

## Pašman - otok velikih privrednih mogućnosti

Pašman, kao i ostali otoci zadarskog arhipelaga, osim Dugog otoka, ima predslavensko podrijetlo, odnosno naziv (Catautrebena — Toconum, Tkun, Tkon, Pašman). Romanska toponomastika pretpostavlja postojanje Romana na otoku u doba doseljavanja Hrvata. Izvještaj cara Konstantina daje dragocjene podatke za kronologiju naseljavanja tog otočnog skupa. Slavenko naseljavanje može potjecati najranije iz druge polovine 10. vijeka. Ime Pašman ovaj otok dobio je kao i Ugljan, prema najvažnijem naselju na njemu u doba hrvatske narodne dinastije. Pašman je latinska izvedenica koja predstavlja »Postumijev seoski posjed«. Čista hrvatska naselja, koja nisu nastala na rimskima, samo su dva. To je naselje Dobropoljana i Ždrelac (od ždrijelo »tijesno«). Međutim, ima dosta karakterističnih naših toponima u opsegu (konfina) pašmanskih sela. To su imena mnogih brda izvedena iz pridjeva naših starih imena, tako Prvenj »Prvenov« od Prvislav, Radenij »Radenov« od Radoslav, Ljubin Vrh od Ljubomir itd.

U rimsko doba ovaj je otok bio dobro obrađivan. Oko rimskih predija (poljoprivrenih dobara) hramova i kupelji obrazovala su se kasnije hrvatska naselja.

Pašman pripada zadarskoj skupini otoka i s Vrgađom čini krajnji unutrašnji dio tog arhipelaga. Veličinom (površina oko 60 km<sup>2</sup>) i razvedenošću obale (dužina oko 65 km), ubraja se u naše srednje otoke i od svih otoka te skupine, osim Vira, najbliži je obali. Od kopna ga dijeli Pašmanski kanal — oko 12 km dug a oko 2,5 km široki morski prolaz — unutrašnja komunikacija koja spaja zadarske i šibenske vode.

U tom su kanalu morske struje različite jačine, najjače su u Pašmanskom tjesnacu (do 2,5 čv.). U tom kanalu bura puše jače nego u zadarskom. Zimi može dostići orkansku jačinu, stvara vrlo jake i kratke valove i puše na mahove. Jugo u Pašmanskom kanalu postiže također prilično veliku snagu, te stvara uzburkano more, naročito pri suprotnoj struji. Veliki valovi razvijaju se s privjetrene strane otočića Babac. Na tom dijelu kanala (tjesnacu) odnos dužine i visine vala je 15:1.

Ne tako davno, prije primjene motora — u vrijeme kad je stanovništvo sabračalo između otoka i obale brodovima na jedra i vesla (kaići, gajete, leuti) dola-

zilo je za nevremena ponekad do prevrnuća brodova pri kojima je bilo i ljudskih žrtava.

Na čitavom arhipelagu pa tako i na Pašmanu padalina nema u dovoljnoj količini. Pored toga raspored po godišnjem dobima nije povoljan. Najviše kiše pada u jeseni, zatim zimi, pa u rano proljeće. U proljeće i ljeti, kad je biljkama potrebno mnogo vode, kiše su rijetke, suše su gotovo redovite. Na otoku prevladava vapnenac, a on lako propušta vodu jer ima mnogo uzdužnih i poprečnih pukotina i škrapa. Te oznake odražavaju se, dakako, i na vegetaciju. Prevladava makija koja sačinjavaju: smrič, vrijes, komorika, planika, smrdela, lopočika, bušnac itd. Manje površine pošumljene su borom. Ima i crnike (jedna vrsta primorskog hrasta), ali na žalost, nje je sve manje jer je oteočani nemilo sijeku za ogrijev umjesto da je gaje i drvo, kao odličan materijal, isporučuju brodograditeljima.

### »VIŠA SILA« OTIMA OBALU

U većoj ili manjoj mjeri svi su naši otoci izloženi abraziji (razaranje morske vode djelovanjem valova). Toj »višoj sili« Pašman je izložen u većoj mjeri jer ima dosta flišnih naslaga. Sva su se naselja na tom otoku smjestila prema sjeveru. Gorske kose i brda prema jugu vrlo su strmi i morfologija ne dopušta stvaranje naselja na toj strani. Većina obradivih površina (polja) nalazi se uz obalu na položitoj, tj. naseljenoj strani koja gleda prema kopnu. Upravo na tim terenima prevladavaju manje otporni slojevi — uglavnom flišni slojevi.

