



VINKO IVANČEVIĆ  
Dubrovnik

## Vicko Krstulović: „Jadranska orijentacija“

Više članaka (od kojih su neki naučne rasprave više govora i dva pisma, to je sadržaj knjige čiji je naslov »Jadranska orijentacija«. Pisac je Vicko Krstulović prvoborac iz NOB-e, potpredsjednik Društva za proučavanje i unapređenje pomorstva Jugoslavije, bivši ministar pomorstva i narodni zastupnik.

Iako već vjekovima imamo ovu divnu, dugu i razvedenu morskou obalu, ipak na žalost još uvijek treba da pišemo, radimo i da se trudimo kako bismo ono što nazivamo »jadranskom orijentacijom« dobro shvatili i kako bi to prodrlo u svijest naših naroda. Iako smo izrazito pomorska zemlja na što znači more ili vrata u svijet. Poznata je narodna poslovnica »stavi prst u more i u dodiru si sa cijelim svijetom«. Da, taj dodir i veza sa cijelim svijetom, to je ta »jadranska orijentacija«. Takva orijentacija treba da se uvriježi i u našim ljudima i narodima koji žive podalje od mora i ono im ne zapljuskuje svakodnevno kućni prag. I u ovoj knjizi izlažući različite probleme koji su u vezi s pomorskom privredom pisac se trudi, da bi jadransku orijentaciju prihvatila cijela naša javnost.

Mnogi naime pomišljaju, da Dinara, gorje koje se priljubilo uz Jadran, predstavlja neku prepreku prodiranju na more. Ali danas su mnogo više Alpe probijene tunelima i ne predstavljaju nikakvu prepreku, da se promet obavlja preko njih. Kod nas Dinara i drugo gorje uz obalu otežava jače prometne veze s unutrašnjošću, jer još ni danas nemamo svremenih cesta koje bi ih presjecale i tako vezale primorje s unutrašnjošću, iako postoje mnogi povoljni prirodni prolazi.

Nepojmljivo je kako je neke naše ekonomiste zahvatila kratkovidnost, pa počele ukidati sve što je samo prividno rentabilno. Ukidaju pomorske pruge s otocima i neke koje su spajale mjesta na kopnu, prije vremena se režu, a i rasprodaju linijski parobrodni. Ništa se već decenijama ne poduzima za jaču i podesniju vezu širokih područja naše unutrašnjosti s našim jadranskim lukama. Mnogi ne znaju ili neće da shvate, da sve što je pasivno ne treba odmah odstranjivati, jer to u mnogim slučajevima nosi indirektnu korist. Pisac se o tome ovako izrazio: »Kod rješavanja pitanja (brodske veze s otocima) mi ne smijemo usko gledati na rentabilitet poduzeća ili pojedinog broda«. Dalje ovako zaključuje: »Također nije teško pronaći tko je obavezan davati subvencije za održavanje ovih objektivno pasivnih pruga. Te subvencije treba da osigura naša federacija i republika«. Jer treba znati, da jadranska orijentacija ne koristi samo užim interesima ovog ili onog kraja, ovog ili onog grada »već će — da se poslužimo riječima pisca — biti najkorisnija i za cijelu zajednicu.«

Jaču važnost našoj pomorskoj obali dat će u našoj privredi pojava koja se u naučnom svijetu naziva litoralizacija, a koja se sastoji u okupljanju i ubrzanju društvenog života na morskim obalama. Osim kod turizma, koji uzima sve većeg maha, to se posebno ogleda kod industrije, koja svoju lokaciju sve više traži na morskoi obali i to zbog blizine s prekomorskim izvorima sirovina i njihovom jeftinijem dovlačenju morskim putem.

Važnost mora, što se u našim okvirima odražava baš u jadranskoj orijentaciji, vidi se i iz stalne težnje za morem kontinentalnih država kao što su u Evropi Čehoslovačka, Austrija, Mađarska i Švicarska koje ne štete materijalna sredstva za stvaranje vlastite trgovačke mornarice pod svojom nacionalnom zastavom.

