

Luke i željeznice FNRJ¹

Kap. Luko Vidak

Borba dalmatinskih luka za vezu sa svojim zaledem: Bosnom, započela je pred sto godina. Ona se u periodu od 1880. do 1914. godine konačno vodi u Carevinskom vijeću u Beču i u Dalmatinskom saboru u Zadru. Poslije Prvog svjetskog rata, njena neopisiva zaoštrenost u novostvorenoj državi SHS, imala je za posljednicu: Zakon o izgradnji ličke i unske širokotračne, kao i drinske uskotračne pruge.

No, ta se borba nastavlja i poslije oslobođenja, sve dok konačno nije decembra 1957. godine pitanje veze dalmatinskih luka sa svojim zaledem došlo pred Saveznu narodnu skupštinu u Beogradu.²

Od 1947. do 1952. godine izgrađeno je, pored velikog broja saobraćajnih objekata, oko 1100 km novih pruga, ali od 1953. godine nastaje zastoj, dok nije 1954. godine došlo do punog korištenja kapaciteta. Poslije toga su pruge u prenaprežanju, zbog čega je bilo potrebno prići izvanrednim mjerama, da bi se zadovoljile današnje potrebe privrede.³

IZGRADNJA ŽELJEZNICA U SVIJETU

Iako će se ovdje iznijeti neki uzroci koji su do 1941. godine ometali izgradnju i oni, koji su još i danas smetnja bržoj izgradnji naših željeznica, osvrnut ćemo se za čas na izgradnju nekih pruga u svijetu i na brzinu kojom se ta izgradnja odvijala. Tako je na primjer, na drugoj strani Jadrana do 1914. godine bilo povezano skoro četrdeset luka, gdje je, osim ostalih uzdužnih pruga, bilo podignuto i 12 popriječnih pruga između Jadranskog i Tirenskog mora.⁴ Naše četiri dalmatinske luke čekaju na potrebnu željezničku vezu već četrdeset godina, od dana kada su Južni Slaveni, iako djelomično, zaokružili svoje granice, a toliko vremena nije trebalo da se — sibirskom željeznicom — povežu luke Atlantskog i Tihog oceana. Sibirski željeznica, to najveličanstvenije djelo u povijesti izgradnje željeznica, bila je gotova do 1914. godine i vezala je, odnosno stvorila je željezni put koji ide — preko čitave Evrope i Azije — od meridiana cca 0° (Greenwich-a) do meridiana cca 132°.⁵ Godine 1933. željeznička mreža u nekim zemljama Evrope iznosila je:

Austrije	sa	84.024 km ²	...	81.999 km	pruga
Belgije	„	30.444 „	...	10.090 „	„
Danske	„	42.931 „	...	5.319 „	„
Holandije	„	34.181 „	..	3.635 „	„
				(plus kanali)	
Švajcarske	„	41.295 „	...	6.028 km	pruga
Bosne i Hercegovine	„	42.060 „	...	1.792 „	„
				uklj. industrijske	
Jugoslavije	„	247.542 „	...	10.400 km	svih vrsti pruga
Engleske	„	242.927 „	...	32.604 km	pruga

Iz naznačene tablice jasno se razabire da je Bosna i Hercegovina po prilici jednaka Švajcarskoj, a ova zemlja ima više od tri puta dužu mrežu od Bosne i Hercegovine, dok Engleska, koja je veličinom po prilici jednaka staroj Jugoslaviji, imala je više od tri puta dužu mrežu od Jugoslavije. Ali, od svih jugoslavenskih zemalja imaju i danas najslabiju željezničku mrežu Dalmacija, te NR Bosna i Hercegovina, uz NR Crnu Goru, koja zapravo tek sada to pitanje povoljno rješava. Dalmacija i NR Bosna i Hercegovina imaju skupa blizu 55.000 km², a željezničkih pruga oko 2.200 km uključivo bosanske industrijske pruge i zbog takovog stanja željezničkih veza između Dalmacije i Bosne potrebno je i sa društvenog i sa političkog i sa ekonomskog

gledišta, da se sada umjesto normaliziranja čitave pruge Sarajevo—Ploče srede najneophodnije tri veze između njih.

