним алпским лијечилиштем и одмаралиштем. Ово насеље опкољавају планинска језера (Биоградско језеро) и извори, кањони, клисуре, шуме, висоравни, што чини веома важну основу за развој туризма. Од антропогенних фактора велику туристичку вриједност представља Манастир Морача подигнут 1252. године као задужбина кнеза Стефана, сина Вуканова и унука Немањина. Нарочито су повољни услови за развој зимско спортског, ловног и риболовног туризма. У оквиру транзитног туризма ваља очекивати бржи развој пословног туризма, туристичког транзита и екскурзионог транзита. Према подацима за 1973. годину укупно је општину посјетило 11.419 туриста, од чега на домаће посјетиоце отпада 2.158. Исте године остварено је 15.576 ноћења, од чега на стране долази 2.307.

Према подацима од 30. септембра 1973. године у привреди СО Колашин било је запослено у друштвеном сектору 1.977 лица, од чега у привредним организацијама 1.743, а у ванпривредним 234 лица. По привредним дјелатностима број упуслених је имао следећи редослед: индустрија и рударство — 316, шумарство — 210, грађевинарство — 840, саобраћај — 115, трговина и угоститељство — 244, стамбено-комунална дјелатност — 18, културно-социјална — 171 и друштвене и државне службе — 63.

Колашин је важан центар индустријске производње. Индустријска производња се одвија у Предузећу за импрегнацију и прераду дрвета „Импрегнација”. Према подацима из 1971. године капацитет овог предузећа је 15.000 м<sup>3</sup> импрегрираних жељезничких прагова и ТТ стубова. У 1970. години импрегрирано је 8.750 м<sup>3</sup> дрвета. Индустријска производња одвија се и у саставу Индустријског грађевинског предузећа — „Колашин” у оквиру два погона: Пилани и Циглани. На територији општине постоји и Хидроелектрана „Мушовића Ријека” са капацитетом од три агрегата.

Доходак по глави становника се најчешће користи као показатељ нивоа развијености. Он је 1972. године износио 5.179 нових динара.

Укупно активно становништво ће бројати око 7.250 становника, или 66% радног континента (или пак 42% укупног становништва). То је доказ да се програм даљег кретања укупног становништва може поставити на око 17.000 становника. Програм запослености нуди 6.900 радних мјеста 2000. године, што значи остварење стопе економске активности од 40,5% (47, 86).

На бази алуминијума предвиђена је и изградња фабрике за производњу ужади за ваздушне проводнике, закивке и завртње. „Комбинат алуминијума ради на изради пројеката фабрике за производњу ужади за ваздушне проводнике, закивке и завртње у Колашину, чија је предрачунска вриједност раније износила 100,0 мил. дин. Садашњи оријентациони предрачун улагања износи око 346,0 мил. дин.” (150, 6).

Перспектива даљег развоја Колашина је и у развоју туризма. Томе ће свакако допринијети и завршетак новог хотела „Б” категорије са 270 лежаја, салама, ресторанима, базеном и другим пратећим објектима.



## КОТОР

Котор је стари поморски град и лука Боке Которске. Град је смјештен у врху Которског залива, изнад којег се диже Ловћен. Старим асфалтним путем, познатим по својим серпентинама (преко превоја Тројица), повезан је са Цетињем (45 км), а преко Јадранске магистрале и осталих поморских путева са другим дијеловима Приморја. Град је удаљен од Дубровника 96 км, а од Титограда 95 км. Изградња аеродрома у Тивту још више је омогућила саобраћајну повезаност Котора са другим крајевима у нашој земљи. Поморским саобраћајем повезан је са многим лукама на обалама Средоземног мора.

Котор има медитеранску климу. Најтоплији мјесец је јул, са средњом температуром око 25° С, а најхладнији јануар са 7,5° С. Средња годишња температура је изнад 16° С. Средња годишња количина падавина креће се око 2.200 мм. Међутим, у Црквицама, које се налазе на Кривошијама, годишња количина падавина износи 4.500—5.000 мм тако да представљају мјесто које има највишу количину падавина у Европи. Клима има значај и за развој туризма. Особито су у том погледу значајни локални вјетрови: маестрал, југо, бура и бурин.

Подручје Боке Которске пружало је од најранијих времена изванредне услове за живот и насељавање људи. На овом простору смјењивале су се разне културе и цивилизације. Илири су били прва међуплеменска државна формација која је у III вијеку до 168. година прије нове ере оставила по Боки доста културних трагова. Римљани су владали Боком од 168. године прије н. е., па до пропасти Западног Римског Царства (476). У римско доба на мјесту данашњег Котора постојао је *Asturium*, који се у раном средњем вијеку назива Декадерон, одакле му потиче данашње име (60, 21).

Византијска владавина присутна је на подручју Боке од пропасти Западног Римског Царства (476) па до Немањића (1185) (60, 21). Град тада добија неку врсту мунципијалне аутономије. Словенска најезда, која је захватила овај простор почетком VII вијека, зауставила се испод которских бедема. Процес асимилације и словенизације романског становништва у граду одвијао се веома убрзано. Већ у XI вијеку Котор је добио данашњи, словенски облик свог имена. Путем трговачких веза, словенски досељеници улазе у град, тако да већ почетком XII вијека сретамо доста словенских назива чак и међу градским патрицијатом, до тада искључиво романским.

Од 1185—1371. године Котор улази у састав српске државе (60, 21). Период скоро двијестогодишње владавине Немањића над Котором учинио је да овај град буде главна извозно-увозна лука за трговину са Западом, преко које су се из континенталног залеђа извозили највише метали, сирови и прерађена кожа, дрво и сточарски производи, а увозили разни индустријски производи. Котор тада постаје економски, политички и културни центар. У овом периоду Котор је развијао снажну комуналну аутономију и управљао се по властитом

статуту. У држави Немањића постаје главна поморска лука. То посебно долази до изражаја у XIV вијеку када се извозе руде сребра, олова и цинка из Брскова, Рудника, Трепче и Новог Брда. Тада Котор постаје транзитна лука између Балкана, Апенинског полуострва и Средоземља, а то је било од посебног значаја за развој трговине „прве трговачке вароши у Србији”. У то вријеме у Котору се јако развијало занатство (обућарски, златарски, ковачки, дрводељски, зидарски, клесарски, кројачки занат и др.) и умјетност. Которани су на двору Немањића имали велики утицај као министри финансија, закупници царина и дипломати. Треба истаћи да је у доба Немањића Котор био и главни центар комуне која тада постиже и највећу независност и самоуправност превазилазећи све сличне случајеве и другим градовима и представљајући праву самоуправну политичку јединицу.

Владавина угарско-хрватског краља Лудовика I траје од 1371—1384. године (60, 23).

Касније Котор заузима босански краљ Твртко I и период босанске владавине траје од 1384—1391. године.

Самосталност Котора трајала је од 1391—1420. године, када овај град ужива статус слободне републике (60, 23).

Млетачка Република је скоро четири стољећа присутна на обалама Бококоторског залива (1420—1797). Од 1797. године па до 1918. године, када улази у састав Краљевине Срба, Хрвата и Словенаца, у Котору ће се смјењивати власт: аустријска (1797—1806), руска (1806—1807), француска (1807—1813), црногорско-приморска (1813—1814) и опет аустријска (1814—1918) (60, 23—29).

1918. године морнари аустроугарске флоте подигли су устанак против Аустроугарске монархије познат као устанак бокељских морнара. Вође поменутог устанка осуђене су на смрт и стријељане у Котору.

Од 1918. године град се налази у саставу створене Југославије. У току другог свјетског рата Котор је био под италијанском управом. Коначно ослобођење Котора било је 21. новембра 1944. године.

За Котор се може рећи да је ово град који је сачувао у цјелини свој фортификациони изглед. Бедеми и тврђава типични су примјери фортификационе архитектуре. Читаво брдо Свети Иван (260 м) у чијем се подножју налази град опасно је бедемима висине до 20 метара, ширине око 10 метара, а дужине око 5 км. Бедеми су грађени од IX до XIX вијека. У граду се улази кроз четворо врата од којих су најмања у склопу тврђаве на врху брда. Главна градска врата на обали саграђена су 1555. године у ренесансном стилу. Сјеверна врата с ланчаним мостом преко рјечице Шкурде саграђена су 1540. године у спомен на неуспјели напад гусара Хајредина Барбаросе. Јужна врата имају три појаса капија из периода од XIV до XVIII вијека и ланчани мост преко извора Гурдић (67, 740—741).

Својим уским кривудавим улицама и бројним трговима Котор представља типичан медитерански град. Његовој лепоти сигурно су допринијели градитељи из чувене которске школе. Један од њих Фра Вита градио је и манастир Дечане. Из византијског, немањићког и



каснијег времена сачуване су- у цјелини или дјелимично многе грађевине романског, готског, ренесансног и барокног стила. У средњем вијеку Котор је имао тридесет цркава и седам манастира. То је град културно-историјских споменика, густо збијених кућа, малих тргова прекривених каменим плочицама, старих палата, зидина и врата.

Највећи и архитектонски најбоље уобличен је Трг октобарско на којем се налази недовршена ренесансна кнежева палата и барокни торањ за сат из XVII вијека. Врло је лијеп и трг на којем се налази ренесансно-барокна палата Пима са најдужим балконом на нашој обали. На сусједном тргу налази се један од најљепших и најзначајнијих споменика романске архитектуре катедрала Св. Трипуна. Првобитно је катедрала била подигнута почетком IX вијека, али је касније срушена. Садашња катедрала подигнута је 1116. године и то у романичком стилу. Године 1667. катастрофални земљотрес срушио је њен предњи дио и звонике. (67, 741).

Од бројних градских цркава древног Котора најзначајније су: црква Св. Луке, подигнута 1195. године у романско-византијском стилу, црква Св. Марије, која је подигнута на рушевинама раније цркве, 1221. године, у романско-византијском стилу; црква Св. Кларе из XVII вијека и др. Од велике умјетничке вриједности је и низ палата: Драго (XV в.), Бућа (XIV в.), Бизанти (XVII в.), Грубоња (XVII в.). У граду се налази и велики градски торањ са сатом, подигнут 1602. године. (67, 741).

У старом граду налази се много умјетничких прозора, балкона, степеништа што одушевљава и интересује сваког човјека. Разни археолошки и архитектонски објекти са подручја Котора смјештени су у Лапидаријуму.

У новоствореним и привредним условима социјалистичке изградње Котор се врло брзо почео ширити ван зидина старог града тако да је практично спојен са другим насељима која се налазе дуж обје стране обале. У Котору су у послеријатном периоду изграђене многе вишеспратнице и нови стамбени објекти.

У периоду прије другог свјетског рата Котор је имао поморску функцију. Међутим, у току другог свјетског рата било је уништено око 80% тонаже бродова. До поновног јачања поморства у Котору дошло је 1955. године када је формирано паробродарско предузеће „Југооцеанија“, са пет старих пароброда од преко 40.000 тона носивости. Флота „Југооцеаније“ данас има преко 360.000 тона носивости, а планирано је на око 600.000 тона.

Котор има велику поморску традицију. Тако су поморци већ почетком IX вијека основали своје струковно удружење — Братовштину помораца која је касније прерасла у Братовштину бокељске морнарице. Данас бокељска морнарица његује поморско-историјске и културне традиције, народну ношњу, пјесме и море. Због поморске традиције у Котору је формиран Поморски музеј.

Као градско насеље Котор има веома повољне природне и антропогене факторе за развој туризма. Поред повољне климе, туристичку функцију овог града повећава и веома богат и разноврстан вегетациони декор. Развоју туризма погодују и плаже на простору са-

мог Бококоторског залива. Међутим, ове плаже су по свом квалитету и димензијама много слабије од плажа које се налазе дуж Црногорског приморја. Културно-историјски споменици, етнографске специфичности и други антропогени фактори још више условљавају развој туризма. Котор има велике могућности за развој рекреативног, климатско-лијечилишног, спортског, научског и других видова туризма. У Котору су изграђена и два хотела: хотел „Фјорд“ и хотел „Славија“. Велику могућност за развој туризма и уопште саобраћаја Котора и читавог Бокоторског залива представљаће (перспективно) изградња моста на Веригама — најужем тјеснацу у Бококоторском заливу, широком свега 300 метара.

Котор има врло значајну просвјетну и здравствену функцију. Карактеристично је истаћи да је у овом граду постојала Граматикална школа (нижа гимназија), основана краје XIII вијека и са дубровачком представља најстарију школу у нашој земљи. За вријеме француске владавине у Котору је отворена гимназија, а радила је свега три године (1811—1814). Данашња Гимназија основана је 1864. године. Као резултат вјековне и славне поморске традиције Котора основана је 1849. године Средња поморска школа. У граду ради и Виша поморска школа (основана 1959. године) у склопу Универзитета „Вељко Влаховић“, затим и Државна средња музичка школа (основана 1947. г.) и Завод за школовање и рехабилитацију лица с поремећајима слуха и говора (основан 1946. г.). Град има и четири основне школе и Нижу музичку школу (60, 106—109).

Развијена је и мрежа здравствених установа тако да поред Медицинског центра постоје и три специјализоване установе: Завод за психијатрију у Доброти, Болница за коштана обољења у Рисну и Специјализована установа за обољења дисајних путева „Врмац“ у Прчњу.

Котор има и индустријску функцију. У граду се налази „Ривијера“ — индустрија хемијских производа и јестивих уља. Она производи: детерџенте, пераће сапуне, козметику, јестива уља, глицерине и друге производе. У Котору постоји „Бокељка“ — фабрика гуме и техничке робе, затим индустрија модне конфекције „Јадран“ — Пераст и штампарија „Андрија Палташић“. Важна је и индустрија кулличних лежаја. У граду је сједиште радне организације „Југопетрол“ која има врло густу мрежу савремено опремљених бензинских станица. „Југопетрол“ снабдијева Црногорско приморје нафтом и нафтиним дериватима.

Паралелно са друштвеним и привредним успонима Котора повећавао се и број становника. 1948. године град је имао — 3.494 ст, 1953. г. — 3.814. ст, 1961. г. — 4.764 ст, 1971. године 5.753 становника. Данас Котор има преко 6.000 становника. (69, 23).

Перспектива развоја Котора је на даљем јачању поморске функције и развоју туризма, као и на развоју индустрије.

Међутим, посебан проблем овог града је загађивање Которског залива отпадним индустријским водама. „Овдје је, прије свега, ријеч о биохемијском загађивању водама Фабрике сапуна и детерџената „Ривијера“ у Котору, у чијим се отпадним водама посебно из погона



сапуна и глицерина, јављају хемијске материје са концентрацијом масне киселине 0,3%, сулфата 0,8 mg" (1, SO<sub>4</sub> хлорида 260 mg/l и др.) (128, 385). Дјејство индустрије на природну средину испољава се и кроз загађивање ваздуха. Загађеност ваздуха Котора је проузрокована сагоријевањем угља, који је служио као технолошко гориво. Међути, замјеном угља мазутом испуштање токсичних гасова у атмосферу се смањило, иако у постојећем димњаку не постоје филтери за пречишћавање ваздуха.

Индустрија клизних лежја испушта отпадну индустријску воду из производње која се излива без икаквог пречишћавања. Најтоксичније су отпадне воде из погона галванизације чији капацитет износи 500 литара на дан. У отпадној води, између осталог, налазе се и соли, које при галванизацији ослобађају цијаниде, алкалије, сумпорну, хлороводоничну, бромну и друге киселине токсичног дјејства.

Индустријска зона Котора лоцирана је у непосредној близини морске обале. Због тога се као проблем истиче дислокација индустрије Котора на новом простору, а као нова локација предвиђа се Грбаљско поље. Оваква концепција предвиђена је и Пројектом „Јужни Јадран“. Постојећа локација индустријске зоне је данас постала лимитирајући фактор туризма који представља перспективну грану привредног развоја которске комуне. Индустријски капацитети су од постанка били лоцирани на узаном приобалном појасу ужег рејона Котора, тако да су самим тим запосјели локације туристичке привреде. Пресељењем индустрије добиће се простор, који се може искористити за изградњу нових туристичких објеката или објеката за друштвено-културне и здравствене потребе. Проблем дислокације постојећих индустријских објеката, као комплексан проблем, изискује пуну мобилност и заинтересованост не само тих радних организација, већ и других друштвено-политичких фактора општине.

## МОЈКОВАЦ

Мојковац се налази у долини ријеке Таре на простору сјеверне Црне Горе између планина Сињајевине и Бјеласице. Лежи на флувиоглацијалним терасама Таре и то са њене десне стране. Има надморску висину од 853 метра.

Претходница у развоју Мојковца било је Брсково — познато средњовековно рударско насеље. Брсково је представљало значајну тачку караванског саобраћаја између Зете и старе Рашке. Тај пут је повезивао долину Мораче, Потарје и Полимље.

Мојковац има веома повољан топографски положај. По свом географском положају, заузима централно мјесто међу градским насељима сјеверне Црне Горе. Кроз Мојковац пролази Јадранска магистрала која га повезује са Колашином и Бијелим Пољем и даље са другим удаљенијим мјестима Југославије. Изградњом жељезничке пруге Београд — Бар и њеним проласком кроз Мојковац, град се још више саобраћајно повезује и добија транзитну функцију.

Климатски услови у Мојковачкој котлини врло су повољни за развој туризма, сточарства и неких пољопривредних култура. Пошто се у Мојковцу изразито испољавају сва четири годишња доба, прелаз између зиме и љета је знатно краћи од прелаза између љета и зиме. Јесен је топлија и дужа од прољећа, јер се у ово доба године осјећа утицај медитеранске климе. Просјечна годишња температура у Мојковцу износи 7,2°C, просјечна температура најтоплијег љетњег мјесеца (јула) 16,0°C, а најнижа просјечна температура најхладнијег мјесеца у години (јануара) —2,0°C. Ово подручје одликује се великим процентом тихих дана, око 44% у години. Сјеверни вјетрови јављају се у сва четири годишња доба, с око 30% дана у години, од чега највише у зимском периоду. На јужне вјетрове отпада око 26% дана у години. Просјечна влажност ваздуха износи 78%.

У XII и XIII вијеку Мојковац је био у саставу Рашке. Турци су га заузели 1399. године и за вријеме њихове владавине припадао је Херцеговини, а извјесно вријеме бјелопољској и пријепољској области. (67, 754).

„У средњем вијеку овај део Потарја имао је своје велико економско средиште Брсково, удаљено само 4 до 6 километара од данашњег Мојковца. По овом месту као што је познато називана је цела околина Брсковска жупа. Тада се на тргу овог рударског места продавали производи околине (вунa, кожа и мед) што сведочи о богатству овог краја у сточарству. Пошто је Брсково замрло као да није било услова да се у овој околини заснује нови привредно-управни центар, ту је улогу преузео Колашин када су га Турци основали 1650. године. Ни после 1878. године, овде није настало неко управно средиште, јер је црногорско-турска граница која је овде ишла Таром, секла ову област у два дела. На црногорској страни у Пољима, било је седиште капетаније код школе и у кући капетана. На трг се ишло у Колашин, а ситнији предмети со, гас и друго продавани су хановима у Пољима и Подбишћу. . . После ослобођења од Турака 1912. године настаје нова фаза у формирању овог насеља. Граница више не дели једну природну географску целину. Место раније испоставе овај крај постаје општина, а њено средиште Мојковац. Тада се муслимани иселавају, а место њих долазе појединци из околине и ту отварају кафане“. (64, 75).

Интересантан је податак и о поријеклу назива Мојковац. Све до ослобођења од Турака Мојковац је имао караулу, хан, механу и седам муслиманских кућа. То је и био зачетак данашњег Мојковца. Јер, мјесто на коме је подигнут данашњи Мојковац раније се звао Пожар. По народном тумачењу име Мојковац долази од некадашњих новчаних кованица („мој ковани новац — Мојковац“).

У периоду послје другог свјетског рата настаје ново поглавље у друштвено-економском и урбаном развоју Мојковца. Тада је ово насеље прерасло из села у градић. Овакав развој уследио је због развоја индустрије и активирања рудника олова и цинка Брсково. Томе треба додати и завршетак Јадранске магистрале и жељезничке пруге Београд — Бар. То је изазвало урбано ширење овог насеља. Око садашњег Трга Љубомира Бакоча 1948. године било је 16 кућа, а на-



сеље Мојковац имало је 597 становника. Сада на четири терасе, које се изнад нивоа ријеке Таре уздижу на подножју Суховрха, израста град у којем је према попису од 1971. године било 3.532 становника. Године 1953. ово насеље имало је 1469 ст, а 1961. године 2.540 становника.

На почетку је речено да је Мојковцу претходило Брсково које је познато као економски и трговачки центар у средњовјековној Србији, а нарочито по богатству злата и сребра. У току XIII вијека имао је трговачку функцију између Млетачке Републике и Србије. Много је посјећиван од стране трговаца из Котора и Дубровника. У Брскову је била прва ковница новца. Распадом Душанове царевине почиње и његово опадање. Године 1399. (када се сматра да је Брсково потпало под турску власт) посљедњи пут се спомиње као трговачко мјесто, а 1433. године је напуштено. Брсково се сада налази у рушевини. Административно-управни центар рудника налазио се у средишту рудишта у браско-планинском простору на југоисточном ободу Мојковачке котлине. Данас је Ново Брсково саставни дио града Мојковца и налази се у Амбаринама на излазу рјечице Руднице из брсковске области. Данас су преузети рударски радови тако да је оживео овај крај послје седам вјекова учмалости. Прва трагања за рудом била су 1939. године, а 1949. године настављено је са даљим истраживањима у околини Брскова. У сливу рјечице Руднице отворени су стари рударски бунари, ходници и трезори. Међутим, и данас су отворена рударска окна у Брскову, Жутим Прлима и у долини Руднице. Припремају се радови за површинску експлоатацију руде у Брскову, Догањици и Жутим Прлима. (63, 202—206).

И поред великог богатства у шумама, великих резерви оловно-цинкане руде и природних љепота погодних за развој туризма, Мојковац је са својом околином све до завршетка другог свјетског рата био привредно заостало подручје. Пољопривреда и сточарство нијесу могле обезбиједити ни потпуну исхрану становништва.

У новим социјалистичким друштвено-економским условима Мојковац добија индустријску функцију. Данас Мојковац има око 4.700 становника, од којих је 1.500 запослено у индустрији и другим радним организацијама. Године 1948. почела је изградња Дрвно-индустријског комбината „Вукман Крушчић” у којему је запослено око 500 радника (63, 208). Најважнији производи овог комбината су: обрађено грађевинско дрво, фурнир, паркет, плоче иверице, монтажне куће и други производи који се поред домаћег тржишта добро пласирају и на тржиште других земаља. Послије седам вјекова Рудник Брсково је поново оживио изградњом флотације. Досад су утврђене резерве од преко девет милиона тона руде са високим процентом олова и цинка. Производња у овом руднику је почела септембра 1976. године. Рудник упошљава око 600 радника.

Због постојања природних и антропогених фактора које треба више валоризовати постоје веома повољни услови за развој туристичке привреде. Велике могућности пружају зато изванредне љепоте планина Сињајевине и Бјеласице, долина ријеке Таре и непосредна близина Биоградског језера. Мојковац са својом околином има

бројне историјске и културне споменике из прошлости. На шест километара источно од Мојковца налазе се остаци средњовјековног града — трга Брсково. На сјеверним, сјевероисточним и сјеверозападним прилазима Мојковцу на Развршћу, Меденом Гумну, Бојној Њиви, Улошевини, Бунбуловом брду и Крсцу одиграла се 6. и 7. јануара 1916. године чувена Мојковачка битка. Оваје је црногорска војска потукла бројне аустро-угарске снаге које су журиле да пресијеку одступницу српској војсци која се повлачила кроз Црну Гору у правцу Јадранског мора. Изгинулим борцима у овој бици подигнут је споменик на улазу у Мојковац на брежуљку поред моста на Тари. Други велики споменик у Мојковцу подсјећа на пале борце овог краја у другом свјетском рату. На подручју Мојковца постоје услови за развој стационарног, ловног, зимског туризма и кајакаштво на Тари. Посебна пажња посвећена је заштити ријеке Таре од загађења оксидима обојених метала. Зато је увезена опрема из Западне Њемачке и изграђен басен за таложење отпадака из флотације.

Мојковац и његова околина имају услове за развој шумарства и пољопривреде. Својим функцијама (у трговини, управи, школству, култури, социјалном старању, здравству) овај град представља велики гравитациони центар шире околине.

На урбани развој Мојковца утицао је и привредни развој. Иако се ово насеље доста брзо развијало, још није добило складан урбанистички изглед. 1964. године усвојен је урбанистички план Мојковца који је убрзо превазиђен да би 1974. године био изграђен нови урбанистички план. Најновији урбанистички план је конципиран тако да зона градског подручја обухвата укупно 366,10 ха, а број становника до 1999. године око 6.500. У погледу спратности доминирају приземне зграде до П+4. (140). Градско подручје задржаће се на три локалитета: Мојковац, Подбишће и Горња Поља. Због потребе подизања зграда за друштвене дјелатности, порушено је више старих сеоских шиндрача. Подигнуто је и неколико стамбених вишеспратница. У граду је изграђена школа, неколико продавница, робна кућа, биоскоп, банка, пошта, три модерна хотела и друге управне зграде. Посебно се својом архитектуром истиче хотел „Мојковац”. Град се територијално шири на четири флувиоглацијалне терасе, што отежава комуникативност између појединих дјелова града на терасама. Саобраћајна инфраструктура у граду није добро регулисана. Питање градског водовода и канализације у Мојковцу је ријешено. На источним падинама Сињајевине направљена је каптажа извора.

У граду се могу издвојити четири цјелине: „средиште града, Горња Мојковац, индустријски крај и приградска насеља. Средиште је оно што би се раније казало чаршија. У њему су усредсређене све трговачке и занатске радње и многе установе. Привредни развој так утицао је како на број, тако и на развој трговачких радњи и заната. Само једно Трговачко предузеће, Бојна њива, има овде око 20 продавница. Заступљени су многи занати: машинбраварски (5), лимарски (5), заваривачки (1), електроинсталатерски (2), берберски (2), столарски (2), молерски (2), бојацијски (1), вуновлачарски (1), фотографски (1), обућарски (1), посластичарски (2 радње) и други.



Насеље Горњи Мојковац намењено је поглавито становању. Ту као што је речено, има и неколико јавних зграда (школа, болница), као и омањих кућа појединаца.

Индустријски рејон Мојковца где је дрвени комбинат, флотација Рудника „Брскова” и жељезничка станица, заузеле су право место.

Четврти рејон у саставу Мојковца су приградска насеља: Рудница, Тућићи и Бабића Поље која још нису срасла с градом. У њима живе земљорадници и досељеници који раде у предузећима”. (64, 76 и 77).

Мојковац као градско насеље има лијепу перспективу. Његову урбану физиономију треба још више формирати и доградити. То ће се постићи бржим развојем индустрије, туризма и пољопривреде. Веома повољни економско-саобраћајни услови ће још више побољшати његов развој.

Нарочиту пажњу треба обратити заштити животне средине. То се прије свега односи на заштиту ријеке Таре. Проблем заштите Таре коју називају „љепотица Европе” познат је не само стручној и општој јавности Југославије, већ и широкој свјетској јавности. Из Рудника (олово-цинкане руде) отпадне воде се преко јаловишта уносе у ријеку Рудницу, а ова их даље транспортује у Тару у коју се улива испод Мојковца. Због заштите ове ријеке од загађености одржан је „југословенски симпозијум о заштити кањона и ријеке Таре”, 15. и 16. септембра 1972. године, а на којем је учествовало 280 научника, стручњака и друштвено-политичких радника из Црне Горе и других република и покрајина. Овом скупу су присуствовали стручњаци из иностранства који су се, познајући љепоте и природне феномене овог подручја, придружили акцији спасавања Таре од загађења и заштити природних љепота њеног кањона, јединственог у Европи. На основу закључака симпозијума о заштити ријеке Таре основани су Југословенски комитет и Фонд за заштиту ријеке и кањона Таре. Зато треба обезбиједити сталну контролу и спријечити загађивање ријеке, првенствено је треба чувати од отпадних вода Рудника олова и цинка „Брсково” који је већ пуштен у погон.

## НИКШИЋ

**Положај.** — Град Никшић се развио у Никшићком пољу, у западном дијелу Црне Горе, у црногорско-херцеговачком појасу Динарида. Никшић је по величини други град Црне Горе и њен индустријски центар. Налази се на 42° 46' С. Г. Ш. и 18° 57' И. Г. Д. Ово урбано насеље лоцирано је у средишњем дијелу Никшићког поља, највећем крашком пољу у Црној Гори. Оно је уједно највеће градско насеље међу насељима наших крашких поља. Основне карактеристике његовог изванредно повољног географског и топографског положаја су да се налази у скоро мезорегионалном дијелу Црне Горе. Долина Зете и њено продужење (Зетско-бјелопавлићка котлина) у ствари чине централно и економски најзначајније подручје Црне Горе.

Постепеним територијалним ширењем Никшић је добио данашње морфолошке границе. У облику троугла, овај град се са западне стране граничи ријеком Зетом, са сјеверне Бистрицом, а са источне стране Грачаницом, док се са јужне стране граничи Требјесом и Студеничким главицама. У околини Никшића нарочиту важност имају превоји: Повија (701 m), преко које је олакшан прелаз према Бјелопавлићкој равници, и Трубјела (862 m) куда је омогућен пролаз према долини Требишњице и Боки Которској.

Као високи котлински град Црне Горе, Никшић се убраја у највише градове, јер лежи на 630—650 m надморске висине.

Овај град има и веома повољан економско-саобраћајни положај. Још за вријеме Римљана, долином Зете, преко Повије и Никшићког поља постојао је пут који је спајао Скадар са римским насељима у долини Неретве.

У средњем вијеку кроз Никшић су пролазили војни и каравански путеви. Са привредним развојем овог града, након Берлинског конгреса, почела је изградња појединих цеста и жељезница, које су потиснуле каравански саобраћај. Први пут, којим је Никшић повезан са Подгорицом (Титоградом), изграђен је 1892. године, а 1905. завршени су путеви Никшић—Шавник и Никшић—Грахово. Нешто касније и пут од Требиња до Никшића. Године 1935. довршена је цеста Никшић—Пљевља. Због искоришћавања руде боксита, године 1950. и касније изграђено је још неколико путева: до Кутског брда и Штитова, односно Бијелих Пољана и Цетиња. Године 1960. довршен је пут Никшић—Гацко, а 1968. Никшић—Плужине.

Године 1938. изграђена је жељезничка пруга уског колосјека Требиње—Билећа—Никшић (која је због нерентабилности укинута), а 1948. године Никшић—Титоград. 1965. године пруга Никшић—Титоград реконструисана је и проширена на нормални колосјек. Њом је Никшић повезан са пругом Бар (чија је изградња завршена 1976. године), и на тај начин добио излаз на море.

За Никшић посебан значај има завршетак изградње асфалтног пута који повезује Никшић и Титоград (као дијела магистралног пута између Сарајева и Титограда), као и проширивање и асфалтирање пута Никшић—Требиње с краком за Рисан и Никшић—Шавник и даље за Жабљак и Пљевља.

Данас је Никшић центар највеће комуне у Југославији чија површина износи 2.065 km<sup>2</sup>.

**Клима.** — На климу Никшића утиче његов положај (у крашком пољу), надморска висина, удаљеност од Јадранског мора (око 30 km ваздушне линије), близина високих планина и постојање вјештачких језерских акумулација у Никшићком пољу.

Најчешће дувају вјетрови из сјеверног и јужног правца (укупно 44°), а сви остали вјетрови учествују са свега 23°.

Средња годишња температура ваздуха у Никшићу је 10,9°C. Најхладнији су мјесеци јануар, са средњом мјесечном температуром 1,1°C, и фебруар са 1,9°C. Максимална температура ваздуха у годишњем ходу се јавља у јулу (21,2°C). Годишња температура је данас 20,1°C.



Потребно је истаћи да маритимни утицаји Јадранског мора више долазе са запада, преко средње Требишњице и Рудина, а мање са југа, долином Зете, јер изгледа да превој између Острога и Будоша, висок 700 m, представља извјесну препреку маритимним утицајима.

Просјечна годишња релативна влажност ваздуха у Никшићу износи 68%. Највеће средње мјесечне вријености имају новембар (80%), децембар (78%) и јануар (74%), а најмање август (57%) и јули (59%).

Средња годишња облачност је 5,2/10 или 52%. Максимум облачности је у новембру и децембру (6,5), а минимум љети, у јулу и августу (3,1). Просјечно годишње има 95,2 ведрих дана.

Никшић има око 2.285 сунчаних сати или просјечно око 6,2 сати дневно.

Овај град има медитерански тип годишњег хода падавина који се одликује максималном количином падавина у касној јесени (новембар—децембар) и израчунатим минимумом падавина у јулу. Више-годишњи просјек годишње количине падавина у Никшићу износи 1.986 mm (1928—1971. године).

Никшић има просјечно годишње 32,6 дана са снијежним покривачем. Највише дана са снијежним покривачем имају јануар (11,0) и фебруар (10,8). Чак и у априлу и новембру има просјечно 0,3 дана са снијежним падавинама.

**Периодизација историјског развика.** — Од свога постанка до данас Никшић је промијенио неколико имена: Андерба (Anderba) — први нуклеус насеља, Anagastum, Оногошт и данас Никшић.

О постанку и првој локацији насеља из којег се развио данашњи Никшић нема непосредних извора, као што нема много података о његовом развикау све до времена када су овим крајевима завладали Римљани, који су оставили прве писане изворе о овом граду. Сигурно је, међутим, да је град настао прије доласка Римљана и то као насеље илирског становништва. Затим је пролазио кроз разне фазе античког доба, мијењајући господаре, улогу и значај, док најзад није постао насеље и средиште околног словенског становништва. Праисторијска ера, према сачуваним траговима, везана је за Илире, за њихово племе Доклеате. У доба илирског краља Генција (168. година прије наше ере) Римљани су покорили илирске крајеве и остали у њима више од шест вјекова. Све ово намеће претпоставку да је илирско становништво било основало своје насеље на мјесту блиском данашњем Никшићу још прије римских освајања. Тај илирски локалитет познат је из историјских извора каснијег римског периода под илирским називом Андерба или Андерве (Anderba) (24, 42). Андерба је била смјештена на Моштаници. Научним рекогносцирањем археолошких остатака веома аргументовано и прихватљиво рјешење о томе дао је Д. Сергејевски, што сасвим одговара претпоставци А. Еванса да се Андерба морала налазити на западној страни данашњег Никшића. Појавом источних Гота област Превалитаније, којој је Андерба припадала, највјероватније, тада је потпуно разорена.

О томе како је настао Анагастум нема никаквих вјеродостојних података. Претпоставља се да су Римљани дуж границе насеља, вје-

роватно за одбрану Андербе, подигли утврђење на каменитој главици која је имала добар одбрамбени положај. Према томе, основи утврђења су римски. Касније су источни Готи ово утврђење запосјели и дали му своје име. Име Анагастум је, како утврђује Јиречек, непосредно готског поријекла, изведено од имена Анагаст (Анагаст, Анагост) (24, 43—44).

Територију Никшића словенска племена населила су крајем VI и VII вијека. Међутим, за овај град познат под именом Оногошт посебно је значајно средњовјековно раздобље. Најважнији остатак града из тог времена је тврђава Бедем, која се налази на Студеначким главицама, западно од града. За средњовјековни Оногошт може се казати да је римски град, који су Римљани подигли у III или IV вијеку. Тај град је вјероватно страдао при нападу варварских племена. Њихове основе су затекли Источни Готи и, спремајући се за борбу против Византије, на темељима Римског града подигли своје утврђење. Римски град је обновио неки готски војсковођа по имену Анагаст, па се по њему готски град назвао Анагаст. Како је назив Оногошт од готског Анагаста, значи да су Срби у вријеме сеобе затекли готско име града и примили га од старосједелаца поробљених Илира, па је од Анагаст касније добијено име Оногошт (24, 44—45).

Средњовјековни Оногошт налазио се на раскршћу веома важних путева, што је пружало повољне услове за развика града и његове жупе тако да је он као насеље формиран у раном периоду (формирања) и добио све особине и карактеристике града — утврђења и насеља — вароши XIII и XIV вијека које јасно говоре да је Оногошт био центар жупе и сједиште његовог главног управитеља — жупана.

Око 1183. године жупан Стеван Немања припојио је Зету са свим њеним областима Рашкој. Од тада и Горња Зета са Оногоштом остаје у саставу немањичке државе око 200 година, углавном од 70-тих година XIV вијека. За вријеме владавине Немањича Оногошт је био једна од њихових љетњих пријестоница. Послије распада државе Немањича њиме владају краљ Твртко, Сандаљ Хранић и Херцег Степан (12, 209).

Име Оногошт, како се вјековима звао град и његова жупа, замијењено је другим називом — Никшић. Име Никшић постало је од племена Никшића. Ово се племе прије више вијекова толико намножило и ојачало (у Никшићу) да је постало једно од најјачих херцеговачких племена, стекло престиж над осталим становништвом овог краја и њаметнуло своје име цијелом предјелу и његовом граду (10, 44).

Нови назив Никшић није одмах потиснуо старо име Оногошт, Оба имена су се дуго одржавала под Турцима, док није новије име сасвим преовладало. Интересантно је истаћи и то, на основу историјских извора из XVI, XVII и XVIII вијека, да је дуго задржавање два имена за исти град ријетка појава.

Турци су освојили Никшић 1465. године и држали га више од четири вијека, све до 1877. године. Коначно, Никшић је ослобођен 27. августа 1877. године (24, 46—47).

За неколико година послје ослобођења (1877—1883) град је углавном задржао исти изглед који је имао и под Турцима. Никшић



тада насељавају нови становници из појединих крајева Црне Горе, па се указала потреба за подизањем нових кућа и територијалним ширењем. На предлог грађана, да им се одреди мјесто за подизање вароши, дошао је у Никшић у прољеће 1884. године књаз Никола и донио план нове вароши који је израдио др инж. Јосип Сладе, родом из Далмације. Према овом плану се град развијао све до II свјетског рата. У току II свјетског рата Никшић је неколико пута бомбардован, а ослобођен је од њемачких окупатора 18. септембра 1944. године. Послије II свјетског рата одмах се пришло обнови и развио се у град други по величини и значају у Црној Горе.

**Послијератни етапни развитак.** — Послијератни развитак градског насеља може се подијелити у двије етапе. У првој етапи од 1945—1947. године обновљен је порушени град, саобраћајни објекти, порушене и попаљене зграде. У другој етапи од 1947. године се подижу нови модерни и савремени стамбени блокови, што је почело граду давати нову физиономију. Од 1951. године настаје најважније раздобље у урбанистичком развоју Никшића, везано за подизање Железаре, изградњу хидроцентрала, експлоатацију Рудника боксита и проширења капацитета раније изграђених индустријских објеката. Од тада наступају огромне промјене у просторном ширењу и констелацији града.

**Урбани развој и територијални развитак.** — Велики значај за територијално ширење овога града има доношење урбанистичких планова. Први план средњовјековног Оногшта израдио је енглески научник (археолог) Артур Еванс. Његов план је обухватао данашњи Бедем и његово подножје у површини од 2 ха.

Послије ослобођења града од Турака осјетила се потреба за планском изградњом будућег насеља. Др инж. Сладе Шиловић израдио је први регулациони план града, маја мјесеца 1883. године. Никшић је овим планом, поред старе, добио и нову урбану цјелину — Нову варош. Средину Нове вароши чини четвороугаони трг од којег звездасто полази шест правих улица. Изградња града била је предвиђена у равници источно од градског бедема. Планом је предвиђена приземна изградња или приземље са једним или највише два спрата. Сладеов план предвиђао је развој града од око 10.000 становника. План је рађен по узору на нека урбанистичка рјешења италијанских градова. По својој идејној концепцији представља ренесансно-барокну шему идеалних градова. По овом регулационом плану Никшић се изграђивао све до 1941. године, а на његовим конципираним основама засновани су сви послјератни урбанистички планови (24).

Први послјератни урбанистички план Никшић је добио 1952. године, а други 1958. године. Према другом усвојеном регулационом плану станбена зона Никшића обухвата површину од 11,25 км<sup>2</sup> и садржи 11 стамбених урбанистичких јединица. Реализација овог плана за изградњу Никшића предвиђена је за крај 2000. године, када би Никшић требало да има 56.500 становника. Од 1958—1971. године није рађен ни један урбанистички план. Послијератним урбанистичким плановима примјењивани су двоспратни и троспратни станбени објекти (24, 92—96).

Никшић има четири градске цјелине — рејона: Бедем (некадашњи Оногшт), Стара варош, Нова варош и Нови Никшић.

