

PODGORICA - SKADAR

VI



Priča o željezničkoj pruzi Podgorica – Skadar vraća nas u prve godine poslije Drugog svjetskog rata kada su sklopljeni ugovor o uzajamnoj pomoći i sporazum o privrednoj saradnji između Jugoslavije i Albanije, a na osnovu njih osnovano Albansko-jugoslovensko društvo za gradnju i eksploataciju željeznica. Jugoslovenski željezničari su zaslužni za postavljanje prvih temelja albanskih željeznica. U najvećem jeku obnove i izgradnje naše porušene zemlje u susjednu prijateljsku državu slati su kao pomoć, stručnjaci i oprema čak su demontirane šine sa nekih naših pruga za albansku prugu Drač – Pećin.

U prvom petogodišnjem albanskom planu iz 1947. predviđena je izgradnja novih pruga. Već naredne godine trebalo je početi sa radovima na pruzi Skadar – granica – Titograd. Iako je 1948. izvršeno trasiranje prema našoj granici, formirana gradilišta, sagrađene barake, uskladišten odgovarajući materijal i oprema, do gradnje nije došlo zbog političkih (ne)prilika koje je prouzrokovala Rezolucija Informbiroa. Radovi su obustavljeni, nakon čega su nastali veliki problemi za naše radnike. Do spajanja sa Titogradom nije došlo, iako je projekat bio urađen za cijelu trasu do Skadra, čak je i sekcija za izgradnju bila u tom gradu, a onda je sve potonulo u zaborav.

Tek se 1974. godine, na inicijativu Albanije, o pruzi ponovo počelo razmišljati i pregovarati. Po svjedočenju učesnika, Albanci su već prilikom prvih razgovora imali pripremljen nacrt sporazuma o povezivanju dvije zemlje. Jugoslavija je uvažila njihove zahtjeve što se tiče pravca povezivanja, ali

je potpisivanje sporazuma ipak odgođeno. Albanija je i dalje bila bez željezničke veze sa svijetom, zatvorena i izolovana.

Onda je, opet na inicijativu albanske strane, 6. aprila, 1979. godine, u Tirani potpisan sporazum, isti onaj koji je bio ranije pripremljen (1975). Poslije toga je 1980. godine donijet zakon o ratifikaciji sporazuma između vlada Socijalističke Federativne Republike Jugoslavije i Narodne Republike Albanije o povezivanju dvije zemlje željezničkom prugom. Ukaz o proglašenju tog zakona potpisao je 26. februara 1980. godine tadašnji predsjednik Skupštine SFRJ.

RADOVI NA PRUZI I PUŠTANJE U SAOBRAĆAJ

Direkcija za gradnju jugoslovenskog dijela pruge Titograd - Skadar je osnovana 6. jula 1982. Trasa pruge utvrđena je 20. jula iste godine. Planirano je da ide kao odvojak pruge Beograd – Bar, odnosno njene dionice od Podgorice do Bara, postojećom trasom do Kombinata aluminijuma, a onda presijeca zemljište tadašnjeg Agrokombinata „13. jul“, pa rijeku Cijevnu na 100 metara udaljenosti od mosta Žarnica i nastavlja prema Tuzima. Međutim, pruga ne prolazi kroz to mjesto, već ga zaobilazi i ispred brda Dečić ide dalje prema Hani i Hotitu.

Pred izgradnju pruge u septembru 1982. vodile su se žestoke, naknadne, rasprave za koju se trasu opredijeliti, „južnu“ ili „sjevernu“. Navođene su mane i prednosti i jedne i druge. Usvojena „sjeverna“ varijanta pruge prolazi duž Čemovskog polja preko plantaža modernih zasada voća i vinove loze





u dužini od 2,5 km. Šteta koja se time nanosila Agrokombinatu „13. jul“ procjenjivana je na 100 miliona dinara. Pored toga, na usvojenoj trasi trebalo je probiti tri tunela dužine oko 3.000 m i podići mostove u ukupnoj dužini 300 m. „Južna“ (jezerska) trasa bila je, po mnogima, znatno pogodnija, mada je odbačena bez stručne rasprave i valjanih argumenata. Ona je bila za 6 km kraća, bez tunela i nije pričinjavala štetu privredi, a spuštanjem nivoa Skadarskog jezera dobila bi se obradiva površina od oko 12.000 hektara. Međutim, pregovore između dvije strane više nije bilo moguće vratiti na početak.

Polovinom 1983. godine, mada sa zakašnjenjem, otpočela je gradnja na usvojenoj trasi. Radovi su dobro napredovali, ali je pruga građena godinu dana duže od planiranog roka. Renovirana je stanica u Titogradu, a od objekata na pruži prvenstveno je isticano „zdanje željezničke stanice u Tuzima sa 6 kolosijeka“.

U međuvremenu, nabavljani su lokomotive, putnički i teretni vagoni, vršena je obuka kadrova i građeni stanovi za njih.