PROBIJANJE VELIKIH PLANINA RADI IZLAZA NA MORE

Ako nam je stara dvojna monarhija namjerno pogrešno stvarala takovu željezničku mrežu koja je unijela zbrku i uništila promet pravcima starih karavanskih putova, na nama je sada da posljedice tog štetočinskog rada iz prošlosti počnemo ispravljati. Ali za oživljavanje prometa tim vjekovnim pravcima, potrebno je raditi upravo ono što nije htjela da uradi ta nekadašnja vladavina, to jest, — probijati tunele bez obzira na to, da li će oni biti dugi tri ili trinaest kilometara, kada ti tuneli povoljno rješavaju eksploatacionu problematiku na trasama. Svakako tim prije i zato, jer je život i razvitak čitavog primorja i njegova zaleda ovisan o probijanju niza tunela manjih ili većih. Stoga svako nesvjesno suprostavljanje izvjesnih stručnjaka ovoj velikoj potrebi našeg primorja, opasno je i politički i ekonomski.

Čudno je, da ni poslije četrdeset godina izgradnje jugoslavenskih željeznica, naši stručnjaci još nisu svi stvorili istovjetan i ispravan odnos prema objektima ove vrsti. Još čudnije je to, što se ta izgradnja izbjegava zato, što tobože naša operativa nije još savladala tehniku građenja primjenom novih metoda rada uz raspoloživu mehanizaciju. Jednim ćemo primjerom ukazati, na koji se način to pitanje postavlja na izvjesnim trasama: »Dužina tunela karakterizira obimnost investicija i težinu radova. U ovom pogledu su najnepovoljnije splitske varijante, naročito ona preko Rumboka, na kojoj su predviđena tri tunela preko 6 km dužine. Vrijedno je pomena da se kod studija trasa pruge Sarajevo—Ploče dugo proučavalo, da li je uopće opravdano uzeti u daljnje razmatranje varijante sa jednim dužim tunelom, iako su iste radikalno rješavale eksploatacionu problematiku trasa. Međutim, kod splitskih varijanta slobodnije su primjenjeni dugi tuneli, a da pri tome ništa efikasno nije postignuto. Ova »tunelomanija« nema osnova u našim uslovima, jer se operativa nije od sada istakla brzinom probijanja tunela, niti je dovoljno savladala tehniku građenja istih, primjenom novih metoda rada i raspoložive mehanizacije.«⁶

Međutim, jedan od naših poznatijih praktičnih graditelja pruga, akademik prof. ing. Jerko Alačević, stvar postavlja sasvim drugačije i kaže: »To, što se naša operativa ne ističe brzinom građenja niti je dovoljno savladala tehniku novijih metoda, ne znači, da tunele uopće ne treba primjenjivati, ako su oni potrebni i ekonomični u pogledu troškova eksploatacije i građenja. Mislim, da je lakše školovanjem osposobiti kadar, da ovlada tehnikom građenja, nego da gradimo prugu sa velikim usponima, da bismo izbjegli tunele. Školovanje kadra manje staje ekonomiju od stalno većih troškova eksploatacije. I na ovom mjestu ponavljam, da bez promjene dužih tunela mi u Jugoslaviji ne možemo dobiti povoljnu i odgovarajuću željezničku mrežu. (podcrtao V. L.). Ukoliko do sada pojedini inženjeri nisu ovladali tehnikom građenja tunela, to moraju da nauče.«⁷

Ne spada u zadatak ovog razmatranja da ulazi u suštinu problema jedne ili druge trase, jer to je stvar odgovarajućih stručnjaka. Ovdje je međutim čak mnogo važnije to, što čitalac mora i nehotiče da dobije utisak, kao da se — još i poslije sto godina izgradnje željeznica — naši stručnjaci nalaze tek na početnoj tački, i baš na rješavanju željezničkog pitanja broj jedan — tunela, iako na

svijetu postoje više kulminacije, nego što su naše i tuneli, među kojima ima i takovih koji su duži nego što će biti naši:

Tunel Gotthard dug 14,9 km na 1.150 m nadmorske visine
Tunel Täüern dug 8,5 km na 1.311 m nadmorske visine
Tunel Lötschberg dug 14,5 km na 1.242 m nadmorske visine
Tunel Mon Cenis dug 12,8 km na 1.225 m nadmorske visine
Tunel Arlberg dug 10,3 km na 1.295 m nadmorske visine

PRODIRANJE DESTRUKTIVNIH ELEMENATA U SAOBRAČAJNU UPRAVNU POLITIKU NOVE DRŽAVE SHS I POSLJEDICE OD TOGA KOJE SE OSJEĆAJU I DANAS

U doba izgradnje željeznica kod nas — za vrijeme stare vladavine do 1918. godine, u izgradnji željeznica trase su se povlačile uglavnom najlakšim i najjeftinijim ili čak i duljim pravcima (Lička i Dubrovačka pruga i t. d.), bez ikakvog osvrta na pravce vjekovnih glavnih karavanskih putova i na potrebe potčinjenih jugoslavenskih zemalja.

