

Jugoslavenska slobodna zona u Solunu

Lucijan Kos, Zagreb

Premda je Solun — njegova slobodna zona — bio važan naš lučki emporium (débouché) udaljen sa svojih 77 Km od naše drž. granice sa ovako utvrđenim statusom, to je stara Jugoslavija nastojala boreći se sa nizom poteškoća da svoju slobodnu zonu tehnički i ekonomski što više unaprijedi. U slobodnoj zoni su bila podignuta skladišta, hale, silosi, elevatori, dizalice, kolosjerci i ceste sa svim uređajima vodovoda, elektrike i kanalizacije. Ali i pored Konvencije i njenih dodatnih Protokola neprestano su se pojavljivala nova i nova tehnička pitanja, koja je kasnije rješavala posebna komisija eksperata. Međutim, i tu je došlo do raznih gledišta. Grčka je nastojala da preko tih tehničkih odredbi što više smanji utjecaj odredaba Protokola i Konvencije Jugoslavija je pak nastojala da upravo putem tih tehničkih odredbi osigura za svoju slobodnu zonu što veću autonomiju. »Društvo pristaništa — 'Solun« sa francuskim kapitalom mnogo je bilo investiralo za izgradnju zone i to oko 2,5 mil. zlatnih franaka, a osobito za prvoklasni silos, smješten na terenu zone, a za kojeg smo morali tada plaćati veliku zakupninu. To je bio razlog da je naš promet žita preko Soluna stalno opadao, a i Francuska se je tada pojavljivala kao interesent za korišćenje Soluna kao tranzitne luke sa cerealijama. Daljnja poteškoća uspješnog privrednog razvitka naše zone bilo je i osnivanje Grčke slobodne zone u Solunu — Zone franche grecque dans le port de Salonique (predviđa je i čl. VIII. i IX. Konv. kao i Protocole annexe) koja je obuhvaćala dio Solunske luke od Carinarnica do Petrolejskih depoa. Ova je bila osnovana kao protuteza Jugoslavenskoj slobodnoj zoni sa ciljem da ekonomski uguši našu zonu, unatoč date garancije u čl. VIII. iste Konvencije, pošto je bila namjenjena tranzitu svih država zaleđa. To je bila zapravo zona (grčka) u zoni (jugoslavenskoj) tako, da naša zona nije imala više slobodnog izlaza; ona je bila opasana Grčkom slobodnom zonom i kontrolirana po grčkim lučkim i carinskim organima.

U cilju da se pojača promet preko Jugoslavenske slobodne zone u Solunu stara je Jugoslavija bila još Beogradskim ugovorom od 15. srpnja 1923. god. otkupila od Kompanije Orijentalnih željeznica prugu Đevđelija-Solun, a kojom se je odvijao sav naš tranzit preko Soluna (samo 10% prometa na toj pruži otpadao je na lokalni promet). Kupnja ove pruge od strane jugoslavenskog kapitala, bez prethodnog konzultiranja Grčke, smatrana je na ovoj strani kao ekspanzionistički potez. Ovaj spor o vlasništvu i upravi nad željeznicom prugom Đevđelija-Solun otežavao je još više naš promet Soluna sve dok nije i tu 1928. god. Beogradskim protokolom, kako smo gore vidjeli, postignuta konačna suglasnost.

Jugoslavenska slobodna zona u Solunu i u tarifnom pogledu predstavljala je jedno specijalno i neriješeno pitanje. Između stare Jugoslavije i Grčke nije bilo transportnog sporazuma, premda ga je predviđao Protokol A o željezni-

čkoj službi u svom čl. 1 i 5; njihove željeznice nisu imale direktne tarife zbog čega se je roba upućena u Solun morala reekspedirati u Đevđeliji t. j. novim tovarnim listom i novom vozarinom ta se je roba upućivala dalje u Solun. Premā tome nije bilo ni odgovornosti za integritet te robe. Stoga se je tu namećala hitna potreba uvođenja direktne željezničke tarife — tarife bez preloma i sa međunarodnim tovarnim listom. Da se pak privuče na Solun izvjesna roba-stoka, drvo, rude i dr. predlagano je, da se odobri i sniženje tarife do 20%. Ovo iz razloga što je Dunav bio Solunu jaki takmac, osobito u prijevozu žita, pošto su svi naši žitorodni centri vezani uz Dunav. Tako je na pr. vozarina za žito od Smedereva preko Braile za Solun iznosila oko 2500 Din, dok direktnim putem Smederevo-Solun oko 4600 Din. Od Smedereva do Soluna podvoz žita bio je 2 puta skuplji nego li od USA do Soluna.