Посебан значај за развитак Никшића имала је привреда и поједине привредне дјелатности које су биле особито развијене прије II свјетског рата, што није било случај у другим црногорским градовима. „Турски Никшић има око 50 дућана, нешто трговаца, а нешто кафеџија и занатлија, Турака, Арбанаса и Цинцара. Чаршија се налазила испред самог града и звали су је Крива Чаршија. . . Дућани су били дрвени ћепенци” (146, 16). Интересантно је напоменути да се у том времену у чаршији одвијао и сточни пазар. Робу су никшићки трговци набављали с разних страна, из ближих турских градова: Мостара, Пљеваља, Требиња, Подгорице и из Дубровника. Овај развој трговине односио се на турску варош (Стару варош). Турска варош заузимала је исти простор као и садашњи Никшић. Сматра се да Турци послјератно насељавања, због одбрамбеног положаја, нијесу смјели правити куће у пољу ван граница бедема. Значи, најгушће куће биле су сконцентрисане испред града у Старој вароши. Као и све турске вароши и ова се дијелила на махале (најпознатије су биле: Херцеговачка, Подгоричка, Спушка, Пиперска, Грудска и друге) и чаршију. Било је неколико кривих улица и сокака. Под турском влашћу (1465—1877. г.) град се развијао и изграђивао без плана — стихијски. Највећи дио града био је подигнут у унутрашњости бедема и непосредно испод њега, а мањи дио у равници гдје се налази данашњи Никшић. Даље од града су куће биле разбацане или груписане по турским братствима.

Никшићки Муслимани су на рачун нашег становништва створили своје агалукe и читлуке. Заостали турски феудализам кочио је развитак производних снага и друштва. У почетку XVIII вијека створен је никшићки кадилук. Најшире границе је никшићки кадилук имао у XVIII вијеку, када је и турски Никшић достигао највећи замах. Господари Никшићког кадилука били су грађани. Сем у агалукима богатство грађана састојало се у стоци коју су продавали у приморским градовима. Док је тако један дио грађана живио богато од својих агалукa и стоке, мањи број се бавио трговином и занатима. Од заната су били нарочито заступљени туфегџијски, ковачки и терзијски. Пазар се одржавао за Херцеговце у граду, а за Црногорце и Брђане у Сливљу (пазаришту).

Након ослобођења Никшић је задржао изглед који је имао за вријеме Турака. У вароши су створене неколике трговинске и занатске радње.

Са повећавањем становништва осјећала се потреба за подизањем нових кућа. Према плану Нова варош је подигнута на једном дијелу старе турске. На тај начин Никшић је добио Стару и Нову варош. Доњи град је срушен, а горњи (Бедем) је остао конзервиран.

Међу најљепшим грађевинама Нове вароши биле су: Саборна црква грађена у византијском стилу и дворац краља Николе у стилу ренесансе. Својом архитектуром посебан утисак оставља Царев мост на Зети. крај Никшића изграђен 1894. године.



Нови Никшић је најсавршенија и најурбанизованија градска цјелина. Данас је то сасвим урбанизовано насеље са широким булеварима, правилним градским четвртима, парковским површинама, уличним дрворедима и травњацима. Стамбене зграде имају равне кровове.

Никшић данас има четири трга. Према статистичким подацима за 1971. годину имао је 54. улице. Исте године овај град је имао 6.417 станова и 1.365.000 м<sup>2</sup> зелених површина.

Велике промјене у просторном ширењу и констелацији града наступиле су приликом изградње канализационе, водоводне и електричне мреже, затим изградња мостова на ријекама и других пратећих објеката.

У послјератном периоду урбани и индустријски развој Никшића захтијевао је изградњу нове канализационе мреже. Њена изградња отпочела је 1970. године. Укупна дужина канализације износи 110 км. Пројектом су разрађена два основна система: први одвођење фекалија, чији главни сабирач једним краком полази од Пиваре према Скупштини општине, а затим Улицом др Ника Миљанића према болници, а други захвата улице Вука Караџића и Ивана Милутиновића. Трећи крак обухвата преддио од „Оногшта“ до Трга Саве Ковачевића. У преддијелу болнице сва три крака се спајају и тунелом кроз Студеначке планине, дугим 1.200 м, и одводе фекалије и друге отпадне воде према кориту Зете. Други систем за одвођење отпадних вода, у првој фази обухвата исти рејон као и фекалије с разликом што се он улива у Мрковшницу у близини Жељезничке станице (147). Овом канализацијом ријешене се проблем отпадних индустријских вода Пиваре које се изливају у рјечно корито Бистрице. Међутим, отпадне воде Жељезаре излучују се у Грачаницу. Све остале отпадне индустријске воде каналисане су у ријеку Зету и њене притоке. Дobar дио канализационе мреже је завршен, а остали је у изградњи.

Никшић је довршио прву изградњу водовода 1931. године. Послије ослобођења, усљед развоја индустрије и наглог пораста становништва, водовод није могао да задовољи растуће потребе. Зато је 1953. године изграђени нови водоводни колектор од каптаже до резервоара у дужини од око 10 км. Садашњи капацитет Никшићког водовода је 150 литара у секунди, а предвиђа се његово дуплирање од 300 литара у секунди.

На подручју Никшића сукобљавали су се интереси, почев од Илира (које су покорили Римљани), па преко Гота, Авара, Словена и Турака. Никшић је промијенио многе господаре. Смјењивањем ових народа, у Никшићу се и број становника мијењао (једни друге су потискивали).

**Становништво.** — На бази ондашњег начина живота и покретљивости народа може се рећи да је римска Андерба и готски Анагастум био насеље са мањим бројем становника. У XV вијеку Оногшт насељавају Турци које су протјерали Никшићани почетком XVI вијека, па ни ту није могло бити много становника. У XV и XVII вијеку био је нестабилан број становника Оногшта, због борби вођених између Никшића и Турака, када је Никшић био у рушевинама. Петар Шоба-

јић наводи да је прије ослобођења од Турака Никшић имао око 2.500 становника.

Послије ослобођења Никшића од Турака настаје масовно исељавање Муслимана. У XIX вијеку иселио се знатан број породица из Никшића у разне крајеве свијета. Ослобођени и напуштени Никшић населили су становници катунског крша и других крајева Црне Горе. Ова динамичност миграционих кретања јако се одразила на број становника Никшића. 1898. године Никшић је имао 1.976 ст., 1900. г. 2.102 ст., 1910. г. — 2.871 ст., 1921. г. — 3.943 ст., 1931. ц. 4.162 ст., 1941. г. — 5.168 ст., 1948. г. — 6.013 ст., 1953. г. — 10.323 ст., 1961. г. — 20.166 ст., и 1971. године — 28.527 становника. Данас се процјењује да Никшић има око 40.000 становника (24, 50; 69, 27).

Миграциона кретања становништва Никшића била су врло динамична. Почетком XX вијека Јован Цвијић, проучавајући кретање становништва на Балкану писао је да је „за посљедњих десет векова Никшић лично на казан у коме је непрестано кључало, те да овај крај с тога аспекта представља најинтересантнију тачку Балкана у смислу проучавања насеља и становништва“.

Послије II свјетског рата, стварањем бољих животних услова, исељавања су смањена. У послјератном периоду, почиње фаза насељавања Никшића, за разлику од стања до II свјетског рата, када су преовлађивала емиграциона кретања.

Пораст досељеника, одмах послје рата, тумачи се природом најинтензивније индустријализације Никшића (1951—1961). Према статистичким подацима од 1948—1952. године у Никшић се доселило 2.399 становника. Од 1956—1957. године доселило се 2.406 становника, што представља највећи број досељеника до 1961. године. Од 1958. године број досељеника постепено опада, тако да је 1961. године досељено само 326 становника. Смањење досељавања становништва условљено је смањењем изградње индустријских објеката. До 1961. године највише се досељавало сеоско становништво, поријеклом из Бањана, Пиве и Дробњака, Бјелопавлића, Цуца, Рудина и других насеља која гравитирају Никшићу. Особито су за Никшић карактеристичне дневне миграције становништва у правцу село—град, а поготово кад се узме у обзир процес индустријализације.

**Функције.** — У својој прошлости Никшић је вршио разне функције. Пошто је имао повољан саобраћајни положај, Никшић је имао војно-стратегијску функцију. Ову функцију је имао још за вријеме Римљана, затим кроз читав средњи вијек и у XVI и XVII вијеку када је давао снажан отпор Турцима. Ослобођењем од Турака 1878. године Никшић губи ову функцију. За вријеме II свјетског рата је представљао утврђени град.

„Слабљењем стратегијске и управне функције јачала је пољопривредна функција Никшића и његове околине. Све до најновије друштвено-економске еволуције, настале развитком индустрије, становништво Никшића у великом проценту је имало посједе које је само обрађивало, и бавило се сточарством, па се мало разликовало од становништва околних села“ (12, 212). Сточарство је увијек било значајније од земљорадње. Промјене у смањењу сточарске привреде за



овај крај, у најновије вријеме, илуструју подаци о кретању броја стоке. У никшићкој општини је било 1939. године 242.860 грла ситне стоке и 33.633 говеди, а 1971. године — 59.380 ситне и 16.481 говеди.

Године 1967. у Никшићу је формиран Пољопривредно-прехранбени комбинат „Никшић” који се бави производњом разних пољопривредних култура (жита, крмног и индустријског биља, воћа и поврћа), меса, месних производа. Овај комбинат снабдијева град разним пољопривредним производима.

Никшић је од постанка имао улогу трговинског центра. Сточни вишкови и потребе сточара давали су у прошлости основне елементе за трговину. Крајем XVII вијека трговачки каравани између Никшића и Боке Которске бројили су често 500—700 коња. Из Никшића су се највише извозили: стока и сточни производи, а увозили: жито, со, вуна и восак. И за вријеме Турака Никшић је одржавао традиционалне трговачке везе са приморским градовима. Послије Берлинског конгреса трговачка функција овога града се још више побољшала. Отварају се трговинске и занатске радње и кафане. Рисан је одувјек представљао главну извозну луку никшићког региона. Изградњом цесте до Требиња и жељезничке пруге овај крај се све више оријентише на Дубровник.

Године 1931. Никшић је имао „44 трговачке, два хотела 18 угоститељских, 61 занатску радњу и два индустријска предузећа” (24, 105). Од 1918—1940. године трговачки живот у граду је ојачао. Трговина се нарочито развијала и јачала изградњом жељезничке пруге Никшић—Билећа, када се Никшић повезао са привредним центрима Сарајевом и Београдом.

Пораст града нарочито посљедњих година, условио је и јачање трговине и угоститељства. Од већих трговинских предузећа наводимо следеће: Велетрговинско предузеће „Напредак”, „Атекс” и др.

Интеграцијом трговинског предузећа „Прехрамбено”, прехранбеног сектора „Напретка”, ПИК „Никшић” и Трготекстила, формирано је крупно трговинско предузеће „Пољопривредно-прехранбени комбинат”. Тако се и број трговинских продавница смањио са 206 у 1970, на 165 у 1971. години.

Никшић има и рударску функцију. Године 1948. производња боксита износила је око 8.000 тона да би у 1971. години порасла на 350.737 тона сировог и 7.118 тона печеног боксита. Главна налазишта боксита у околини Никшића су: Кутско брадо, Бураков до, Биочки стан, Штитово, Бршно и др. Највише се производи црвени боксит.

Најважнија економска функција коју је Никшић добио у послјератном периоду је индустријска функција. За Никшић се може рећи да се тек након другог свјетског рата комплетирају функције његовог привредног развоја, а посебно у посљедње двије деценије, почев од 1951. године када почиње његова водећа индустријска функција. „Прије другог свјетског рата у Никшићу је радила пивара, пиљана и мала термоцентра. Пивара је подигнута још 1890. године, али због малог капацитета касније је, 1911. подигнута и друга. Првим свјетским ратом престале су са радом оба двије пиваре, старија за стално, а новија је обновљена тек 1931. године. Годишња производња

је била пред рат око 5.000 хектолитара, а запошљавало се у овом погону 42 радника и службеника. Пивара је проширена 1936. године, а запошљавала је у једној сезони до 230 радника и службеника” (12, 109). Данас су у граду заступљене следеће индустријске гране: прехранбена, метална, дрвна, производња електричне енергије и као најважнија црна металургија. Најпознатији индустријски објекти су: Жељезара „Борис Кидрич”, Индустрија пива, уља и сокова „Требесја”, Шумско-индустријски комбинат „Јаворак”, „Црногорске електране” и друге.

Црногорске електране имају за основу дјелатност производњу и продају електричне енергије. Главни енергетски објекти су хидроцентрале „Перућица” и „Пива”.

Никшић је данас главни центар црне металургије у Црној Гори. Године 1951. почела је изградња Жељезаре, а завршена 1961. Жељезара се налази са источне стране града, 3 км. удаљена од Трга Саве Ковачевића. „Подизање овог објекта услиједило је планском изградњом индустрије, са циљем да се економски заостали крај што прије уздигне, а базирано је на могућности добијања електричне енергије, коришћењем великог воденог потенцијала Никшићког поља, близина приморских лука за довод сировина и на расположивој радној снази у аграрном пренасељеном крају” (12, 216). Њени главни производи су: сирови челик, тешки, средњи и ситни профили, вучени и љуштени челик, црни лим, хладноваљани челик и траке и други производи. Својим настанком Жељезара „Борис Кидрич” је одредијелила и основне смјернице цјелокупног друштвено-економског развоја Никшића (развој комуналне привреде, трговине и угоститељства, мреже здравствених, културних, образовних и других установа и дјелатности). Производи Жељезаре познати су по свом високом квалитету не само на југословенском, већ и на тржиштима многих земаља Европе, Азије и Африке. Жељезара има 5.128 упуслених, а у току је њена реконструкција и модернизација. До сада су изграђени и пуштени у производњу значајни нови објекти: блуминг ваљоница, вучионица челика, друга електролучна пећ од 60 тона и низ других објеката и постројења. Интензивно се ради на даљем уходавању завршених, изградњи започетих, а припрема се и изградња још неких нових објеката” (148, 3).

Саобраћајна функција одувјек је била од посебног значаја. Никшић је сада највећа саобраћајна раскрсница у сјеверозападној Црној Гори, што је већ истакнуто у поглављу о положају града.

Најважније некономске функције Никшића су: управно-политичка, културно-просвјетна и здравствена.

Никшић је био један од политичких центара и као такав играо важну улогу још у средњем вијеку, а нарочито у вријеме турске управе у њему. Оногшт је био у летњем периоду пријестоница владара династије Немањића. У средњем вијеку Никшић је представљао управно и привредно средиште Жупе. Током XVII и у првој половини XVIII вијека Никшић је био дуже вријеме средиште православне епископије. Након оснивања Херцеговачког санџака 1470. године, Никшић постаје његова централна тачка. Послије ослобођења од Турака



је један од најважнијих управно-административних и политичких центара Црне Горе.

Културно-просвјетна функција Никшића за вријеме Турака била је потпуно неразвијена. Привредни и друштвени успон ослобођеног града пратио је настанак низа културно-просвјетних установа и друштва: Основне школе (1878), Друштво никшићке читаонице (1881) и Позоришног друштва „Захумље“ (1898).

Од почетка до данас у Никшићу су штампани листови: „Невесиње“ (1898), „Оногошт“ (1889. и 1900), „Народна мисао“ (1906), „Слободна мисао“ (1922—1941), „Трговачки лист“ (1907), „Земљорадник“ (1907), „Глас народа“ (1926—1929), „Радни народ“ (1927—1928), „Побједа“ (1944), „Никшићке новине“ и др. Никшић је прву штампарију добио 1898. године.

Данас у Никшићу постоји графичко-књижевско предузеће „Колле“, неколико основних школа, Педагошка академија, која је прерасла у Наставнички факултет, Школски центар „Твртко Бијелић“ и Гимназија, која је отворена 1913. године.

Као здравствени центар Никшић опслужује све комуне у сјеверозападном дијелу Црне Горе, па и шире. Године 1961. основан је Медицински центар. У њему се налазе и друге здравствене установе. У Брезовику је Завод за туберкулозу који опслужује болеснике из читаве Црне Горе.

У послеријатном периоду појачана је и унапријеђена угоститељска мрежа, а посебно изградњом модерног хотела „Оногошт“ у чијем саставу је изграђен хотел „Никшић“ у Сутомору. У предратном периоду постојала су четири хотела: „Никшић“ (15 соба), „Европа“ (29 соба), „Америка“ (12 соба) и „Бристок“ (12 соба). 1970. године у граду је било 37 угоститељских радњи. У околини Никшића изграђена су четири мотела које грађани користе и као излетишта (на Требјеси, Видровану, Крушцу и на Глави Зете).

Природни и антропогени фактори пружају повољне услове и за развој туристичке функције овога града. Хидрографски туристички мотиви Никшића и околине (Зета, Бистрица, Грачаница и др.) су разноврсни и интересантни као што су врела Видрована и вјештачка акумулациона језера.

Прејели околине Никшића пружају изванредне услове за зимске спортове. Планински масиви обилују повољним смучарским теренима који пружају услове за развој планинског туризма. Мораково, Крново, Војник и предио Дурмитора имају све услове да постану велики спортски рекреациони центри.

Бројни археолошки и културно-историјски споменици града и шире околине (Црвена Стијена, Манастир Острог, Жупски манастир, Пивски манастир, бројни мостови, цркве) представљају изразито туристичко богатство Никшића и његове околине.

Посебну туристичку вриједност за овај град представља изграђена плажа на Крушцу. Плажа је постала главно стјечиште за око 10.000 Никшићана који се у љетњем периоду године купају на овом вјештачком језеру.

**Загађивање природне средине.** — Посебно треба истаћи загађивање природне средине. Особито се у граду загађује Зета. Највећи њени загађивачи су: Жељезара „Борис Кидрич“, индустрија пива, уља и сокова „Требјеса“ и комуналне воде. На примјер „крајем јануара 1960. године први пут је на терен изашла стручна комисија која је утврдила да је у ријеци Бистрици садржај фенола преко 20 мг/л, а на другом каналу који води отпадне воде у Грачаницу преко 30 мг/л. Дужином читавог тока Зете садржај фенола кретао се од 0,01 мг/л до 0,75 мг/л... У августу мјесецу исте године концентрација фенола на главном испушту краћу се од 7,7 до 17,28 мг/л, до понора у Сливљу нешто се смањују да би се на Глави Зете знатно смањиле (Глава Зете до 1,4 мг/л); Перућница 0,1 до 2,13 мг/л; Обошница 0,3 до 1,91 мг/л... Концентрације фенола исте године утврђене су и на профилима Слап око 20 км низводно од главе Зете (0,07 до 1,4 мг/л), Даниловград (од 0,07 до 1,1 мг/л и на ушћу Зете у Морачу (0,06 до 1,1 мг/л)” (136, 173). У последње вријеме промјеном технолошког процеса Жељезаре „Борис Кидрич“ у правцу побољшавања уређаја за пречишћавање одпадних индустријских вода, долази до смањења количине фенола који негативно утиче на живот фауне ријеке Зете.

Велики механички прираштај, који се у Никшићу осјећа посебно задње двије деценије, утицао је на ширење града ван урбанистичког плана. Раније јако развијено подручје екстензивне сточарске привреде последњих година стално је захватила деаграризација, а упоредо и урбанизација. Независно од урбанистичког плана развила су се приградска насеља, досељеника из села простране околине. Насеља кружно уоквирују град а то су: Кочани, Глибавац са Беманцом, Драгова Лука, Рубежа, Озринићи, Кличево, Страшевина, Студенци, Мокра Њива и друга.

### Перспектива

Никшић као град има велику перспективу, тим прије ако се узме у обзир чињеница његовог даљег јачања индустријске функције. Реконструкцијом и модернизацијом Жељезаре „Борис Кидрич“, која је у току, повећава се производња челика и број уполслених.

1974. године произведено је 148.000 тона челика и то претежно у асортиману електро челика.

Реконструкцијом Жељезаре „Борис Кидрич“ предвиђена је производња око 400.000 тона сировог челика у 1980. години. Према перспективи развоја црне металургије у СР Црној Гори предвиђено је да Жељезара „Борис Кидрич“ изгради три фабрике (погона) и то: у Бијелом Пољу (фабрике гибњева), Даниловграду (фабрика биметалних трака) и Шавнику (фабрику „банди“ цијеви) (149, 3).

У току је такође реконструкција и проширивање капацитета „Требјесе“. Након модернизације и проширења капацитета 1980. године, „Требјеса“ ће производити 1.000.000 хектолитара пива и 100.000 хектолитара сокова што је двоструко више од досадашње годишње производње.



У дугорочној привредној оријентацији Црне Горе привреди Никшића припада значајно мјесто. При томе ваља рачунати посебно на даље јачање економских и неекономских функција, а самим тим доћи ће и до промјене у структури становништва неких привредних грана. Никшић нуди компаративне услове за даљи развој црне и обојене металургије, производњу боксита, повећање производње хидроенергије и развој туризма, па је данас највећи центар црне металургије у СР Црној Гори. Реално гледано, Никшић је требало да постане и највећи центар обојене металургије у СР Црној Гори, умјесто Титограда, гдје је лоциран Алуминијски комбинат. Геолошке резерве црвеног боксита у околини Никшића процјењују се на око 200.000 милиона тона и неколико милиона тона бијелог боксита.

У самом граду и његовој околини треба да се што више валоризују расположиви потенцијали, било да се ради о сопственим ресурсима (хидропотенцијал, минералне сировине и дрво), било да се ради о заснованим индустријским капацитетима (Жељезара, прерада дрвета и производња пива), било да су у питању нови капацитети засновани на челику као главном репроматеријалу или пак на дисперзији капацитета који нормално гравитирају Луци Бар и Титограду, као непосредном залеђу. Паралелно са овим основним правцима развоја не може се подцијенити положај Никшића у повезивању планинских и приморских туристичких капацитета у Црној Гори, као и ширих, транзитних токова мото-туриста између јадранске обале и главног магистралног правца у земљи.

У наредном периоду треба очекивати повећање броја становника у граду, јер Никшићу као привредно развијеном центру гравитира шире подручје него што је територија садашње општине. Перспективно гледано доћи ће до промјене у структури становништва и преливања радне снаге у корист црне и обојене металургије, металне индустрије, енергетског комплекса, грађевинарства и других привредних дјелатности.

Довршењем пута Никшић—Титоград повећаће се саобраћајна функција овога града. У току је довршење још неких комуникација којима ће се овај, други по величини, град повезати са другим мјестима у Црној Гори. То ће свакако још више валоризовати природне изворе којима располаже околина Никшића.

## П Л А В

Плав се налази на 945 m надморске висине, поред Плавског језера, у подножју Проклетија. Један дио насеља лежи у долини Буричке ријеке, а други већи дио је окренут према Плавском језеру у ком правцу се Плав шири. У посљедње вријеме насеље се шири према Лимском мосту, ка излазу Лима из Плавског језера. Од југословенско-албанске границе Плав је удаљен свега десет километара. По свом географском положају представља једно од најперифернијих насеља

градске физиономије у Југославији. Највећи дио овог насеља лежи на уздигнутој коси изграђеној од моренског материјала некадашњег гусињско-плавског ледника, који се завршава недалеко од Плава.

Са источне и јужне стране над Плавом уздижу се Проклетије, а са сјеверозапада планина Виситор (2210 m). У правцу запада, између Проклетија и Виситора, пружа се широка долина ријеке Ључе, валов некадашњег ледника. Ближе и даље од Плава налази се неколико већих и мањих мјеста: Гусиње (11 km), Мурино (11 km), Андријевица (27 km), Иванград (45 km), Колашин (77 km) и Пећ, преко Чакора (74 km).

Плав је центар Плавско-гусињске котлине. Плав је удаљен 45 km од Јадранске магистрале, а исто тако од најближег аеродрома у Иванграду. Повезан је аутобуским саобраћајем са ближом и даљом околином. Сталне и сезонске аутобуске везе одржавају се са Београдом, Титоградом, Иванградом, Пећи и другим градовима. Са Македонијом, Јужном Србијом и Косовом Плав је повезан преко превоја Чакор или новим асфалтним путем који повезује Косовску Митровицу са Иванградом.

Плав лежи у области субалпске климе, која се одликује свјежим љетима и хладним зимама са доста снијега. Јесен је дужа и топлија од прољећа. Према подацима за период 1961—1968. год. најтоплији мјесец је јули са средњом температуром ваздуха 17,1°C. Апсолутно максимална температура ваздуха у наведеном периоду забиљежена је у Плаву јула 1965. године и износила је 34,2°C. Апсолутно минимална температура забиљежена је јануара 1963. године и износила је —28,6°C. Апсолутна амплитуда температуре ваздуха износи 62,8°C. Највећа облачност је у зимским мјесецима децембру и јануару (облаци тада покривају више од 70% неба). Најмања облачност је у августу и износи 33 до 38%. Највише падавина је у октобру (149 mm), а најмање у јулу (60 mm). Снијег се јавља крајем новембра и траје до краја фебруара. Просјечна висина снијежног покривача је око 1 m. На околним планинама снијега има знатно више, што значи да има повољне услове за развој зимског спортског туризма. Овакви климатски услови и велика надморска висина чине подручје Плава привлачним ваздушном бањом.

Непотпуна археолошка истраживања у Плаву и његовој околини указују да је простор, на којем се данас налази Плав, био насељен још у античко доба. О томе свједоче и неки називи илирског поријекла. Као насеље Плав се помиње у XIII вијеку (у повељи цара Душана помиње се као Пулав 1235. године). У доба Немањића Плав је представљао центар жупе. Тада се помиње као село Рибаре. На мјесту данашњег Плава, у то доба, се на источној обали Плавског језера налазило насеље Рибаре, чији су се становници, поред осталог, бавили и риболовом на језеру, Лиму и Ључи. Заједно са насељем Плавско језеро је тада припадало манастиру Дечанима, недалеко од Пећи. Манастир Дечани и Пећка патријаршија, имали су искључиво право риболова на Плавском језеру (67, 807—808).

За избор локације поред Плавског језера, ради подизања насеља, имали су велики значај путеви који су се ту крстали. Плав се на-



лази на мјесту гдје се каравански пут од Котора и Скадра, за Пећ и Цариград, укрштао са путем који је ишао долином Лима (67, 811). У средњем вијеку насеље је било опасно високим зидом са кулама. У утврђени град улазило се кроз двије капије. Улице су биле уске и кривудае, са ћепенцима, махом у главној улици. Плав се дијелио на махале које се по муслиманским породицама зову Реџепагића, Шабо-вића, Омерагића, Медунска, Метеризи, Купус. Поред језера је Рибарска махала, а преко Буричке ријеке варошко предграђе Прњавор.

Од краја XV вијека, па све до 1912. године Плав је био под турском влашћу. За вријеме Турака постаје варошица и значајан центар у коме се развија трговина, занатство и пољопривреда (67, 808). Пратиоци бројних каравана и трговци снабдијевали су се у Плаву земљорадничким и сточарским производима. Земљорадња и сточарство су још тада биле главне привредне гране становништва тог малог насеља. Плављани су били добре кириџије. Из Плава и његове околине извозили су вуну, жито, сир, восак и др. Хаци-Калфа забиљежио је Плав као мјесто, насељено Црногорцима. Ами Воуе назива Плав варошицом са 100 арнаутских и српских кућа (142, 184). Плав је имао и малу чаршију од тридесетак дућана у средини варошице, гдје су околна племена долазила на пазар.

У физиономији Плава сачувано је доста оријенталних елемената. Посебну карактеристику Плаву дају бројни и добро сачувани културно-историјски споменици. Међу њима ваља истаћи: Кулу Реџепагића из XVII вијека и стару Царску цамију. Кула Реџепагића несумњиво је најстарија муслиманска грађевина у Плаву. Овај објекат данас представља један од најинтересантнијих споменика стамбене и одбрамбене архитектуре у Црној Гори. Послије Куле Реџепагића стара Царска цамија је најстарија муслиманска грађевина у Плаву (79).

Послије ослобођења од Турака и борби у првом и другом свјетском рату, Плав се постепено обнављао задржавајући много старога у својој физиономији. Плав је у другом свјетском рату страдао од окупатора. Коначно је ослобођен 25. јула 1944. године.

Године 1943. Плав је имао 364 домаћинства са 1850 становника. 1953. године ово насеље је имало 406 домаћинства и 2018 становника. Према подацима 1971. године имао је 3058 становника и 548 домаћинства (69, 29). Национални и етнички састав становништва општине је сложен. Према попису из 1971. године најбројнији су Муслимани (48,1%), затим Црногорци (26,8%) и Албанци (19,1%).

У предратном периоду привреда је била заостала. Процес индустријализације није био развијен. Становништво се највише бавило пољопривредом, ситним занатством и трговином. Изузев неколико приватних стругара, није постојало ни једно индустријско предузеће. У послеријатном периоду почиње динамичнији привредни развој. Плав добија управно-административну, индустријску, пољопривредну и туристичку функцију. Данас је административни центар плавске комуне. У послеријатном периоду у овом насељу подигнута су три индустријска објекта: Дрвно-индустријско предузеће „Бор“, Фабрика — лингопласта и Фабрика кринкл-предива. Дрвно индустријско предузеће „Бор“ са Фабриком лингопласта производи: резану грађу јеле, смрче

и букве, лингопласт одреске. Фабрика кринкл-предива долази у ред ретких фабрика ове врсте у Југославији.

Плав је центар изразито пољопривредне и неразвијене општине. Највећи привредни значај имају сточарство, земљорадња и експлоатација шума. Посебан значај је у богатству шума које се вишеструко користе (дају сировину за дрвно-прерађивачку индустрију, имају туристички значај, штите земљиште од ерозије и др.) за плавску комуноу.

Туристичка функција Плава стално се повећава. Међусобним допуњавањем природних и антропогених фактора Плав са својом околином спада у најатрактивнија планинска мјеста СР Црне Горе. Међутим, такве факторе треба више туристички валоризовати. Наиме, за интензивнији развој туризма нужно је боља организација и пропаганда, јер је Плав још увијек непознат многим туристима. На обали Плавског језера подигнуто је неколико рецептивних туристичких објеката. Између осталих изграђен је хотел „Плавско језеро“ са 60 лежаја. У току је изградња низа туристичко-угоститељских објеката међу којима и хотела „Б“ категорије са 260 лежаја на обали Плавског језера. Подручје Плава поседује и низ предности у односу на нека планинска подручја сјеверне Црне Горе као што су: већи број ведрих дана, незнатна количина падавина и повољнији распоред падавина, мања вјетровитост и већа инсолација што још више повећава туристичку функцију Плава. Због бржег развоја туризма изграђено је и неколико објеката комуналне инфраструктуре. Од посебног је значаја недавно завршен водовод, бензинска пумпа, пуштање у рад аутоматске телефонске централе, асфалтирање улица, асфалтирање пута Плав — Гусиње и др.

Плав је значајан културно-просвјетни центар. Посебно се истиче нова зграда Основне школе „Хајро Шахмановић“, на којој су спомени плоче палим борцима и жртвама фашистичког терора из Другог свјетског рата. Септембра 1965. године у Плаву је отворено подручно одјељење Иванградске гимназије „Панто Милишић“ да би 1969. године одлуком СО Плав прерасло у саомсталну гимназију. У Плаву се налазе и друге културне институције.

Плав у посљедње вријеме мијења своју урбану физиономију. Перспектива овог насеља је у даљем развоју традиционалне пољопривреде, затим индустрије и туризма.

## П Л У Ж И Н Е

Плужине се налазе на крајњем сјеверозападу СР Црне Горе у кањону Пиве. Раније насеље Плужине било је изграђено с обје стране ријеке Врбнице у уској и живописној котлини. Међутим, изградњом ХЕ „Пива“ раније насеље нашло се испод воде новог вјештачког акумулационог језера. Касније је изграђено ново насеље Плужине (удаљено око два км од старог насеља). Нове Плужине лоциране су на пространој заравни која је раније била под воћњацима. Насеље је изграђено нешто јужније и то изнад вјештачког језера, у кањону



ријеке Пиве. Плужине су у ствари, најмање градско насеље у Црној Гори које постоји већ више од двије године.

Плужине се налазе на путу Никшић—Плужине—Фоча. У пројекту је и изградња нових комуникација од Плужина према Гацку и према Жабљаку, преко Дурмитора. Изградњом нових комуникација и реконструкцијом већ постојећих, свакако ће се још више побољшати саобраћајна повезаност овог насеља.

Изградња ХЕ „Пива” на истоименој ријеци највише се манифестовала кроз разноврсне утицаје на географску средину. У прољеће 1966. године отпочели су радови на њеној изградњи. Брана лучног облика се налази на Пиви, око 9 км узводно од Шћепан Поља, у изразито кањонском дијелу ријечне долине. Њена висина износи 220 м и по висини је прва у Југославији. Годишња производња електричне енергије ове хидроелектране износи 856 милиона КVh. Хидроелектрана првенствено служи за снабдијевање електричном енергијом Алуминијског комбината у Титограду. Стварањем Пивског језера (чија дужина износи 42 км), у долини Пиве, измијенила се не само природа и интензитет геоморфолошких процеса који су милионима година дисецирали овај простор, већ је појава језера изазвала и знатне микроклиматске промјене. Подизањем бране и стварањем вјештачке акумулације измијенила се привредна активност људи. Становници Плужина су се бавили сточарством и земљорадњом, нарочито до почетка радова на изградњи вјештачке акумулације. Стварањем Пивског језера, у долини Пиве, становници Плужина и њихове околине остали су без основних пољопривредних површина које су служиле као основа за ову дјелатност. Издизање нивоа језера до висине од 680 метара имало је за посљедицу одређивање локације за изградњу новог насеља. Недалеко од Плужина, на изворишту Пиве (Сињац) налази се чувени Пивски манастир, духовно средиште Пивљана још од XVI вијека. Манастир је зидан од 1573. до 1586. године. Приликом изградње хидроелектране „Пива” манастир је морао бити дислоциран у Сињац, да се не би нашао под водом акумулационог језера.

Паралелно са иселавањем и потапањем ранијих Плужина, дошло је до емиграције становништва са овог простора. Плужине су 1948. године имале 260 ст., 1953. г. — 259 ст., 1961. г. — 474 ст. и 1971. године — 596 становника (69, 30). Данас Плужине имају око 800 становника. Према савременим урбанистичким концепцијама Нове Плужине треба убрзо да имају око 2.000 становника.

Узимајући у обзир регионално-географске факторе, саобраћајне, привредне, социјалне и друге, Нове Плужине данас представљају насеље са бољом опремљеношћу, савременијом урбаном композицијом и бољом просторном и унутрашњом организацијом. Међутим, посебан проблем овог насеља је комунална инфраструктура. До сада је изграђено око 100 станова. Стамбене зграде су претежно троспратнице. Од нових објеката треба истаћи зграду СО, хотел, основне школе, здравствену станицу и друге пословне и стамбене објекте. Један број нових објеката је у изградњи.

Плужине данас представљају економски, политички и културни центар комуне. Највећа перспектива Плужина је развој туризма. Ства-

рањем Пивског језера повећана је атрактивност долине Пиве, а и саобраћајна повезаност воденим путем дуж новог вјештачког језера условила је бољи развој туризма. Хотелско предузеће „Монтенегротурист” из Будве, са којим се интегрисао хотел у Плужинама, у заједници са ХЕ „Пива” планира да у Плужанима подигне хотел од 240 кревета. Испод хотела на обали језера одређен је погодан простор за изградњу плаже, а урбанистичким планом предвиђен је и спортско-рекреативни центар. Околина Плужина има веома повољне природне услове за развој туризма. Ово је подручје необичних природних контраста и атрактивности. Природне љепоте околних планина (Пивске планине, Дурмитор, Маглић, Волујак и др.), импозантни кањони Комарнице, Пиве и Врбнице, постојање вјештачког језера, пружају одличне услове за развој туристичке привреде овог подручја.

Свеукупност економско-географских промјена у долини Пиве измијениће даље традиционални живот људи и саобраћајну повезаност са сусједним урбанизованим гравитационим центрима — Никшићем и Фочом. Плужине имају перспективу да се развију у модеран и савремен град.

## П Л Е В Љ А

Географски положај Пљеваља одређен је (географским) координатама — 43° 21' с.г.ш. и 19° 21' и.г.д. Пљеваља представљају највише градско насеље Црне Горе са надморском висином од 770 м. и један је од највисочијих градова у Југославији. Жабљак се налази на надморској висини од 1.450 метара.

Пљеваља се налазе у котлини (котлински град), у долини Беотине и то на лијевој обали ове ријеке. Пљеваљска котлина је удубљење неправилног облика чија површина износи 1.349 км<sup>2</sup>. Дуга је 9, а широка 6 км. Пљеваљску котлину отвара ријека Беотина. За вријеме неогена (тачније у плиоцену) у њој је било Пљеваљско језеро. Ријека Беотина представљала је тада притоку и отоку језера. Преко отоке и ријеке Дрине језеро је било у непосредној вези са неогеним језером у Панонском басену. Када је средином плиоцена почело отицати Панонско језеро, његова притока Дрина почела се регресивно усијецати. Процес регресивне ерозије настављен је и на отоку Пљеваљског језера. Ријека Беотина се код града Пљеваља епигенетски усијекла. На тај начин данас су у рељефу Пљеваљске котлине примјетни трагови абразионе и флувијалне ерозије.

У неогеним језерским седиментима Пљеваљске котлине наталожен је биљни свијет, од којег је постао лигнит. Угљени слојеви избијају на површину, па се њихова експлоатација обавља површинским копом (68, 340). Иначе највећи дио ове котлине изграђен је од стијена тријске старости (кречњаци, доломити, пешчари туфови, мермери,



магматске стијене). Ове стијене богате су рудама: олова, цинка, барита, мермера, доломита, руде гвожђа, бакра и др.

Највећи проблем Пљеваља је питање саобраћаја, а нарочито ако се узме у обзир чињеница да овај град није повезан жељезничким саобраћајем што се негативно одражава на привреду града. Зато је и саобраћајна оријентација града према истоку најоправданија, ако се узме у обзир чињеница да туда пролази жељезничка пруга Београд—Бар. Друмске комуникације повезују овај град са Прибојем и Рудом на сјеверу, са Пријепољем на истоку, Чајничем на сјеверозападу и Никшићем на југу. Пљевља су повезана асфалтним путем са новим рударским насељем Градац (24 km) на западу. Данас највећи привредни значај има пут који спаја град са друмском комуникацијом Београд—Титово Ужице—Пријепоље—Титоград. Посебан значај (након његове изградње) имаће пут Фоча—Пљевља—Никшић—Титоград — албанска граница.

Пљевља имају углавном умјерено-континенталну климу са одликама ублажене планинске климе. Утицај планинске климе се огледа у веома ниским температурама због чега Пљевља спадају у најхладнија мјеста Црне Горе. Апсолутни минимум је забиљежен 26. јануара 1956. године ( $-29,4^{\circ}\text{C}$ ), док је апсолутни максимум забележен 29. августа 1956. године ( $38^{\circ}\text{C}$ ). Најхладнији мјесец је јануар, а најтоплији август. Највише атмосферског талога падне у мају, јуну, октобру и новембру, а најмање јулу и августу. И поред велике надморске висине, Пљевља не добијају значајне количине падавина (годишње 726 mm).

Као и други градови у Црној Гори, тако су и Пљевља у историјској прошлости мијењали своје име. На мјесту данашњих Пљеваља, постојало је римско градско насеље. О томе нам најбоље говори археолошки локалитет Комине (три километра од града), који је, са Дукљом код Титограда, најпознатији у Црној Гори. На овом простору Римљани су још у II вијеку подигли муниципално насеље Муниципиум С. Познато је само почетно слово његова имена, јер се само оно, као скраћеница, налази на надгробним плочама. Муниципиум С се налазио на важној саобраћајници којом су се кретале римске легије од Салоне (Солин) према унутрашњости, у крају богатом сточарским производима и рудама (67, 833).

Пљевља су познат средњовјековни трговачко-каравански град. У средњем вијеку ово мјесто се звало Брезница по истоименој притоци Беотине. Данашње име јавља се у XV вијеку, а турски назив Таслица (таслица значи „каменица” што одговара кречњачком ободу котлине) у XVI вијеку. У XIV и XV вијеку Пљевља су посјећивали дубровачки трговци. Од Дубровника преко Пљевља водио је пут за Скопје и даље на исток. Дубровчани су овдје куповали оловно-цинкану и гвоздену руду, жито, восак и вуну, и друге производе које су радили пљеваљске занатлије. Име Пљеваља потиче од плеvara (плевара) на посједу манастира Св. Тројица. Данас се један дио града назива Гумна. У другој половини XV вијека Пљевља су припадала држави Херцег Стјепана. Првобитно су Пљевља била насеље Муслимана, па су доцније православни Срби почели из околних села селити и настањивати се у вароши. (68, 342).

У XVI вијеку Пљевља су имала велики караван за одмор путника и трговаца. У XVI и XVII вијеку Пљевља су се врло брзо развијала. Према турском путнику Евлији Челебији варош је 1682. год. имала 700 кућа, ћерамидама и плочама покривених, распоређених у десет махала, од којих пет муслиманских и пет хришћанских, 200 дућана и 10 памија. У XVIII вијеку Пљевља се помињу као једно од главних мјеста у Херцеговини. За вријеме аустријске окупације (1878—1908) у Пљевљима се налазио један од највећих аустријских војничких логора. Од експлозије барута 1818. године изгорјела је сва варош у Пљевљима. Послије балканског рата варош је припала Црној Гори. У XIX вијеку Пљевља су имала занатско-трговачку функцију. Муслимани су се насељавали до 1925. године, а досељавали су се углавном Црногорци. (68, 342).

