

Jadranska orijentacija

Položaj svake zemlje koja posjeduje morsku obalu nameće, sam po sebi, pomorsku orijentaciju. Pomorska orijentacija ne znači zapostavljanje ostalih grana privrede, kojima pojedina zemlja pruža pogodnosti razvitka, a njezino pučanstvo u njihovu unapređenje traži izvor svog opstanka. Ona znači samo jedno: da prednosti svog položaja na moru takva zemlja mora u punoj mjeri iskoristiti, za napredak cjelokupnog ekonomskog i kulturnog razvitka zemlje i naroda.

Moderno je gospodarstvo, naime, rezultat razvijenosti prometnih puteva i sredstava koja su, koristeći se napretkom nauke i suvremene tehnike, stvorila uvjete svim ostalim granama privrede i narodnog života da se uzdignu na primjenu visinu i da svoje viškove prepuste strujanju između svih područja svijeta. To strujanje, robe i ljudi, među državama, stvorilo je uvjete za postojanje svjetskog gospodarstva za zblizženje naroda, širenje kulturnih tekovina i pomoglo je čovjeku u njegovu usponu k boljem i udobnijem životu.

Geografski, u našoj zemlji postoje dva pravca vodenih puteva, koji našoj privredi neposredno služe za ekonomsku razmjenu s ostalim evropskim, kao i prekomorskim zemljama. To je u prvom redu Jadransko more, koje nas trajno povezuje sa čitavim svijetom, u svim vidovima ljudske aktivnosti. To su uvijek otvorena vrata našoj zemlji, koja ima sve neophodne objektivne i subjektivne uslove da se još jače i svestranije razvije u solidnu i aktivnu privredno-pomorsku zemlju. Sekundaran je dunavski pravac, pravac riječnih vodenih puteva, kao dopunski, sa svim slivovima koji mu pripadaju — Savom, Dravom, Tisom, Moravom i sl. — kojeg također naša privreda da koristi u granicama tehničkih i elementarnih mogućnosti, u smislu općih potreba naše zemlje.

I na području vodenih puteva potrebno je i dalje ulagati napore i društvena sredstva, za unapređenje riječnog brodarstva, izgradnju pristaništa i ostalih objekata, vodeći računa o elementarnim faktorima, koji nam ograničavaju konstantno korištenje tih vodenih komunikacija. Treba imati u vidu da se, više manje svake zime, na duže vrijeme prekida plovidba zbog zamrzavanja rijeka, kao i zbog povremenih poplava, a u sušnim ljetima zbog niskog vodostaja, što našoj privredi prouzrokuje znatne gubitke. Stoga je razumljivo i s općeg interesa opravdano da razvijamo jadransku orijentaciju kao prvorazrednu kategoriju za ekonomsku razmjenu sa svijetom i za međunarodnu podjelu rada.

Da bi se u ovim krupnim pitanjima mogli zauzimati što je moguće realniji i svestraniji stavovi i rješenja na nivou federacije, neophodno je da se, u prvom redu, ovi problemi cjelovito sagledavaju i objektivno tretiraju na nivou republika, a od posebnog je značenja način tretiranja i ocjenjivanja ovih problema od strane rukovodećih organa u SR Srbiji, SR Hrvatskoj i SR Bosni i Hercegovini, preko kojih teritorija su sadašnje (a i iduće) kopnene komunikacije naše zemlje usmjerene k moru i koje treba da čine razvijenu organsku cjelinu s lukama i privrednim bazama na našoj, jadranskoj obali.

Pored ovakvih problema, društveno-privrednih i drugih interesa, potrebno je ovom prilikom još jedanput naglasiti one teške godine Staljinove, informbirovske blokade naše zemlje, koja nam je nanijela ogromne ekonomske i opće štete, od više stotina milijardi dinara, čega se posljedice još i danas odražavaju u našoj privredi. Tada, u tim za čitavu našu zemlju najtežim godinama, uz naše nacionalno jedinstvo i moralni otpor Staljinovoj blokadi, onome što je ugrožavalo sve tekovine naše revolucije, upravo nam je naše more — luke, brodarstvo, brodogradilišta, velika patriotska svijest naših radnika-pomoraca — bilo ključni oslonac u slamanju ekonomske i političke blokade. I tada se, jače nego ikada u našoj povijesti, odrazila ona mudra i vječna istina, koju je i pokojni Frano Supilo naglašavao: »Stavim prst u more i imam vezu sa čitavim svijetom«.

