



O pomorskim vezama Jugoslavije s južnom Italijom

Povodom uspostavljanja pruge Rijeka - Dubrovnik - Bari

Kap. Luko Vidak

Na velikom Savjetovanju o problemima saobraćaja u Beogradu 1957., Turistički savez Jugoslavije iznio je potrebu uvođenja redovite pomorske pruge Dubrovnik-Bari-Dubrovnik. I doista Jadranska linijska plovidba već u 1958. uspostavlja pomorsku vezu između Dubrovnika i Južne Italije. Od tada, ljetna ekspresna pruga Venecija-Pireaus, sa polaskom iz Venecije, sedmično saobraća na potezu Dubrovnik-Brindisi, a na povratku iz Pireaus-a, skreće u Bari i održava sedmičnu vezu između Bari i Dubrovnika. Ali osim te veze, sada se uvodi posebna sedmična brza pruga Rijeka-Dubrovnik-Bari i natrag, koju će vršiti luksuzni parobrod »Partizanka« i to samo za vrijeme sezone od 3. VII. do 22. IX. 1960.

Dubrovnik — iako eminentno pomorski grad — s ovim prugama dolazi do još jačeg izražaja i kao turističko središte Jugoslavije. Ali pored pomorstva i turizma, Dubrovnik razvija i druge grane privrede za koje ispunja uvjete, jer na to ga prisiljava njegov iznimni položaj. Taj iznimni položaj Dubrovnika ogleda se u njegovom skućenom i siromašnom području bez ruda, pašnjaka i oranica ili u kršu i morskim hrdinama koji elementi sačinjavaju pretežni dio njegova područja. Upravo stoga, Dubrovnik je vjekovima bio upućen da se teško bori za svaki i najmanji ekonomski izvor za svoj opstanak. No ti su mu faktori uzdizali poseban stvaralački duh i udarali su pravac njegovom ekonomskom životu i vjekovima su podržavali njegovu jedinstvenu ekonomsku politiku.

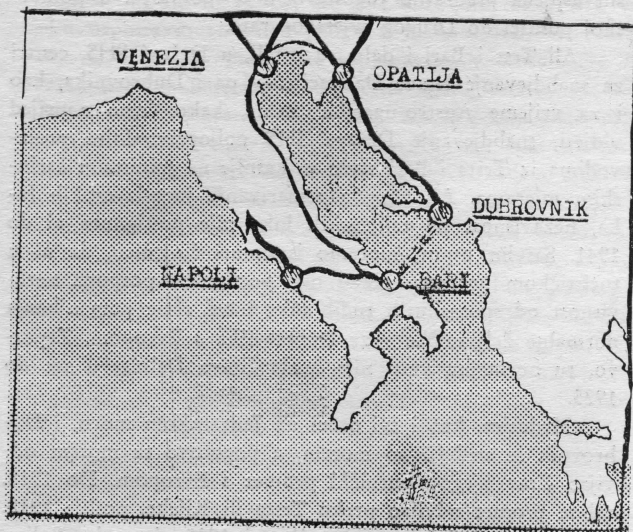
Poslije 1815. Dubrovnik je stalno nazadovao, ali uglavnom zato, što mu je Austrija prekinula transverzalnu kopnenu vezu s njegovim ekonomskim zaledem, pa ga tako potpuno upropastila kao trgovački i industrijski grad, a posebno kao tranzitnu putničku i teretnu luku Balkana. Ali kako je ta ekonomska prošlost Dubrovnika slabo istražena i obrađena, to neupućena javnost još i sada drži, da privrednom razvitku Dubrovnika doista smetaju siromašni ekonomski izvori, slabi i negativni elementi njegova geografskog položaja. Međutim, stari je Dubrovnik uspio, da baš u njima iznađe jake i pozitivne faktore za svoj razvitak i opstanak. Prije svega, kopneni put Dubrovnika, koji se postepeno i s malim usponom diže od Ploča preko Ivanice do u njegovo neposredno zaleđe — Hercegovinu, zatim otvoreno more pred njegovom obalom, te zaštićena luka Gruž — Rijeka Dubrovačka s Koločepskim kanalom, te mala udaljenost od Apeninskog poluotoka i tako dalje, predstavljaju skup jakih pozitivnih geografskih faktora i to baš onih faktora, koji su vjekovima uzdizali Dubrovnik ne samo kao pomorski grad, nego kao i glavnu trgovačku, odnosno kao glavnu tranzitnu putničku i teretnu luku Balkana, koja se kao takova uglavnom održala sve do 1806.

