

РАЗВОЈ ЖЕЛЕЗНИЧКОГ САОБРАЋАЈА И ИЗГРАДЊА ЖЕЛЕЗНИЧКЕ МРЕЖЕ У ВОЈВОДИНИ У ПОСЛЕРАТНОМ ПЕРИОДУ**DEVELOPMENT OF RAILWAY TRAFFIC AND CONSTRUCTION OF RAILWAY NETWORK IN VOJVODINA IN THE POST-WAR PERIOD**Сандра Василијић, *Факултет техничких наука, Нови Сад***Област – САОБРАЋАЈ**

Кратак садржај – У оквиру рада детаљно је приказан развој привреде у Војводини, стање и развој железничког саобраћаја, као и фактори који су утицали на „успорени или убрзани“ развој железничког предузећа и мреже пруга у Војводини, са акцентом усмереним на развој у послератном периоду од 1945. до 1988. године. Такође, приказано је укидање саобраћаја на пругама са малим обимом рада по одлуци ЖТО Нови Сад и анализа рентабилности тих пруга у циљу доношења коначне одлуке о демонтажу истих.

Кључне речи: Железница, Војводина, железнички саобраћај, развој, рентабилност, пруга.

Abstract - In this paper the development of the economy in Vojvodina, the state and development of railway traffic was performed, as well as the factors that influenced the "slow or accelerated" development of the railway company and railway network in Vojvodina, with an emphasis on the postwar period from 1945 to 1988. It also shows the sudden shutdown of railways by the decision of the railway transport organization Novi Sad, and the analysis of the profitability of these railways in order to reach a final conclusion.

Keywords: Railway, Vojvodina, railway traffic, development, profitability, railway.

1. УВОД

Повољна географска конфигурација омогућила је да се на почетку 20. века на територији данашње Војводине изгради најгушћа железничка мрежа у Подунављу. Основна улога железнице у прошлости била је обављање задатака превоза за привреду и становништво у што већем обиму и за што је могуће нижом ценом превоза, имајући у виду пресудни утицај државе у овој области.

Железница је тада имала значајан утицај на економски и социјални развој у Европи.

Развој железничке мреже у Војводини везан је за развој железничке мреже у Аустроуграској.

Главни задатак приликом изградње нових пруга био је да се смер раније изграђених пруга преусмери са правца север – југ на правац исток – запад, односно да

НАПОМЕНА:

Овај рад проистекао је из мастер рада чији ментор је био др Илија Танацков.

се изврши повезивање већ изграђених пруга из ранијег периода.

Свако неодржавање, одлагање или недовољно улагање у железничку инфраструктуру се акумулира и умањује њену поузданост, расположивост и безбедност, што се након одређеног броја година манифестује кроз скраћење века трајања инфраструктурних постројења и објеката, кроз скупе инвестиционе радове на санацији и реконструкцији истих, као и кроз смањење нивоа и квалитета услуга превоза.

2. ПОЛОЖАЈ ПРИВРЕДЕ ВОЈВОДИНЕ (1918. – 1988.)

Војводина је као покрајина, и после Првог и после Другог светског рата, претрпела веома дубоке промене у својој економској, националној и социјалној основи, које нису ишле у прилог њеном привредном развоју.

2.1. Положај привреде Војводине после Првог светског рата

Почетни ниво привредног развоја Војводине после Првог светског рата у склопу новостворене Краљевине Срба, Хрвата и Словенаца био је релативно погодан. Нове границе и нова привредна подручја, чије је тржиште било заинтересовано за војвођанске пољопривредне и друге производе, указивали су да ће привреда моћи да се развија успешно.

Међутим, политички проблеми унутар новостворене државе, висок степен централизације државне власти, аграрна реформа, одвајање Војводине од њеног тржишта у Аустрији и Мађарској, неповољно се одразило на низ њених привредних делатности, посебно на пољопривреду, занатство и трговину.

Недовољна апсорпциона моћ новог тржишта за одређене привредне гране и недовољно разграната мрежа саобраћајница према свим деловима тржишта, уз напред наведене факторе, доводи до стагнације привредног развоја у Војводини.

2.2. Положај привреде Војводине после Другог светског рата

После ослобођења, крајем 1944. године и релативно кратког раздобља под војном управом, привреда у Војводини се нашла у тешком положају, са уништеним, и у великој мери оштећеним производним, енергетским и саобраћајним капацитетима.

Штета коју је окупатор током рата учинио у индустрији, пољопривреди, занатству и трговини била је огромних размера и имала је за последицу пад привредног развоја Војводине у послератном периоду, у односу на предратни ниво.