Nekoliko dana prije svečanog otvaranja pruge Titograd – Skadar usaglašeni su i potpisani svi dokumenti koje je trebalo donijeti prije puštanja pruge u saobraćaj.

Izgradnja jugoslovenskog dijela pruge završena je u aprilu, kada je dobijena i upotrebna dozvola. Međutim, redovan saobraćaj

nije mogao biti uspostavljen prije nabavke dizel-lokomotiva i drugih tehničkih uređaja neophodnih za vuču vozova na neelektrifikovanim prugama.

U Skupštini SFRJ dogovoreno je da republike i pokrajine sa 2 milijarde i 340 miliona dinara pomognu crnogorskoj željeznici u tehničkom opremanju jugoslovenskog dijela međunarodne pruge Titograd – Skadar. Time su stvoreni neophodni uslovi za njeno puštanje u saobraćaj. ŽTO Titograd je trebalo da obezbijedi 4 milijarde dinara za nabavku dvije dizel-lokomotive, 10 putničkih, i 100 teretnih vagona, kao i drugih tehničkih uređaja za normalno odvijanje prometa na novoj, međunarodnoj pruži. Iz vlastitih fondova crnogorska željeznica bila je obavezna da, takođe, finansira izgradnju 40 stanova za radnike kojima je trebalo da bude povjereno obezbjeđenje urednog prometa na jugoslovenskom dijelu te međunarodne željezničke prometnice, duge 24 kilometra i 470 metara (albanski dio 35 km.).

Svečano otvaranje jugoslovenskog dijela pruge Titograd – Skadar obavljeno je 6. avgusta 1986. godine na Željezničkoj stanici u Titogradu, u 11 sati.

PRUŽNA KARTA

Jugoslovenska dionica pruge Titograd – Skadar građena je od sredine 1983. do aprila

1986. godine. Na njenoj trasi je izgrađeno deset mostova i tri tunela (466 m, 2.050 m i 160 m dužine), te stanica Tuzi, kao pogranična sa jugoslovensko-crnogorske strane. Ova prometnica je pravljena po svim standardima za pruge prvog reda i osposobljena za brzine do 100 km/h i dvadesetotonski osovinski pritisak. Pruga je opremljena svim potrebnim automatskim, signalno-sigurnosnim i telekomunikacionim uređajima, ali nije elektrificirana. Inače, ima karakteristike kao i pruga Beograd – Bar.

Sredstva za izgradnju jugoslovenskog dijela pruge u iznosu od 7,5 milijardi dinara osigurale su sve republike i pokrajine.

Jugoslovenski dio pruge, koji se sa albanskim spaja u mjestu Božaj, gradilo je 960 radnika iz nekoliko specijalizovanih radnih organizacija iz cijele zemlje. Da bi izgradili dionicu s jugoslovenske strane, graditelji su iskopali 400 hiljada kubika materijala, izgradili 430 hiljada kubika nasipa, ugradili oko 50 hiljada kubika betona, 570 hiljada kubika betonskog gvožđa, 3.090 tona šina, 130 tona kolosiječnog pribora, 50 hiljada komada praga. Za potrebe odvijanja prometa na ovoj saobraćajnici zaposleno je 120 radnika.

Željeznički teretni međunarodni saobraćaj s Albanijom na ovoj pruži zvanično je počeo 1. septembra 1986. godine u 8 sati i 54 minuta, kada je po redu vožnje iz NR Albanije stigao u pograničnu stanicu Tuzi prvi teretni voz (jugoslovenske proizvodnje) s osam vagona. Teret od 428 tona bio je namijenjen Mađarskoj.

Putnički saobraćaj nikada nije uspostavljen.

Albanija je preko ove pruge dobila „šinsku vezu“ sa svim zemljama Istočne i Zapadne Evrope. Ona je u zvaničnim razgovorima obećala da će nastojati da gotovo svu robu za izvoz, zato što će njen prevoz biti jeftiniji od drugih vidova prometa, preusmjeri sa drumskog na željeznički saobraćaj.

Jugoslovenske željeznice su za ovu prugu davale ispomoć u vagonima i drugoj opremi. Do kraja 1986. godine planiran je prevoz iz za Albaniju od 100 hiljada tona robe (koje će

2. Pogonski mehanizam lokomotive - detalj

3, 4. Teretni voz na pruži Podgorica - Skadar



prevesti 150 vagona), a za narednu godinu 350 hiljada tona. Ali, planovi se tih i svih narednih godina nijesu ostvarivali. S jugoslovenske strane je u 1987. ustanovljeno da se albanska roba prevozi kombinovanim saobraćajem a ne direktno željezničkim. Međutim, roba je iz Albanije i dalje išla brodovima i kamionima. Pruga Titograd – Albanska granica se sve više očitovala kao promašena investicija. Iskorišćenost pruge je stalno bila ispod 10 odsto, što je u odnosu na projektovanih milion tona robe bio neostvarljiv stan. U prvoj godini prevezeno je samo 70 hiljada tona, što znači 7 odsto od projektovanog. Stručnjaci su i kasnije konstatovali da je najveći uzrok neiskorišćenosti ove pruge taj što albanska strana dio roba namijenjenih izvozu u evropske zemlje nije slala prugom već brodom preko luke u Rijeci. Suprotno ranijim predviđanjima, dio albanske robe je i dalje vožen preko Jugoslavije kamionima a troškovi održavanja pruge od Titograda do jugoslovensko-albanske granice jednako su bili visoki kao da su se koristili predviđeni kapaciteti.