Najveći i najprirodniji put, bez granica, koji spaja izravno najudaljenije krajeve svijeta, jest more. Stoga svaka pomorska zemlja cijeni tu neizmjerenu blagodat i upoznavanje naroda s tim neprocjenjivim prirodnim darom širi i razvija svoju pomorsku orijentaciju. More nije, niti može biti, samo svojina obalnog pučanstva, niti služi isključivo njemu, nego pripada cijelom narodu, koji njegove blagodati osjeća izravno ili posredno, putem pomorskog tranzita, brodarstva, ribarstva,

prometa stranaca i drugih oblika ekonomskih djelatnosti i učešća u međunarodnom prometu i međunarodnoj podjeli rada, kao i u raznim kulturnim vidovima. Sve se ovo u punoj mjeri, odnosi na našu zemlju i naš narod, posebno na našu ekonomiku, danas i ubuduće, jer naša zemlja posjeduje jednu od obala Jadrana pa je prirodno da se govori o jugoslavenškoj jadranskoj orijentaciji.

Upravo je vrijeme Staljinove informbirovske blokade najdrastičnije izrazilo značenje jadranske orijentacije naše zemlje, što je osjećao i čega je bio svjestan svaki naš radni čovjek, pa se moglo očekivati da ćemo svi — od komuna i poduzeća pomorske privrede do republičkih rukovodećih tijela i federacije — izvući logične i perspektivne zaključke u smislu kompleksnog razvitka pomorske privrede kao ključnog jugoslavenškog faktora u međunarodnoj ekonomskoj razmjeni. Ali se, na žalost, ni tada nisu izvukla nužna i skupo plaćena iskustva da se uz bazičnu industriju u našoj investicionoj politici težište usmjeri i na pomorsku privredu, bez koje nismo mogli niti ćemo ikada moći uspješno i uravnoteženo izgrađivati cjelokupnu privredu zemlje i društveni standard naroda.

Godine 1948. i 1949. prije izbijanja korejskog rata, postojali su vrlo povoljni, konjunktorni uslovi na svjetskom tržištu brodovima, i tada su se, uz relativno povoljne cijene, mogli kupiti polovni teretni brodovi — trameri, od 10 do 12.000 bruto-registarskih tona, starosti od četrnaest do petnaest godina, s prodenom klasom, za oko 100.000 funti sterlinga, kao i polovni tanker, iste nosivosti i godina starosti i klasom, za oko 110.000 funti sterlinga. Ali, uza sva nastojanja rukovodilaca tadašnjeg Ministarstva pomorstva FNRJ, nisu se odobrila sredstva za nabavku brodova za našu trgovačku mornaricu, čime bi se bila osigurala znatna devizna sredstva za zajednicu.¹ Istovremeno se, u periodu 1949—1950. godine, uložilo preko 40 milijardi dinara u keramičku industriju i bituminozne škriljevce, što nije dalo odgovarajuću društvenu korist.

Naši brodske kapaciteti iznosili su krajem 1964. godine tek nešto malo više od 0,60 posto ukupne svjetske tonaže, ali smo i uz tako sitni udio ostvarili čistog deviznog priliva (od bivši sve troškove poslovanja) u 1963. godini oko 42 milijuna, a u 1964. godini oko 52,7 milijuna US Dollars (povećanje od 24 posto). Nema sumnje da takav čisti priliv, koji nije bio postignut niti uvjetovan izvozom bilo kakva fabrikata ili polufabrikata, pa čak ni sirovina, nego prodajom naših usluga i naših praznih brodskih skladišnih prostora, doprinosi poboljšanju platnog bilansa, što, u krajnjoj liniji, osjeća cijela naša zajednica, a ne samo jedan priobalni kotar, priobalno područje ili priobalni grad. Taj je čisti devizni priliv, u stvari, još mnogo veći, jer se posredstvom brodarkenja zaradilo i u drugim djelatnostima i to nam je, ako ništa drugo, omogućilo da uštedimo devizne izdatke u trgovačkoj razmjeni i da proširimo našu trgovačku ekspanziju, bilo u geografskom dometu, bilo tehničkim stvaranjem pogodnih i jeftinih veza. Stupanj rentabiliteta poslovanja brodarstva dostiže takav međunarodni domet kakvim se malo naših privrednih grana može pohvaliti i time isticati. Samo, pri ovome treba racionalno misliti i računati, kako bi rezultati bili i veći. U ovoj privrednoj djelatnosti nismo ni novi, nismo ni početnici, imamo iskustvo i tradiciju, i tako pri tome najmanje riskiramo, jer su nam svi elementi poslovanja poznati i bliski. U ocjenjivanju značaja ove djelatnosti mora se polaziti od stanovišta realnih mogućnosti i realnih potreba naše zajednice u cjelini, i ne smije se na razvoj ove djelatnosti gledati kao na želju i dostignuće samo neke regije, samo neke republike.

