

Dubrovnik i pomorstvo

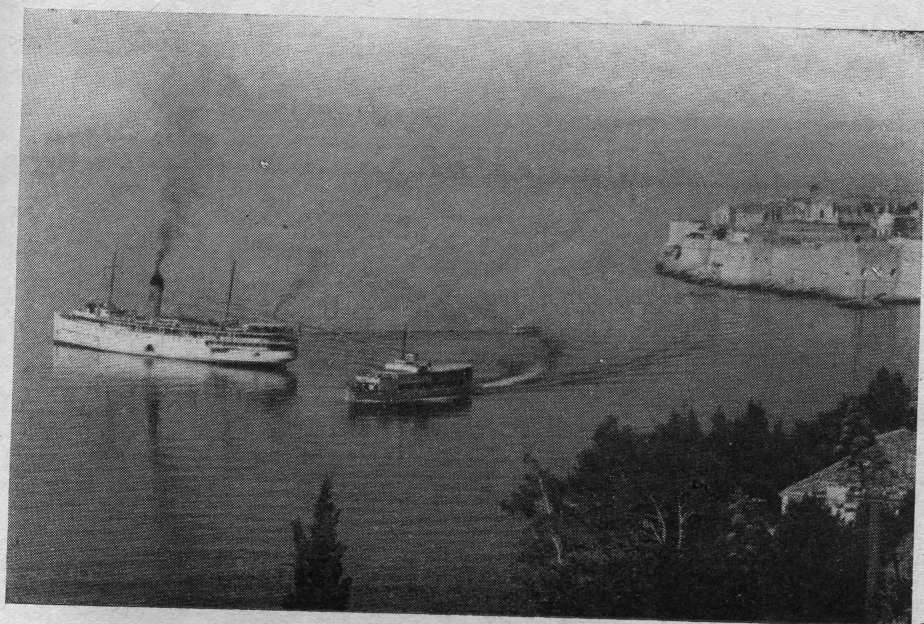
Dr. SRĐAN GOZZE

Razvoj i propadanje mnogih naroda i krajeva nerazdvojno su povezani sa razvojem i propadanjem njihove materijalne podloge. Tu povezanost sudbine jednog naroda sa ekonomskim elementima njegovog razvoja možemo da pratimo kroz cijelu povijest, od najstarijih vremena do danas. Ona je naročito izrazita kod onih krajeva i naroda, kod kojih ekonomsku podlogu predstavlja jedna jedina privredna grana. Primjer Dubrovnika karakterističan je za to. Od svog osnutka, pa do gubitka svoje slobode 1806. godine, pomorstvo i pomorska trgovina, koji su u ono vrijeme bili nerazdvojeno povezani, osnov su blagostanja i napretka ovog grada. Intenzitet pomorske aktivnosti sa svojim vrhovima i padovima odražava se neposredno i odmah u cijelom životu Dubrovnika, njegovom blagostanju, materijalnom i kulturnom napretku. Čitajući povijest Dubrovnika nalazimo na svakoj stranici njegovu povezanost s pomorstvom, ovisnost o moru. Dok je pomorska aktivnost intenzivna, dotle i grad napreduje. Svako opadanje pomorske aktivnosti koje bi povremeno nastupalo uslijed raznih činilaca, izaziva siromašenje i slabljenje Dubrovnika.

Razvitak pomorstva i pomorske trgovine u Dubrovniku ne predstavlja nikakvu slučajnost, već je posljedica ekonomske nužnosti. Obzirom na svoj geografski položaj i siromašnu okolinu, nisu postojali uslovi za razvoj ma koje druge privredne grane. Preduzimljivi i hrabri duh prvih stanovnika Dubrovnika nije mogao da se pomiri sa mišlju, da njihovo naselje ostane malo ribarsko selo, kao toliki drugi. Tražeći izlaz iz ovog, na prvi pogled beznadnog položaja, ugledali su pred sobom more, te shvatili i iskoristili ogromne mogućnosti koje im ono pruža. Prvi spomen o dubrovačkoj mornarici nalazimo već u IX. vijeku. Bizantinski car-pisac Konstantin Porfirogenet obavještava nas, da su čete slavenskih knezova, koje su upućene 870 godine sa naših obala u Italiju radi osvajanja Bari-a od Saracena, prevozili dubrovački građani na svojim lađama. Nije nam cilj da ovdje iznosimo dužu i slavnu historiju dubrovačkog pomorstva. Samo ćemo napomenuti, da je pred pad Republike Dubrovačka mornarica brojila oko 280 brodova duge plovidbe, na kojima je bilo zaposleno između 3 i 4 hiljade pomoraca i da je ostvarivala godišnje prihode od preko 3 miliona turskih pjastara.