Za sada, do uređenja suvremenih kopnenih veza s Evropom, novi Dubrovnik već razvija pomorstvo i turizam. I baš, na uzdizanju Dubrovnika kao turističkog grada, velikih zasluga ima radni kolektiv Jadranske linijske plovidbe, što se upravo ogleda u njegovim Sezonskim redovima plovidbe. Štoviše, i u novi Sezonski red plovidbe za 1960. opet je uvrštena jedna nova sezonska brza pruga, to jest Dubrovnik-Bari-Dubrovnik, pa ćemo se u vezi s time u najkrupnijim crtama osvrnuti i na historijski razvitak te stare Dubrovačke pomorske pruge. Ali odmah naglašavamo, da tu prošlost ne iznosimo zato, da bi naglasili zaslugu starog Dubrovnika što je Jugoslavensko primorje već od XII. vijeka imalo organiziranu redovitu pomorsku vezu s talijanskim lukama na Jadranu ili da bi ukazali kako je nastala pruga Dubrovnik-Bari-Dubrovnik. Baš naprotiv, s ovim prikazom želimo — pored ostalog — ukazati i na neke zapreke, koje su do Drugog svjetskog rata kočile pravilan razvitak pruge Dubrovnik-Bari-Dubrovnik, što može da pruži skroman doprinos pravilnoj organizaciji te pruge i danas.

I.

Pruga Dubrovnik - Bari za vrijeme Dubrovačke republike.

Trgovačke veze između Dubrovnika i talijanskih luka od XII. vijeka stalno su se razvijale tako, da su pruge u XVI. vijeku iz Dubrovnika išle u tri razna pravca: prema lukama Apulije, prema Ankoni i Veneciji. Promet na tim prugama bio je živ i redovit, te se održavao skoro svake sedmice. Od 50-tih godina XVI. vijeka, gradili su se čak i posebni brodovi za održavanje tih redovitih pruga. Dubrovačka republika je posebnim naređenjima osiguravala



prvenstvo u krcanju i redovit odlazak brodova koji su te pruge obavljali. Iz Bari kao i iz ostalih luka Apulije, Dubrovnik je pretežno dobijao pšenicu, drvo i ulje. Redovite veze s talijanskim lukama na Jadranu, Dubrovačka republika održavala je sve do svoje propasti.

II.

Pruga Dubrovnik-Bari za vrijeme Austro-ugarske.

Za vrijeme Austro-ugarske vladavine Dubrovnik se nije snabdjevaao kopnenim putem, već pretežno morem. Iz Bari je uglavnom dobijao voće, povrće i pšenicu, odnosno brašno, a iz Trsta uglavnom kolonijalnu i industrijsku robu. Na potezu Bari-Dubrovnik potpuno je dominirala talijanska zastava, a između Trsta i Dubrovnika održavao je redovitu prugu Austrijski Lloyd. Talijanska i germanska penetracija teško se osjećala na Jugoslavenskom primorju, a i čitav pomorski promet, odnosno redovite pruge održavala su tuđa broderska poduzeća. Samovolja Austrijskog Lloyd narooito se ogledala u redovima plovidbe. Istina, protesti Dubrovnika bili su uzaludni, ali baš ti momenti iz njegove ekonomske borbe bili su od presudne važnosti u njegovom daljem ekonomskom, odnosno u pomorskom razvitku.

1880. Dubrovnik nabavlja prvi putničko-teretni parobrod »Dubrovnik« od 219 Brt. i 310 tona nosivosti, kojim se udaraju temelji Dubrovačkoj parobrodarskoj plovidbi, to jest prvom broderskom poduzeću te vrsti na Primorju. S novim parobrodom odmah se uspostavlja redovita pruga Trst-Dubrovnik-Bari. Važno je naglasiti, da je Dubrovnik udario temelje jugoslavenskom obalnom parobrodarstvu bez državne pomoći. Prema tome, prva jugoslavenska pruga Dubrovnik-Bari uspostavljena je pred 80 godina, te je konačno bila uključena u sistem austrijskih subvencija.

III.

Prilike na Primorju poslije osnivanja Države SHS.

Po završetku Prvog svjetskog rata, stara je Italija na raznim mirovnim konferencijama svim silama nastojala da pomorski ovlada čitavim Jadranom i da vrši kabotažu na našem Primorju. Međutim Država SHS zabranila je kabotažu svim inozemnim brodovima (PO Br. 7663/1924.), pa se smatra, da je baš ta zabrana predstavljala jedan od najviših uspjeha predratne Jugoslavije i u spoljnoj i u pomorskoj politici do Drugog svjetskog rata.

