



Razvoj i problemi Splitske luke

Ante Marinić, Split

Od triju jadranskih područja, tj. sjevernog, srednjeg i južnog Jadrana, Split predstavlja geografski centar uopće, a srednjeg Jadrana naročito.

Luci Split, kao najvećem pomorskom centru poslije Rijeke gravitira pomorski saobraćaj ne samo srednjeg već i pretežno i onaj južnog Jadrana. Ona se nalazi u centru Jadrana i raspolaže sa dvije luke tj. južnom i sjevernom od kojih luka ova zadnja predstavlja najprostraniju i najprirodniju luku na Jadranu.

Stara gradska luka raspolaže sa 3 veza za preoceanske brodove, s tim što dva veza na gatu Sv. Duje nemaju dovoljan gaz, stoga isti služe uglavnom za linijske brodove sa tonažom od 4—9 hiljada tona. Osim toga, raspolaže sa 250 met. obale za vršenje operacija za manje brodove i jedrenjake. Ostali dio luke uglavnom služi za putnički saobraćaj. Gradska luka raspolaže sa zatvorenim

skladišnim prostorom cca 5.000 m², pokretnom mehanizacijom. Prijeratni promet u gradskoj luci kretao se godišnje oko 230.000 tona, dok poslije oslobođenja i do 420.000 tona.

Nova Sjeverna splitska luka u 1961. god. raspolagat će sa 5 vezova za preoceanske brodove sa gazom od 10 m. od kojih će već tada 3 veza biti potpuno mehanizirana sa portalnim i mosnim dizalicama od 5—7 tona nosivosti, dok 2 veza postepeno će se mehanizirati.

Ova luka posjeduje specijalno skladište za automatsko uvrećavnje i vaganje umjetnog gnjojiva, jedinog ovakve vrste u zemlji, dok je u gradnji skladište za generalni teret kapaciteta 5.500 m². Dosadašnji promet Sjeverne splitske luke kretao se oko 400.000 tona, jer je do sada bilo moguće koristiti samo 3 veza, dok su dva druga bila u završnoj fazi izgradnje.

Potpunom izgradnjom I. etape Sjeverne splitske luke biti će omogućen promet od cca 950.000 tona. Ista će uglavnom služiti za masovne terete i donekle generalni teret, dok će gradska luka uglavnom služiti za linijske brodove tj. za generalni teret.

Osim toga u Sjevernoj splitskoj luci dovršava se izgradnja žitnog silosa kapaciteta od 22.000 tona, te će to biti prvi žitni silos u našim lukama, koji će jednim dijelom već koncem ove godine početi primati prve količine žitarica u izvozu. Time će Sjeverna splitska luka još više povećati svoj značaj u prekomorskoj razmjeni naše spoljne trgovine.

Opravanost i cjelishodnost izgradnje Sjeverne splitske luke kao i daljnje njezino proširenje očituje se za ogromnim poslijeratnim prometom, tako, jer je već 1959. god. iznašao za 4 puta više prometa nego što je bio u 1939. god.

Sjeverna splitska luka kao centralna luka na našem Jadranu, zaslužuje i određenu pažnju za njezin daljnji razvitak, jer ima sve uslove za razvijanje prekomorskog robnog prometa naše zemlje koji iz dana u dan sve više raste. Osim toga određene vrsti robe kao žito, umjetno gnjojivo, ugljen i generalni teret neminovno tranzitiraju preko splitske luke, jer kako je već u početku navedeno, raspolaze sa specijalnim objektima koji povlače za sobom navedenu robu.

Da bi u potpunosti udovoljila namjenoj svrsi potrebno je daljnje investiranje u Sjevernoj splitskoj luci i to: kao prvo potpuno dovršenje I. etape, a to je izgradnja dva skladišta za generalni teret na vezu 4 i 5 sa kapacitetom 20.000 m² na jedan kat, kao i nabaviti određenu mehanizaciju 8 portalnih dizalica od 3—5 tona nosivosti.