Unatoč ove »tarifne udaljenosti« Soluna u toku prijratnih godina naš godišnji robni promet u ovoj slobodnoj zoni kretao se je između 280—400.000 tona (od ukupnih 1.000.000 tona robe luke Solun), tako da je promet zone odgovarao prometu naše luke Šibenik, treće naše jadranske luke po veličini prometa sa cca 250.000 tona. Dok su 1924. god. naši brodovi učestvovali u prometu Solunske luke samo sa 2 broda i sa 1932 tone, dotle smo u 1925. god. učestvovali sa 42 broda i sa 30.376 tona, čime smo došli na peto mjesto po broju brodova, a na sedmo po njihovoj tonaži. U pogledu pak robnog prometa naši su brodovi iskricali u Solunskoj luci 1924. god. oko 2.460 tona robe, a 1925. god. oko 6.935 tona robe. Uočimo li, da je iz naše zemlje bilo dopremljeno 1925. god. u Solunsku luku 33.106 tona robe (pretežni dio cementa), a naši su brodovi prevezli samo 6.935 tona robe, onda vidimo da je strana tonaža igrala i našem prijevozu glavnu ulogu (naši su brodovi učestvovali u prijevozu tereta samo sa 7% od cjelokupnog robnog prometa s tom lukom). Naša je trgovačka mornarica svojim daljnjim razvojem poprimala sve veći utjecaj tako, da je posljednjih prijratnih godina njeno učešće u našem prometu sa Solunom zadovoljavajuće.

Promet robe Jugoslavenske slobodne zone u Solunu kretao se je prije rata ovako (u tonama):

| Godina | Uvoz | Ivoz | Ukupno |
|--------|---------|---------|---------|
| 1937 | 201.793 | 194.993 | 396.786 |
| 1938 | 199.627 | 195.291 | 394.918 |
| 1939 | 157.741 | 146.896 | 304.637 |

Učešće po zemljama, njihovoj tonaži i % u cjelokupnom prometu robe preko Jugoslavenske slobodne zone u Solunu bilo je (podaci za 1938. godinu) ovo:

| Zastava broda | Broj brodova | BRT | Promet u tonama | % |
|---------------|--------------|---------|-----------------|-------|
| Jugoslavija | 14 | 68.038 | 107.654 | 55,97 |
| Grčka | 52 | 63.635 | 51.977 | 27,09 |
| Holandija | 17 | 10.315 | 13.556 | 6,07 |
| Norveška | 10 | 7.367 | 7.845 | 4,26 |
| USA | 21 | 22.068 | 5.799 | 3,03 |
| Engleska | 61 | — | 574 | 0,29 |
| Ostale zemlje | 37 | 8.190 | 4.881 | 3,29 |
| | 212 | 179.613 | 192.286 | 100% |

Iz ovog je pregleda vidljivo, da je naša zemlja bila po prometu i po tonaži na prvom mjestu sa preko 55% od cjelokupnog prometa slobodne zone. Glavni naši izvozni artikli morskim putem preko Soluna bili su živa stoka i žitarice, a željeznicom na Solun rudača (cink, olovo, krom, magnezit i bakar) iz makedonskih rudnika. Uvoznih artikala preko Soluna bilo je razmjerno malo, osim nešto više morske soli tako, da je naša slobodna zona u Solunu imala pretežno izvozni karakter.

III.

Drugi svjetski rat prekinuo je rad Jugoslavenske slobodne zone u Solunu i ostavio je u njoj vidnih tragova. Najvažniji njeni dijelovi potpuno su srušeni ili znatno oštećeni. To je bila hrpa ruševina, savijenog željeza i građevnog materijala, potopljenih objekata i t. d.

Zona je bila potpuno odsječena od Željezničke stanice Solun. Materijalna šteta je u njoj iznosila preko 12.576.000 predratnih Dinara. Cijela je solunska luka za vrijeme rata bila korištena isključivo kao njemačko-okupatorsko pristanište, te je teško stradala od bombardiranja i »šprengovanja«. Operativna obala slobodne zone bila je neuporabiva. K tome su bile i razlogom ranije političke prilike u Grčkoj, a i naši nenormalni međusobni odnosi, što se nije ranije pristupilo potrebnim popravcima i osposobljenju slobodne zone.

