



Када је маја 2006. године у Црној Гори дошло до референдума, а затим и до изласка из државне заједнице, у Србији је, барем у први мах остало непримећено, да је одласком «друге српске државе» точак историје у многоме враћен уназад, на лето 1878. и сам почетак државне независности. Те године, на Берлинском конресу, Кнежевина Србија (и Црна Гора) добила је међународно признање, али и један зли историјски усуд. Граница нове кнежевине ни једним својим метром, није излазила на морску обалу. Ова неугодна чињеница и заправо највећа мана геополитичког положаја Србије имала је и своју последицу. То је почетак сталног тражење начина, да се ако не директно, оно барем посредно оствари излаз на море. Ова тежња проткала је политику Кнежевине и Краљевине, била присутна у свим југословенским творевинама, а актуелна је и данас. Према томе, реч је о историјском процесу дужим од једног века, а његова кратка рекапитулација у смислу основних назнака јесте тема овог излагања.

Мада се по многим параметрима Србија 19. века могла сматрати заосталом државом, не може се рећи да у њој није било мудрих или бар проицљивих глава, оних који су у техничким новотаријама попут железнице, одмах препознали вишеструку корист. Због тога се већ за Милошеве владавине, само дванаестак година после отварања прве пруге у Британији, (1825.) и у Србији цртају планови, а даљи наводи око изградње, током наредних деценија постају све чешћи и опсежнији. Што је још битније, крајње тачке свих пројеката, без обзира на тадашње техничке могућности, увек су почивале на Дунаву на северу и Јадранском мору на југу. Другим речима, железничка пруга и излаз на море постали су за Србију, чак и пре стицања независности, ако не једнозначни, оно бар тесно везани појмови.

До остварења пројеката проћи ће још неколико деценија, или таман толико да се изнова утврди једна неугодна истина. Србија, прва у прихватању неке добре идеје, често је бивала последња у процесу њене реализације. Стога је прва пруга, она ка Земуну, а не она према Нишу, како се обично наводи, отворена је 20. августа 1884. (стар. кал). Три дана касније, воз је кренуо и према Нишу, да би априла следеће години, овом трасом били упућени и први војни транспорти. Пар година касније, 1886. и 1888. два нова крака српских железница доспела су до турске ганице, а потом и до оне са Бугарском. Уз планирано повезивање са Румунијом, Србија је била на добром путу да у потпуности искористи свој положај поставши не само прост географски, неко и железнички центар Балкана, а тиме и једна од железничких престоница Европе. До Беча или Трста, Ниш је делило само око 900 километара, а даљина до Солуна, тиме и посредног изласка на море била је упола мања.

Даље кораке ка експлатацији повољног положаја, Србија је поново пропустила, јер је и поред доста опсежних планова у наредним двама деценијама, железничка градња била је практично суспендована. Релативно мали корак није учињен ни на северу у изградњи моста на Дунаву, којим би спона српских и румунских железница чинила прву станицу Трансбалканске пруге. Уговор о будућем мосту између Кладова и Турн Северина, ратификован још јануара 1898, остао је и данас само једна од оних ствари која се већ одавно чека.

Прилику да постану део или још више, средиште балканског железничког саобраћаја није желела да пропусти ни једна од земаља, па су чак и оне релативно мале, цртале своје, често мегаломанске планове отпочевши почетком 20. века прави железнички рат. По Србију најопасније намере имала је, наравно, Аустроугарска својим прилично старим пројектом Новопазарске железнице, неком врстом контре Јадранској. Ова железница, у више кракова пошла би од Босне (Сарајево), прошла испод Србије, кроз Санџак и својим главним краком завршила у најзначајни луци на полуострву – Солуну. Овако трасиран правац значио би не само комуникациону, тиме и трговачку обилазницу око Србије, него би и правци према свим српским земљама, на западу, југу и југоистоку завек били пресечени. Значило је то и раздвајање од Црне Горе, а посредством ње и могућег излаза на Јадранску обалу.

Планови Аустроугарске, апстрахујући тежњу да се нанесе економска и политичка штета Србији, указивали су на још нешто. Монархија је, иако поседујући луке на Јадрану, такође била у континенталној стисци, само што је она била већа, па се то у односу на Србију није толико осећало. Избор, пак, Солуна, као главне луке, био је сходан њеном привредном потенцијалу, али уз већ тада присутно схватање да је Солун, по положају једина права лука на Балкану, док остале, на Егеју, Јонском и Јадранском мору, могу да послуже једино задовољавање чисто локалних потреба.