U vrijeme Staljinove blokade trebalo nam je biti jasno (u Ministarstvu pomorstva i u Privrednom savjetu savezne vlade više smo puta to naglašavali) da će se i ta blokada jednog dana srušiti, jer je ekonomski i politički apsurdna. Ona je, pored naše zemlje i samog SSSR-a, teško pogadala i druge zemlje u Podunavlju — Čehoslovačku, Austriju, Mađarsku i Rumuniju — koje također geografski i ekonomski gravitiraju k Jadranskom moru, našim lukama i trgovačkoj mornarici. Došlo je vrijeme i sazrijevanju objektivni i subjektivni uslovi da sada, kada se odnosi naše zemlje sa SSSR-om i ostalim socijalističkim i susjednim zemljama normaliziraju, nadoknadimo

sve ono što smo tada propustili i da nađemo zajedničke ekonomske i druge interese s tim zemljama, za dalju izgradnju suvremenih komunikacija na području naše zemlje, za dalju izgradnju i tehničku opremu luka i trgovačke mornarice, kao i drugih industrijskih grana, koje imaju najoptimalnije uslove u lociranju i svojem razvitku na našoj jadranskoj obali, a što bi se, u krajnjoj konsekvenci, pozitivno odrazilo u ekonomskom i političkom pogledu, na širokom planu naše zemlje, SSSR-a, kao i ostalih socijalističkih i susjednih, evropskih zemalja.

Naša polja, šume, rudnici i industrija dobivaju posebnost, značenje upravo zbog položaja naše zemlje na moru. Preko mora otvoren je put svim proizvodima, koji potječu iz bilo koje grane djelatnosti, u sve strane svijeta i taj nam put nitko ne može prepriječiti, niti zatvoriti, i posebno čini značajnu komponentu u međunarodnoj politici naše domovine.

Unutarnji putevi prometa — željeznica, vodeni putevi i ceste — neophodnost su za naš ekonomski i socijalni napredak i komponente su velikog svjetskog puta. Luke nisu ništa drugo nego goleme stanice, iz kojih vodi bezbroj puteva u sva područja svijeta; rijeke su nastavak tih puteva do određenih kontinentalnih predjela. Naši brodovi sudjeluju u međunarodnom prijevozu tereta, omogućuju nam uštede velikih deviznih sredstava, izdataka, u pomorskom prijevozu, odnosno ostvaruju devizna sredstva, prihode na nevidljivom izvozu, što iznosi preko 50 posto naše cjelokupne vanjske trgovine, i privlače tranzitni promet iz kontinentalnih zemalja koje nemaju mora, a o kojem one toliko ovise. Ove zemlje otvaraju širom svoja vrata prema svim, makar i udaljenim obalama, da bi našle najprikladniji i najekonomičniji put do mora i da bi se mogle održati u bezobzirnoj svjetskoj konkurenciji na pomorskim tržištima.

Ribarstvo se razvija uz obalu i daleko preko naših granica; ono postaje sve važnija privredna grana.

Turizam je u našem ekonomskom životu sve važnija i zanimljivija privredna aktivnost, koja se s oko 52 posto odvija na morskim obalama.

Sloboda kretanja i nesmetani kontakt sa svim narodima svijeta pojačavaju naš upliv u borbi za mirnu koegzistenciju i međunarodnu suradnju.

Jednom zgodom, prilikom putovanja našom obalom drug Tito je rekao: »Ne bismo zaslužili da imamo more kada ga ne bismo znali koristiti«. Ove velike riječi velikog čovjeka znače isto što i — jadranska orijentacija. Ovaj pojam nema smisao, a još manje svrhu, da se na račun pomorske privrede ošteti ili zakoči razvitak bilo koje proizvodne ili prometne grane, puta, privredne aktivnosti bilo kojeg vida, nego zahtijeva i znači njihovo skladno povezivanje u jednu organsku cjelinu, u korist općeg ekonomskog napretka.

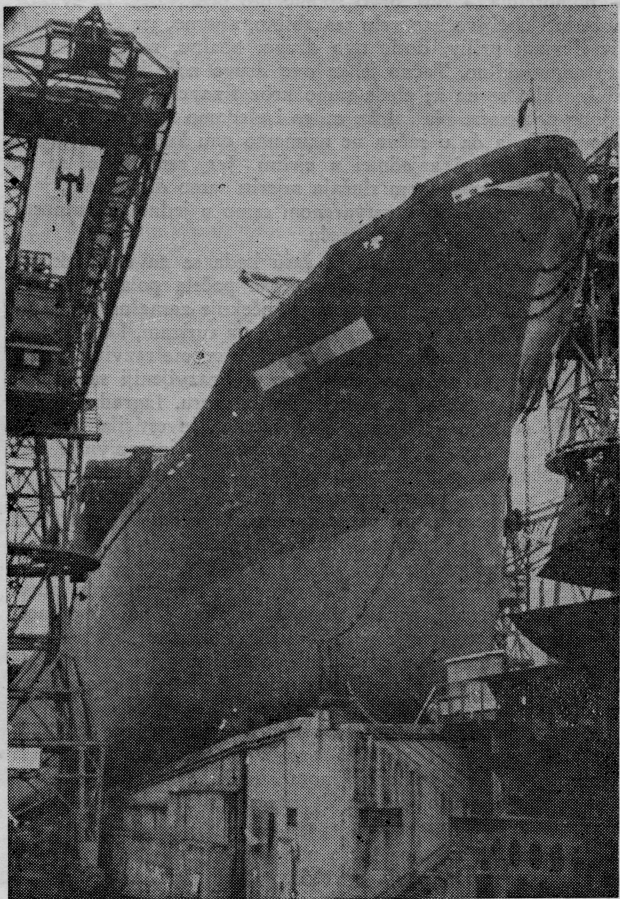
Jadran, kao dio velikog svjetskog puta, treba da daje svim ekonomskim djelatnostima veće značenje, slobodu i neograničenost komunikacija.