Neposredno po Oslobođenju zemlje, naša je Vlada još 1945. god. na osnovu Konvencije iz 1923. god. (FNRJ je u međunarodno-pravnom pogledu nastavak stare Jugoslavije) bila uputila u Solun svog predstavnika, koji je svojim prisustvom potvrdio prava Nove Jugoslavije na slobodnu zonu. Naša je zemlja već tada poduzela potrebne mjere za normaliziranje odnosa sa Grčkom, čim su za to bili stvoreni uslovi u cilju jačanja naših međusobnih ekonomskih veza. Ona je bila uložila napore da obnovi zonu i osposobi je za pomorski i željeznički saobraćaj; da što prije pristupi tehničkoj obnovi i izgradnji zone, a time i njenoj ekonomskoj eksploataciji. Već je u travnju 1945. god. bila sastavljena u Beogradu prva naša ekipa građevinara i tehničara, koja je trebala ići u Solun da preuzme i osposobi zonu. Nakon duljih priprema i uzaludnog čekanja grčke vlasti usprotivile su se dolasku naše ekipe u Solun, tako da je naša zona ostala onakva, kakvu su je ostavili Nijemci. Istom kad su se normalizirali naši politički i privredni odnosi sa Grčkom i kad je došlo do oživljavanja prometa između naše zemlje, došlo je i do stvarne obnove naše slobodne zone u Solunu. Prema sporazumu, koji je postignut sa Grčkom, a u skladu sa čl. VI. Konvencije radove je izvodilo naše poduzeće za hidrotehničke radove (»POMGRAD« iz Rijeke) sa svojim stručnjacima, ali sa domaćom radnom snagom. Obnova, izgradnja i korišćenje

slobodne zone sada je u punom toku tako, da je blokada Jugoslavije od strane kominformskih država preživjela ovime još jedan krupan neuspjeh.

U međuvremenu Grčka je popravila i sa zapada proširila Solunsku luku. Zapadni gat naše zone bio je ranije zaštitni gat-lukobran tako, da je za pristajanje bio pogodan samo sa svoje unutrašnje istočne strane. Kako je sada proširena solunska luka na zapad, ovaj je gat naše zone sada u sredini luke, djelomično porušen u ratu, ali danas već izgrađen.

Našom slobodnom zonom neposredno upravlja na temelju posebne Uredbe, koja rješava okvirna organizaciono-upravna pitanja nadležnosti — Direkcija zone. Ova upravlja slobodnom zonom preko svojih službi: lučkog ureda, željezničkog otpravništva, ptt-a, carinarnice, veterinarske stanice, građevinskog inspektorata (dok je zona bila u izgradnji), računovodstva i sekretarijata. Direkcija je naš carinski i lučki organ, a stoji pod nadzorom komiteta za vanjsku trgovinu FNRJ. Ova Direkcija vrši službu po odredbama Konvencije, Protokola i po našim propisima, ukoliko ovi posljednji nisu protivni načelima same Konvencije. Direkcijom zone upravlja direktor, koga postavlja Savezno izvršno vijeće na prijedlog direktora komiteta za vanjsku trgovinu. Ostale službenike u zoni postavlja direktor komiteta za vanjsku trgovinu; za stručne je potrebna suglasnost naših nadležnih upravnih organa; honorarne i pomoćne službenike postavlja direktor Direkcije zone u granicama proračuna. O svakom se postavljenju prema čl. IV. Konvencije preko naše Ambasade u Ateni obavještava grčka Vlada. Unutrašnje dopisivanje u zoni vrši se na našem jeziku, a isprave (manifesti, tovarni listovi, konosmani, carinske deklaracije i dr.) moraju biti napisane i na francuskom jeziku.

Da bi Jugoslavenska slobodna zona, pored ove svoje unutrašnje-organizacione strukture, mogla odgovoriti potrebama naše izvožno-uvozne mreže, to je za njenu obnovu bio odobren Uredbom o dodatnim investicijama za 1953. god. kredit od 300 mil. Dinara. Od toga se je obnovila operativna obala zone, u dužini od 294 m; zatvorenih skladišta od 2.000 m²; izgradila hladnjača od 100 t. sadržine za smještaj lakopokvarljivih proizvoda kačkavalja, masti, mesa i sl.; staje za smještaj 300 kom. krupne i 3000 kom. sitne stoke; skladišta za rude, drvo i njihove finalne proizvode. Od 25 objekata, koliko ih je potrebno obnoviti odnosno izgraditi u zoni, već je podignuto nekoliko stotina metara operativne obale, postavljeni su željeznički i industrijski kolosjeci u dužini po 1 Km, podignuta su mnoga skladišta i upravne zgrade, ogradni zid u dužini od 800 m, oko 50% obalnog zida i t. d.

Tako obnovljena i povećana novom operativnom obalom, skladišnim prostorom, kolosjecima, skretnicama, novim uređajima, ali i našom novom vanjsko-trgovinskom politikom, zona će znatno premašiti svoj prosječni godišnji predratni promet. Promet robe za prvih 7 mjeseci 1957. god. iznosio je 103.937 t., a u 1956. god. on je iznosio 136.802 t. Uoči li se da trećina naše zemlje sa oko 4 mil. stanovnika — RN Makedonija, dio NR Srbije južno od Zapadne Morave, Kosovo i Metohija geografski i komunikaciono gravitiraju prema Solunu, to vidimo da ovoj našoj novoj zoni, isturenoj na istočni Mediteran predstoji veliki ekonomski prestiž.