Revizija i analiza stvaranja savremene mreže kolskih cesta i željeznica na teritoriju Bosne, Hercegovine i Makedonije pod turskom vladavinom i Kneževine Srbije, ukazat će nam u prvome redu i to, da je Austrija — osjećajući se moćnom poslije pada Napoleona — vršila utjecaj na stvaranje savremenih kolskih cesta i željeznica na čitavom Balkanu, dakle u zemljama koje nisu ni bile pod njezinim suverenitetom.⁸ To su baš danas sve zemlje koje sačinjavaju FNR Jugoslaviju, a ranije su sačinjavale ekonomsku sferu Splita i Dubrovnika.

Da je Austrija nestala prije ili poslije Bečkog kongresa do prve polovice prošlog vijeka, sigurno je, da bi se i savremene kolske ceste i željeznice bile najprvo izgradile pravcima glavnih karavanskih putova; kao i svuda u svijetu.⁹ Dakle, pravcima starih karavanskih putova Splita i Dubrovnika, što znači, da bi se njihove kvalitetne proizvodne sile i dalje bile razvijale, iskorištavale, održavale i da bi one čak bile uzdignule nove proizvodne sile i u zaleđu.¹⁰

Umjesto da se poslije osnivanja nove države SHS najprvo počelo uzdizati sve ono što je stara dvojna monarhija srušila da bi se ujedno oživili i nekad dva glavna izlaza Balkana na Jadran, 1920. godine postavlja se zahtjev izgradnje nove luke na ušću Neretve.¹¹ To pitanje nastalo je tako preuranjeno i baš u momentu kada mlada država SHS još uopće nije imala nikakve ekonomske orijentacije, pa dosljedno tome ni pomorske. To je pitanje nastalo upravo i tada, kada se čak nisu dovoljno koristile ni postojeće jugoslavenske luke: Šibenik, Split, Metković, Gruž i Zelenika, već Trst, Rijeka, Braila, Galac i Solun.¹²

Takav saobraćajni, odnosno ekonomski poremećaj nije se stvarao nigdje na svijetu, pa čak ni u Aziji ni u Africi¹³ već samo jugoslavenskom narodu prije i poslije 1918. godine.

Danas luka Ploče postoji, jer se izgrađuje već od 1937. godine i danas je — izmjenom privredne strukture zemlje — zaista očita potreba njezina postojanja, pa s obzirom na to i velike žrtve koje je za nju doprinio jugoslavenski narod za njezinu izgradnju od 1937. godine do danas, mi toj našoj novoj jugoslavenskoj luci moramo željeti svaki uspjeh i razvitak, tim prije što će u budućnosti — razvitkom jugoslavenskih zemalja — i nove i stare naše luke imati dosta posla.

Prema tome, ovim smo dokazali da mi na tu našu novu luku ne gledamo više unatrag, ali bilo bi politički i ekonomski neopravdano za sada tražiti za tu luku izvođenje hipergradnja, ako za dogledne potrebe saobraćaja one još nisu neophodne.

Treba tačnije još jednom ispitati potrebe u cilju da bi se umjesto normalizacije čitave pruge Sarajevo—Ploče, za sada reguliralo samo usko grlo Bradina—Konjic. Time bi se izdvojila znatna sredstva za okončanje četrdeset godiš-

nje borbe koja izaziva ogromne zastoje u produktivnim snagama zainteresiranih krajeva. Naši stručnjaci treba da ovdje razumno postupe da bismo konačno za uvijek otklonili posljedice štetočinskog rada do 1918. godine, koji se nije sastojao samo u stvaranju poremećaja u ekonomskom životu primorja i zaleđa, već upravo i u namjernom stvaranju razjedinjenosti jugoslavenskog naroda.