Za vrijeme Napoleonskih ratova Dubrovnik, pored svoje slobode, izgubio je skoro cijelu svoju trgovačku mornaricu, što se teško osjeća u cijelom životu grada. Nastupa opće osiromašenje i nazadak na svakom polju. Ali pomorski duh njegovih građana nije nestao, dubrovački pomorci snalaze se i u novim izmjenjenim prilikama. Kad parobrodi počinju da potiskuju jedrenjake nastaje kriza pomorstva na cijeloj istočnoj obali Jadrana. Poznata Bokeljska i Pelješka mornarica propadaju u nepovrat. Dubrovnik međutim, prvi na Dalmatinskoj obali, snalazi se i počinje nabavljati brodove na parni pogon. Prvi parobrod »Dubrovnik« kupljen je u Engleskoj 1880. godine. Od tog vremena, pa sve do početka Drugog Svjetskog rata, Dubrovačka trgovačka mornarica u stalnom je porastu i napretku. Od ukupne tonaže bivše Jugoslavije koja je pred rat iznosila 403.000 BRT, Dubrovnik je imao 195.000 BRT ili skoro 50%.

Ovo nekoliko podataka koje smo nabacili dovoljno ukazuju, da je ovaj grad od svog osnutka, pa do današnjeg dana nerazdvojno povezan sa morem. Što je održavalo kroz tolika stoljeća pomorski duh Dubrovnika, koji su elementi bili njegovi nosioci? Pomorski duh ovog grada nije drugo, do saznanje, stečeno kroz generacije, da je sam opstanak grada, njegovo blagostanje i napredak ovisno o pomorstvu i pomorskoj trgovini. U Dubrovniku pomorstvo nije bila privilegija jednog uskog kruga ljudi, već osnovna privredna djelatnost cijelog naroda. Njegov glavni nosioc bio je slobodni građanski stalež »Pućani«. Svaki građanin, svaki mornar na brodu nastojao je da postane brodovlasnik, da ima svoj brod i da njime plovi za svoj račun. I u drugim gradovima Dalmacije razvijalo se pomorstvo, ali se ono bitno razlikuje od pomorstva Dubrovnika. Dok je tamo pomorstvo bilo samo jedna od mnogih privrednih djelatnosti, ograničena na uski krug porodica, dotle je ono u Dubrovniku predstavljalo osnovnu privrednu aktivnost cijelog naroda i kao takovo bilo je svojina svih slobodnih ljudi. Za građane Dubrovnika napredak pomorstva i pomorske trgovine značio je blagostanje i napredak, a njegovo propadanje bijedu i nazadak. Hiljadugodišnje iskustvo ne jednom je potvrdilo ovu činjenicu i usjeklo se za vječita vremena u njihovo sjećanje. Nije zato nikakva slučajnost,



*Grčki turistički brod
„AEGEON“ usidren pred
Dubrovnikom. — Prolazi
„Vuk Karadžić“,*

da je jedini spomenik koji je Dubrovačka Republika podigla za sve vrijeme svog opstanka, podignut jednom pomorcu, Mihi Pracatu.

