

AMBULANTNE POŠTE NA ŽELJEZNIČKIM PRUGAMA U CRNOJ GORI

Vojislav Begović

Izgradnjom željezničkih pruga u Crnoj Gori, na pojedinim pravcima saobraćaja, uvedene su ambulantne pošte koje su imale zadatak da prevoze sve vrste poštanskih pošiljaka i posredne zaključke. Ove pošte koristile su posebne kružne žigove različitih promjera. Označavane su nazivom polazne i krajnje stanice i brojem koji je u oba pravca bio isti (npr. Zelenika – Sarajevo 35, Sarajevo – Zelenika 35). Izuzetno, zbog tačnijeg označavanja pravca, u nazivu ambulante pošte bilo je dozvoljeno stavljanje imena jedne od usputnih raskrsnica. Od sedamdesetih godina prošlog vijeka na ovamo, svaka željeznička ambulanta (putujuća) pošta imala je svoj petocifreni broj. Prve dvije cifre označavale su matični poštanski centar, treća (6) je označavala da se radi o putujućoj pošti, a posljednje dvije označavale su broj linije.

Ambulantna poštanska kola prikopčavana su odmah iza željezničkih službenih kola. Postavljanje je obavljano na polaznim i krajnjim stanicama, na određenom kolosjeku i mjestu, radi bezbjednog utovara odnosno istovara pošiljaka. Postojala je obaveza vidnog označavanja kola ambulante pošte, crnim slovima i brojkama ispisanim na bijeloj limenoj tabli, koja je postavljana na pogodan prozor tako da se naziv mogao vidjeti sa spoljne strane.

Razmjena pošte vršena je u vremenu utvrđenom redom vožnje. Redovno vrijeme zadržavanja voza u stanici, ako je bilo manje od 15 minuta, nije se moglo skratiti u slučaju zakašnjenja voza ukoliko razmjena pošte nije izvršena. Da je razmjena poštanskih pošiljaka zaista obavljena pokazivalo je plavo svijetlo na vagonu ili plava zastavica i tek tada je otpravnik vozova mogao dati znak za polazak voza.

U slučaju prekida saobraćaja otpravnik vozova u stanici bio je dužan da o tome obavijesti šefa putujuće pošte koji je odlučivao o daljoj otpremi poštanskih pošiljaka. Uputstvom o vršenju poštanske službe u željezničkim ambulantskim poštama bilo je uređeno da sprovođenje poštanskih pošiljaka u putujućim poštama vrše poštanski službenici (P.T.T. Vesnik 9/1948).

Prema Ugovoru o prevozu pošte željeznicom, vozovi u kojima su saobraćale putujuće pošte morali su se zaustavljati u usputnim stanicama uvijek na određenoj mjestu koje je moralo biti pristupačno a noću osvijetljeno. Na priključnim (odvojnim) stanicama gdje su pretovarane veće količine poštanskih pošiljaka, željeznica je postavljala poštanska kola jedna prema drugima, da bi se pretovar lakše izvršio.

Prevoz poštanskih pošiljaka obavljan je na brzim, putničkim, mješovitim, a izuzetno i brzoteretnim i teretnim vozovima. Poštanska kola koja su prevozila poštu nosila su oznaku "F". Željeznička službena kola koja su prevozila poštu bila su označena sa "D" i "DF", a ukoliko je pošta prevožena teretnim zatvorenim kolima ili u odjeljcima putničkih kola oznaka kola (vagona) bila je "G". Za prevoz poštanskih kola i poštanskih pošiljaka u poštanskim ("F") i željezničkim ("G") kolima, Pošta je plaćala Željeznici 6,32 dinara za svaki pređeni osovinski kilometar tih kola, a za prevoz poštanskih pošiljaka u željezničkim službenim kolima ("DF") 3,16 dinara za svaki pređeni kilometar tih kola (P.T.T. Vesnik 14/1948).

Pražnjenje poštanskih kovčežića na željezničkim stanicama obavljao je službenik koji vrši razmjenu sa putujućom poštom i to pred polazak svake putujuće pošte. Pošiljke nađene u kovčežićima predavane su putujućim poštama prilikom razmjene, a u Poštu su nošene samo pošiljke koje su glasile za mjesto ili šire dostavno područje dotičnog mjesta.

