

PRILOZI — COMMUNICATIONS

NOVIJA PRESELJAVANJA STANOVNIŠTVA U MAKEDONIJI

Jov. F. Trifunoski

Makedonija spada u one delove naše države u kojima su se od 1941. godine do danas izvršila vrlo značajna kretanja stanovništva. Uzroci tim kretanjima bili su raznovrsni: političke promene, socijalne prilike, ekonomske potrebe i t. d.

Krajevi oblasti Zapadne Makedonije, i to Pološka kotlina, Kičevija, sliv Radike i dolina Drima bili su 1941. g. okupirani od Italijana i Arbanasa. Makedonci u tim oblastima mnogo su pretrpeli za vreme okupacije: pljačkana im je stoka, iznuđivane ucene u novcu, ubijani su istaknutiji ljudi i vršena su druga nasilja. Neki napadači iz Arbanije vršili su svoja nedela zbog beznačajnih razloga. Osiromašeni su se Makedonci masovno iseljavali. Ceni se, da je tada iz Makedonije iseljeno oko 50.000 duša. Oni su se naselili u Skopju, Bitoli, Srbiji i t. d. Zbog spomenutih iseljavanja smanjio se broj Jugoslavena u graničnoj zoni prema Arbaniji.

U Drugom su svetskom ratu najveći deo Makedonije okupirali Bugari i strogim naredbama i nasiljem primorali na iseljavanje mnogobrojne srpske stanovnike iz gradova i iz sela. Velika iseljavanja Srba naročito su izvršena iz Skopja, Bitole, Kumanova, zatim iz seoskih naselja u Skopskom Polju, Zegligovu, Tikvešu, Pologu, Ovčem Polju, Pelagoniji. Ove izbeglice, čiji je broj iznosio oko 100.000 duša, našli su utočište u Srbiji. Posle oslobođenja manji deo se Srba povratio u naselja iz kojih su ih Bugari iselili, a neki su dobili zemlju u Vojvodini i tamo se naselili.

Pomenuta prisilna iseljavanja uslovlila su na drugoj strani spuštanje planinaca u delimično ispražnjena poljska sela i gradove. U Pološko Polje i gradove silazili su planinci sa Šar-planine; u okolinu Debra i Kičevije dolazili su Arbanaci iz Arbanije; u Skopsko, Kumanovsko i Ovče Polje došli su planinci iz oblasti oko jugoslavensko-bugarske granice i t. d. Ti doseljenici pripadaju jakoj migraciji koja predstavlja spuštanje stanovnika iz viših krajeva u niže. Prilikom spuštanja planinaca u makedonska polja znatan su deo činili muslimanski Arbanasi. Planinci su najčešće dobivali kuće i imanja prisilno iseljenih Makedonaca i Srba.

Pod novim posleratnim prilikama makedonski su se gradovi počeli obnavljati i razvijati veoma brzo. Razvitak gradova izazvao je doseljavanje seoskog stanovništva potrebnog za rad u industriji, administrativnim, trgovačkim i drugim ustanovama. Gotovo svi makedonski gradovi primili su mnogo seoskog stanovništva, naročito Skopje, Prilep, Titov Veles, Gostivar, Kumanovo i t. d. Ovo postepeno preseljavanje i dalje traje, jer su se u gradovima stvorile nove mogućnosti zaposlenja.

Posle Drugoga svetskog rata zahvatila je makedonsko stanovništvo još jedna migracija, ali ne u našoj zemlji, nego ono koje je ostalo u granicama Grčke (Jegejska Makedonija) i Albanije (okolina Korče, Golo Brdo). Nepovoljne političke prilike u pomenutim zemljama bile su glavni uzrok doseljavanja u Jugoslaviju. Sem toga, ovu je seobu potsticalo i to, što bi njihova deca morala učiti školu na jeziku, koji ne znaju. Ovi Makedonci naseljavani su u Skopju, Titovom Velesu, Bitoli, zatim u pojedinim seoskim naseljima Pelagonije i drugih oblasti.

Makedonija ima znatan broj turskog stanovništva (15. III. 1948. g. — 95.987). Oni žive u gradovima i u selima, većinom u izrazito stepskim krajevima, levo od Vardara. Turci iz Makedonije počeli su se sukcesivno iseljavati odmah posle 1912 godine, ali su njihova iseljavanja kasnije bila prekinuta. Poslednih je godina tursko stanovništvo počelo ponovo i u znatnom broju da odlazi u Tursku. Više se iseljavaju Turci iz gradova, a manje sa sela. Najviše se Turaka poslednih godina iselilo iz Kumanova, Skopja i Bitole. Među iseljenicima ima nešto i neturskih muslimana (Arbanasa i Torbeša), koji su se preko vere intimno vezali sa Turcima.

Navedeni podaci jasno pokazuju znatne migracije stanovništva koje su se izvršile u Makedoniji od 1941 do kraja 1953 godine. Za pomenutu periodu od 13 godina u migracijama je učestvovalo oko 300.000 stanovnika ili tačnije oko 27% od ukupnog broja stanovnika u NR Makedoniji. U pomenutim su kretanjima učestvovali Jugoslaveni, Turci i Arbanasi. Turci su se iseljavali. Arbanasi su učestvovali u nutrašnjim preseljavanjima, a delom su se doseljavali iz Albanije. Makedonci su međutim više učestvovali u iseljavanjima i u unutrašnjim migracijama, a jedan se mali deo doselio iz susednih država.

UNUTRAŠNJA PLOVIDBA U JUGOSLAVIJI

N. Peršić

Unutrašnja plovidba u većini ekonomski razvijenih zemalja vrši važan dio prijevoza ljudi i dobara. U interesu je razvoja svjetske privrede, a naročito pojedinih država ili grupa država, da se sve vrste prometa razvijaju i međusobno dopunjuju.

Jugoslavija je u prometno-geografskom pogledu jadransko-mediteranska i podunavska zemlja. Treća komponenta, t. j. nastavak podunavske-moravske doline na važnu saobraćajnu liniju Vardar — Solun, nema takvo značenje kao prve dvije, ali ima prvorazrednu važnost, osobito za jugoistočne dijelove države.

Unutrašnja plovidba odvija se Dunavom i njegovim pritocima i kanalima. Rijeke drugih slivova ne dolaze u obzir za povezanu mrežu unutrašnjih plovni putova. Vardar nije plovna, a nekoliko jadranskih pritoka (Raša, Zrmanja, Krka, Neretva, Dubrovačka rijeka i Bojana) plovno je svega nekoliko kilometara, i to isključivo za pomorska plovila manje tonaže i ne nastavljaju se na važne veze s pozadinom. Donekle se izdvajao Metković, ali izgradnjom morske luke Ploče i zapuštanjem plovnosti Neretve, danas i pristanište Metkovića nema većeg značenja.

I plovidba po Ohridskom i Skadarskom jezeru ima lokalno značenje, koje je u robnom prometu neznatno, ali je promet putnika na ta dva jezera, osobito na Ohridskom, začuđujuće porastao. Tako je na našem dijelu Skadarskog jezera g. 1939. prevezeno 12.903 putnika, a g. 1953. njih 54.822, dok je na Ohridskom jezeru broj prevezenih putnika porastao od 4.672 g. 1939. na 339.000 g. 1953.

Usporedenje glavnih vrsta prometa — Ako analiziramo cjelokupan unutrašnji promet i promet s inozemstvom u 1953. g., dobivamo slijedeću sliku:

	prevezeno putnika	robni promet
željeznice	130,978.000	39 335.000 t
pomorski promet	3 390.000	4,934.000 t
riječni promet	1,037.000	3,111.000 t

Dakle u prometu i putnika i robe imaju željeznice daleko najveću važnost, jer od ukupnog broja putnika željeznice prevezu preko 95%, a kod robe 80%. Prijevoz putnika pomorskim brodovima 3 puta je veći od onog u riječnom prometu, dok je pri prijevozu robe odnos otprilike 5 : 3, t. j. blizu 5 milijuna tona robe prevezla su pomorska, a 3,100.000 riječna plovila. U tranzitnom riječnom prometu prevezeno je 2 440.000 t robe, ali na drugoj strani nisu registrirani djelomični tereti, koje su brodovi prevezli kroz naše luke, niti promet brodova kroz naše teritorijalne vode, odnosno naših brodova kroz strana mora, zato ne može biti potpunog poređenja pomorskog i riječnog prometa.

Znatno zaostaju cestovni i zračni promet s obzirom na masovnost. Zračnim je putem g. 1953. prevezeno blizu 69.000 putnika, ali za teret nema podataka, kao što nema podataka o cestovnom prometu uopće, što je velik nedostatak statistike.

Međutim, ako uzmemo u obzir transportne putove učestvovanja u vanjskoj trgovini, dobit ćemo u postocima slijedeću sliku za robni promet:

prevezeno:	g. 1937.	g. 1948.	g. 1953.
željeznicom	2 265.000 t (38,2%)	2,958.000 t (49,2%)	1,746.000 t (30%)
morem	2,216.000 t (37,4%)	2,080.000 t (34,6%)	3,772.000 t (65%)
rijekama	1,447.000 t (24,4%)	973.000 t (16,2%)	288.000 t (5%)
ukupno	5,928.000 t (100 %)	6,010.000 t (100 %)	5,800.000 t (100%)

Za god. 1953. karakteristične su dvije krajnosti i velik postotak, koji otpada na pomorski prijevoz: 65% (najveći u 20-godišnjem periodu), te mali postotak rijekama transportirane robe: 5%; to je najniži udio od postanka stare Jugoslavije. Udio riječnog prijevoza u vanjskoj trgovini iznosio je na pr. 1937. godine 24 4%, t. j. gotovo 1/4 međunarodne robne razmjene Jugoslavije išlo je tim putem. Iako su plovila i plovni uređaji na rijekama i kanalima u ratu u najvećoj mjeri uništeni, glavni je razlog ovako niskog stanja bio prekid trgovačkih odnosa sa zemljama kominformske rezolucije. Normalizacijom ovih odnosa, što je već u toku, međunarodni će promet riječnim putem ponovno porasti.

Promet vodnim putovima, osobito za izvjesne vrste robe, ima vrlo velike prednosti, koje kod nas zasad još nisu iskorištene.

Gospodarske prednosti riječnog prometa, zapravo cijele unutrašnje plovidbe, jesu činjenice, i to: mogućnost masovnog prijevoza i razmjerno niska

cijena. Poznato je naime, da je na vodi potrebna manja vučna snaga od one na suhu i u zraku za jednaki učinak. Prema proračunu stručnjaka, energija za prijevoz iste količine tereta na vodi je oko 12 puta manja od one kod željeznice, 72 puta manja nego kod kamiona i oko 17000 puta manja od one u zračnom prometu. Tegljač od 800 KS tegli na srednjem Dunavu 8—12 teglenica po 600—670 tona ili ukupno oko 60.000 tona. Željeznička lokomotiva od 1500 KS vuče vlak od 600—800 tona, a kamion od 100 KS prevozi samo pet tona. Veliki pomorski brodovi jesu najpovoljnije prijevozno sredstvo. Očito je, da vođeni promet treba koristiti svuda, gdje je to moguće.

Rentabilnost i cijena prijevoza zavise o veličini plovila i o stupnju iskorištenja. Veličina plovila u unutrašnjoj plovidbi zavisi o nadgradnjama (mostovi i sl.), zatim o dubini i širini plovnog puta i o brzini kretanja vode.

Uzima se, da je najpovoljniji odnos mrtve i korisne težine kod plovila 1 : 4, kod željeznice 4 : 5, a kod kamiona 1 : 1.

Mala brzina je najnepovoljnija osobina riječnog prometa. Tako željeznice i kamioni prevoze terete 8—10 puta brže, a avioni 50—100 puta brže od vučenih riječnih brodova. Zato je za riječni promet najpogodnija, a i najviše zastupana roba nepokvarljiva, velikog volumena i koja ne mora brzo stizati na odredište. To su u prvom redu građevni materijal, drvo, ugljen, rudače, cement, nafta, žito, šećerna repa, proizvodi metalurgije, mašingradnje i t. d. Tu činjenicu potvrđuje i analiza vrsta prevezene robe u našoj unutrašnjoj plovidbi.