(Saobraćajna uprava i željezničke tarife do 1941. godine) Poslije raspada stare dvojne monarhije, nova jugoslavenska država skoro nije imala saobraćajnih stručnjaka za upravu nijedne grane saobraćaja, jer se stari austro-ugarski kadar razišao svojim kućama: u Tirol, Austriju, Češku, Mađarsku, Galiciju i tako dalje. Osim toga, na području nove države SHS nije se zatekla nijedna uprava: pomorstva, željeznica, riječnog saobraćaja, jer su se one nalazile izvan granica nove države. U pomanjkanju neophodnog stručnog i rukovodećeg kadra u svim granama saobraćaja, moralo se nastaviti po starome, to jest, usvojiti stare austrijske i ugarske sisteme uprave saobraćaja. Sa preostalim vrlo oskudnim austro-ugarskim kadrom jugoslavenske narodnosti i desetkovanim srbijanskim kadrom, stvorene su kakve-takve tri potpuno nove uprave: pomorstva, željeznica i riječnog saobraćaja. Te tri najnesređenije uprave sačinjavale su: ministarstvo saobraćaja. Tako je u novoj mladoj državi SHS nastalo najnesređenije, najglomaznije i ujedno najsiromašnije ministarstvo, koje je djelomično počivalo i na stanovitim elementima stare austro-ugarske uprave saobraćaja, koji su ionako negativno djelovali po interese jugoslavenskog naroda do 1918. godine. Nadležnost ovog ministarstva zahvatila je 386 morskih pristaništa rastrkanih na 5.172 km efektivno dugoj obali sa 52 naseljena otoka od 982 koliko ih je ukupno bilo, i preko 2000 željezničkih stanica na željezničkoj mreži dugoj preko 9.000 km, razgranatoj na površini od preko 200.000 km². Isto ministarstvo trebalo je da vodi evidenciju o ogromnom broju saobraćajnih objekata, čija je vrijednost samo onih pod upravom željeznica prelazila vrijednost od 26 milijardi predratnih dinara. Isto je tako trebalo da vodi brigu o saobraćajnom kadru od preko 100.000 ljudi, rastrkanih po otocima i grebenima, morskoj obali i pristaništima, željezničkim prugama i stanicama, plovnim rijekama i kanalima, te riječnim pristaništima i brodovima.

Pomanjkanje iskusnog stručnog kadra osjećalo se najteže baš u upravi željeznica, a da uz to na teritoriju nove države nije bila zatečena nijedna srednja, pa ni viša željeznička škola, niti je do Drugog svjetskog rata bilo stvoreno više od jedne srednje škole i kursova. Čitava ta manjkavost i nedovoljna briga o uzdizanju tog kadra, uzrokovali su izbijanje niza upravo paradoksalnih pojava u željezničkom saobraćaju. Naime, željeznička je mreža iako polako, ali stalno rasla:

1918. godine bilo je u saobraćaju 8.800 km pruga
1919. godine bilo je u saobraćaju 8.991 km pruga
1920. godine bilo je u saobraćaju 9.332 km pruga
1921. godine bilo je u saobraćaju 9.420 km pruga
1922. godine bilo je u saobraćaju 9.618 km pruga
1923. godine bilo je u saobraćaju 9.826 km pruga
i tako dalje.

Dok se na toj strani pravio napor, i željeznička mreža proširivala, odjednom je, — uslijed propusta Generalne direkcije JDŽ da istovremeno povećava i vozni park, — godine 1924. izbilo pomanjkanje vagona, upravo na starim prugama za vrijeme izvozne sezone. Od tada se pitanje manjka voznog parka sve to više zaoštravalo, te se konačno tek od 1930. godine — nakon nabavke novog i opravke starog voznog parka — počelo otklanjati tu vrstu smetnje, odnosno tu zapravo paradoksalnu pojavu u željezničkom saobraćaju. Suvišno bi bilo iznositi i sve ostale negativne pojave i smetnje, koje su kočile ispravno funkcioniranje Generalne direkcije JDŽ, ali ćemo ipak naglasiti da ih je

ona morala još mnogo da izdrži i prebrodi sve do početka Drugog svjetskog rata.¹⁴

Teška je konstatacija svakako i to, da je jedna mlada i nova država — kao što je bila država SHS — stvorila jednu krutu centralizaciju baš glavnih grana saobraćaja: pomorstva, željeznica i riječnog saobraćaja, što nije uradila niti je imala nijedna stara i već dobro organizirana država Evrope, pa čak ni mnogo manja od nove države SHS.