Predaja pošiljaka ambulantsnim poštama

Predaja svih pismonosnih pošiljaka (osim uputnica) ambulantsnim poštama vršena je ubacivanjem pošiljaka u kovčežić poštanskog vagona. Zbog toga, kovčežići su otvarani čim otpočne rad u ambulantsnoj pošti, pražnjeni po odlasku sa svake stanice i zatvarani po polasku voza (pošte) sa pretposljednje stanice. Tokom boravka voza u stanici u poštanski kovčežić na vagonu ubacivane su samo obične pismonosne pošiljke. Ove su žigosane tako da su nalijepljene marke poništavane čitkim otiskom žiga putujuće pošte i stavljane u vreću za odgovarajuće odredište. Pravilnikom je bilo uređeno da na svakoj pojedinačnoj pošiljci treba ispisati naziv dotične stanice u kojoj je pošiljka ubačena u kovčežić ako ovog naznačenja nema u adresi pošiljaoca. Na pošiljke koje nijesu frankirane ili su nedovoljno frankirane poštanskim markama, osim žiga ambulantsne pošte otiskivan je manipulativni žig "T". pa je poštarinu bio obavezan da plati primalac. Ako je među ubačenim pošiljkama bilo i takvih koje su označene riječima "Hitno" "Express", sa odgovarajućom frankaturom za hitnu pošiljku, takvom pošiljkom se rukovalo kako je pošiljalac naznačio.

Ako je pošiljka označena riječima "preporučeno" ("recommande") i propisno frankirana za preporučeno rukovanje, označavana je slovom "K" i naknadno upisivana u kartu koja je prispjela od pošte na željezničkoj stanici, u kojoj je pošiljka ubačena u kovčežić. Pošiljkom se dalje rukovalo kao sa preporučenim pismom označenim slovom "K".

Žigovi austrijskih željezničkih ambulantsnih pošta na teritoriji Crne Gore

Iz vojno-strateških razloga Austrija je krajem XIX vijeka preduzela izgradnju, a već 1901. pustila u saobraćaj željezničke pruge kojima su povezane važne luke Dubrovnik (Dalmacija) i Zelenika (Boka Kotorska) sa bosansko-hercegovačkom državnom željeznicom.

Na željezničkom pravcu Uskoplje - Zelenika otvorena je 16. jula 1901. godine željeznička pruga uskog kolosjeka Uskoplje - Zemaljska granica (kod Glavske) - Zelenika u dužini od 78 kilometara. Vožnja ovom prugom trajala je tri i po sata.

Na pruži su postojale željezničke stanice: Uskoplje, Ivanica, Glavska, Brotnice, Vojski dol, Mihanići, Cavtat (Ragusa Vecchia), Čilipi, Komaj, Gruda, Pločice, Nagumanac, Sutorina, Igalo, Herceg Novi (Castelnuovo), Savina, Zelenika.

Na dijelu željezničke pruge pod austrijskom upravom na pošiljkama koje su putovale ambulantsnom poštom srijeću se i ručna poništavanja sa nazivima austrijskih željezničkih stanica (u Boki Kotorskoj). Ručno su poništavane kursirajuće austrijske marke i cjeline. Ovakvi objekti su vrlo rijetki.

U "Uputstvu za raspoređivanje prostih pošiljaka za Bosnu i Hercegovinu, Dalmaciju i Crnu Goru" (P.T. Vesnik 1/1927) navedeno je da od pošiljaka za mjesta koja primaju svoju poštu sa pruga Sarajevo-Dubrovnik, Gabela-Metković, Hum-Trebinje, *Zelenika-Uskoplje*, kao i od pošiljaka za mjesta u Crnoj Gori, ako takvih pošiljaka ima do 10, treba sačiniti svežanj sa oznakom "Bosna". Ukoliko ovakvih pošiljaka ima više, onda

treba sačiniti dva svežnja. Za ovo razmatranje takođe je značajan drugi svežanj, koji je nosio oznaku "Sarajevo-Dubrovnik", a u kojem se nalazila pošta sa pruge Sarajevo-Dubrovnik i ogranaka Gabela-Metković, Hum-Trebinje i *Uskoplje-Zelenika* jer je Uputstvom bilo regulisano da "... u ovome svežnju treba da se otprave pošiljke za Dalmaciju (srednje i južno primorje, prim. v.b.) i Crnu Goru".

Crnogorska i italijanska vlada su na Cetinju 27. juna 1906. godine potpisale ugovor sa koncesijom na 60 godina o projektovanju i izgradnji pruge Bar - Virpazar. Pruga je završena i puštena u saobraćaj 2. novembra 1908. godine. Ovaj objekat, po mnogo čemu značajan, omogućio je da se već od 1927. godine, kada je puštena u saobraćaj pruga uskog kolosjeka Podgorica - Donja Plavnica, može nastaviti putovanje ovim pravcem prema Baru, s tim što se dijelom puta preko Skadarskog jezera išlo brodom - od Plavnice do Virpazara.

