

Željeznički izlazi na Jadran i pitanje uskotračnih pruga

Kap. Luko Vidak

Nakon što su se počele graditi željeznice u Austrougarskoj, spoju dalmatinskih luka sa zaleđem odupirala se najprvo Turska u periodu između 1849. i 1878. godine, zatim Ugarska od 1878. do 1918. godine. Poslije 1918. godine, — u pomanjkanju svake ekonomske (pomorske) orijentacije mlade države SHS, pojavljuje se stara Sarajevska komora sa zahtjevom izgradnje nove luke negdje na ušću Neretve i željeznice do te luke. To je pak pitanje unijelo i unosilo posebnu smutnju i zbrku u životu svih dalmatinskih luka od 1920. do 1941. godine, a naročito u Dubrovniku, jer mu je ometalo i omelo izgradnju luke i željeznice. Ako se uzme u obzir čitava borba od 1849. do 1941. godine — koja je započela u doba austrijske vladavine u Dalmaciji i turske vladavine u zaleđu — onda to znači, da se do Drugog svjetskog rata ta borba vodila skoro stotinu godina i to stalno zbog istih pitanja: izgradnje željeznica do dalmatinskih luka. Međutim, još i danas naše stare luke: Split i Dubrovnik izdavaju Memorijale, da bi skrenule pažnju Saveznoj narodnoj skupštini u Beogradu i Generalnoj direkciji Jugoslavenskih željeznica na potrebu te izgradnje.

Poslije oslobođenja, u periodu od 1947. do 1952. godine, izgrađeno je preko 1100 km pruga, koje su vezale — pored ostalih — i sjeverne krajeve naše zemlje sa najbogatijim sirovinskim bazama u NR BiH, čime su stvoreni uslovi za izgradnju Zenice i drugih velikih industrijskih poduzeća u predjelu srednje Bosne. U tom periodu dovršena je i Unska pruga, a sada se dovršava Zadarska pruga i pruga Titograd—Bar, ali razvitak pomorske Jugoslavije postavio je pred cjelokupnu zajednicu novi, veoma važni, ekonomski, politički i društveni problem, to jest: izgradnju i drugih izlaza Jugoslavije na Jadran, koji će da stvore jedinstvo čitave privrede i ojačaju jedinstvo čitave nacije. Prema tome, potrebno je konačno prići dovršetku izgradnje željezničkih saobraćajnica, koje će nakon stogodišnjeg iščekivanja početi da stvaraju kičmu cjelokupnog života Jugoslavije, pa tako i NR Bosne i Hercegovine i Dalmacije, koje sa naročitim zanimanjem očekuju rješenje tog krupnog problema.

Ali, mjerodavni faktori NR Hrvatske, čitava Dalmacija i pet zainteresiranih srezova u NR Bosni i Hercegovini slažu se u tome, da rješavanju tog problema treba prići bez naročito velikih novih opterećenja investicionih fondova i baš stoga predlažu da se — umjesto izgradnje normalne pruge Sarajevo—Ploče, odnosno Sarajevo—Konjic — za sada, otvore tri zadovoljavajuća izlaza Jugoslavije na Jadranu: u Splitu, u Pločama i u Dubrovniku. No, u proteklih deset godina,

Generalna direkcija JŽ nije proučavala te pravce onako kako se oni sada predlažu. Za izlaze u pravcu Dubrovnika i Splita ne postoje ni idejni projekti.