Ta pogriješka bila je ujedno i jedna nesreća po ekonomiku (saobraćaj) mlade države. Ali da čitava ta nesreća bude i još veća, usvojene su čak i stare austrijske i ugarske željezničke tarife, koje su ionako naročito negativno djelovale na naše interese do 1918. godine. Te su se stare tarife čak neizmjenjene koristile sve do 1926. godine. Ali ni poslije toga — ni kasnijim reformama prve jugoslavenske tarife — nisu nikad bile potpuno samostalna jugoslavenska izradba, jer se nisu nikad oslobodile baš onih starih destruktivnih elemenata austrijskih tarifa.

Austrija i Ugarska bile su pravi majstori u stvaranju željezničkih tarifa i oni su ih tako udešavali, da je jugoslavenska roba strujala onim pravcima kojima su željeli ti nosioci dualizma. Zapravo, jugoslavenske zemlje bile su pod njihovom vladavinom tarifiški zapostavljene. Međutim, nakon njihove propasti, to se nije potpuno izmjenilo, čak nije bilo snage ni moći koja bi to potpuno spriječila i zastavila. Kao eklatantan dokaz disorganizacionog i negativnog djelovanja tih novih jugoslavenskih tarifa, može da posluži slučaj sa prijevozom stanovite hercegovačke robe, koja se, iako na domaku Dubrovačke luke, penjala čak na Rakek, da bi se zatim spustila u talijansku luku Trst. Nakon što je spojen srbijanski uskotračni sistem sa bosanskim — izgradnjom pruge Vardište—Titovo Užice — onda je i roba iz okolice Ustiprača, koja je do tada preko Sarajeva išla u Gruž, počela da preko Vardišta i Stalaća bježi u Solun. Umjesto da jugoslavenske željezničke tarife usmjeravaju jugoslavensko žito u pravcu jadranskih luka, one su ga stalno usmjeravale u pravcu Braile, Galaca i Soluna.^{15 16} Ni do Drugog svjetskog rata te se tarife nisu sredile u korist naših jadranskih luka, a to je naročito osjećao Gruž kao zaglavak uskotračne pruge.¹⁷

Jugoslavenske željezničke tarife do 1941. godine — sa elementima starih austrijskih tarifa — stalno su odalečivale stanovitu robu od jadranskih luka, kao i stare austrijske tarife do 1918. godine. K tome i upravljanje našim jugoslavenskim lukama po starom austrijskom sistemu iz najglomaznijeg i najsiromašnijeg ministarstva, bili su upravo oni faktori koji su zadržavali i zadržali austrijsku fizionomiju svim jugoslavenskim lukama sve do oslobođenja. Takovo stanje nije sigurno moglo da pozitivno utječe ni na rad željezničkih inženjera, pa baš u svemu naslijedu iz 1918. godine možda treba potražiti i one prave vidljive i nevidljive uzroke koji željezničke inženjere nisu ni u toku dva decenija do Drugog svjetskog rata mogli da ujedine u pogledima na fiksiranje plana jugoslavenske željezničke mreže.

Ministarstvo saobraćaja, to najglomaznije i najsiromašnije ministarstvo do Drugog svjetskog rata, ostalo je najnesređenije i zato, što zbog oskudnih budžetskih sredstava nije moglo da uposli dovoljan broj visokokvalificiranog kadra. Jasno je, da to nije moglo da ostane bez posljedica, te je u prvome redu postalo poslovično tvrditi da Jugoslavija nema »pomorske orijentacije«. Međutim, ako analizu tog problema postavimo ispravno, onda će nam rezultat pružiti prave uzroke koji se sakrivaju i u slijedećem:

Uprava pomorstva u Trstu i Rijeci imali su skupa:	Brodarsko odjeljenje Ministarstva saobraćaja u Beogradu i Direkcija pomorskog saobraćaja u Splitu imali su skupa:	
	1913. g.	1930. g.
Pravnika	47	5
Inženjera	32	9
Veterinara	3	—
Ljekara	5	—
Rib. stručnjaka	6	2