S obzirom na vrstu prevezenog tereta na našim rijekama i kanalima na prvo mjesto dolazi građevni materijal, koji je u poslijeratnom prijevozu zastupan sa 57.6% od ukupne količine, a zatim slijede: ugljen (7.54%), ogrjevno drvo i celulozno drvo (7.31%), rude i koncentрати (5.92%), obrađeno i neobrađeno drvo (4.13%), žito i žitni proizvodi (3.34%), nafta i naftini derivati (3.11%), šećerna repa (2.63%), proizvodi crne metalurgije (1.55%), cement (1.16%), nemetali (0.34%) i sve ostalo (5.38%). U usporedbi s predratnim odnosima znatno je opadanje udjela žitarica, a jako povećanje prijevoza ruda i koncentrata (za 161%) i proizvoda crne metalurgije (136%), pa se i tu očituje porast industrijske proizvodnje u FNR Jugoslaviji.

Plovne rijeke i kanali — Dunav je okosnica naše unutrašnje plovidbe, pa sve plovne rijeke i zasad malobrojni kanali pripadaju dunavskoj mreži plovnih putova. Pri povoljnom vodostaju plovno je i za veće brodove 1657 km riječnog toka: veliki Bački kanal plovno je 123 km; Dunav je plovno cijelim tokom (588 km) kroz Jugoslaviju; Sava je plovna 592 km; Tisa cijelim tokom u granicama Jugoslavije (164 km); Drava 105 km; jugoslavenski dio kanaliziranog Begeja 76 km; Kupa 6 km i Tamiš 3 km. Za manje brodove pri povoljnom vodostaju plovno je još 292 km riječnog toka.

Za splavarenje je sposobno još 1326 km rijeka. Najvažnije je splavarenje na Drini, kojom se godišnje spusti oko 200.000 m³ drveta. Na nekim su mjestima, radi lakšeg splavarenja, izvršeni regulacioni radovi, ali opasnih mjesta i prepreka ima i sada.

Plovni park, brodogradilišta i poduzeća — Plovni park naše riječne plovidbe imao je 31. XII. 1953. 22 putnička broda sa 5.780 putničkih mjesta — dok je g. 1941. bio 41 brod sa 12.000 putničkih mjesta; 103 tegljača sa 38.000 KS; 18 motornih teretnjaka sa 4.600 t nosivosti; 51 tanker za prijevoz nafte i 468 teglenica sa 269.000 t nosivosti. Pored toga postoji i izvjestan broj specijalnih plovila: bagera, dizalica, plovnih radionica, stambenih lađa i t. d. Svega skupa

imala je FNR Jugoslavija 31. XII. 1953. godine 1.027 plovila sa 343.000 t nosivosti, dok je 1941. g. bilo 1.521 plovilo s 503.000 t nosivosti. Velik broj plovila naslijeđen je od bivše Austro-Ugarske.

Gubici u Drugom svjetskom ratu bili su ogromni i znosili su 537 brodova, snage 38.000 KS i nosivosti 214.000 t, te 121 tehničko plovilo. Neki su brodovi izvađeni i obnovljeni.

Drugi teški problem našeg plovnog parka je njegova velika starost. Tako je na pr. 7 putničkih brodova sa 2.300 mjesta staro 40—60 godina, 6 sa 1.500 mjesta preko 60 godina. Najveći broj teglenica star je između 40 i 60 godina. Mnogi su brodovi rekonstruirani i po nekoliko puta.

Mnogo se radi na obnovi i izgradnji, te naša riječna brodogradilišta imaju mnogo posla. Izgradnja i obnova su skupe, te se napredak odvija odgovarajućim tempom¹.

Razvojem preradivačke industrije i otvaranjem novih bušotina nafte u Jugoslaviji trzo se povećava proizvodnja ove dragocjene sirovine. Stavljanje u pogon novih postrojenja u rafinerijama Sisak i Bosanski Brod traži odgovarajući dovoz sirovina i odvoz preradevina.

Znatan dio uvoznih kontigenata nafte dobavlja se iz podunavskih zemalja (Rumunjska, SSSR i druge), pa je i dovoz vodenim putem najpovoljniji.

Naša zemlja ima 51 tanker sa 32.000 t nosivosti, od čega na Jugoslavensko riječno brodarstvo u Beogradu otpadaju 42 tankera sa 29.000 t, a ostatak na »Dunavski Loyd« u Sisku, koji ima 9 tankera sa 6.600 tona nosivosti. Stanje postojeće tankerske flote dosta je loše, jer je prešla prosječni vijek starosti, t. j. preko 40 godina. Zato je i treba brzo obnavljati. Na glavnim je relacijama vodenog prijevoza za predviđenih 600.000 tona tereta potreban 81 tanker u ukupnoj nosivosti 46.700 tona. Postojeća flota je, prema tome, manjkava. Trebalo bi izgraditi oko 30 novih tankera i pet tankera-motora, koji će vršiti vuču.

Mogućnost izrade tankera u domaćim brodogradilištima i od domaćeg materijala, osim motora, omogućuje brzu izgradnju, jer su naši brodogradilišni kapaciteti dovoljno veliki.²

Kad se uzme u obzir ekonomičnost prijevoza vodenim putem, onda je vidljivo, da se brodovi vrlo brzo amortiziraju. Investicije u tankere ekonomičnije su od onih za vagono-cisterne. Za 1000 tona nosivosti u vagonima-cister-

¹ Prema vijestima iz 1955. »Jugoslavensko riječno brodarstvo« je zaključilo s domaćim brodogradilištima u Beogradu, Mačvanskoj Mitrovici i Novom Sadu ugovore za gradnju 8 novih i rekonstrukciju 5 riječnih remorkera. U mjesecu siječnju 1955 god. održana je i licitacija za gradnju 3 riječno-pomorska broda, koji će održavati vezu od Beograda do zemalja Bliskog istoka. Ovi brodovi treba da budu gotovi do konca 1956. godine.

Prema prihvaćenom programu unapređenja, treba da riječno brodarstvo u ovoj i idućoj godini dobije veći broj novih i obnovljenih brodova u jačini od 10.000 KS. U izvođenju ovog plana učestvuju i naša morska brodogradilišta. »Dunavski Loyd«, poduzeće riječne plovidbe N. R. Hrvatske u Sisku naručilo je kod brodogradilišta u Apatinu brod »Marijan«, koji će biti najveći jugoslavenski riječni brod i ujedno prvi riječni brod koji grade naši konstruktori.

² Već su iz Rijeke upućena prva dva tankera preko Jadranskog, Jonskog, Egejskog i Crnog mora, a zatim Dunavom i Savom do Siska. Brodogradilište »Uljanik« gradi za »Dunavski Loyd« u Sisku još 7 tankera po 100 tona nosivosti s najmodernijim uređajima.

nama zahtijeva se sedam milijuna dinara po cisterni, ili 490 milijuna dinara ukupno. Izgradnja riječnog tankera iste nosivosti stoji svega 80 milijuna dinara; to znači, da je tankerski prostor šest puta jeftiniji, a rok trajanja je dvostruko duži! Željezničke cisterne moraju se primijeniti na onim relacijama, gdje nije moguće koristiti vodena plovna sredstva. Željeznički podvoz po toni prevezene nafte na relaciji Sisak-Beograd iznosi 6.120 dinara, a vodenim prijevozom samo 1.770 dinara! — dakle, po toni jeftinije za 4.350 dinara ili za gotovo 60%.

Osim prijevoza nafte za domaće potrebe postoji mogućnost uposlenja tankera i u međunarodnom prometu između podunavskih zemalja.

U god. 1952. izvršena je decentralizacija riječne plovidbe. Sada postoje slijedeća poduzeća: 1. Jugoslavensko riječno brodarstvo sa sjedištem u Beogradu. To je najjače riječno poduzeće u FNR Jugoslaviji; 2. Bagersko brodarsko poduzeće — Beograd; 3. Dunavski Lloyd — Sisak; 4. Poduzeće za riječni saobraćaj NR Bosne i Hercegovine — Brčko i 5. Poduzeće za automobilski i jezerski saobraćaj — Ohrid.

Pristaništa i raspodjela robnog prometa — Na Dunavu imamo 13 znatnijih pristaništa, i to: Bezdan, Apatin, Vukovar, Bačka Palanka, Novi Sad, Slankamen, Zemun, Smederevo, Veliko Gradište, Donji Milanovac, Tekija, Kladovo i Prahovo. Na Savi je 10 većih pristaništa, i to: Sisak (koji je zapravo na Kupi), Bosanska Gradiška, Bosanski Brod, Slavonski Brod, Slavonski Šamac, Brčko, Bosanska Rača, Srijemska Mitrovica, Šabac i Beograd. Na Tisi su veća pristaništa Senta i Titel; na Dravi Osijek i Beliše; na Begeju Zrenjanin, a na Tamišu Pančevo.

Beograd je nesumnjivo naše najveće riječno pristanište i po putničkom i po robnom prometu. Robni je promet g. 1953. prešao 1 milijun tona. Na drugom je mjestu, s obzirom na robni promet, bio Sisak, koji je s prometom od 189.800 t prešao Smederevo (161.200 t), Vukovar (111.200 t), Novi Sad (88.100 t) i Osijek (54.000 t). U putničkom prometu, osim Beograda, jaka su i ostala dunavska pristaništa, te Šabac i Senta.

Poslijeratni godišnji prosjek pokazuje, da se glavnina prometa (preko 90%) odvija na Dunavu (prosjek 2.268.000 t) i na Savi (1.652.000 t). Dok promet na Dunavu još nije dostigao prijeratni, a na nekim rijekama, osobito na Tisi, znatno je opao, promet Savom se podvostručio. Sisak je za nizvodni promet početno, a za uzvodni završno pristanište, njegovo značenje kao industrijskog i prometnog centra sve više raste. Nedavno su uspostavljene linije Sisak—Beč i Sisak—Ruse (Ruščuk) u Bugarskoj. Naši unutrašnji plovni putovi primakli su se najbliže moru u sisačkom pristaništu; od Siska do Rijeke je željeznicom svega 279 km.

Iz Rijeke u Sisak, bilo kao odredište, bilo kao pretovarnu stanicu, bilo je tokom god. 1953. upućeno 211.000 t nafte (preko 10% čitavog prometa riječke luke), 1500 t strojeva za željezaru, a u suprotnom smjeru poslano je 10.000 t rezane građe, što sve čini 12,8% prometa riječke luke. Sisak ima već dobre lučke uređaje. Ove je godine montirana i 5-tonska električna dizalica, pored stare parne, a postoje i velika skladišta i silosi, koji nisu uvijek dovoljno iskorišćeni.

KORIŠĆENA VRELA

1. Dr. N. Peršić: »Dunav kao prometni put« — »Ekonomist« br. 11—12, Zagreb, 1939.
2. Ing. S. Čolić: »Reke, jezera i kanali i njihova uloga u razvoju ljudskog društva«, Beograd, 1947.
3. Dr. M. Dobrinčić: »Ekonomika saobraćaja i pomorstva FNRJ Jugoslavije«, Zagreb, 1949.
4. M. Rajec: »Izgradnja i razvitak našeg saobraćaja«, Beograd, 1953.
5. D. Dukić: »O plovidbenim prilikama i saobraćaju na rekama i kanalima crnomorskog sliva u FNR Jugoslaviji«, Beograd, 1953.
6. »Zbornik rasprava o problemima pomorske privrede«, Zagreb, 1954.
7. »Statistički bilten« br. 31 — VI./1954.
8. »Index« br. 1/1955, Beograd, 1955.
9. »Godišnjak pomorstva i riječnog saobraćaja za 1953«, Split, 1955.