Osjetiti važnost položaja na moru i mogućnost korištenja takva položaja to predstavlja — jadransku orijentaciju Jugoslavije. Upoređivanje i izjednačavanje važnosti ovog pojma s programom razvoja neke regije u unutrašnjosti bilo bi neshvatljivo i vrlo štetno za jedan pomorski narod, čija je povijest počela na moru i dalje usko povezana s morem, a sadašnjost mu je ispunjena velikim napretkom i političkom ulogom, što se u velikoj mjeri ima zahvaliti upravo tom položaju. Pritom je neshvatljivo i neodrživo da se takvo poimanje ispoljava u nekim stavovima i shvatanjima u središtu naše republike, u koje se sklopu nalazi najveći dio naše obale. Naravno je da takva gledanja moraju dovesti do raznih i nelogičnih zaključaka i konsekvencija, do kočenja ekonomskog razvitka i napretka. Poznavaoći problema a napose primorci naglašuju važnost mora, jer njihov pogled seže u daljinu, u svijet, i promatrajući napredak koji je postignut u drugim pomorskim zemljama teže da to isto postignemo i mi. Njihov osjećaj za more odraz je njihova patriotizma i želje da u općem napretku nađu i svoj budući opstanak, koristeći se svim dosadašnjim tekovinama ekonomike, tehnike i kulture. Zbog uskog vidokruga, iz kojeg se ne može uočiti značenje i veličina pomorske orijentacije, naša obalna plovidba, koja se decenijama razvijala za potrebe naroda i zemlje, dovedena je do granice potpunog propadanja, zajedno s desecima malih luka i s primitivnim i zastarjelim trajktima, jer se smatralo da se u cesti i autobusu našao dostojan i moderan nadomjestak obalnom brodu. Međutim, moderna cesta na primorju samo je korisna dopuna pomorskom obalnom saobraćaju, kao što je cesta dopuna i željezničkom prometu. U posljednje dvije godine naglo

smo i drastično, bez ikakvih protumjera, koje bi bar ublažile ovu promjenu, kada već nije bilo moguće naći odgovarajuću zamjenu, rashodovali dvadeset brodova obalne plovidbe (ukinuli smo oko dvadesetak teretnih i putničkih lokalnih i okružnih pruga), a jedan smo brzi, moderni brod — »Aleksa Santić« — preuredili za kružna putovanja (turistička), izdvojevši ga iz linijskog prometa. Tako su ovi kapaciteti umanjeni za 21 brod, s ukupno oko 7.000 putničkih mjesta — nominalno, a stvarni je broj smanjenih putničkih mjesta mnogo veći.

Kakva je situacija nastala tim rashodovanjem brodova, najbolje nam ilustrira stanje na zadarskom, kvarnerskom, istarskom, dubrovačkom i bokokotorskom pomorskom okružju, gdje ne postoji, a niti će moći postojati, otočna cestovna mreža, jer se radi o vrlo velikom broju malih otoka i naselja, kojih je stanovništvo životno upućeno na Zadar, Split, Rijeku, Pulu, Dubrovnik i Kotor.

Paradoksalno je da smo upravo u 1964. godini zabilježili u prijevozu putnika u obalnom prometu (ne u međunarodnom) uvećanje za 2,5 posto u odnosu na prethodnu, 1963. godinu. Zanimljivo je zapaziti da, iako je već tada bila dobrim dijelom završena Jadranska cesta (do Splita), ipak je najveće povećanje zabilježeno baš na brodskim longitudinalnim prugama (za 3,2 posto), na prugama za koje se predviđalo da će biti najviše ugrožene puštanjem u promet ove kopnene arterije. Rashodovanjem brodskih kapaciteta nije samo ugrožen međuotični promet putnika nego se istovremeno smanjio i kapacitet od gotovo 2.000 tona teretne nosivosti. Ovo smanjenje prijevoznog, teretnog kapaciteta stvorilo je novu, čak i nesagledanu poteškoću u opskrbi ne samo otočnih mjesta nego i onih priobalnih, čak i onih koja se nalaze uz samu Jadransku cestu. Teretni kapacitet je u ovom slučaju linijski, što potpuno odgovara načelima suvremene trgovine i opskrbe: tačnost i redovitost, brzina, te unaprijed fiksirani i poznati prijevozni troškovi. Gubitkom tih kapaciteta pojavili su se oni teretni kapaciteti koji danas, u suvremenim uvlova privredivanja, znače anahronizam: to su braceri i trabakuli, pa čak i leuti ili neki dotrajali i na brzinu adaptirani rashodovani brodovi iz sastava Ratne mornarice.