Službeni teritorij Direkcije pomorskog saobraćaja u Splitu do 1941. godine, nije bio mnogo manji od onog koji je ranije potpadao upravama pomorstva u Trstu i Rijeci. Jugoslavenski teritorij iznosio je po prilici manje od 2/7 od ranijeg do 1918. godine. Međutim razlika je u kadru ogromna i ona — kako vidimo — iznosi 93:16, a da pri tome nismo uzeli u obzir nautičare. Ako još držimo u vidu, da je taj austrijski i ugarski kadar poklanjao uglavnom punu pažnju pretežno Trstu i Rijeci, te osim toga da u tome nije uračunat stručni kadar pomorskih sektora ministarstva trgovine u Beču i Budimpešti, — kako smo to uradili za naš kadar — onda je stanje kadra pomorske uprave Jugoslavije bilo upravo očajno. »Pomanjkanje personala jedna je hronična nevolja pomorske uprave« kaže se u godišnjem izvještaju Trgovačko-industrijske komore u Splitu 1939. godine (str. 54). Ali, isto vrijedi i za željeznice, to jest, vrijedi i za željezničke inženjere—trasere i za željezničke stručnjake—tarifere.

Prema tome, staro ministarstvo saobraćaja bilo je neko krnje ministarstvo, pa uslijed toga i uslijed ostalih negativnih faktora — koji su ovdje već iznijeti — niti su željezničke tarife ikad mogle da postanu prava samostalna jugoslavenska izradba (bez austrijskih i ugarskih elemenata) niti su jugoslavenske luke mogle da izmjene austrijsku fizionomiju, niti je Plan jugoslavenske željezničke mreže mogao biti zgotovljen u dvadeset godina. Taj se plan naročito otežao »ad calendas graecas«.

Za vrijeme Drugog svjetskog rata taj ionako oskudni kadar ministarstva saobraćaja bio je desetkovan, pa stoga iako su uprave pomorstva, željeznica i riječnog saobraćaja zatečene organizirane danom oslobođenja, jasno je, da su u početku sve te uprave imale oskudan kadar, a pitanje je, da li su ga stvorile i do danas.

SAOBRAĆAJ I PLAN ŽELJEZNIČKE MREŽE FNRJ

Postavlja se odmah pitanje: kako stvari danas stoje sa našim trgovačkim lukama, željezničkim tarifama, željeznicama ili Planom željezničke mreže FNRJ?

Baš zbog tih pitanja i odbornici se Općinskog vijeća NOO Dubrovnik sa područja Osnovne organizacije SSRN »Stanica« nalaze u nezgodnoj situaciji jer se i na sastancima te Osnovne organizacije i na Zboru birača pokreće pitanje i luke i željeznice, na koje je teško odgovarati. Dok s druge strane, Šesti plenum Saveznog odbora SSRNJ u Beogradu od 9. IX. 1957. godine skreće pažnju novim odbornicima — pored ostalog — baš na one grane privrede koje zaostaju, te naročito podvlači saobraćaj, pa i urbanizam. U vezi s time postavlja i zadatke, te dalje naročito ukazuje, da se sredstvo kritike koristi za svestrano postavljanje zadataka. (Politička dokumentacija 4 — Kultura, Beograd 1957.).

U želji da se osvrnemo na važna i krupna pitanja našeg područja, nikako ne možemo mimoći luku i željeznicu, pa ni Plan željezničke mreže, o kojem rješenju ovisi i rješenje i tih pitanja. Ali isto tako ne možemo mimoći ni željezničke tarife, jer one su — pored ostalog — jedan od najmoćnijih sredstava za uzdizanje svih krajeva, pa tako i Dubrovnika, a i u tom baš pitanju Dubrovnik ima skupo stečeno iskustvo.