2.3. Период привредне реформе, самоуправљања и социјалистичке изградње

Након консолидације монетарне и финансијске политике у послератном периоду, приступило се обнови и изградњи ратом разрушене земље.

Од средине педесетих година долази до обнове машинске, текстилне, хемијске и прехранбене индустрије. Реорганизује се и банкарски сектор и оснива прва Комунална банка у Новом Саду, а након ње и читав систем банака по већим привредним центрима Војводине.

Упоредо са реформама привредног система, отпочеле су и припреме за реформу политичког система које су омогућиле већу равноправност република и покрајина и јачање њихове непосредне одговорности за сопствени социјалистички развој.

Привредна реформа проглашена је јула 1965. године усвајањем политике засноване на тржишним принципима, потискивањем административне интервенције у привреди и одустајањем од субвенционисања нерентабилних предузећа.

2.4. Период политичког и економског просперитета привреде у Војводини

Убрзо након доношења савезног Устава, којим је потврђен принцип „чистих економских рачуна“ између република и покрајина и њихово осамостаљивање и одговорност за сопствени развој, уследило је усвајање и првог Устава АП Војводине (28. фебруара 1974), којим је она добила финансијску самосталност, односно, могућност да сама ствара и троши свој новац, као и прилику да повећа акумулацију капитала и ојача оронулу привреду.

У том периоду је изграђено или потпуно реконструисано преко 250 великих привредно-индустријских система и 30 различитих културних, спортских, научно-истраживачких и медицинских установа и института.

На темељу Устава АП Војводине из 1974. године, Војводина је уживала пуно законодавну, судску и извршну власт, што је за резултат имало најинтезивнији економски, друштвени и културни успон Покрајине.

3. РАЗВОЈ ЖЕЛЕЗНИЧКОГ САОБРАЋАЈА У ВОЈВОДИНИ

У изградњи железничке мреже пруга у Војводини, можемо издвојити неколико посебних периода који су били базирани на економско-политичким условима, који су били од утицаја на привредни, економски, социјални и културни развој Војводине, па самим тим и на развој железничког саобраћаја и изградњу железничке мреже.

Изградња саобраћајне инфраструктуре започиње крајем 18. века, паралелно са осталим процесима који се одвијају на територији Војводине и та активност се наставља све до данашњих дана са различитим интензитетом и садржајем.

3.1. Развој железничког саобраћаја у Војводини до Другог светског рата

Све до 1918. године изградња саобраћајне мреже Војводине била је подвргнута привредним и политичким интересима Аустроугарске. Све пруге и путеви гравитирали су ка Будимпешти, док су попречне везе биле занемарене. После Првог светског рата саобраћајна мрежа се постепено прилагођава новим захтевима југословенске привреде. Робни токови су сада усмерени у правцу исток – запад и север – југ.

3.2. Развој железничког саобраћаја у Војводини после Другог светског рата

Разарање железничке инфраструктуре у Војводини током Другог светског рата било је огромних размера. До јануара 1945. године провизорно су биле обновљене све пруге на територији Србије и Војводине, осим мостова на Дунаву, Сави и Тиси.

3.2.1. Период екстензивног развоја железничке мреже у Војводини (1945. – 1960. године)

Обнова ратом разорених уништених железничких пруга и инфраструктурних објеката у Војводини је углавном била завршена до 1950. године. Пуштен је у саобраћај гвоздени мост на Дунаву код Новог Сада, након чега је привремени, понтонски мост демонтиран. Ради прилаза мосту изграђено је 2,1 км пруге кроз Петроварадин и Нови Сад, а мало касније пуштен је у саобраћај и нови мост код Богојева. У периоду од 1950. – 1951. године, извршен је капитални ремонт пруге Нови Сад – Оџаци – Богојево у дужини од 73 км. На овој деоници повећана је носивост и брзина са 40 на 65 км/час.

Од 1953. до 1956. године вршен је капитални ремонт пруге Панчево Аеродром – Зрењанин. Ремонт пруге Беочин – Петроварадин у дужини од 17 км завршен је 1953. године. Наредне године завршен је капитални ремонт пруге Нови Сад – Римски Шанчеви у дужини од 11 км и пруге Панчево Оредграђе – Панчево у дужини од 5 км.

Поред тога извршена је и замена дотрајалих шина на прузи Чортановци – Карловачки Виногради и Сремски Карловци – Петроварадин у дужини од 11 км. У овом периоду у Војводини је извршен капитални ремонт на пругама у дужини од 172 км.