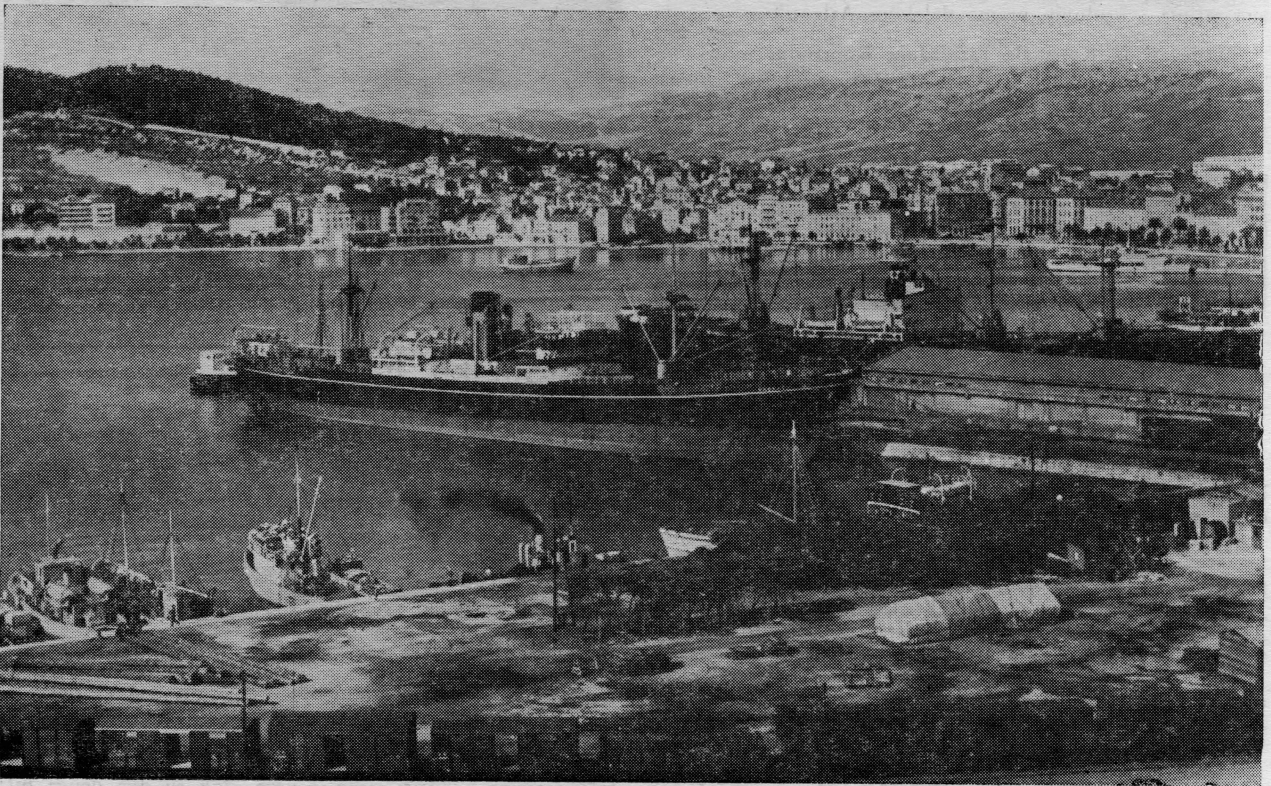
Kao drugo nameće se potreba daljnje izgradnje dva veza prema zapadu i to iz slijedećih razloga: u gradskoj luci treba čim prije osloboditi dva veza za putnički saobraćaj, jer se isti iz godine u godinu povećava, tako da je već sada bilo slučajeva da smo morali privezivati putničko inostrane brodove u liniji na vezove gdje manipuliramo izvoznu-uvoznu robu. Kao drugi razlog jeste predviđeni tako reći osigurani daljnji promet robe sa cca 400.000 tona. Osim toga na prostoru iza 6 i 7 veza već je u izgradnji zatvoreno skladište za generalni teret (a prema planu luke), koje skladište jasno treba da ima svoj vez za pristajanje brodova sa robom namjenjenom za uskladištenje.

Ovo su sve investicije i problemi koje treba riješiti kroz najkraće vrijeme unutar same luke. Osim ovih investicija i problema, unutar same luke postoje određeni problemi za rješavanje izvan domašaja snaga i mogućnosti ovog lučkog centra, a to su proširenje željezničkih kapaciteta sa ovom lukom i povezivanje iste željezničkim i druskim saobraćajnicama za njezino prirodno zaleđe odnosno gravitaciono ekonomsko područje.

Kao drugo postavlja se uvođenje jednake tarife na željeznici za sve naše luke, jer je dokazano do sada višegodišnjom praksom, a što se to ustanovilo i pred kratko vrijeme na jednom održanom sastanku svih uvoznika i izvoznika, špeditera i brodarka u Saveznoj spoljnotrgovinskoj komori, da je usljed sadašnjih različitih željezničkih vozarina prema našim lukama došlo do toga, da je Rijeka bila stalno zakrčena, dok ova luka kao i luka Šibenik, mogle su u to vrijeme da prime brodove koji su u Rijeci čekali na sidrištu.

Povećanje željezničkih kapaciteta prema splitskoj luci od velike je ako ne i presudne važnosti za ovu luku. Uvođenje diesell vuče i izvršena rekonstrukcija na pruzi Split-Martin Brod uvelike je pomogla u povećanju željezničkog kapaciteta i time dala mogućnosti i povećanja prometa preko splitske luke, računajući pri tome i povećanje voznog parka. Međutim, barem do sada, to se nije osjetilo, da je uz povećanje vuče paralelno išlo i povećanje vagona, a što treba da se paralelno rješava. Osim toga u ljetnom željezničkom voznom redu na prugama Zagreb — Split, Beograd — Split i obratno, svake godine je stalna tendencija povećanja putničkih vozova koji jasno idu u tom periodu na uštrb teretnih vozova, a time na teret prometa splitske luke.

Daljnja i kao najvažnija potreba traži neminovno rješenje povezivanja ove luke kao i čitavog ovog bazena željezničkim i druskim putevima sa njenim prirodnim zaleđem i gravitacionim područjem, tj. sa zapadnom i centralnom Bosnom. Ovo i s toga razloga što se sadašnja željeznička mreža srednje Dalmacije pojavila u svom prvom početku izgradnje pruge Split — Siverić i Šibenik — Perković — Slivno 1874. god., kao rezultat suprotnosti interesa mađarskog i austrijskog kapitala u to vrijeme. Smatramo da se ova sadašnja neprirodna veza sa Splitom u socijalističkoj Jugoslaviji može ispraviti i riješiti na već navedeni način, čime bi se ovoj luci obezbijedio njen daljnji razvitak.



Luka Split