У току II свјетског рата Пљевља су окупирали Италијани, а дефинитивно су ослобођена 20. новембра 1944. године.

Послије Титограда и Никшића, Пљевља су популационо трећи град Црне Горе. Данас имају око 15.000 становника. Према подацима Амн Воје-а, Пљевља су 1837. године имала 3.000 становника. Град је 1921. године имао 6.356 становника. 1948. године у граду је било 6.005 ст, 1953. г — 6.883 ст, 1961. г. — 10.132 ст, а 1971. године — 13.865 становника. (69, 34). Број домаћинстава 1971. године износио је 3.544.

У послератном периоду Пљевља постају важан привредни, просвјетно-културни и здравствени административни центар пљеваљске регије. У граду постоје три основне школе, Гимназија (основана 1901. г.), Школски центар (настао спајањем бивше Економске школе и школе ученика у привреди) и Раднички универзитет. Пљевља су сједиште Међурепубличке културно-просвјетне заједнице која обједињава културно-умјетничку активност у преко 20 општина са подручја Црне Горе, Србије и Босне. Град има Библиотеку и Завичајни музеј. У Пљевљима постоји модерно опремљен Медицински центар у чијем саставу ради Дом здравља и Болница с неколико специјалистичких одјељења и служби. Град добија нови лик и почиње његов нови урбани развој. 1950. године израђен је први идејни урбанистички план Пљеваља. 1957. године овај план је детаљније разрађен, а 1968. године допуњен. Укупна површина у досадашњој изградњи обухвата 516,00 ha. Од укупно национализованог земљишта, до сада је израђено или се налази у изградњи око 235 ha земљишта. У урбанистичком програму за град Пљевља од 1970.—1990. године предвиђа се да укупна површина града, коју треба третирати кроз Генерални урбанистички план за 1990. годину, износи 950 ha земљишта. Године 1972. уличну мрежу града сачињавало је 48 улица са укупном дужином 35 km и површином од око 140.000 m<sup>2</sup> (72).

У периоду прије II свјетског рата на простору пљеваљске општине, због неразвијености индустрије и других привредних грана, већина становништва је живјела, од пољопривреде и шумарства (преко 80%). Индустрија у Пљевљима није била развијена, и поред тога што су за то постојали изванредни природни услови. О општој неразвијености овог краја говори податак да је, према попису из 1931. године, од укупно 33,196 становника пљеваљског среза било свега око



630 запослених и да је око 50% одраслог становништва било неписмено. У поратном периоду привреда града се брзо развијала, благодарећи природним ресурсима пљеваљске регије. Тако су Пљевља постала полифункционално насеље. Од свих његових функција најважнија је *рударска функција*. Природно богатство пљеваљске комуне је разноврсно и њега чине: угаљ, олово, цинк, бакар, гвожђе, барит, лапорац, глина и кварцни пијесак. Од свих руда највише се експлоатише угаљ у Пљеваљском басену, и руда олова и цинка у „Шупљој стијени”. Геолошка истраживања, у која су послје II свјетског рата уложена велика финансијска средства, указују да се испод површине ове регије крију огромне резерве (до сада утврђене резерве, процењују се на 250 милиона тона). Годишње се произведи око 400.000 тона угља. Кад буде завршена изградња Термоелектране „Пљевља I”, производња угља порасиће на око 2 милиона тона годишње. У плану је и изградња термоелектране „Пљевља II”. Залихе лапорца процењују се на око 556.000.000 тона. Лапорац представља добру сировину за производњу цемента. Захваљујући томе 1976. године у граду је пуштена прва фаза Фабрике цемента.

Од индустријских грана најбоље су развијене дрвна индустрија и индустрија грађевинског материјала (индустрија цемента). С обзиром на површину која се налази под шумом (око 42%), пљеваљска општина је једна од најбогатијих комуна у Црној Гори. Од индустријских објеката ове врсте најзначајнији је ШИК „Велимир Јакић”. Капацитети Фабрике цемента износе око 327.000 тона годишње. Треба очекивати реализацију друге фазе изградње ове Фабрике. У области грађевинарства дјелују предузећа „Грађевинар” и „Брезник”. У граду је развијена и индустрија трикотаже и конфекције („Тара”).

Пољопривреда углавном чини главну област привређивања на ванпривредном подручју. Привређивање у овој грани одвија се уз све одлике заосталости. Према статистичким подацима за 1976. годину у структури пољопривредних површина ове комуне доминирају пашњаци (57,8%), затим ливаде 26,7%, док на оранице отпада 15%, а на воћњаке само 0,5%. Сама структура пољопривредних површина указује на повољне природне услове за развој сточарства. Земљорадњу карактерише екстензивна производња и ниски приноси. Од објеката најважнији је Пољопривредни комбинат „Пљевља”.

Природни (планина Љубишња, кањон Таре, разноврсна вегетација, погодна клима и др.) и антропогени мотиви (културно-историјски споменици) омогућавају да Пљевља имају туристичку функцију. У граду је изграђено неколико трговинско-угоститељских објеката од којих су најважнији хотел „Пљевља” Б категорије, мотел „Водице”, „Два јелена” и др. Од културно-историјских споменика посебно треба истаћи: а) манастир Св. Тројицу (у непосредној близини Пљевља) подигнут у XV вијеку и један је од познатих средњовјековних споменика културе; б) Хусеин-Пашина џамија, подигнута у XVI вијеку и спада у најлепше објекте исламске архитектуре на Балкану; ц) поводом 20-те годишњице чувене битке за Пљевља, подигнут је

1961. године на брду Стражици лијеп споменик; д) на Јабуци планинском излетишту и дивним смучарским теренима подигнут је Споменик-дом у знак сећања на најмлађег хероја Југославије Бошка Буху.

С обзиром на сировине којима располаже Пљеваљска котлина, ваља перспективно очекивати да овај град постане један од најважнијих рударско-индустријских центара Црне Горе. Такву привредну експанзију овог града много ће покренути и енергетика којом располаже пљеваљска регија.

У Пљевљима је изражен проблем загађивања природе. Та загађеност највише је испољена код ријеке Бехотине и аеро-загађивања. Ријеку Бехотину највише загађују индустријски загађивачи: Рудник угља, ДИК „Велимир Јакић”, флотација „Шупље Стијене”, Цементара и друге комуналне воде које негативно утичу на загађивање ове ријеке. Главни узрочници загађивања ваздуха у овом граду су Цементара, разни гасови из фабричких димњака и моторних возила. У граду постоје специјалне станице за мјерење загађености ваздуха (Пљевља I и Пљевља II). Таква једногодишња мјерења за садржај сумпордиоксида и дима у ваздуху вршена су у току 1977. и 1978. године. Резултати се односе на 24 часовне узорке ваздуха. Оваква мјерења вршена су за следеће градове: Титоград, Никшић, Бијело Поље, Котор, Пљевља и Иванград (таб. 16). „Изразито ниске вриједности садржаја сумпордиоксида у љетњем периоду постепено се повећавају и своје највеће вриједности достижу у току зиме и то, углавном, у децембру. Закључује се да квалитет ваздуха задовољава условно мало, односно повременог средње загађеног ваздуха за Титоград, Котор, Бијело Поље и Никшић... Изузетак су мјерења из Иванграда, када у децембру 1977. године имамо средње мјесечне вриједности од 0,117 mg/m<sup>3</sup> сумпордиоксида, односно максимум од 0,310 mg/m<sup>3</sup> сумпордиоксида. Слична ситуација је и у станици Пљевља II (центар града) гдје је средња мјесечна концентрација сумпордиоксида 0,097 mg/m<sup>3</sup>, односно максимална вриједност 0,270 mg/m<sup>3</sup>. Овакве резултате у Пљевљима и Иванграду тумачимо још и повољним условима за остваривање инверзије у току зимског периода” (134). Квалитет ваздуха у Титограду, Никшићу, Бијелом Пољу и Котору према садржају дима задовољава услове мало до средње загађеног ваздуха, изузимајући поново Иванград и Пљевља. Треба истаћи да Пљевља спадају у градска насеља са јако загађеним ваздухом, тим прије ако се узме у обзир садржај укупног седимента (таложни прах). „Загађеност ваздуха седиментом у Пљевљима опада са удаљеношћу а у смјеру доминантних вјетрова од Цементаре. Укупни седимент је минералног састава и представља праšину емитовану од Цементаре у Пљевљима” (134).

Ради заштите природне средине у Пљевљима треба обезбиједити правилан рад филтера у Фабрици цемента, и смањити утицај ложишта из домаћинства у зимском периоду повезујући их по могућности у заједнички централни систем гријања, односно обезбиједити квалитетним горивом” (132, 116).



## РОЖАЈЕ

Рожаје се налази у високој планинској корутини, на горњем току Ибра и на Јадранској магистрални. У историјској прошлости овдје су се стицали путеви из околних области. Сав превоз робе и путника обавља се друмским саобраћајем, и то Јадранском магистралом и путевима на релацији Рожаје—Тутин и Рожаје—Пећ.

Овај град је за вријеме турске владавине имао два назива: Рожаје и Трговиште. Први назив је народни, а други пренијет преко турске администрације. По њима је добила назив рожајска нахија или трговишка каза. „Разумљиво је што околину називају по главном месту, које носи ово име још пре турских освајања, али се на први поглед не може схватити откуда за исто место и назив Трговиште. Можда је овде и био неки мали трг, али име околине не долази по њему. Дубровачки и други путописци не помињу које друго Трговиште сем оно код Новог Пазара у данашњем Пазаришту испод старог града Раса, по коме се пре оснивања овог града (Нови Пазар) називала пространа област — трговишка каза. У оснивању Новог Пазара и издавању новопазарске из оквира трговачке казе ваља тражити порекло имена Трговиште и Рожаје. После оснивања новопазарске казе и Новог Пазара, због близине, запустео је стари трг. Место њега нађено је за трговачку казу друго средиште у Рожају, које су дали пређашњи административни назив. То није било тешко учинити, пошто је и старо Пазариште једно време било у саставу трговачке, односно рожајске казе. Због овога се у народу и није могао одомаћити назив Трговиште, који се одржавао само у турској администрацији. Из овога се види како се преношењем функције из једног у друго насеље преузима његово име. Други народни назив — Рожаје свакако је словенског порекла. Народно предање везује ово име за цркву Ружицу (црква Ружина посвећена рођенству Богородице) чији се остаци виде у Сувом Пољу, које је сада саставни дио вароши Рожаја. Међутим, Ами Воиџ предпоставља како је ово ипак могло настати и од карактеристичних кречњачких клинова у облику рогова (Рогаје — Рожаје), испод којих је у пећини било и неко станиште и упориште за одбрану” (83, 94 и 96).

Када је настало Рожаје и гдје су му први зачеци не може се потпуно одредити. Колико је досад познато, оно се под овим именом помиње 1585. године. Народно предање говори како старо Рожаје није било гдје и данашње. Једни га стављају у мјесто Зелен, а други у Суво Поље.

Рожаје је настало око мале средњовјековне тврђаве. Утврђење, које су сачињавале кула цилиндричног облика и неколико зграда опасаних доста високим зидом, било је на тераси између Ибра и Ловничке ријеке. Зид око куле и зграда овалног, скоро квадратног облика, размјере 80 × 90, имао је двије капије. Ово утврђење је често рушено и обнављано. Уз град се развијало и насеље. Уз бедем града на источној његовој страни постојао је хан, а око града двије чаршије: Горња, старија и већа, и Доња — новија и мања (93, 97—98).

За вријеме турског периода насеље је носило све одлике оријенталне касабе. Дијелило се на четири махале: Кучанску, двије клименташке (Зајнелагићи и Курталићи) и Циганску. У махалама куће су разбацане без реда. Оне су на два спрата, доњи бој је од камена или греда, а горњи од чатме. Покривене су шиндром (93, 98).

Формирано на раскршћу путева, Рожаје се ширило око утврђења на десној обали Ибра и уз његову притоку Ловничку ријеку.

До XVII вијека Рожаје је било настањено старим српским становништвом. Крајем XVII вијека, када је старо српско православно становништво бивало све разређеније, у овај град се досељавају брдско-црногорска и малисорска племена: Кучи, Ровчани, Братоножићи и Клименти. Готово сви становници Рожаја били су земљопоседници — аге који су имали своје агалукe само у околини Рожаја, већ и шире територијално.

Првобитно је Рожаје представљало локално управно, трговачко и занатско средиште. Како је околина била богата стоком у Рожају је откупљивана стока, вуна, кожа, лој, сир, а продавана колонијална роба (со, петролеј, тканине и др.). Прије балканских ратова 1912. године у Рожају је било око 40 магазина, дућана и занатских радњи и два хана. Некада је Рожаје било главна караванска раскрсница према Горњем Полимљу и Косовској Митровици. Послије ослобођења од Турака 1912. године Рожаје престаје бити центар простране околине. Његова трговачко-занатска функција почиње да опада. У периоду од 1912—1941. године Рожаје се практично није мијењало у урбаном и демографском погледу (93, 101).

У току II свјетског рата народ Рожаја и његове околине интензивно је помагао циљеве народноослободилачке борбе. Коначно Рожаје је ослобођено 30. септембра 1944. године.

Ново поглавље у развоју Рожаја почиње послвије II свјетског рата. Свакако да су на то највише утицали изградња нових комуникација и развој дрвне индустрије. 1937. године довршен је колски пут Рожаје—Рашка, а 1947. године Рожаје—Иванград. 1926. године изграђена је мала стругара на Ибру у Рожају. 1945. године оснива се Пилана „Горњи Ибар”, а 1963. године извршена је интеграција шумарства и дрвне индустрије и предузеће прераста у садашњи Шумско-индустријски комбинат „Горњи Ибар”. Развитак индустрије и саобраћаја привукли су у град велики број становника из околних села. Прираштај становништва и грађевинска дјелатност су најинтензивнији од 1967. године када је почела изградња Јадранске магистрале, а нарочито њеним пуштањем у саобраћај 1970. године. Од тада се Рожаје посебно мијењају у урбаном и културном погледу (93, 101-103).

У првој фази послвије рата слабе и оронуте куће чатмаре покривене шиндром нијесу могле да задовоље потребе становништва града. Зато је одмах отпочела изградња новијег дијела Рожаја на десној обали Ибра. У равни поред Ибра плански су подизане савремене зграде, на два—три спрата.

Стари дио града, на лијевој страни Ибра, брзо се преображава. Умјесто чатмара, покривених дотрајалом шиндром, појединци подижу куће од цигле и камена, покривене пријепом.



Независно од урбанистичко концепта, досељеници из разних крајева, подигли су неколико „полудивљих“ насеља која су срасла са градом у једну цјелину. То су насеља: Банцово Брдо, Клековаче, Суво Поље, Димишки мост и др.

1967. године у граду је спроведен водовод из Плунчанске ријеке на даљини од 3.700 метара, што представља велики значај за водо-снабдијевање становништва града.

У Рожају се налазе и двије цамије. Куртагићеву цамију подигао је Султан Мурат II, а Кучанска цамија подигнута је око 1830. године. Из новијег периода интересантне су двије лијепе грађевине: хотел „Рожаје“ и зграда Гимназије.

Поред индустријске функције (дрвна индустрија), Рожаје представља важан центар пољопривреде, занатства, грађевинарства. У граду постоје: Пољопривредно-трговинско предузеће „Бисерница“. Предузеће се бави откупом свих врста пољопривредних производа, шумског биља и воћа; затим Занатско предузеће „Напредак“ чија је основна оријентација производња квалитетних рожајских ћилима чији је пласман обезбијеђен на домаћем и на иностраном тржишту; Грађевинско предузеће „Штедим“ чија је дјелатност извођење грађевинских радова, израда грађевинске столарије, израда бетонских стубова и др. Планински предјели околине Рожаја (Хајла, Русулија, Штедим и др.) представљају велику туристичко-рекреативну вриједност са пејсажима алпског типа. Ови планински предјели повољни су за развитак зимских спортова. Туристичку функцију града још више побољшава велика надморска висина (1000 m), разноврсност вегетације и постојање ледничких циркова на околним планинама. У граду постоје угоститељско предузеће „Слога“ и хотел „Рожаје“.

Рожаје има културно-просвјетну и здравствену функцију. Становништво рожајске комуне у предратном периоду било је суочено са заосталошћу и неписменосћу. До почетка XX вијека у Рожају је постојала четвороразредна општеобразовна школа, а почетком XX вијека основана је средња школа. У послератном периоду Рожаје доживљава прави препород у културно-просвјетном и здравственом погледу. Године 1965. отворене су у Рожају Гимназија и Школа ученика у привреди.

Полазећи од постојања значајних природних ресурса и људског потенцијала, којима регија располаже, Рожају, као средишту области, предстоји лијепа перспектива. Његова привредна основа је сточарство, шумарство и туризам.

Посебну пажњу заслужује даљи развитак града и његова локација. Терминални глечерски басен у долини Ибра врло је повољан за развитак града, а особито десна страна ове ријеке. По урбанистичком плану варош ће се проширити од 130 ha у 1972. години на 200 ha у 2000. години. У том периоду становништво би се повећало од 5.329 на 15.000.

## ТИВАТ

Тиват се налази на једном од најфреквентнијих туристичких праваца у нашој земљи. Јадранском магистралом овај град је повезан са сјеверозападним и јужним дијелом југословенског приморја. До изградње Јадранске магистрале саобраћајна повезаност овог града је била слаба. Поморски саобраћај био је главни вид саобраћајне повезаности. Међутим, у новије вријеме Тиват је главни центар ваздуш-ног саобраћаја Црногорског приморја и Боке. У Тиватском пољу изграђен је 1971. године модеран аеродром (с асфалтном слијетно-узлетном стазом од 2550 метара) на који могу да слијећу готово све врсте авиона. С обзиром да ваздушни саобраћај поприма све већи удио у укупном саобраћају, то ће и његова валоризација све више долазити до изражаја. Ваздушним саобраћајем Тиват је повезан са другим ваздушним центрима не само у Југославији, већ и у иностранству. Захваљујући томе овај град је прерастао у веома важан туристички центар Црногорског приморја.

Тиват има веома повољан физичко географски положај утолико прије што се налази на обалама Тиватског залива Боке Которске, западно од Котора. Има веома повољне услове за територијално ширење захваљујући пространом Тиватском пољу.

Тиват има медитеранску климу. У његовом непосредном залеђу налазе се високи масиви Ловћена и Оријена. Њихов утицај на климу је веома слаб, због тога што је Тиват смјештен у подножју присојне падине Врмца који га штити од продора хладних ваздушних струја са сјевера и истока. Средња годишња температура у Тивту износи 15,1°C. Најтоплији мјесец је јули са 23,8°C; а најхладнији јануар са 6,5°C. Годишња амплитуда средњих температура је 17,3°C. Средња годишња количина падавина износи 1808 mm. Највећа количина падавина излучи се у новембру и децембру, које се највише јављају у виду кише, јер су остали облици падавина врло ријетки. За подручје Тивта карактеристичан је велики број дана без вјетра тзв. тишина (49,5%) што је условљено котлинским положајем Тиватског поља. Од вјетрова најчешће дува југозападни вјетар, који је познат под називом „оштријал“, затим југоисточни вјетар (југо), сјевероисточни (левант) и сјеверни (бүра).

За разлику од других насеља Боке Которске, о Тивту се нешто више зна тек у периоду касног средњег вијека. Тиват се под називом Teude, Theodo и Theudo први пут помиње у которским архивским документима још 1326. године. Под тим називом био је обухваћен широк простор данашњих општинских међа. Данашње насеље Тиват у том периоду звало се Црни Плат (Зерни Плат). (67, 883).

О постанку Тивта и о његовом имену постоје легенде. Легенда говори да је Тиват добио име по илирској краљици Теути која је наводно у њему саградила летњиковац. (67, 883).

Првобитно насеље на полуострву Врмац, којег су населили словенски преци, био је Пасиглав, а први пут се помиње почетком XII вијека. Сматра се да је Пасиглав напуштен у XVIII вијеку. (67, 883—884).



Тиват је раније представљао аграрно-сточарско насеље које се налазило под непосредним утицајем которских, а касније добротских и прчањских феудалних породица.

Подручје Боке, па и Тивта било је под аустријском окупацијом. Као посљедица тога уследила је и изградња Арсенала 1898. године. Изградња поморског Арсенала и постојање великих аграрно-сточарских површина утицало је на запошљавање становништва тиватске регије (67, 884).

У току II свјетског рата Тиват је страдао од стране окупатора, а ослобођен је 21. новембра 1944. године.

Некада, док су на подручју Тивта била имања которске властеле, главна насеља су била Горња Ластва, и Богдашићи, због свог стратешки повољног положаја. Касније изградњом луке и развојем индустрије ствара се насеље на самој обали које убрзо постаје центар подручја. То насеље представља јединствену урбану цјелину састављену од два дијела: Тивта и Доње Ластве, којима се у посљедње вријеме придружује и Мрчевац, што је посљедица ширења насеља дуж Јадранске магистрале.

У послјератном периоду, захваљујући погодним природним условима и саобраћајној повезаности, Тиват прераста у веома важно индустријско-прометно, урбано и туристичко градско насеље. Такав привредни развој утицао је и на урбани развој града. Веома брзи процес урбанизације изазвао је и процес деаграризације што је условило миграцију становништва на релацији село—град. То је особито дошло до изражаја код насеља Горње Ластве и Богдацића.

Године 1948. Тиват је имао 2.483 становника, 1953. г. — 2.835 ст, 1961. г. — 3.368 ст, и 1971. године — 4.225 становника (69, 37).

Данас Тиват представља важан центар металне (Ремонтни завод „Сава Ковачевић“) и грађевинске индустрије (Индустрија грађевинског материјала „Рачица“).

Природни услови пружају повољне услове за развој туризма. У том погледу посебно се истиче љепота Тиватског залива, погодна клима, као и богатство и разноврсност биљног покривача. У Тиватском заливу нема великих пјесковитих плажа као што имају, на примјер, Улцињ и Тиват. Због тога се на простору овог залива приступило изградњи бетонских плажа и купалишта која не могу у потпуности да замијене пјешчане плаже, али пак, у овим условима, имају своје предности, особито у погледу хигијенског одржавања. Од свих плажа највећа је Пржно са хотелом „Плави Хоризонти“. У граду се налазе хотели: „Мимоза“, и „Палма“. На Превлаци је једно од најљепших насеља на приморју Острво цвијећа. У Доњој Ластви су хотели: „Парк“, „Тиват“ и „Камелија“. Од културно-историјских споменика најважнији су црква Св. Антона (у Калиману). На полуострву Превлаци налазе се рушевине манастира Св. Михаила Арханђела, који је био подигнут од IX до XI вијека. У најљепшем дијелу тиватског парка подигнут је споменик великим јунацима Милану Спасићу и Сергеју Машери, који су 1941. бацили у ваздух разарач „Загреб“ и себе, да не би пали у руке непријатеља.

Данас Тиват представља ново насеље са широким и правим улицама, као и правилним градским четвртима. Када се сагледају све предности може се закључити да овај град има услове за још бржи развој туризма и индустрије. Међутим, планом је предвиђено да се до 1980. године посебна пажња посвети развоју здравственог туризма. „Наиме, испитивања која су урадили стручњаци Института у Винчи, показали су да Солила код Тивта обилује радиоактивним муљем које је погодан за лијечење неких обољења. Због тога је овдје предвиђена градња једног објекта који би располагао са 250 лежаја, амбулантом и рестораном“ (153, 8).

## ТИТОГРАД

### ПОЛОЖАЈ

Главни град СР Црне Горе — Титоград налази се у сјеверном дијелу Зетске котлине која се простире у источном и југоисточном дијелу Црне Горе. Састави ријека Зете и Рибнице са Морачом, веома плодна зетска равница, непосредна близина Скадарског језера и Јадранског мора, повољна клима, комуникативни и у стратешком погледу веома погодан положај пружили су повољне могућности за развој насеља још од најстаријих времена. Положај овог града одређују географске координате 19° 16' И. Г. Д. и 42° 26' С. Г. Ш. Налази се на надморској висини од 44,5 m (центар града).

Титоград представља највећу урбану агломерацију СР Црне Горе. Овај град је центар титоградске комуне која захвата површину од 1.492 km<sup>2</sup>, односно 10,7% територије Републике.

Од Јадранског мора је удаљен око 40 km ваздушне линије. Кроз њега пролазе значајне југословенске комуникације. Са Црногорског приморја повезан је Јадранском магистралом (Петровац 57 km) и завршним дијелом жељезничке пруге Београд—Бар (Бар 45 km), а са континенталним дијеловима ближег залеђа и земље у цјелини жељезничком пругом (нормални колосијек до Никшића 54 km) и другим путевима, од којих је најважнији (наставак Јадранске магистрале) београдско-златиборски друм. Посматрано шире, регионално, свакоко да највећи саобраћајни значај за овај град имају жељезничка пруга Београд—Бар и Јадранска магистрала којима је овај град повезан са другим мјестима у Југославији. Преко ареодрома Голубовци (12 km од града) повезан је ваздушним саобраћајем, током читаве године, са нашим главним градовима, а у вријеме туристичке сезоне и са многим европским метрополама. Највећи дио града лежи на флувиоглацијалним терасама ријеке Мораче и њене притоке Рибнице, између Малог брда (205 m) и Горице (131 m) на сјеверу и Дајбабске горе (170 m) и Доње Горице (102 m) на југу, односно југозападу. Поред поменутих брда, из равних рјечних тераса издижу се кречњачка узвишења Крушевац са десне и Љубовић (100 m) са лијеве стране Мо-  
раче



## КЛИМА

У поднебљу Титограда изражени су утицаји са Јадрана који продиру долином ријеке Бојане, Мораче и Зете, па се под утицајем планинског залећа овај утицај средоземне климе мијења, тако да Титоград има измијењено-средоземну климу. У годишњој расподјели вјетрова највећу частину има сјеверни вјетар (23,3%), затим јужни (22,3), док са 54,4% учествују сви остали вјетрови. Сјеверни вјетар (бура) може да достигне брзину и до 180 km на час.

Титоград има високе зимске температуре. Средња јануарска температура износи 5,1°C. Средња јулска температура од 26,9°C чини ово подручје најтоплијим у Југославији. Средња годишња температура ваздуха износи 15,6°C.

Овај град има врло мали број мразовитих дана, односно има просјечно годишње 26 таквих дана.

Просјечна годишња релативна влажност ваздуха износи 66%. Највеће средње мјесечне вриједности релативне влаге ваздуха имају новембар (79%), децембар (77%) и јануар (74%), а најмањи јули и август (51%).

Средња годишња облачност у вишегодишњем просјеку износи 5,2 (у десетинама покривености неба облацима). Највећа средња мјесечна облачност је у новембру (6,7) и децембру (6,6), а најмања у августу (2,7) и јулу (2,8).

Средња годишња количина падавина у Титограду износи 1.626 mm. Главни максимум падавина јавља се у децембру (230,9 mm) а секундарни у новембру (228,7 mm).

Снијег је у Титограду ријетка појава, а и кад падне, мало се задржава. Просјечно годишње има свега 5 дана са снијегом који може да пада у сваком мјесецу у периоду децембар—март, али је најчешћи у јануару и фебруару.

## ПЕРИОДИЗАЦИЈА РАЗВОЈА НАСЕЉА

Од свог постанка до данас Титоград је промијенио неколико назива: Дукља, Бирзиминио, Подгорица и данас Титоград.

Још у предисторијско вријеме околину Титограда насељавала су илирска племена Лабеати и Доклеати. На основу археолошких истраживања може се доста сазнати о животу ових племена. Лабеати су живјели на простору од Скадра до Титограда, а Доклеати од Титограда до Никшића и Вилуса. Једно од илирских утврђења био је и град Медун. Медун, Метеон или Медеон неоспорно је један од најстаријих градова у нашој земљи. Налази се на 12 km сјевероисточно од Титограда, у кучкој површи. Њега помиње Тит Ливије као град области Лабеата. У VII в. н. е. помиње га Равенски (географ) који каже да се поред Бурзумона налази град који се зове Медион (*Luhta Buzumon est Civitas que dicitur Medione*). Зато постоји доста разлога да се Бурзумон идентификује са мјестом Берсумном (*Birsimum*) на Пајтингеровој табли (*Tabula Peutingeriana*), односно са данашњим Титоградом. Овај град био је један од најстаријих градова у нашој земљи.

једној врсти илирског града којег су насељавали Лабеати, са одликама утврђених градских насеља онога времена са акрополом (1, 12 и 13).

„Као римски град, и то са карактером муниципија Доклеја се помиње од времена династије Флавијеваца, те је највјероватније да је она овај положај добила за владе Веспасијана” (130, 195). Дукља је постојала као муниципијум још 90. г. За њу се може рећи да представља најзначајнију урбану агломерацију на подручју Црне Горе за вријеме римске владавине. Град се налазио између Зете, Мораче и Ширајлије, сјеверно од Титограда. Дукља је као фортификацијски објект била опасана високим бедемима. Унутрашња структура овога града имала је такву физиономију да се његовим централним дијелом простирала једна широка улица која се стрмо спуштала према ријеци Ширајлији и овдје се, како се предпоставља, налазила западна капија града, док се на супротној страни улице у њеном продужетку преко Мораче налазила друга капија града. Приступ граду био је могућ преко два моста од којих је један био подигнут на ријеци Ширајлији и други преко Мораче. Улице су биле уске, а зграде на два или три спрата. У центру града биле су јавне грађевине, дућани, базилика и пратећи објекти. Дужином главне улице лоциране су биле терме, храмови, као и просторије за становање. Град је имао водовод и канализацију. Дукља је бројила 8 — 10000 становника. Страдала је 489. године када су је опустошили Германи (Источни Готи), а затим од земљотреса 518. године. Од стране Словена и Авара Дукља је потпуно опустошена 609. године (1, 13 и 61—63).

За вријеме Илира на подручју Титограда постојала је нека врста истурене одбрамбене позиције на што упућује прије свега ушће Рибнице у Морачу које су искоришћавала илирска племена као важно упориште. На једном путу, који је пролазио од Скадра за Неретву, била је римска станица Бирзиминио што значи да је био под Римљанима.

Насељавањем Словена на Балканско полуострво настаје словенизација становништва Бирзиминија, што је учинило да се промијени име насеља и назове Рибница по ријеци Рибници (1, 13).

Под новим именом Подгорица први пут се јавља 1326. године, и то у најстаријим сачуваним књигама Которскг архива. У најстаријој сачуваној књизи Которског архива помиње се име подгоричког трговца *Johanes de Podgorize*. Међутим, то име највјероватније потиче по браду Горица које се налази изнад ње. До 1360. године, Подгорица је била под влашћу Немањића. Из времена њихове владавине немамо података о Подгорици, а посебно у XIV и првој половини XV вијека. Послије Немањића Подгорицом је управљао више владара који су се смењивали као што су Балша III Балшић, Стеван Лазаревић, Бураб Бранковић, Стеван Вукчић и др. (1, 15).

Од 1474—1879. године Подгорица је била под Турцима који су оставили видне трагове у њеној физиономији. То се најбоље може сагледати у стилу изградње појединих градских цјелина. Тако на примјер, Стара варош има одлике изградње у турско-источњачком стилу. Коначно, Берлинским конгресом 1878. године Подгорица је припо-



јена Црној Гори. У току II свјетског рата овај град је порушен. Од 6. априла 1941. до 19. децембра 1944. године, град је претрпио 72 бомбардовања. 12. јула 1946. године добија ново име — Титоград и истовремено постаје главни град СР Црне Горе.

### ТЕРИТОРИЈАЛНО ШИРЕЊЕ ГРАДА

Свакако да је развој саобраћајне мреже утицао на проширење и развој структуре насеља. Најстарији дио Титограда је онај који лежи у углу између ријеке Мораче и Рибнице. То је тврђава за коју се претпоставља да су јој Римљани ударили темеље и назива се Стари град. Од ове цитаделе град се ширио према југу (брау Љубовићу) и истоку (са лијеве стране Рибнице). Овај дио града зове се Стара варош. Главни дијелови Старе вароши били су Варош и Мијећен. Варош заузима западни а Мијећен источни дио града. Варош је била опасана високим каменим зидом на коме су постојали четвора врата: Османгића, Зетска, Малисорска и Кучка врата. Кроз ова врата водили су путеви за Варош.

Дио града на десној страни ријеке Рибнице зове се Нова варош.

Као почетак територијалног ширења ове градске цјелине може се узети 1886. година када је град почео да се шири преко ријеке Рибнице, а после другог свјетског рата и преко Мораче.

Ако се повуче паралела у физиономији између ове двије урбане агломерације, запажају се прави контрасти. Стара варош има турско — источна обиљежја са кратким вијугавим улицама, а Нова варош има широке и праве улице које се сијекну под правим углом.

Трећа урбана агломерација — Нови Титоград налази се са десне стране ријеке Мораче и представља најмлађу и најурбанизовану градску цјелину, формирану после II свјетског рата, са правим и широким улицама, булеварима, правилним градским четвртима, тргвањацима и уличним дрворедима.

### УРБАНИ РАЗВОЈ

Посебну важност и значај за развој града представља доношење урбанистичких планова од најстаријих времена до данас. Један од таквих урбанистичких планова датира нешто више од девет деценија. Почетак у том погледу чини план Нове вароши. Године 1886. инж. Ворман израђује план Нове вароши. Основна концепција Вормановог плана била је таква да се у средишњем дијелу града налазио четвороугаони трг величине 1 ха, а остали простор био је издијељен на пет правих широких улица правцем с-ј и седам у правцу и-з. Основа града захватала је површину од око 60 ха. На том простору требало је смјестити 10000 становника.

Посебни урбанистички план за Стару варош није рађен, већ се њена урбанистичка основа стихично развијала и без неког утврђеног плана стварала.

Други урбанистички план рађен је 1947. године, трећи 1953. г, четврти 1957. г, пети 1964. године по коме је град пројектован за 122.000, и то за пројектни период од 25 година. Скупштина општине Титоград је 1974. године усвојила шести, Генерални урбанистички план града до 1991. године. По овом Плану цјелокупна градска територија подијељена је на три главна рејона: са десне стране Мораче рејон I (преко Мораче), са лијеве стране рејон II (Нова варош) и рејон III (Стара варош). Поред ова три рејона, у непосредној вези са њима, наслањају се на град и три рејона породичне изградње Коника — лијеве стране Рибнице и источног дијела жељезничке пруге, Маслине — источно од јадранског пута Титоград — Колашин, и рејона Загорича — сјеверно од брда Горице.

На будућој територији града до 1991. г. предвиђа се смјештај 140.000 становника. Границом Урбанистичког плана територија града обухвата 9.577 ха од чега на уже градско подручје отпада 2.270 ха, а на шире градско подручје 4.892 ха. Према концепту овог Плана дати су и следећи показатељи: према садашњем стању број домаћинства износи 15.080, а 1991. године биће 40.000; број станова сада је 12.960, а 1991. биће 40.000; број домаћинства по стану сада је 1,19 : 1 у односу на 1991. годину; број становника по стану сада износи 4,2, а 1991. биће 3,5; умјесто садашњих 18, сваки становник града 1991. године имаће по 45 м<sup>2</sup> зеленила; број путничких аутомобила на 1.000 становника износи 81, а 1991. године сваких 1000 становника имаће на располагању 350 аутомобила, што значи да по троје просјечно долази на сваки аутомобил (8,255).

И поред мањкавости и недостатака урбанистичких планова, позитивна је чињеница што се овај град развијао, углавном, на планској основи, а посебно од друге половине XIX вијека. Захваљујући томе Титоград је изгубио локално обиљежје и развио се у модерни и савремен град. Четири трга чине и чиниће главне градске центре и то: Трг Ивана Милутиновића, Трг око Сахат-куле, Булевар Лењина и Трг око жељезничке станице. Град има преко 18000 нових станова у друштвеном и индивидуалном сектору. Титоград данас има модерну градску инфраструктуру. Има преко 60 км асфалтних улица, изграђену јавну расвјету, око 10000 телефонских прикључака и савремено изграђену водоводну и канализациону мрежу. Године 1953. изграђен је водовод када су из извора Марезе потекли први литри воде. Први водоводни капацитети износили су 45, а данас више од 5000 литара воде у секунди. 1967. године отпочела је изградња јавне градске канализације која је 1972., у дужини од 40 км каналске мреже, завршена. Прије II свјетског рата и одмах након ослобођења град је електричном енергијом снабдијевала минијатурна централа покрај моста на Морачи, на Лењиновом булевару. Њена снага је износила свега 430 kWh електричне енергије, не рачунајући најнужније потребе у осветљавању станова и неколико улица. Данас Титоград троши преко 120 милиона kWh електричне енергије (не рачунајући Комбинат алуминијума), а само домаћинства 65.000.000 kWh.



## СТАНОВНИШТВО

Кретање броја становника овог градског насеља могуће је пратити тек од XIV и XV вијека. По М. Болици, Подгорица је 1614. године имала око 900 домова, а 1859. године, по Несгарду, имала је 6.540 становника. 1900. године град је имао 8.000 становника, да би 1921. године имао 8.727 становника. У периоду 1921—1931. пораст градског становништва је био незнатан и износио је 1520 становника да би у времену од 1931—1941. године пораст износио 6053. 1948. овај град је имао 10.338 становника. Међутим, 1952. године Титоград је имао 16.324 ст., а 1961. године 30.657 што значи да је број становника у овом временском интервалу удвостручен. Године 1971. Титоград је имао 54.509 становника, тако се у једној деценији повећало за 23.852 становника (1, 47 и 48). То је период најдинамичнијег демографског развоја овога града — од његовог настанка до данас. Данас Титоград има око 80.000 становника. Структура становништва према полу је неравномјерна, јер 1948. и 1953. године постоји више жена него мушкараца, а у 1961. години обрнуто.

За Титоград су посебно карактеристична већа миграциона кретања, а нарочито од 1953—1961. године, када се доселило 64,6% од укупног броја досељеног становништва и то у старосном добу од 25—49 година. Становништво се претежно доселило из сеоских насеља. У цјелини посматрано ови подаци говоре да је Титоград изразито имиграциони центар са најјачим интензитетом у СР Црној Гори.

## ФУНКЦИЈЕ

Титоград је град који је од најстаријих времена до данас мијењао своје функције. Првобитна градска функција била је трговачко-занатска. Дукља и Стари Град били су опасани високим бедемима, што значи да су имали функцију војних утврђења. Турска окупација зауставила је економски развитак овог града. Припајањем Црној Гори (по одлуци Берлинског конгреса) Подгорица постаје један од оних новодобијених градских центара који су били носиоци савремених друштвених односа. Њој припада посебно мјесто у привредним збивањима Црне Горе за посљедње двије деценије XIX и почетком XX вијека. Послије ослобођења, и поред наслијеђене неразвијености и ратних уништавања, Титоград постаје 13. јула 1946. године главни град СР Црне Горе. Од тада се могу пратити тенденције комплетирања функција и његовог функционалног развоја.

Као најважнија функција, коју је овај град добио након ослобођења, била је свакако друштвена функција у ширем смислу ријечи, а посебно као главна може се издвојити управно-административна. Ову функцију град је донекле имао и прије II свјетског рата. Тако, на примјер, између осталог Подгорица је била сједиште: Зетске финансијске дирекције, Државног правобранилаштва, Великог суда, Округног суда, Среског шеријатског суда, Пореске управе Више реалне гимназије, Државне трговачке академије, двије основне школе, Каз-

неног завода, Школског надзорништва, Царинарнице, Среског начелства, Трговачко-индустријске коморе, Адвокатске коморе, Бановинске болнице, Школске поликлинике, Дома народног здравља, Повјереништва радничке коморе и др. У Титограду је од ослобођења до данас подигнуто неколико зграда републичког значаја и у њему се налазе скоро све друштвене установе и институције СР Црне Горе. У њему је сједиште Скупштине СР Црне Горе, Извршног Вијећа, свих друштвено-политичких организација републичког значаја (ЦК СК ЦГ, РК ССРН Црне Горе, РК ССЈ за Црну Гору, РК СО ЦГ), Дирекције пошта, телеграфа и телефона, Врховног суда, Уставног суда, Вишег привредног суда, Привредне коморе и других управних и административних усанава републичког и општинског значаја.

У доратном периоду индустрија није била заступљена, само се прерађивао дуван и то претежно ручно. У посљератном периоду индустрија се развијала брзо и сада чини водећу грану у структури привреде. Своју индустријску функцију овај град је почео добијати од 1960. године када су отпочела значајна улагања у изградњу и реконструкцију нових индустријских објеката, а нарочито у текстилану, обојену, металну, хемијску, дуванску, дрвну и друге гране у којима је највећа уписаност становништва. Индустрија са преко 41% учешћа у друштвеном производу општине представља ослонац садашњег и будућег друштвено-економског развоја. Посебно треба истаћи да је Титоград највећи центар обојене металургије у СР Црној Гори. У другој половини шездесетих и почетком седамдесетих година грађен је и завршен Комбинат алуминијума. Његови садашњи годишњи капацитети износе 200.000 тона глинице и 50.000 тона алуминијума у блоку.