Ali Trst i Bari i dalje su ostali, u Državi SHS, centri za snabdjevanje čitave Dalmacije — pa i Dubrovnika, kao i za vrijeme Austro-ugarske. Istina, kako ćemo naprijed vidjeti, snabdjevanje Države SHS poljoprivrednim proizvodima iz Trsta i Bari svelo se kasnije na minimum carinskim mjerama. Ali zbog zanemarivanja jugoslavenskih luka, nezavisnost od talijanskih luka nije postignuta ni do 1941. Sasvim usput, moramo istaknuti činjenicu, da ni u turističkom prometu nikad nije postignuta potpuna nezavisnost od spomenutih tuđih luka i baš zbog pomanjkanja normalne željezničke veze Dubrovnika s Evropom. Zapravo, tu normalnu vezu nije imala čitava Dalmacija sve do 1925.

Međutim, kao i svi otoci na Jadranskom moru, i Dubrovnik se snabdjevaao morem, a pogotovo se morem odvijao čitav njegov putnički promet s Evropom. Do 1918. taj se promet odvijao preko Trsta ili Rijeke, poslije 1918. preko Trsta i Sušaka, a kasnije od 1925. i preko Splita.

Oko tridesetih godina njima se pridružila i Venecija, pa je konačno tu zaostalost Dubrovnika zatekao Drugi svjetski rat.

Redovite pruge obalne plovidbe između dva svjetska rata.

Između dva svjetska rata jugoslavenska broderska poduzeća razvila su preko 70 redovitih pruga. Ali od svih tih pruga, Dubrovnik-Bari-Dubrovnik, bila je jedina transverzalna pruga koja je saobraćala između južne Italije i našeg Južnog Primorja, pak stoga ta pruga upravo nameće da se postavi njezina politička i ekonomska analiza. No radi obuhvaćanja najvažnijih činjenica i njihovog lakšeg tumačenja, potrebno je tu prugu razmotriti kroz dva vremenska razdoblja. Prvo od 1918. do 1925. i drugo od 1925. do Drugog svjetskog rata.

Pruga Dubrovnik-Bari od 1918. do 1925.

Pruga je započela radom 1919., a prva državna pomoć redovitim prugama u obalnoj plovidbi počela se davati u skromnim granicama tek od budžetske godine 1922/23. Do 1928/29. to još nisu bile subvencije, jer ta se državna pomoć još nije temeljila na ugovoru, nego na zaključcima sastanaka, koje je svake godine sazivalo, odnosno održavalo Ministarstvo saobraćaja sa zainteresiranim broderskim poduzećima.

Ali baš u tom periodu oskudne državne pomoći, Dubrovnik je pružio golem prinos na suzbijanju tuđe dominacije na Jadranu i to baš u najtežim vremenima, kada se naročito isticalo nastojanje te dominacije. Ne samo što je u tom periodu obnovljena flota putničkih brodova, već se na Jadranu pojavljuju i prvi jugoslavenski luksuzni putnički brodovi. O tome »Jugoslavenski pomorac« Br. 3/1925. pored ostalog kaže i ovo: »Od 1. veljače o. g. Dubrovačka plovidba stavlja u prugu svoj novi luksuzni brzi parobrod »Kumanovo« koji će saobraćati na liniji Trst-Split-Gruž-Bari i natrag. »Kumanovo« će biti jedan od naših najluksuznijih parobroda na Jadranu.«

Analiza nam dakle pokazuje, da funkcija redovite pruge Dubrovnik-Bari-Dubrovnik ima, istina, do 1925. pretežno veliki nacionalni i politički karakter, ali je i njezina ekonomska funkcija bila također važna, jer se Dubrovnik tada snabdjevaao u Bari raznim važnim životnim potrebama.

Pruga Dubrovnik-Bari od 1925. do Drugog svjetskog rata.

U ovom razdoblju pruga poprima isključivo nacionalni i politički karakter, a ekonomska funkcija potpuno nestaje. U vezi s time, važna su dva momenta: prvo, objava predloga Zakona o općoj carinskoj tarifi sa uvoznim i izvoznim carinama (S. N. Br. 136/1925.), odnosno rješenje Ministarskog savjeta Br. 39.202/1925. o carinskim tarifama na sve vrste brašna i ostalih predmeta ishrane (S. N. Br. 186/1925.) i drugo, Ugovor o organizaciji i vršenju redovnog pomorskog saobraćaja i prijevoza pošte morem, koji je sklopljen između Ministarstva saobraćaja i broderskih poduzeća (MSUP Br. 10.683/1928.)

