

Južni Jadran i pruga Foča-Bileća

Dr. SRĐAN GOZZE

Kao što se jačina lanca prosuđuje po najslabijoj kariki, tako se i kapacitet saobraćajnih veza cijeni po uskim grlima. Usko grlo na pruži Sarajevo-Dubrovnik, predstavlja zubčanica Konjic-Bradina, sa propusnom moći od svega 800.000.— netto tona robe godišnje u oba pravca. Ovaj transportni kapacitet uskog grla jeste stvarni transportni kapacitet cijele pruge.

Pruga Sarajevo-Dubrovnik, sa svojim ograncima za Ploče i Zeleniku, jedina je željeznička veza sa Južnim Jadranom. Ona je istovremeno i najkraća željeznička veza Srbije, Makedonije i Bosne sa morem. Ako usporedimo željezničke udaljenosti glavnih proizvodnih centara pomenutih narodnih republika, do pojedinih jadranskih luka, dobivamo slijedeću sliku:

Mjesto	Rijeka	Šibenik	Ploče	Dubrov. via Mostar	Dubrov. via Foča
Doboj	539	435	357	438	
Lukavac	585	481	403	484	
Zenica	635	431	265	346	
Sarajevo	702	688	190	271	
Foča	828	814	316	397	209
Kraljevo	838	843	473	554	450
Stalać	820	825	545	626	522
Zvečan	964	969	599	680	576
Bor	853	955	675	756	652
Skoplje	1.089	1.094	724	805	701
Novi Sad	587	602	626	707	608
Zrenjanin	708	713	696	777	629
Beograd	643	646	600	681	578

Prednje cifre ukazuju, da za cijelu Srbiju i Makedoniju, te dio Vojvodine, luke Južnog Jadrana Ploče i Dubrovnik, predstavljaju najkraći izlaz na more. Međutim, ograničeni transportni kapacitet zubčanice na Bradini ne dozvoljava ovim krajevima da koriste svoj prirodni izlaz na more, već ih sili da robu šalju dužim, zaobilaznim putem u luke Srednjeg i Sjevernog Jadrana, na štetu cjelokupne naše privrede.

Prema podacima objavljenim u knjizi ing. P. Milenkovića, »Nova željeznička mreža« (izdanje 1938. g), kapacitet pruge Sarajevo-Dubrovnik bio je iscrpljen već 1923 godine. To znači, da željeznica počevši od 1923. g. pa dalje, nije mogla da izvršava sve prevoze robe koja gravitira na Južni Jadran. Ako se k tome uzme u obzir, da transportni kapacitet zubčanice Bradina od 800.000 tona godišnje treba da zadovoljava prvenstveno lokalne potrebe Hercegovine, Crne Gore i Južnog Jadrana od Metkovića do Bara, koje iznose oko 600.000 tona godišnje, onda za potrebe zaleđa ostaje svega oko 200.000 tona godišnje. Posljedica takvog stanja bila je, da je roba iz Srbije, Makedonije i Bosne, upućivana u druge luke, iako su one dalje, a prevozni troškovi veći. Već 1938. god. oko 400.000 tona uvozne i izvozne robe iz Makedonije, Srbije i Bosne išla je preko Rijeke, Šibenika i Splita, umjesto najkraćim putem preko Ploča i Dubrovnika. U 1953. god. promet između glavnih proizvodnih rejona Srbije, Makedonije i Bosne i lučkih stanica iznosio je:

Skoplje	120.000	Rude i koncentracije, nemetali, ostalo.
Zvečan	100.000	Ugalj, rude i koncentracije, proizvodi metalurgije
Bor	80.000	Ugalj, rude i koncentracije, proizvodi metalurgije
Stalac	260.000	Nafta i derivati, nemetali, proizvodi metalurgije
Beograd	180.000	Ostalo
Zrenjanin	200.000	Žitarice i preradevine
Foča	80.000	Drvo
Sarajevo	560.000	Nafta, nemetali, drvo, ostalo
Zenica	410.000	Ugalj, rude i koncentracije, nemetali, proizvodi metalurgije
Zavidovići	220.000	Drvo
Lukavac	200.000	Ugalj, proizvodi metalurgije
Svega	2,410.000	

Ova cifra obuhvata samo uvoznu i izvoznu robu, a ne i lokalni promet između proizvodnih rejona Srbije i Makedonije sa Dubrovnikom i Crnom Gorom. Ovaj promet lokalnog tereta iznosio je 1953. god. oko 400.000 tona.