Поред електроенергетских предузећа, која се баве преносом и дистрибуцијом електричне енергије, у Титограду се налазе и сљедећи индустријски објекти: Индустрија грађевинских машина „Радоје Дакић“, Дувански комбинат, Индустрија намјештаја и грађевинске столарије „Марко Радовић“, „Титекс“, Фабрика за производњу пластичних маса „Еластик“ и разни погони прехрамбене, грађевинске, графичке и других грана индустрије.

Индустрија Титограда запошљавала је 1974. године 6.000 радника или трећину укупно запослених у привреди општине. Друштвени производ износио је око 600 милиона динара.

С обзиром да се налази у зетској равници, Титоград и његова околина имају повољне услове за развој пољопривреде, па отуда овај град има и пољопривредну функцију. У низијском дијелу општине она је изгубила природни карактер и подређена је конзумним захтјевима града. Зетска равница представља јединствену могућност за развој пољопривредне производње. Отуда је и разумљив интерес за активирање ове равнице не само за уже подручје, већ и за шире заједницу. Наиме, ради се о активирању до сада неискоришћених потенцијала Бемовског поља (око 11.000 ха) и приобалног дијела Скадарског језера (12.000 ха), што укупно износи око 23.000 ха. На тај начин Титоград ће представљати важан центар околне пољопривредне регије. Производна оријентација послје активирања ових површина биће усмјерена на производњу пшенице, кукуруза, шећерне репе



воћа, поврћа, крмног биља, млијека, меса, јаја и др. Стварањем Агрокомбината „13. јул” створени су бољи услови за бржи развој пољопривредне производње. У оквиру Агрокомбината изграђено је неколико модерних погона који снабдијевају овај град разним пољопривредним производима, па и шире СР Црну Гору.

Титоград има веома важну културно-просвјетну и здравствену функцију. Ове функције град је посебно добио послје II свјетског рата. Подручје данашње општине Титоград имало је прије II свјетског рата 26 четвороразредних основних школа, Женску и Мушку занатску и Шегртску школу, двије пимназије, Трговачку академију и Дјечје забавиште. У периоду послје II свјетског рата уложена су велика материјална средства док су створени услови за што потпуније обухватање омладине школовањем. У граду је веома развијена мрежа основних школа (10 основних школа) и школа усмјереног образовања (Гимназија, Економска школа, Медицинска школа, Технички и Грађевински школски центар, Трговинско-угоститељски школски центар и др.), као и неколико васпитно-образовних институција у којима се школује преко 35.000 ученика. Титоград улази у ред оних градова у којима, приближно, сваки други становник похађа неку школу, или стиче неки облик образовања, односно степен квалификације.

Титоград је 1974. године постао универзитетски град. (Економски, Правни и Технички факултет). На Универзитету „Вељко Влаховић” студира око 14.000 редовних и ванредних студената. Значајно мјесто у научном домену има Црногорска академија наука и умјетности, чије је сједиште у овом граду.

Културно-просвјетни рад у предратној Подгорици почео је прије девет деценија, када су основани пјевачко друштво и читаоница. Између два свјетска рата у Подгорици је било 15 аматерских културно-уметничких друштава са преко 1.500 чланова. У почетку су чланови друштава били већином занатлије, а касније претежно радници, студенти и ученици. Та су друштва давала тон и садржај културном животу вароши. Постојало је Радничко друштво „Абрашевић”, које је имало више секција, чија је активност била врло запажена. У периоду послје II свјетског рата изграђене су многе културне институције у којима се прикупља и чува културно стваралаштво, развијају разни облици културно-умјетничког и забавног живота, подстичу међурепубличку и међународну, културно-техничку и научну сарадњу. Добро је постављена организациона мрежа институција културе у рејонима града, у школама, фабрикама и селима. Посебан акценат дат је аматерском културном стваралаштву. У граду и општини дјелује више културно-умјетничких друштава (КУД „Станко Драгојевић”, „Будо Томовић”, АКУД „Мирко Срзентић”, КУД „Стара варош” и др.), поред тога у њему се налазе: Црногорско народно позориште, Пионирско позориште, Републички-културно-умјетнички центар, Градска библиотека, Пионирска библиотека, Радио-телевизија и друге институције.

Титоград и околина имају мноштво културно-историјских споменика и споменика културе, почев од оних из најстаријих времена па до најновијих из периода народне револуције и послјератне социјал-

листичке изградње. Град има: Градски музеј, Археолошку збирку, Природњачки музеј, Галерију „Ристо Стијовић”, Модерну галерију, Изложбени павиљон умјетника Црне Горе, Музеј „Марко Миљанов” и друго.

Социјално-здравствену функцију Титоград је знатно ојачао након ослобођења. У том смислу предузете су мјере за школовање стручно-медицинског кадра, створени су услови за спречавање и сузбијање разних врста болести. Од посебне важности је што су убрзо након ослобођења ликвидирана многа обољења наслијеђена из рата као и маларија која је нарочито харала у басену Скадарског језера. Цјелокупна медицинска служба обједињена је и располаже модерним уређајима за пружање помоћи обољелом становништву. 1969. године формиран је Медицински завод и то интеграцијом следећих здравствених установа: Дјечје болнице „Др Арсеније Шкатарић”, Медицинског центра „Др Вукашин Марковић”, Републичког завода за здравствену заштиту и свих здравствених станица на подручју Титограда. Посебно треба истаћи завршетак изградње Клиничког центра са преко 400 болесничких постеља, а који је снабдјевен најмодернијом медицинском опремом. Завршена је изградња нових здравствених објеката у Новој и Старој вароши, као и на Конику.

Титоград је сједиште Друштва лекара Црне Горе, Главног одбора Црвеног крста, Друштва за борбу против рака и других медицинских институција.

За Титоград се може рећи да својим културно-просвјетним и социјално-здравственим установама опслужују знатан дио становништва Црне Горе.

Овај град има и веома важну саобраћајну функцију. Још у средњовековној Зети ово насеље представљало је једно од најважнијих саобраћајних средишта. Преко њега водили су многи путеви који су повезивали Зетско приморје са унутрашњошћу земље. Путеви који су водили са Зетског приморја у унутрашњост Србије, углавном, од Котора до ушћа ријеке Дрима, звани су се општим именом „Via de Zenta” (Зетски пут).

За вријеме Римљана кроз град је пролазио римски пут Via militaris. Овај пут повезивао је данашњи Скадар (Scobre) у Албанији са Нароном (данас село Вид, код Метковића).

За вријеме турске владавине кроз Подгорицу је пролазио пут Скадар — Подгорица — Никшић који је спајао Скадарски санџак са Босном и Херцеговином. Тада је најглавнији био онај пут који је водио за Плавницу, а одатле преко Скадарског језера за Скадар, куда се кретала сва увозно-извозна трговина.

Интензивнији рад на побољшању и изградњи путева почео је послје Берлинског конгреса. Пут Ријека Црнојевића — Подгорица почет је 1886, а довршен 1892. године; пут Подгорица — Плавница почет и довршен 1885. год.; пут Подгорица — Колашин, почет 1902, а довршен 1908; пут Подгорица — Даниловград почет 1885. г., а довршен 1886. г. Године 1908, изграђена је жељезничка пруга Вирпазар — Бар, а 1927. године изграђује се прва жељезничка пруга узаног колосјека до Плавнице на Скадарском језеру, што је за овај град представљало



велики значај. У периоду послије II свјетског рата 1948. године изграђује се жељезничка пруга узаног колосјека, да би се 1965. године реконструисала за нормални колосјек (1, 35—36 и 102).

Данас највећи саобраћајни значај за овај град има завршетак изградње жељезничке пруге Београд — Бар (1976. године), којом је овај град повезан са другим крајевима у Југославији, као и Јадранске магистрале чија је дионица од Петровца до Титограда завршена 1961. године, а од Титограда до Колашина 1963. године. Треба истаћи да и ваздушни саобраћај још више повећава његову саобраћајну функцију,

Захваљујући оваквом развијеном саобраћају, Титоград се послиједњих година знатно више укључио у основне туристичке токове, а то омогућава саобраћајна повезаност између Црногорског приморја и унутрашњости наше земље. Тако овај град има и туристичку функцију. За развој туризма постоје веома повољни природни и антропогени фактори. Географски положај, климатски и хидрографски чиниоци су предности које овај град има у односу на остала мјеста у Црној Гори. Хидрографски туристички мотиви овог подручја су разноврсни и интересантни почев од врела Марезе и Рибничких врела, преко атрактивних рјечних долина Мораче (Платијска клисура), Рибнице, Зете и Цијевне (кањон) до, по љепотама и екзотици познатог, Скадарског језера и потопаљеног ушћа Ријеке Црнојевића. Ријетко који град има такве погодности да се за непун сат стиже на морске плаже — Сутоморе и Петровац, а за исто толико времена и у планинска одмаралишта Верушу, у кањон Платије и Манастир Морачу.

Бројни археолошки и културно-историјски споменици представљају велико туристичко богатство града. Најпознатији сачувани културно-историјски споменици у граду су црква Св. Борња, Немањин град (на ушћу Рибнице) и споменички комплекс у Старој вароши. У Старој вароши веома су интересантне поменуте капије града, кућа Чубрановића (која је стављена под заштиту као споменик културе), Сахат-кула (потиче из XVIII вијека), затим цамије Главатовића из XVI вијека, мостови на Рибници (Табачки мост, Капацића мост и др.), махале, сокаци и авлије. Споменички комплекс Старе вароши веома је интересантан како по начину изградње, тако по својој архитектури у медитеранско-оријенталном стилу. По стилу изградње веома је атрактиван и Везиров мост на Морачи (изграђен 1782. године).

Поред више законом заштићених културно-историјских споменика, у граду постоје и споменици и спомен обиљежја значајних личности и догађаја из раније прошлости (споменици: Петру Петровићу Његошу и Караборбу; спомен бисте: Божидару Вуковићу — Подгоричанину и Марку Миљанову).

На Горици је изграђен монументални споменик „Партизану — борцу“, затим спомен гробља на Конику, Чепурцима и Цијевни, као и многе спомен-бисте у кругу радних организација и установа које носе имена истакнутих личности из народноослободилачке борбе.

За развој туризма у непосредној близини града постоје и мјеста за излет као што су: Златица, Мареза, Плавница, Тузи и Вирпазар.

Изградња туристичко-угоститељских објеката, као непосредних носилаца даљег развоја туристичке привреде на подручју града, до-

бија све више у интензитету. У граду су изграђени хотели („Црна Гора“, „Подгорица“ и „Златица“), мотели („Златица“, „Плавница“), ресторани („Експрес“ и „Рибљи ресторан“, „Радничко-службенички ресторан“), као и већи број угоститељских радњи.

Ефикасна саобраћајна повезаност са другим мјестима у нашој земљи и са бројним европским центрима у току туристичке сезоне још више истиче повољан транзитно-туристички положај Титограда у односу на главне туристичке токове домаћег и иностраног туризма. Поред транзитног туризма, као изразитог за овај град, постоје повољни услови и за развој других видова туризма као што су ловни и излетнички туризам.

Велики механички прираштај становништва, који се у Титограду осјећа послиједњих година, утицао је на ширење града ван природних оквира и урбанистичког плана. Ранија сеоска насеља као што су: Маслине, Момишићи, Загорич, Коник, Златица и Толоши нијесу била обухваћена урбанистичким плановима. Међутим, данас су та сеоска насеља спојена са градом. Стара и Нова варош и Нови Титоград чине данас средишни дио града око кога су радијално распоређена сеоска насеља.

#### ЗАГАБЕНОСТ ПРИРОДНЕ СРЕДИНЕ

Посебан проблем представља загађеност природне средине овог града. У периоду послије другог свјетског рата интензивни развој индустрије утицао је у знатној мјери на загађивање ријеке Мораче, Скадарског језера и ваздуха. Главни загађивачи Мораче, на дијелу тока кроз Титоград и низводно од њега, су слиједећи индустријски објекти: Хемијска чистионица, Памучни комбинат, Кваница, Центаркожа, Алуминијски комбинат, као и друге комуналне воде. Постоји још велики број мањих загађивача као што су аутосервисне радионице, разни мањи погони занатског типа и сл. Како је индустријска зона овог града лоцирана на југоисточној страни с обје стране Мораче, то се све индустријске и комуналне воде сливају у ову ријеку.

Главни загађивач Мораче је Алуминијски комбинат чијом је несмотреношћу (због испуштања велике количине отпадних материјала) долазило до помора велике количине рибе у Морачи и Скадарском језеру. Према резултатима испитивања које је вршио Медицински завод — Титоград садржај фенола у Морачи износио је узорак узет у априлу 1972. године из Мораче на одстојању 800 м изнад Алуминијског комбината 0,004 гр фенола/м<sup>3</sup> воде, док је узорак узет истог дана 200 м испод Комбината садржао 0,005 гр фенола/м<sup>3</sup> воде. „На основу бактериолошких испитивања водоток Мораче на потезу Титоград — Ботун, бактериолошки је загађен“ (131, 158).

Главни загађивач ваздуха града је Комбинат алуминијума. Као загађивач ваздуха се јављају: аутомобилски саобраћај, котларнице за централно гријање новоподигнутих стамбених и административних зграда, фабрички димњаци, велика прашина и други извори. С обзи-



ром на удаљеност локације Комбината алуминијума, јужно од Титограда (око 7 км од центра града), на циркулацију ваздушних струјања, као и на отвореност Зетске котлине преко Скадарског језера, то се аерозагађење још увијек осјећа у мањем обиму.

Треба истаћи да се систематском контролом квалитета ваздуха у Црној Гори бави Републички хидрометеоролошки завод Црне Горе, и то од 1974. године. Прва испитивања почела су у Пљевљима. У Титограду је основана 1975. године Станица за праћење квалитета ваздуха, а у току 1975. и 1976. године проширена је мрежа станица за контролу ваздуха у Бијелом Пољу, Иванграду, Никшићу и Котору. Сумпор-диоксида и дим основни су показатељи чистоће ваздуха и као такви се обавезно користе за оцјењивање његове чистоће. На бази научних испитивања, која су вршена за период новембар—март 1976/77. године дат је и табеларни преглед (таб. 16) резултата сумпордиоксида и дима за Титоград, Никшић, Бијело Поље, Пљевља, Иванград и Котор. „Из резултата који се наводе као  $C =$  средње мјесечне концентрације  $mg/m^3$  и  $C_m =$  максималне средње концентрације у мјесецу  $mg/m^3$  запажа се слиједеће:

— квалитет ваздуха у Титограду, Никшићу, Бијелом Пољу и Котору за сада задовољава прописане захтијеве по садржају сумпордиоксида и дима, и не достижу максимално дозвољене количине. Стање квалитета ваздуха у Иванграду и Пљевљима оцијењено такође на основу концентрације сумпордиоксида и дима у зимским мјесецима, када се у домаћинствима интензивно ложи, доста се мијења. Појединачне средње дневне концентрације садржаја сумпордиоксида и дима прелазе максимално дозвољене концентрације. На овакву ситуацију указују локалне микроклиматске прилике (слаба локална струјања ваздуха и појаве инверзије), орографија терена, те начин ложења угља слабог квалитета у домаћинствима. Истина, низ оваквих концентрација релативно је кратак, појава траје 5 до 10 дана, али због високих концентрација које су скоро два пута веће од дозвољених треба предузимати одговарајуће заштите”. (132, 115).

Угрожавање природне средине представља и бука коју стварају моторна возила. Томе свакако доприноси и Јадранска магистрала која пролази кроз Титоград. „Дозвољена граница буке креће се дању од 50 до 60 децибала, а у Титограду она износи 74,4, док ноћна бука не би смјела да буде већа од 35 до 45 децибала, а у Титограду је од 47 до 54” (133, 11). Због тога је потребно измјестити Јадранску магистралу изван града. Исто тако потребно је предузети мјере ради заштите од загађености урбане средине ове највеће градске агломерације у СР Црној Гори.

#### ПЕРСПЕКТИВА

Данас Титоград представља највећу урбану агломерацију СР Црне Горе. То је град који је протекле три деценије у потпуности измијенио свој лик. Његов перспективни развој треба усмјерити на оп-

тимални степен комплетирања функција. У даљем уобличавању његовог градског карактера потребно је превазићи све непропорционалности из досадашњег развоја. Географско-урбанистичко проучавање треба да се односи на градске функције у ширем смислу, односно функције ширег или регионалног значаја, а никако само локалног значаја. Посебно треба очекивати јачање саобраћајне функције након изградње будућих друмских комуникација Фоча—Никшић—Титоград—Албанска граница и Титоград—Цетиње. У изградњи се налази неколико објеката: Спортско-рекреациони центар, зграда Радио-телевизије, завршетак изградње друге фазе Алуминијумског комбината, за сабијање плантажа по Пројекту Бемовског поља, што ће још више побољшати значај Титограда као републичког центра.

Оцењује се да ће се физички обим индустријске производње општине Титоград у 1979. години остварити порастом од 10,5%. Индустријску производњу у 1979. години ће карактерисати интензивна инвестициона активност. У оквиру друге фазе Комбината алуминијума, у другом кварталу 1979. године, стартаће капацитети електролизе, а до краја године ће почети и капацитети глинице. У „Радоју Дакићу” у току је реконструкција машинског парка. Рачуна се да ће у другој половини 1979. године започети изградња ливнице модулираног и сивог лима за сопствене потребе. У „ТИТЕКСУ” ће се довршити заостали радови на изградњи и реконструкцији трикотажних погона у Титограду, Колашину, Рожају. У Дуванском комбинату је при крају активност око реконструкције и модернизације погона. У „Еластику” ће се одвијати инвестициона активност ради даљег ширења производног програма у циљу задовољења потреба за пластичним елементима за нове производе основног пословног партнера „Обод” — Цетиње (155, 8).

У оквиру инвестиционог пројекта Бемовског поља подићи ће се и оспособити (у 1979. години), системом за наводњавање 50 ха воћњака и винограда. Подићи ће се хладњача капацитета 3000 тона и изградити винарски подрум капацитета 10.000.000 литара. Отпочеће и изградња пекарне дневног капацитета 40.000 кг хлеба, а предвиђен је и програм изградње индустријског комплекса Агрокомбината (155, 8—9).

Из домена саобраћаја у току 1979. године отпочеће изградња пута Титоград—Цетиње, као и проширење ПТТ услуга.

Из области друштвених дјелатности средином 1979. године ће се довршити изградња друге фазе Студентског дома, комплетираће се објекат Техничког факултета (изградња лабораторија), започеће изградња Техничког школског центра, као и четири основне школе (у Старој вароши, Загоричу, Конику и преко Мораче), приступиће се изградњи дома здравља у дијелу града преко Мораче, реконструкцији Дјечје болнице, завршиће се изградња зграде правосудних органа и зграде друштвено-политичких организација Републике, отпочеће изградња Дома инвалида и пензионера, до краја текуће године биће довршен Спортски центар „Морача” и прве фазе проширења стадиона „Будућност” (155, 10—11).



## УЛЦИЊ

Улцињ има веома повољан положај. Налази се на крајњем југозападу јадранског приморја. Удаљен је око 160 км од Средоземља. На тај начин је ближи, па самим тим и непосредније везан са средоземним лукама и појединим приморским државама. Улцињ је данас саобраћајно повезан Јадранском магистралом са Баром (24 км). Такође је са Баром повезан жељезничком пругом Београд—Бар, а преко Барске луке бродском линијом за Бари (Италија) и линијски дуж јадранске обале. Најближи аеродроми су му: Титоград (око 100 км), у континенталном дијелу, приморски аеродроми Тиват (75 км) и Дубровник (150 км). Према Улцињу, као и према читавом Црногорском приморју територијално су упућени јужни, средњи и источни дијелови Југославије.

Кроз ранију историјску прошлост преко улцињског подручја водили су познати путеви. Један од њих био је *Via egnatia* — пут из доба старог Рима ишао је јужно од Улциња и сјеверно од Драча према Цариграду.

У Диоклецијаново доба (око 243—313. године) у његовој јужној провинцији Превалитани од њеног главног града *Scodra* (Скадра) водио је пут до градова ове провинције на обали *Olciniuma* (Улциња) и *Butue* (Будве) (67, 939).

У периоду старе српске државе, овај град је саобраћајно био повезан с градовима на обали и у свом заливу а особито са Скадром одакле се преко Улциња извозила риба, кожа, месо, дрво и др. И Шаски Град (*Svacia Ciotas*), на Шаском језеру, био је на једној од најважнијих комуникација која је водила од Драча у Албанији, преко Скадра и Улциња за Котор и Дубровник (67, 939).

Улцињ има типичну медитеранску климу с малим годишњим колебањима. Има сушна љета (24,1°C) и благе кишовите зиме (9,4°C). Средња годишња температура је 16,4°C. Средња мјесечна температура најтоплијег мјесеца — јула износи 25,2°C, док најнижу средњемјесечну температуру има јануар 8,5°C, а годишња амплитуда износи 16,7°C.

Улцињ спада у најведрија мјеста у Црногорском приморју, са великим бројем ведрих дана особито у љетњим мјесецима. Сунчево сијање у Улцињу износи 2.693 часа годишње или у просјеку седам часова дневно. Од вјетрова најчешће дувају бура, југо и маестрал. Улцињ се карактерише и сразмјерно малом релативном влажношћу ваздуха која се љети креће око 60%, а у јесен и прољеће око 71%.

Улцињ је град правог средоземног плувиометријског режима. Максимум падавина је у децембру (187 мм), а минимум у јуну (22 мм). Просјечна годишња количина падавина је 1290 мм. Снијег пада, углавном, у јануару и фебруару, (понекад у марту), а сасвим ријетко у децембру. Снијегни покривач се ријетко задржава (један—два дана годишње).

Постанак и развитак овог града предиспониран је саобраћајним стратегијским, економским и трговачким чиниоцима његовог положаја. Улцињ је једно од најстаријих градских насеља на нашој обали.

Постао је у периоду колонизације Грка на Јадрану. Он је био важан илирско-грчки емпориум. Према Плинију град су основали Колхиђани и назвали га *Colchainium*, због чега се предпоставља да је био познат Агронаутима као колхидска колонија. У списима других грчких и римских писаца (Т. Ливије, Птоломеј, и др.) помиње се под разним називима: *Dulcinium*, *Ulcinium*, *Elkinon* и др. (36, 77).

У љетопису попа Дукљанина (1149. г.) помиње се као *Ekatogum* и *Dulcignum*. Касније је називан *Лцињ*, *Оцињ* итд. (36, 78).

Константин Порфирогенит помиње Улцињ под називом *Helciynio*. Српски називи за Улцињ су: *Лоцин*, *Улоцин*.

Под власт Римске Империје потпао је 168. год. п.н.е. Послије пада царства потпада под власт Византије.

У XI вијеку улази у састав Зете. Стеван Немања га је освојио 1183. године (36, 79).

Од Немањића Улцињ су преузели Балшићи и од 1396. г. претворили га у сталну пријестоницу. Град је имао статут и ковницу новца. Тада је био и важно занатско, трговачко и рибарско насеље (36, 79).

Под Млечићима овај град је био од 1421—1571. године. За то вријеме Улцињ је био важан трговачко-саобраћајни и утврђени град. Август 1444. године Улцињ је задесио снажан земљотрес када је град био доста порушен. Међутим, Млечани су обновили град и тиме у његову архитектонску физиономију уградиле елементе источно-јадранско-венедијанског урбанизма (нове зграде и тргове) (36, 79).

Године 1571. Турци су потиснули Млечиће, послје 150 година њиховог посједовања града. Од тада па све до 1880. године овај град остао је под турском влашћу. Турци су претворили град у касабу — насеље пазара оријенталног типа са кривудајим, и прљавим улицама (сокацима), ћепенцима и минаретима (36, 79).

Карактеристично је да је Улцињ био (мање-више) самоуправни и гусарски град. Наиме, послје заузимања Улциња, турски султан Селим II населио га је са 400 алжирских гусара, преживјелих учесника битке код Леванта (1571. г.) На тај начин Улцињ је крајем XVII вијека постао тврђава гусара. Тада почиње период чувеног улцињског пиратства. Гусари су постали страх и трепет не само на Јадрану, него и на читавом Медитерану. Допирали су чак до афричких обала и Леванта. Појавом паробродарства нагло опада улцињско гусарење. Почетком XIX вијека (после Бечког конгреса 1815. г.) аустријска ратна морнарица присилила је и посљедње улцињске гусаре да своје бродове претворе у трговачке. Од тада Улцињ посебно добија трговачку функцију. За вријеме турског периода имао је и своје бродоградилште. У ратовима са Турском 1876—1878. г. Црна Гора је заузела Улцињ. Послије дипломатског спора, на основу Берлинског уговора (чл. 29), Црна Гора је тек 1880. године добила коначно Улцињ (36, 79—81).

По ослобођењу од Турака Улцињ се развија као лука и пољопривредно-трговачки центар. Физиономија града се почиње мијењати подизањем првих модернијих зграда, изван старог улцињског града.

У другом свјетском рату Улцињ је ослобођен 26. XI 1944. године, након чега наступа нова фаза у друштвено-економском и урбаном развоју овог лучког и туристичког града.



На простору Улциња и његове околине видног трага оставили су разни етнички елементи (грчки, римски, турски, албански, муслимански и др.). После 1880. године слиједи насељавање Црногорцима из унутрашњости. Становништво Улциња, због своје историјске прошлости, је хетерогено и у том погледу данас Улцињ заузима прво мјесто у СР Црној Гори. Највише има Албанаца, Црногораца, Срба, Хрвата и др. Према статистичким показатељима 1948. године Улцињ је имао 4.385 ст, 1953. г. — 4.919 ст, 1961. г. 5.705 ст, а 1971. г. — 7.459 становника (69, 44). Претежан дио активног становништва запослен је у туризму, солани, пољопривреди, занатству, угоститељству и администрацији. Улцињани се баве још риболовом и поморском привредом.

Улцињ представља једну врло интересантну урбану и архитектонску цјелину. Стари Улцињ налази се на стјеновитом рту. Има добро очуване зидине из раније историјске прошлости. Својом архитектуром интересантна је Донжон кула Балшића и многи објекти архитектуре из турског периода. Посебно се истичу слиједеће џамије: Пашина са амамом (1719), Главна џамија (1728), Бријег џамија (1783), Ламина џамија (1689) и Врх-пазар џамија (1749). Још су интересантни „Мераја” (тржница) изграђена 1779. године и Сахат-кула (1754) (36, 86—87).

У периоду послије другог свјетског рата настаје интензивна изградња Новог Улциња напоредо са развојем туризма. Изграђени су многи хотелски комплекси и објекти инфраструктуре. Туризам је извршио трансформацију овог града и његове околине захваљујући природним и антропогеним мотивима. У цјелини посматрано, ово градско насеље се амфитеатрално уобличио и постало мјешавина медитеранске и балканско-оријенталне архитектуре. Туризам, пољопривреда и индустрија соли су водеће гране привреде Улциња. Али, туризам постаје основна и свакако главна перспектива у општем привредном развоју овог града. За његов развој постоје оптимални услови.

Данас овај град постаје савремено туристичко насеље и центар рекреативно-здравственог и ловно-риболовног туризма. Поред тога, он пружа изванредне услове за одмор и рекреацију. Обалски плажни појас представља добру основу за развој туризма. Улцињско приморје има преко 11 км пјешчаних плажа, а то су: градску, у самој луци (дуга 596 м, ширине око 30 м), плажу Валданос (дуга 600 м, широка 20 м), Велика плажа (дужине око 10 км) — представља највећу плажу на Јадрану, и староулцињска плажа (250 м дужине, 20 м ширине). Улцињске плаже имају врло ситан пијесак (0,01 — 1,5 мм) који је пун љековитих састојака. Пијесак садржи и знате количине соли и јода. Због тога служи за лијечење реуматичних, кожних и других обољења.

Копнене воде као што су: ријеке (Бојана), језеро (Шаско језеро у подножју Бритске горе и Загајско блато), извори и издани веома су значајни за развој туризма.

За развој туристичке привреде велики значај има и медитеранска вегетација (приморски бор, макија и разне зимзелене врсте). Обалски појас улцињској приморја обилује и маслинацима. На цијелом улцињском приморју има око 84.000 маслинових стабала и представља највећи комплекс маслинових стабала на нашем приморју. Поред тога,

добро успијевају: поморанца, мандарина, лимун, смоква, винова лоза и друго.

Штојско поље располаже разним врстама фауне (шљуке, патке, фазани) што пружа још повољније услове за развој ловног туризма.

За даљи територијални развој овог града битна је предиспозиција његовог пространог залећа до Румије и Бојане. Ову приморску флишну зону чине Улцињско и Владимирско поље која су јако повољна за пољопривредну производњу и даљу туристичку изградњу овог града. Природни услови пружају добре услове за развој ратарства, воћарства и виноградарства. То има велики значај, јер се улцињско тржиште може врло лако снабдијевати из непосредне близине разним пољопривредним производима. Због тога је и Улцињ постао један од најпосећенијих градских центара од стране домаћих туриста.

Развој туризма у Улцињу почиње још прије другог свјетског рата када су изграђена два хотела: „Галеб” и „Јадран”. Пред други свјетски рат овај град је имао више од 85% свих хотелских туристичких лежаја на Црногорском приморју.

У послјератном периоду на улцињском приморју настаје интензивна туристичка изградња хотелског комплекса у саставу Угоститељског предузећа „Улцињ”. Тако су на полуострву Ратислави подигнути хотели у зеленилу паркова: „Галеб” (300 кревета), „Јадран” (130 кревета), „Медитеран” (530 кревета). Хотелски комплекс изграђен је и на Великој плажи („Лидо”, „Белви”, „Олимпик” и др.) са капацитетом од преко 2000 лежаја.

На острву Ади (на ушћу Бојане) у изградњи је један од највећих нудистичких центара Медитерана. Након изградње комфорних и модерних објеката Улцињ, заједно с Будвом и Херцег-Новим, носи највећи туристички промет на Црногорском приморју. Индустријска производња је заступљена Соланом „Бајо Секулић” која се бави производњом и прерадом соли (кухињска, индустријска и сточна). То је највећа морска солана у Југославији. Подигнута је у периоду од 1926—1934. године. Рекордна жетва соли била је 1952. године када је произведено — 27.369 тона. Поред привредног значаја Солана је значајна за туристе, па има и туристички значај.

Перспектива Улциња је у туризму. Пројектом Јужни Јадран у Улцињу је предвиђена (дугорочним планом развоја) изградња 80.000 лежаја у смјештајним објектима (хотели, насеља, одмаралишта), градско насеље од око 45.000 становника и пратећа индустрија која ће опслуживати туристичку привреду. Према концепцији развоја Солане „Бајо Секулић” у планском периоду до 1980. године предвиђено је побољшање квалитета и обима производње са садашњих 20.000 на 65.000 тона соли, што значи да ће се производња троструко повећати и неће зависити од сунчеве енергије. Недавно је у пробну производњу пуштена модерна рафинерија соли, за чију је изградњу уложено око 32 милиона динара. „Нови корак у даљем развоју Солане учињен је на изградњи вакум упаривача, чија је способност такве врсте да упаривањем производи со и онда кад то не чини сунчева енергија. За изградњу вакум упаривача, гдје ће се утрошити око 265 милиона динара, затворена је конструкција финансирања... Уз рафинерију и



уграђивање вакуум упаривача овдје су обимни радови предузети и на територијалном проширивању Солане, која са постојећих 850 хектара треба ускоро да буде богатија за нових 500 хектара површина потребних за акумулацију и испаравање морске воде" (154, 5). Ово ће много значити за привредни развој града.

### ХЕРЦЕГ-НОВИ

Херцег-Нови лежи у сјеверозападном врху Топланско-Тиватског залива, западног дијела Бококоторског залива, и представља најзападније и најсјеверније туристичко мјесто Црногорског приморја. Смјештен је на падинама Доброшнице окренутој према пучини Јадранског мора.

Херцег-Нови има повољан саобраћајни положај. Жељезничком пругом овај град је био повезан преко Дубровника. Пруга уског колосјека Сарајево—Зеленика (пуштена у саобраћај 1901. г.) представљала је сигурну везу овог града са копненим залеђем, али је касније укинута. Изградњом Јадранске магистрале Херцег-Нови се повезује са свим градским насељима дуж јадранске обале, а то је омогућило бржи развој туризма града. Овом модерном комуникацијом Херцег-Нови се повезује са Дубровником (44 км), аеродромом Дубровник — Билипи (28 км), Котором (28 км преко Верига — трајектом или 45 км преко Рисна и Пераста), Тивтом и његовим аеродромом (19 км), Будвом (51 км), Титоградом и аеродромом (116 км) и другим насељима кроз које пролази. Поморским саобраћајем повезан је са другим мјестима дуж јадранске обале.

Херцег-Нови има климу јадранско-средоземног типа. Највишу средњу мјесечну температуру ваздуха има јули (25°C), а најнижу јануар (8,7°C), па је годишње температура релативно мала (16,3°C). Средња годишња температура ваздуха износи 16,2°C. Клима Херцег-Новог одликује се топлим љетима и веома благим зимама. Овај град је просјечно 9,5 мјесеци, тј. 285 дана са средњом температуром изнад 10°C. Овакве климатске одлике омогућавају да туристичка сезона траје девет и по мјесеци. Годишње се излучи од 1183 до 2732 мм талога. Просјечно годишње има 2386 сунчаних сати, што одговарају средњем трајању осунчавања од 6,5 сати дневно. У љетњем периоду има просјечно мјесечно 328 сунчаних, односно средње трајање осунчавања 10,7 сати дневно. Кишних дана има просјечно 128. Највише кише пада у току јесени и зимских мјесеци (72,4%), а најмање љети (6,8%). Такав плувиометријски режим одговара развоју туризма.

Херцег-Нови доминира као град заливом Боке што му је и предодредило његову првобитну саобраћајно-стратегијску функцију. Године 1382. основао га је босански краљ Стјепан Твртко I и дао му име Свети Стефан, а касније Нови. У XV вијеку херцег Стјепан Вукчић Косача (1435—1466) га је проширио и још више учврстио додавши његовом имену своју титулу. На тај начин је Херцег-Нови добио своје име (67, 946—947).

У намјери да од овога града формира значајан економско-трговачки центар, Твртко је у њему подигао стовариште соли, а у Суторини солане (на мјесту некадашњих римских солана). Чак је био и издао проглас у коме се истиче да ће сви дужници који добу и настане се у Херцег-Новом бити ослобођени од дуга, што је омогућило још бржи развој трговине и занатске радности. Тако овај град постаје занатско-прерађивачки и трговачки центар, познат трг за страна вина, со, маст, свилу и др. Преко овог града обављала се босанска, а донекле и дубровачка трговина (141, 96).

Херцег-Нови је под Турцима од 1483—1687. године (сем 1538—1639. године када су у њему били Шпанци). За вријеме турске владавине имао је стратегијско-саобраћајну функцију. Град је био утврђен зидинама и кулама. Турски путописац Евлија Челебија, који је посјетио овај град 1664. године, записао је да је тада град имао 3080 мањих и већих кућа, с крововима од ћерамиде и лисника, и 47 памија. Он описује доњи и горњи дио града. Доњи град је био смјештен на морској обали. То је четвороугаони град зидан од камена. Опасан је зидовима ширине 10 и висине 70 лактова. Капије доњег града имале су високе куле. Пред великом капијом на сјеверу налазила се Канли кула, на југоистоку Бегова кула, а на западу, изнад обале кула Абаза паше. Доњи град је имао пет насељених махала. Горњи град је, такође, био четвороугаоног изгледа. Имао је утврђене куле, бедеме и отворе за габање. У њему је било 130 кућа, једна памија Абдул-фета, стоваришта за храну, цистерне, оружнице и стражарнице (146, 98).

За вријеме шпанске управе, чини се да је формирано једно утврђење на бријегу изнад самога града које је народ касније назвао Шпањола. Тврђаву Шпањолу касније су доградили Турци.

Доласком Млечана 1687. године настаје нова фаза територијалног развоја Херцег-Новог. Насеље се ширило ван градских зидина. У средишњем најстаријем и најмањем дијелу, улице су широке до 2 м и доста су стрме и са степеништима. Други дио града развија се око пута према сјеверозападу, а трећи дио око пута према југоистоку. Млечани су такође утврђивали град. Назвали су га Кастел Нуово. Поред морске обале подигли су тврђаву Форте Маре и предграђе Цитаделу (141, 99).

Други дио града, који се протеже дуж пута Котор—Дубровник, развио се крајем XVII вијека, тј. за вријеме Млетачке управе. Ближе градским зидинама налази се трг који окружују трговачке и занатске радње, а дуж улице која води ка тргу развиле су се куће за становање у чијим су приземљима такође смјештене радње (141, 99). Овај дио града има чисто медитеранско обиљежје урбаних насеља са каменим трговима и улицама, двоспратним каменим кућама. На овај дио града надовезују се нове грађевине на путу који је везивао Котор са Дубровником, а који након изградње Јадранске магистрале, представља главну улицу. Каменим степеницама главна улица је на два мјеста повезана са обалом. Даљим процесом урбанизације дошло је до срашћивања овог дијела града са Топлом, а преко ове са Италом. За овај дио града може се рећи да врши релативно-рекреативну функцију.



Други дио града на југоистоку, дуж старог пута према Котору, развио се у XIX вијеку. Карактеришту га савремене породичне куће окружене вртовима поморанци, лимунова и палми. Близина Савинске дубраве, као и плажа на обали дају му рекреативно обиљежје.

Након пада Млетачке Републике 1797. године, од 1797—1806. године, у Херцег-Нови долазе Аустријанци, од 1806—1807. године Руси, од 1807—1814. године Французи, а од 1814—1918. године поново Аустријанци (67, 950—951).

У периоду између првог и другог свјетског рата, овај град се још више територијално ширио око старијих дијелова града и поред морске обале.

Овај град увијек је познат као жариште отпора према освајачима. Многи Новљани истакли су се кривошијским устанцима против Аустрије и устанцима у Босни и Херцеговини против Турака. Борбене традиције настављене су и у II свјетском рату. Основан је славни Оријенски патризански батаљон. Коначно је ослобођен од окупатора 28. октобра 1944. године. У послератном периоду овај град доживљава преображај. У њему је изграђен низ нових вишеспратних — стамбених туристичких, здравствених и културно-просвјетних објеката. Изградњом Јадранске магистрале формира се најмлађи дио насеља који се протеже изнад ове саобраћајнице. Ово је уједно и највиши дио насеља.

Посматрано у цјелини Херцег-Нови је град медитеранског типа, чије куће анфитеатрално улазе уз подножје Доброштице.

Већина данашњег становништва Херцег-Новог и околине потиче од досељеника настањених крајем XVII вијека. Највеће досељавање је било од 1692—1695. године и то из Херцеговине и Црне Горе. Након II свјетског рата становништво се повећавало досељавањем из околине. 1948. године имао је 2.371 становника, 1953. г. — 2.926 ст., 1961. г. — 3.797 ст., а 1971. г. — 6.705 становника (69, 45).

Херцег-Нови се, као градско насеље, развио у центар своје околине и пространог залеђа. Веома повољни природни услови у граду и његовој околини омогућили су развој земљорадње. Добро успијевају: маслине, смокве, винова лоза, агруми (лимун, поморанца, мандарина), шипши, рогачи, бадеми и др.

Веома су повољни услови и за гајење раног поврћа (шаргарепа, парадајза, диња, лубеница). Овдје се врши специјализована производња култура јужног поднебља. Исто тако повољни су услови и за цвјетарство, посебно мимозе и каранфила.

Становништво овог града и околине највише живи од индустрије, туризма, трговине и грађевинарства.

Иако је овај град без индустрије, настоји се да се развије. Једини представник индустрије у области је Бродоградилиште „Вељко Влаховић“ у Бијелој, чија је производна оријентација усмјерена на даљем јачању бродоремонтне дјелатности уз оспособљавање осталих пратећих погона. У том правцу је предузета значајна инвестициона активност на повећању укупних капацитета и капацитета ремонта.

Херцег-Нови је риједак примјер града који је своју физиономију добио развојем функција од којих је туристичка имала највећи утицај. Развоју туристичке привреде, поред природних атрактивности и сао-

браћајних веза, много доприносе и културно-историјски споменици. У сјеверном дијелу старог града се налази турско стратегијско утврђење Канли-кула. На западном улазу у стари град је турска Сахат-кула. Форта Маре је југоисточна градска кула. Шпањола се налази на брежуљку изнад Херцег-Новог. Један од најзначајнијих споменика је манастир Савина у савинској дубрави. Он се састоји од двије цркве и конака. Цитадела представља истурени бастион према мору. Грађена је у архитектури из два периода, турског и млетачког. У западном дијелу Херцег-Новог, у Топли, налази се резиденција Саватија Љубибратића из 1692. године. Најинтересантнији споменик из доба Аустро-Угарске монархије је тврђава Мамула, која се налази на самом улазу у Бококоторски залив. На почетку Савинске дубраве налази се монументални споменик палим борцима у НОБ-у.

Херцег-Нови је познат по Галерији Јосипа-Бепа Бенковића, затим по богатом Архиву, Завичајном музеју, Центру за научне скупове, у коме се састају научници из читавог свијета, и по богатом Поморском музеју Мирослава Штумбергера. Зато нам је јасно што је овај град одушевљавао и одушевљава познате литерарне и ликовне ствараоце.