Novе carinske tarife nisu imale samo fiskalni karakter, već i cilj da zaštite jugoslavenske proizvođače od inozemne konkurencije (Agrarni protekcionizam). Te su tarife za uvijek eliminirale Bari kao snabdjevački centar i uspjele su čak udariti temelje kulturi ranog povrća na našem Primorju. Ali uvođenjem novih carinskih tarifa, prestao je i promet uvozne robe na pruzi Dubrovnik — Bari. Međutim izvoz ovom prugom nikad nije bio od nekog osobitog zna-

čaja, jer su izvozni promet obavljali uglavnom talijanski jedrenjaci uz mnogo nižu vozarinu. Dakle, iako ta pruga od 1925. više nema skoro nikakav ekonomski karakter, već samo nacionalni i politički, Dubrovačka plovidba je nije ukinula, premda za održavanje te pruge još nije bila obavezna ugovorom. Ali osim što je prestao teretni promet, ni putnički promet nije bio od nekog značaja i uopće nije imao turistički karakter. Prugu su uglavnom koristili: trgovci, industrijalci, iseljenici za Australiju i Južnu Ameriku, domaći i strani pomorci, te Jugoslavenska diplomatska služba.

Analizirajući razne elemente pruge Dubrovnik — Bari, lako je prosuditi da je to bila izrazito pasivna pruga. No ipak, ta je pruga bila uključena baš u mrežu pruga određenih prvim ugovorom, koji je 1928. potpisan između Ministarstva saobraćaja i Dubrovačke plovidbe. Tim prvim ugovorom, i Dubrovačka plovidba se bila obavezala da će za vrijeme trajanja ugovora od 1. travnja 1928. do 31. ožujka 1938. održavati, sa vlastitim brodovima, redovite pruge za saobraćaj putnika i robe, kao i za prijevoz pošte prema utvrđenoj Mreži pruga, među kojima je bila i pruga Dubrovnik — Bari. Poslije potpisivanja ugovora, u pruzi je saobraćao p/b »Petka« sve do 1937. Međutim, te je godine p/b »Petka« trebao biti upućen na popravak, ali kako nije bilo drugog broda da ga zamijeni, to je pruga bila obustavljena sporazumno s Ministarstvom saobraćaja, dakle prije isteka dugoročnog ugovora, koji je vrijedio do 31. ožujka 1938.

Zašto je do 1937. na pruzi Dubrovnik - Bari izostao putnički promet

Istina, pruga Dubrovnik — Bari od 1925. do 1937. imala je isključivo nacionalni i politički karakter, ali činjenica je, da država ni u 20 godina nije mogla da namakne sredstva, odnosno da brodersko poduzeće nije moglo da se upušta u izgradnju novog broda za održavanje jedne pasivne pruge. Stoga je na toj pruzi — za vrijeme trajanja ugovora — saobraćao zastarjeli parobrod »Petka« od 547 Brt, građen 1896. Međutim da je za tu prugu bio izgrađen novi prikladan brod, ta bi se pruga sigurno bila reklamirala u inozemstvu kao izletnička ili turistička pruga. Ali zapreka tome, bio je baš taj mali zastarjeli brod bez modernog komfora i s ograničenim kapacitetom putničkih ležaja. Inozemnim putničkim organizacijama za grupna putovanja, takav brod nije ispunjavao uvjete za njihovo poslovanje, pa je i to jedan od glavnih uzroka slaboj frekvenciji u putničkom prometu na toj pruzi.

Prva pojava mototurizma na Jugoslavenskom Primorju i pruga Dubrovnik - Bari

Dok su sve luke Sjeverne i Zapadne Evrope, a posebno sve luke prve, druge, treće i četvrte kategorije Zapadnog Mediterana bile vezane dobrim putovima i željeznicom prije Prvog svjetskog rata, dotle je Austro-ugarska zanemarivala sve naše luke, osim Trst i Rijeku. Uz obalu Jugoslavenskog Primorja nije postojao (longitudinalni) državni kolski put kao kontinuiran, štoviše, na izgradnju tog puta nikad se nije ni pomišljalo, a pogotovo nije na longitudinalnu željeznicu. Čitava obala od Hrvatskog primorja do Srednje Dalmacije, to jest od Karlobaga do Trogira nije imala državni kolski put uz more. Zadar sa Šibenikom bio je vezan putom Zemunik-Benkovac-Skradin-Gulin, a Šibenik s Trogirom preko Boraja. Zatim prekid nastaje i na obali od Podgore sve do Neuma, odnosno Slano-

ga, te od Tivta do Budve. Državni kolski put na Jugoslavenskom Primorju išao je pretežno brdovitim krajem, a građen je bio s elementima samo za promet zaprežnim kolima. U tom je stanju zatečen taj put 1918., a uglavnom i 1945. godine.

Istina, poslije 1918., prva Jugoslavenska država osjetila je veliku potrebu uređenja jednog neprekidnog puta uz more duž čitavog Primorja, pa je tako nastao pojam Dalmatinske magistrale. Ali razvitkom automobilske prometa stvarao se novi pojam Jadranskog turističkog puta. Dakle, najprvo samo pojam, jer u stvari taj put nije uopće postojao, niti se izgradio do Drugog svjetskog rata, osim što je bio uređen moderan kolnik između Sušaka i Novog, Trogira i Splita, te Komolca i Zvekovice. Ali, neke značajnije rekonstrukcije nisu izvršene, iako je taj put bio uzak, krivudav, nepravilne nivelete i tako dalje.