3.2.2. Преглед изградње мостова у периоду послератне обнове железничке мреже у Војводини

У потпуности уништена железничка мрежа у Другом светском рату, рушењем великих мостова је тешко раздељена на поједине зоне.

После рата већина тих мостова је обновљена привремено, у виду полусталних друмско – железничких мостова, чиме је изградња сталних мостова одложена за касније, када нам то економске могућности буду допустиле.

3.2.3. Период модернизације железничког саобраћаја у Војводини (1961. – 1990. године)

У периоду од 1961. од 1990. године долази до значајне модернизације и дешавају се револуционарне промене у густини и квалитету железничке мреже у Војводини.

Упоредо са обновом и ремонтом пруга крајем педесетих година, отпочело се и са набавком дизел моторних возова (шинобуса) и дизел локомотива америчке производње популарно назване ”Кенеди” које се сматрају за најуспешније локомотиве које су се користиле у превозу роба железничким превозом.

Поред увођења дизел вуче на железници, почеле су и припреме за електрификацију као задњег стадијума модернизације железничког саобраћаја. Године 1967. почиње се са електрификацијом пруга у Србији и то постављањем контактне мреже на деоници од Товарника до Прешева. Прва електрифицирана пруга у Србији пуштена у саобраћај од Товарника до Сремске Митровице. Електрификација је довела до значајног унапређења услуга у погледу брзине превоза.

Електрификација пруге од Новог Сада до Суботице је обухваћена другим програмом модернизације и развоја ЈЖ и рађена је у две фазе: у првој фази је маја 1979. године пуштена деоница од Инђије до Новог Сада, а у другој фази је, годину дана касније, пуштена деоница Нови Сад – Суботица.

Средином 1962. године су започети радови на изградњи нове путничке станице у Новом Саду и иста је 1964. године пуштена у саобраћај.

У том периоду је извршена комплетна реконструкција железничког чвора Нови Сад.

3.2.4. Период модернизације железничког саобраћаја у време пословања ЖТО Нови Сад

Процес модернизације железничког саобраћаја у тадашњој Југославији је крајем седамдесетих година знатно успорен, што се поклапа са наиласком економских тешкоћа у држави која је улазила у све вишу кризу почетком седамдесетих година. Међутим, управо у том периоду у Војводини је имала највећу стопу раста индустријске производње у земљи и једну од највећих у Европи. У то време у Војводини је изграђено или потпуно реконструисано преко 250 великих привредно-индустријских система и 30 различитих културних, спортских, научно-истраживачких и медицинских установа и института, извршен је ремонт и модернизација железничке мреже пруга итд.

Након свог првог успона, који се манифестује премрежавањем Војводине густом железничком мрежом до 1918. године, свој други успон железнице Војводине доживеле су за време „стварне“ аутономије Војводине (Устав 1974. године) и пословања ЖТО Нови Сад у

том оквиру, које је постојало 12 година, од 1. јануара 1977. до 31. децембра 1989. године (01. јануара 1990. године припојено је ЖТП-у Београд). Само у току 1988. године железницом Војводине је превезено 18.000.000 тона робе, а у целој Србији 30.000.000 тона.

У периоду 1980–1989, уложена су значајна средства у обнову железничке мреже пруга у Војводини. Тим средствима је:

- ремонтвано је 384 км пруга за осовинско оптерећење од 20–22 тоне, за брзине 100-120 км/час, ојачано је 143 км пруга за осовинско оптерећење од 16 до 20 тона,

- осигурано је 17 станица и 45 путних прелаза аутоматским уређајима, извршена је уградња 130 аутоматских уређаја,

- изграђено је 5 мостова, 6 су реконструисана, а на 24 моста је извршена санација,

- изграђена су 24 индустријска колосека у дужини од 33 км,

- извршена је набавка специјалних вагона за потребе аграра, хемијске, петрохемијске и нафтне индустрије, заједно са привредом Војводине, путем специјалних аранжмана,

- пуштен је у експлоатацију информациони систем УТИС (управљачко-технолошки информациони систем) који је „аутоматски“ пратио кретање возова и вагона на пругама Војводине.

4. РЕНТАБИЛНОСТ ПРЕВОЗА НА ЖЕЛЕЗНИЧКИМ ПРУГАМА У ВОЈВОДИНИ

Почетком шездесетих година долази до наглог развоја друмског саобраћаја у нашој земљи, што је довело до прерасподеле рада на транспортном тржишту и смањење превоза робе железницом. Железница, у ситуацији јаке конкуренције друмског саобраћаја, почиње модернизацију главних пруга, али упоредо и укидање пруга уског колосека и нерентабилних пруга. У првој етапи, до оснивања ЖТО Нови Сад, на територији Војводине гашене су пруге уског колосека, а касније у другој етапи, све друге нерентабилне пруге.