Od osnutka Dubrovnika pa do danas prilike su se stalno mijenjale i dalje se mijenjaju, ali u svim tim promjenama ima jedan elemenat koji je stalan. To je odnos Dubrovnika prema pomorskoj privredi. Isti onaj značaj koji je pomorstvo imalo za Dubrovnik u prvim danima njegovog razvoja, zadržalo je do današnjeg dana. Ono je i danas ekonomska podloga razvoja i napredka grada. Činjenice nam ovo potvrđuju. U drugom Svjetskom ratu naša zemlja izgubila je dvije trećine svoje trgovačke mornarice. Zemlja je bila opustošena. Obnova i izgradnja zemlje tražila je koncentraciju svih snaga na najhitnijim i najvažnijim zadacima. Uslijed toga bilo je potrebno da se i ostaci naše trgovačke mornarice koncentrišu pod jedinstvenim rukovodstvom na Rijeci. Gubitak trgovačke mornarice grad je odmah osjetio. Pokazalo se da pomorstvo još uvijek predstavlja materijalnu podlogu Dubrovnika. Bez pomorstva grad nije mogao da pokrije iz vlastitih sredstava ni najosnovnije potrebe. Danas je Dubrovnik jedini grad u NRH, a možda i u cijeloj FNRJ, koji dobiva dotacije iz budžeta za pokriće svojih redovnih rashoda. Prosječni prihod po glavi stanovnika najniži je u NR Hrvatskoj, čak niži od prosjeka za Dalmaciju. Međutim, Dubrovnik je bio svjestan, da živi u FNRJ, da su opći interesi zemlje i njegovi interesi.

Do kraja 1952. g. stanje u zemlji izmijenilo se iz osnova. Obnova zemlje dovršena je. Industrijalizacija je u punom jeku. Trgovačka mornarica, iako još daleko od stvarnih potreba, osjetno je

porasla (od 137.829 BRT, koliko smo imali na dan oslobođenja 15. V. 1945. na 251.838 BRT krajem 1952). Prekomorska plovidba ima krajem 1952. 49 jedinica sa ukupno 211.259 BRT. Od toga broja su 15 novi brzi linijski brodovi. Međutim, organizacione forme naše prekomorske plovidbe ostale su iste kao i u danima obnove. Cjelokupna prekomorska plovidba FNRJ ostala je i dalje koncentrisana u jednom poduzeću na Rijeci. Takva koncentracija flote postaje u novim prilikama kočnica daljeg razvoja i napretka. Jugoslavenska linijska plovidba (Jugolinija) dostiže krajem 1952. g. takav stepen razvoja, da se decentralizacija trgovačke mornarice duge plovidbe nameće kao ekonomska nužnost. U to vrijeme Jugolinija već je održavala tri redovne linije — za Egipat, Sjevernu Evropu i Sjevernu Ameriku — vrši neredovne prevoze za Grčku i Tursku i na kraju bavila se tramperskim poslovanjem. Do danas ovo poslovanje još se proširilo uvođenjem redovne linije za Daleki Istok. Skoro je nemoguće da jedno poduzeće sa ovako razgranatim poslovanjem može da obrađuje svaku pojedinu granu svog poslovanja onako, kako bi to bilo potrebno. Potreba specijalizacije naročito se nameće kod linija. Da bude uspješna, svaka pojedina pruga mora da se stalno obrađuje, da bi se afirmirala kao stalna, solidna, tačna i redovna saobraćajna veza u području gdje saobraća. Mora da bude poznata po svojoj solidnosti i tačnosti od svakog privrednika koji je zainteresiran za prevoz robe na toj relaciji, tako da, pod inače istim uvjetima, ima prednost pred konkurentnim prugama. Mi smatramo da poduzeće koje vodi pet redovnih linija, kao danas Ju-

golinija, ne može i uz najbolju volju da svakoj pojedinoj liniji posveti pažnju koja je potrebna. Teško je istovremeno obrađivati tržište na pet raznih strana svijeta. Do prije nekoliko godina obrađivanje pojedinih pruga nije imalo onaj značaj koji danas dobiva. Do nedavno naše linije poslovale su pod iznimnim okolnostima, skoro bi se moglo reći da su imale monopolistički karakter na relacijama gdje su saobraćale. Međutim posljednje dvije godine uvedene su i konkurentske inostrane linije na istim relacijama. Prava konkurencija tek je započela. Pod takvim uslovima interes našeg pomorstva i naših linija zahtjeva decentralizaciju današnje linijske plovidbe na više specijalizovanih poduzeća, koja bi imala po jednu ili najviše dvije linije. Takva poduzeća imala bi mogućnosti da mnogo bolje i solidnije obrade jednu ili dvije pruge, koje održavaju i da se na njima afirmiraju.