Iako dakle do Drugog svjetskog rata Jadranski turistički put nije postojao, ipak je promet turističkih automobila stalno rastao duž čitavog Jugoslavenskog Primorja, sve do Dubrovnika i dalje do Boke Kotorske. Pojavu tog prvog internacionalnog automobilske prometa uvjetovala su tri faktora: Zakon o općoj carinskoj tarifi (S. N. Br. 136/25.), pristup prve Jugoslavenske države Međunarodnoj konvenciji o saobraćaju automobilskih vozila (S. N. Br. 48/26.), i Međunarodnoj konvenciji o fiskalnom režimu inozemnih automobilskih vozila (S. N. Br. 45/33).

U tom prvom razvitku internacionalnog mototurizma kod nas, inozemni automobilisti, koji su stizali do Dubrovnika, pretežno su se vraćali brodom, a ne više kopnom. Ali loši putevi na Primorju, nisu bili jedini i glavni uzrok što su se ti turisti vraćali brodom, nego i želja tih turista da na povratku vide i Italiju. Stoga se oko tridesetih godina počeo javljati prvi promet inozemnih turističkih automobila i na pruzi Dubrovnik — Bari. Ali, kako je tu prugu tada vršio mali zastarjeli p/b »Petka« — koji nije bio prikladan za prijevoz automobila — to su inozemni automobilisti ili izbjegavali tu prugu, pa odlazili talijanskom prugom ili su (pretežno) koristili longitudinalne pruge. Ali svi nisu bili zadovoljni s time što su Jadransko more prelaziti uzduž, mjesto poprijeko do Bari.

O pitanju ekonomske funkcije predratne pruge Dubrovnik — Bari — Dubrovnik

Prije svega važno je naglasiti, da su upravo ekonomski interesi bili glavni razlozi što je Dubrovnik još u XII. vijeku uspostavio redovitu prugu s Južnom Italijom (Bari), koja je s manjim prekidima uspješno funkcionirala sve do 1925., kada je Bari konačno prestao biti jedan od glavnih snabdjevačkih centara Dubrovnika. Ali ni poslije toga, pruga Dubrovnik — Bari — Dubrovnik nije bila ukinuta, iako više nije imala ekonomski karakter. Ali u čitavom tom periodu, ipak su najznačajniji ovi momenti: 1) U XVI. vijeku gradili su se posebni brodovi za održavanje redovitih pruga s talijanskim lukama na Jadrano, a promet brodova u tim prugama bio je reguliran posebnim naređenjem Dubrovačke Republike; 2) za vrijeme Austro-ugarske i za vrijeme predratne Jugoslavije, ta pruga nije organizirana inicijativom države, već Dubrovčana; 3) Dubrovčani su sami, bez državne pomoći, nabavili brodove za održavanje pruge i u prvoj i u drugoj državi; 4) i u prvom i u drugom slučaju, Dubrovčani su sami održavali tu prugu više godina; i 5) pruga Dubrovnik — Bari konačno je bila uključena u sistem subvencije i u Austro-ugarskoj i u predratnoj Jugoslaviji.

Istina, poslije 1925. pruga se održavala iz nacionalnih i političkih interesa, ali iz analize ekonomske funkcije te pruge, između dva Svjetska rata, proizlazi zaključak, da je pruga Dubrovnik — Bari imala konačno da dobro pro-radi. Naravno uz uvjet, da novi dugoročni ugovor o subvencijama predvidi izgradnju novog broda, odnosno posebni tip broda. Jer, taj novi brod trebao je da zadovoljava razne zahtjeve: 1) da ima moderan komfor; 2) da ima odgovarajuću kapacitet putničkih ležaja, ukoliko je ta pruga imala da bude noćna pruga; 3) da ima poseban uređaj za smještaj određenog broja turističkih automobila; 4) da ima hladnjaču za transport zaleđenog mesa, ukoliko se imala da realizira zamisao o razvitku Dubrovnika kao centra za izvoz.

IV.