4.1. Активности у вези са укидањем нерентабилних пруга у време пословања ЖТО Нови Сад

ЖТО Нови Сад доноси Заједнички санациони програм у вези разрешења питања нерентабилних пруга који је усвојила Скупштина САП Војводине 17.06.1977. године. Израђен је Елаборат о рентабилности саобраћаја за 18 споредних пруга са малим обимом превоза, који је усвојио Раднички савет ЖТО Нови Сад 26.04.1978. године са измењеним статусом за 18 поменутих пруга.

У периоду од 1981. до 1985. године иницијативом појединих скупштина општина или делагата у Скупштини СИЗ за железнички саобраћај вршено је поновно сагледавање евентуалних потреба за поновно оспособљавање пруга са малим обимом рада. Циљ је био да се још једанпут провери степен рентабилности, перспективни обим превоза и интерес подручне привреде за њихово постојање и обнављање под одређеним условима.

4.2. Анализа рентабилности превоза на нерентабилним пругама

У овом делу рада приказан је пример утврђивања рентабилности појединих пруга на којима је саобраћај укинут у целисти, или су претворене у манипулативне колосеке.

Кроз неке од значајнијих показатеља рентабилности пруге, уз табеларни и графички приказ доказано је да ни једна наведена пруга не испуњава минимални степен рентабилности.

5. ЗАКЉУЧАК

Изградња железничке инфраструктуре и долазак железнице на ове просторе и интезивне комуникације људи, роба и информација коју она носи са собом, у знатној мери доприноси бржем, како привредном, тако и друштвеном развоју.

Данас није више потребно наглашавати привредно-политички и стратегијски значај железнице. То је опште позната чињеница да железничке везе имају значајан утицај на целокупну људску културу. Железница је посебно приближила земљорадничке локалне заједнице у руралним подручјима главним тржиштима.

Међутим, њеним постепеним или наглим нестајањем, свеукупан развој привреде и друштва почиње јењавати, што доводи до депопулације у неким мање насељеним местима, и регионима која су била повезана железничком мрежом.

Железнички саобраћај у Војводини карактерише лоше стање инфраструктуре и превозних капацитета, велико техничко-технолошко заостајање и неадекватна организација у управљању железничким саобраћајем.

У наредном периоду потребно је започети процес консолидације, реорганизације и рационализације железничког саобраћаја како би се достигла основа за потпуно реструктурирање и одрживо финансирање железнице у складу са прописима Европске Уније.

6. ЛИТЕРАТУРА

- [1] Војводина и Србија – сто година после 1918 – 2018, ОЦД „Војвођански клуб“ Нови Сад, Нови Сад, 2018.
- [2] Лазић, Веселин, Пруге и возови у Војводини, Културно – историјско друштво ПЧЕСА, Нови Сад, 2002.
- [3] Вебер, Јосип, 150 година железничког саобраћаја у Војводини, Клуб љубитеља железнице „Панчево“, Панчево, 2006.
- [4] Мицић, Милан, Банатска мала пруга, Банатски културни центар, Ново Милошево, 2016.
- [5] Чонкић, Милорад, 100 година железница у Војводини: Железничко транспортно предузеће Нови Сад, Недељне информативне новине, Београд, 1958.
- [6] Николић, Јездимир С, Историја железница Србије, Војводине, Црне Горе и Косова, Завод за новинско-издавачку и пропагандну делатност ЈЖ, Београд, 1980.
- [7] Сто година железница Југославије: зборник чланака поводом стогодишњице железница Југославије: [1849-1949], Редакција штампарског предузећа Југословенских железница, Београд, 1951.
- [8] Миленковић Петар, Историја грађења железница и железничка политика код нас (1850 – 1935), Београд, 1936.
- [9] Гехард Бурбах, Часопис Војводина, Нови Сад, 2002.
- [10] Републички завод за статистику
- [11] Терек, Петар, Рентабилност превоза на пругама са малим обимом рада, Железничка транспортна организација Нови Сад, Нови Сад, 1985.

Кратка биографија:



Сандра Василијић рођена је у Зрењанину 1995. године. Мастер рад на Факултету техничких наука из области Саобраћаја одбранила је 2020. године. Контакт: sandravasilijic95@gmail.com