Porinuje preoceanskog broda u brodograđilištu »Split«

Sada više nisu poznati ni svi vozni redovi, ni trajanje putovanja, kao ni cijene prijevoza, koje se veoma često formiraju od slučaja do slučaja, pa čak i »od oka«. Zar suvremeno privređivanje može podnositi i opravdati ovako nesigurne, labilne kalkulacije u stavci prijevoznih troškova i u rokovima isporuke? Mislim da odgovor na ovo pitanje može dati i onaj tko nije naročito stručnjak!

Ali, da stvar bude teža, ovo se pomanjkanje brodskog teretnog i putničkog kapaciteta osjetilo i u priobalnim, a ne samo na otočnim tačkama. Teretni cestovni promet nije uspostavljen, a ukoliko ponegdje i jest, tada se on pokazao nedovoljan ili toliko skup da ne odgovara kupovnoj snazi priobalnog stanovništva. S jedne strane, prigradskom stanovništvu je poskupio dovoz industrijskih proizvoda koje nabavlja u svom središtu, a s druge strane, poljoprivredni proizvodi, koji se donose na ponudu u istom središtu, osjetno su poskupili. Upotreba prigradskih autobusnih pruga i za osobni i za teretni promet nemoguća je i nepodnošljiva. Zato se, kao namodjesta, duž obale kojom prolazi Jadranska cesta pojavljuju razni drveni, stari i spori brodovi, prenakrcani namještajem, hranom, cementom i ostalim građevinskim materijalom, koji se na ovakav način raznosi.

Ta je pojava više nego očita, a dnevna štampa, posebno ona lokalna, svakodnevno donosi poneku informaciju o tim teškoćama. Stvara se šarena lista malenih, lokalnih »poduzeća«, koja sva usitnjena između društveno-zadružnog, turističkog, ribarskog, špediterskog i privatnog sektora otežavaju i opterećuju privredni razvitak i normalni tok svakodnevnog poslovanja. Ide se prema svaštarenju i napušta industrijski način poslovanja. Stvaraju se mnogi problemi, a stanovnici svakodnevno zahtijevaju da im se omogući da imaju barem ono što im je do sada bilo na raspolaganju, kad im se već ne može pružiti i dati bolje i jeftinije. Jer, ne smije se zaboraviti da saobraćaj, uzet kao cjelina, nema samo privrednu nego i društvenu funkciju, onu koja omogućava podmirenje raznih zdravstvenih, kulturnih i prosvjetnih, socijalnih i upravnih, te vojnih potreba. Pri tome treba razlikovati brodersko poslovanje koje posluje na međunarodnom tržištu i ono brodarenje koje ostaje u našim, domaćim vodama. To su sasvim dva posebna vida djelatnosti, iako se oba obavljaju na moru, istim sredstvima — brodovima — i s istim kadrovima — pomorcima. I dok prvo spomenuto poslovanje za svakog može biti uočljivo kao vrlo rentabilno, unosno, jer donosi vidljiv devizni priliv, dotle ovo drugo, obalno, može izgledati kao nerentabilno. Tačno je da ovo drugo neće izgledati rentabilno ako se na nj gleda samo kroz financijske pokazatelje, jednog poduzeća. Na žalost, mi to i gledamo samo kroz takve pokazatelje, a da u račun ne uzimamo onu korist koju takvo poslovanje donosi zajednici u cjelini. Jer, rentabilitet se ne može uvijek i u svakom slučaju mjeriti samo dinarskom, jednostranom vrijednošću, ostvarenom samo u jednoj djelatnosti, čak i u samo jednom poduzeću.

Sve ovo uradilo se baš u času kada se na razvitak turizma uz obalu i mnogobrojne otoke počela polagati tolika važnost i od čega se, istovremeno, očekuje zamašna ekonomska korist. Pri tom se smetnulo s uma da turizam, kao i svaka druga ekonomska djelatnost, zahtijeva u svome razvitku znatne investicije, a posebno što je moguće razvijeniji saobraćaj, kako na kopnu tako, pa čak i više na moru. Izgradnja cesta uz obalu svakako je korisna i neophodna investicija, ali ona ne isključuje nego opravdava i nameće još intenzivnija rješenja u obalnom pomorskom saobraćaju. Obalna se cesta mora smatrati važnom komponentom prometnog sistema, ali ne i jedinim rješenjem za razvitak turizma. Pomorski i prometni put uvjetovan je prirodom obalnog turizma i istovremeno je i njegov glavni podstrekač.