Od ukupne količine uvozne i izvozne robe Srbije, Makedonije i Bosne, prešao je preko luka Južnog Jadrana:

Dubrovnik	180.000 tona
Ploče	310.000 tona
	490.000 tona

dok je sav ostatak od 1,920.000 tona išao dužim saobraćajnim putem na Rijeku, Šibenik ili Split. Da je taj zaobilazni saobraćajni put često nesrazmjerno dug, pokazuju nam primjer drva iz Foče i hromne rude iz okoline Skoplja, koji se izvoze preko Rijeke na udaljenost od 828, odnosno 1.089 km., dok udaljenost postojećom prugom do Ploča iznosi svega 316, odnosno 724 km. Projektiranom prugom Foča-Bileća, ove udaljenosti skratile bi se za Dubrovnik na 209 km. do Foče, odnosno 701 km. do Skoplja.

Gubitci nacionalne privrede zbog nemogućnosti prevoza robe najkraćim putem na Jadranu, cijene se samo u 1953. g. na oko 4 milijarde dinara. Zbog dužine prevoza dolazi do pretjeranog opterećenja voznog parka. Puštanje u pogon novih kapaciteta u narednim godinama još će više zaoštriti ovaj akutni saobraćajni problem. Sama željezara u Nikšiću, kad proradi sa punim kapacitetom (1957. g.), trebat će dnevno 1.000 tona sirovine, goriva i materijala, što iznosi godišnje preko 300.000 tona. Danas jedina željeznička veza Nikšića jeste pruga uskog kolosjeka preko Ivana, čiji je kapacitet, kako smo vidjeli, već odavno iscrpljen. Znači, da se željezara može snabdjevati samo na račun redovnog snabdjevanja područja južno od Ivana, što je praktično nemoguće. Već sada postoje osjetna saobraćajna

ograničenja na postojećoj pruzi. Mnoge osnovne životne namirnice kao na pr. brašno, krompir, stočna hrana i dr., moraju se prevažati za potrebe lokalnog stanovništva zaobilaznim putem preko Šplita, jer željeznica nije u mogućnosti da izvrši ove prevoze prugom Sarajevo-Dubrovnik. Klizište kod Jablanice smanjilo je u posljednje vrijeme još više prevozni kapacitet postojeće pruge. Ukoliko bi na ovom sektoru nastupilo jače pomicanje nestabilnih masa zemlje, moglo bi se čak dogoditi da cijeli saobraćaj na ovoj pruzi bude za duže vremena prekinut.

Sve iznijete činjenice ukazuju da interesi nacionalne privrede zahtjevaju hitno i radikalno rješenje željezničkog transporta sa Južnim Jadrantom. Pitanje je međutim, kako ga riješiti? Kao konačno rješenje problema, predlaže se izgradnja pruge normalnog kolosjeka Sarajevo-Ploče. Ne ulazeći u kontraverzije stručnjaka o ovoj pruzi, njenoj trasi, (da li dolinom Neretve ili preko Boračkog jezera), cijeni koštanja i dr., želimo samo da konstatujemo, da se trajanje njenog građenja predviđa najmanje na 7—8 godina, a neki stručnjaci smatraju da bi trajalo i 12—13 godina. Pored toga, izgradnja ove pruge apsorbirala bi, za dovoz materijala, znatan dio kapaciteta postojeće uskotračne pruge, što bi dovelo u pitanje cjelokupno snabdjevanje područja južno od Ivana. Nova pruga ne bi dakle donijela neko hitno olakšanje transportnog problema na Južnom Jadranu, već bi ga čak i zaoštrila, stavljajući nove zahtjeve na prevozni kapacitet postojeće pruge uskog kolosjeka.

Druga mogućnost za rješenje saobraćajnog problema Južnog Jadrana jeste izgradnja pruge uskog kolosjeka Foča-Bileća. Prednost izgradnje ove pruge jeste u tome, što može da se dovrši u relativno kratkom roku, dvije do dvije i pol godine, sa malim troškovima i vlastitim sredstvima. Njeno građenje neće stavljati nikakve zahtjeve na prevozne kapacitete postojeće pruge preko Ivana, što je vrlo važno. Prema prof. ing. M. Jakovljeviću, postoji više mogućnosti za izradu trase ove pruge. Mi ćemo se pridržavati one, koje se može izvesti u najkraćem roku i sa najmanjim troškovima, a koju predlaže, obzirom na hitnost rješenja i sam ing. Jakovljević. Ova trasa duga je oko 135 km., ali bi se djelimično mogla da koristi, sa manjim adaptacijama, postojeća trasa šumske željeznice u dužini od 36 km. Ukupni troškovi građenja, prema kalkulacijama ing. Jakovljevića, iznosili bi svega 4.500 miliona dinara, a rok građenja dvije do dvije i pol godine. Koliko bi ova pruga skratila udaljenost od proizvodnih rejona Srbije, Makedonije i Istočne Bosne do luke Dubrovnik, vidi se iz tabele 1. Da dobijemo što tačniju sliku njenog značaja za nacionalnu privredu usporedit ćemo i vozne troškove prevoza jedne tone robe od proizvodnih rejona do pojedinih lučkih stanica (u dinarima):