На полуострву Љуштици, према отвореном мору, налази се Мора шпиља. То је риједак природни феномен пећине, па представља велику атракцију за туристе.

Рекреативно-купалишни туризам је један од најважнијих облика туризма овог града. Природни услови, климатске, хидрографске и биографске погодности, разуђеност обале са бројним и квалитетним плажама пружају изванредне услове за одмор и рекреацију.

Херцег-Нови је центар здравственог туризма. Игало представља главно бањско и климатско лијечилиште. У Игалу се налази Институт за физикалну медицину и рехабилитацију, у коме се успјешно лијече обољења зглобова, мишића, живаца, реуматизма и гениталних органа.

Развијен је и научни туризам. Један од узрока таквих туристичких кретања је и кретање ради учешћа на неком од научних скупова организованих од стране специјализоване установе за такву дјелатност. Развијен је и јахтинг-туризам, излетнички и транзитни туризам. Најзначајнији објекти из ове гране дјелатности у друштвеном, социјалистичком сектору налазе се у саставу Угоститељског предузећа „Бока“. У саставу ове радне организације су хотели: „Бока“, „Плажа“, „Ривијера“, „Тамарис“, „Игало“, мотел „Дубрава“ и др.

У области трговине дјелују предузећа „Мјешовито“, „Експорт-Биље“, затим филијала великих предузећа ПИК „Београд“, „Центро-пром“ и низ специјализованих и ситнијих трговинских организација.

У домену грађевинарства треба истаћи привредну организацију „Првоборац“.

У сфери друштвених дјелатности у граду постоје три школе: Гимназија, Школа ученика у привреди и Економска школа које су обједињене у Школски центар.

Поред поменутих културних установа — у граду раде Градска библиотека и читаоница, Раднички универзитет, Дом армије, Летна позорница и разна културно-умјетничка друштва. Од културно-забав-



них манифестација у посљедњим годинама ваља истаћи Дане мимозе, који се прослављају сваке године у јануару и фебруару, у времену када цвјетају мимозе. То свакако представља велику туристичку атракцију и доприноси развоју туризма, што је и главна перспектива за овај град — који је један од најљепших на нашем Јадрану. И заиста га справом називају градом сунца, зеленила, жутих мимоза и разноврсног цвијећа, јер по бојама и обиљу цвијећа са њим се једино могу упоредити — холандски градови.

Перспектива Херцег-Новог је у развоју туристичке привреде. Посебну пажњу треба посветити одржавању, рестаурацији и конзервацији културно-историјских споменика, а у првом реду треба заштити градску тврђаву Цитаделу која све више пропада. „Изградња водовода Плат — Херцег-Нови, друга фаза изградње Института „др Симо Милошевић“ у Игалу, санација клизишта у Савини и развој туристичке привреде” — то су најприоритетнији задаци у погледу развоја овог града у току 1979. године (155, 8).

## Ц Е Т И Њ Е

Цетиње се налази у Цетињском крашком пољу. Град захвата средишне дијелове дна поља и све више се приближава његовом ободу. Математички положај града је одређен географским координатама  $42^{\circ} 23' 27''$  С.Г.Ш. и  $18^{\circ} 55' 45''$  И. Г. Д. Просјечна надморска висина овог насеља је 672 м.

Географско-саобраћајни положај Цетиња у историјској прошлости одиграо је велики значај за формирање и развој овог насеља. Од Котора и Будве водила су два значајна крака средњовековног пута *Via de Zenta* преко Цетиња у правцу старе Рибнице и Дукље.

Због околног рељефа Цетиње је са другим мјестима повезано само друмским саобраћајем. Аутомобилским саобраћајем овај град је повезан са Титоградом (46 км), Котором (45 км), Будвом (33 км) и преко катунске површи за Грахово и Никшић. Најкраћа веза Цетиња са Црногорским приморјем води преко Будве. Овим путем краћа је саобраћајна веза за 13 км него преко Његуша за Котор. Пут Цетиње — Будва је у току године проходан, док је Цетиње — Његуши преко Буковице (1212 м) усљед снијежних наноса у зимском периоду непроходан.

У климатском погледу Цетиње има низ специфичности. На климу овог града утиче рељеф, близина Јадранског мора и Скадарског језера. Клима се карактерише прелазним маритимно-континенталним особинама. Медитерански утицаји долазе од Будве и од Скадарског језера. Средња годишња температура ваздуха на Цетињу је  $10,6^{\circ}\text{C}$ . Најхладнији мјесец је јануар (просјечна температура  $0,8^{\circ}\text{C}$ ), а најтоплији јул (просјечна температура  $20,9^{\circ}\text{C}$ ). Годишња температура амплитуда износи  $20,1^{\circ}\text{C}$ . „Цетиње је најкишовитији град у Југославији, па чак и у Европи пошто средња годишња количина падавина износи око

4000 мм. Узрок овако велике висине годишњих падавина потиче од самог положаја Цетињског поља у подножју Ловћена. Заправо ловћенско-оријенско подручје је најкишовитије у Европи. Уз Ловћен се ваздушне масе, засићене воденом паром, нагло крећу узлазно, због чега долази до кондензовања водене паре која се у виду јаких пљускова излучује на његове падине и врхове, те је разумљиво откуда и огромна висина падавина на Цетињу и у његовој околини пошто се налазе у подножју саме планине” (25, 34—35). И поред великих количина падавина, Цетињско поље и сам град су без површинских водоотокова.

„У писаним изворима Цетиње се помиње први пут 1440. године. На основу овог и других података сазнајемо да је Цетиње, прије него што је постало главно политичко и државно средиште Црне Горе било насељено. У Цетињском пољу, односно у Подловћенском доњу, како се онда звало, постојала су насеља. У средњем вијеку овај крај био је у саставу зетске државе, насељен слободним сељацима и пастирима зетске властеле. Уз то, до XV вијека Цетињско поље су насељавали богумили, које је Немања протјерао из Зете. Некада је око данашње Влашке цркве, најстарије познате грађевине на Цетињу (из 1450. године) постојала богумилска некропола са око 150 стећака, који су, када је црква обновљена средином XV вијека, уграђени у њене зидове. Сачувана су само два стећка. Ову цркву су саградили пастири (Власи) који су чували стоку на властелинском феуду у Цетињском пољу и његовој околини” (145, 111).

Послије Балшића средњовјековном Зетом су управљали Црнојевићи. Владар Зете Иван Црнојевић морао је, због сукоба са Турцима, да пресели своју дотадашњу пријестоницу из Жабљака у Цетињско поље гдје је 1482. године подигао двор, а двије године касније (1484. г.) и Цетињски манастир. На тај начин Цетиње је постало центар обновљене Црнојевиће државе. Од тада, па до 1946. године, Цетиње је било главни град Црне Горе. Поменуто године Титоград постаје главни град Црне Горе (25, 50).

Цетиње се као град развијало доста споро. То се посебно односи на период владавине Црнојевића, па до 70-тих година XIX вијека.

Оно ни до 1850. године није имало карактер вароши у правом смислу те ријечи. Недостатак материјалних средстава и ондашњи друштвено-историјски услови нијесу дозвољавали његов развитак. Интересантни су подаци о броју кућа из овог периода. Тако, на примјер, 1852. године калуђер Цетињског манастира забиљежио је да Цетиње има 44 куће. Међутим, по Маријану Болици Которанину (22 године касније), било је 70 кућа. Цетињски манастир је дуго времена био једина грађевина под Орловим кршом и представљао прво урбано језгро овог града (145, 112).

Од 1860. године, Цетиње се убраја у варош и добија свој план. Сем најстаријих објеката Манастира, Табље и Биљарде, Цетиње је тада имало двије улице, једну уздужну и другу попречну, које су се сјекле под правим углом. Тек од 70-тих година XIX вијека Цетиње се брже развија и почиње да добија обиљежје урбаног насеља.

Године 1838. завршена је изградња резиденције Петра II Петровића Његоша, названа Биљарда, по билијару који је био смјештен у



једној од његових просторија. На самом брду изнад Биљарде и Манастира подигао је Петар II Петровић Његош — утврђење Табљу. Оно је првобитно требало да послужи као тврђава за одбрану Манастира. Касније су на њој истицане као трофеји, одсјечене турске главе.

За вријеме владавине књаза Данила (1852—1860) Цетиње је стагнирало у погледу изградње. Око 1860. године Цетиње је имало свега 34 кућице покривене сламом. Врло чести сукоби са Турцима представљали су сметњу изградњи већих кућа. Прва модерна кућа на Цетињу подигнута је 1864. године. Била је то „Локанда“ (каснији „Гранд-хотел“).

До 1870. године куће су у Цетињу покриване сламом. „Прва приватна кућа на Цетињу саграђена је с намјеном за крчму 1832. године, на мјесту гдје се данас уздиже лијепа зграда хотела Њујорк, затим на простору пред некадашњим двором подигнуте су двије куће, па су касније поникле још неколике у близини ових и неколико у правцу данашњег „Гранд-хотела“, тако да је 1850. године према опису Ксавје Маријеа, који је тада посетио Цетиње, могло бити до 20. То су биле кућице приземљуше покривене сламом, и оне су прве из којих се развила каснија варош“.

Године 1868. Цетиње је имало 80 кућа распоређених у двије кратке улице. Од 1870. године на Цетињу је забрањено покривање кровова сламом, па је слама замијењена пријепом (145, 112). Послије 1870. године почиње интензивнија изградња. Јачање његове даље политичке улоге као пријестонице, дивљење спољашњег свијета борби црногорског народа против Турака, као и пораст становништва, изискивали су потребу његове убрзаније изградње. 1874. године број кућа порастао је на 115, међу којима је био један број лијепих на два спрата (145, 113).

Веома је интересантан план Цетиња из 1875. године. Цетиње се послвије 1870. године ширило око старог историјског језгра — Манастира и Биљарде. Одступило се од изградње рубом Цетињског поља и град се сада, независан од старог језгра, развија средином поља плански по ортогоналној шеми дуж осовине Катунске улице. Ова саобраћајница пружала се правцем СЗ — ЈИ од „Локанде“, осовински постављене на правац њеног пружања и Поштанског трга до моста на сувом кориту ријеке Цетине. Бочно од ове улице јавља се низ кратких попречних улица, док је Бајова улица као друга осовина, тек наглашена.

Најинтересантније просторно остварење је Дворски трг, преко кога се покушава повезивање новог дијела града, са Манастиром и Биљардом. Изграђују се нови објекти. Низови камених стамбених зграда дуж појединих улица чиниће компактно језгро града.

Од значајних објеката до 1878. године подигнути су: Двор књаза Николе (1871), Дјевојачки институт (1871) и Болница „Данило I“ (1875) (67, 976).

Послије Берлинског конгреса (1878), који је Црној Гори донио независност и територијално проширење, настаје период наглог развоја Цетиња. „Од 1878. године, када је Цетиње имало око 200 кућа од пела једносратних, са становништвом од 800 душа, настаје фаза ње-

говог успона. Насеље мијења свој лик: уређују се улице, нивелишу се неравнине, град се постепено територијално шири и добија ортогонални изглед, а кућа еволуира ка савременим потребама“ (145, 113). У овом периоду посебна пажња посвећује се инфраструктурним и комуналним објектима: изграђује се први водовод (1891), подигнута су и формирана два парка, (1881—1894), а уведено је и електрично освјетљење (1910) (67, 976). Улице сада добијају нову физиономију: праве и равне, доста широке са засађеним дрворедима. Већина кућа добија дворишта и мансарду.

Територијалном развоју и ширењу овог града много је допринијела и саобраћајна повезаност са Котором, Ријеком Црнојевића и Подгорицом (данашњим Титоградом). Пут Котор — Цетиње изграђен је 1879—1884. године, а 1892. године завршен је пут Цетиње—Подгорица. Од Цетиња до Будве изграђен је пут од 1929—1933. године као најкраћа веза Цетиња са Црногорским приморјем (145, 123). Најзначајније зграде из овог периода су: Зетски дом (1884—1888), Војни стан — касарна (1896) и Владин дом (1910) (67, 976). Тада један број страних земаља, послвије успостављања дипломатских односа са Црном Гором, подиже зграде за своја посланства те тако настаје неколико веома интересантних објеката који својом архитектуром и монументалношћу представљају прави куриозитет. Између осталих најважнијих су била: руско, француско, енглеско и аустријско посланство.

Почетком овог вијека град добија углавном данашње просторне контуре и димензије. Шири се према сјеверозападу у правцу Бајица уз двије паралелне осовине (Његошева и Бајова улица) до данашње Горње вароши, одакле Његошева улица скреће према западу трасом пута Цетиње — Котор, ширећи знатно градску територију. Користећи искључиво поље за своје проширење, град неминовно поприма и његове просторне цјелине „Пјацу и Горњу варош“, које се и знатно разликују по свом функционалном и композиционом склопу. У доњем дијелу града концентрисане су ове централне градске функције, мада се не издавају јасније у простору, већ су измијешане са стамбеним објектима. За разлику од ове зоне, Горња варош има претежно стамбени карактер. За обје зоне карактеристичан је затворен блок који постаје универзална урбанистичка јединица.

Балкански ратови и први свјетски рат успорили су привремено његов развитак. Уочи I светског рата у граду је била 691 стамбена зграда од којих је 385 изграђено до 1900. године, а 306 у периоду 1900—1914. године (25, 79). Од 1918. године Цетиње постаје центар зетске области, а 1929. године Зетске бановине. Између два свјетска рата изграђене су следеће зграде: Банска управа (1931—1932), Бански станови (1931), Државна хипотекарна банка (1934—1936), Чиновнички задружни дом (1932), Основна школа (1934) зграда Гимназије (1936—1940), док је у приватном власништву подигнуто преко 300 кућа (67, 977).

Посматрајући поједине објекте у архитектонском погледу, запажа се да преовлађују споменици прквене архитектуре (Влашка црква на Бипуру), споменици фортификацијске архитектуре (Биљарда), за-



тим оријентална архитектура (Централна библиотека) и други стилски изградње.

Цетиње је страдало од стране окупатора. Коначно је ослобођено 13. новембра 1944. године. Цетињска општина дала је 49 народних хероја. Због изузетне револуционарне и ослободилачке прошлости овога града, 7. маја 1975. године председник Републике Тито одликовао је Цетиње Орденом народног хероја.

Послије другог свјетског рата, Цетиње је изгубило функцију главног града Црне Горе. Услед бољег физичко-географског положаја, Титоград је постао главни републички центар. У првим послеријатним годинама на Цетињу се скоро није ништа изградило. То нам најбоље илуструје податак да је у периоду 1945—1953. године изграђена свега једна зграда у друштвеном сектору са 15 станова и 70 нових приватних кућа (25, 84). Године 1959. на Цетињу је било 1.138 зграда, а 1971. г. 3.353 стана, што значи да се стамбени фонд више него удвостручио. Ранији стамбени фонд није пружао ни најосновније услове за становање. То су биле старе, приземне куће и без савремених комунално-санитарних инсталација (електрика, водовод, канализација). Постепено са друштвено-економским развојем града интензивирала се друштвена и индивидуална стамбена изградња са најсавременијим инфраструктурним и другим пратећим објектима. Први водовод изграђен је 1891. године и није могао подмиривати потребе градског становништва. Изградњом модернијег водовода 1910. године овај проблем се много успјешније ријешило. Нове потребе града и индустрије захтијевали су рјешавање овог питања, што је дефинитивно урађено 1962. године реконструкцијом водовода и модерном опремом црпних станица на Подгорским врелима у Црмници, одакле се град снабдијева водом укључујући Обзовичка врела. Ријешен је и проблем канализације постављањем великог колектора дуж главних улица.

Урбанистички план Цетиња је израђен 1965. године. Овај план је указао на све вриједности Цетиња и одредио систем и карактер изградње базирајући их на наслијеђеним концепцијама. Међутим, текућа изградња у потпуности је игнорисала постојање овог плана. Градило се без икакве концепције и у старом дијелу и на новим површинама, према тренутним захтијевима инвеститора или нахођењу пројектанта.

У цјелини гледано, Цетиње припада групи градова, мјешовитог, патријархално — средњоевропског типа.

За Цетиње се може рећи да представља полифункционално на, сеље. Оно је у периоду прије II свјетског рата имало административно-управну, војно-стратегијску, политичку и дипломатску функцију. Посебно треба истаћи културно-просвјетну функцију. Цетиње је од свог формирања представљало најважније — културно-просвјетно средиште Црне Горе. Ту је 1493. године радила прва југословенска штампарија позната под именом Црнојевића штампарија. Касније је на Цетињу постојало још неколико штампарија што је омогућило велику издавачку дјелатност, а посебно излагање разних листова и часописа. Од 1886. године, последице изградње позоришне зграде „Зетски дом“, Цетиње је имало и своје позориште. Као школски центар овај град

има дугу традицију. 1834. године отворена је прва Основна школа, 1863. године Богословско-учитељска школа, 1865. Војничка школа, 1869. Дјевојачки институт, 1880. Државна гимназија, 1896. Артиљеријска официрска школа, 1903. Дјечје забавиште, 1906. Официрска школа, 1911. Војни кадетски корпус, 1921. Учитељска школа, 1921. Женска гимназија, 1947. године Виша педагошка школа итд. Цетиње има и најстарије библиотеке у Црној Гори са великим књижним фондом и документацијом што представља драгоцјену научну вриједност. Његову културно-просвјетну функцију увећавају и музеји (Манастирски, Државни, Његошев, Етнографски, Музеј НОБ-е (145, 115—123).

У периоду последице II свјетског рата настају значајне друштвено-економске промјене Цетиња и његове околине. Наиме, оно је престало да буде главни политички и административно-управни центар Црне Горе. Од 1953. године добија индустријску функцију. Те године почела је са радом Фабрика електроиндустрије „Обод“, а 1961. године пуштена је у рад Фабрика обуће. Исто тако формира се и млада графичка индустрија и погон фармацеутске индустрије у саставу „Галенике“ из Београда. Незапослена радна снага (неквалификована) убрзо се уполнила у индустрији. Али, развој индустрије и уопште привреде стално је ометан неразвијеном саобраћајном мрежом. Постојање добрих комуникација, које ће повезивати овај град са другим мјестима, основни су услов за бржи привредни развој. Саобраћајну функцију овог насеља побољшаће завршетак изградње пута Цетиње—Будва. Перспективно привредном развоју Цетиња допринијеће изградња новог магистралног пута Титоград—Цетиње дуг 32 км, умјесто садашњих 46 км, што значи скраћење за 14 км.

Цетиње има и веома значајну туристичку функцију. Веома повољни природни и антропогени фактори пружају изванредне услове за развој појединих облика туризма, као што су: излетнички, транзитни, рекреационо-здравствени и ловно-риболовни. Међутим, од свих облика туристичког промета најразвијенији је излетнички и транзитни туризам. Посебно треба истаћи Ловћен као национални парк, Ивановова корита, Његошев маузолеј на Ловћену, велики број културно-историјских споменика, непосредна близина Скадарског језера и Ријеке Црнојевића, затим близина Јадранског мора и друге по богатству и разноврсности услове за развој туризма због чега је Цетиње представљало јединствен град у земљи и зашто је с пуно права назван град—музеј. Постојећи угоститељски објекти нијесу у могућности да задовоље укупне потребе туристичке тражње у јеку (туристичке) сезоне. Најважнији угоститељски објекат у граду је хотел „Парк“ (са око 100 лежаја). Због тога се у посљедње вријеме осјећа потреба за проширењем нових туристичко-угоститељских капацитета.

Околини планински крашки рељеф, пасивност гравитационе сфере околине Цетиња и отежане комуникативне везе овог града са другим урбаним центрима у Црној Гори представљали су главни разлог слабе концентрације становништва на Цетињу. Како се кретало бројно стање становништва показују нам и сљедећи статистички подаци: 1896. — 2.476 ст., 1909. — 5.895 ст., 1921 — 5.492 ст., 1931. — 8.982 ст., 1948. — 9.038 ст., 1953. — 9.102 ст., 1961. — 9.359 ст. и 1971. — 11.876



становника. Претходни подаци јасно казују да је број становника (посебно послје II свјетског рата), углавном, стагнирао.

Перспектива Цетиња је у развоју туристичке привреде и индустрије. Индустијска функција овога града повећаће се још више након изградње фабрике љекова.

### ШАВНИК

Шавник се налази под Дурмитором на стјечишту ријеке Бијеле, Буковице и Шавника, на надморској висини од 840 м. Шавник у основи даје изглед урбаног насеља на трима ријекама у тектонском расједу међу горостасним планинама: Дурмитором, Сињајевином, Лолом и Војником, обраслима пашњацима и шумом на граници крашког и зеленог појаса Динарида. Ово насеље налази се на путу између Никшића, с једне стране, и Жабљака с друге стране. Најближа железничка станица му је у Никшићу, удаљена 47 км, а аеродром у Титограду (115 км) или у Жабљаку (удаљен 35 км). Због снијежне блокаде у зимском периоду године (од два до пет мјесеци одсјечен од свијета), Шавник је саобраћајно изолован од других мјеста у СР Црној Гори. Саобраћајна везаност са спољним свијетом представља највећи проблем за ово насеље. Оно што ће отворити шавничко подручје према свијету је реконструкција и асфалтирање пута Никшић — Шавник — Жабљак. Тај ће пут повезати Шавник с Никшићем и то ће бити најближа веза с морем, дуга нешто више од 100 км. Тада би Шавник постао право туристичко мјесто, а туристи би се дуже задржавали на путу између Црногорског приморја према Жабљаку и обратно. Већ дуже времена у изградњи је пут Миоска — Шавник — Жабљак који ће Шавник повезати с Јадранском магистралом на истоку и надовезати се на саобраћајницу Никшић — Фоча, чиме ће ово насеље бити доступно спољном свијету.

Шавник има планинску климу са дугим, хладним и снијежним зимама и кратким љетима. Снијежне падавине почињу још у новембру тако да је ово насеље у току једне године одсјечено од 2—5 мјесеци од других крајева. Због тога су отежани услови живота и привређивања на простору шавничке комуне.

Као средиште највећег црногорског племена у старој Херцеговини — Дробњака — Шавник је почео добијати функције градића тек 1861. године, када су на извору Шавника подигнути млинови, ступе и ваљалице, а уз њих су отворени први ханови и дућани. И данас Шавник оставља утисак насеља које се развија неплански, с доста хаотичности, гдје се урбани архитектонски захтјеви нијесу никад поштовали. Насеље се развијало зависно од топографских услова, па се ширило од извора ријеке Шавника низводно према ушћу те ријеке у Буковицу, односно Бијелу. На ушћу тих ријека Шавник је добио форму урбане агломерације. Граница између Турске и Црне Горе 1858. године пресјекла је Дробњаке, па се подручје на којему је касније формиран Шавник нашло у Црној Гори и тако он није никад при-

падао Турцима. То се одразило и на изглед кућа, дућана и у начину живота, који је сачувао сасвим племенска дурмиторска обиљежја (59).

Шавник је ослобођен 22. јула 1944. године.

Тип куће и новије и старије градње је у основи дробњачка кула грађена од камена с врло израженим стрмим кровом, прозорима на крову који показују да је и поткровље искоришћено за становање. У послјератном периоду врло мало се изграђивало стамбених објеката, јер је постојала и постоји тенденција о преплављивању Шавника акумулационим језерима и о пресељавању овог насеља на нову локацију, на Почћење. Од новијих зграда ваља истаћи зграду општине, основне школе, хотел и др.

Сам Шавник је добио име по густом љесковом шибу — „Шавнику” што је растао на простору овог насеља и његове околине, а употребљавао се за покривање кућа сламом.

Шавник је центар једне од најнеразвијенијих комуна у Југославији, али је у историјској прошлости имао улогу средишта племена Дробњака.

У предратном периоду Шавник је био управно-административни и привредни центар читавог дурмиторског краја. Међутим, његова функција административног средишта све више се смањује. То има за посљедицу опадање броја становника. Шавник и његова околина су и данас и у историјској прошлости били познати као емиграционо подручје из кога се становништво исељавало у друге крајеве Југославије: Семберија, Мачва, Шумадија, Тимочка Крајина, Топлица, Истра и др.

Шавничку регију је у периоду послје другог свјетског рата захватио талас масовног исељавања. Низак степен економске развијености и немогућност запошљавања такође су проузроковали емиграцију становништва. 1948. године имао 335 ст., 1953. г. — 277 ст., 1961. г. — 487 ст., а 1971. године — 486 становника (69, 49).

Шавник и његова околина вјековима су били оријентисани према Никшићу, а дробњачки, углавном, сточарски производи изношени су на никшићки пазар. Како је ово насеље по два и више мјесеци, због снијежне блокаде, изоловано од других градских насеља, то се поставља питање могућности његова повезивања с градовима (који имају такву саобраћајну изолацију). Оријентација Шавника треба да буде усмјерена према Колашину, Титограду, Пљевљима и Фочи. Реконструкцијом и изградњом поменутих комуникација повећаће се саобраћајна функција овог насеља. Тада би Шавник имао одличне услове за развој транзитног туризма.

Природни услови Шавничке комуне представљају једну од основних претпоставки привредног развоја Шавника. Перспектива Шавника је искључиво у развоју туризма и сточарства. Његова околина има веома повољне природне услове за развој сточарства, а посебно овчарства (подручје Дробњака).

Највећи дио простора заузимају пољопривредне површине чија структура изгледа: пашњаци 79%, ливаде 18,1%, воћњаци 0,8%, и оранице 2,8%. Из предњег се да закључити да највећи дио пољоприв-



вредних површина чине пашњаци — 79%. Околина Шавника раније је била позната и по узгоју житарица особито јечма, овса и хеље. Ове пољопривредне културе данас се врло мало гаје. Највише се гаји кромпир. Шавник има малу фабрику „Трикотажу“ (ООУР „Титекса“) са око 80 упуслених.

Туризам има такође велике могућности за развој, јер је околина Шавника богата природним љепотама, културно-историјским споменицима, ловиштима и одличним предјелима за зимске спортове. То свакако и чини перспективну туристичку функцију Шавника. Недалеко од Шавника налази се Дурмитор с двадесетак глацијалних језера и кањон Таре што представља раритет за сваког туристу. Преко Шавника најкраћи је пут од Црногорског приморја — из Рисна до Жабљака (свега око 150 км). Транзит туриста био би много већи ако би се изградило акумулационо језеро у самој котлини, а Шавник се изградио на новој локацији — Пошћењу. Значи, путем који би се повезивао с Црногорским приморјем, преко Никшића, Грахова и Шавника, туристи би се могли свакодневно купати на црногорским плажама и шетати језерима, подгорином Дурмитора. На тај начин дошло би до већег развоја приморског и планинског туризма.

Карактеристично је истаћи да је на подручју Шавничке регије, под утицајем урбанизације и миграције становништва на релацији село—град, дошло до распада и нестајања бројне патријархалне задруге.

За Шавник се може рећи да представља насеље до којег је најтежи саобраћајни приступ у Југославији. То је насеље које чека селидбу и нови урбани препород. Његова перспектива биће још већа када се буде саобраћајно повезао са другим градским центрима (Никшићем, Пљевљима и Титоградом).

Предвиђена је и изградња фабрике (банди цијеви) која ће производити челичне цијеви мањих профила, финални производ, намијењен за уграђивање у кочне системе аутомобила, технику за управљање и производњу тзв. бијеле технике. Ову фабрику треба као свој погон да изгради Жељезара „Борис Кидрич“ из Никшића. „Рок за изградњу је крај 1981. године, потребна је инвестиција од 667 милиона динара, а запошљавала би 233 радника. Користиће годишње близу 8.000 тона челика из Жељезаре „Борис Кидрич“ као основну сировину или 98% укупног улаза“ (149, 3). Оваква врста фабрике не постоји нигдје у Југославији, а производиће годишње око 3000 тона банди цијеви.

## II

### ПОСЉЕДИЦЕ КАТАСТРОФАЛНОГ ЗЕМЉОТРЕСА

од 15. априла 1979. године

Петнаестог априла 1979. године у 7 часова, 19 минута и 50 секунди Црну Гору је потресао катастрофални земљотрес. Овај земљотрес захватио је читаво подручје СР Црне Горе, али с различитим интензитетом разарања и (различитим) посљедицама. Нанио је већа и мања општења објектима различите намјене и употребе. Расположиви подаци о посљедицама земљотреса указују да су највећа разарања била у шест приморских општина (Уацињ, Бар, Тиват, Будва, Котор и Херцег-Нови), док су тешко погођена подручја Цетиња и Грахова. Знатне материјалне штете претрпјеле су општине: Титоград, Даниловград, Никшић, Иванград, Колашин и Плав. Ова природна стихија оставила је иза себе материјалне штете и на осталом подручју Републике, али у знатно мањем обиму.

Јачина петнаестоаприлског земљотреса у епицентру износила је 9 степени по Меркалијевој, а 7,2 по Рихтеровој скали. Према свом постанку спада у тектонске потресе. Његов епицентар налазио се 50 километара јужно од Титограда, а „спада у ред најјачих, по много чему специфичних земљотреса, који су се у овом вијеку догодили на подручју Југославије и Европе. Захватио је црногорску обалу од Уациња до Херцег-Новог, подручје око Скадарског језера и дубоко залеће на сјеверу Црне Горе, као и знатне дијелове сусједне Албаније“ (163, 3).

Након 15. априла 1979. године била је читава серија потреса различитог интензитета (неки су достигали јачину и до 8° MCS). До сада је таквих накнадних потреса (јачих и слабијих) регистровано преко 5.000. Даље, свакако да су накнадни јачи потреси имали рушилачки карактер, а особито на оним објектима који су били начети катастрофалним земљотресом.

Црна Гора је у ранијој сеизмичкој прошлости (и) страдала од земљотреса. Тако је Црногорско приморје зхватано потресима више пута међу којима се највише манифестовао дубровачки потрес 1667. године, који је однио велике људске жртве и проузроковао материјалне штете дуж Бококоторског залива. На сјеверозападном крају скадарске потолине познати су „ријечки и титоградски блок, који су се приказали самосталним потресима, нарочито 1885, 1876, 1905, 1922, 1923, 1926, 1936. и 1948. године“ (159, 62).



У вријеме скадарског потреса из 1905. године било је великих штета на територији Црне Горе, а највише су овим земљотресом погођени Подгорица (Титоград) 8° и Беране (Иванград), Бијело Поље, Колашин, Никшић, Даниловград, Шавник и Жабљак са 7° МСС.

Посљедице петнаестоаприлског земљотреса, због његове разорне снаге и ширине захваћеног подручја, су велике. Живот је изгубило око 100, док је теже и лакше повређено око 1700 лица.

Разорено је око 250 насељених мјеста на Црногорском приморју. Особито су страдали комунални центри приморских општина: Улцињ, Бар, Будва, Тиват, Котор и Херцег-Нови. Разорена су села: Црмнице, Крајине, Грбља, Кривошија и Грахова. Много је страдало Цетиње, а велике материјалне штете претрпјели су и Титоград, Даниловград, Никшић, као и други градови Црне Горе.

Посебно су велике штете настале разарањем старих урбаних насеља (Улцињ, Стари Бар, Будва, Котор и Херцег-Нови) која представљају јединствене вриједности културне баштине Црне Горе, а уништени су или знатно оштећени многи културно-историјски споменици. Уништени су или знатно оштећени привредни капацитети и потенцијали у туристичко-угоститељској привреди, индустрији и комуналној инфраструктури. Огромна разарања и велике штете претрпјели су објекти друштвених дјелатности (здравствене, просвјетне, културне, социјалне, дјечје и друге јавне институције), порушен је или оштећен највећи дио стамбеног фонда, а такође су знатно страдала средства рада у својини грађана и смањене могућности пољопривредне производње.

Посљедице катастрофалног земљотреса по појединим комуналним центрима манифестовали су се у следећем:

— Стари Улцињ је највише порушен. Порушена је Балшића кула, Сахат кула, затим многи минарети, цамије, цркве и други културно-историјски споменици града. Хотели „Јадран“ и „Галеб“ су срушени, јер се нијесу могли санирати.

— Поред Старог Бара велика оштећења претрпјела је Лука Бар. Два складишта у Луци Бар су порушена. Лучки гатови страдали су и испуцали. Жељезнички колосједи у Луци су оштећени, хотел „Агава“ је срушен, зграда Суда такође. Уништени су велики стамбени објекти.

— Стари град Будва је много страдао због чега је становништво исељено. Највише је страдао комплекс хотела на Словенској плажи (хотели: „Славија“, „Плажа“, „Интернационал“, „Адриатик“ и др.). Будванска ривијера је измијенила своју физиономију, јер је комплекс хотела порушен. Знатно су страдали хотели у Св. Стефану и Бечићима. Порушена је зграда Скупштине општине.

— У Котору је порушен и напуштен стари дио града. Особито су страдали бедеми старог Котора и његови културно-историјски споменици, с изузетком катедрале св. Трипуна, која је мање оштећена. Хотел „Фјорд“, Болница и Дом здравља су порушени. Водовод и канализација били су ван употребе. Велика оштећења била су и на другим стамбеним објектима новог дијела града.

— У Тивту је био оштећен аеродром, јер је била напурсла полетно-слетна стаза. Порушена је зграда Дома здравља и Апотека. Оштећени су хотели и стамбени објекти.

— У Херцег-Новом знатно су оштећени хотели: „Тамарис“ и „Бока“. Много је страдала стара тврђава „Цитадела“, а један њен дио је потонуо у море. Оштећени су Канли-кула, Форте-маре, манастир Савина и други културно-историјски споменици. Тешко је страдало бродоградилште „Вељко Влаховић“ у Бијелој. Оперативна обала и машинска хала потонули су у море.

Индустријски објекти у овим градовима су или потпуно уништени или су претрпјели велика разарања. Такви објекти су: Солана „Бајо Секулић“ у Улцињу, „Приморка“ из Бара, „Рачица“ из Тивта, Индустрија клизних лежаја, „Ривијера“ и „Бокелка“ из Котора и Ремонтни завод „Сава Ковачевић“ из Тивта.

— На Цетињу су највише страдали културно-историјски споменици. Оштећена је Његошева „Биљарда“ и зграда Централне библиотеке. Порушена је зграда хотела „Гранд“.

И у другим комуналним центрима оштећени су или порушени многи стамбени и јавни објекти.

Материјалне штете које је разорни земљотрес нанео образовању у Црној Гори су огромне. (Посебно на подручју Црногорског приморја и његовог залеђа). „Од 629 школских зграда, основних школа у земљотресу је страдало 328, или око 52% (170, 36 и 37). „Срушено је или је за рушење 14 објеката усмјереног образовања укупне површине око 26.300 м<sup>2</sup>. Оштећено је 30 објеката са око 53.000 м<sup>2</sup>“ (170, 41).

Према подацима оштећено је и порушено 1641 непокретних културно-историјских споменика од којих се највећи број налази на територији шест општина Црногорског приморја и износи 1369, односно 83% (170, 51).

У земљотресу су порушена, односно оштећена 53 здравствена објекта. Такође је разрушено, односно тешко оштећено 57 објеката социјалне и дјечје заштите (171, 9 и 17).

Потрес је нанео велика оштећења комуналним објектима и објектима урбане инфраструктуре. „На подручју шест приморских општина и Цетиња дужина транзитних цјевовода (без главне разводне — уличне дистрибутивне мреже) износи око 30 км. Овим цјевоводима градови су снабђивани водом са око 25 изворишта, сви су знатно оштећени. . . Канализациона мрежа на овом подручју, укупне је дужине око 50 км главних колектора, највећим дијелом је оштећена због промјене и деформација терена, што је довело до нарушавања канала, прскања цијеви, ломова праваца и канала“. (172, 64).

Услијед слијегања терена, дошло је до оштећења појединих паркова и зелених површина.

Катастрофални земљотрес је онеспособио одвијање саобраћаја, како друмског тако и жељезничког. Највише је страдала Јадранска магистрала, а код Каменара 200 м њене трасе потонуло је у море. Поједини путни правци између комуналних центара били су у прекиду. До прекида саобраћаја на магистралним и регионалним путевима дошло је услјед одрона великих каменних громада, стварање нових и рушења старих клизишта, затим услјед рушења потпорних зидова, оштећења и деформације коловозних конструкција, оштећења више мостова итд. Касније је саобраћај нормализован. „Разних



облика оштећења било је на 358,0 км магистралних и 217,5 км регионалних путева, што представља 36% укупне мреже магистралних и регионалних путева, у Републици (172, 59). И железничка пруга била је у прекиду на релацији од Врањине до Бара.

Након првих вијести о катастрофалном земљотресу и његовим рушилачким дјевствима првенствено је требало обезбиједити услове за организовано и систематско отклањање последица. „Привремене програм обнове и изградње пострадалог подручја од катастрофалног земљотреса у 1979. години обухвата активности на рашишћавању рушевина, смјештај и збрињавање становништва, оспособљавање привреде на максимално коришћење могућих расположивих капацитета за настављање процеса производње, промета и вршења услуга, оспособљавања инфраструктуре за несметано одвијање привредних и других активности, као и оспособљавање комуналне инфраструктуре, стварање основних услова за вршење дјелатности основног и усмјереног образовања, културе, науке, физичке културе, здравства, социјалне и дјечје заштите, стварање основних услова за вршење дјелатности јавних служби, неопходне припремне радње за трајну обнову и изградњу и потребна средства за финансирање задатака утврђених овим Програмом” (167, 404).

На свим угроженим подручјима повремено су дјеловале друштвено-политичке организације и заједнице, месне заједнице, организације удруженог рада, штабови цивилне заштите, јединице територијалне одбране, припадници ЈНА и безбједности, што је допринијело стварању елементарних услова за живот настрадалог становништва.

Угрожено становништво привремено је смјештено под шаторима, у приколицама и камп-кућама. Под шаторима се одвијао рад школа, болница, јавних служби и др. Предузете су све мјере ради снабдијевања становништва: храном, водом, лековима и санитарским материјалом. У неким општинама извршена је вакцинација становништва како би се спријечила епидемија.

Након првих информација о земљотресу све наше републике и Покрајине пружиле су несебичну помоћ СР Црној Гори, што представља израз солидарности свих наших народа и народности. Помоћ су понудиле и пружиле многе земље свијета, као и југословенски грађани који живе и раде у иностранству.

Да би се санирале последице катастрофалног земљотреса, предузето је низ мјера. Образоване су Републичка и општинске комисије за класификацију и обиљежавање објеката, као и Републичка и општинска комисија за процјену штета од катастрофалног земљотреса у СР Црној Гори.

С обзиром на чињеницу да су од земљотреса страдали објекти разне врсте и намјене (породичне и друштвене стамбене зграде, економски објекти, инфраструктура, лучка и обалска постројења, културно-историјски споменици, угоститељски, школски и здравствени објекти, производне хале, гатови, кејови, паркови, улице, тргови, шеталишта, путеви, мостови, бунари, бистијерне, каптаже, електрични водови, складишта и др.), било је неопходно утврдити степен њиховог оштећења и употребљивости. У том циљу општинске комисије, односно стручне радне групе из свих СР и САП, вршиле су преглед и

обиљежавање објеката и о томе стално информисале Републичку комисију.

Републичка комисија за утврђивање степена оштећења и употребљивости објеката оштећених од земљотреса на територији СР Црне Горе, обезбиједила је јединствену методологију за класификацију објеката и упутство за рад општинских комисија. Поред осталог, она је пружила стручну помоћ комисијама и органима у општинама, сарађивала са надлежним савезним органима и органима других република и покрајина у обезбјеђивању потребних стручњака из земље и иностранства и др.

Републичка и општинска комисија за утврђивање степена оштећења и употребљивости објеката оштећених од земљотреса на територији СР Црне Горе, чији су резултати рада служили као основа за процјену штета, ангажовали су 163 стручне радне групе и 26 специјализованих комисија, што значи да је на овим важним пословима радило више стотина инжењера и техничара и осталих стручних и научних радника из свих република и покрајина.

Према извјештају Републичке комисије у тринаест општина у којима је вршен преглед и класификација, прегледано је укупно 62.199 објеката од којих је употребљива — 34.015 (55%), привремено неупотребљиво — 14.184 (23%) и неупотребљиво — 14.000 (22%) објеката (таб. 17).

У осталих седам општина (Пљевља, Бијело Поље, Плав, Рожаје, Жабљак, Шавник и Плужине) у „којима није утврђиван степен оштећења и употребљивости објеката по методологији коју је утврдила Републичка комисија, и које због тога нијесу обухваћене извјештајем, процјена штете врши се од стране комисија за процјену штета насталих од земљотреса” (167, 412).

Карактеристично је за поједине комуналне центре да су највећа разарања настала на објектима грађеним од камена, креча, пијеска и др., што је највише дошло до изражаја на Црногорском приморју.

Удар стихије најбоље су издржали они грађевински објекти чије су конструкције од армирано-бетонских дијелова.

Данас се као основно питање намеће како да се против овакве природне стихије боримо и постигнемо сеизмичку безбједност градова. У том правцу су неопходна нова истраживања. Свакако да се научни и техничким рјешењима при изградњи грађевинских објеката нежељене последице земљотреса могу спријечити или ублажити.