PROBLEMI U EKSPLOATACIJI

Samo u 1987. godini gubitak je iznosio 520 miliona dinara. Crnogorska Željezničko-transportna organizacija bila je prinuđena da od Savezne vlade traži nadoknadu razlike između stvarne i ekonomske cijene. Zahtijevano je i donošenje zakona o obezbjeđenju nadoknade „izgubljenog ukupnog prihoda“ zbog nemogućnosti ostvarivanja obima rada „projektom izgradnje jugoslovenskog dijela međunarodne pruge Titograd – Skadar“.

Iako je u 1988. na pruzi Titograd – Božaj bilo nešto više robe, ona je bila daleko od toga da bude rentabilna. Crnogorski željezničari su upozoravali da bi na ovoj pruzi moglo doći do obustave saobraćaja.

PRED ZATVARANJEM

Kako su godine prolazile, ova saobraćajnica je sve više postajala „pruga koja ne vodi nikud“, promet i rad na njoj bio je „vreća bez dna“, „biser među promašajima“, a





5. Željeznička stanica u Tuzima

primopredaja vozova na graničnom prelazu „jedinstveni ritual besmisla“. Crnogorski željezničari su došli u apsurdnu situaciju „neobjašnjive inferiornosti“ u kojoj je albanska strana diktirala uslove.

Nesporazumi između dviju strana oko korišćenja pruge Titograd – Božaj su se nastavljali. Njeno slabo korišćenje proizvodilo je samo gubitke. Na ovoj relaciji saobraćala su nekad dva a nekad samo jedan par vozova. Albanija je, i pored toga, svoju robu za Istočnu i Zapadnu Evropu i dalje slala preko lu-

ke u Rijeci. „Prazna vožnja“ u oba smjera se ustaljivala kao praksa. Već 1990. godine albanska roba sve češće i sve više „preskače“ Crnu Goru. Neko je svojevremeno primijetio: „Ni manje pruge, ni većih nevolja nego što je ova 'albanska' od Titograda do granice s NR Albanijom“.

Najmodernije opremljena, opskrbljena ljudstvom i po 24 sata, sa najsavremenijom signalizacijom, izuzetno dobrim gornjim i donjim strojem, pruga koja je nametnuta crnogorskim željezničarima polako se sama gasila.

A onda je uslijedio raspad Jugoslavije i sav kaos koji je on sa sobom donio. Nesreća nije zaobišla ni „umiruću prugu“ Podgorica – Albanska granica. Preko noći nestajale su šine i drugo gvožđe, ili su ih hvatale rđa i nebriga.

OBNAVLJANJE PRUGE

Potom je, opet, početkom novog milenijuma i vijeka došla inicijativa da se pruga obnovi. Njena obnova je završena 2002. godine. Od aprila 2004. teče tom prugom kakav-takav robni promet. Te godine njome je prevezeno 56.571 tona robe, a narednih: 2005 – 53.665 t, 2006 – 53.410 t, 2007 – 173.426 t i, 2008. cijelih 239.189 t robe.

Strategijom razvoja saobraćaja Crne Gore predviđeno je intenziviranje prevoza na relaciji Podgorica – granica sa Albanijom. Takođe, predviđena je „rehabilitacija“ te željezničke pruge do 2010. godine. Za to treba obezbijediti finansijska sredstva, izdejtovovati međunarodni sporazum o njoj eksploataciji ili prekid njenog korišćenja.

Ipak, prilike su se promijenile. „Pravac Podgorica – Tirana prepoznat je kao pravac posebnog značaja za regiju i shodno tome ima otvoren pristup kod evropskih banaka. Može biti kandidovan i za sredstva koja se ulažu u regiju kroz institucije regionalne saradnje i razvoja. Pozitivno je i to što ovaj projekat Albanija posmatra kao drugi po značaju svoj razvojni prioritet. Za sada nema svrhe predviđati elektrifikaciju pruge, već će se to uraditi u kasnijim fazama kada i Albanija i Crna Gora pokažu spremnost za veća ulaganja na ovom pravcu i zajednički ga kandiduju kod međunarodnih finansijskih institucija. Ovo će se desiti kada robni promet dostigne takav nivo da dizel-vuča postane ograničavajući faktor“, kaže se u *Strategiji Ministarstva pomorstva i saobraćaja Crne Gore*.

Ali, i vrijeme ima svoju strategiju.

Marijan MILJIĆ



6. Jugoslovenskih željeznica Ranžirni kolosjeci u stanici Tuzi