Željeznička pruga Nikšić - Bileća - Čapljina otvorena je za saobraćaj 11. septembra 1938. godine, a posljednji voz ovom prugom prošao je 30. maja 1976. godine. Izgradnja pruge započeta je septembra 1935. godine po projektima inženjera Peruničića i Sinjekova. Dužina pruge bila je 71 kilometar, a najteži objekat na ovoj pruzi bio je most preko rijeke Zete kod Nikšića. Prugom je saobraćala ambulatna željeznička pošta Hum - Nikšić 121 (na slici).

HRONOLOŠKI PREGLED ŽELJEZNIČKIH AMBULANTNIH POŠTA NA TERITORIJI CRNE GORE

Red. br.	Ambulantna pošta i period saobraćaja Natpis na žigu	Broj	Period upotrebe žiga
1.	Zelenika - Uskoplje (16. VII 1908 - 1918)		
	a) Zelenika - Uskoplje 736	736	1908 - 1918
	b) Zelenika - Uskoplje 737	737	1908 -
2.	Sarajevo - Zelenika (1921- 1926)		
	a) 35 Sarajevo - Zelenika/ Zelenika - Sarajevo	35	1921 - 1926
	b) Sarajevo - Zelenika 35	35	1928 - 1932
	c) Sarajevo - Zelenika 35	35	1929 - 1931
	d) Sarajevo - Zelenika 35	35	1933 - 1941
	e) Sarajevo - Zelenika 35	35	1939 - 1941
	f) Sarajevo - Zelenika 33	33	1927 - 1936
	g) Sarajevo - Zelenika 33	33	1934 - 1939
	h) Sarajevo - Zelenika 33	33	1932 - 1941
3.	Zelenika - Uskoplje (1920 - 1921)		
	a) Zelenika - Uskoplje 138	138	1920 -1921

4.	Nikšić - Dubrovnik (1940 - 1941) a) Nikšić - Dubrovnik 121	121	1940 - 1941
5.	Sarajevo - Nikšić (1947 - 1948) a) Sarajevo - Nikšić/ 33	33	1947 - 1948
6.	Sarajevo - Zelenika /1947-1951/; /1956 - 1959/; /1963 - 1965/.		
	a) Sarajevo - Zelenika/35	35	1947 - 1951
	b) Sarajevo - Zelenika/35	35	1956 - 1959
	c) Sarajevo - Zelenika/35	35	? ... 1963 .?
	d) Sarajevo - Zelenika/35	35	1963 - 1965
7.	Nikšić - Dubrovnik (1947 - 1948) a) Nikšić - Dubrovnik/121	121	1947 - 1948
8.	Nikšić - Hum (1948 - 1949) a) Nikšić - Dubrovnik/121	121	1948 - 1949
9.	Titograd - Hum (1949 - 1950) a) Titograd - Hum/121	121	1949 - 1950
10.	Titograd - Dubrovnik /1950 - 1959/; /1963 - 1966/		
	a) Titograd - Dubrovnik/121	121	1950 - 1959
	b) Titograd - Dubrovnik/121	121	1963 - 1966
11.	Titograd - Trebinje (1959 - 1963) a) Titograd - Trebinje/121	121	1959 - 1963

Pruga uskog kolosjeka Nikšić – Titograd (Podgorica) u dužini od 56,6 km, otvorene pruge i staničnih kolosjeka 9,7 km. puštena je u saobraćaj 13. jula 1948. godine. Do otvaranja ove pruge za saobraćaj, Nikšić je bio krajnja stanica na pruzi Hum – Bileća – Nikšić. Pruga uskog kolosjeka Podgorica (Titograd) – Nikšić je 1965. godine normalizovana prema projektu iz 1959. godine. Tom prilikom izvršena je zamjena samo gornjeg stroja i ugrađene su šine za normalni kolosjek. Na pruzi su postojale 4 stanice i 7 stajališta. To su stanice Nikšić, Ostog, Danilovgrad i Spuž i stajališta Stubica, Dabovići, Šobajići, Šumanovića Bare, Slap, Ljututuk i Pričelje.

Ubrzo po otvaranju za saobraćaj pruge Beograd – Bar (29. maja 1976), na ovom pravcu uspostavljena je putujuća pošta broj 11608, a nešto kasnije i 11648 (Podgorica – Beograd).

Zahvaljujem se kolekcionarima Petru Saviću, Zoranu Stepanoviću, Darku Matejiću, Zoranu Markoviću i Slobodanu Meandžiji na ustupljenom filatelističkom materijalu za pisanje ovoga rada. Autor.

Literatura:

1. *Uputstvo o organizovanju rada i vršenju službe u putujućim poštama*, Generalna direkcija pošta, telegrafa i telefona, Beograd, 1958
2. Vojin Višacki, *Ambulantne (putujuće) pošte na teritoriji Jugoslavije 1857-1970*, PTT arhiv broj 25, Beograd, 1988