Silazak na Jadran domaćih turista, da bi se okupali, vozili po njemu, a možda i posjetili pomorske muzeje i akvarije ne treba potcjenjivati, ali to treba da uzme mnogo veće razmjere i da bude stavljeno na druge temelje. Pisac o tome

kaže: »A kod nas se često gleda na Jadran kroz prizmu plaže i rivijere, a ne gleda se na naš Jadran kao ključni ekonomski, kulturni i nacionalni faktor koji našim narodima pruža neograničenu mogućnost za njihov opći razvitak i aktivno učesće u međunarodnim zbivanjima.«

Knjiga počinje govorom koji je pisac održao još 27. VI 1942. u Bihaću prigodom osnivanja AVNOJ-a. Već tada mu je na srcu Prvi mornarički odred koji se bori za slobodu našeg mora i naših luka. Zatim su u knjizi opisane brige oko ranjenika i zbjega iz NOB-e i njihovom prebacivanju na otok Vis koji tada postaje jugoslavenska slobodna tvrđava na Jadranu. Pisac iznosi koristi koje su bile od povijesne odluke, da se otok Vis brani i utvrdi. Te su »što uspješnije rješavanje naše afirmacije u vanjskom svijetu, organizacija narodne vlasti, pitanje zbjega i ranjenika, naoružanja i opreme naših vojnih jedinica.« Važna je također bila lakša veza sa saveznicima koja se sada održavala preko Visa. Pisac podrobno iznosi koje su okolnosti bile važne, da je Vrhovni štab na čelu s drugom Titom donio odluku, da se prebaci na Vis. Opisane su i legendarne spilje, gdje je boravio Tito i gdje su se održavale značajne konferencije.

Iz pišćevog članka koji se u knjizi prenosi iz Jugoslavenskog Jadrana (1952) mogu se saznati podbarnosti o toku NOB-e u Dalmaciji i na jadranskim otocima i o prebacivanju boraca s otoka na kopno. Posebno su opisane prve partizanske akcije na moru i stvaranje partizanske mornarice iz običnih ribarskih čamaca.

Nakon opisa NOB-e na moru pisac izlaže situaciju u našoj trgovačkoj mornarici. Objavljeni su govori koje je održao u Narodnoj skupštini kao ministar pomorstva i na savjetovanju Društva za proučavanje i unapređenje pomorstva Jugoslavije, čiji je on — kako rekosmo — potpredsjednik. Tu ćemo naći podataka o razvoju naše trgovačke mornarice, naših luka, brodogradilišta od samog početka u novoj Jugoslaviji do njezinog uspona na današnju razinu (podaci sežu do g. 1966). Iz toga je vidljivo kakvim samoprijegom i umješnošću su naši radni ljudi iz ruševina podigli našu trgovačku mornaricu i brodogradnju na upravo zavidnu visinu

U teškim danima informbirovske blokade za našu zemlju pisac pridaje veliki značaj našem jadranskom položaju i našoj trgovačkoj mornarici čijoj pomoći imamo zahvaliti, da smo tu blokadu probili.

Jedno pitanje koje je stalno prisutno u ovoj knjizi i koje zahtjeva svoje rješenje jest pitanje obalne plovidbe, u prvom redu brodske veze s našim otocima. Pisac i tom pitanju poklanja veliku pažnju i suprotstavljao se ukidanju pruga i ograničenjima koja su se u vezi s time uvodila.

Tu je članak i o ulozi pomorskih luka u našoj privredi koji je pisac posebno napisao za naš časopis, a koji je objavljen u Našem moru broj 1, VI/1959. Na primjeru luke Rijeka, zapravo njezine Ljublianske obale i lukobrana »Drapšin« pisac daje mnoge podatke o obnovi obale, rekonstrukciji i modernizaciji skladišta, nadalje o prometu robe i putnika u našim glavnim lukama za 1957. i 1958. Tu su također podaci o bruto produktu, troškovima, amortizaciji, akumulaciji i deviznom doprinosu što ga je ostvarila naša prekomorska plovidba do kraja 1956.