Kad na tom području puše bura ili jugo (bura ponekad i orkanske snage), osobito za vrijeme plime, valovi snažno djeluju dalje od normalne linije. Udaranjem potkopavaju slojeve prvenstveno mekšeg geološkog sastava. Postepeno se kidaju pojedini komadi pa se obala povlači u obalni kraj otoka. Pri tome more svojom razornom snagom proširuje udubljenja, stvaraju se tzv. potkopine, koje se postepeno šire sve dublje. Time zemljane mase iznad njih ostaju bez podloge pa se zbog vlastite težine ruše u more. Zahvaćeno plodno tlo odlazi u nepovrat.

Duž obale naseljene strane otoka vidljivi su, pogotovo za vrijeme oseke, razorni učinci abrazije:

široke abrazione terase i odsjeci strme obale (klifovi). Jedan od klifova prikazuje slika: unatrag osamdesetak godina na širokom prostoru oko njega bili su zasadeni vinogradi. Danas je iza klifa samo seoski put koji se uslijed obrazije svakih desetak godina pomiče unutar otoka.

Velike količine periodičnih voda također štetno djeluju. Naime, u jesen i zimi na ovom području češće padaju jake kiše. Tada nastaju bujice, ožive poteći i vododerine koje prolaze svojim formiranim urezom. Pri tome ruše međe, laze i odnose plodnu zemlju u ponore i more, te ogoljuju otok.

Nameće se pitanje što bi trebalo poduzeti da se barem donekle zaštiti otočko tlo od prirodne stihije. Napori u tom pravcu svakako bi trebali biti dugoročni, odnosno stalni. Šumsko gospodarstvo općine, mjesna zajednica i turističko društvo svakog naselja mogu učiniti najviše: organizirati mještane na pošumljavanje goleti, po mogućnosti prvenstveno pojasa uza sam obalni rub, na podizanju rentabilnijih kultura (voćnjaka i maslinika) koje će ujedno i tlo štititi, na uređenju prirodnih plaža podizanjem nasipa itd.

### BROJ STANOVNIKA OSJETNO SMANJEN

Relativno veliki broj ljudi, pogotovo mladih, napustio je otok. To se vidi i po osjetnom smanjenju broja stanovnika — 1953. godine Pašman je imao 4300 žitelja, a danas ih ima svega oko 3800. U odnosu na predratno stanje trend je još negativniji. Neki su otišli na kopno, neki na privremeni rad u inozemstvo a drugi navigaju. Na otoku su ostali pretežno stariji ljudi.

Takvo kretanje proizlazi iz činjenice što se donekadno prema otocima nije vodila odgovarajuća razvojna politika i što su neki otoci a i čitave otočne skupine zaostali u razvoju. Posljedice toga su višestruke. Jedna od njih je i iseljavanje otočnog stanovništva. Tome je doprinijelo i to što kroz duži poslijeratni period nisu se u dovoljnoj mjeri uvažavale specifičnosti pojedinih krajeva i otoka i poljoprivrednih kultura, odnosno grana. Uslijed neelastičnosti poreznog sistema i povećanih troškova obrađivanja, te nestimulativnih prodajnih cijena poljoprivrednih proizvoda postepeno je nazadovalo vinogradarstvo, maslinarstvo, povrtlarstvo, uzgoj i prerada smokava i stočarstvo na otocima.

Potrebno je naglasiti da zbog slabe, bolje reći nikakve otkupne mreže poljoprivrednih proizvoda tržišni viškovi ovogodišnjeg uroda kvalitetnog krompira na Pašmanu nisu se mogli plasirati ni po 2 dinara kg. Mnogi ljudi nisu pokrili ni troškove sadnje pa to, dakako, destimulativno djeluje na poljoprivrednu proizvodnju na otoku.