Проблем централне Балканске пруге био је умножен бројем географски и интересно присутних држава, као и чињеницом да су неке од њих имале и по више међузависних пројеката. Бугарска је отишла најдаље, планирајући да Дунав на северу повеже чак са три мора, Егејским, Јадранском и Црним при чему би Престоница представљала њихово главно чвориште. У игри је била и Турска, са пројектом Скадар – Митровица, одакле је још од раније постојала пруга ка Скопљу и Солуну, а такође и Грчка, са пројектом Лариса – Битољ. Прекоморска Италија имала је исте тежње, али у супротном смеру. Полазиште би био Јадран, тј. Драч или Валона, а смер кретања Елбасан и Битољ. Одакле би се преко већ постојеће пруге кретало према Солуну и тиме и остварила железничко спајање два мора.

Железничкој какофонији прудружила се и најмања балканска држава, Црна Гора, при чему се чинило да њена настојања да се изгради пруга, у потпуности одговарају и интересима Србије. Једноставно, на црногорски смер од мора ка северу, надовезивао би се србијански од севера ка мору, а једино што би требало утврдити била би тачка спајања. У стварности није било тако, јер је Србија инсистирала на Медови као наводно најбољој тачки излаза на овом делу Јадрана, а Црна Гора на њеној луци Бару од кога је од 1908. већ постојала железничка пруга. Ово размимоилажење у плановима, имаће низ импликација, али је њихова основа тада, као и касније, почивала на једноставном економском интересу. Привредно надмоћнија Србија, увек ће бити више заинтересована за море, него што ће сиромашна Црна Гора бити заинтересована за луку на Дунаву. Како је привредна моћ, тиме и потенцијални извоз Србије растао, утолико је расла и потреба за морским пристаништем.

Генерално гледано, до почетка 20. века Трансбалканска железница је била жеља свих балканских народа. Сви су у њој видели своје економске, политичке и војне интересе. Сви су, у односу на супарнике имали иста страховања. Само оно, најважније – новац, за њу нико није имао.

Испољивши се као национална, још више као географска и комуникациона сметња Хабзбуршкој монархији или једноставно наставши се на погрешном месту, Краљевина Србија, није могла очекивати добре односе. У првој деценији 20. века они су се крајње заострили, а илустрацију тога представљала су три догађаја, три облика неоружане агресије: Царински рат, поменута политика железничког притиска на Србију и, коначно, Анексија Босне.

Последњи од поменутих догађаја имаће за последицу једну значајну промену. То ново размишљање о начину доласка до Јадранску обале, а родоначелник овога био је министар спољних послова Краљевине, Милован Миловановић. Суштина његове идеја била је да Србија, због анексије Босне, уз помоћ сила, затражи од Аустроугарске једну минималну територијалну компензацију. Радило се о уском појасу дуж Дрине и Полимља којим би се обезбедила веза са Црном Гором, а тиме и излазак на Јадран. У својим плановима Миловановић је навео и тачку изласка, луку Бар, а не као што се дотад предвиђало залив и луку Медова. Суштински, план је значио преокрет принципа размишљања да пут према Јадрану води искључиво шинама, него и малим коридором, преко кога, уколико у будућности и прођу шине, тим боље.

Овај, назовимо територијални план, слично као и претходни – железнички, имао је једну слабу тачку. Зависио је искључиво од подршке сила, првенствено Русије, која ако је и постојала, није била адекватна. Заправо, плану је највише сметало време, јер се овако велике квалитативне промене најчешће изводе у ратно доба када дипломатија само прати силу оружја и уобличава оно што је њиме већ постигнуто, а не када политика, уз неку минорну подршку, треба да буде та искључива сила.

На нову прилику ипак није требало дуго чекати, јер ће војни успеси у Првом балканском рату поново отворити, чак наизглед и проширити могућности да се и територијално, а не само пружном мрежом стигне до мора. Томе је, мада ненамерно, кумовао и ранији историјски процес, нарочито чињеница да су територијална проширења Србије, она из 1833. и 1878. била углавном на југу и југистоку, примичући државну границу све ближе Јадрану. Сада, после заузећа дела Македоније, Косова и Метохије, односно уласка у Призрен и Ђаковицу, Јадранско море било је свега на стотинак километара. Дата прилика одмах је искоришћена. Крајем октобра 1912. два српска одреда успевају да се пробију кроз северноалбанско горије и после једне краће битке 5. новембра избију на Јадран у реону Медовског залива. Десет дана касније, србијанске трупе, ушле су и у Драч, заузевши у међувремену и неколико већих градова укључујући и Тирану.