STANOVNIŠTVO ŽIRJA

Prilog poznavanju demografije naših otoka

M. Friganović

Oskudni historijski izvori iz ranijeg Srednjeg vijeka ne omogućuju upoznavanje kretanja stanovništva otoka Žirja. Konstantin Porfirogenet ne spominje Žirje kao naseljeni otok¹. Stoljeće kasnije (1153) arapski geograf Idrizi navodi, da je od 16 velikih otoka pred istočnom obalom Jadrana naseljeno samo njih 6; ostali su nenaseljeni ili napušteni, ali ih ne navodi poimence².

Isturen položaj otoka i ostaci dviju utvrda (Obrinjska gradina i Gustirna) na jugoistočnom dijelu upućuju, da je otok bio ranije naseljen. Pretpostavlja se, da su ove utvrde iz ilirsko-rimske epohe. S tim u vezi M. Č. Iveković piše: »Jugoistočni dio otoka je sada nenastanjen i pust, ali je u davna prošla vremena morao biti napučen, kako se to brojnim ruševinama vidjeti može«³. Na osnovu izoliranog položaja građevina, koji je dosta isturen i nepristupačan, isti pisac zaključuje, da su utvrde služile narodu i stoci kao utočište pred neprijateljem. Obje su pružale mogućnost duljeg zadržavanja, jer su imale vodu. Gradina je imala cijednicu, koja se skupljala na dnu jame, dok se u Gustirni skupljala kišnica — otuda joj ime. Izgleda nam, da bi za sklonište, zbijeg, bili povoljniji unutrašnji i skrovitiji dijelovi otoka. Isturen položaj, dobra vidjelica i snažna utvrđenost upućuju na ulogu uporišne točke, što se provlačilo od rimske do mletačke epohe. Važno je, da te utvrde, po konstrukciji snažne i po prostoru relativno velike, uz rezerve vode i plodno polje govore u prilog pretpostavke o naseljenosti otoka Žirja u rano historijsko doba.

Osim ovih arheoloških ostataka, nemamo za Žirje nikakvih podataka sve do 11. stoljeća, kada se prvi puta spominje u domaćim spisima⁴. Tada su prihodi otoka bili kraljevi dohoci. Godine 1029. daruje hrvatski kralj Petar

¹ L. Marčić, Zadarska i Šibenska ostrva. Srp. etnograf. zbornik, knj. XLVI, Naselja i poreklo stanovništva, knj. 26, Bgd, 1930, str. 511—17.

² Op. cit., str. 511.

³ Č. M. Iveković, Žirje, Arheološko-historijski časopis. Zagreb—Knin, 1927., str. 1.

⁴ K. Stošić, Sela šibenskog kotara. Šibenik 1941., str. 197.

Krešimir IV. Žirje benediktinskom samostanu u Rogovu kraj Biograda, iz čega slijedi, da je otok tada bio naseljen. Prvi podaci o broju stanovnika datiraju iz 1298., kada je osnovana šibenska biskupija. Na Žirju su tada živjela 103 stanovnika u 23 kuće, što za to doba znači veliku, a prema tome i staru naseljenost. U prvoj polovici 14. stoljeća (1323) posjede na otoku dobivaju šibenske plemićke obitelji: Šižgorić, Jurin i De Saracenis, te se koloni tješnje povezuju s gradom.

Kasnije, sve do sredine 17. stoljeća, nemamo podataka o stanovništvu. To je posljedica nenormalnih prilika; najprije kuge, koja je harala u nekoliko navrata od 15. do 17. stoljeća, i turskog napada u šibensko primorje u prvoj polovici 16. stoljeća. Turski nasrtaji i pljačke sela šibenske okolice imali su jak odraz na migriranje stanovnika prema užem primorju i otocima. To dokazuje jedan dokument iz 1543., u kojem se navodi, da je radi Turaka napušteno u tom dijelu Dalmacije ukupno 67 naselja i da su neki iz napuštenih sela prebjegli, među ostalim, i na Žirje⁶. To se dalje potvrđuje i u jednom izvještaju godine 1567⁷. Među napuštenim selima i naseljima šibenskog zaleđa spominju se pored ostalih: Konjevrate, Pokrovnik i Danilo Biranj. Za nas su ta sela zanimljiva zato, jer se prezimena Radaković i Milgostić, koja se spominju u tim selima prije nadiranja Turaka, kasnije javljaju na Žirju⁸. Poslije potiskivanja Turaka prema unutrašnjosti i učvršćenja grnice, ova prezimena iščezavaju na Žirju, a javljaju se opet na kopnu. To upućuje na remigraciju, koja se vršila od kraja 17. stoljeća, kada je mletačko-turska međa pomjerena na Dinaru (1699). Godine 1667. zabilježeno je, da Žirje ima 186 stanovnika i 32 kuće⁹. Porast prema 1298. iznosio je dakle svega 83 stan. i 9 kuća ili 1 stanovnik svake 4,3 godine. Dalje je važan period od polovice 17. stoljeća do početka 18. stoljeća, kada se na otok doseljavaju čak iz Bosne. K. Stošić navodi, da su bosanski franjevci doveli sa sobom seljake, koje su naselili u selima: Grabovci, Gačelezi i dr. sjeverozapadno od Šibenika. Kako su isti franjevci izgradili u Šibeniku samostan Sv. Lovre, a agrarnom reformom generalnog providura D. Foscola 1649. dobili posjede na Žirju, možemo pretpostaviti, da su na tim svojim posjedima naselili neke od onih, koji su došli s njima iz Bosne¹⁰. Franjevci Sv. Lovrer prodali su posjede kolonima godine 1875.

Pored navedenih migracija s kopna na otok i obratno, bilo je kretanja stanovništva između šibenskih otoka. To se može zaključiti i po prezimenima. Na pr. prezime Ungar javlja se 1794. u Jezerima na otoku Murteru, a kasnije se pojavljuje na Žirju, gdje još postoji. Slično je s prezimenima: Šižgorić iz Murtera, Dobra iz Prvića Luke, dok su prezimena Kaleb i Vlašić nestala na Žirju, a pojavila se u Tisnom na Murteru. U uvalama Mune i Tratinske na Žirju imali su mnogi ribari iz Prvić Luke, Jezera, Tisnoga, Prvić Šupurine i Zlarina svoje mreže i skladišta, pa nije isključeno, da su se s vremenom i stalno naselili radi ribarenja u vodama oko Žirja, gdje su bogata lovišta i plitki brakovi¹¹.

⁶ K. Stošić, op. cit., str. 7 i 8.

⁷ *Follum Diecesarum Organom Curiae Episc. Sibenicensis* (1882).

⁸ K. Stošić, op. cit., str. 106 i 194.

⁹ K. Stošić, op. cit., str. 194.

¹⁰ K. Stošić, op. cit., str. 152.

¹¹ K. Stošić, op. cit., str. 194, 201, 216, 162, 243, 195.

Godine 1742. broj stanovnika na otoku iznosi 178., što znači, prema god. 1667. pad od 8 stanovnika¹². Vjerojatno je to posljedica iseljavanja prema kopnu, gdje su prilike postale sigurnije.

Zanimljiv je podatak iz 1775., kada Žirje broji 231 stanovnika¹³. To, u poređenju sa 1742., znači u relativno kratkom vremenskom razdoblju prvi jači porast (53 stan.). Porast nije posljedica doseljavanja, već prirodnog priraštaja. Do toga zaključka dolazimo u uspoređivanjem broja kuća iz 1742. i 1775. Dok je stanovništvo poraslo za 53 žitelja, dotle je broj kuća povećan samo za 3. Da je to rezultat doseljavanja, sigurno bi se i broj kuća razmjerno povećao.

Od 1775. do 1841. broj stanovnika povećao se od 231 na 335. Taj je porast popraćen i povećanim brojem kuća (na 63)¹⁴. To je rezultat prirodnog prirasta stanovništva, koji su uvjetovale poboljšane ekonomske prilike zbog smanjenja kolonskih obaveza u poređenju s prošlim stoljećima i intenzivnije obrade plodnog polja.

Postepeno demografsko i ekonomsko poboljšanje nastavlja se na otoku kroz cijelo 19. stoljeće. Od 1841. do 1880. stanovništvo je poraslo za 98 osoba ili godišnje 2.5 stanovnika. Od 1880. do 1900. broj stanovnika je porastao za 81 ili skoro kao za prethodnih 40 godina¹⁵. Taj se porast nastavlja do 1910., kada je broj stanovnika iznosio 659 ili 125 osoba više nego 1900.¹⁶; to je ujedno i period najvećeg prirasta stanovništva u povijesti otoka. Početak ovog stoljeća je doba najveće privredne aktivnosti na Žirju. Stočarsko-poljoprivredna ekstenzivna aktivnost, karakteristična za privredu Žirja do kraja 19. stoljeća, zamijenjena je intenzivnijim poljoprivredno-ribarskim gospodarstvom, u kome je vinova loza dominirajuća kultura. Broj čokota vinove loze iznosio je 1896. godine 573.000 i bio gotovo dva puta veći od vrijednosti u 1857. i 1950. godini.

Godina 1910. predstavlja prekretnicu. Filoksera zahvaća vinograde i na Žirju; proizvodnja opada i stanovništvo počinje da stagnira.

Općem privrednom razvitku, koji je prouzrokovala bolest vinove loze, pridružuje se i stradanje tokom Prvoga svjetskog rata. Gospodarske poteškoće uvjetovale su poslije Prvoga svjetskog rata iseljavanje u prekomorske zemlje. Iseljavanje se vidno odrazilo na strukturi stanovništva po spolu. Dok je 1910. bilo 358 muškaraca i 313 žena, dotle je 1931. bilo svega 328 muškaraca i 358 žena¹⁷. Razlika nije posljedica ratnih gubitaka, jer broj poginulih muškaraca nije bio tolik, a viškom novorođenih muškaraca je već bio nadoknađen. Godine 1939. na otoku živi 725 stanovnika, dok ih je 85 bilo izvan Žirja, u Jugoslaviji ili drugdje.

Nerazmjer između muškaraca i žena i dalje se povećavao. Prema popisu 1948. imamo 345 muškarca prema 421 ženi, što znači da je žena bilo 76 više nego muškaraca¹⁸. U nedostatku muške radne snage žene obavljaju teške poljske poslove. Još je teža situacija, ako se pogleda odnos prema godinama starosti. Prema podacima iz 1948. izlazi, da od ukupno 766 stanovnika otpada

¹² K. Stošić op. cit., str. 195.

¹³ K. Stošić, op. cit., str. 194.

¹⁴ A. Matschek, Stat. Repertorium der bewohnten Orte in Konig. Dalmatien, Zara 1888.

¹⁵ Special Ortsrepertorium von Dalmatien. Wien 1894.

¹⁶ Special Ortsrepertorium von Dalmatien. Wien 1919.

¹⁷ Upravno, sudsko i crkveno razdjeljenje i imenik prebivališta Primorske ban. Zagreb 1938.

¹⁸ Prethodni rezultati popisa stanovništva NRH od 15. III. 1948. Zagreb, 1948

na one do 15 godina i preko 60 godina 320 stanovnika ili 44%, što je vrlo nepovoljan omjer. Od ukupnog broja stanovnika između 15 i 60 godina starosti žena ima 239, a muškaraca 208. Treba dalje uzeti, da je to stanje bilo početkom 1948., ali se od tada do danas vršilo znatno iseljavanje muškaraca i čitavih obitelji, tražeći posao u industriji i obalnoj plovidbi. Proces iseljavanja, koji je počeo dvadesetih godina, nastavlja se do danas. Razlika je u tome, što su prije Drugog svjetskog rata pretežno iseljavali u evropske (Francuska i Belgija) i vanevropske (Chile, USA, Australija) zemlje, dok se danas migracija vrši unutar našeg državnog prostora, pretežno u primorska gradska naselja. Godine 1939. bilo je 85 Žirjana u svijetu, a 1951. živjelo ih je 115 izvan rodnog mjesta, od čega oko 60 u USA¹⁹.