Посебно значајно мјесто у санацији последица катастрофалног земљотреса имају просторни и урбанистички планови комуналних центара СР Црне Горе. Њихова ревизија и прилагођавање новонасталој ситуацији захтијева обављање многих сложених задатака, као што су геолошка, геодетска и слична истраживања. Зато је неопходна сарадња геолога, сеизмолога, географа, урбаниста, статичара и других стручњака која ће омогућити стабилнију градњу која би могла да издржи јаче потресе, а то је био досадашњи пропуст код урбанизације комуналних центара (особито Црногорског приморја).

Кад су се сагледале последице земљотреса, дошло се до сазнања да треба извршити ревизију Просторног плана Републике (крајем мар-



та 1980. године) и свих генералних планова двадесет општинских центара, што ће се позитивно одразити на даљи развој градова.

Црна гора, а посебно Црногорско приморје постала је велико градилиште. На њему су мјеста за градњу нашле све грађевинске организације из земље. Већ су у комуналним центрима Црногорског приморја изграђени нови стамбени објекти. Тако на примјер, у Бару су здружени неимари из СР Македоније подигли једно насење од 440 станова и успјели да санирају више од 700 станова у оштећеним зградама.

## III

## ПРИЛОЗИ

Таб. 1. Становништво и домаћинства градских насеља СР Црне Горе према пописним годинама 1948, 1953, 1961. и 1971. године.

Назив града	Становништво				Домаћинства			
	1948.	1953.	1961.	1971.	1948.	1953.	1961.	1971.
1. Титоград	11.000	16.324	30.657	54.822	3.306	4.614	8.604	14.902
2. Никшић	6.013	10.323	20.166	28.527	1.803	2.918	6.012	7.420
3. Пљевља	6.005	6.883	10.132	13.865	1.623	1.812	2.577	3.544
4. Цетиње	9.038	9.102	9.359	11.876	2.975	2.919	2.785	3.440
5. Иванград	3.701	4.513	6.969	11.164	1.001	1.125	1.646	2.640
6. Бар	8.897	1.113	2.148	3.612	308	480	630	1.048
(Стари Бар)	1.417	1.679	1.803	1.559	356	430	432	369
7. Бијело Поље	3.547	4.029	5.856	8.925	947	990	1.445	2.172
8. Будва	687	812	1.349	2.550	244	282	464	868
9. Даниловград	1.263	1.373	1.467	1.718	384	429	423	511
10. Жабљак	83	508	650	979	29	173	193	284
11. Колашин	1.152	1.348	1.641	2.069	368	396	487	588
12. Котор	3.494	3.814	4.764	5.753	1.182	1.239	1.531	1.768
13. Мојковац	597	1.469	2.540	3.532	134	488	626	793
14. Плав	1.850	2.018	2.535	3.058	364	406	468	548
15. Плужине	260	259	474	596	56	60	131	170
16. Рожаје	1.464	1.813	2.765	5.327	322	370	553	1.061
17. Тиват	2.483	2.835	3.368	4.225	784	1.023	980	1.254
18. Улцињ	4.385	4.919	5.705	7.459	960	1.056	1.280	1.690
19. Херцег-Нови	2.371	2.926	3.797	6.705	931	1.076	1.406	2.231
20. Шавник	335	277	487	486	169	79	156	152

Таб. 2. Станови према врсти, површина станова<sup>1)</sup>

	Број станова према врсти					Површина станова у м <sup>2</sup>	
	Укупно	Посебне собе	1-собни и гарс.	2-собни	3-собни и вишесобни		
Бар	1.003	82	449	392	59	21	43.904
Бијело Поље	1.876	81	654	589	393	157	92.772
Будва	680	30	151	183	144	172	40.533
Даниловград	498	76	206	169	41	6	22.289
Жабљак	255	34	101	58	24	38	11.474
Иванград	2.442	144	991	844	353	109	107.457
Колашин	453	29	150	148	88	38	22.167
Котор	1.472	41	308	589	384	149	82.548
Мојковац	721	38	387	190	95	11	31.058
Никшић	6.417	464	3.271	1.945	570	166	296.965
Плав	525	13	176	216	78	41	24.704
Плужине	149	17	98	23	6	5	5.872
Пљевља	2.866	25	993	1.101	480	267	146.738
Рожаје	898	56	404	312	102	22	40.774
Тиват	1.140	17	229	527	282	85	62.565
Титоград	12.456	998	4.451	4.490	1.908	608	606.222
Улцињ	1.621	50	298	484	320	469	102.442
Херцег-Нови	1.854	23	419	758	452	202	104.325
Цетиње	3.244	490	1.475	854	337	88	131.048
Шавник	136	26	82	24	3	1	4.360

<sup>1)</sup> Савезни завод за статистику. Попис становништва и станова 1971. Станови, величина, својина, домаћинства и лица. Резултати по насељима и општинама. Београд, 1972.



Таб. 3. Водоводна мрежа, потрошња воде и цијена уграђене воде (1972)

Назив града	Водоводна мрежа и уређаји		Испоручена количина воде у хиљ. м <sup>3</sup>			Цијена 1 м <sup>3</sup> уграђене воде у динарима по врсти потрошача			
	Дужина главне водоводне мреже у км	Број прикључака	Свега	Домашњимствима	Привредним	за комерцијалне потребе	Осталим потрошачима	Домашњимствима	Прив. орг. н. зан. орг. н. остали
Бијело Поље	19,0	250	1.240	177	793	—	270	0,60	1,20
Иванград	5,0	1.900	1.442	400	720	10	12	0,34	1,20
Котор	8,5	2.450	420	50	170	200	—	2,00	0,60
Никшић	18,0	4.750	3.581	2.356	548	20	657	0,50	4,00
Пљевља	6,0	2.284	974	352	184	210	228	1,20	1,50
Титоград	28,0	4.941	6.496	3.632	806	606	1.452	0,80	2,85
Улцињ	31,0	2.000	600	180	320	25	75	1,44	1,80
Цетиње	30,0	...	867	274	593	—	—	1,10	2,88

Таб. 4. Јавна канализација (1972)

Назив града	Дужина главног колектора у км	Дужина канализационе мреже у км				Број канализационих прикључака	Број уличних сливника
		према врсти канализације					
		Свега	За заједничко одвођење атмосферских и отпадних вода	Само за атмосфер. воде	Само за отпадне воде		
Бијело Поље	—	4	—	—	4	50	40
Иванград	—	8	—	1	7	475	60
Котор	—	1	1	—	—	382	50
Никшић	3,4	12	—	5	7	102	152
Пљевља	1,6	25	21	4	—	1.713	53
Титоград	—	16	—	—	16	148	—
Улцињ	3,0	3	3	—	—	700	60
Цетиње	6,0	12	12	—	—	54	68

Таб. 5. Улице и тргови (1972. г.)

Назив града	Дужина улица у км	Површина коловоза у хиљ. м <sup>2</sup>					Тргови		
		Укупно	Сразмерни застор	Остале врсте застора	Без застора	Број	Укупна површина у хиљ. м <sup>2</sup>	Обрађена површина у хиљ. м <sup>2</sup>	
									Површина улица у хиљ. м <sup>2</sup>
Бијело Поље	11	48	44	44	—	—	1	12	12
Иванград	12	110	90	50	—	40	3	9	9
Котор	20	120	114	71	43	—	7	64	—
Никшић	42	490	394	101	197	96	3	23	10
Пљевља	34	280	215	116	84	15	1	3	1
Улцињ	14	85	81	67	4	10	3	3	—
Цетиње	15	159	121	116	—	5	2	8	3
Титоград	60	420	310	300	—	10	1	8	—

Таб. 6. Уређење зелене површине (1972. г.)

Назив града	Површина у хиљ. м <sup>2</sup>				Укупна зелена површина по 1 становнику у м <sup>2</sup>
	Укупно	Паркови	Скверови	Парк-шума	
Бијело Поље	45	13	2	30	4,8
Иванград	91	90	1	—	7,9
Котор	74	68	6	—	12,6
Никшић	119	96	20	3	4,0
Пљевља	212	209	3	—	14,5
Титоград	7.178	317	11	6.850	127,1
Улцињ	10	10	—	—	1,3
Цетиње	137	109	28	—	11,1



Таб. 7. Возни парк и радна снага јавне службе чистоте (1972. г.)

Назив града	Стање возног парка крајем године										Број радника, 30. VI 1972.		Површина улица која се чисти у хил., м <sup>2</sup>	
	Укупан број моторних возила	за изношење смећа	за изн. фекалија	за прање улица	остага возила	остага мот. возила	Укупно	Чис. улица	пер. ул.	изн. кућ. смећа	остаги радници	Укупно	дневно	
Бјело Поље	3	1	—	1	—	1	18	4	—	6	8	70	30	
Иванград	1	—	1	—	—	—	16	5	—	10	1	76	20	
Котор	3	3	—	—	—	—	16	6	—	9	1	44	44	
Никшић	8	5	1	1	—	—	26	—	—	—	26	160	108	
Љевља	2	2	—	—	—	—	14	4	3	2	5	88	32	
Титоград	14	10	2	1	1	—	76	34	9	21	12	818	818	
Улцињ	6	1	—	1	—	—	25	5	1	6	13	50	50	
Цетиње	9	5	1	1	—	—	12	8	2	—	2	325	325	

Таб. 8. Број и површина пијаца (1972. г.)

Назив града	Пијаце за животно намирнице						Остале пијаце			
	Број пијаца	Укупна површ. пијаца, у м <sup>2</sup>	Према врсти застора	Према опремљености кровном конструкцијом	Број продавањница на пијаца	Плоштина на површину на 1000 стан. у м <sup>2</sup>	Број	Површина у м <sup>2</sup>		
			обраб. површ.	необраб. површ.	покривене не површ.	површ.				
Бјело Поље	3	5.000	2.500	1.500	1.000	4.000	5	532	1	2.500
Иванград	1	2.880	2.880	—	500	2.380	—	249	1	20.000
Котор	1	900	900	—	450	450	4	154	1	1.650
Никшић	1	1.548	1.548	—	230	1.318	13	52	1	10.950
Љевља	1	3.900	3.900	—	300	3.600	2	267	1	5.200
Титоград	3	3.000	3.000	—	700	2.300	8	53	1	8.000
Улцињ	1	3.000	1.500	1.500	1.500	1.500	—	397	—	—
Цетиње	1	3.600	3.600	—	124	3.476	—	292	1	4.200



Таб. 9. *Стамбена изградња и стамбени фонд*

Градови	Укупно завршени стамбови у 1977.		Број завршених станова у 1977. према броју соба			Број незавршених станова 31. XII 1977. г.		Стамбени фонд 31. XII 1977.	
	Број	Површина у хилџ, м <sup>2</sup>	Са 1 собом	Са 2 собе	Са 3 и соба	31. XII 1977. г.	Број станова	Број станова	Незавршени стамбови у хилџ, м <sup>2</sup>
Титоград	215	14	89	82	44	1.004	16.959	909	
Цетинье	645	46	139	327	179	1.812	3.604	155	
Котор	30	2	1	26	3	190	1.814	105	
Никшић	9	1	1	5	3	106	7.448	364	

Таб. 10. *Радици по дјелатностима у Друштвеном сектору (стање 30. IX 1977)*

Укупно	Индустрија и рудар.	Пољопр. шумар. и рудар. водопр.	Грађевин. и нарство	Саобраћај и везе	Тргов. и угостит.	Занат. стамб. ком. дј.	Финан. и др. услуге	Образ. и култ.	Здрав. и соц. зашт.	Друштв. пол. зај. и орган.
30.025	7.948	400	3.553	2.371	4.943	2.831	1.376	2.261	1.711	2.631
Цетинье	5.550	18	484	438	648	439	35	432	246	288
Котор	5.060	994	251	1.319	1.075	285	115	278	374	350
Никшић	15.276	6.133	40	1.926	2.125	1.332	460	834	574	556

Таб. 11. *Јавни водовод и канализација*

Водоводна мрежа у км	Водоводна мрежа и уређаји			Испоручена вода у хилџ, м <sup>3</sup>			Јавна канализација	
	Број прикључака	Број личних хидран.	Укупно	Домаћинстава	Привреди	Осталим потрошач.	Канализациона мрежа у км	Број прикључака
Титоград	120,0	6.700	220	4.999	2.678.	577	43,0	170
Цетинье	10,0	2.350	10	208	420	—	3,0	326
Котор	38,0	3.900	13	790	395	2	6,0	450
Никшић	128,0	6.200	98	1.220	1.100	180	23,0	220



Таб. 12. Улице, коловози, зелене површине и пијаче крајем 1975. године

Улице	Површина коловоза у хил. м <sup>2</sup>		Површина тротоара у хил. м <sup>2</sup>		Уређене зелене површине у хил. м <sup>2</sup>		Пијаче за животне намирнице у хил. м <sup>2</sup>	
	у км	повр. м <sup>2</sup>	укупно	од тога под саврем. забором	укупно	од тога парков	укупно	обрађене површине
Титоград	80	540	422	350	118	98	0,9	0,9
Цетине	15	159	121	116	30	20	1,1	1,1
Котор	20	120	114	71	4	4	0,9	—
Никшић	—	—	—	—	—	118	3,0	1,8

Таб. 13. Угоститељство и туризам у 1977. години

Пословне јединице	Промет у мил. дин.		Туризам у хил.		Ноћења у хил.				
	Укупно	Храна	Укупно	Страни					
Титоград	23	338	965	155	21,1	79,6	21,2	109	24,9
Цетине	9	95	156	20,5	8,0	5,2	13,1	1,6	16,0
Котор	35	788	271	43,3	17,2	15,1	11,0	44,1	21,2
Никшић	37	150	449	99,4	48,1	13,1	12,5	0,8	33,3

Таб. 14. Школе, ученици и наставници у 1976/1977. години

Предшколско васпитање и образовање	Основно образовање						Средње образовање						
	Редовно		Специјално		За одрасле		Редовно		Специјално		За одрасле		
	Школе	Ученици	Школе	Ученици	Школе	Ученици	Школе	Ученици	Школе	Ученици	Школе	Ученици	
13	1.405	9	10.253	1	102	—	—	17	7.808	2	86	—	—
1	226	2	1.958	—	—	—	—	5	1.005	—	—	—	—
3	326	1	1.147	1	10	—	—	4	1.003	1	60	—	—
6	555	6	6.993	1	27	—	—	7	4.606	—	—	—	—

Таб. 15. Школе, ученици и наставници у 1976/1977. години

Наставници	Школе за допунско образовање			Више школе			Наставници и сарад.		
	Школе	Ученици	Школе	Школе	Студенти	Школе	Школе	Студенти	Наставници и сарад.
418	799	1	526	—	—	—	3	4.169	173
82	45	1	92	—	—	—	—	—	—
49	74	1	196	1	942	48	—	—	—
318	223	1	312	1	797	65	—	—	—



Таб. 16. Резултати испитивања сумпордиоксида и дима\*

Мјесец	Титоград 1976/77. г.		С		См		С		С		См		С		См	
	Сумпор диоксид mg/m <sup>3</sup>	Дим mg/m <sup>3</sup>	Сумпор диоксид mg/m <sup>3</sup>	Дим mg/m <sup>3</sup>	Сумпор диоксид mg/m <sup>3</sup>	Дим mg/m <sup>3</sup>	Сумпор диоксид mg/m <sup>3</sup>	Дим mg/m <sup>3</sup>	Сумпор диоксид mg/m <sup>3</sup>	Дим mg/m <sup>3</sup>	Сумпор диоксид mg/m <sup>3</sup>	Дим mg/m <sup>3</sup>	Сумпор диоксид mg/m <sup>3</sup>	Дим mg/m <sup>3</sup>	Сумпор диоксид mg/m <sup>3</sup>	Дим mg/m <sup>3</sup>
Новембар	0.002	0.003	0.013	0.031	0.007	0.024	0.017	0.050								
Децембар	0.002	0.004	0.018	0.043	0.013	0.064	0.035	0.085								
Јануар	0.001	0.002	0.023	0.044	0.018	0.053	0.038	0.103								
Фебруар	0.001	0.001	0.014	0.024	0.012	0.031	0.018	0.050								
Март	0.001	0.001	0.018	0.058	0.021	0.057	0.020	0.088								
Бјело Поље 1976/77. г.																
Новембар	0.004	0.012	0.041	0.116	0.027	0.116	0.027	0.073								
Децембар	0.013	0.060	0.044	0.124	0.087	0.359	0.032	0.136								
Јануар	0.012	0.032	0.044	0.089	0.050	0.142	0.043	0.136								
Фебруар	0.009	0.026	0.038	0.206	0.016	0.037	0.013	0.030								
Март	0.014	0.031	0.033	0.056	0.022	0.050	0.019	0.046								
Котор 1976/77. г.																
Новембар	0.024	0.059	0.040	0.102	—	—	—	—								
Децембар	0.046	0.135	0.058	0.168	—	—	—	—								
Јануар	0.061	0.123	0.060	0.158	0.012	0.028	0.024	0.039								
Фебруар	0.047	0.144	0.028	0.109	0.015	0.028	0.010	0.028								
Март	0.041	0.098	0.043	0.115	0.014	0.051	0.014	0.024								

С = Средње мјесечне концентрације

См = Максималне средње дневне концентрације

\* Дипл. инж. Радмила Радоњић: Квалитет ваздуха и заштита од загађивања у Црној Гори. „Польопривреда и шумарство”, XXIII 4, 113—114, Титоград, 1977. г.

Таб. 17. Завршни извештај о броју прегледаних објеката

ОПШТИНЕ КЛАСИФИКАЦИЈА	УАЦИН		БАР		БУВА		ТИВАТ		КОТОР		Х.НОВИ		ЦЕТИЊЕ		НИКШИЊ		ТИТОГРАД		ЛАНИНОВ-ГРАД		ИВАН-ГРАД		КОШАШИН		ПЛАВ		УКЊИНО		
	бр. прегл.	%	бр. прегл.	%	бр. прегл.	%	бр. прегл.	%	бр. прегл.	%	бр. прегл.	%	бр. прегл.	%	бр. прегл.	%	бр. прегл.	%	бр. прегл.	%	бр. прегл.	%	бр. прегл.	%	бр. прегл.	%	бр. прегл.	%	
Број прегледаних објеката	6771	100	11167	100	2813	100	3199	100	6783	100	5764	100	7212	100	3833	100	6395	100	5358	100	1423	100	959	100	522	100	62199	100	
ИНАВИДУАЛНО	6338	94	10514	94	2298	82	2811	88	5730	84	4920	85	6601	92	3171	83	5918	93	4972	93	1213	85	873	91	486	93	53845	90	
АРУШТЕНО	433	6	653	6	515	18	388	12	1053	16	844	15	611	8	662	17	477	7	386	7	210	15	86	9	36	7	6354	10	
становане	4862	72	9112	82	2295	82	243	76	5139	76	4459	77	5512	76	2925	76	6258	98	4502	84	1321	93	865	90	495	95	50176	81	
ујостит. и туризам	487	7	224	2	304	11	119	4	236	3	187	3	37	1	14	0	3	0	12	0	3	0	0	0	2	0	1631	3	
привреда	165	3	252	2	104	3	20	0	182	3	234	4	165	2	148	4	11	0	188	4	38	3	7	1	5	1	1519	2	
пољопривреда	632	9	551	5	0	0	6	0	391	6	458	8	738	10	307	8	36	0	376	7	8	0	27	3	1	3530	6		
остало	625	9	326	3	110	4	523	16	835	12	426	8	760	11	439	12	177	2	280	5	53	4	57	6	20	4	4631	8	
зидане	6217	92	9690	87	2398	85	3043	95	6319	93	5284	92	6799	94	3629	95	5568	87	5171	97	1286	90	867	90	522	100	56793	91	
арм. бетонске	309	5	804	7	295	11	44	2	338	5	296	5	337	5	75	2	11	0	124	2	51	4	6	1	—	0	2690	4	
челичне	25	0	19	0	9	0	5	0	10	0	42	0	10	0	11	0	188	3	18	0	8	1	—	0	—	0	358	1	
Арвене	123	2	128	1	40	1	42	1	21	0	91	2	27	0	100	3	356	6	36	1	78	5	4	0	—	0	1046	2	
остале	97	1	526	5	58	2	65	2	95	2	51	1	39	1	13	0	272	4	9	0	0	0	82	9	—	0	1312	2	
неоштећен објекат	1198	18	2004	18	847	30	1277	40	1426	21	1766	31	778	11	424	11	1421	22	1582	30	447	32	73	8	—	0	13243	22	
оштећен	642	9	1122	10	337	12	391	12	705	10	810	14	927	13	1089	28	1943	30	1374	26	481	34	148	15	96	18	10065	16	
Без опш. кон.	512	8	1248	11	197	7	416	13	780	12	926	16	1231	17	1223	32	1894	30	1254	24	375	26	443	46	201	39	10707	17	
Са лак. опш. констр.	2352	35	4374	39	1381	49	2084	65	2911	43	3502	61	2936	41	2736	71	5258	82	4250	80	1309	92	664	69	297	57	34015	55	
Укупно I:	683	10	1384	12	310	11	329	10	945	14	767	13	1454	20	562	15	722	11	666	12	106	7	191	20	189	36	8285	13	
са опш. констр.	580	8	1178	11	282	10	338	11	938	14	514	9	1191	17	232	6	280	5	257	5	8	1	69	7	32	6	5899	10	
са теже опш. констр.	1203	18	2562	23	592	21	667	21	1883	28	1281	22	2645	37	794	21	1002	16	923	17	114	8	260	27	221	42	14184	23	
Укупно II:	1555	23	2296	21	422	15	286	9	1278	19	566	10	1305	18	273	7	135	2	123	2	2	0	25	3	4	1	8270	13	
тешко оштећени	972	14	1240	11	282	10	115	4	563	8	334	6	282	4	29	1	0	0	56	1	0	0	9	1	—	—	3882	6	
Алемично ошт.	689	10	695	6	136	5	47	1	148	2	81	1	44	0	1	0	0	0	6	0	0	0	1	0	—	—	1848	3	
потпуно срушен	3216	47	4231	38	840	30	448	14	1989	29	981	17	1631	22	303	8	135	2	185	3	2	0	35	4	4	1	14000	22	
Укупно III:																													

Титоград, 24. 07. 1979. год.



## ЛИТЕРАТУРА

1. Др Здравко Ивановић: *Урбано-географске промјене у развоју Титограда*, Титоград, 1974.
2. *Титоград у слободи 1944—1974*.
3. Др Павле Мијовић: „*Историјске агломерације у урбанизму Титограда*” — Старине Црне Горе, Годишњак Завода за заштиту културе СР Црне Горе, Цетиње, 1964.
4. Андрија В. Лаиновић: *Кратак поглед на прошлост Титограда*, Цетиње, 1950.
5. Илија Радуловић: *Подгорица*, Годишњак наставника подгоричке гимназије, 1930.
6. Илија Радуловић: *Титоград — прошлост и развитак*, Зборник радова V конгреса географа СФРЈ, Цетиње, 1959.
7. Милан А. Раичевић: „*Лијева обала*”, Титоград, 1971.
8. *Генерални урбанистички план Титограда*, Титоград, 1973.
9. *Тито — Градови* (Титоград, Титова Кореница, Титово Ужице, Титов Велес), 1977.
10. Петар Шобајић: *Никшић — Оногшт*, Посебна издања Географског друштва, св. 22, Београд, 1938.
11. Петар Шобајић: *Бјелопавлићи и Пјешици*, Насеља и поријекло становништва, књ. 15, Београд, 1923.
12. Бранко Радојичић: *Никшић — Положај, развој и функција*, Зборник радова V конгреса географа СФРЈ, Цетиње, 1959.
13. С. М. Милојевић: *Извјештај о проучавању основа за пољопривредне мелиорације Никшићког поља* (рукопис).
14. Др Душан Дукић: *Воде у НР Црној Гори*, Зборник радова V конгреса географа ФНРЈ, Цетиње, 1959.
15. Др инж. Стеван Синановић: *Мелиорација Никшићког и Граховског поља и значај мелиорације крашких поља за унапређење пољопривредне производње динарске карсне области*, Београд, 1959.
16. Зарија Бешић: *Геологија Црне Горе, књ. V* (карст Црне Горе), Титоград, 1969.
17. Јован Цвијић: *Карст и човјек*, Гласник Географског друштва, св. XI, Београд, 1925.
18. Др Боко Пејовић: *Насељавање Никшића После 1878*, Никшић, 1969.
19. Др Жарко Булајић: *Аграрни односи у Црној Гори (1878—1912. године)*, Титоград, 1959.



20. Др Лазар Томановић: *50 година на престолу Црне Горе 1860—1910. године*, Цетиње, 1910.
21. Др Мирко Докић: *Економско-саобраћајни значај пруге Београд—Бар*, Београд, 1966.
22. Бранко Максимовић: *Урбанизам* (теорија пројектовања градова), Београд, 1965.
23. Инж. арх. Бранислав Мирковић: *Основи урбанизма* (Техника просторног обликовања књ. 1/а и књ. 2/А), Београд, 1964.
24. Др Здравко Ивановић: *Никшић — Урбано-географска студија*, Географски институт „Јован Цвијић“ САНУ, Београд, 1977.
25. Др Душан Ј. Мартиновић: *Цетиње — Постанак, развој и туристичке могућности*, Цетиње, 1977.
26. Др Душан Мартиновић: *Привреда Цетињске комуне*, Зборник VI Конгреса географа, Љубљана, 1961.
27. Др Душан Мартиновић: *Цетиње* (поводом 480 — годишњице), „Земља и људи“, св. 12, Београд, 1963.
28. Др Милорад Васовић: *Ловћен и његова подгорина* (регионално-географска испитивања), Цетиње, 1955.
29. Ристо Драгићевић: *О Цетињу и туризму у Црној Гори*, Туризам XII бр. 1, Загреб, 1964.
30. Медаковић Милорад: *Цетиње — црногорска престоница*, Нови Сад, 1894.
31. Др Нико Мартиновић: *Развитак штампе и штампарства у Црној Гори 1493 — 1945*, Београд, 1965.
32. Ровински Павле: *Цетиње (1484—1889)*, Грлица, 1889.
33. Лазо Томановић: *Педесет година на престолу Црне Горе 1860—1910*, Цетиње, 1960.
34. Павле Мијовић: *Трагом древних култура Црне Горе*, Титоград, 1970.
35. Др Душан Мартиновић: *Уљцињско приморје (I дио)*, „Земља и људи“ (популарно-научни зборник), Српско географско друштво, Св. бр. 21, Београд, 1971.
36. Др Душан Мартиновић: *Уљцињ и његово приморје (II дио)*, „Земља и људи“ (популарно-научни зборник), Српско географско друштво, Св. 22, Београд, 1972.
37. *Вирпазар — Бар — Уљцињ*, Цетиње — Београд, 1974.
38. Б. Ж. Милојевић: *Дурмитор — регионално-географска испитивања*, Зборник радова САН, књ. IX, Београд, 1951.
39. А. Крстић: *Дурмитор — туристички водич*, Титоград, 1962.
40. Група аутора: *Дурмитор — његове љепоте и природна богатства*, Никшић, 1935.
41. С. М. Станковић: *Планинска језера Црне Горе*, Титоград, 1975.
42. С. М. Станковић: *Туристичка екскурзија по Дурмитору*, Глобус, бр. 6, Београд, 1974.
43. Др Јован Б. Марковић: *Жабљак — највише градско насеље у Југославији*, Зборник радова, св. XXIII, Београд, 1976.
44. А. Крстић: *Колашин и околина*.
45. Љубо Анђелић: *Град на Тари*, Титоград, 1960.
46. Жарко Шћепановић: *Колашин на Тари*, Гласник Етнографског института Српске академије наука и умјетности, књ. XXII, Београд, 1974.
47. *Програм економског развоја подручја Колашина 1970—2000. године*, Титоград, 1972.
48. Др Милисав В. Лутовац: *Иванградска (Беранска) котлина*, Регионално-географска испитивања, Посебна издања, Књ. ССLXIX, Географски институт САН, Београд, 1957.
49. К. Јиречек: *Историја Срба, књ. I*, Београд, 1922.
50. Андрија Јовићевић: *Плавско-Гусињска област*, Насеља српских земаља, књ. X, Београд, 1921.
51. Др Милисав В. Лутовац: *Сточарство на сјевероисточним Проклетијама*, Посебна издања Географског друштва, св. 14, Београд, 1933.
52. Др Милисав В. Лутовац: *Беране*, Гласник српског географског друштва, св. 13, Београд, 1927.
53. Др Милисав В. Лутовац: *Наводњавање у Горњем Полимљу*, Архив за пољопривредне науке и технику, св. 4, Београд, 1948.
54. Др Здравко Ивановић: *Постанак и развитак Даниловграда*, „Земља и људи“ (популарно-научни зборник), Српско географско друштво, Св. 21, Београд, 1971.
55. Нићифор Дучић: *Црна Гора*, Биљешка, Београд, 1874.
56. Др Мирчета Буровић: *Црногорске финансије 1870—1915*, Титоград, 1960.
57. *Генерални урбанистички план Даниловграда — Служ.* Завршни документ (скраћена верзија), Предузеће „Комуна“ ООУР Завод за урбанизам, Краљево, 1976.
58. *Концепција дугорочног развоја комуне Даниловграда 1974—1990*, Даниловград, 1974.
59. Михајло Зорић: *Шавник* (функције, перспективе и околица), Географски хоризонт бр. 3—4, Загреб, 1972.
60. *Котор (Монографија)*, Загреб, 1970.
61. Јован Стјепчевић и Владимир Жуњић: *Бокототорски залив*, Годишњак Географског друштва СР Црне Горе, Цетиње, 1964.
62. Б. Ж. Милојевић: *Бока Которска*, Зборник радова Географског института САН, Београд, 1953.
63. Момчило С. Лутовац: *Брсково и Мојковац*, „Земља и људи“ (популарно-научни зборник), Српско географско друштво, Св. 27, Београд, 1977.
64. Др Милисав В. Лутовац: *Поља, Брсково и Мојковац у долини ријеке Таре*, Гласник Српског географског друштва бр. 2, Београд, 1973.
65. *Енциклопедија Југославије књ. 6*, Загреб, 1965.
66. С. Станојевић: *Народна енциклопедија. Н—Р*, Београд, 1928.
67. *Црна Гора (монографија)*, Београд, 1976.
68. Др Јован Б. Марковић: *Градови Југославије*, Београд, 1971.
69. *Становништво и домаћинства по општинама и насељима 1948, 1953, 1961. и 1971*, Титоград, 1973.
70. *Црном Гором (монографија)*, Загреб, 1969.



71. Павле Мијовић и Мирко Ковачевић: *Градови и утврђења у Црној Гори*, Археолошки институт — Музеј Улцињ књ. 13, Београд—Улцињ, 1975.
72. *Урбанистички програм за град Пљевља 1970—1990*, Пљевља, 1972.
73. *План друштвеног развоја Општине Пљевља ИДЕИ*, Титоград, 1975.
74. Др Здравко Ивановић: *Неки савремени аспекти урбанизације у сјеверној Црној Гори* (реферат), Семинар географа СР Црне Горе одржан 31. августа и 1. септембра 1975. године у Пљевљима.
75. *Црна Гора* (туристички водич), Туристички савез Црне горе, Титоград и НИП „Јеж”, Београд, 1971.
76. К. Костић: *Наши нови градови на југу* (Српска књижевна задруга), Београд, 1922.
77. А. Јовићевић: *Плавско-гусињска област*, Насеља српских земаља, књ. X, Београд, 1921.
78. Ј. Цвијић: *Основе за географију и геологију Македоније и Старе Србије*, књ. III (1911).
79. Др С. М. Станковић: *Варошица Плав*, Географски хоризонт бр. 3 и 4, Загреб, 1971.
80. П. Шобајић: *Плавско-гусињска област*. Ст. Станојевић: *Народна енциклопедија*, књ. III, Београд, 1928.
81. П. Шобајић: *Плав*. С. Станојевић: *Народна енциклопедија*, књ. III, Београд, 1928.
82. *Друштвени план развоја општине — Тиват 1976—1980*.
83. Луковић Нико: *Бока Которска*, Цетиње, 1951.
84. Ј. Модестин: *Будва*. Научна енциклопедија, књ. I, Београд, 1928.
85. Др Душан Мартиновић: *Будва и њена ривијера*, „Земља и људи”, св. 23, Српско географско друштво, Београд, 1973.
86. Душан Ј. Мартиновић: *Будва* — за развој неопходни стручни кадрови. „Овдје”, год. III, бр. 20, јануар 1971.
87. Душан Ј. Мартиновић, *Свети Стефан* — природни услови, постанак и функционални развој, Географски хоризонти, год. X, бр. 3, Загреб, 1964.
88. *Генерални планови Будве и Улциња и детаљни план Игала* (Међузвјештај В), Будва, 1968.
89. *Генерални план Будве*, књ. 1, Будва, 1968.
90. *Алманах — шематизам Зетске бановине*, Сарајево, 1931.
91. С. Накићеновић: *Бока* — антропогеографска студија, Насеља српских земаља, књ. IX, Београд, 1913.
92. А. Дероко: *Средњовјековни градови у Србији, Црној Гори и Македонији*, Београд, 1950.
93. Др Милисав Лутовац: *Варош Рожаје*, Гласник Српског географског друштва бр. 2, Београд, 1972.
94. Др Милисав В. Лутовац: *Рожаје и Штавица*, Српски етнографски зборник књ. LXXV, САН, Београд, 1960.
95. Ami Boué: *Recueil dans la Turquie d' Europe, tome second*, Vienne, 1854.
96. Др Милисав В. Лутовац: *Приреда, саобраћај и насеља у Рожају и Бихору*, Посебна издања Географског друштва, Београд, 1930.

97. Војислав Бољевић: *Бар и његово подручје кроз историју и споменике културе*, Споменница Барске гимназије, Бар, 1971.
98. *Виртазар — Бар — Улцињ*. Београд, 1972.
99. *Београд — Бар* (монографија), Београд, 1972.
100. *Споменница Барске гимназије*, Бар, 1971.
101. Др Мирко Бокић: *Пруга Београд—Бар и Лука Бар*. Београд, 1971.
102. *Уговор о градњи Барског пристаништа и Железнице Пристан—Скадарско језеро*, Цетиње, 1906.
103. Др Стеван Поповић: *Пристајиштето Бар*, „Географски видик”, књ. 4, Скопље, 1973.
104. *Пруга Београд—Бар*, Београд, 1971.
105. *Туристички водич железничке пруге Београд—Бар*, Београд, 1976.
106. *Генерални урбанистички план Бара*, књ. 1, Републички завод за урбанизам и пројектовање, Будва, 1970.
107. *Црном Гором* (монографија), Загреб, 1959.
108. Лепосава Коцић: *Пруга Београд—Бар*, „Земља и људи”, св. 23, Београд, 1973.
109. *Регионални просторни план Јужног Јадрана*. „Службени лист СР Црне Горе”, бр. 18/69, Титоград, 1969.
110. *Друштвени план развоја општине Херцег-Нови за период од 1976—1980. године*.
111. Др Миленко Пасиновић: *Географске погодбе за развој туризма у Општини Херцег-Нови*, Београд, 1970.
112. Б. Ж. Милојевић: *Бока Которска*, Зборник радова САН, књ. XXVII, Географски институт књ. 5, Београд, 1953.
113. М. Лазаревић: *Климатске особине Херцег-Новог и његовог гравитационог подручја са освртом на услове за развој туризма и гајења јужног воћа*, Географски институт, књ. 18, Београд, 1967.
114. Дон Н. Луковић: *Бока Которска*, Туристички водич. Трговинско-угоститељска комора, Котор, 1953.
115. *Институт за физикалну медицину и рехабилитацију „Др Симо Милошевић”* — Програм развоја, Игало, 1970.
116. *Личне опсервације, теренска испитивања и анкетања*.
117. Ј. Рићановић: *Глацијација Орјена*, Зборник радова V конгреса географа ФНРЈ, Цетиње, 1959.
118. С. Станојевић: *Народна енциклопедија*, књ. I, Београд 1928. (Бијело Поље).
119. *Енциклопедија Југославије*, књ. I, Загреб 1955 (Бијело Поље).
120. С. Раичевић: *Бјелополска котлина* (физичко-географски приказ). Годишњак бјелополске гимназије број 2, Бијело Поље, 1956.
121. И. Радуловић: *Бијело Поље*, Гласник СГД, св. XIX, Београд, 1933.
122. В. Рудић: *Становништво Бијелог Поља*, Зборник радова Природно-математичког факултета, св. XX, Београд 1973.
123. Б. Кажих: *Културно-историјски споменици Бијелог Поља кроз историју*, Годишњак бјелополске гимназије број 2, Бијело Поље, 1956.



124. Др Вујадин Рудић: *Неке карактеристике социо-економског и морфо-територијалног развоја Бијелог Поља после II свјетског рата*, Зборник радова, св. XXIV, Београд, 1977.
125. Н. Вучковић: *Средњевјековни статут Будве*, Будва, 1970.
126. Г. Шкриванић: *Именик географских назива средњевјековне Зете*, Титоград, 1959.
127. Ј. Вукмановић: *Паштровићи*, (Антропогеографска етнолошка испитивања), Цетиње, 1960.
128. Др Миленко Пасиновић: *Загађивање Јадранског мора с посебним освртом на Црногорско приморје*, Зборник X јубиларног конгреса географа Југославије, Београд, 1977.
129. Др Момчило Лутовац: *Измјена градске микроклиме под утицајем индустрије на приморју Иванграда*, Животна средина и човјек, Српско географско друштво (посебна издања), Београд, 1973.
130. *Историја Црне Горе, књ. I*, од најстаријих времена до краја XII в, Титоград, 1967.
131. Станка Филиповић: *„Стање водотока Зете и Мораче на основу хемијских испитивања*, Гласник Републичког завода заштите природе — Природњачког музеја, Титоград, 1975.
132. Дипл. инж. Радмила Радоњић: *Квалитет ваздуха и заштита од загађивања у Црној Гори*, „Пољопривреда и шумарство”, XXIII, 4, 113—117, Титоград 1977.
133. „Вечерње новости”, Београд, 23. септембар, 1977.
134. Р. Радоњић и М. Савовић: *Загађивање ваздуха у СР Црној Гори*, Зборник реферата за V симпозијум за заштиту ваздуха, Београд 26, 27. октобар 1978.
135. „Побједа”, бр. 3805, 30. V 1976. (Посебни прилог „Лука Бар”).
136. Мр Коста Жубић: *Проблем заштите ријека у Црној Гори*, Гласник Републичког завода заштите природе — Природњачког музеја, Титоград, 1971.
137. Саша Седлар: *Урбанистички план Иванграда*, Иванград, 1960.
138. *Војна енциклопедија 4*, Београд, 1972.
139. С. Стојановић: *Народна енциклопедија, књ. II*, Српско-хрватско-словеначка Библиографски завод Д. Д. Загреб. Накладна књижара.
140. *Завршни извештај Генералног урбанистичког плана Мојковца*, Мојковац, 1974.
141. Драгољуб Милановић: *Херцег-Нови*, „Земља и људи”, св. 19, Београд, 1969.
142. Др Милицав В. Лутовац: *Плав и Гусиње са околином*, „Земља и људи”, св. 27, Београд, 1977.
143. *Генерални урбанистички план Жабљака*, Титоград, 1972.
144. Др Душан Ј. Мартиновић: *Будванска ривијера — услови за развој туризма* (Географско-туристичка монографија), Цетиње, 1973.
145. Др Душан Мартиновић: *Цетиње — развој, функције и савремене промјене*, Гласник Српског географског друштва, Београд, 1970.
146. Бекица Шобајић: „*Одзиви пријатних усмена*”, Никшић, 1899.
147. „*Никшићке новине*”, бр. 78, Никшић, 29. марта 1970.
148. „*Побједа*”, број 4668, Титоград, 8. XII 1978.