Drugi nedostatak koji se ispoljio u centralističkoj organizaciji trgovačke mornarice duge plovidbe jeste suviše jednostrano usmjeravanje razvoja naše prekomorske plovidbe. Jugolinija je sve do nedavna svu svoju pažnju posvećivala izgradnji linijske flote uz potpuno zanemarenje slobodne plovidbe. Posljedica je ta, da danas imamo oko 20 novih linijskih jedinica, dok se veći broj nalazi u izgradnji, a ni jedan novi tramper. Ovakovo stanje brodova slobodne plovidbe dovoljno je poznato i nije potreban nikakav komentar. Samo da spomenemo da do 1962. godine treba da bude rashodovana cjelokupna naša tonaža slobodne plovidbe, a pitamo se u kojoj mjeri će biti moguće da je do tada zamjenimo. Prema podacima koje je objavila sama Jugolinija, u prvih 9 mjeseci 1952. god. učešće tramperске tonaže u našoj spoljnoj trgovini iznosi 350.576 tona prema 369.532 tona prevezenih našim linijama. Pored toga u istom periodu platili smo stranim brodovima na ime vozarine za uvoz koksa i ugljena 7,241.000 USA Dolara. Samo ove dvije cifre pokazuju koju važnost slobodna plovidba ima za nacionalnu privredu. A potrebe za uvozom nekih masovnih tereta, kao kvalitetnog ugljena i koksa rasti će iz godine u godinu, uporedo sa razvojem naše teške industrije. Bilo je potrebno da naša zemlja uspostavi redovne pruge na glavnim pravcima kretanja naše spoljne trgovine, ali se nije smjelo u tolikoj mjeri zapustiti slobodnu plovidbu. Po našem mišljenju to je posljedica centralističkog vođenja cjelokupne trgovačke mornarice prekomorske plovidbe u jednom poduzeću, koje je prirodno favoriziralo svoju osnovnu djelatnost, a to je linijska plovidba.

Današnja centralistička organizacija trgovačke mornarice duge plovidbe ne daje nam osnov za širi razvoj trgovačke mornarice. Naša zemlja može da postane pomorska zemlja samo razvojem brodarstva duž čitave Jadranske obale i mobilizacijom svih živih pomorskih snaga i stremjenja. Ograničavanje razvitka brodarstva na najuže područje ne otvara perspektive jednoj široj i solidnoj organizaciji trgovačke mornarice. Ograničiti pomorsku priredbu, koja ima uslova za razvoj duž cijele Jadranske obale, samo na najuži pojas, u stvari samo na jednu komunu, znači po našem shvatanju unaprijed ograničiti razvoj pomorstva FNRJ i odreći se vjekovne težnje naše zemlje da postanemo pomorska nacija.

Decentralizacija rađa uvijek natjecanje, koje sa svoje strane stimulira poduzeća u pravcu iznalaženja novih polja rada, novih metoda i načina privređivanja. Sili poduzeća da poboljšaju i usavrše svoju organizaciju, smanje troškove i povećaju rentabilnost. Koncentracija pak, pored izvjesnih prednosti koje osigurava jedinstveno rukovodstvo, pogoduje rađanju monopolističkih i birokratskih tendencija u rukovođenju, koči razvijanje široke inicijative trudbenika i demokratizaciju samoupravljanja. Nema široke i zdrave diskusije o najvažnijim problemima pomorstva. Svi problemi i interesi razvoja pomorstva posmatraju se kroz prizmu interesa jedinstvenog poduzeća i dolazi do toga da se interesi tog poduzeća indentificiraju sa općim interesima razvoja pomorstva FNRJ.

Na kraju treba napomenuti da će decentralizacija trgovačke mornarice osigurati našim važnijim lučkim i pomorskim centrima materijalnu osnovu za njihov dalji razvoj i napredak, jer su oni obzirom na svoj geografski položaj i ekonomske prilike upućeni na more i pomorsku privredu kao osnovni izvor svoje egzistencije. A iz podataka koji su naprijed iznijeti vidimo da je Dubrovnik u prvom redu ovdje zainteresiran, jer je pomorstvo bilo i ostalo glavna materijalna podloga njegovog života i napredka. U ovom slučaju interesi Dubrovnika poklapaju se sa općim interesima, te po našem najdubljem uvjerenju samo razvoj pomorstva duž čitave Jadranske obale može da stvori uslove da se FNR Jugoslavija razvije kao pomorska zemlja.