Proces iseljavanja između dva svjetska rata nije bio tako intenzivan, kao kod nekih drugih šibenskih otoka, na pr. Zlarina i Prvića, kod kojih je broj stanovnika 1939. bio znatno manji od broja iz 1910²⁰. Uzrok je tome, što su na Žirju relativna gustoća i agrarna gustoća stanovništva manje nego na ostalim otocima (Zlarin 1910.²¹ — 180 stan. na km², 1948. — 112 stan. na km², Prvić 1910. — 904 stan. na km², 1948. — 794 stan. na km², Žirje 1910. — 42 stan. na km², 1948. — 49 stan. na km²), a postojale su relativno bolje ekonomske mogućnosti (plodno polje, a tome treba dodati i izdašan ribolov).

Poslijeratni razvoj naše zemlje i veća mogućnost zaposlivanja znatno su više utjecali na pojačano iseljavanje sa Žirja. U razdoblju od 1948. do 1951. stanovništvo je opalo sa 766 na 716 ili za 50 osoba²². Taj se proces vjerojatno nastavio i do danas²³.

Iz izloženih podataka vidimo, da se na izoliranom i ekonomski povoljnijem Žirju proces depopulacije između dva rata manje osjetio. Ali poslijeratna izgradnja i industrijski razvoj Šibenika pospješili su iseljavanje sa Žirja.

DELNICE

Prilog poznavanju razvoja mjesta i stanovništva

Br. Pleše

Postanak naselja — O najranijoj historiji Delnica znademo vrlo malo. Prvi stanovnici porječja rijeke Kupe bili su ili-ro-keltska plemena Japodi. Da li su Japodi ili kasniji Rimljani naselili područje današnjih Delnica, nije nam poznato. Ostataka materijalne kulture nije dosada nađeno.

Tek u doba feudalizma postaje slika o Delnicama i njihovu stanovništvu jasnija. U 14. stoljeću Frankopani, gospodari Vinodola, proširuju svoju vlast na Gorski Kotar, osnivanjem nove županije Modruš. Prvi se put Delnice spominju u jednoj ispravi iz 1481. godine, iz koje saznajemo, da su pripadale Stjepanu II. Frankopanu Ozaljskom. Prvobitni naziv za ovo naselje bilo je

¹⁹ Prema podacima Kotarskog statističkog ureda Šibenik

²⁰ Prema podacima Kotarskog statističkog ureda Šibenik

²¹ K. Šimek Škoda, Stanovništvo Zlarina. Geog. Glasnik, br. 13, str. 128, Zagreb 1951.

²² Prema podacima Kotarskog NO Šibenik

²³ Nažalost, nije bilo moguće dobiti najnovije podatke, čak ni one službenog popisa iz 1953. g.

Mrzlopolje. Ime Delnice javlja se kasnije, a izvodi se od riječi »delavci«. Nije isključeno, da je motiv imenu mjesta bila kakva »djelba«. Ova zadnja pretpostavka mogla bi biti u prilog činjenici, što su Delnice prije turskog osvajanja bile na granici hreljinskog i gerovskog kasnije brodskog dominija, pa otuda i ta dioba mjesta, »djelba«, iz koje je proizašlo i ime Delnice.

Nasljednim ugovorom iz 1544. godine između Frankopana i Zrinskih, dodu franskopanska imanja u Gorskom Kotaru, a time i Delnice u ruke ovih posljednjih. Stanovnici Delnica bili su tada u feudalnom, kmetskom odnosu spram svojih gospodara, što se vidi iz jednog pisma, kojim Delničani mole Zrinske, da bi ih oslobodili tlake i nekih drugih podavanja. Pred nadiranjem Turaka početkom 16. stoljeća bježi stanovništvo iz Delnica preko Kupe u obližnju Kranjsku, tako da su Delnice sasvim opustjele. Smanjenjem turske opasnosti krajem 16. stoljeća, već je u prvoj polovici 17. stoljeća dio delničkog stanovništva reemigrirao iz Kranjske i napučio ispražnjeni delnički posjed. U isto vrijeme Zrinski naseljavaju brojno stanovništvo iz okolice Broda, Čabra i Gerova, te se tako današnje stanovništvo sastoji većim dijelom od potomaka došljaka s pokupskih imanja Zrinskih, a manjim dijelom od potomaka nekadašnjih izbjeglica u Kranjsku, koji su se povratili u Delnice.

Teško je stvoriti neku predodžbu o izgledu i veličini delničkog naselja, a naročito o brojčanom stanju stanovništva Delnica u vremenu od 14. do kraja 18. stoljeća. Podaci o broju došljaka i o normalnom priraštaju u tom razdoblju nisu poznati.

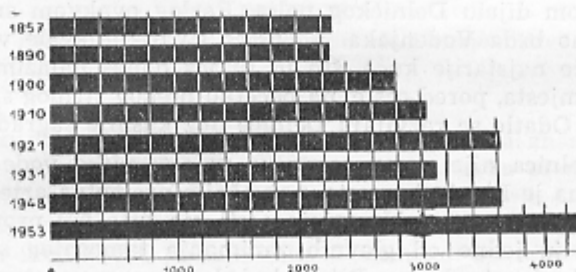
Smještaj i razvoj naselja — Razvitak Delnica i njihova stanovništva možemo pratiti sa sigurnošću od 17. stoljeća, t. j. kad je minula turska opasnost. Prije dolaska Turaka Delnice su bile središte nekoliko sela, koja su činila posjed delnički. To prvobitno delničko naselje bilo je u Lučicama u neposrednoj blizini današnjih Delnica. Novo naselje podignuto je naseljavanjem remigranata iz Kranjske i onih iz Čabra, Broda i Gerova nešto sjeveroistočnije, na krajnjem istočnom dijelu Delničkog polja. Razlog ovakvom smještaju bio je izvor vode podno brda Vodenjaka, a Lučice su oskudjevale vodom. To nam najbolje svjedoče najstarije kuće, što ih tu još danas nalazimo na krajnjem istočnom dijelu mjesta, pored ceste, na početku njenog strmog spuštanja prema Brodu na Kupi. Odatle se razvijaju Delnice duž kasnije sagrađene ceste.

Razvitak Delnica nije vezan samo uz pojavu pitke vode. Početkom 19. stoljeća sagrađena je Lujzinska cesta, najvažnija prometna arterija, koja spaja zaleđe s Jadranskim morem. Na toj je cesti bio vrlo živ promet i trgovina. Kirijašenje bilo je jedno od glavnih zanimanja tamošnjeg stanovništva. Iz Delnica je narod odvozio drvo u Primorje i davao ga u zamjenu za sol, a ovu je opet u Karlovcu i okolici mijenjao za kukuruz. Graditelj ceste, general Filip Vukosović, da bi je što više odteretio, a ujedno povezao s njome različita susjedna mjesta, dao je izgraditi mnoge ogranke. Jedan od takvih ogranaka je cesta, koja spaja Delnice preko Broda na Kupi s Brod-Moravicama i Čabrom. Delnice su se razvijale uz ovu cestu i poprimile cestovni oblik naselja; nisu se mogle širiti uz Lujzinsku cestu, jer je ona provedena južnim rubom Delničkog polja, gdje nema prostora za razvoj mjesta. Naprotiv, cesta Delnice—Brod na Kupi ide sredinom polja, pa je prema tome bila vrlo pogodna za razvitak mjesta.

Kuća — Delnice su pretežnim dijelom naselje cestovnog tipa. Kuće se nižu s obje strane glavne Supilove ulice. Stariji i veći dio naselja sagrađen je oko ceste za Brod na Kupu, dok je manji dio novijeg podrijetla sagrađen duž Lujzinske ceste. U skladu s time, kuće su na Lujzinskoj cesti modernije i uglavnom sagrađene između dva rata, dok su one u Supilovoj ulici starije i predstavljaju prelazni tip od one najstarije kuće alpskog tipa prema novom tipu kuće sagrađene u naše vrijeme. Pored ova dva, prometnim vezama uvjetovana dijela, Delnice su se razvijale prema sjeveru, podno Japlenškog vrha, gdje je nastala čitava nova četvrt. Kuće su većinom prizemnice, moderno izgrađene i dobro uređene, vlasništvo iseljenika i smještene u ulicama, koje su paralelne s glavnom Supilovom ulicom. Jedna od ovih novih ulica donedavno se zvala »Amerikanska ulica«.

Prvobitne delničke kuće pripadale su alpskom tipu, odnosno jednom njegovom podtipu. To su bile kuće na kat, po pravilu polubrvnare i polukamene. Donji dio kuće zidan je od kamena, a gornji dio, kat od brvana, no znade biti zidano i pola kata. Karakteristično je zbijanje zbog hladnoće — okupljanje gospodarskih objekata pod isti krov. Te se gospodarske prostorije nalaze u prizemlju. Krovišta starijih kuća pokrivena su drvenim daščicama »šidrom«. Novije zgrade sagrađene su od kamenih blokava ili cigle, a pokrivena su crijepom.

Stanovništvo — Broj stanovništva Delnica kroz prošlost se mijenjao; porast je bio lagan i uvjetovan ekonomskim prilikama. Prema popisu stanovništva iz 1857. god. Delnice su imale 2.293 stanovnika. Kroz period od 33 god. (1857.—1890.) broj stanovništva neznatno se mijenjao. Ovo stagniranje može se objasniti teškim ekonomskim prilikama u tom periodu, kad je gotovo jedini izvor zarade Delničana bilo kirijašenje. Izgradnjom željeznice 1872. god. mijenjaju se ekonomske mogućnosti Delničana. Željeznica otvara Delničanima

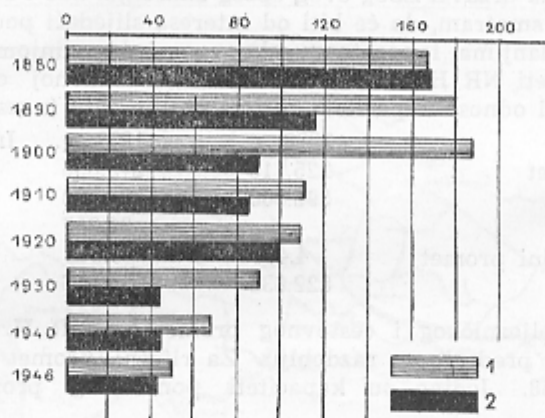


Sl. 1. Porast stanovništva Delnica od 1857—1953. god.

zaradu, put u svijet i do pred Prvi svjetski rat mnogi se iseljuju u preokooceanske zemlje, poglavito u SAD i Kanadu i u razne krajeve naše domovine, naročito u Moslavinu i Slavoniju. Jači je prirast u periodu od 1890.—1921., kroz koji period je stanovništvo poraslo za 1356, odnosno 44 godišnje, tako da je 1921. bilo 3.615 osoba. U tom se razdoblju poboljšava i odnos nataliteta i mortaliteta. U god. 1880. broj rođenih i broj umrlih bio je gotovo jednak, broj rođenih 166, a broj umrlih 168 stanovnika. Za period od 31 godine (1890—1920)

broj rođenih stanovnika bio je 513, a broj umrlog stanovništva iznosio je 394, što znači pozitivnu razliku od 199 stanovnika. Bitni element, koji u ovom periodu pogoduje porastu stanovništva, bio je razvitak drvne industrije.

Poslije Prvoga svjetskog rata započinju u Delnicama bogatiji pojedinci intenzivnu sječu šume, osnivaju parne pilane, drvna poduzeća, koja omogućuju zaposlenje većeg broja radnika, što uvjetuje veći priliv i porast stanovništva Delnica. Nažalost, ti povoljni uvjeti nisu dugo trajali.



Sl. 2. Odnos broja rođenih i umrlih u Delnicama u razdoblju 1880—1946 god.
1. rođeni; 2. umrli

Ekonomska kriza tridesetih godina imala je odraza i u Delnicama. Drvna je industrija znatno smanjila kapacitet svoje proizvodnje; radnici su otpušteni i delničko se pučanstvo prorijedilo. Prema popisu stanovništva od 31. III. 1931. bilo je u Delnicama 3.118 stanovnika, odnosno 497 stanovnika manje nego 1921. god. Od te godine počinje period brzog raseljavanja, u čemu pretežno učestvuju muškarci, koji sele u ekonomski povoljnije krajeve.