149. „*Побједа*” бр. 4696, Титоград, 7. јануар 1979.
150. *Информација о програмима металопредавачких капацитета на бази алуминијума и челика у СР Црној Гори*. Инвестициона банка — Титоград (Удружена банка), Титоград, 14. XI 1978.
151. *Савезни завод за статистику*. Комунални фондови у градским насељима 1972, Београд, август 1974. Статистички билтен, бр. 850.
152. *Одјељење за привреду и финансије*. Билтен статистичких података за период јануар—септембар 1978., Даниловград, новембра 1978.
153. „*Побједа*”, Титоград, 12. јануара 1977.
154. „*Побједа*”, бр. 4709, Титоград, 20. јануар 1979.
155. *Резолуција о основама политике остваривања друштвеног плана Општине Титоград за период 1976—1980. године у 1979.*
156. „*Побједа*”, бр. 4723, Титоград, 3. фебруара 1979. г.
157. Др Миљан Радовић: *Опште природне одлике, Потенцијали успона приобалног подручја СР Црне Горе*. Институт за друштвено-економска истраживања — Титоград, Титоград, 1970.
158. Божићар Пејовић: *Насеља, Црна Гора* (монографија), Београд, 1976.
159. Јеленко Михаиловић: *Сеизмолошки покрети Скадарске потолине* (Сеизмолошка студија), Београд, 1951.
160. *Закони и друга документа Скупштине СР Црне Горе донесени у вези са ситуацијом послје земљотреса у Црној Гори*. Титоград, 1979.
161. „*Побједа*”, Титоград, 4. X 1979.
162. Др Борис Сикошек и мр Милош Манојловић: *Земљотреси*, Београд, 1979.
163. Јеленко Михаиловић: *Сеизмички карактер и турске катастрофе на нашем јужном приморју* (Посебно издање САН), Београд, 1947.
164. „*Побједа*”, Титоград, 7. VII 1976.
165. *Орлић*, Календар црногорски 1870.
166. Др Милицав В. Лутовац: *Бихор и Корита* (Насеља и порекло становништва), књ. 40 САНУ, Београд, 1967.
167. „*Службени лист СР ЦГ*”, бр. 26, Титоград, 17. август 1979.
168. *Извјештај Републичке комисије за утврђивање степена оштећења и употребљивости објеката оштећених од земљотреса на територији СР Црне Горе*, Титоград, 1979.
169. *Земљотрес од 15. априла 1979. године и његове карактеристике*. Извршно вијеће Скупштине СР Црне Горе. Свеска бр. 11. Титоград, октобра 1979. године.
170. *Образовање, наука, култура и физичка култура прије и послје земљотреса*. Извршно вијеће Скупштине СР Црне Горе. Свеска бр. 10, Титоград, октобра 1979. г.
171. *Здравство, социјална, дјечја и борачко-инвалидска заштита, запошљавање и заштита на раду, прије и послје земљотреса*. Извршно вијеће Скупштине СР Црне Горе. Свеска бр. 8. Титоград, октобра 1979. г.
172. *Извјештај о процјени штета од катастрофалног земљотреса у СР Црној Гори*. Предлози мјера за отклањање последица земљотреса. Одлука о усвајању Извјештаја Републичке комисије за обиљежавање степена оштећености и употребљивости објеката. Извршно вијеће Скупштине СР Црне горе. Свеска бр. 6. Титоград, октобра 1979.



SUMMARY

*Dr ZDRAVKO IVANOVIC*

TOWNS — MUNICIPAL CENTERS OF MONTENEGRO

In this publication the author describes in a complex way 20 municipal centers: Bar, Bijelo Polje, Budva, Danilovgrad, Žabljak, Ivangrad, Kolašin, Kotor, Mojkovac, Nikšić, Plav, Plužine, Pljevlja, Rožaje, Tivat, Titograd, Ulcinj, Herceg-Novi, Cetinje, and Šavnik. The following basic characteristics of each of the municipal centers are presented: geographical location, socio-economic and historical development, basic physical — geographical components, prewar and postwar urban development, changes in the structure and way of utilization of space, environmental pollution, problems and perspectives of further development of municipal centers as well as their function in certain areas of the Socialist Republic of Montenegro, of the neighbouring republics and regions.

Montenegrin towns developed under specific conditions as a consequence of specific historical conditions. They used to be mostly small towns or townlets. Before World War II Montenegro was the most nonurbanized region of Yugoslavia.

One of the more positive changes in the process of urbanization of the Socialist Republic of Montenegro is a constant increase of the number of towns. In 1948 there had been 4 urban settlements, in 1953 there were 9, in 1961 there were 11, and in 1971 there were 19 urban settlements.

The largest urban agglomerations in Montenegro are Titograd (about 85,000 inhabitants) and Nikšić (more than 40,000 inhabitants). Industrialization was the main stimulus of urbanization of the Socialist Republic of Montenegro after World War II. The migration of the rural labor to towns caused an increase of the population of the towns, as well as the development and spreading of towns. The construction of such traffic arteries as the Adriatic Highway and the rail-roads Beograd—Bar and Nikšić—Titograd as well as the development of tourism contributed to the development of the urbanization in the Socialist Republic of Montenegro.

Municipal centers of all Montenegrin communities lie at different altitudes. The first group comprises lowland settlements which lie up to 70 m above sea level (seats of littoral communities — Titograd and



Danilovgrad); the second group, the sub-mountainous group comprises community centers located from 598 m (Bijelo Polje) up to 930 m (Plav) above the sea level; in the third, the mountainous group there is Žabljak on the mountain Durmitor located at 1450 m above sea level. Žabljak is marked as the town in Yugoslavia lying at the greatest height above sea level.

With regard to socio-economic, historical, cultural and other conditions in Montenegro different types of urban settlements from the morphological and physiognomic point of view have developed. Therefore, the towns of Montenegro may be divided into Oriental — Central European and Mediterranean — Central European towns. In the process of modernization of the towns the differences in their types and physiognomies have gradually been disappearing and they are now being constructed according to the most contemporary aspects of urbanism. The socialist period has constantly been introducing new urban characteristics into the interior and exterior shapes of the towns and contributing to the eliminating of the old and growing of the new, as well as to changes in the inner structure and way of life of citizen.

The versatile development of the towns of the Socialist Republic of Montenegro was retarded by the disastrous earthquake of April 15, 1979. The earthquake struck the whole territory of the Socialist Republic of Montenegro with different intensities of destruction and consequences. The littoral communities of Ulcinj, Bar, Tivat, Budva, Kotor and Herceg-Novi were most seriously destroyed.

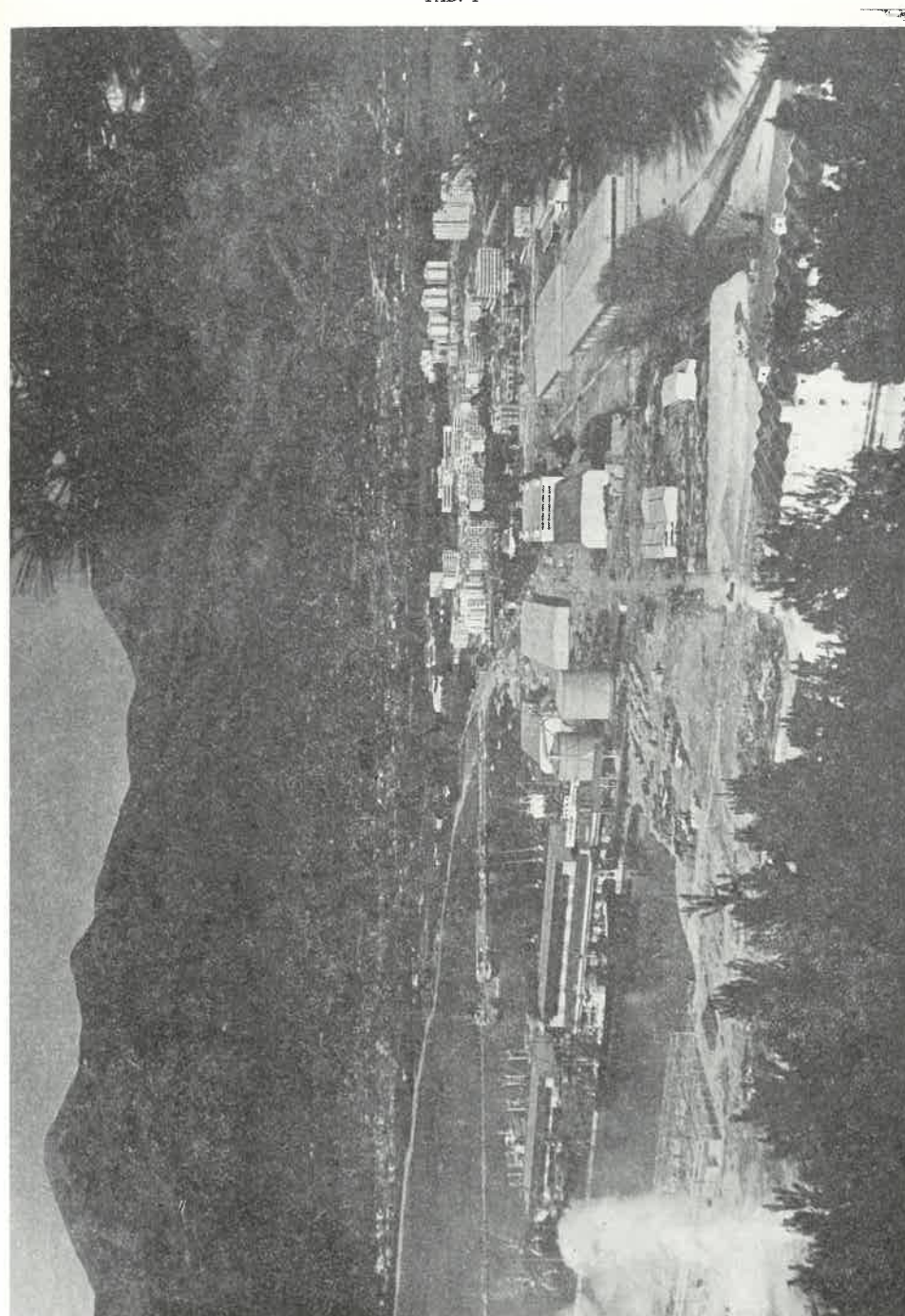
After the consequences of the earthquake had been recognized it became evident that the Areal Plan of the Republic as well as the general plans of the twenty community centers should be revised. This revision will influence the further development in a positive sense.

The Socialist Republic of Montenegro and specially the Montenegrin Coast has become a large building site. Civil engineering organizations from all over Yugoslavia are active there. New housing objects have already been constructed in municipal centers of the Montenegrin Coast. Thus, for example, the united civil engineering organizations from Macedonia have constructed a new settlement consisting of 400 flats and managed to reconstruct more than 700 flats in houses struck by the earthquake.

Translated from Serbo-Croat  
by

*Stevan Peter*  
Counsellor of the  
Institute for Experimental  
Phonetics

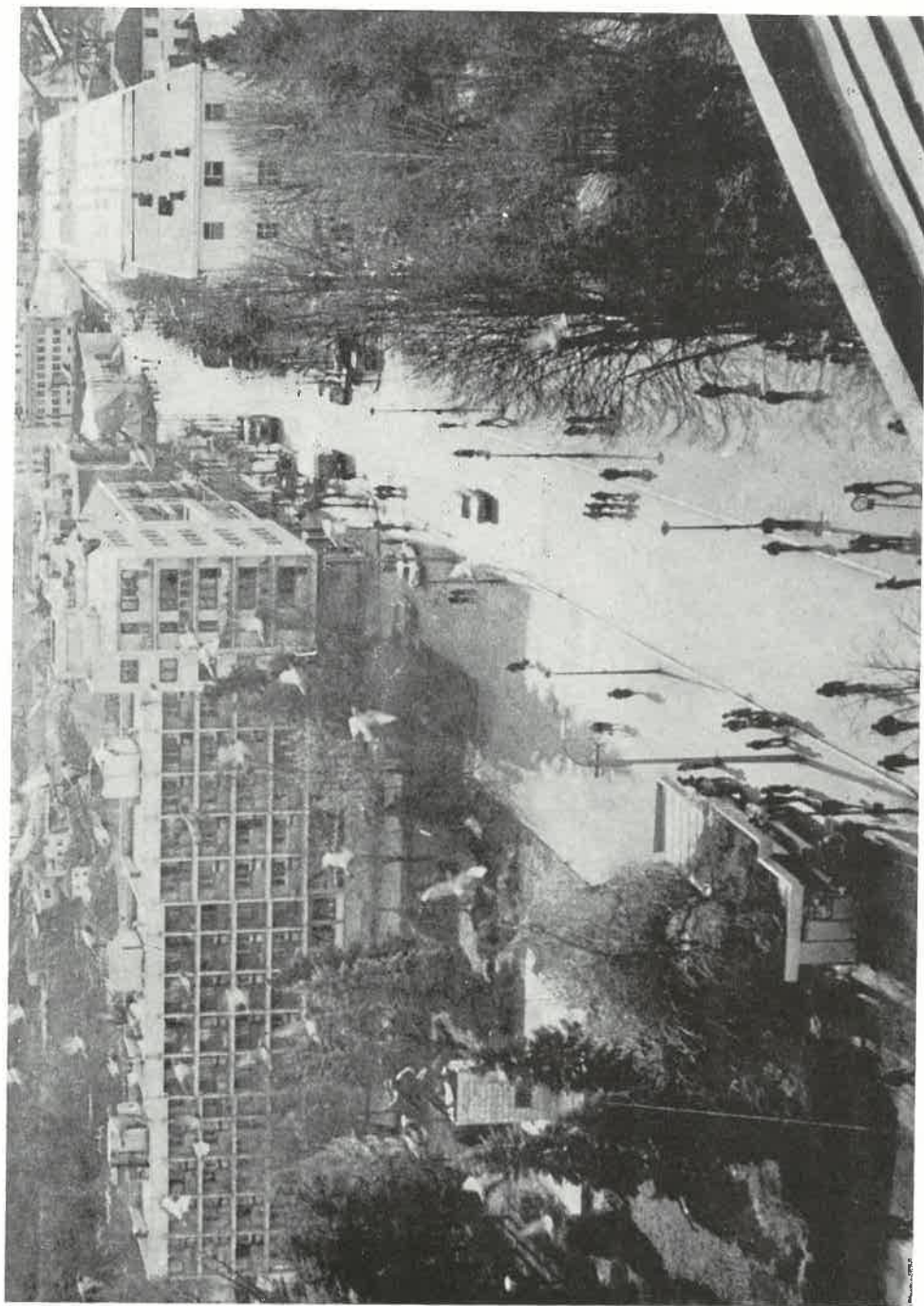
ТАБ. 1



Фот 1 — Бар (Снимко: Милан Пешић)



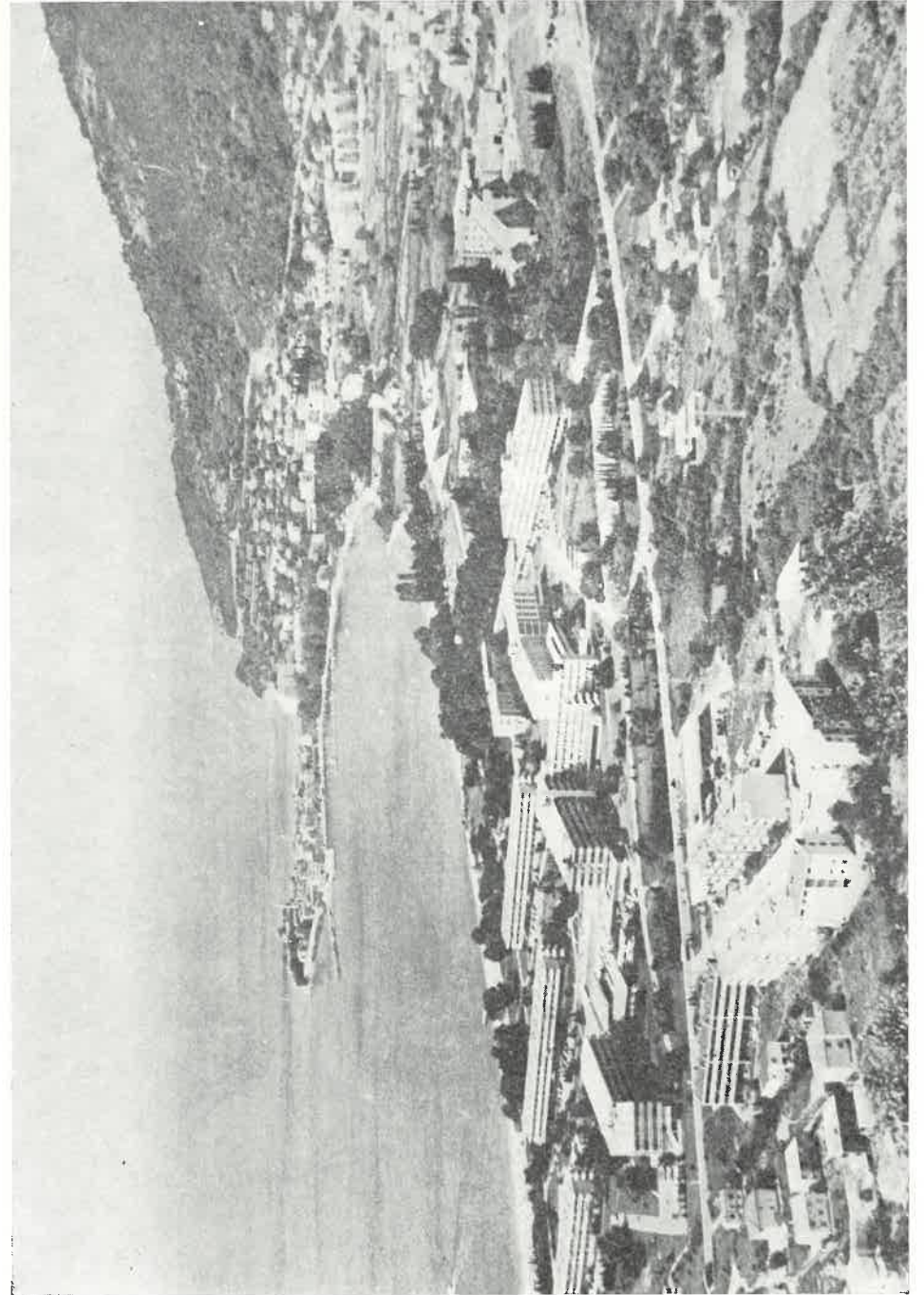
ТАБ. 2



Фот. 2 — Бијело Поље



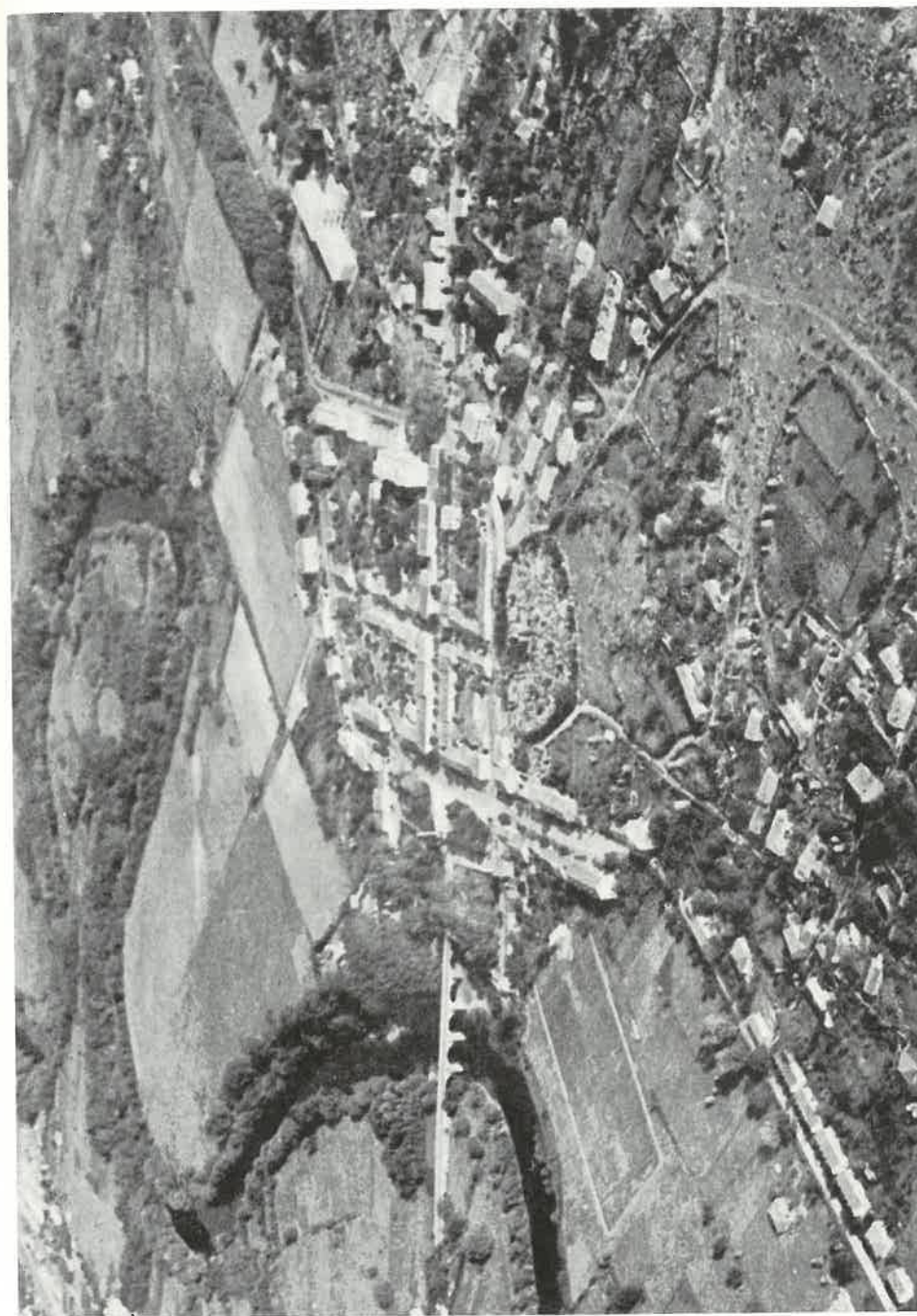
ТАБ. 3



Фот. 3 — Будва



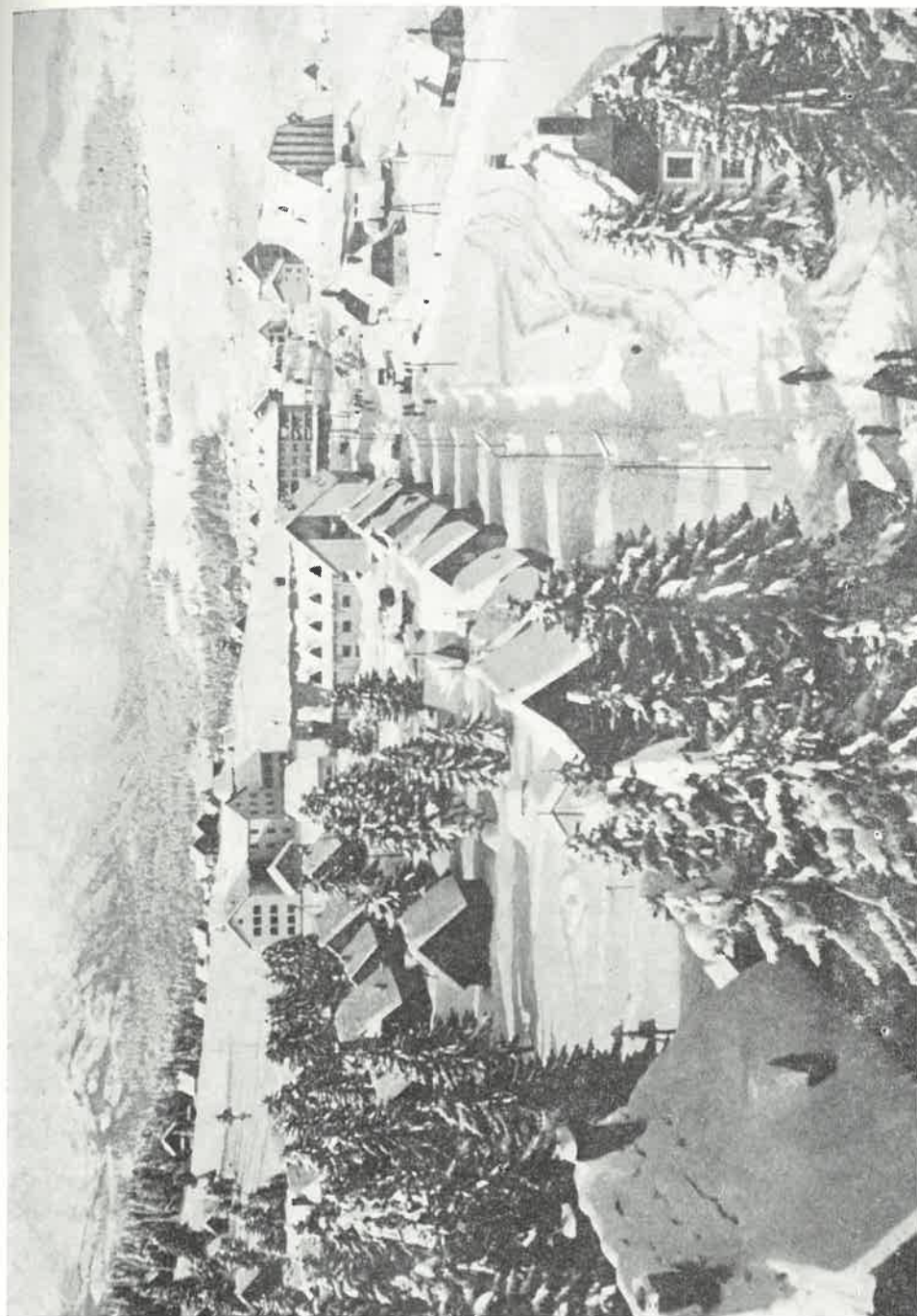
ТАБ. 4



Фот. 4 — Авионски снимак Даниловграда (Снимио: Милан Пешић)

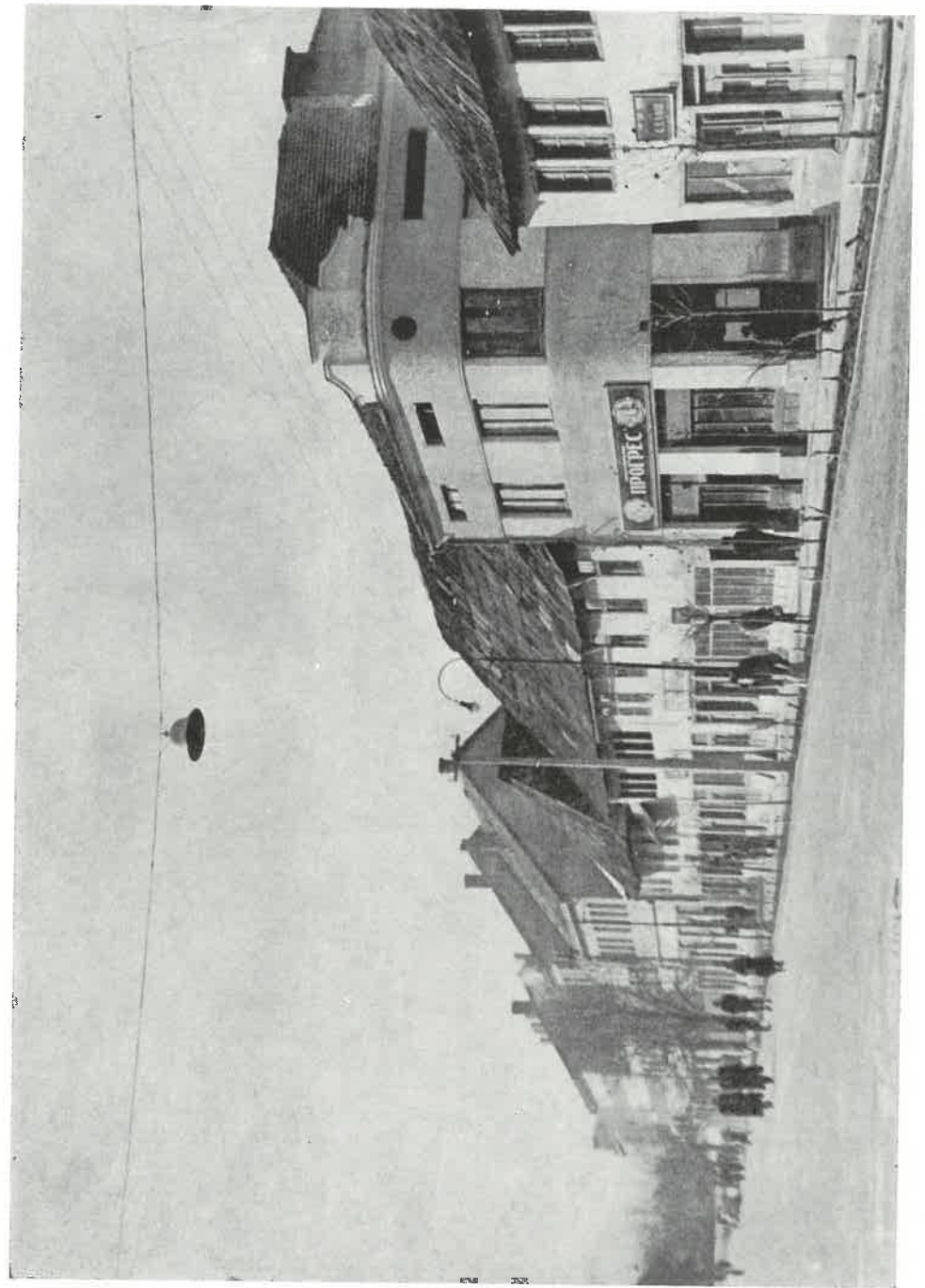


ТАБ. 5



Фот. 5 — Жабљак

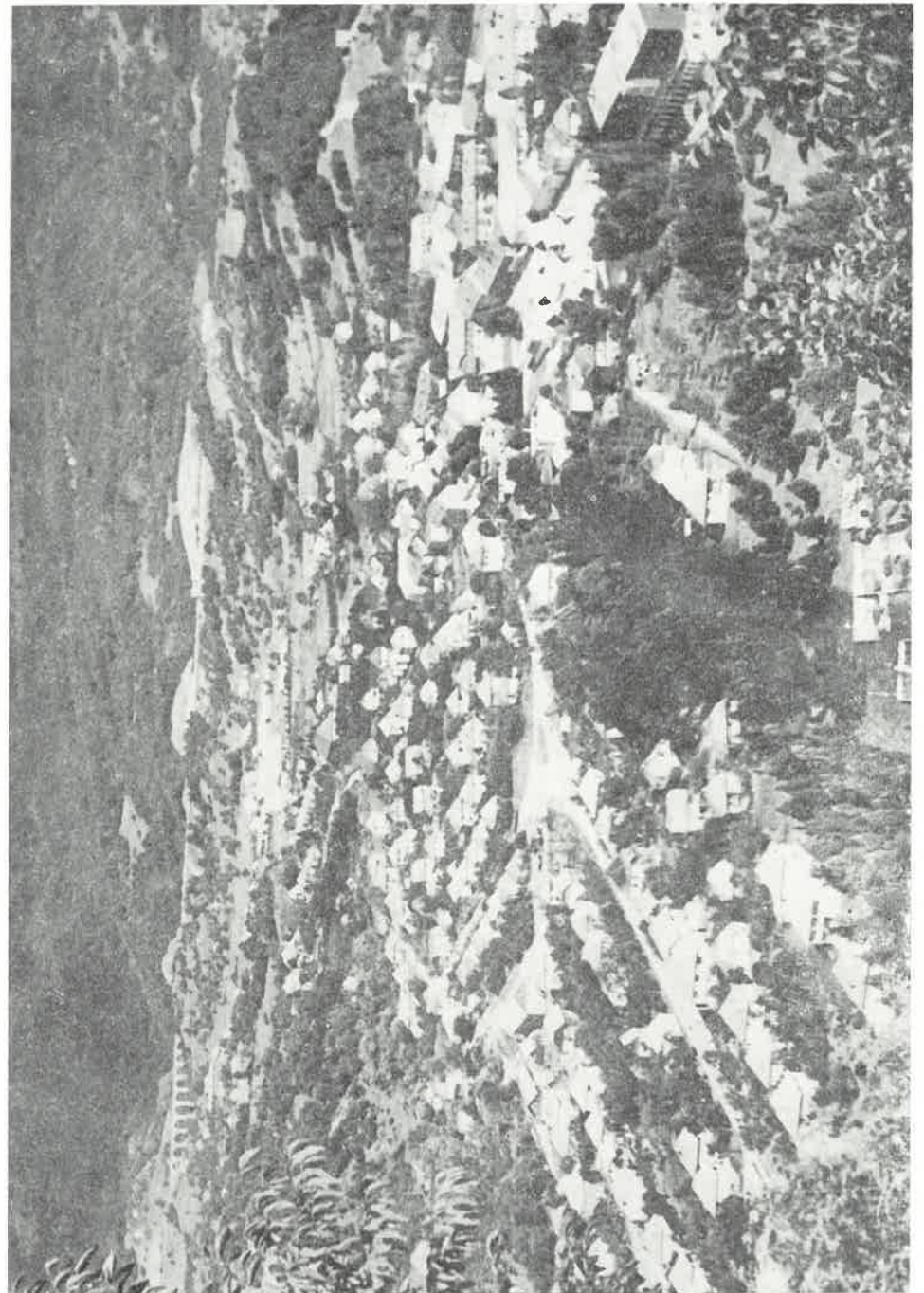




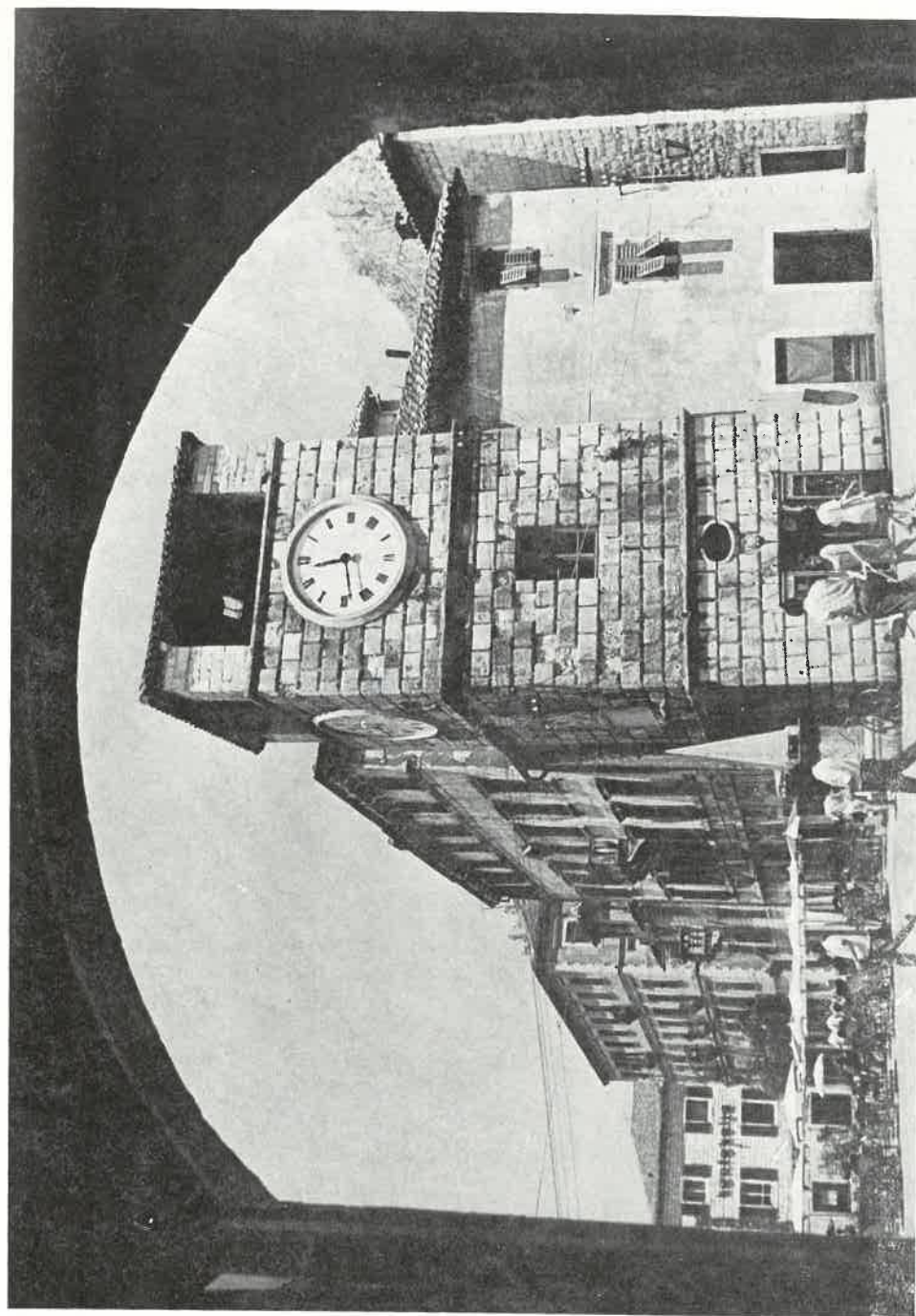
Фот. 6 — Главна улица у Иванграду снимљена прије 17 година  
(Снимио: Милан Пешић, Титоград)



ТАБ. 7



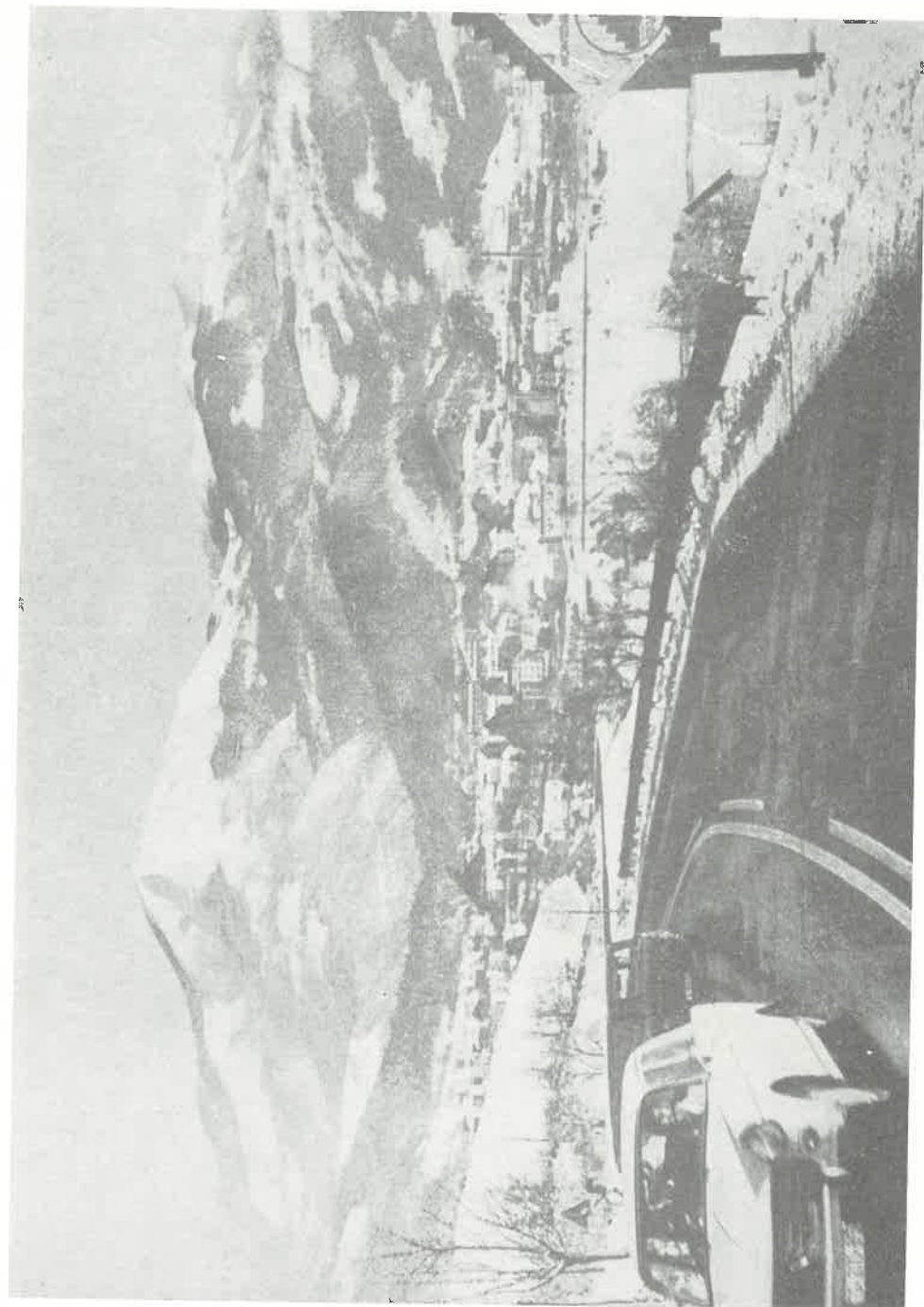




Фот. 8 — Которски оквири на главном тргу у старом Котору  
(Снимио: Милан Пешић Титоград)