Potreba obnove pruge Dubrovnik — Bari — Dubrovnik u FNR Jugoslaviji

Uspostavom sezonskih pruga s Južnom Italijom, tek je djelomično rješeno pitanje obnove pruge Dubrovnik — Bari — Dubrovnik, pa se stoga nameće obnova redovite godišnje pruge. Naravno, uspjeh bilokoje pruge, sezonske ili godišnje, zavisi danas u prvom redu o organizaciji internacionalne propagande. Istina, poslije Oslobođenja, od obnove porušenih ili oštećenih kapaciteta hotelske industrije do organizacije turizma i osnivanja naših predstavništava za turizam u inozemstvu, postignut je golem napredak, te je, osim toga, za propagandu u inozemstvu samo iz sredstava Turističkog saveza Jugoslavije utrošeno od 1953. do 1957. preko 260 milijuna dinara. Ali, cjelokupna sredstva, koja su se u tu svrhu mogla do sada da odvoje s velikim naporom, još su znatno slabija od sličnih ulaganja ostalih zainteresiranih evropskih zemalja u razvitku turizma. Osim toga, naša predstavništva za turizam u inozemstvu, daleko zaostaju za brojem sličnih organizacija ostalih turističkih zemalja, i po njihovoj opremi i po broju uposlenog osoblja. Štoviše, naša internacionalna propaganda još nije dospjela da zahvati sva područja Evrope, koja su od naročitog interesa za naš turizam.

Točno je, da je Drugi svjetski rat zatekao prugu Dubrovnik — Bari kao pasivnu prugu, ali — kako nam je analiza pokazala — razlozi su bili subjektivne ili privremene naravi. Stoga taj slučaj s predratnom prugom, ne bi danas nikako smio biti neki utjecajni faktor za odbacivanje zamisli o organiziranju redovite godišnje pruge. Štoviše, u predratnoj Jugoslaviji nije bila pasivna samo ta pruga Dubrovnik — Bari, nego je bilo i drugih mnogo većih šteta, ali sve to skupa treba pripisati lošoj doratnoj pomorskoj i turističkoj politici. Prije svega, uopće se nisu stvarali nikakvi uvjeti za razvitak zimskog turizma, pa je zimska sezona bila upravo mrtva sezona za čitavu hotelsku industriju Jugoslavenskog Primorja i za čitavu flotu luksuznih putničkih brodova (zimska raspreda). Osim toga, neizrađen sistem posebnih povlastica u zimskom putničkom saobraćaju, štetovao je ne samo čitavom saobraćaju, nego privredni uopće. O predratnoj državnoj djelatnosti u oblasti internacionalne propagande može da se govori malo ili ništa. Dakle, sve su to elementi ondašnje naše opće zaostalosti, koja još i danas zahtjeva doista mnogo truda i sredstava za njezino potpuno svladavanje.

Na kraju analiza upućuje na jedan poseban zaključak, to jest da nije dovoljno samo uspostaviti prugu, jer jedna pomorska pruga nije i ne smije biti sama sebi svrha. Za njezin uspjeh potrebni su veliki svestrani napori i raznovrsne

organizacione mjere, ne samo unutar broderskog poduzeća, nego baš mnogo više izvan njega. Ako se stvari tako postavljaju, onda otpada svaka sumnja i u uspjeh godišnje redovite pruge Dubrovnik — Bari — Dubrovnik. U prilog tome govori više činjenica:

1) U Italiji već postoji uređen autoput uz čitavu obalu, a kad se i kod nas dovrši Jadranska magistrala, onda će i jedna i druga obala Jadrana imati uređene putove. Ali time nastaje na Jadranu jedan potpuno novi momenat s obzirom na internacionalni turizam, odnosno mototurizam. Korištenjem upravo pruge Dubrovnik — Bari — Dubrovnik (u kojoj treba uposliti poseban tip broda), razvitak internacionalnog turizma ili mototurizma može da poprimi velike razmjere. Inozemni automobilisti moći će da vide i Jugoslaviju i Italiju, samo uz razliku troškova, kratkom vožnjom brodom na relaciji Dubrovnik — Bari ili obratno. Ta je okolnost za nas od goleme važnosti, jer je u Italiji osobito razvijen i nacionalni i internacionalni mototurizam, a cjelokupni internacionalni turistički godišnji promet u Italiji dostiže zamašan broj od preko 10 milijuna turista.

2) Poznato je, da je Dubrovnik po svojim historijskim spomenicima i prirodnoj ljepoti od jednake atrakcije i ljeti i zimi. Ali manje je poznato, da postoji jedna od najinteresantnijih atrakcija Dubrovačke zimske sezone to jest mogućnost zimskog sporta u blizini Dubrovnika — na Orjenu (1895 m). Taj naš budući Davos sve do polovice svibnja strši u snijegu nedaleko sunčane Dubrovačke morske obale. Dok proljetno sunce sprječava zimski sport na svim ostalim jugoslavenskim planinama, pa čak i u Sloveniji i u zaslonjenim mjestima Gorskog Kotara, dotle na krajnjem Jugu — u blizini Dubrovnika sve do početka ljeta postoje poljane na kilometre duge s najizvrsnijim snijegom za skijanje. Orjen — ta planina s vječnim ledom i Dubrovnik s njegovom sunčanom obalom, dva su doista oprečna pojma ili dva nespojiva kontrasta. Ali Dubrovnik i Orjen jedinstveni su i kod nas i u svijetu, baš zbog toga što su u tome izuzetak. Turistički savezi Hrvatske i Jugoslavije, trebali bi da ovoj rijetkoj pojavi u svijetu poklone više pažnje u svojem budućem radu. U propagiranju našeg turizma uopće, a ne samo pruge Dubrovnik — Bari — Dubrovnik, ne bi smjelo da izostane isticanje zimskog sporta na našem Južnom Primorju, odnosno isticanje mogućnosti sporta i na snijegu i na moru ili skijanja i kupanja u jednom danu, naravno, sve to, uz predhodne organizacione mjere. Uvjete za razvitak tog zimskog turizma pruža Dubrovnik — jedan od najljepših gradova Mediterana i Orjen — ta najbizarnija Jugoslavenska planina.