U članku »Pomorstvo Jugoslavije« osim što pokazuje na porast trgovačke mornarice pisac se bavi pitanjem brodogradnje, koja je u novoj Jugoslaviji ostvarila zapanjujući napredak osvojivši i proizvodnju glavnih brodskih motora. Pisac dalje prikazuje kako je karakteristično za našu današnju trgovačku mornaricu njezina linijska plovidba, dok se ranije u staroj Jugoslaviji orijentirala uglavnom na slobodnu plovidbu. Još uvijek je nedovoljan udio naše trgovačke mornarice u našem izvozu i uvozu, pa milijunske svote dolara plaćamo stranim mornaricama za te prijevoze. O lukama tim »prozo-

rima u svijet« pisac iznosi nagli ponast robnog prometa u njima, posebno u Rijeci našoj glavnoj luci. U novoj Jugoslaviji pomorstvo se proučava i na naučnim temeljima, pa se Institut za brodsku hidromehaniku u Zagrebu bavi istraživanjima s područja brodske mehanike u vezi s projektiranjem, izvođenjem gradnje i eksploatacijom plovnih objekata. Institut mora u Rovinju i Zavod za desalinizaciju i zaštitu materijala od utjecaja morske vode u Dubrovniku, bave se proučavanjem mora u vezi s brodarstvom i ribarstvom.

Pisac ne gubi iz vida ni koristi koje danas pruža i koje će ubuduće još više pružati turizam na našim obalama i otocima. U pogledu rentabiliteta veza s našim otocima pisac se ovako izrazio: »I turizam koliko god on i bio manjeg značaja, ipak će dati neku dinamiku u taj još i danas dosta izolirani život. Zato se redovni obalni saobraćaj ne može mjeriti jednostavnim i krutim mjerilima ekonomske rentabilnosti broderskog poduzeća.« Prema piščevim podacima 52% turizma odvija se na našim morskim obalama.

Vrlo su zanimljiva i dva pisma o pomorskoj problematici, posebno o željezničkom spoju Split—Zenica, koja je pisac napisao odgovornim rukovodiocima. Kad je pisac uvidio, da stvari — za koje se on zalaže u interesu cijele jugoslavenske privrede — ne idu onim tempom ni onim pravcem kakvim on smatra korisnim, on ne oklijeva da to iznese pred naše odgovorne rukovodioce. Pisac u knjizi na više mjesta reagira na odgovore nadležnih o nedostatku sredstava i razlozima štednje za izgradnju bilo željezničkih veza bilo luka, i svoje stanovište i zalaganje opravdava, da željezničke veze i luke u prvom redu služe Jugoslaviji i prema tome treba da

budu kreditirane saveznim društvenim planom. On bez uvijanja ističe, da pored ostalih pravaca (Bar—Beograd) neizbježno traže izlaz na more i druga prostrana unutrašnja područja, kao istočna Bosna (Foča—Dubrovnik) i srednja Bosna (na srednji Jadran u bazen Splita).

Završna rasprava »Dosadašnji razvoj, stanje i mogućnosti daljnjeg napretka pomorske privrede u uvjetima našeg društvenog i privrednog sistema« temelji se na naučnoj obradi najnovijih podataka, posebno što se tiče trgovačke mornarice i brodogradnje.

Predgovor knjizi napisao je prof. Ferdo Čulinović. To je povijesni prikaz političkih zbivanja na istočnojadranskoj obali, iz kojeg izbija stalna jagma mnogih neprijatelja zdesna i slijeva za našom obalom. Kod toga je uvijek živa borba Hrvata za očuvanje svojih tekovina na Jadranu. Osim toga je u tom prikazu opisana štetna politika koju su u odnosu na jadransko područje provodile vlade velikosrpske Jugoslavije. Ali uza sve te nevolje i tada je kod naših naroda uz obalu uvijek prisutna jadranska orijentacija.

Bit će najbolje ako ovaj prikaz o jadranskoj orijentaciji završimo riječima samog pisca: »Treba da svi budemo načisto od dna do vrha i obrnuto, da smo svi dužni boriti se i zalagati da se osobito u našoj pomorskoj privredi u cjelini vodi jugoslavenska privredna politika, vodeći računa da su naša obala i naše more vrata u svijet i jedan od glavnih temelja naše domovine, i prema tome treba da je nose pleća i duh Jugoslavije čvrsto povezani s narodom i radnim ljudima duž naše obale koji vjekovima na njoj žive, rade i bore se za bolji život svoj i sviju nas.«