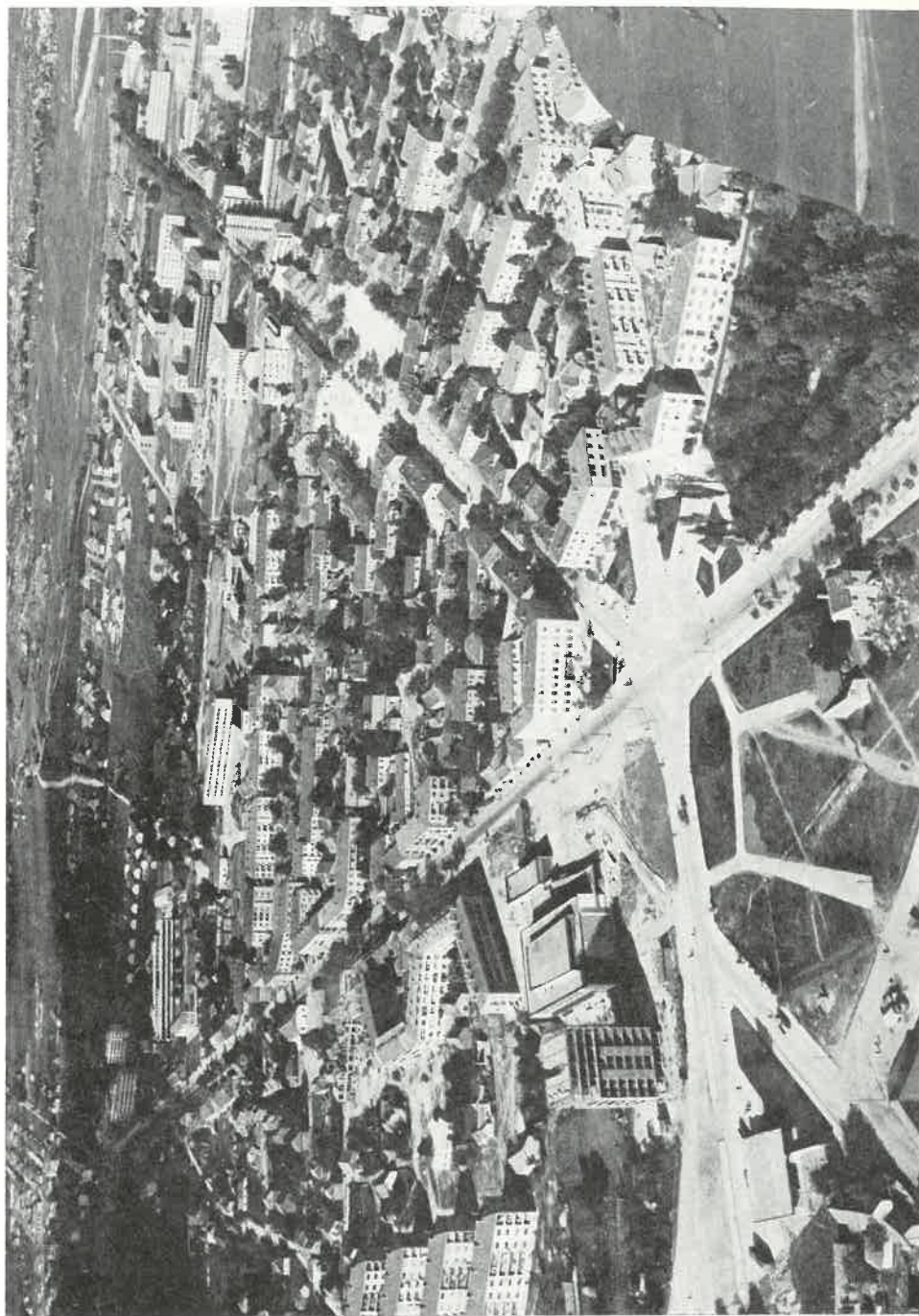
ТАБ. 9



Фот. 9 — Мојковац



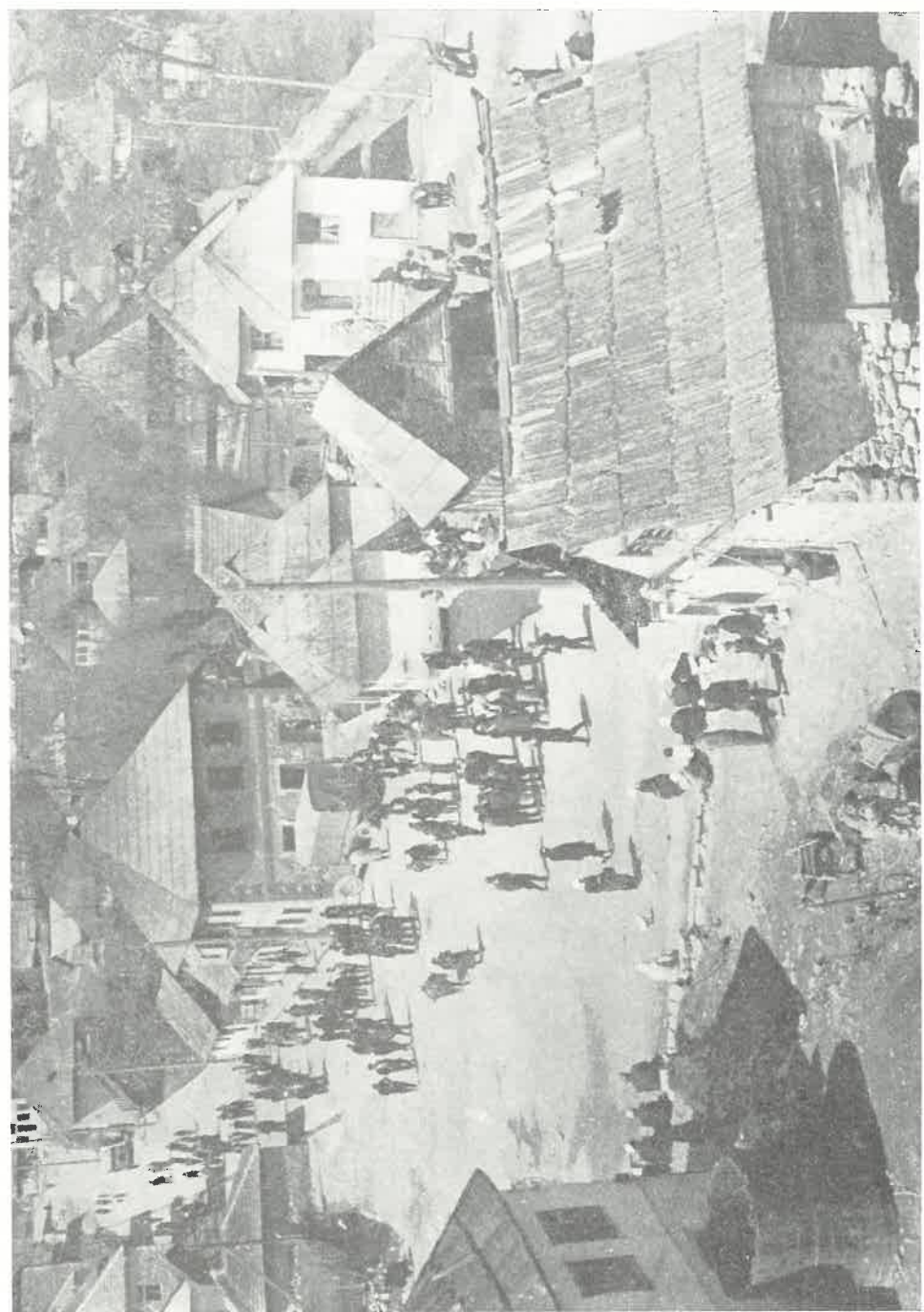
ТАБ. 10



Фот. 10 — Авионски снимак Никшића (Снимио: Милан Пешић)



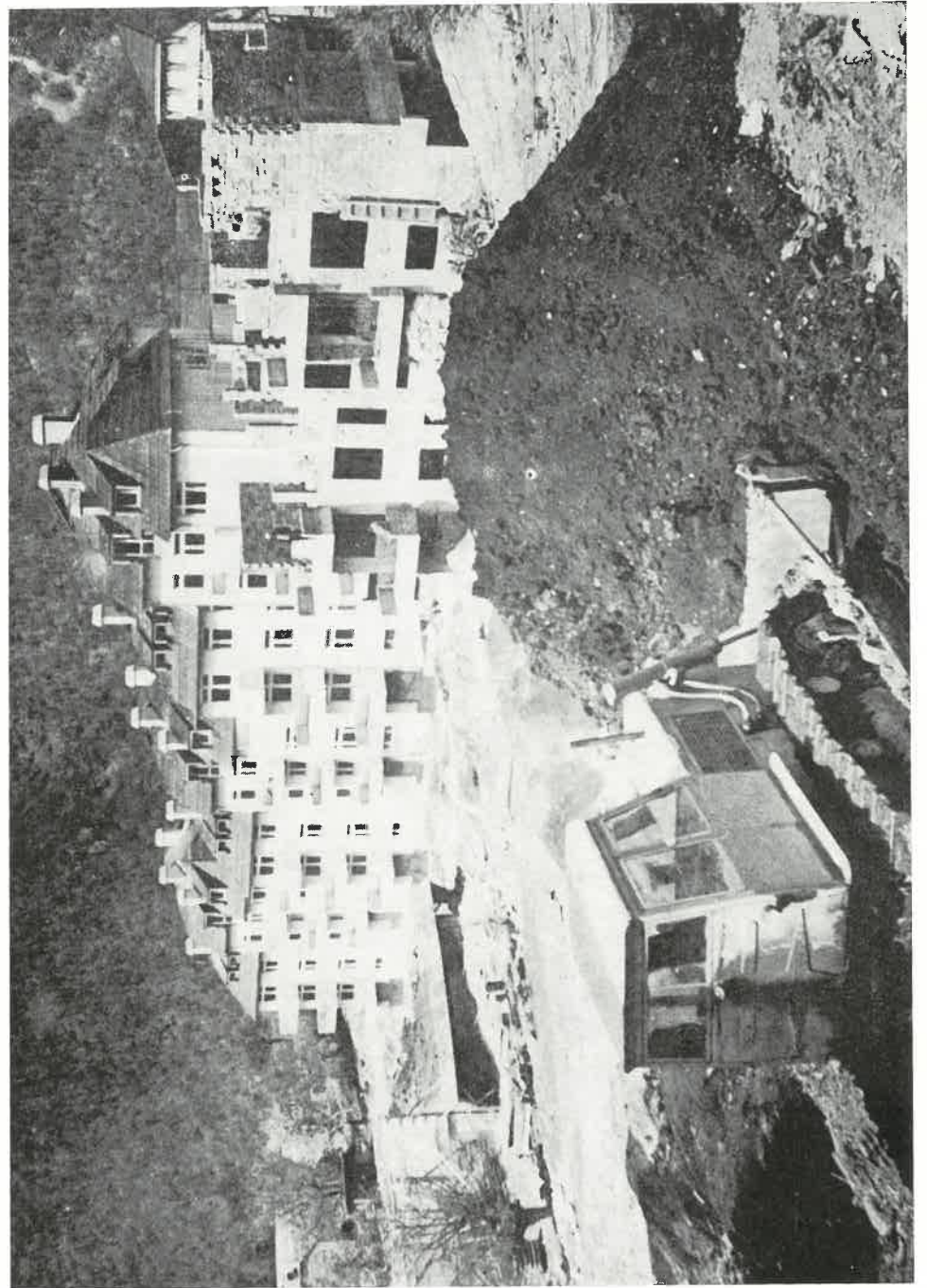
ТАБ. 11



Фот. 11 — Плав (Снимио: Милан Пешић)



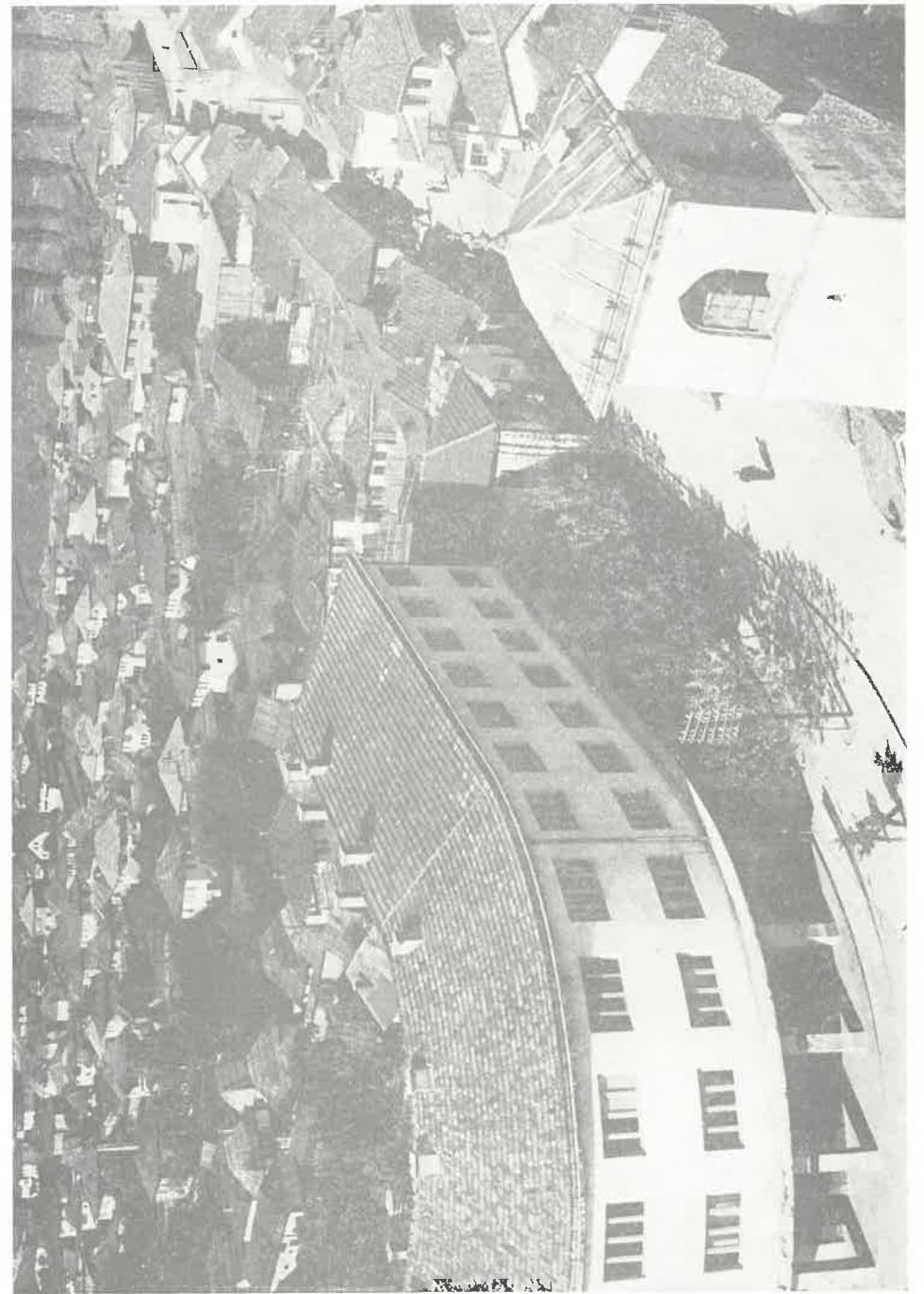
ТАБ. 12



Фот. 12 — Плужине



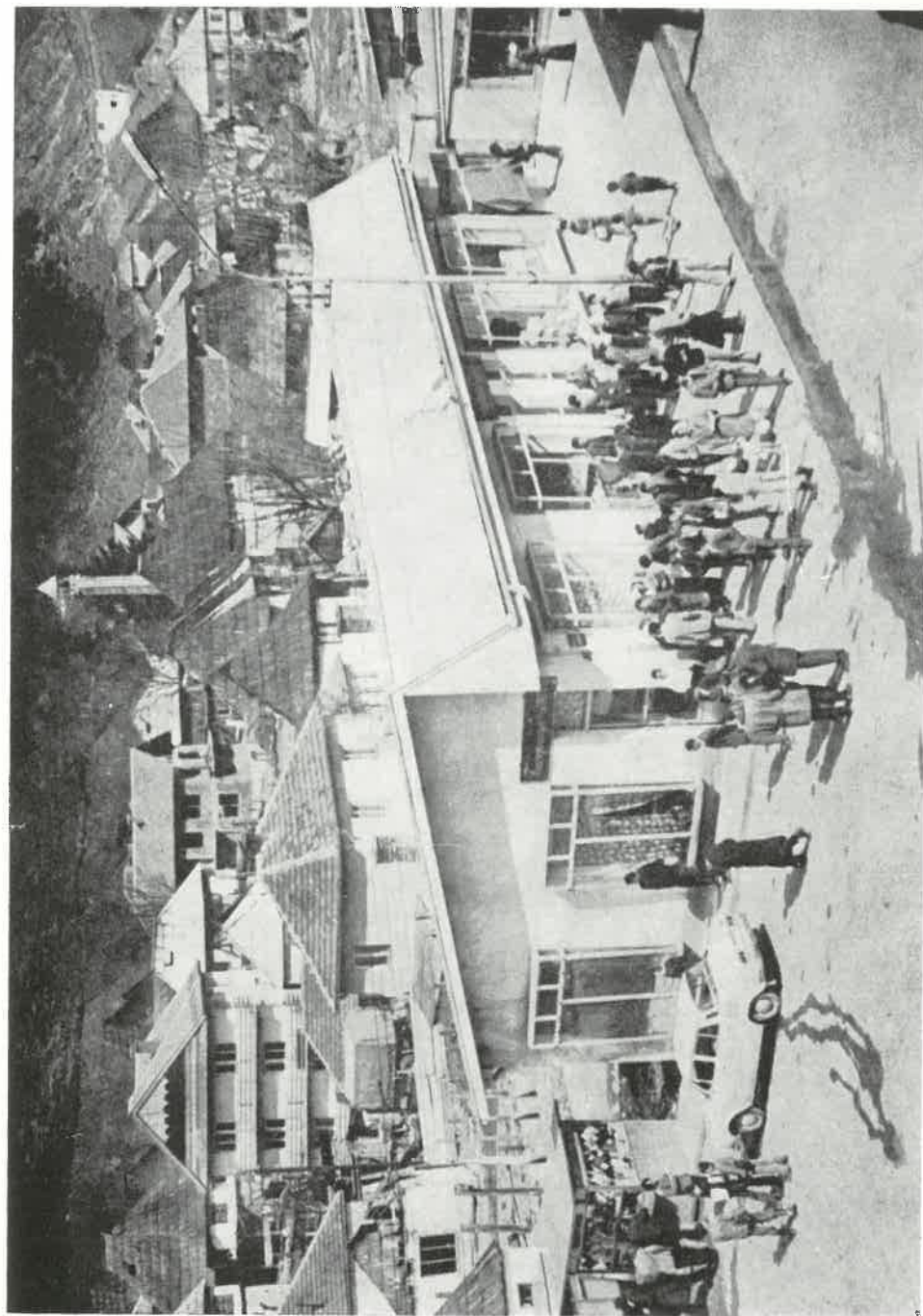
ТАБ. 13



Фот. 13 — Пљевља (Снимко: Милан Пешић)



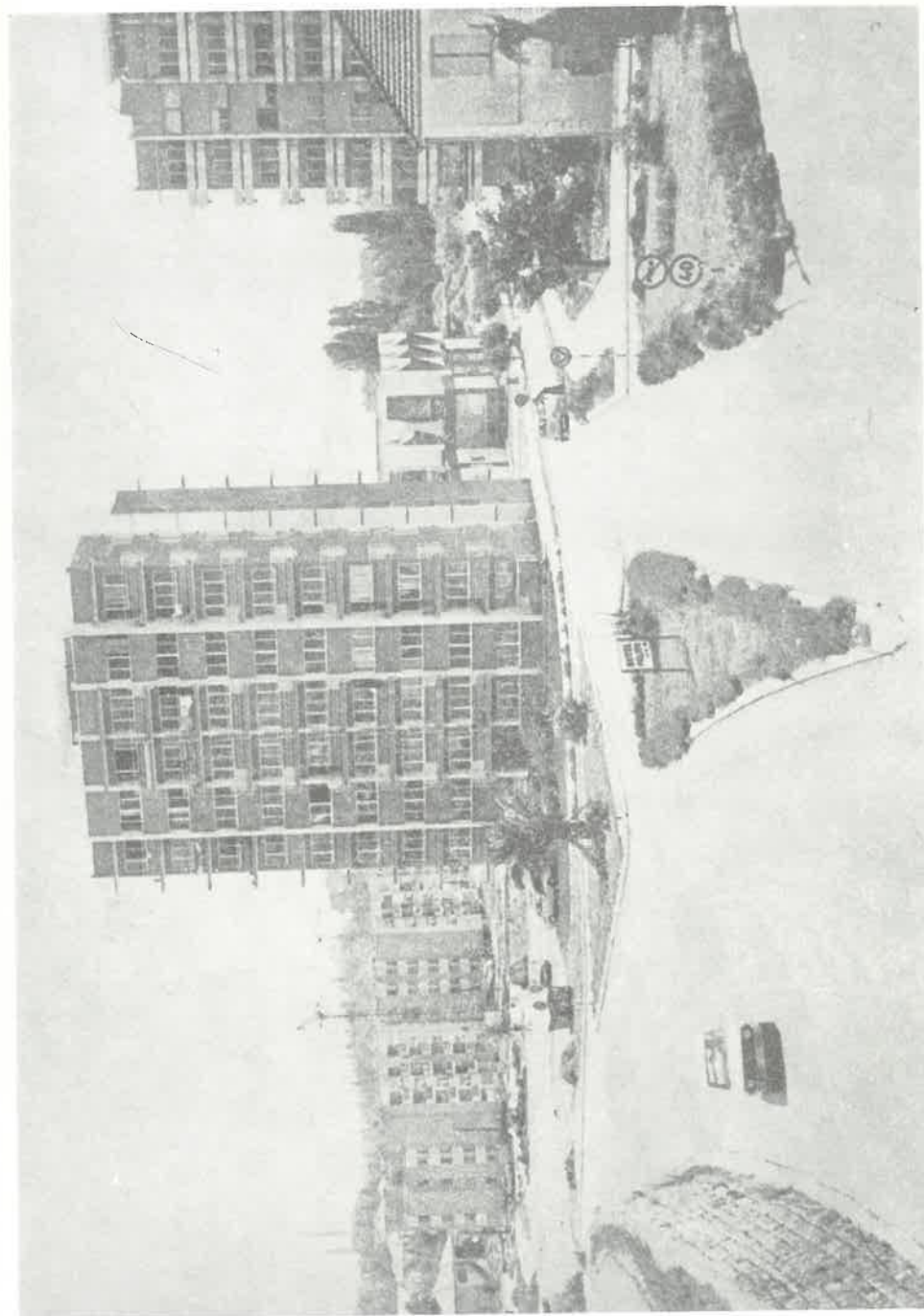
ТАБ. 14



Фот. 14 — Рожаје



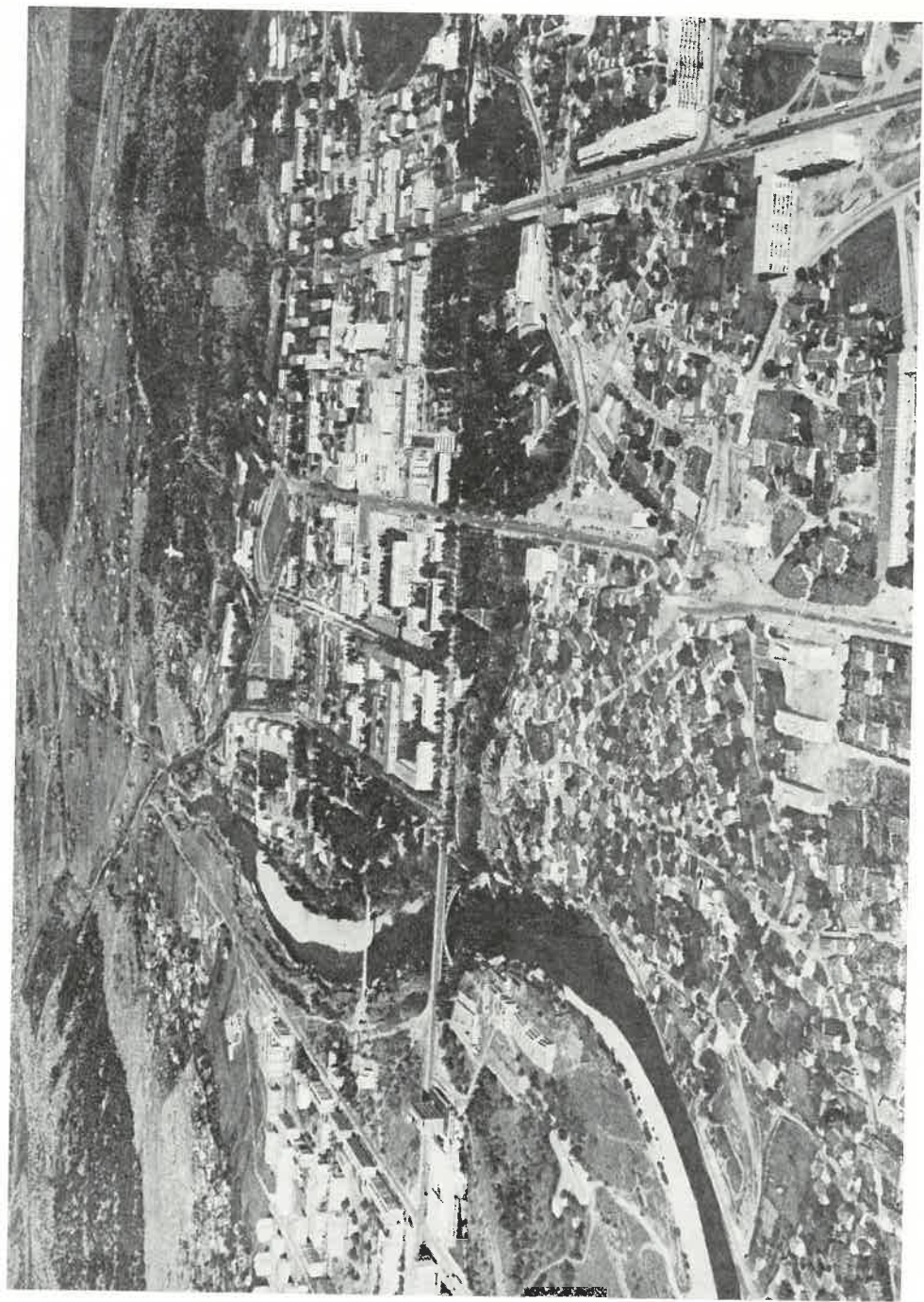
ТАБ. 15



Фот. 15 — Тиват



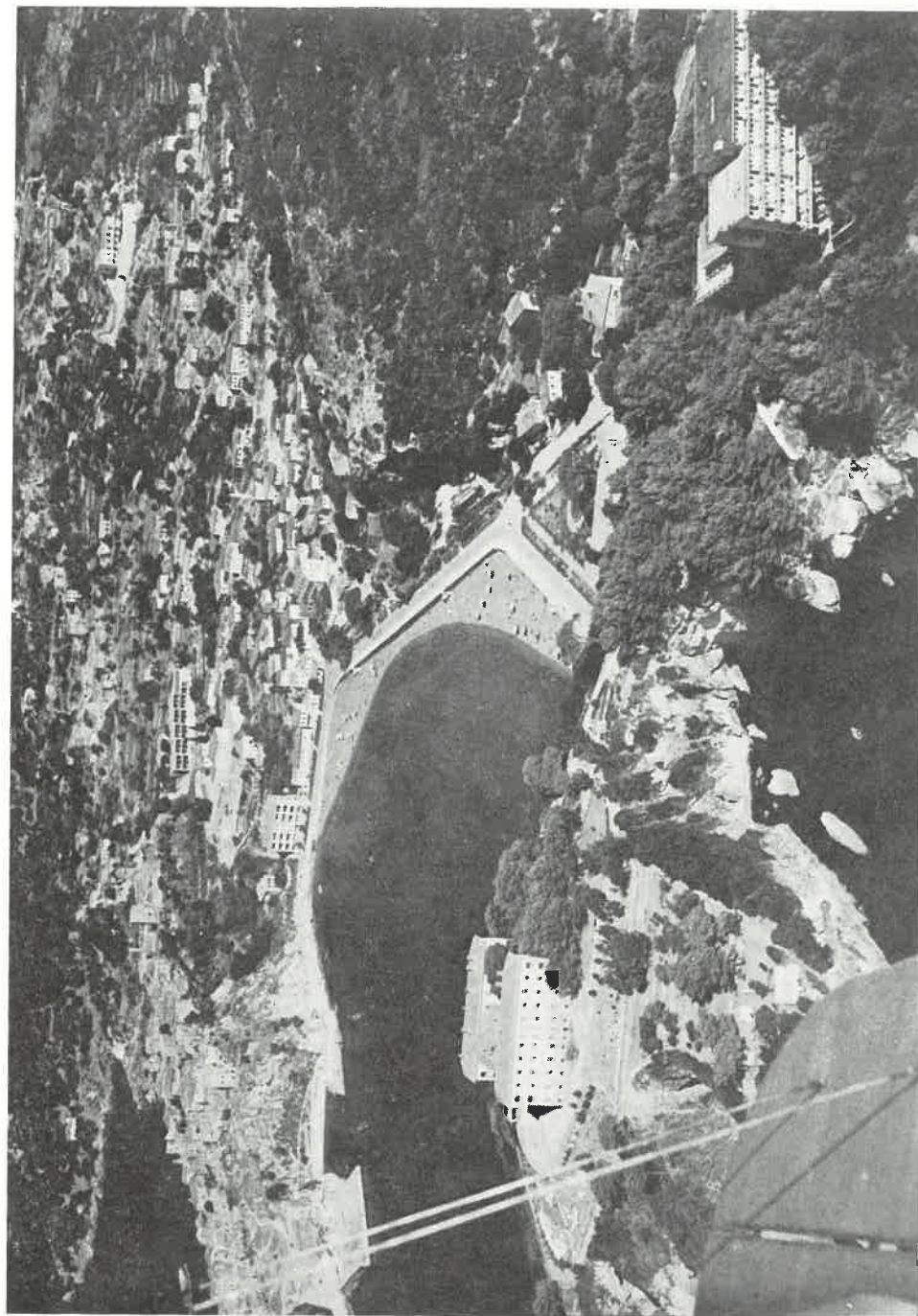
ТАБ. 16



Фот. 16 — Авионски снимак Титограда (Снимио: Милан Пешић)



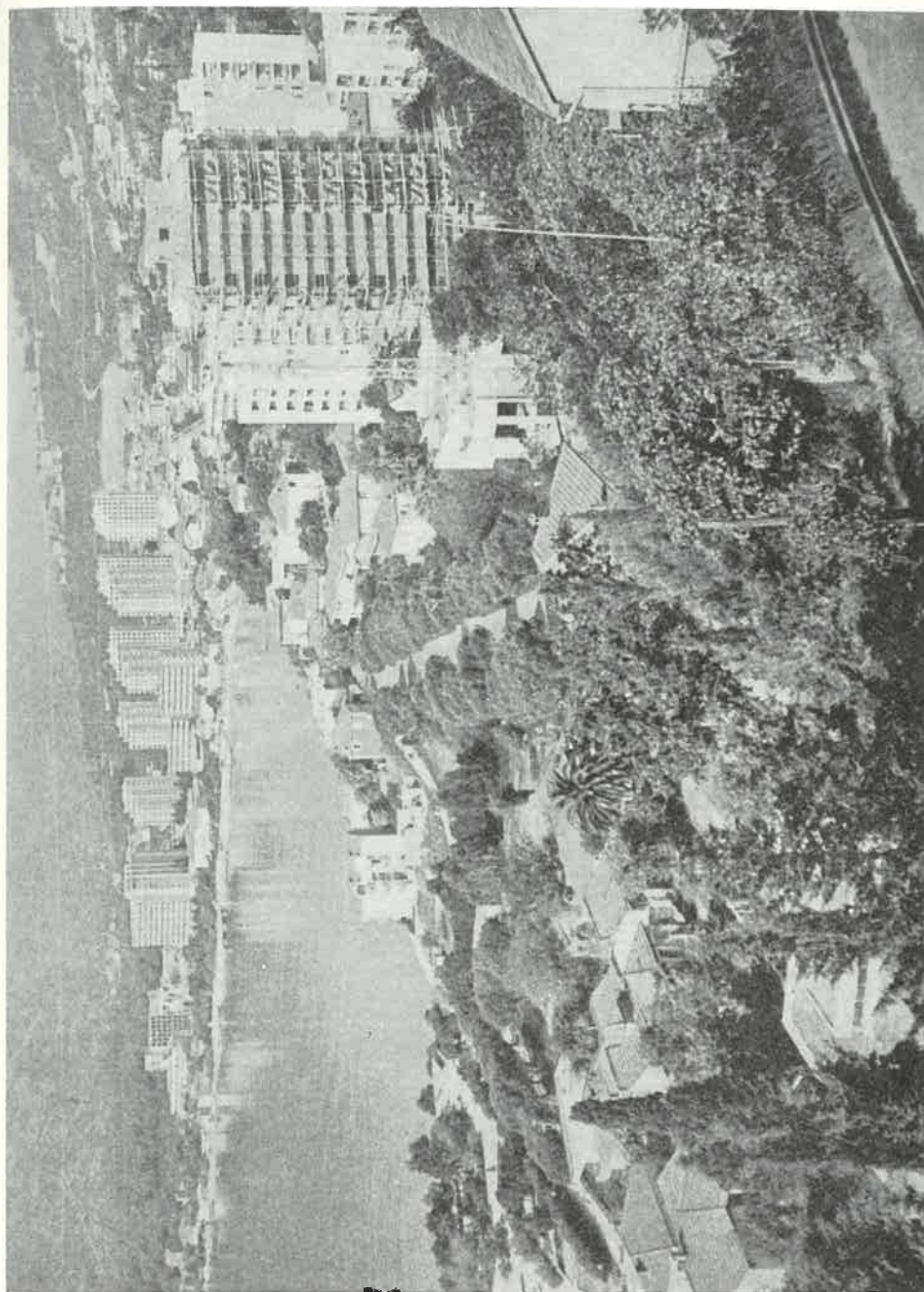
ТАБ. 17



Фот. 17 — Авионски снимак Улицња (Снимио: Милан Пешић)

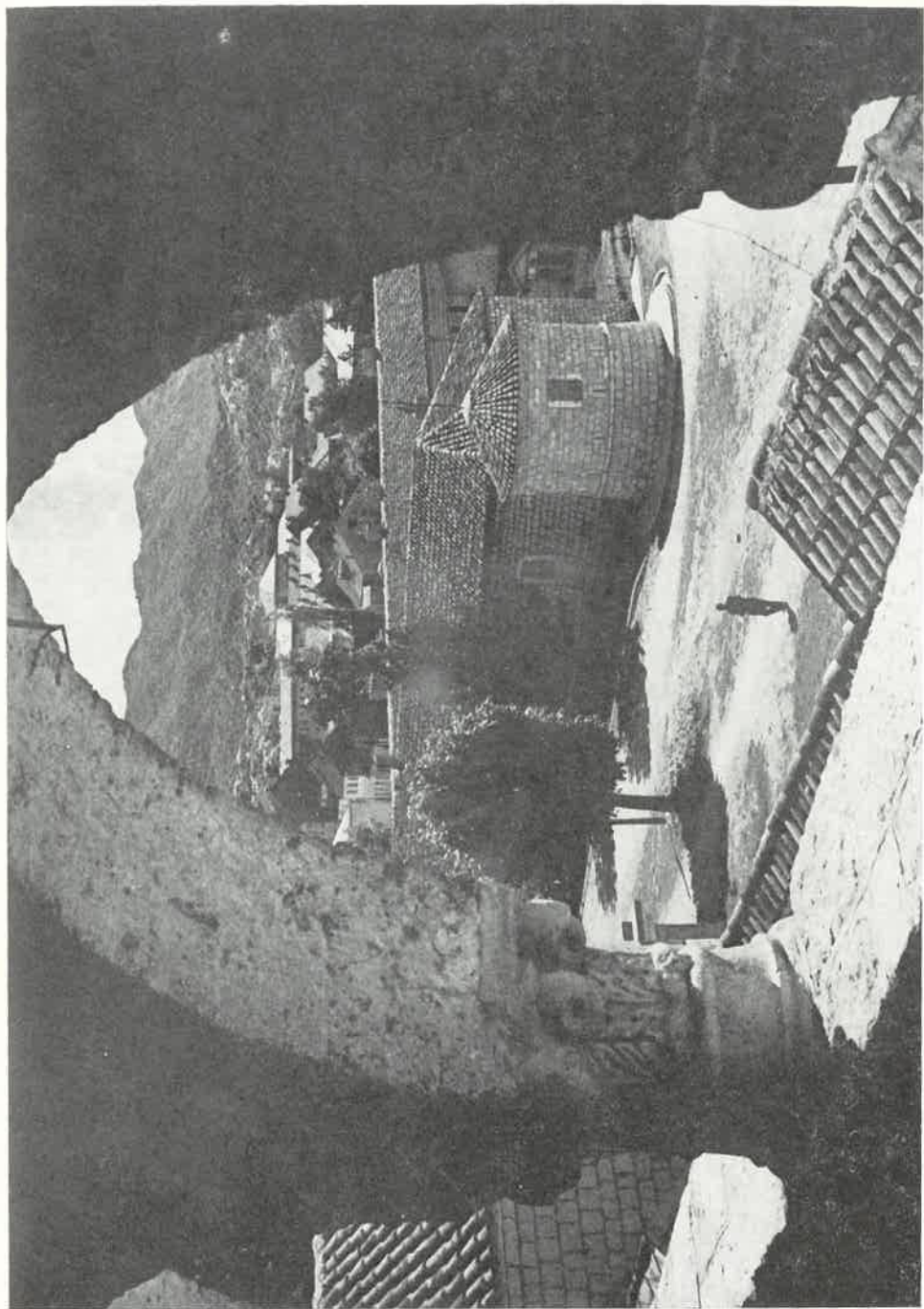


ТАБ. 18



Фот. 18 — Херцег-Нови

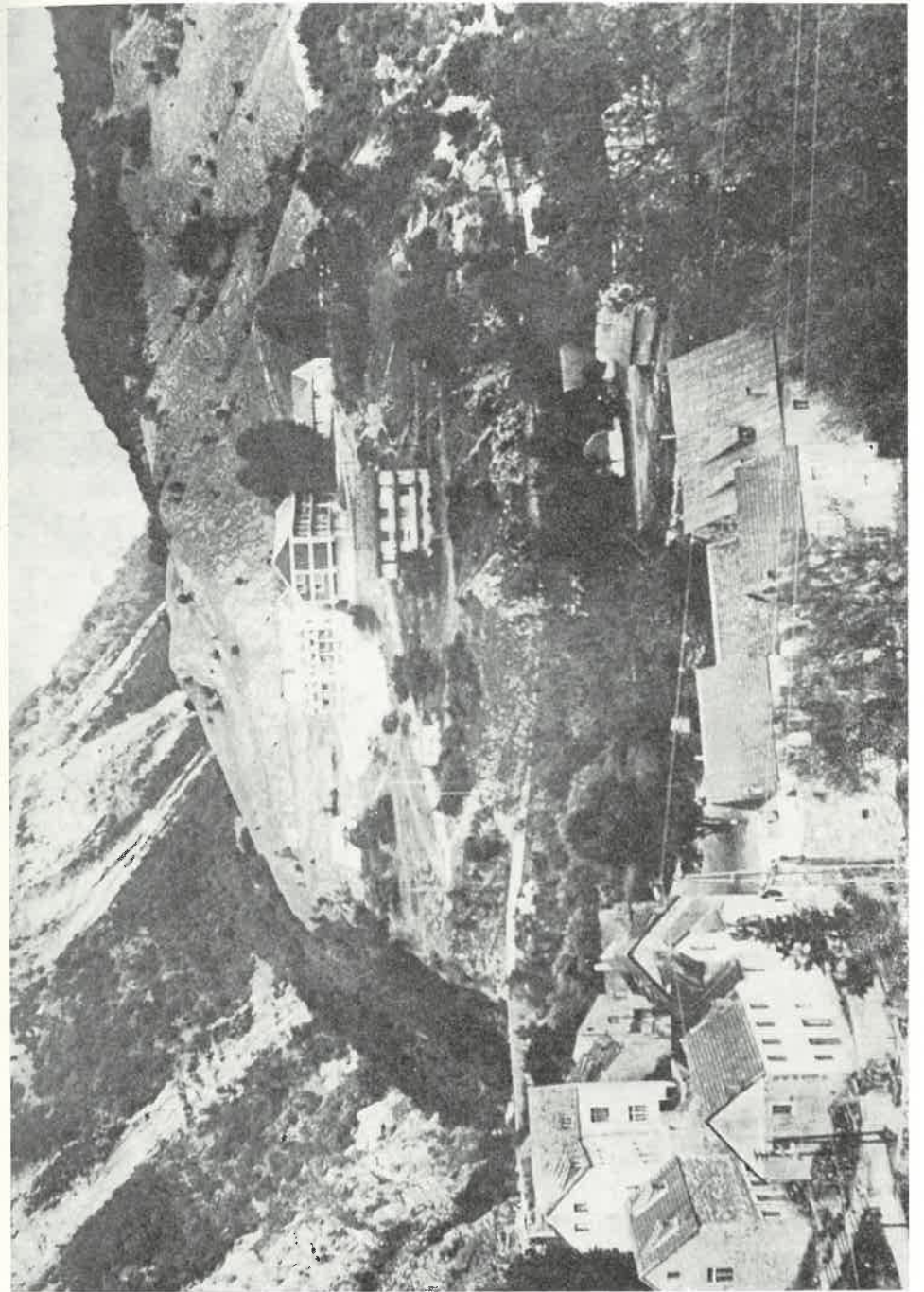




Фот. 19. — Цетинје (Снимљо: Милан Пешић)



ТАБ. 20



Фот. 20 — Шавник