Što se tiče Plana željezničke mreže FNRJ, pustit ćemo da o njemu govore stručnjaci. Akademik prof. ing. Jerko Alačević to pitanje — pored ostalog — postavlja ovako: »Da bismo mi u našoj državi uredili saobraćajne veze na ekonomskom principu, potrebno je da pođemo od davnina utvrđenim stazama« (pocrtao V. L.). U pogledu izbora stručnjaka za izradu Plana željezničke mreže FNRJ — što je uostalom najvažnija stvar za brz i ispravan ishod tog kompliciranog ekonomsko-tehničkog posla — naš priznati naučenjak kaže: »Da bismo to postigli, treba stvoriti jedan forum od najstručnijih ekonomista i inženjera, poštenih i nepristrasnih ljudi, koji će po svom najboljem znanju i savjesti utvrditi sve izvore dobara i količinski i

vremenski«.¹⁸ Na temelju svega toga, željeznica je Dubrovniku unaprijed osigurana, jer on je vjekovima bio zaglavak jednog od najglavnijih starih karavanskih putova na Balkanu, poznat još i pod imenom »Dubrovački put.« Što se drugog pitanja tiče, čitalac i nehotice dobija utisak, kao da pomenuti forum uopće nije do sada postojao, pa da stoga ni Plan željezničke mreže FNRJ nije mogao biti zgotovljen ili ako je taj forum zaista postojao, da ga treba svakako mijenjati, da bi se izabrali pošten i nepristrani najstručniji ekonomisti i inženjeri Jugoslavije. Bilo što bilo, to je pitanje svakako otvoreno i o njemu treba da naši budući savezni narodni poslanici povedu računa, jer — kako smo već naglasili — o tom Planu ovisi rješeno pitanje luke i željeznice Dubrovnika.

Također je otvoreno i pitanje reforme naših željezničkih tarifa. Štoviše, Savjetovanje o svim problemima saobraćaja — koje je bilo održano u Beogradu prošle godine — u donesenim zaključcima traži njihovu temeljitu reformu. Sudeći i po Zborniku DEH — Rijeka 1954. g. (str. 187.) mi još nismo riješili ni najosnovniju stvar naših željezničkih tarifa. Na Savjetovanju o problemima pomorske privrede na Rijeci, pitanje je tarifa itekako skrenulo pažnju naših ekonomskih stručnjaka. Tako je na primjer, Dr. M. Dobrinčić docent ekonomskog fakulteta sveučilišta u Zagrebu, tom prilikom — pored ostalog, kazao i slijedeće: »Teške su konstatacije i to, da je iz Hercegovine za neke artikle željeznička tarifa jeftinija do Jesenica, nego do prve morske luke do Ploča ili Gruža«. Ako još i danas postoje u našim željezničkim tarifama ti ili drugi slični elementi, to bi trebalo da znači, da su to uvijek oni isti, koji su se uvukli u prve jugoslavenske željezničke tarife, a koje zbog toga ni do Drugog svjetskog rata nisu uspjele navrnuti stanovitu robu preko naših jadranskih luka. Sudeći pak i po Spomenici Trgovinske komore u Dubrovniku iz godine 1955., »Problemi saobraćaja Južnog Jadrana i njihov utjecaj na životni standard«, zapaža se, da uistinu naše željezničke tarife prave jedan poseban ekonomski problem, kojemu bi konačno trebalo pokloniti više pažnje. Možda ne ćemo pogriješiti, ako kažemo, da bi za konačno sređenje željezničkih tarifa, trebalo stvoriti jedan forum od najstručnijih ekonomista u cilju da bi se jednom okončalo i to pitanje.

Naše pak luke predstavljaju jedno posebno pitanje, dapače jedno krupno ekonomsko pitanje. Iako se trgovačke luke smatraju najvišim trgovačkim ustanovama zemlje, sve nisu još riješile ni najosnovnija organizacijska pitanja, niti sve imaju urbanistički program odnosno generalni projekt za uređenje, pa čak u nekima i najosnovnija pitanja iz komunalne službe čekaju na svoja rješenja. Osim toga, sve pak luke čekaju na stvaranje metodologije za utvrđivanje njihova kapaciteta; nije još postavljeno ni pitanje privredne uprave za svaku pojedinu luku i tako dalje. Čitava ta manjkavost pravi pojedine luke neuglednim pred inostranim svijetom, osim što im koči pravilan razvitak. Iz svih tih razloga trebala bi Uprava pomorstva i riječnog saobraćaja FNRJ da konačno poduzme odgovarajuće mjere radi sređenja tih i ostalih manjkavosti. Načudnije je pak to, što pomenuta Uprava do sada nije pokazala svoj interes da ukaže, da u rješavanju sudbine naših luka (konkretno luke Dubrovnik), ne mogu da učestvuju samo ekonomisti ili samo željeznički inženjeri, već pored njih još i naši priznati geografi i nautičari.