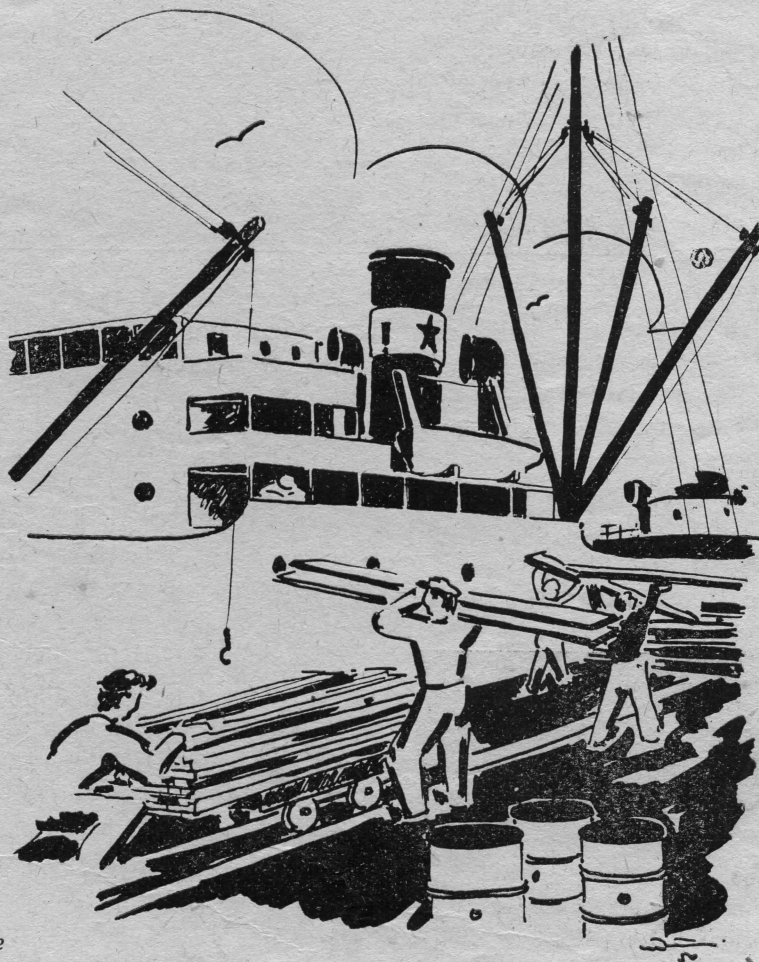
Kad je prije dvije godine prvi put pokrenuto pitanje decentralizacije trgovačke mornarice, pomorski krugovi na Rijeci najoštrije su se oprli. Međutim danas ti isti krugovi priznaju ispravnost postavki koje su u početku pobijali. U referatu

o prekomorskoj plovidbi, kojeg je podnio na zasjedanju društva ekonomista u Rijeci aprila mjeseca o. g., drug ing. Ilijić, konstatuje se da princip koncentracije flote u jedinstvenom rukovodstvu ima, pored nesumljivih prednosti i svoje granice, pa i stanovite nedostatke, jer pogoduje rađanju monopolističkih i birokratskih tendencija, koje koče razvijanje široke inicijative trudenika i demokratizacije samoupravljanja. A bez široke demokratizacije i njome uslovljenog rasplamsavanja najšire inicijative što većeg broja trudenika ne može se nigdje, pa ni u pomorstvu ostvariti značajniji progres. Dubrovnik je dobio puno zadovoljenje. Dok su nam ispočetka govorili da smo pitanje decentralizacije pokrenuli iz

čisto lokalističkih interesa, ne vodeći računa o interesima zajednice, sad nam se priznaje ispravnost našeg stanovišta, koje smo od početka branili.

Diskusija po pitanju da li je decentralizacija ekonomski opravdana ili ne, da li unapređuje interese pomorstva, da li će štetiti interesima naše spoljne trgovine i ostalo, sada je završena. Ideja decentralizacije trgovačke mornarice pokazala se zdrava i pravilna i pobjedila je.

Sad treba da završe riječi i da počnu djela. Uskoro će i Dubrovnik imati prilike da pokaže, da li u njemu još uvijek postoji onaj pomorski duh koji ga je stoljećima održavao.



Motiv iz Gruške luke