3) Dubrovnik, istina, nema industrijsku klaonicu, ali ima hladnjaču jakog kapaciteta. Trgovinska komora u Dubrovniku trebala bi da ispita mogućnost kooperacije Dubrovačke i Sarajevske hladnjače u cilju da bi se Dubrovnik, ukoliko za to postoje uvjeti, razvio kao centar za izvoz zaleđenog mesa u koju bi se svrhu mogla koristiti i pruga Dubrovnik — Bari — Dubrovnik, odnosno hladnjača broda u toj pruzi.

4) Kod nas i u Italiji održavaju se redovito svake godine, pa i u zimskoj sezoni, razne izložbe i sajmovi. Sve te priredbe — uz primjenu posebnih olakšica u saobraćaju — mogu itekako ojačati promet pruge Dubrovnik — Bari — Dubrovnik. Štoviše, mogu mnogo utjecati i na razvitak zimskog turizma. I tako dalje.

V.

Jadranska magistrala i pruga Dubrovnik - Bari - Dubrovnik

Jadranska magistrala glavna je cestovna arterija Jugoslavenskog Primorja koja prolazi uz samu morskobalu od Pule do Ulcinja, povezujući sva mjesta na morskobali kopnenim putem. Dužina ceste duž obale od Rijeke do Ulcinja iznosi preko 800 kilometara. Neprekidnom vožnjom, cesta bi se mogla preći za oko 12 sati, ako se uzme u obzir da će nakon rekonstrukcije, odnosno uređenja prosječna računarska brzina vozila iznositi oko 70 km/sat. Prema približnim kalkulacijama cjelokupna izgradnja Jadranske magistrale, od Rijeke do Bara, iznosit će preko 30 milijardi dinara.

Dok se Jadranski turistički put prije rata trebao projektirati kao zaseban saobraćajni objekt i to — kako i sam naziv ukazuje — uglavnom za turističke svrhe, dotle je Jadranska magistrala projektirana i gradi se u sklopu čitave putne mreže FNRJ, te ima da zadovolji brojne korisnike: industriju, poljoprivredu, turizam i međugradski (međulučki) promet.

Priključkom ostalih autostrada — koje se izgrađuju iz unutrašnjosti zemlje do Jadranske magistrale — Jadranska magistrala ima i poseban zadatak da jače razvije jedinstvo nacije i privrede, te da brže utječe na srašćivanje primorskog i kontinentalnog mentaliteta. Ukratko, Jadranska magistrala pružit će golem prinos jačanju i razvitku Jadranske orijentacije Jugoslavenskog naroda.

Točno je, da pojedini pravci putne mreže FNRJ imaju ili mogu imati poseban značaj. Ali ima pravaca koji i za tuzemni i za inozemni promet mogu imati skoro isti relativni i apsolutni značaj. Jedan od takvih pravaca svakako je i Jadranska magistrala, pa stoga taj jugoslavenski saobraćajni gigant s pravom na sebe skreće posebnu pažnju Dubrovnika, jer je od prvorazrednog značaja po njegov ekonomski razvitak. Štoviše, Dubrovnik je ona geografska točka koja najviše približuje dvije Jadranske magistrale — talijansku i jugoslavensku.

Prema tome, organiziranje godišnje redovite pruge Dubrovnik — Bari i natrag od posebnog je interesa ne samo za Dubrovnik, nego i za jaču eksploataciju Jadranske magistrale. I obratno, Dubrovnik i Jadranska magistrala uzdignut će tu nekad pasivnu prugu u najaktivniju jugoslavensku pomorsku prugu, u granicama male obalne plovidbe.