Dovršenje normalne pruge Šamac—Sarajevo, dalo je povoda Generalnoj direkciji JŽ, da izučavanje kompleksa problema u vezi sa izlazima Jugoslavije odnosno Bosne, na Jadran svede samo na izučavanje problema trasiranja pruge normalnog kolosjeka Sarajevo—Ploče, zanemarujući svaki drugi pravac i način rješenja ovog najkerupnijeg saobraćajnog problema Jugoslavije. Pored ostalog, Generalna direkcija JŽ nije do sada imala u vidu, da je u periodu od 1925. do 1939. godine bio građen jedan uskotračni izlaz Jugoslavije na Jadran. U naznačenom periodu i u tu svrhu izgrađene su uskotračne pruge: Beograd—Obrenovac, Titovo Užice—Vardište, Trebinje—Bileća, Foča—Ustiprača i izvršene rekonstrukcije na postojećim prugama na pravcu Ugrinovci—Čačak. Uslijed Drugog svjetskog rata gradnja je tog izlaza zastala i ostalo je da se dovrši još samo dionica Foča—Bileća. Za taj nedovršeni izlaz Jugoslavenski je narod dao do Drugog svjetskog rata oko 600 milijuna predratnih dinara, što danas predstavlja iznos od oko 25 milijardi dinara. Ali, još i danas neki stručnjaci iznose, da idejni projekt za spomenutu nedovršenu dionicu nije zgotovljen od oslobođenja do danas zbog terenskih teškoća, na koje se tobože naišlo u prostoru Foča—Bileća, što ukazuje na njihovo površno poznavanje historijata tog čitavog pitanja. Istina je, da je i pitanje izgradnje velike brane »Buk—Bjela« — koja se ima da podigne na Drini i baš ispod ušća Sutjeske — ometalo izradu idejnih projekata za dionicu Foča—Bileća. Ali smo mišljenja, da bi trebalo — s obzirom na investicije, koje danas predstavljaju vrijednost od oko 25 milijardi dinara i potrebe izoliranih krajeva — da Generalna direkcija JŽ poradi na tome, da stručnjaci konačno postave granice odugovlačenju radova u vezi sa rješanjem pitanja naznačene brane. U poslijeratnim monografijama i preveć je tretirano pitanje uskotračnog sistema, jer ne radi se samo o napuštanju nedovršene izlaza do Dubrovnika, već o pomanjkanju plana uskotračne željezničke mreže. Generalna direkcija JŽ nije poklanjala odgovarajuću pažnju baš tome pitanju, pa se stoga još ništa uopće ne zna, hoće li se i koliko će se dugo zadržati uskotračni sistem. Do izrade tog plana, ne bi se smjela da predlaže ni normalizacija nijedne uskotračne pruge. Prema tome, izrada plana uskotračne željezničke mreže, pitanje je, koje se hitno nameće, jer ta je manjkavost dovela i do oskudnog stanja voznog parka uskotračnih željeznica. Konačno,

nije dovoljno raspravljati samo o vezi Bosne s morem ili o vezi Dubrovnika sa zaledem, jer ovdje se radi i o izlazu čitave uskotračne željezničke mreže NR Srbije na Jadran. Dakle, radi se o izlazu uskotračne željezničke mreže FNRJ na Jadran, pa se baš stoga to važno pitanje, nije smjelo do sada zanemarivati.

Generalna direkcija JŽ zanemarila je još jedan izlaz do mora: Livno—Split. To je konačno dovelo do toga, da je NO kotara Split osnovao Odbor za izgradnju pruge Split—Lašva (Zenica). Na inicijativu tog odbora, održana je 1954. godine u Splitu velika konferencija svih zainteresiranih faktora, a zapisnik te konferencije — u kojem su istaknuti mnogi elementi, koji upozoravaju na potrebu kompleksnog izučavanja problema povezivanja srednje Bosne s morem — bio je dostavljen Generalnoj direkciji JŽ. Dakle, od 1954. godine ne radi se samo o izradi idejnog projekta pruge Split—Livno, već i o izradi predprojekta za dio pruge Aržano—Lašva. Razna zalaganja da se izučavanje pravca Split—Lašva ne zanemari, nisu urodila plodom. Štoviše, to je traženje bilo izvrgnuto napadajima u stručnim časopisima, a i Komisija za reviziju investicionog programa pruge Sarajevo—Ploče nije ga uzimala u obzir, već je u svome izvještaju od 10. VI. 1957. godine podnijela prijedlog SIV-u o izgradnji pruge Sarajevo—Ploče. Ali, Savezno izvršno vijeće nije usvojilo taj prijedlog, te je komisija dobila nalog da prouči i pravac Split—Lašva. S obzirom da se sa djelovanjem ove komisije nije slagao Odbor za izgradnju pruge Split—Lašva, to je, na poticaj ovog Odbora, došlo do formiranja komisije Ekonomskog instituta NRH, pa su tako u drugoj polovici prošle godine radile dvije komisije.

Time je nastala nova situacija. Komisija NRH našla je — pored ostalog — da bi se sve varijante na pravcu Split—Lašva mogle da izrade sa dosta nižim troškovima, nego što je to našla Komisija SIV. Uslijed tih i ostalih razlika, SIV stavilo je revizionoj komisiji nove zadatke, pa je u vezi s time došlo do osnivanja potkomisija.

Koncem prošle godine, upravo u toku tih radova, Trgovinska komora u Splitu izdala je Memorial pod naslovom: »Željeznička veza srednje Bosne s morem«.

Spomenuta knjiga obuhvaća 416 stranica i sadržava predgovor našeg poznatog akademika prof. dr. Antona Melika iz Ljubljane i blizu 40 raznih studija uvaženih tehničkih i ekonomskih stručnjaka. Ođštampana je i predstavka, koja je bila u novembru prošle godine upućena od NO sreza Livno i NO kotara Split, predsjedniku Savezne narodne skupštine drugu P. Stamboliću, povodom skupštinske debate i donošenja Zakona o perspektivnom planu privrednog razvoika FNRJ za period 1957.—1961. godine. Na temelju svih dosadašnjih studija, predstavka — pored ostalog — izražava mišljenje o pravilnom rješavanju ovog problema u šest raznih točaka u kojima se uglavnom kaže slijedeće: da je potrebno još predbodno prostudirati izgradnju i željeznice Split—Zenica— i Sarajevo—Ploče, da bi se tek onda donijela odluka o izgradnji pruge Bosna—more; da je potrebno čim prije pristupiti izgradnji pruge Split—Livno nezavisno o konačnom rješenju pitanja magistrale Bosna—more; da je potrebno čim prije započeti rekonstrukciju pruge uzanog kolosjeka na dionici Bradina—Konjic, prema prijedlogu Sekretarijata za saobraćaj IV NRH; i da je potrebno čim prije prići izgradnji pruge Foča—Bileća.

