

„Ćira“ stigao u Višegrad /PRUGA JE ČUDO/

Posle 32 godine čekanja i potajnog nadanja „Ćira“ je iz Užica stigao u Višegrad. Malo ko je verovao da će ponovo čuti „parnjaču“



PRUGO sirotinjska majko, rekli bi svi oni čiji je život vezan za prugu ili uz šine na prostorima uz Drinu između Srbije i Republike Srpske. Malo ko je verovao da će se u Višegradu ponovo čuti pisak lokomotive parnjače. Ali čuda su moguća, pa je posle 32 godine čekanja i potajnog nadanja „Ćira“ stigao u Višegrad. Dočekan je kao „rod rođeni“, podstakao emocije i probudio sećanja. Jeste da je mnogo kasnio, ali važno je da je stigao.

Uskotračna pruga Višegrad - Užice završena je 1906. godine, da bi bila puštena u saobraćaj tek 1925. što zbog tadašnjih prilika, što zbog teških uslova. Deo pruge od Višegrada ka Užicu ukinuta je 1974. godine, a prema Sarajevu četiri godine kasnije. Mnogo je usta baš ta pruga hranila i odhranila zato je i zovu sirotinjskom majkom i ono što je najbitnije „ćira“ nikad nikoga nije ostavio. Sve je u višegradskom kraju bilo vezano upravo za „ćiru“, jer je ovuda voz klopao od Sarajeva preko Višegrada, Užica i Čačka do Beograda i obratno. Ono još zanimljivije je to da je ova pruga bila rentabilnija od pruge Beograd - Bar. Stari železničari obučeni u svoje uniforme u iščekivanju starog - novog „ćire“ na višegradskoj železničkoj stanici pričaju da je tada život bio drugačiji, lepši. Ljudi su se međusobno cenili i poštovali.

„Plata je bila na vreme, bili smo organizovani da pomognmo i da se solidarišemo s našim ljudima u dobru i zlu, i bilo je veliko poštovanje i prema nama, železničarima. Bili smo gospoda. Prema „ćiri“ su čobani određivali tačno vreme i doba dana, a kada je poslednji put ispraćen voz iz Višegrada za Sarajevo 1978. godine žene su ubradile crne marame kao da žale pokojnika“, kaže jedan železničar sa crvenom kapom na glavi, i starom uniformom obučenom samo za ovu specijalnu priliku.

Izgradnja turističke uskotračne pruge Vardište-Višegrad počela je 2003. godine, a godinu dana kasnije spojena je sa „Šarganskom osmicom“.

Pošto je kupila staru staničnu zgradu Vlada RS je ubrzala radove. Radilo se od jutra do mraka, a onda na praznik Veliku Gospojinu u prisustvu velikog broja građana iz Višegrada i susednih mesta doživela je svoj vrhunac - dolaskom prve „ćirine“ turističke kompozicije.

Lično Zapažanje:

Još jedan od mogućih odgovora ne samo na pitanje zašto smo nerazvijeni, već i zašto smo to sebi dozvolili. Ovde se veoma lepo mogu uociti i varijante mentaliteta, ali i vitalnost određenih njenih delova kroz prizmu politicko-administrativne posebnosti

Možda nije loše pogledati šta je o gore rečenom još 1994-5 napisano u knjizi 'Zapadno Pomoravlje-danas i sutra' – poglavlje 'Saobraćaj', a posebno str. 82, 83.

У новије време чине се неки напори, а управо "лапсиран" нови пројект "брзе пруге Србије" даје наду.

Но, и ту су проблеми када је реч о западно поморавском подручју, јер су оштр приоритети не само север земље и везе са светом (преко севера), него и београдски железнички чвор, његове приградске железнице и метро, о чему је већ нешто било речено. Да се то не би дочекало, и на овом плану, западно поморавско подручје би морало максимално да се ангажује и да изложи своје приоритете.

Наравно, комплекс железница је сложено питање, те заједнички наступ са околним подручјима је пре свега неопходан и пужан, а свакако у координацији са државном железницом.

Основна концепција будућег развоја железнице у подручју се састоји у следећем:

1. Модернизација главних железничких праваца и уклапање истих у систем ЈЖ;
2. Изградња локалне приградске железнице, оспособљене за брз и квалитетан превоз првенствено путника у подручју, али и у околне градове.

У том контексту потребно је потпуно извршити електрификацију и дуплирање колосека на правцима Сталаћ-Краљево-Пожега (веза запад-југоисток Србије) и Лапово-Краљево-Рапска (веза север, исток и југ Србије), а који би се оспособили за промет путника и робе при великим брзинама. Затим, у перспективи је потребно сарађивати на изградњи нових пруга Ужице-Вишеград и Ивањица-Пожега (и евентуално Сјеница-Н.Пазар-Рапска, пошто је за Сјеницу и Н. Пазар од виталног значаја укључивање у систем ЈЖ, јер поред економске оправданости отпреме пре свега робе са ових подручја, треба имати у виду и процес њиховог интензивнијег развоја, као и туристичке перспективе).

Овде је свакако веома значајна нова пруга Ужице-Вишеград-Сарајево, која би у перспективи са поновним успостављањем економских односа са овом регијом, била од изузетног значаја за привреду источне, јужне, централне и западне Србије.

Можда је веза са Сарајевом управо пример нашег односа и према Босни и према нама самимма. До данас једина железничка веза је ишла преко Хрватске, а тек скоро је започета реализација пруге Ваљево-Лозница (веза Босна). Просто је несхватљиво да је практично преко 50% територије Србије и њене привреде (јужна, источна, централна, западна Србија и добар део околних земаља, укључујући и Македонију), свој робни и путнички железнички промет пушћивало преко Београда и даље према Хрватској, уместо ближом и вероватно рентабилнијом варијантом преко Ужица,

односно Лознице. (Можда је и то доказ наше небриге, не само за нашу економију и стандард наших људи, већ и за Србе у Босни).

ТАБЕЛА 4: ЖЕЛЕЗНИЧКИ САОБРАЋАЈ 1990

Терминали	утоварено робе у хиљ. тона
Врњачка Бања	2
Краљево	238
Крупшевац	91
Трстеник	7
Чачак	97
ЗАПО	435
Србија	14.635
Србија без АП	9.727
Београд	1.452
Сјеница	180
Нови Пазар	75

Због тога, у перспективи, ову би грешку требало исправити. Тиме би се створили услови да подручје има значајну улогу у промету робе и путника (1990 промет робе подручја је испод 5% промета уже Србије). С тим у вези значајна је концентрација робног железничког промета који је у плану, преко великог робно-транспортног и железничког чвора који би се изградио у Краљеву (више од 50% промета робе подручја реализује се преко овог терминала), као најзначајнијој раскрсници железничког саобраћаја у подручју. У том смислу је и од значаја измештање пруге из града и изградња нове железничке станице.

Такође је значајно то што би модерна пруга пролазила у близини будућег аеродрома (видети ваздушни саобраћај), тако да би се врло брзо и ефикасно обављао трансфер роба и путника на релацији аеродром - железница

Реализацијом овог програма западно поморавско подручје би у потпуности било укључено у железнички саобраћај земље, а то значи да би преко Ужица било у вези са Сарајевом, преко Пожеге у вези са Црном Гором и луком Бар и севером земље, преко Крагујевца и Лапова са северном и источном Србијом, а преко Сталаћа са југом.