ZAKLJUČAK

Godine 1954. na proslavi Desetgodišnjice oslobođenja istočne i južne Hercegovine i samog Trebinja, proslavi je prisustvovao i Maršal Tito, te je tom prigodom u Trebinju održao i značajan govor u kojem je pored ostalog iznio i slijedeće: »... ja bih želio ovdje podvući, da pogrešno misle oni drugovi, koji smatraju, da je pitanje industrijalizacije samo pitanje jednog kraja. Ne! Svakog mo-

ra interesirati gdje se što gradi, zašto se gradi, zašto je potrebno da se tamo gradi, a zašto ne ovdje. Sve mi to moramo znati, a poslanici svih naših krajeva, koje je narod uputio u naše narodno predstavništvo, u Narodnu skupštinu, zato su tamo da kažu svoju riječ, da bi se tu donio o svakom pitanju jedinstven zaključak, koliko je najviše moguće, da bi bilo izbjegnuto ono što unosi zlu krv sada u našim lokalnim oblicima. Da ne bude onako kao što je bilo nekada.«¹⁹ Iz daljnjeg govora Maršala Tita, može da se razumije, da to ne vrijedi samo za industrijalizaciju, već za sve grane ljudske djelatnosti. To dakle vrijedi za luke i željeznice, vrijedi za željezničke tarife, vrijedi za Plan željezničke mreže FNRJ, pa konačno vrijedi i za željeznicu Dubrovnika i njegovu luku Gruž — Rijeka (Dubrovačka).

Prema tome, to treba da budu prvenstveni zadaci budućih saveznih narodnih poslanika Dubrovnika.

Napomena Uredništva. — Autor članka je Odbornik Općinskog vijeća NOO Dubrovnik sa područja Gruža — Osnovne organizacije SSRN, rajon »Stanica« i ujedno je član Savjeta za pomorstvo i saobraćaj NOO Dubrovnik.

¹ Ovaj je članak potaknut publikacijom Trgovinske komore u Splitu od 1957. godine: »Željeznička veza srednje Bosne s morem« (u tekstu skraćeno: Splitski memorijal).

² »Naše more« br. 1/1958., str. 13.

³ »Naše more« br. 4/1957., str. 245.

⁴ Dr. Mijo Mirković, Predgovor knjizi: Dr. Jelinović, Borba za jadranske pruge i njeni ekonomski ciljevi, Zagreb 1957.

⁵ Ing. Jerko Alačević: Građenje željeznica, Zagreb 1950., str. 58.

⁶ Ing. U. Subotić: Pruga Lašva—Jadran (»Željeznice« br. 11/1955., str. 386.

⁷ Ing. Jerko Alačević: Jadranske pruge (»Rad« JAZU 311/1957., str. 349. i Splitski memorijal, str. 259).

⁸ »Naše more« br. 4 i 5/6 1956. — Br. 1-4/1957.

»Pomorstvo« br. 12/1957.

»Naše more« br. 1/1958.

⁹ Dr. Grga Novak: Naše more, Zagreb 1932., strana 302—310.

¹⁰ Cf. navedeno pod br. 4.

¹¹ Trgovinsko-industrijska komora u Sarajevu: Izvještaj za 1938. g., str. 234.

¹² »Jadranska straža« br. 3/36., str. 89. — br. 4/36., str. 135. — br. 12/36., str. 488.

¹³ isto što pod br. 9.

¹⁴ a) Petar G. Dračinski: Financiska politika JDŽ, Beograd 1932.

b) S. Sirišćević: Naše morske luke, Beograd 1927.

c) Zbornik »Naše pomorstvo«, Ljubljana 1926.

d) Zbornik »Sto godina željeznica«, Beograd 1950.

¹⁵ a) Izvještaj Trgovačko-obrtničke komore u Dubrovniku, br. 5/1930.

b) S. Sirišćević, o. c.

c) »Jadranska straža« br. 11, 12/1932.

¹⁶ Zbornik »Sto godina željeznica«, str. 296.

¹⁷ Ing. A. Kadrugić: Naša pomorska privreda i pomorski krediti, Beograd 1940., str. 37/38.

¹⁸ isto što pod br. 7.

¹⁹ »Borba« br. 240. od 4. XI. 1954. Članak: Veličanstvena svečanost naroda Hercegovine. — Cf. Splitski memorijal, str. 78/79.