Sekretarijat za saobraćaj IV NR Hrvatske u svojim prijedlozima iznosi, da se u narednih pet godina izvrši rekonstrukcija postojeće uskotračne pruge na potezu Bradina—Konjic, izgradnjom donjeg stroja sa elementima za normalni kolosijek i polaganjem uskotračnog kolosjeka širine 0.76 m. Spomenuta rekonstrukcija i proširenje pretovarnih kapaciteta u Alipašinom Mostu stajalo bi 9,100 milijuna dinara. U tim se prijedlozima naglašava, da bi se s tim sredstvima povećala propusna moć pruge od današnjih 1.9 mil. brt/god. na 4.2 mil. brt/god., što zadovoljava potrebe za više narednih godina na ovoj relaciji. Osim toga, da se zadržavanjem uskotračne pruge od Sarajeva do Ploča ne prekida jedinstvenost sistema uskotračnih pruga, te da se osigurava veza tog sistema s morem, i ne ukida već izgrađena luka Dubrovnik.

Što se tiče izbora pravca magistrale Bosna—more, što je u stvari jedno posebno pitanje, Splitski memorijal predlaže — ne čekajući na rezultate revizione komisije o kojoj smo prije govorili — da se za komparaciju jednog i drugog pravca: Sarajevo—Ploče i Zenica (Lašva)—Split, stvori metodologija obrade koja treba da zahvati sve faktore.

Interesantno je zabilježiti, da se u Splitskom memorialu ne spominje Jadranski institut Jugoslavenske akademije znanosti i umjetnosti u Zagrebu i Uprava pomorstva i riječnog saobraćaja FNRJ u Beogradu, pa bi se prema tome moglo i pogrešno zaključiti, kao da razvitak saobraćajnih kopnenih veza naših jadranskih luka nije problem, koji bi trebalo da tretira najviša državna uprava u Jugoslaviji. Stoga ne začuđuje činjenica — kako to proizlazi iz Splitskog memoriala — što Generalna direkcija jugoslavenskih željeznica u Beogradu, uzimlje u obzir položaje na moru (luke) za zaglavak željezničke pruge, bez saradnje najstručnijih nautičara, pomorskih ekonomista, projektanata pomorskih gradnja i drugih stručnjaka. Štoviše, čak položaje koji nemaju ni svih elemenata maritimne osobine, jer o tome ne postoje odgovarajuće studije. Sve to znači, da se izgrađuju predlozi o zamašnim investicijama za te luke i do tih luka, a da se prethodno nije utvrdilo, da li će se te luke ikad moći razviti u luku prve kategorije, kako se to zamišlja. Ali nikako se nije smjelo dogoditi, da se ne uzimlju u obzir mišljenja najistaknutijih jugoslavenskih stručnjaka za pomorske gradnje, ni onda — kako to tvrdi Memorijal — kada nedostaju iskustva i projektantu i izvjestiocima, koji su na osnovu projekta utvrđivali investicione svote. Unaprijed bi trebalo da postoji jača saradnja između Uprave pomorstva FNRJ i Generalne direkcije JŽ, kada se radi o izboru položaja na moru (luke) do kojeg ima da se izgradi željeznička pruga, jer bi se tako spriječili svi nesporazumi i slični štetni propusti, koji lako mogu da dovedu do znatnog i bespotrebnog povećanja investicionih troškova.

Iz čitave ove velike borbe — kako se to može da utvrdi na temelju Splitskog memoriala — izbija jedan neopisivo požrtvovani rad i NO kotara Split i Trgovinske komore u Splitu, koji su znali da ulože mnogo truda i znanja u rješavanju jednog od najtežih saobraćajnih problema Jugoslavije i da u tu svrhu stvore široku saradnju sa velikim brojem poznatijih jugoslavenskih naučenjaka i stručnjaka. Važno je naglasiti, da sve studije svih tih uvaženih naučenjaka i stručnjaka — koje sadrži Splitski memorijal — imaju jedan zajednički cilj i zadatak, to jest, da Jugoslaviji za sada stvore više zadovoljavajućih izlaza na Jadran, bez naročitih novih opterećenja investicionih fondova.