U specifičnim (lošim) uvjetima posebno se nalaze otoci u sastavu obalnih općina, kao što su otoci zadarske, biogradske (Pašman, Vrgada) i šibenske skupine, jer su i u okviru općina pri raspodjeli i dodjeli sredstava bili do sada na posljednjem mjestu. Gradovi (sjedišta) tih općina, nedovoljne ili male ekonomske snage, zaokupljeni svojim beskrajnim teškoćama i planovima, nisu se ni upuštali u neke veće zahvate na otocima.

### UTICAJ POZITIVNIH KRETANJA I SPOZNAJA

Napokon smo došli do spoznaje (osobito u ove četiri posljednje godine) da prirodne mogućnosti otoka nisu male, osobito za razvoj turizma, ali i za razvoj drugih grana i djelatnosti.

Treba naglasiti da je bit otočne problematike uočena, a u osnovnim su se crtama iskristalizirali i putevi kojima ubuduće treba ići. Sada bi trebalo dati i ostala konkretnija rješenja ali bez dugačkanja. Istina, potrebe su velike a sredstva ograničena, međutim, ako smo za većinu otoka zaključili da moraju imati status nerazvijenih područja ili specifičan tretman, onda se samo po sebi razumije da se moraju osigurati i sredstva za rješavanje osnovnih problema i za stvaranje uvjeta koji će omogućiti otocima da u što kraćem roku stanu na vlastite noge. Otocima je prijeko potrebna pomoć zajednice, osobito u prvo vrijeme kad sami nisu kadri da te probleme sami riješe.

Ne smijemo izgubiti iz vida da naši otoci osim značajne pomorskoprometne vrijednosti kao privlačna mjesta akomercijalnog turizma i kao potrošači znatnih količina raznovrsne robe, imaju u kocepriji općenarodne obrane i stratešku vrijednost prvog reda, oni su predstraža kopnenog dijela naše domovine.

Ima znakova da je i povoljniji tretman poljoprivrede u jugoslavenskim okvirima zaustavio nazadovanje tradicionalnih privrednih grana na otoku Pašmanu: maslinarstva, vinogradarstva i stočarstva. S obzirom na veličinu pašnjaka, broj ovaca mogao bi se više nego udvostručiti, (danas ih rijetko koje domaćinstvo ima više od deset, većina čak drži samo 3—4 ovce). Od kolike bi to bilo koristi ne treba naglašavati. Pojedina domaćinstva planiraju povećanje svojih stada ovaca. U tu svrhu poljoprivrednici sve više napuštaju svaštarsku proizvodnju i preorijentiraju se na uzgoj samo nekoliko poljoprivrednih kultura, Djetelina zauzima sve značajnije mjesto, iako je ranije gotovo nisu ni sijali.

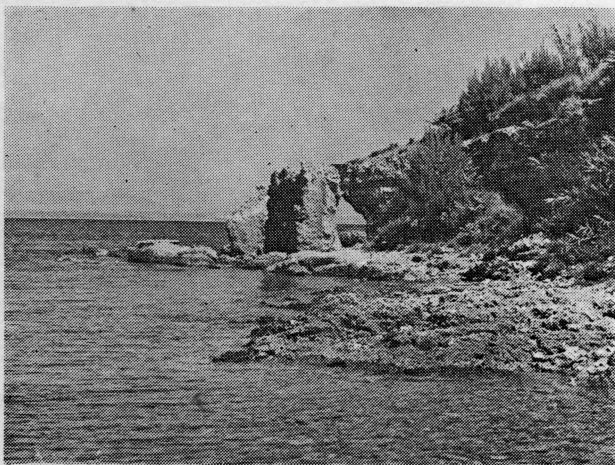
U posljednje vrijeme čini se da je zaustavljeno osipanje stanovništva. Ekonomski i kulturno Pašman gravitira Biogradu, kao što Ugljan gravitira Zadru. Tvornica mreža »Danilo Štampalija« u Biogradu daje veliki doprinos bržem razvoju čitave komune. Proširuje se, izgradila je nove pogone u kojima su se zaposlili novi ljudi. Više desetina djevojaka i žena sa Pašmana zaposlilo se u toj tvornici.