I pored žrtava tokom okupacije i gubitaka u NOB-i, stanovništvo Delnica je poslije Drugog svjetskog rata poraslo. 15. III. 1948. imale su Delnice 3.601 stanovnika, što je po prilici jednako broju iz god. 1921. Prema popisu stanovništva od 31. ožujka 1953. imale su Delnice 4.244 stanovnika, što znači povećanje od 643 u razdoblju od 1948. godine. Porast stanovništva Delnica u poslijeratnim godinama uvjetovan je puštanjem u pogon novog, velikog industrijskog poduzeća u Lučicama, osnivanjem poduzeća za eksploataciju šuma, kao i drugih poduzeća i ustanova.

LITERATURA

1. E. Laszowski, Gorski Kotar i Vinodol, Zagreb, 1923;
2. R. Lopašić, Oko Kupe i Korane, Zagreb, 1895;
3. R. Lopašić, Spomenici Hrvatske Krajine, Zagreb, 1884;
4. V. Sabljar, Mjestopisni rječnik kraljevinah Dalmacije, Hrvatske i Slavonije, Zagreb, 1866;
5. R. Strohal, Kmetovi kod Hrvata, Hrv. kolo XV., Zagreb, MCMXXX.

PROMETNE PRILIKE U N. R. HRVATSKOJ

S. Žuljić

NR. Hrvatska ne predstavlja teritorijalnim prostiranjem samostalnu gospodarsku i geografsku cjelinu, te je promet na njenom administrativno-upravnom području tijesno povezan s državnom cjelinom. Ali u općoj prometnoj cirkulaciji, nacionalnoj i internacionalnoj, NR Hrvatska ima značajan i ključni položaj. NR Hrvatska zauzima glavni prolazni kraj između kopnenog i primorskog dijela države. Zbog ovog općeg značenja, kao i zbog upoznavanja posebnih prilika, smatram, da će biti od interesa slijedeći podaci.

Ratnim stradanjima i poratnom obnovom i izgradnjom izmijenjeni su prometni kapaciteti NR Hrvatske i njen udio u državnoj cjelini. Slijedeća tablica pokazuje i odnose kapaciteta prije i poslije rata (u uslovnim tonama):

	1938. g.	1952. g.	Indeks 1952-38
Željeznički promet	225.716	273.856	121.3
Pomorski promet	592.500	374.798	63.3
Riječni promet	—	21.257	—
Automobilsko-kolni promet	4.415	5.645	127.9
Ukupno	822.631	675.556	82.1

Kapaciteti željezničkog i cestovnog prometa u NR Hrvatskoj veći su, dakle, od onih u predratnom razdoblju. Za riječni promet nema posebnih podataka za 1938. Jedino su kapaciteti pomorskog prometa bili ispod predratnog.

Udio prometa u cjelokupnom nacionalnom dohotku najbolji je indikator njegove razvijenosti. U Francuskoj, Zapadnoj Njemačkoj, Danskoj, Sjedinjenim američkim državama i Južnoafričkoj uniji promet sa 9% učestvuje u nacionalnom dohotku, u Velikoj Britaniji sa 10%, u Nizozemskoj sa 11%, u Norveškoj čak sa 17%, a u NR Hrvatskoj sa oko 13%. Visoko postotno učešće kod Norveške rezultira iz razvijenog pomorstva te države; to se dijelom odnosi i na NR Hrvatsku.

Da bi se otklonila zaostalost prometa NR Hrvatske, izrađen je desetgodišnji plan (1953.—1962.) unapređenja, koji predviđa porast kapaciteta za blizu 40%. Povećat će se prvenstveno vodeni i cestovni promet (45—64%), dok je kod željezničkog predvidiv znatno manji porast (oko 19%).

Željeznički promet — Zanimljivi su slijedeći podaci dužine pruga na 1000 km,¹: Italija 75 km, Čehoslovačka 100 km, Francuska 115 km, Njemačka 123 km, Engleska 138 km, Belgija 379 km, NR Hrvatska 49 km. Na 10.000 stanovnika otpada željezničke pruge: u Italiji 7,4 km, u Čehoslovačkoj 10 km, Francuskoj 15,3 km, Njemačkoj 11 km, Belgiji 12,3 km, NR Hrvatskoj 7,0 km.

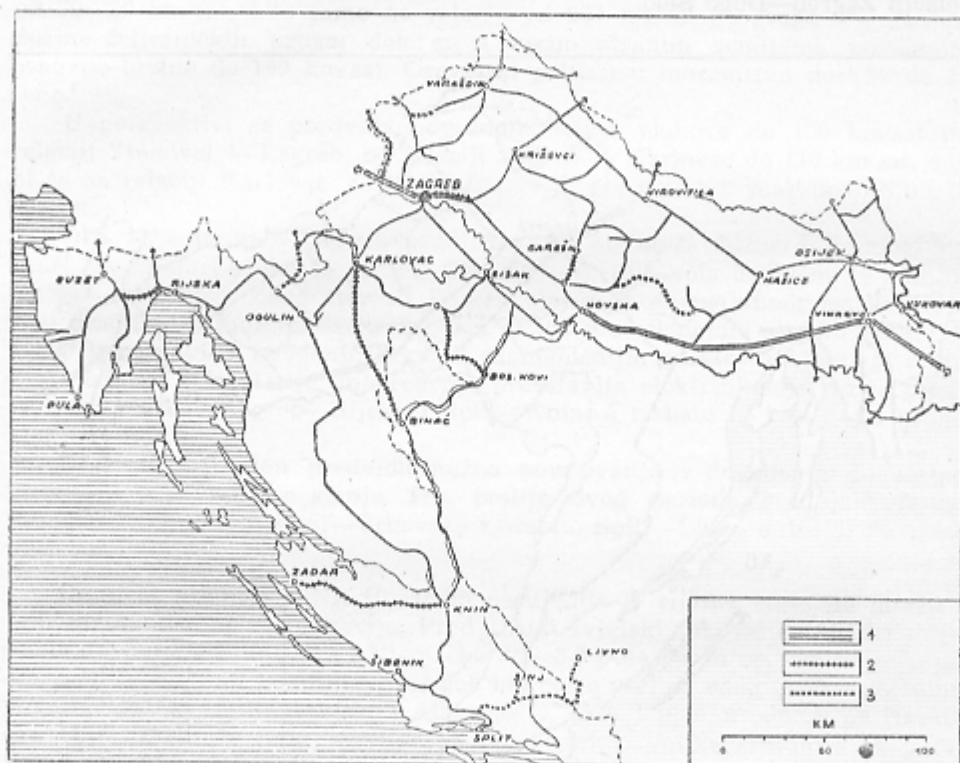
Eksploataciona željeznička mreža na području NR Hrvatske iznosi (1953) 2.713 km.¹ Poslije Drugoga svjetskog rata nisu na području NR Hrvatske izgrađeni veći željeznički pravci. Izgrađena je pruga Lupoglav—Štališe u dužini od 53 km, te pruga Bastaji—Grubišno Polje u dužini od 15 km.²

¹ Podaci su uzeti iz elaborata »Prvi nacrt mogućnosti razvitka privrede na području NR Hrvatske, za god. 1953—62«. Sv. IV., Saobraćaj, Zavod za planiranje NRH, Zagreb 1954.

² Željeznice u južnom jadranskom primorju NR Hrvatske nalaze se na eksploatacionom području Direkcije željeznica Sarajevo, te se ovdje ne razmatraju.

Spomenuti plan predviđa nove željezničke pruge u ukupnoj dužini od 291 km,³ i to uglavnom razne dopune i povezivanje postojeće mreže.

Zadar—Knin — oko 96 km, maksimalne brzine 80—100 km. Glin a — Bosanski Novi, pruga, koja bi povezivala ekonomske centre sjeverne Srbije i Bosne s našom glavnom lukom, čime bi se izbjeglo preopterećivanje posavske pruge. Krak Glina — Bosanski Novi bio bi dug oko 50 km. Radi se o teškoj brdskoj pruzi, pa se uporedo razmatraju i neke druge varijante (Otoka

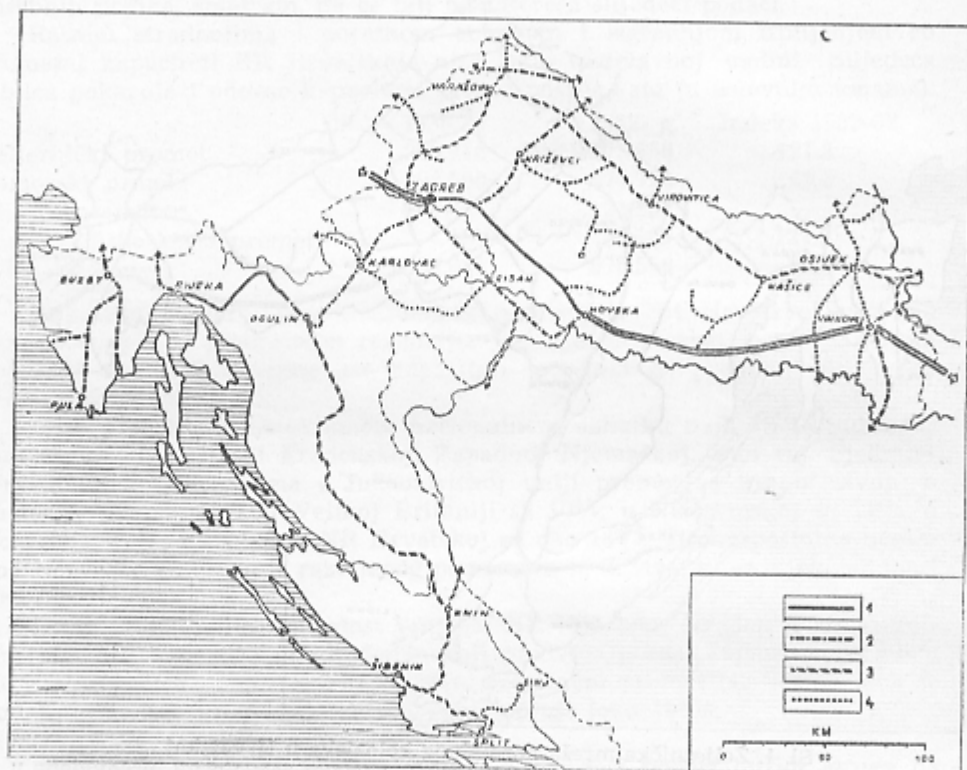


Sl. 1. Željeznička mreža normalnog kolosjeka u Hrvatskoj
1. postojeće pruge; 2. predviđene u desetgodišnjem periodu razvoja i 3. predviđene u daljnjem periodu.

— Bužim — Topusko). Matulji — Vranje — Borut. Rijeka i Borut su udaljeni u zračnom pravcu svega 35 km, dok dosadašnji obilazni pravac preko Divače i Pivke ima duljinu od oko 138 km. Izgradnjom ove pruge, koja će imati duljinu od oko 24 km, Istra će dobiti direktnu željezničku vezu s Rijekom i centrom države. Potrebno je kroz Učku probiti tunel od 6,7 km; maksimalni bi nagib iznosio 15‰. Karlovac — Bihać. Današnja lička pruga provedena je zaobilaznim putem i uzastopce se penje na 870 m (Mala Kapela) i 794 m (između Velebita i Plješivice). Unska pruga (Bihać — Knin) mnogo je povolj-

³ S udvostručenjem kolosjeka Zagreb—Dugo Selo predviđena je izgradnja željezničkih pruga u dužini od 310 km; tome treba dodati prugu Sutla—Kumrovec.

nije rješenje, ali tek će koranska pruga koristiti najpogodnije uvjete za vezu sa srednjim jadranskim primorjem. Eksploataciona dužina novog kraka bit će 105 km. Garešnica—Banova Jaruga skratit će zaobilazni put preko Bjelovara. Pruga će biti duga 16 km i nema većih tehničkih radova. Sutlanska željeznica povezat će u prvaj etapi Sutlu s Kumrovcem. U perspektivi ovaj pravac treba da povezuje Zagreb preko Rogatca sa sjeveroistočnom Slovenijom. Osim navedenih pravaca predviđa se udvostručenje kolosijeka na relaciji Zagreb—Dugo Selo.