Obalna plovidba, kao sredstvo u tom prometnom putu, ima, s jedne strane, pružiti turizmu psihički i fizički odmor, razonodu i upoznavanje najskrovitijih i najzanimljivijih predjela i mjesta uz obalu, privlačnih po svojem prirodnom i kulturnom bogatstvu i mirnoći koja u njima vlada. S druge strane, ona mora pomoći turizmu da proдре u najzabitnija mjesta na obali i na otocima, i to iz općeg interesa turizma za našu zemlju u cjelini, te da pruži mogućnost opstanka tamošnjem stanovništvu, koje se, inače, mora raseliti, tražeći sklonište u prenapučenim gradovima ili da nastavi s odlaskom o strane zemlje, kao najamna radna snaga.

Ukidanjem znatnog broja pruga u okviru obalne plovidbe prepušta se sanjarenju o velikim uštedama u investicijama neophodnim za obnovu i modernizaciju obalne flote. Time se, opet, upada u grešku da se uštedom u investicijama — ali na

lirivom mjestu — ustvari koči napredak jedne ekonomske grane, koja u budućnosti može postati najvažnija aktivna stavka u našoj platnoj bilanci.

Prometna sredstva upotrebom zastaraju, ali moderna tehnika omogućuje da se zastarjela neekonomska i spora prijevozna sredstva zamjenjuju suvremenijim, ekonomičnijim i bržim. Na taj način povećava se ekonomski učinak i postiže brža amortizacija. Naravno, potrebno je proučavati, ozbiljno i detaljno analizirati u što i kako će se investirati, kako bi se postigli optimalni uspjesi. Nikada nije probitačno i za narodnu ekonomiju korisno jednostavno nešto ukinuti i na tom mjestu ostavit prazninu koju se na prečac želi ispuniti nečim, navodno »novim«. Takvi postupci neminovno dovode do velikih šteta, od kojih trpi cijela privreda. U tom pogledu stekli smo već dovoljno teških iskustava, pa bi se trebalo strogo čuvati da ubuduće tako ne radimo. Jer, neki put je prekasno ispravljati počinjene greške i, konsekvntno, može se upasti u još teže i veće. Historijski razvitak saobraćaja to je naročito pokazao. Uz pojavu novih saobraćajnih sredstava postojala su i stara sve dotle dok se nova nisu toliko usavršila da su stara postala suvišna.

Otoci, utočište mira i prirodnih ljepota, uznemireni su automobilima; turisti su ozlojeđeni, a narod oštao bez najprirodnije veze s obalom, trpeći velike gubitke u svojoj ekonomici, zbog prekida životne veze sa širim tržištem.

Tako smo pretvorili izričito pomorsku u kopneno-regionalnu orijentaciju, gubeći iz vida da je obalna plovidba organski nastavak komunikacija (željezničkih, cestovnih, kao i drugih) s kopna na more i otoke, pretvorivši je u privjesak, koji odumire, umjesto da se još intenzivnije razvija i neposredno utiče na unapređenje ekonomskog i kulturnog blagostanja narodnog života na obali, posebno na otocima, kojih je stanovništvo najteže i pogođeno pomanjkanjem brodskih veza s kopnom.

Ovo teško stanje u obalnoj plovidbi, direktno će se negativno, odraziti i na turističku djelatnost, kojoj je osnovna baza jadransko područje, od Ulcinja do Kopra. U stranjoj se štampi već iznose vrlo oštre kritike na takvo stanje.

Sadašnje stanje u obalnoj plovidbi, brodskih veza s otocima i na ostalim linijama, dakle opće stanje, kao i ono posebno, u broderskom poduzeću »Jadranska linijska plovidba« u Rijeci, koje je u ime naše cijele društvene zajednice, a i u svoje ime, zaduženo da održava solidnu i redovitu obalnu plovidbu, vodeći računa o općim interesima, posebno o interesima desetina tisuća stanovnika naših otoka, tisuća radnika, đaka i vojnika, te stotina tisuća domaćih i stranih turista, koji za kraće ili dulje vrijeme obitavaju na obali ili na otocima — jasno i drastično ukazuje na to da sve ove probleme nije u stanju nositi isključivo na svojim leđima jedno brodersko poduzeće, jer iz objektivnih razloga njegovo poslovanje ne može biti financijski aktivno. Bez društvenih subvencija ne može se održavati i unapređivati obalna plovidba!

Na nadležnim je organima odgovornost i obaveza, u republikama i u federaciji, da na osnovu objektivnih činjenica, zajedno s rukovodećim organima »Jugoslavenske linijske plovidbe«, nađu realna rješenja i odgovarajuće instrumente, koji bi zdravo i stimulatino utjecali na privredno kretanje i društveni standard i time šire, posredno, vraćali zajednici subvencije, koje su i u putničkoj obalnoj plovidbi, kao i kod željeznica, neophodne.