Rejon	Rijeka	Split	Ploče	Dubrovnik via Foča
Skoplje	3.270	3.690	2.840	2.790
Zvečan	2.960	3.380	2.520	2.480
Bor	2.840	3.360	2.730	2.680
Stalać	2.490	2.910	2.390	2.340
Beograd	2.150	2.570	2.000	2.600
Zrenjanin	2.290	2.710	2.090	2.830
Foča	3.030	3.210	1.540	1.160
Sarajevo	2.360	2.550	880	1.820
Zenica	2.140	2.320	1.086	2.040
Zavidovići	2.020	2.200	1.200	2.160
Lukavac	2.020	2.200	1.420	2.380

Napomena: Prednje cifre sadrže stvarne vozne troškove prevoza željeznice, a ne postojeće željezničke tarife. To je u stvari cijena koštanja voznih troškova prevoza.

Na osnovu udaljenosti proizvodnih rejona od lučkih stanica, te voznih troškova prevoza robe u lučke stanice možemo izvući slijedeće zaključke:

1. Da industrijski bazen centralne Bosne, kako obzirom na udaljenosti, tako i na troškove prevoza gravitira na luku Ploče.

2. Da cijela Srbija, Makedonija i Bosna istočno od Ustiprača gravitira prema luci Dubrovnik.

Što se tiče Vojvodine, ona je raspodjeljena između Ploča i Rijeke, dok je sam Beograd nešto bliže Dubrovniku, ali su troškovi prevoza do Ploča niži. Ovo područje možemo smatrati kao neopredjeljeno, jer su razlike kako u udaljenostima, tako i u troškovima prevoza neznatni, te neće biti presudni pri izboru luke u koju će se roba slati.

Izgradnja pruge Foča-Bileća vratila bi prema tome Dubrovačkoj luci njen značaj prirodnog izlaza na more Srbije, Makedonije i Istočne Bosne. Pri donošenju odluke, da li se ova pruga treba izgraditi ili ne, presudno je, da li koristi od nje za nacionalnu privredu gledanu kao cjelinu opravdavaju izdatke oko njenog građenja. Da dobijemo finansijski efekat projektirane pruge, usporedit ćemo vozne troškove prevoza postojećom prugom do Rijeke i do Dubrovnika preko Foče. Uzimamo prevezene količine uvozne i izvozne robe u 1953. god., po rejonima:

Skoplje	120	3.270	392	2.790	335
Zvečan	100	2.960	296	2.480	248
Bor	80	2.840	227	2.680	215
Stalać	260	2.490	647	2.340	610
Foča	80	3.030	242	1.160	93
	640		1.804		1.501

Samo na prevozu 640 hiljada tona uvozne izvozne robe Srbije, Makedonije i Istočne Bosne, postigla bi se godišnja ušteda na voznim troškovima prevoza od preko 300 miliona dinara godišnje. Ovome treba dodati još lokalni promet Dubrovnika i Crne Gore sa Srbijom i Makedonijom. U 1953. god. ovaj promet iznosio je između Srbije i Crne Gore oko 250.000 tona (žitarice iz Vojvodine), a između Srbije i Dubrovnika oko

50.000 tona. Od Zrenjanina, kao glavnog centra snabdjevanja žitaricama, pa do Nikšića, skraćuje se prugom preko Foče udaljenost za punih 215 km. (Zrenjanin - Beograd - Užice - Višegrad - Ustiprača - Foča - Bileća - Nikšić). Uopće za svu robu koja se šalje u Crnu Goru iz Makedonije i Srbije udaljenost se skraćuje za 215 km, dok za robu, koja se šalje prugom normalnog kolosjeka preko Šamca i Sarajeva za Crnu Goru, pruga Sarajevo - Ustiprača - Foča - Bileća - Nikšić, kraća je za 49 km, od postojeće pruge preko Huma. Što je najvažnije, snabdjevanje Crne Gore i Južnog Jadrana preko Foče znatno bi rasteretilo postojeću prugu Sarajevo - Dubrovnik, (najmanje za 400.000 tona tereta u oba pravca). To znači, da bi se cjelokupni uvoz uglja za Zenicu, koji danas ide preko Rijeke, Šibenika i Splita, mogao prebaciti na Ploče. Vozni troškovi prevoza jedne tone tereta od Zenice do Rijeke iznose din. 2.140, a do Ploča postojećom prugom svega din. 1.086. Na količini od 300.000 tona dobivamo uštedu u voznim troškovima prevoza od 338 miliona dinara godišnje. Prema proračunu prof. ing. M. Jakovljevića, ukupna godišnja ušteda na voznim troškovima prevoza, koja bi se ostvarila izgradnjom pruge Foča-Bileća, iznosila bi prema prometu u 1953. god. 1.654 miliona dinara. Kako bi troškovi građenja ove pruge iznosili 4.500 miliona din., izlazi da bi samo ušteda ostvarena na voznim troškovima prevoza isplatila troškove građenja za manje od 3 godine. Sve iznijete činjenice ukazuju da je rentabilnost građenja pruge Foča - Bileća van svake dvojbe.