Organiziranje pruge Dubrovnik — Bari — Dubrovnik

Turizam nije samo hotelska industrija i saobraćaj, već su to sredstva putem kojih turizam postizava svoj cilj i svrhu. Turizam razvija sve djelatnosti: zanate i obrte, poljoprivredu i ribarstvo, trgovinu i industriju, pomorstvo i sve grane saobraćaja i tako dalje. Turizam može da donese blagostanje pretežnom dijelu naše zemlje, pa stoga i čitavu djelatnost turističkih udruženja shvaćamo kao veliki zadatak na ekonomskom uzdizanju čitave zemlje, a ne samo turizma kao takvog. Istina, Turistički savezi Hrvatske i Jugoslavije poduzimlju sve raspoložive mjere na pravilnom rješavanju naše turističke problematike, ali unapređenje turizma naročito zavisi i o mjerama koje treba da poduzimlju ne samo Turistički savezi, komore, broderska poduzeća i tako dalje, nego upravo svi rukovodeći državni organi planiranja u privredi, od Komuna do Federacije.

Što se posebno tiče organiziranja godišnje redovite pruge Dubrovnik — Bari — Dubrovnik, mišljenja smo, da u

tome treba svakako razlikovati dva momenta, to jest održavanje pruge prije i poslije otvaranja Jadranske magistrale. Jer obzirom na tip broda, odnosno na njegov komfor, kapacitet putničkih ležaja, uređaj za smještaj određenog broja turističkih automobila, eventualni transport zaleđenog mesa i pokvarljive robe i tako dalje, organizacija pruge bit će različita. Analiza nam je bar pokazala, a i u stručnim krugovima prevladava mišljenje, da će poslije otvaranja prometa na Jadranskoj magistrali biti potreban poseban tip broda.

Točno je, da primorske Komune i Komore stalno traže nove pruge i nove brodove u maloj obalnoj plovidbi. Ali interes razvitka turizma na Jugoslavenskom primorju prisiljava Jugoslaviju da — iako uz velike napore i žrtve — stalno razvija mrežu redovitih pruga obalne plovidbe, i to ne samo na Jugoslavenskom Primorju, nego istodobno između naše i ostalih zemalja. I upravo ističemo, da se Jugoslavija u razvitku mreže pomorskih pruga, u granicama svoje obalne plovidbe, uzdigla u Evropi na prvo mjesto, što posebno dokazuju redovi plovidbe tih pruga, koji danas zauzimlju najviše prostora u internacionalnim pomorskim vodicićima. Ali, postoje i neki posebni faktori koji su do sada — zbog zaostalosti kopnenog saobraćaja na Jugoslavenskom Primorju — utjecali na razgranavanje mreže (longitudinalnih) pruga na Jugoslavenskom Primorju. Međutim, kako je to doista složeno saobraćajno pitanje Jugoslavije, to ćemo se na tu pojavu morati posebno osvrnuti drugom prilikom.

Bibliografija:

I.

1. Jorjo Tadić:
 - a) Promet putnika u starom Dubrovniku (Izdanje turističkog saveza) — Dubrovnik 1939.
 - b) O pomorstvu Dubrovnika u XV. i XVI. vijeku — Zbornik Dubrovačko pomorstvo — Dubrovnik 1957.
2. Društvo Putnik: Priručnik za službenike - Beograd 1935.
3. Dubrovačka plovidba A. D. Dubrovnik: Postanak i razvitak — Dubrovnik 1940.

II.

1. Deputazione sanitaria di Gravosa: Bollettario degli arrivi e delle partenze (Razna godišta od 1815. do 1895.).
2. Pomorski godišnjak (I. Godište) za 1926.
3. Ugovor o organizaciji i vršenju redovnog pomorskog saobraćaja i prevoza pošte morem (Ministarstvo Kr. SHS — Direkcija pomorskog saobraćaja u Splitu Br. 6083/1929.).
4. Carinski glasnik Br. 4/6 1932.

III.

1. Spomenice Dubrovačke komore iz 1868. i 1884.
2. Savez pomorskih brodovlasnika u Beogradu: Godišnji izvještaji od 1925. do 1940.
3. Godišnji izvještaji Turističkog saveza u Dubrovniku do 1939.
4. Izvještaj Turističkog saveza Hrvatske — Zagreb 1957.
5. Turistički savez Jugoslavije: Pet godina rada 1953. — 1957. — Beograd 1958.

IV.

1. Turistički savez Jugoslavije: Turizam i saobraćaj, Materijal SITJ i SSITJ, Sveska 2 — Beograd 1957.
2. Ing. Juraj Šiprag: Jadranska magistrala, Materijal SITJ i SSITJ, Sveska 4 — Beograd 1957.

V.

1. Adriatica — Venezia: Itinerario 1959.
2. Thomas Skinner & Co. (Publishers) Ltd — (Editor: J. Muirhead, B. A.) — London: The ABC Shipping Guide No 79/1959.
3. Jadranska linijska plovidba — Rijeka: Sezonski red plovidbe 1960.