Također i zadarsko poduzeće »Adria«, kombinat za ulov, preradu i promet ribom, pozitivno djeluje na kretanje na otoku Pašmanu. Posade ribarskih brodova »Adrije« u priličnom broju sastavljene su od ljudi sa tog otoka. Samo iz Tkona četvorica su i zapovjednici »Adrijinih« brodova.

### POVEZANOST S KOPNOM I SUSJEDNIM OTOKOM

Ovaj otok zadarskog arhipelaga udaljen je od kopna samo oko 2,5 km (Pašmanski kanal). Ali i ta mala udaljenost bila je do par godina velika prepreka njegovu boljem povezivanju s Biogradom. 1971. godine otvorena je trajektna veza Biograd — Tkon, krajnje naselje na sjeveroistočnoj obali Pašmana, 1972. puštena je u promet nova cesta duga 19 km, a 1973. dovršen je most preko tjesnaca Ždrelac. U međuvremenu dovršena je cesta i na Ugljanu pa su se brojna otočna naselja na oba otoka, u kojima živi oko 13.000 stanovnika, povezala dobrom saobraćajnicom dugom oko 40 km. Ta prometnica vrlo je značajna za privredni i društveni razvoj otoka. Ona trajektom povezuje Pašman s kopnom a susjedni otok Ugljan mostom, dovodi motorizirane turiste, a otvara vrata i različitim privrednim aktivnostima.

Ipak treba naglasiti da cesta na otoku Pašmanu nije sasvim gotova. Položen je 1972. samo prvi (grubi)



Slika 1: Razorno djelovanje mora: klif i ostenjak na otoku Pašmanu, istočno od naselja Tkon

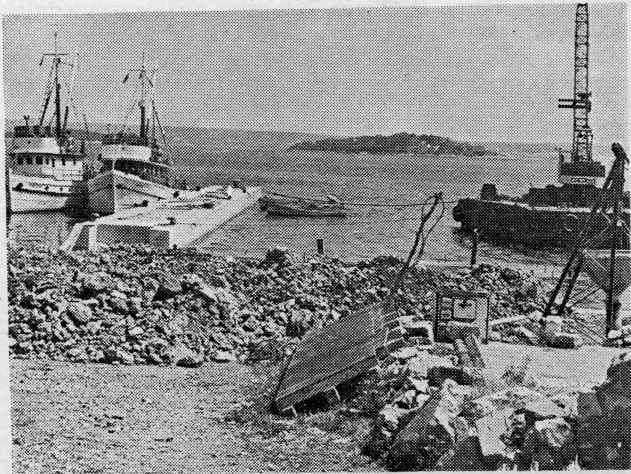


sloj asfalta i ako se uskoro ne stavi drugi sloj, cesta će brzo propasti. Na njenoj čitavoj dužini odvija se jak saobraćaj. Posljedice su vidljive, pogotovo na onom dijelu gdje izvođač radova Poduzeće za ceste »Sibenik« nije primijenilo suvremenu mehanizaciju, već je prskanje podloge i stavljanje prvog sloja asfalta obavljeno ručno.

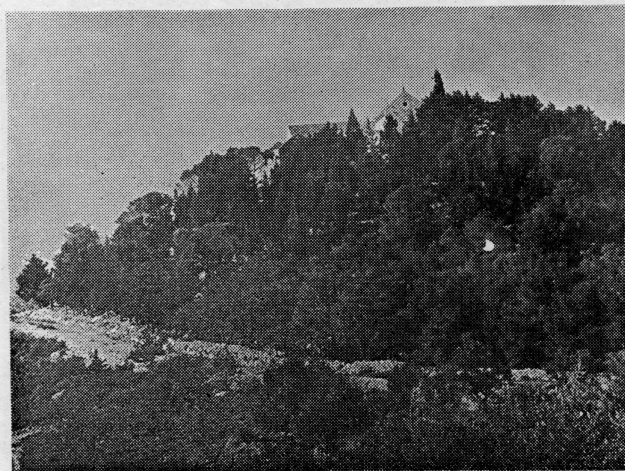
Trajekt »Bodulka« koji saobraća na pruži Tkon — Biograd ne zadovoljava potrebe prometa. To zbog toga što je »Bodulka« jedan od najstarijih i najmanjih trajekata »Jadrolinije«. Može ukrcati samo 12 osobnih automobila. Za glavne turističke sezone i pored dodatnog napora posade (vozi i izvanredne pruge), motorizirani turisti nerijetko čekaju na ukrcaj ponajviše zbog malog kapaciteta trajekta. Pogotovo u jesen i zimi kad su loša vremena jedan broj putnika izložen je vjetru i kiši jer se u salon trajekta može smjestiti samo četrdesetak putnika.