Naš veliki uspjeh je izgradnja Jadranske turističke ceste, koja će, neosporno, znatno utjecati na razvitak turizma, a zatim lokalne privrede, trgovine itd., ali ne smijemo se zavaravati da smo riješili privrednu bazu gradova, gradića, sela i naselja na našoj obali. Naprotiv, ona već sada otvara i nameće niz gorućih problema, u spletu suvremenih komunikacija k unutrašnjosti, osobito na pravcu od dalmatinskih gradova i luka prema Zagrebu, dolinom rijeke Une, što bi bilo od dalekosežne ekonomske i opće koristi za široko i još uvijek nerazvijeno područje Banije, Korduna, istočnog dijela Like i zapadnog dijela Bosne, na koju komunikaciju bi se, praktički, preko grada Zagreba, ubuduće povezali s područjem srednjeg Jadrana i glavni gradovi Austrije i Mađarske, Beč i Budimpešta, kao i neki drugi.

Drugi je pravac od splitskog pomorsko-industrijskog bazena preko Klisa na Duvno i Livno, Bugojno, preko Jajca, za Banju Luku i preko Prozora i Travnika na Zenicu, Sarajevo i dalje.

Istog je karaktera i od velike važnosti nastavak suvremene cestovne komunikacije od grada Dubrovnika i njegove luke, kao i šireg područja, prema Foči, Višegradu, Sarajevu i Beogradu, gdje međuprostori ekonomski trpe uslijed pomanjkanja redovnih saobraćajnih veza i privrednog kretanja prema moru.

Mnogi odgovorni rukovodioci žive u uvjerenju da se ovi gorući problemi spomenutih područja rješavaju izgradnjom željezničkih pruga Sarajevo—Ploče i Beograd—Bar. Te su pruge vrlo značajne za našu zemlju i one krajeve kuda prolaze, ali je na žalost činjenica, što se tiče širokotračne željezničke pruge Sarajevo—Ploče, da je ona ostavila u mrtvom uglu sva četiri dalmatinska grada — Zadar, Šibenik, Split i Dubrovnik — jer nije od nadležnih organa bila usvojena varijanta inž. Huga Kolba, koja je išla pravcem Sarajevo—Zenica—Lašva—Travnik—Bugojno—Prozor—dolinom rijeke Rame na Mostar i Ploče i drugi krak, Bugojno—Duvno—Split, koja varijanta bi bila oko dvadeset kilometara duža, ali ne i skuplja od one koja se gradi na pravcu Sarajevo—Ploče.

Činjenica je da kapaciteti uske i ličke pruge nisu u stanju da zadovolje sadašnje potrebe industrije, poljoprivrede, trgovine, turizma i teretnog prometa Splita, Šibenika i Zadra, kojih su luke još uvijek u postepenoj izgradnji, a industrija u razvitku. Ovu situaciju posebno otežava, premda su dizel-lokomotive zamijenile zastarjele parne — usko grlo željezničke pruge Knin—Perković—Split—Šibenik.

Perspektivnim razvitkom tih luka i njihovih privrednih djelatnosti u cjelini problemi saobraćajnica bit će iz godine u godinu sve veći, kao i društveni gubici.

O ovim gorućim problemima, dok su se još vršile studije o izgradnji željezničkih pruga k srednjem Jadranu, kao narodni poslanik uputio sam u mjesecu januaru 1956. godine opširne podneske s idejnim rješenjima inž. Huga Kolba nadležnim savezним organima u Beograd. Predsjednici kotara Split i Livno, drugovi Ivo Senjanović i Jozo Bakrač, uputili su 1957. godine zajedničku predstavku Saveznom izvršnom vijeću i Saveznoj narodnoj skupštini, u vrijeme kada se raspravljalo o društvenom planu 1957—61. godina, uz prilog studije na 416 stranica »Željezničke veze srednje Bosne sa morem«, koju je štampala Trgovinska komora u Splitu, u 1.000 primjeraka.

Za pravac čija varijanta nije usvojena, a kojim su se još u davna vremena kretali karavani i koji bi bio otvorio prirodni izlaz cijelom centralnom dijelu zemlje neposredno na splitski i srednjodalmatinski pomorsko-industrijski bazen, borili su se krajem prošlog i početkom ovog stoljeća narodni predstavnici u Carevinskom vijeću u Beču. Borili su se za izgradnju željezničke pruge od Splita, Šibenika, Zadra i Dubrovnika, preko Sarajeva do Beograda, a preko Kina, dolinom Une, do Zagreba i dalje. To je bio san i težnja ekonomska, nacionalna, politička i kulturna potreba naših predaka i naših očeva, kojima nikada (kao ni nama u toku II svjetskog rata i Revolucije) nisu smetala brda i planine, niti tuđi režimi i razne špekulacije, da bi se borili za ujedinjenje naroda Jugoslavije.

Dakle na kraju, želim naglasiti da sam kao narodni poslanik i resorni ministar u Saveznoj vladi, od 1946. do 1951.