Но, сви војни успеси, укључујући и шестомесечни боравака на албанском приморју нису дали резултате. Аустроугарска која се деценијама супротстављала железничком излазу Србије на море, још жешће је била против њеног територијалног присуства на Јадрану, успевши да својим дипломатским притиском ово питање једноставно ампутира. Ово је постигнуто стварањем нове – албанске државе, тачније прејудицирањем њених граница. Омеђивши Албанију Црном Гором на северу и Грчком на југу, Србији је на обали, једноставно ускраћено место. Према томе, успеси у Балканским ратовима, који су захваљујући тадашњој пропаганди и будућем некритичком поимању препотенцирани, садржајно су били доста ограничени. Краљевина Србија заиста се проширила за око 32 хиљаде квадратних километара добивши на њима око милион и по становника, али је ова промена била само квантитативна. Суштински, Србија је и даље остала потпуно континентална држава, без и педља морске обале, једним великим баластом за њен тадашњи и будући приврени развој.

Додуше, у свему овом било је и светлих тачака. Добијањем Санџака остварено је територијално повезивање са «другом српском државом», оном која је имала приступ обали – Црном Гором. Друга, мада због следа догађаја, неискоришћена околност била је та да је Србија, ненадано железницом ипак избила на море. Добијањем Косовске Митровице Србија се нашла на првој станици пруге, која је преко Скопља водила за Солун, тј. на Егејско море.

Образовање прве југословенске творевине децембра 1918. требало је, или се барем томе тежило, да реши многе проблеме. Међу њима био је и проблем комуникације бивше Краљевине и Јадрана која је сада, у оквирима нове и веће државе партиципирала на око хиљаду и по или са острвима, преко пет хиљада километара обалске линије. Но, проблем је према мишљењу тадашњих стручњака, не само остао него се због проширења територије додатно и увећао. Наиме, на простору источно од линије Требиње – Тузла – Брчко, оном који је гравитирао према источној обали Јадрана, а на коме се налазила и Србија у границама од 1914. било је области величине Швајцарске или Холандије, где није постојао ни метар железничког колосека. Ово је поново показало једнозначност, железничке и поморске политика тј. да се до прекоморских земља може стићи готово искључивом возом.

Јалова у свему, југословенска краљевина је таква била и у железничкој политици. Сигурно највећи железнички подухват, изградња пруге ка Јадрану и поред сијасет планова и траса никада није реализован. За то је недостајао не само новац, него и време, јер ће будућа историја показати да је време за градњу овако великих објеката, често дуже и од трајања појединих држава. За утеху Србији и њеној престоници, остао је једино Дунав, сада барем ослобођен доминације Хабзбуршке монархије, али и даље без мостовног, тиме и директног железничког контакта на Румунијом на северу.

Стари изазов, да се Србија посредством железнице доведе до морске обале, дочекао је и нове комунистичке власти, а поступној реализацији тога плана приступило се још у првим данима новог поретка. Већ 1848. Савезној планској комисији предате су две прве варијанте трасе од којих је изабрана краћа, тзв. «Златиборска». По овој верзији, прва станица пруге био би главни град ФНРЈ, а последња лука Бар. Званична градња пруге, започела је 1951. када је основана Дирекција за њену изградњу, да би се већ следеће године приступило и припремним радовима. До њеног окончања, кроз више етапа, прошло је прилично година, па и деценија, са вазда присутном стрепњом да ће због великих трошкова цео пројекат, по ко зна који пут остати недовршен. Коначно, у мају 1976, пруга Београд – Бар је пуштена у саобраћај. Србија је посредно изашла на море, а град Београд уз речну, добио је на 477 километру растојања и морску луку. Потпуно континентално окружење било је наизглед окончано. Нова комуникациона врата била су широко отворена.

Железничка веза Београда и Србије са Јадраном трајала је исто онолико колико и време за њену изградњу. Идеју стару стотинак година и њену реализацију дугу две и по деценије нове политичке прилике једноставно су анулирале. Разлазом са Црном Гором у пролеће 2006, Србија се вратила у свој матични, континентални оквир из кога

Жал за морем

Пише: Милић Ј. Милићевић
понедељак, 23 фебруар 2009 18:55

се, кроз своју нововековну историју, само местимично помаљала и то увек кроз оквир једне веће и сложеније државне творевине. Колико је континенталност била, а затим и поново постала међа њеног, не само привредног него и свеобухватног развоја, питање је које је и данас остаје отворено.

(Аутор је др Милић Ј. Милићевић, Историјски институт САНУ)