Postavlja se pitanje, da li bi luka Gruž mogla da prihvati cjelokupni promet koji bi pruga Foča - Bileća uputila u tom pravcu? Postojeći kapacitet luke danas je slijedeći:

Vršta robe	Kapacitet za 24 Vez sata u tonama	Dužina met.
boksit	1.008 Batahovina	90
koks, ugljen, celulozno i jamsko drvo	360 Vez br. 15	120
rezana građa (drvo)	Željeznička obala od Našičke do Nove obale	497
rezana građa	238 a) Vez br. 9	120
razno	600 b) Vez br. 8	120
	3.143	947

Kao što se vidi, Dubrovačka luka ima 947 met. operativne obale za brodove duge i velike obalne plovidbe, sa dnevnim kapacitetom od 3.143 tone. Ovaj kapacitet izračunat je pod pretpostavkom da brodovi u luci rade na svim grotlima. Čest je međutim slučaj da brodovi dolaze samo na kompletiranje tereta i rade sa ograničenim kapacitetom. Uslijed toga potrebno je izvršiti korekturu prednjeg kapaciteta. Prema pro-

cjeni poduzeća luka, sniženje kapaciteta uslijed nepotpunog korištenja radnih mjesta iznosi 32%. To znači, da stvarni kapacitet luke iznosi 2.136 tona za 24 sata, odnosno 654.000 tona godišnje. Ovaj kapacitet korišten je kako slijedi:

1938 god.	517.000 tona
1945 "	163.000 "
1946 "	110.000 "
1947 "	149.000 "
1948 "	254.000 "
1949 "	274.000 "
1950 "	246.000 "
1951 "	263.000 "
1952 "	261.000 "
1953 "	297.000 "

Prema tome posljednjih godina iznosi prosječno korištenje kapaciteta luke svega oko 40%. Ako uzmemo da je kapacitet izračunat na osnovu ručnog rada, bez mehanizacije, onda postoji mogućnost da se manjom mehanizacijom luke postojeći kapacitet bez teškoća poveća na blizu milion tona godišnje, takav kapacitet može da primi sav teret Srbije i Makedonije koji gravitira prema našoj luci.

O maritimnim osobinama luka Dubrovnik smatramo da nije potrebno govoriti. Ni jedna luka na Jadranu nije prirodno tako zaštićena od svih vjetrova, a istovremeno tako lako pristupačna sa morske strane kao luka Gruž.

Po dužini operativnih obala, zatvorenim skladištima i otvorenom stovarišnom prostoru, Gruž dolazi na drugo mjesto iza Rijeke, a ispred svih

ostalih naših luka. Sve iznijeto ukazuje, da je luka Gruž u stanju da prihvati i izvrši zadatak koji joj predstoji.

U perspektivnom planu o izgradnji luka FNRJ, koji je izradilo bivše Ministarstvo pomorstva, Gruž se uopće ne spominje kao buduća luka. Međutim ekonomska stvarnost jača je od svih planova i Gruž će dobiti među lukama FNRJ ono mjesto, koje mu obzirom na njegov položaj i pripada. Mi nismo nikada tražili da se roba upućuje neprirodnim putevima samo da bi se luka Gruž održala. Industrijski bazen centralne Bosne pripada luci Ploče kao svom najbližem i prirodnom izlazu na more. S druge strane za Srbiju, Makedoniju, i Istočnu Bosnu, Dubrovnik je bio i ostao prirodni izlaz na more, a samo neodgovarajuće saobraćajne veze oduzimale su Gruškoj luci robu iz tih krajeva. Kad bude jednog dana završena izgradnja magistrale Beograd-Bar, mi smo svijesni, da će promet Srbije i Makedonije krenuti na Bar. Međutim i tada ostat će između dviju postojećih magistrala Šamac-Ploče i Beograd-Bar, dovoljan prostor, koji će gravitirati prema luci Dubrovnik i biti u stanju da joj osigura promet od oko 500.000 tona godišnje. Dubrovačka luka nije umrla, ona živi i živjet će, jer to zahtjevaju interesi nacionalne privrede FNRJ.

Podaci o troškovima prevoza, robnim tokovima, kao i drugi tehnički podaci po kalkulacijama prof. ing. M. Jakovljevića iz knjige »Željezničke veze Bosne sa Jadranom« (Izdanje 1954 g.).