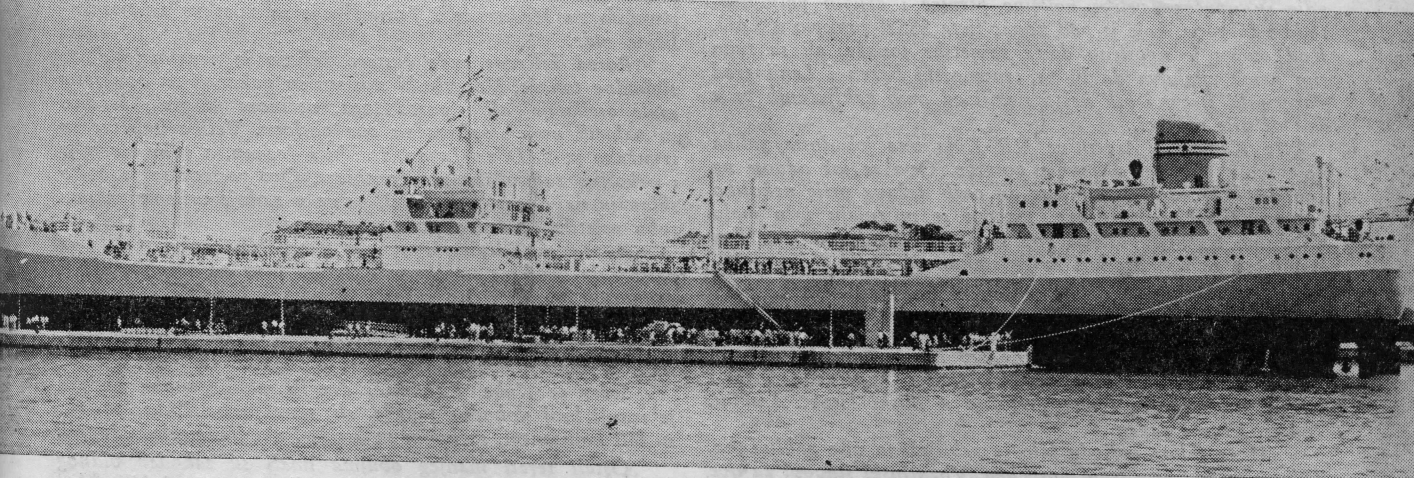
godine, a povremeno i kasnije, iznosio i predlagao s predstavnicima zainteresiranih gradova i kotareva, s područja Dalmacije i jednog dijela Bosne, rješenja za ove probleme koji su od općeg interesa, sa stanovišta jugoslavenskih mogućnosti i potreba, s namjerom da se ovi važni problemi prouče i razrade pa da uđu u republičke i savezne višegodišnje privredne planove i u postepenu realizaciju. Mislim da je od općeg jugoslavenskog značaja i interesa da ovi problemi nađu svoje, odgovarajuće mjesto u idućem društvenom planu i, prema tome, dužni smo i u našoj republici da se založimo i izborimo za njihovo odgovarajuće rješenje.

Stoga je danas više nego ikada neophodno, ne samo radi problema privrede i transporta nego radi zajedničkog šireg interesa naše zemlje i naših neposrednih susjeda — Mađarske, Rumunije, Austrije a i Čehoslovačke i ostalih — da u ovim ključnim problemima imademo svi jedinstvenu, jugoslavensku jadransku orijentaciju, temeljenu na konkretnim ekonomskim, realnim faktorima, na kojoj koncepciji je formirano i organizirano i naše Društvo za proučavanje i unapređenje pomorstva Jugoslavije.

Prema tome, imajući u centru naše pažnje ove organske arterije, kao sastavni i neodjeljivi organizam, danas i u buduću povezan sa cjelokupnom privredom zemlje i općim kretanjima naše društvene zajednice, kao i interesima svakog pojedinog građanina ove zemlje (bez obzira na to gdje je tko rođen i koje je nacionalnosti), jadranska orijentacija Jugoslavije, zajedno s dopunom u dunavskoj riječnoj mreži, treba da nas svih, još više, šire i svestranije spaja, ne obazirući se na republičke, administrativne granice, u užem smislu riječi, i da ne dozvolimo, ni u kojem vidu, da se pojave bilo kakvi, lokalni, uskogrudni regionalizmi i sporovi, koji bi bili štetni, ekonomski i politički, za čitavu našu društvenu zajednicu.

Također je neophodno da se, kada se radi o međunarodnoj ekonomskoj razmjeni i međunarodnoj podjeli rada, uvijek računa s morem kao izrazito trajnim ekonomskim faktorom, ne gledajući na njega kroz jednostranu prizmu plaže i rivijere, jer ono je uvijek bilo i bit će neograničen i najekonomičniji put za razmjenu ekonomskih i drugih dobara Jugoslavije u svjetskim razmjerima.

¹ O ovim problemima vidi članke V. Krstulovića: 1. Prema usponu našeg pomorstva, Pomorstvo, XI/1956, br. 9—10, str. 349—351; 2. Održimo polet naše pomorske privrede, Pomorstvo, XII/1957, br. 8—9, str. 323—325; 3. Uloga pomorskih luka u našoj privredi, Naše more, VI/1959, br. 1, str. 13—17.



Tanker »Iž« ponos naše pomorske flote