Sl. 2. Mreža željezničkih pruga u Hrvatskoj prema kapacitetu osovinskog pritiska
1. 18 tona; 2. 16 tona; 3. 15 tona i 4. ispod 15 tona.

Poseban problem na području NR Hrvatske predstavlja osposobljenje i uređenje glavnih željezničkih čvorova. Najakutniji je problem uređenja i rekonstrukcije zagrebačkog željezničkog čvora. Stanje je na vinkovačkom čvoru neodrživo. Sastaje se 6 pruga, a stanica nema ni putničkog perona. Pristup zagrebačke pruge na kolodvor u Rijeci koči unutrašnji gradski promet. Na uređenju željezničkog čvora Split već su poduzete izvjesne mjere. Gradnjom koranske pruge te puštanjem u promet pravca Zadar—Knin postaje Knin veliko raskršće, te treba osigurati odgovarajuća stanička postrojenja. Predviđaju se dalje rekonstrukcije stanica Sisak—Predgrađe, Karlovac, Banova Jaruga i dr.

Sadanje pruge na području NR Hrvatske onemogućuju iskorišćivanje tovarnog prostora i postizavanje veće brzine putničkih vlakova. U prosjeku su teretna kola 1952. godine bila opterećena sa svega 13 tona, iako preko 50% kola podnosi tovarnu težinu od 20 tona. Iste je godine prosječna komercijalna brzina putničkih vlakova iznosila 20.26 km/sat.⁴ Trebalo bi na našim lokalnim prugama omogućiti povećanje osovinskog pritiska do 16 tona. Na području željezničke direkcije Zagreb otpada 69,3% čitave željezničke mreže na pruge, čije je osovinsko opterećenje ispod 16 tona. Kod nas su najveće brzine vlakova od 70—80 km/sat, i to samo na relaciji od 231 km ili na svega 9% ukupne dužine željezničkih pruga, dok su u nekim stranim zemljama postignute osnovne brzine do 160 km/sat. Osovinski pritisci u inozemstvu dostižu do 22 tone.⁵

U perspektivi se predviđa povećanje brzine vlakova do 120 km/sat na relaciji Vinkovci — Zagreb; na relaciji Zagreb — Karlovac do 110 km/sat, dok bi se na relaciji Karlovac — Rijeka brzina mogla povećati maksimalno do 70 km/sat.

Oko 25% teretnih vagona naslijeđeno je od bivše Južne željeznice, što znači, da su stari preko 35 godina. Oko 50% teretnih kola dobiveno je od njemačkih željeznica. Zbog starosti i lošeg stanja teretnog kolnog parka često smo prisiljeni u inozemnom transportu skupo plaćati najam stranih kola.

Plan predviđa uvođenje brzih i ekonomičnijih motornih vlakova, čemu će se odmah prići. Dalje unapređenje predstavlja elektrifikacija; to je predviđeno za pruge Zagreb—Rijeka i Split—Knin, a trebalo bi i za novu prugu Matulji—Borut.

Desetgodišnji plan predviđa nužna povezivanja i dovođenja današnjeg inventara u suvremeno stanje. Tek poslije ovog perioda gradnjom pruge Požega—Pakrac, Črnomelj—Vrbovsko i osobito Split—Livno došlo bi do znatnijih proširenja.

Cestovni promet — NR Hrvatska naslijedila je rijetku cestovnu mrežu i vrlo nizak stupanj motorizacije. Pred Drugi svjetski rat Velika je Britanija imala 6,8 puta, a Francuska i Njemačka 3,2—3,6 puta gušću cestovnu mrežu od one u Hrvatskoj; ali je hrvatski prosjek bio nešto veći od onog istočne polovine Jugoslavije, Grčke, Rumunjske i Albanije. G. 1938. i 1939. u odnosu na Hrvatsku USA imaju 74 puta razvijeniju motorizaciju, Velika Britanija 54 puta, Francuska 35, a Njemačka 19 puta; neznatno zaostaju Bugarska, te Albanija. Ceste su uglavnom građene prije Prvog svjetskog rata, i to za potrebe kolnog prometa. U razdoblju 1918—1941. izgrađeno je u Hrvatskoj svega 150 km suvremenih auto-cesta, dok je makadam-kolovoz postavljen na 401 km cesta. G. 1939. iznosila je duljina državnih i banovinskih cesta 9.903 km ili 23,6% duljine jugoslavenskih cesta te kategorije. Na 100 km² otpadalo je 17,6 km banovinskih i državnih cesta.⁶

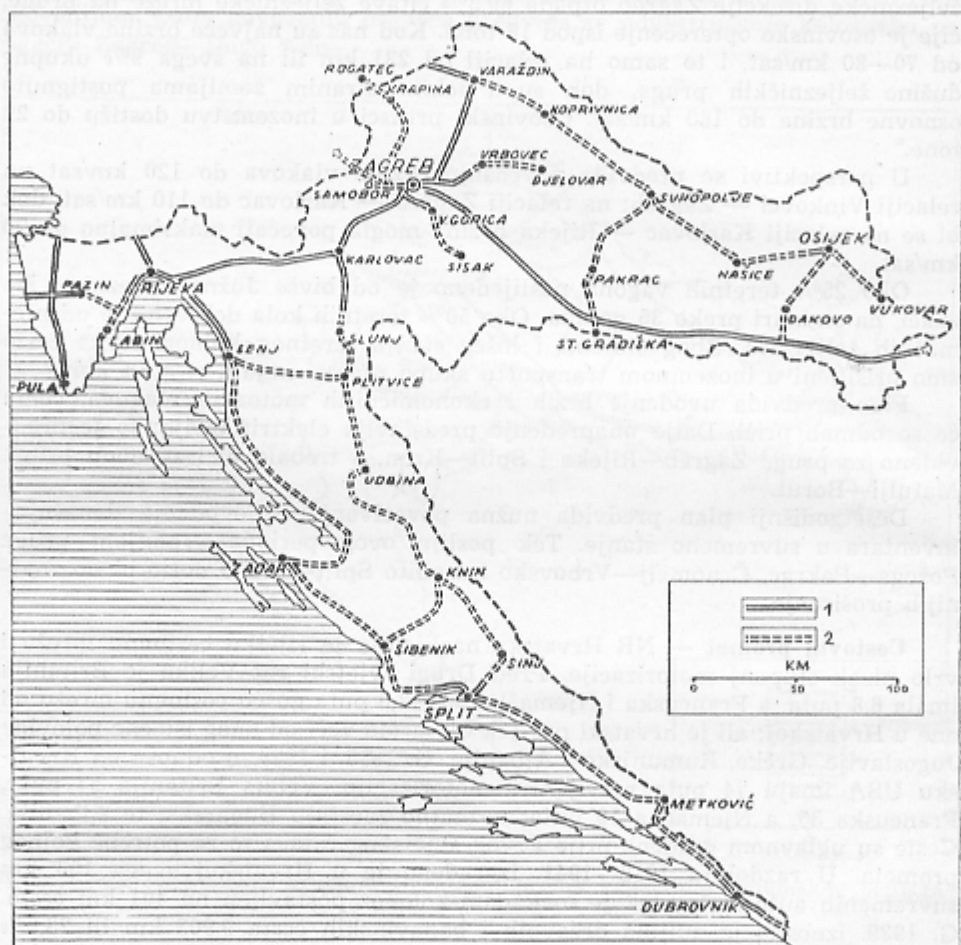
Pored obnove porušenih cesta, a u razdoblju 1945.—1952. izgrađen je 431 km cesta sa suvremenim kolovozom, ali je opterećenje cesta poraslo za oko

⁴ Tehnička brzina, t. j. bez uračunavanja zaustavljanja na stanicama, iznosila je u istom razdoblju kod putničkih vlakova svega 35,29 km/sat.

⁵ U USA čak i do 46 tona.

⁶ Na bivšu Banovinu Hrvatsku otpadalo je te godine 29,6% ukupne dužine banovinskih i državnih cesta na području države, te 33,8% ukupnog broja motornih vozila.

150%. Ukupna cestovna mreža NR Hrvatske ima (1953) dužinu od 18.484 km, od čega je na ceste I. i II. reda otpadalo 8.516 km ili 46%; na suvremene autoceste otpadalo je svega 4,1%. Udio Hrvatske u cjelokupnoj jugoslavenskoj cestovnoj mreži odgovara približno njenom procentualnom učešću u ukupnom broju stanovnika (23,6%), te odnosu površine Hrvatske prema teritoriju čitave države (21,9%).



Sl. 3. Mreža glavnih autocesta u Hrvatskoj
1. postojeće ceste i 2. ceste u projektu ili gradnji.

Narodna republika	Ceste ukupno	Ceste I. i II. reda	Suvremene ceste
Srbija	33,3%	28,4%	29,8%
Hrvatska	24,7	29,7	37,6
Slovenija	13,7	9,6	29,6
Bosna i Hercegovina	8,6	19,0	1,9

Makedonija	17,1	7,7	0,6
Crna Gora	2,6	5,6	0,5
FNRJ	100,0	100,0	100,0 ⁷

U gustoći cestovne mreže Hrvatska je nešto iznad općedržavnog prosjeka:

Narodna republika	na 100 km ² površine otpada km cesta	
	ukupno	Cesta I. i II. reda
Srbija	27,1	9,3
Hrvatska	31,5	15,3
Slovenija	49,2	14,0
Bosna i Hercegovina	12,0	10,7
Makedonija	46,1	8,5
Crna Gora	13,5	11,8
FNRJ	28,0	11,3

Popisom 1951. g. utvrđen je slijedeći broj motornih vozila u NR Hrvatskoj i njihov procent u općedržavnoj količini: kamioni 4.315 (25,5%); autobusi 353 (28,8%); putnički automobili 2.023 (29,4%); ukupno automobila 6.691 (26,7%); motorni kotači 3.569 (32,6%); motorna vozila ukupno 10.260 (28,5%).

S obzirom na odnos broja stanovnika i površinu Jugoslavije broj motornih vozila u NR Hrvatskoj je iznad državnog prosjeka, ali porast motorizacije u poslijeratnim godinama zaostaje za državnim prosjekom, kao što se vidi iz slijedećih odnosa indeksa porasta u periodu 1938—51. g. za Hrvatsku i Jugoslaviju (u zgradama): kamioni 215,8 (394,7); autobusi 100,9 (130,1); putnički automobili 44,0 (50,7); automobili ukupno 96,3 (113,2); motorkotači 178,5 (142,7); motorna vozila ukupno 114,6 (136,0).

Po stupnju motorizacije za Jugoslavijom zaostaju u jugoistočnoj Evropi samo Rumunjska i Albanija.⁸ Nakon Drugoga svjetskog rata u svijetu je mnogo

⁷ Nešto je viši procent učešća u ukupnoj dužini suvremenih cesta, jer je veći dio autoputa Zagreb—Beograd u NR Hrvatskoj. Prema kategorijaciji 1952. godine na području NR Hrvatske otpada na ceste: I. reda 2.116 km; II. reda 6.400 km; III. reda 4.357 km i IV. reda 5.621 km; ukupno 18.484 km

⁸ Cestovni promet u nekim evropskim državama ilustriraju slijedeći podaci:

Država	Km cesta na		
	100 km ² površine	Broj vozila na 100 km ² površine	Broj vozila na 100 km cesta
Velika Britanija	121	1.454	1.204
Francuska	125	508	406
Italija	58	263	457
Belgija	151	1.626	1.076
Nizozemska	37	799	2.180
Svedska	20	106	527
Norveška	14	39	291
Švicarska	111	578	529
Čehoslovačka	56	132	236
Austrija	35	138	391
Rumunjska	22	11	50
Grčka	11	27	238
FNRJ	11	11	100
NR Hrvatska	15	13	89

porastao stupanj motorizacije cestovnog prometa, kao što se vidi iz slijedećih podataka: USA 58‰; Zapadna Njemačka 41‰; Velika Britanija 39‰; Francuska 21‰; Bugarska 142‰; Grčka 99‰; Rumunjska 22‰; FNRJ 27‰ NR Hrvatska 9‰.