Stanovnici otoka Pašmana smatraju da »Jadrolinija« treba povući staru i istrošenu »Bodulku«, a umjesto nje uključiti na tu prugu noviji, veći i udobniji trajekt.

S obzirom na to da provizorna trajektna pristaništa u Biogradu i Tkonu ne odgovaraju ni opsegu prometa ni sigurnosti trajekta, gradnja novih pristaništa ušla je u program prve faze supstitucije ukinutih nereguliranih brodskih pruga. Radovi su počeli rujna mjeseca prošle godine a bit će završeni u ovoj godini. Izvodi ih splitsko poduzeće »Pomgrad«. U Biogradu će



Slika 2: Trajektno pristanište u gradnji, Tkon — krajnje naselje na sjeveroistočnoj obali Pašmana



Slika 3: Bivši benediktinski samostan iz 11. stoljeća na brdu Čokovcu kraj Tkona, obnovljen poslije završetka II svjetskog rata — pedesetih godina.

se sagraditi trajektna luka a u Tkonu trajektno pristanište — jedan gat dužine 50 m, a širine 4 m i urediti obala u dužini po 18 metara sa svake strane gata, na

## I PAŠMAN ĆE POSTATI KOPNO!

Da će se Pašman mostom povezati s kopnom u to ne treba sumnjati. Istina, to se neće tako brzo ostvariti, ali ohrabruje činjenica što se na tome već radi. Naime, kroz perspektivne planove u Skupštini općine Biograd, (Pašman pripada biogradskoj komuni), zacrtana je a i izrađena ekonomsko-tehnička dokumentacija za mostovno povezivanje otoka Pašmana s kopnom. To bi u stvari bila kombinacija cesta i više mostova koji bi ukupno bili dugi oko 700 metara. Prijelaz bi se trebao graditi od Turnja na kopnu do otočića Komornik, pa dalje od Komornika do otočića Babac i konačno s Bapca na Pašman. Stručnjaci smatraju da izvedba tog projekta ne bi iziskivala neke posebne teškoće jer je na tom potezu dno tvrdo (stjenovito) a dubina mora na mjestima gdje bi se gradili mostovi mala (od 5 do 8 m).

Nesumljivo, taj bi vrlo važan infrastrukturni objekt otvorio nove mogućnosti bržeg privrednog i društvenog razvoja obaju otoka (Pašmana i Ugljana).

## POTENCIJALNE MOGUĆNOSTI NISU ISKORIŠTENE, TURIZAM JOŠ U POVOJU

Prirodne mogućnosti otoka su velike, pogotovo za razvoj turizma. Na naseljenoj strani svaka uvala je pješčana plaža. More je vrlo čisto i prozirno. Krstareneje rebarskim čamcima i većim brodićima lako je ostvarljivo i pristupačno uz minimalne izdatke. Opskrba živežnim namirnicama je uglavnom dobra. Preko svojih prodavaonica osiguravaju je Poljoprivredno-prehrambeni kombinat »Vrana« Biograd na moru i poduzeće »Dalma«. Otočani u tome nemaju većeg udjela, jedino što opskrbljivanje svježom vrše uglavnom privatni ribari.

Otok Pašman ušao je u projekt »Gornji Jadran«, a blizina Kornetskog otočja te »evropske Polinezijske« daje mu još veću vrijednost. Na jugoistočnoj strani Pašmana izgradit će se marina i hotelsko naselje s više tisuća kreveta. Dakako, ostvarenje tog projekta treba realno posmatrati — perspektivno, kao mogućnost u doglednoj budućnosti.

Pored male udaljenosti od kopna, prednost je Pašmana pred nekim drugim našim otocima i ta što njegovih deset naselja nije raštrkano, prosječno je između naselja 1,5 km, a sva su okrenuta prema kopnu. Razvojem turizma i pratećih djelatnosti i iskorištavanjem prirodnih mogućnosti, naselja bi se u budućnosti spojila u veće cjeline.