IV.

Veliki dio naše zemlje, pored svoje najprirodnije jadranske orijentacije obzirom na konfiguraciju tla, saobraćajne veze, ekonomsku strukturu i sl. gravitira preko Dunava Crnom, a preko Soluna Egejskom moru. Osobito njen jugoistočni i istočni dio NR Makedonija i NR Srbije svojim geografskim uslovima te svojom privrednom orijentacijom gravitiraju Egejskom moru — Solunu. Stoga naša slobodna zona ima za našu zemlju posebno značenje. Neposredno po oslobođenju NR Srbije i NR Makedonije Solun je bio od naročite važnosti za dopremu UNRRE-ine pomoći njihovom stanovništvu. To iz razloga, što im je solunska luka bliža i pristupačnija od planina i klanaca Dinarskog spleta, a preko ovog i od jadranskih luka (od Soluna do Skopja ima 245 Km, do Kumanova 285 Km, do Niša 460 Km, do Zaječara 573 Km, do Smedereva 581 Km, do Beograda 694 Km, dok se njihova udaljenost do Splita kreće između 1150—1500 Km, a do Dubrovnika između 850—1200 Km.).

Obnovom Jugoslavenske slobodne zone pružila se je veća mogućnost poboljšanja naše vanjsko-trgovinske razmjene sa Grčkom, a naročito sa zemljama Bliskog, Srednjeg i Dalekog Istoka. U našim prilikama promet Jugoslavenske slobodne zone treba da obuhvati osim izvoznih artikala (rude, drvo, stoka, žitarice, cement, strojevi i dr.), koji gravitiraju solunskoj luci također i dio uvoznih proizvoda (fosfati, pamuk, južno voće, tehničke masnoće i dr.) namijenjenih jugoistočnim i istočnim dijelovima naše zemlje obzirom na jeftiniji i lakši željeznički prijevoz, kao i obzirom na potrebno rasterećivanje jadranskih luka robom, koja bi se imala dalje prevoziti željeznicom. Interesi eksploatacije naše slobodne zone u Solunu su danas posve različiti od interesa u staroj Jugoslaviji kao i od tadašnje borbe naših jadranskih luka za sticanje što većeg prometa iz svog gravitacionog zaleđa. Jugoslavenska slobodna zona pod našim novim uslovima treba da utječe na pojeftinjenje našeg pomorskog saobraćaja, a time i robe, naročito za

one naše krajeve, koji gravitiraju toj luci. Ovo i iz razloga, što se naša socijalistička ekonomika razvija u pravcu što većeg osposobljavanja za ulaznje u ekonomske veze s ostalim zemljama. Prema tome, pravilna eksploatacija Jugoslavenske slobodne zone treba da obuhvati pretežni dio našeg izvoznog i uvoznog prometa robe, koji gravitira istočnom dijelu zemlje. Istina, taj je promet robe ovisan i o stepenu lučke mehanizacije slobodne zone kao i o uspostavljanju stalnih linija naših broderskih poduzeća između luka istočnog Mediterana, a koje imaju trgovinski značaj s proizvodima NR Makedonije i NR Srbije. Stoga bi trebalo obzirom na izvozni pravac kretanja naše robe, da povežemo našim brodovima slobodnu zonu u Solunu sa svim lukama Mediterana, a što će nam se naskoro većim lučko-prometnim potencijalom slobodne zone ta obaveza i nametnuti, jer godišnji kapacitet ove zone u normalnim prilikama iznosi do 300.000 t.

Pojačanjem političkih i privrednih odnosa, većom razmjenom dobara i Grčka i Jugoslavija imat će od ove zone neposrednu ekonomsku korist. Obnova i korišćenje ove slobodne zone, kao i pomoć Grčke u naporima da se taj cilj što prije ostvari, predstavljat će još jedan korak u razvijanju i produbljivanju prijateljskih odnosa između naše dvije zemlje.

V r e l a :

Mirković M.: Saobraćajna politika, Beograd, 1933;

Zakon od 17. III. 1924. god. o Konvenciji zaključenoj između Kralj. SHS i Kralj. Grčke radi uređenja tranzita preko Soluna (Sl. nov. br. 187 od 16. VIII. 1924) — brošura »Konvencija i protokoli o SSZ u Solunu, izd. Drž. štamp. — Beograd, 1923.;

Pomorska statistika Kr. Jugoslavije za 1938. god. (Izd. Trg. ind. komore — Split).

Uredba o organizaciji Jugoslavenske slobodne zone u Solunu (Sl. list FNRJ br. 26/53);

(Svršetak)