Hrvatski je prosjek zaostao za općedržavnim zbog napora zajednice oko unapređenja zaostalih krajeva.

Prema podacima 1950. godine Hrvatska ima najrazvijeniji gradski putnički promet na području FNRJ:

Republika	Eksploatacijska dužina mreže		Vozila ukupno	
	tramvaj	autobus	tramvaj	autobus
Srbija	40,2‰	24,8‰	27,5‰	38 3‰
Hrvatska	37,1	59,2	52,4	43,0
Slovenija	16,4	19	12,8	1,6
Bosna i Hercegovina	6,3	5,7	7,3	6,2
Makedonija	—	8,4	—	10,9
Crna Gora	—	—	—	—
FNRJ	100,0	100 0	100,0	100,0

Nacrt razvitka za period 1953.—1962. predviđa velika sredstva za cestovni promet, od toga 83‰ za putove. U vidu je modernizacija cesta u dužini od 1884 km: Karlovac—Rijeka: u međuvremenu već gotova (listopad 1954.) i predstavlja jednu od najvažnijih transverzalnih prometnica iz panonskog dijela države prema sjevernom jadranskom primorju. Jadranska turistička cesta Rijeka—Dubrovnik neophodna je za intenzivniji porast internacionalnog turizma na našoj jadranskoj obali⁹. Ukupna dužina na području NR Hrvatske iznosi 732 km, dosad je izgrađeno svega 148 km. Na daljih 260 km izvršene su rekonstrukcije i pripremni radovi za polaganje suvremenog kolovoza. Karlovac—Plitvice: Ovom će cestom Plitvička jezera dobiti suvremenu auto-vezu. Vožnja od Zagreba do Plitvičkih jezera skratit će se od 4 na 2 sata. Bit će najpovoljnija veza između srednjeg primorja i zaleđa. Zagreb—Bregana: već postoji suvremena auto-cesta, koja pravcem i dimenzijama ne odgovara pravcu auto-puta Zagreb—Ljubljana, te se predviđa izgradnja nove trase. Plitvička jezera—Otočac—Senj predstavljat će važnu vezu između dviju magistrala i pored ceste Zagreb—Rijeka novu transverzalnu prometnicu. Varaždin—Našice—Osijek—Vukovar predstavljat će važnu vezu i spajat će značajne industrijske centre (Maribor, Varaždin, Koprivnicu, Osijek, Vukovar). Osijek—Dakovo: nameće se nužda suvremene cestovne veze privredno važnog Osijeka s našim prometnim magistralama i glavnim državnim centrima. Suho polje—Okučani—Stara Gradiška predstavljat će dio velikog transverzalnog puta. Podravina—Posavina — dolina Vrbasa i Neretve s ogrankom za Split.

⁹ 1951. godine motorizacija na području NR Hrvatske prema onoj u USA odnosi se kao 1:104; Velika Britanija 1:68; Belgija 1:65; Švicarska 1:34; Zapadna Njemačka 1:25 i t. d.

¹⁰ Švicarsku je 1952. godine posjetilo 1,071.499 inozemnih automobila sa 3,882.939 putnika i 9,490.000 dana boravka.

Osim spomenutih pravaca imala bi se izvršiti modernizacija pravca: Knin—Drniš—Šibenik i Pazin—Pićan—Kršan u Istri; a u zagrebačkom gospodarskom regionu: Zagreb — Bjelovar; Podsused — Krapina — Rogatec i dionica Velika Gorica — Sisak predstavljaju vrlo važne i nužne dopune cestovne mreže.

Gradnja cestovne mreže traži i mostne spojeve odnosno njihovo poboljšanje: preko Save kod Podsuseda, kod Siska, kod Stare Gradiške, Slavonskog Broda i Samca, preko Drave kod Osijeka, te preko Kupe kod Broda na Kupu i dr. Autokolodvori bi se imali izgraditi u Zagrebu, Splitu, Rijeci i Crikvenici.

Riječni promet — Na području NR Hrvatske iznosi duljina plovnih putova 651 km. Na daljih 120 km moguća je plovidba samo za mala plovila. Sava je plovna na duljini od 406, a Drava 151 km. Hrvatska graniči sa 89 km dunavskog toka, a na Kupu se koristi za plovidbu odsjek od svega 5 km¹¹. Stanje plovnih putova je loše i ograničuje vrijeme plovidbe, osobito na Savi. Regulatorni radovi ne samo da bi poboljšali uvjete plovidbe, već bi pojačali sigurnost obrambenih nasipa i smanjili opasnost od poplave. Tehnički park za održavanje plovnosti je zastario i dotrajavao. Na Savi se plovidba mora obustaviti prosječno kroz 2—3 mjeseca. Stalnom brigom i povremenim bagerovanjem ovaj bi se prekid mogao reducirati na svega 1 mjesec. Homogenost, rentabilnost i značenje mreže plovnih putova bili bi znatno povećani prokopavanjem kanala Vukovar — Šamac.¹² Prosječna starost plovnih objekata je oko 50 godina, struktura parka heterogena, što onemogućuje racionalno eksploatiranje plovnog parka.

Riječni plovni park riječne plovidbe NR Hrvatske bio je na kraju 1952. g.: putnički brodovi 3, tankeri 8, tegljači 7 i teretnjaci-teglenice 26, ukupno 44. Nedostaje vučna snaga za tegljenje šlepova. Nepovoljan omjer vučne snage (KS) i tovarnog prostora (Tn) vidi se iz slijedeće tabele: Njemačka (Bavarski Lloyd) 1 : 6; Austrija (D. D. S. G.) 1 : 8; Jug. dr. rij. brod. (Beograd) 1 : 11 i Riječna plovidba NRH 1 : 13.

Dužina operativne obale i broj mjesta za pristajanje u pojedinim lukama bili su slijedeći: Vukovar 2.150 m i 24 mj.; Sisak 3.950 m i 50 mj.; Osijek 2.810 m i 26 mj.; Slavonski Brod 1.300 m i 18 mj.; Slavonski Šamac 850 m i 6 mj.

Velike razlike između razine vode i obale i slab smještaj nameću potrebu gradnje nove luke u Sisku. Slavonski Brod uopće nema pretovarnih uređaja, a kej i kolosijeci su u lošem stanju. Pristanište Osijek je neuređeno i bez mehanizacije, te se sva manipulacija vrši radnom snagom. Ostale su luke u još lošijem stanju, a sve su obalnog tipa bez bazena. Jedinu zimovnik na području NR Hrvatske je u Osijeku. Može primiti do 20 objekata¹³. Predviđa se uredenje zimovnika u Slavanskom Brodu, te 220 km uzvodno kod Prelošćice.

¹¹ Na 100 km² površine otpada u pojedinim državama plovnih putova: USA 0,54 km; Velika Britanija 2,45 km; Francuska 2,17 km; Austrija 0,41 km; Italija 0,33 km; Njemačka 3,37 km; FNRJ 0,66 km.

¹² Plovni put Dunavom od Vukovara preko Beograda i Savom do Samca iznosi 476 km, dok bi se izgradnjom kanala smanjio na svega 60 km. Kanal bi bio i kraća varijanta puta Beograd—Sisak. Savom od Beograda do Samca ima 310 km, a uzvodno Dunavom do Vukovara, te kanalom do Samca, svega 226 km. Tim su ujedno mimoideni najteži sektori Save kod Rače i nizvodno od Samca.

¹³ Zimovnici u NR Srbiji mogu primiti 690 objekata.

Pomorski promet — Glavni dio jadranskog primorja Jugoslavije je u granicama NR Hrvatske. S obzirom da se preko pomorskih luka Hrvatske odvija veći dio naše vanjske trgovine, pomorski promet naših luka ima općejugoslavensko značenje:

Promet u morskim lukama 1953. g.

Prispjeli brodovi u 1000 nrt	13.523	12.500	1.023
Promet u 1000 tona unutarnji	2.070	1.927	141
s inozemstvom	3.855	3.843	12 ¹⁴

Robni promet (u 1000 tona) glavnih pristaništa u 1952. g. bio je slijedeći: Rijeka 2.268; Split 828; Raša 409; Ploče 386; Šibenik 321; Dubrovnik 261, Pula 165.

Pomorska trgovačka flota još nije dostigla kapaciteta prije Drugog svjetskog rata: 1939. g. 185 brodova sa 400.944 brt; 1946. g. 86 brodova sa 141.165 brt; 1950. g. 124 broda sa 222.539 brt; 1953. g. 174 broda sa 255.305 brt.¹⁵

Predratna trgovačka flota bila je u velikom postotku inozemni posjed, te je njeno učešće u nacionalnom dohotku bilo manje od današnjeg. Po strukturi je bila u lošijem stanju od naše nove trgovačke flote. Pretežno se orijentirala na slobodnu plovidbu, te su brodovi rijetko dolazili u domaće luke. Srž današnje flote čine brodovi duge plovidbe, koja sa 86% učestvuje u ukupnoj tonazi. Razvoj pomorske trgovine i trgovačke flote kao i naše međunarodne pomorske usluge, traže odgovarajuće uređenje luka i veza sa zaleđem.

Zračni promet — U zračnom prometu na domaćim linijama Zagreb zauzima po broju otputovalih aviona drugo (iza Beograda), a po prevezenim putnicima i višku prevezene prtljage treće mjesto (iza Beograda i Titograda). Dubrovnik je po broju putnika na četvrtom mjestu, što se vidi iz slijedeće tabele (iza 1953. g.):

	Otputovali avioni	Putnici	Višak prtljage i robe u kg
Beograd	1.633	51.144	446.695
Zagreb	1.131	18.478	156.585
Titograd	514	20.891	177.637
Dubrovnik	286	11.396	51.419
Sarajevo	337	7.793	36.595
Skoplje	383	4.294	22.666
Split	98	3.396	9.307
Ljubljana	109	2.605	10.877 ¹⁶

KORIŠĆENA VRELA

¹ Prvi nacrt mogućnosti razvitka privrede na području Narodne republike Hrvatske — za godine 1953.—1962., Sv. IV., Saobraćaj, Zavod za privredno planiranje NRH — Zagreb, 1954.

² Podaci, ukoliko se ne navodi izvor, uzeti su iz publikacije: Statistički godišnjak FNRJ 1954. god. — Beograd 1954.

¹⁴ Statistički godišnjak FNRJ 1954. — Beograd 1954., str. 200.

¹⁵ Statistički godišnjak FNRJ 1954. — Beograd 1954., str. 198.

¹⁶ Statistički godišnjak FNRJ 1954. — Beograd 1954., str. 202.

ČETVRTI SEMINAR GEOGRAFA HRVATSKE

(Divača—Pula—Zadar, 5—19. VII. 1955).

L. Trivanović

U nizu svojih zadataka Geografsko društvo Hrvatske ima jedan stalan i vrlo važan: organizaciju i izvođenje seminara za nastavnike geografije.

Ovi se seminari održavaju svake godine u raznim područjima naše domovine, a svrha im je, da doprinesu usavršavanju članstva u nastavnom radu i struci.

Svi dosadašnji seminari geografa Hrvatske imali su vidnih uspjeha i pozitivnih rezultata. Ovo su osjetili ne samo oni, koji su neposredno sudjelovali u radu seminara, nego to potvrđuju i oni, koji naš rad prate i pomažu. Tri su elementa, koji su se pokazali odlučujućima u dosadašnjem radu: 1. što realnije postavljanje zadatka i programa rada; 2. dobra organizacija i prikladna metoda rada i 3. učesnici.