Otočna cesta produžena trajektnom vezom do kopna utiče na povećanje privatne gradnje koja bi (ako se ne usmjeruje i kontrolira) podizanjem kojekakvih vikendica, kuća, i ostalih objekata mogla narušiti ambijent i specifične otočne pejzaže. Dakle, nove mogućnosti rađaju i nove opasnosti.

Tu je i bivši benediktinski samostan sv. Kuzme i Damjana iz 11. stoljeća na brdu Čokovcu kraj Tkona i franjevački samostan iz 14. stoljeća u mjestu Kraj kao i druge prirodne ljepote i kulturno-historijske vrijednosti bliže okolice.

Zanimljivo je da je za vrijeme Austro-Ugarske turističko društvo »Liburnia« više godina slalo svoje klijente na ljetovanje u samostan na brdu Čokovac. Naime, tkonski župnik don Stipe Banov oko 1900. godine dao je u zakup »Čokovac« tom društvu sa svrhom da se dobiju neka sredstva za popravak i adaptaciju samostana (slika 3).

Dugo godina taj samostan bio je u vrlo lošem, odnosno ruševnom stanju. Obnovljen je tek poslije drugog svjetskog rata — pedesetih godina. Tome je najveće doprinio fra Benedikt Celestin.

Potencijalne mogućnosti otoka uglavnom nisu iskorištene. Turizam je još u povoju — zasad samo u kućnoj radinosti, jer na otoku nema nijednog hotela.

Gradnja barem po jedne restauracije u većim naseljima, na primjer u Neviđanima, Pašmanu i Tkonu pridonijelo bi povećanju broja gostiju, a time i prihoda mjesnih zajednica, odnosno turističkih društava.

Ipak treba reći da je i takav turizam unio pozitivne promjene u život mještana.

### POMANJKANJE VODE — OGRANIČAVAJUĆI FAKTOR

Pašman nema tekuću pitku vodu ni vodovod nego javne i privatne čatrnje. Za dugog sušnog razdoblja količine vode (kišnice) ne zadovoljavaju potrebe pa žed gase vodonosci. Otoku je potrebna voda, jer bez nje nema komercijalnog turizma. S obzirom na blizinu kopna, izgradnja podmorskog vodovoda ne bi zahtijevala velike troškove. Za napajanje Pašmana već je nešto učinjeno. Naime, podmorski cjevovod postavljen je od kopna kod Turnja do otoka Bapca i treba ga produžiti do Pašmana. Taj cjevovod tako stoji već par godina. To je prije svega zbog toga što nije sređena situacija na kopnu — nije izgrađen punkt na koji će se, (kad bude izgrađen), priključiti otočni vodovod.

Po svemu sudeći taj problem bit će riješen izgradnjom regionalnog — sjeverodalmatinskog vodovoda

koji će dovoditi vodu sa izvora rijeke Zrmanje. Ti izvori bili bi stalni i sigurni ali za Pašman ta trasa previše je duga — dok iz njih dopre voda na nj mogao bi »umrijeti« od žeđi. Vjerojatno za Pašman postoji prihvatljivije, tj. brže ostvarljivo rješenje — da se uz izvjesne adaptacije voda dovede na otok s područja Biograda iz postojeće vodovodne mreže.

### OSNOVNE ZNAČAJKE PORATNOG RAZVOJA I NAPRETKA

Uključivanje Pašmana u elektroenergetski sistem (zamijena žmirkavih petrolejki žaruljama), stvorena osnova i otvorena mogućnost zaposlenja u Biogradu — sjedištu općine, trajektna veza, novo trajektno pristanište, asfaltna cesta preko otoka, mjesne (priklučne) saobraćajnice, novi most koji spaja dva susjedna otoka, uspon ribarstva, proširenje porta (luke), pozitivne promjene na kulturnom i obrazovnom području, u domeni stanovanja i življenja uopće, osnovne su značajke poratnog razvoja i napretka otoka Pašmana.

Kad bi se riješio problem vodoopskrbe i neki drugi osnovni problemi, tada bi Pašman snažno zakoračio naprijed.