Pri izvođenju četvrtog seminara geografa Hrvatske ova su tri elementa bila dobro uočena i riješena, zato su i ovog puta postignuti dobri rezultati. Posebna svrha ovog seminara bila je što bolje upoznati kraj, koji je dugo čamio pod tuđinskom okupacijom — našu dragu i lijepu Istru.

Nijedan kraj u Hrvatskoj nije tako zanimljiv, raznolik i pun opreka i iznenađenja, kao što je Istra. Taj je osjećaj pratio svakog pojedinog učesnika ovogodišnjeg seminara i ispunio ga neobičnim zadovoljstvom, što je bio sudionik u radu seminara, koji je bio bogat stručnim programom i ugodnim doživljajima.

Seminar je započeo rad dne 5. VII. 1954. u Divači uz sudjelovanje 50 nastavnika i profesora geografije iz cijele Hrvatske. Toga je dana izabrano radno predsjedništvo, zapisničari i odbor za sastav zaključaka i uputa za budući rad.

Nakon toga je profesor Više pedagoške škole u Zagrebu, dr. R. Bošnjak, u jednom informativnom predavanju u blizini Škocjanske jame, iznio glavne karakteristike i problematiku Škocjanske jame osvrćući se na Grundovu i Katzerovu teoriju o hidrografskim problemima krša i ukazao na ekonomske razlike flišnih i vapnenačkih terena. Poslije toga je pod stručnim vodstvom izvršeno razgledanje škocjanskih pećina.

Istoga su dana poslije podne, prema utvrđenom programu, učesnici krenuli autobusom preko Kozine u Kopar. Na putu nedaleko Rižana ukazao je prof. Bošnjak na karakteristike položaja Trsta, koji se s toga mjesta vrlo lijepo vidio. U nastavku puta učesnici su razgledali Kopar i preko Izole stigli u Portorož. S grupnim posjetima Piranu i solanama S. Lucija završen je program prvog dana.

6. VII. nastavljen je put autobusom iz Portoroža mimo velikih solana Sečjole u pravcu Umaga. Usput je na rtu Savudrija održao prof. Bošnjak predavanje o Trstu. Iznio je historijske i geografske faktore, koji su uvjetovali i uvjetuju razvoj ovog grada, a prikazao je i ekonomsku i političku problematiku Trsta kao važne luke za srednju Evropu. Poslije podne, nakon što je pod stručnim rukovodstvom razgledan veliki i moderni vinski podrum u Umagu, kao i sam Umag, nastavljen je put u Buje.

7. VII. ujutro upoznali su i razgledali učesnici mjesto Buje i posebno novu zgradu gimnazije, u kojoj je ing. agr. Brusić održao informativno predavanje o ekonomskim karakteristikama i perspektivama razvoja Bujštine. Predavanje je izazvalo živu i vrlo zanimljivu diskusiju, u kojoj je učestvovao znatan broj učesnika seminara.

Na putu iz Buja, još u toku prijepodneva, dao je prof. R. Bošnjak u Livada u dolini Mirne, nekoliko informacija o gospodarskim i ekonomskim karakteristikama »Sive Istre«, naglašavajući naročito značenje površinskih tokova ovoga kraja. Poslije znatnog zadržavanja u Vižnjanu, odakle su razgledali nisku vapnenačku zaravan »Crvene Istre«, učesnici su stigli u Poreč.

U Poreču su posjetili Poljoprivrednu školu, a zatim su razgledali čuvenu baziliku uz tumačenje i objašnjenja prof. Cvitanovića. Nakon toga su razgledali gradski i etnografski muzej.

8. VII. nastavljen je put brodom u Rovinj, gdje je drug M. Brazda dao historijsko-geografski prikaz razvoja Rovinja istaknuvši njegovo ekonomsko značenje. Nakon toga su učesnici posjetili Institut za biologiju mora JAZU i otok Sv. Katarina, dok je jedna grupa otišla na Crveni otok. Poslije podne nastavljen je put u Pulu, gdje je održan glavni radni dio seminara.

Rad u Puli počeo je 9. VII. u sindikalnoj dvorani Tvornice trikotaže. Predsjednik društva, prof. dr. J. Roglič, pozdravivši najprije predstavnika Savjeta za prosvjetu i kulturu NOG Pule i prisutne delegate nastavnih sekcija geografskih društava Slovenije, Bosne i Hercegovine, Crne Gore i Makedonije, ukazao je na zadaće seminara i karakter rada. Naglasio je, da je težište rada uz stručna predavanja na diskusiji, u kojoj treba da dođu do izražaja individualna mišljenja i pogledi na pojedine probleme.

Nakon uvodne riječi prof. Rogliča pozdravio je učesnike seminara predsjednik Savjeta za prosvjetu i kulturu grada Pule, drug Stefanović, i zaželio seminaru plodan i uspješan rad uz ugodan boravak u Puli.

Iza toga je rukovodilac seminara i tajnik nastavne sekcije Geografskog društva Hrvatske, L. Trivanović, dao raspored rada i predavanja, koja će se održati u toku trajanja seminara. Potom su učesnici pod stručnim rukovodstvom kustosa muzeja, druga Marušića, razgledali Arheološki muzej, a sa Kaštela im je objašnjen položaj i historijski razvoj grada.

10. VII. održao je dr. Roglič predavanje o Istri istaknuvši važnost položaja Istre u prostoru Mediterana i Evrope uopće i njezinu historijsku ulogu nekad i danas. Obrada i način, kojim je predavač iznio problematiku Istre, dali su poticaja za vrlo živu diskusiju i za mnoga pitanja o geografskim karakteristikama Istre.

Istoga je dana nastavljeno razgledavanje historijskih znamenitosti grada pod vođstvom kustosa muzeja druga Marušića.

11. VII. nastavljen je rad predavanjem I. Crkvenčića, asistenta Geografskog instituta: »Naša iskustva i problemi« i I. Barića, prof.: »Suvremena nastavna sredstva«.

Oba su referata svojom aktuelnošću dala povod za vrlo živu, a ponekad i oštru diskusiju, u kojoj su se sukobljavala mišljenja učesnika.

12. VII. održao je predavanje asistent V. Rogić »Geografske osnove razvoja našega pomorstva«. Način i dokumentacija, što ih je predavač upotrebio u svom razlaganju, pobudili su kod učesnika živ interes, ali je diskusija, koja

se razvila, morala biti prekinuta, zbog odlaza u Pazin, gdje su učesnici posjetili stari grad i ponor Pazin-potoka, uz tumačenje prof. Roglića, koji je govorio o problemima hidrografije u kršu s posebnim osvrtom na evoluciju Pazinskog potoka. Na mjestu, gdje je 1951. stradao životom prof. Kosmatin, jedan od istaknutih slovenskih geografa, učesnici seminara su minutom šutnje odali počast svom umrlom drugu.

Poslije podne je u zgradi gimnazije u Pazinu nastavljena diskusija o referatu V. Rogića, u kojoj se naročito tretiralo pitanje funkcije i razvoja naših današnjih luka. Po svršetku diskusije učesnici su pošli u mjesto Beram, gdje je spomenik V. Gortana, borca za oslobođenje Istre; zatim su posjetili imanje poljoprivredne škole u Pazinu, gdje je ing. Ribarić, direktor škole, izložio agrarne probleme Pazinštine.

13. VII. održao je prof. J. Roglič predavanje »Uloga geografije u suvremenom odgoju«, a iza toga L. Trivanović referat pod naslovom: »Nastavni problemi u geografiji«. Diskusija poslije ovih referata bila je živa i stvarna, te je dan niz vrlo korisnih sugestija i prijedloga. Naročito je mnogo diskutirano o ličnosti nastavnika, o izboru metoda rada, o ulozi geografije u odgoju socijalističkog čovjeka i o razvoju naučnog pogleda na svijet, o nastavnim planovima i programima, o ulozi i značenju geografskog časopisa »Geografski horizont«, zatim o potrebi, da se već sada u VIII. r. predaje regionalna geografija FNRJ, a na maturi provjeri geografsko gledanje na svijet i položaj naše zemlje u njemu i t. d.

Poslije podne su posjećeni Premantura i Medulin, gdje smo obišli dječje odmaralište grada Zagreba, a u samom mjestu prisustvovali narodnom plesu »balun«, koji su mještani priredili za učesnike seminara.

14. VII. ujutro krenulo se autobusom prema Labinu. Na putu je kod mjesta Barban prof. Roglič demonstrirao i objasnio karakteristike južne Istre. Po dolasku u Rašu jedna je grupa učesnika otišla u Podlabin, a druga je ostala u Raši; pod stručnim vodstvom posjetili smo površinska postrojenja i samu jamu te tako djelomično upoznali život i rad rudara.

Toga su dana poslije podne učesnici pod vodstvom prof. Roglića s gradske vidjelice razgledali Labinštinu i raspravljali o njoj, iza toga su se odvezli do Kršana, iznad Čepičkog polja, odakle je prof. Roglič dao objašnjenja o postanku i karakteristikama Čepičkog jezera — sada polja — naglašavajući njegovo današnje ekonomsko značenje.

15. VII. ujutro krenuli su učesnici iz Rapca pod vodstvom prof. Roglića brodom prema M. Lošinju. Usput su se zaustavljali na Cresu, gdje je razgledan grad i objašnjeno njegovo značenje. Zaustavili smo se u Valunu, odakle smo prišli na pogled Vranskom jezeru i upoznali se s njegovim osobinama. Objašnjenja i diskusije nastavljani su dalje usput. Za vrijeme podnevnog odmora posjećena je u Martinšćici tvornica eteričnih ulja. U Osoru su razgledane znamenitosti ovog starog grada i raspravljani uvjeti njegova nekadašnjeg značenja i slave, kao i razlozi današnjeg opadanja.

16. VII. učesnici su posjetili otok Susak, gdje je asistent I. Crkvenčić objasnio postanak diluvijalnih naslaga prapora i izložio morfološke, antropogeografske i ekonomske karakteristike i specijalnosti. Nakon toga su učesnici individualno razgledali mjesto.

Poslije podne je asistent V. Vičić održao predavanje o korištenju geografskih karata na terenu uz demonstracije brojnih skica.

17. VII posjetili smo Nerezine, gdje je asist. V. Rogić održao predavanje o fizičko-geografskim, antropogeografskim i ekonomskim karakteristikama Cresa i Lošinja. Poslije ovog upoznao je asist. V. Vičić seminariste s praktičnom primjenom i upotrebom specijalke na terenu.

Poslije podne su učesnici posjetili Veliki Lošinj.

18. VII. ujutro otputovali su seminaristi brodom iz Malog Lošinja na Ist. Usput su se zadržali na Silbi, gdje je drug Cvitanović dao kratke informacije o antropogeografskim i ekonomskim karakteristikama otoka Premude, Silbe i Oliba.

Navečer je u Istu održan sastanak, na kojem je odbor za zaključke podnio prijedlog zaključaka i smjernica za budući rad Nastavne sekcije Geografskog društva Hrvatske, koji su nakon svestrane diskusije, uz male izmjene i nadopune, jednoglasno prihvaćeni.

19. VII. nastavljen je put u Zadar. Na putu je drug Cvitanović davao objašnjenja o otocima, pored kojih smo plovili.

U Zadru je drug M. Veršić održao predavanje o historijskom razvoju ovoga grada, a nakon toga je završen rad seminara.

Ovogodišnji IV. seminar geografa Hrvatske, osim što je obilovao raznovrsnošću programa, imao je i jednu specifičnost, t. j. sudjelovanje delegata iz nekih naših republika, predstavnika nastavnih sekcija geografskih društava. Njihovo prisustvovanje jednom dijelu seminara uslijedilo je na inicijativu Savjeta geografskih društava FNRJ, da bi se pretresla aktuelna problematika od zajedničkog interesa i da bi se donijele odluke i smjernice za budući zajednički rad u rješavanju problema.