

O GEOGRAFSKOM POLOŽAJU I EKONOMSKOM
RAZVOJU JUGOSLAVIJE

JOSIP ROGLIĆ

I.

Geografski položaj važan je elemenat za pravilnu ocjenu sadašnjeg značenja i perspektivâ daljeg razvoja FNR Jugoslavije. Nažalost, o toj činjenici nemaju pravilno mišljenje ne samo široki slojevi našeg obrazovanog svijeta, nego i stručnjaci — geografi. Potrebno je, da se ovo pitanje stručno raspravi. Svrha je ovog članka da tu raspravu potakne i pridonese joj svoj udio.

Kod nas se udomaćila kao osnovna i isključiva konstatacija, da je Jugoslavija »balkanska država«¹. Ovo, često upotrebljavano tvđenje nije ni točno ni dovoljno, da odredi bitne odlike položaja naše države.

Regionalni položaj ne daje uvijek dovoljnu geografsku karakteristiku. Mnogostruki i kompleksni elementi određuju značenje pojedinih prostora. Za pravilnu ocjenu važno je, da kulturnim i tehničkim napretkom društveni faktori sve više prevladavaju nad prirodnim uslovima. Prostori analognih fizičko-geografskih osobina imaju različitu gospodarsku vrijednost. Isto područje tokom vremena koleba između prosperiteta i pustoši. To ovisi o društvenim faktorima, kulturnom i tehničkom napretku. Pravilna ocjena utjecaja, snage i tendencija društvenih faktora, kako se oni odražavaju u prostornoj slici, glavna je zadaća suvremene geografije.

Ako problem gledamo ovim dinamičkim i progresivnim načinom vidjet ćemo, da položaj Jugoslavije ima složenije i važnije komponente. Da bismo pitanje što bolje osvijetlili i došli do što realnijeg zaključka, osvrnut ćemo se prethodno na problem, koji je za nas metodološki i sadržajno važan.

¹ Navodimo samo jedan noviji slučaj: P. Sokolović, D. Đorđević, Z. M. Pavlović i N. Šćepanović, Federativna Narodna Republika Jugoslavija za IV. razred gimnazije, Beograd 1946, str. 3. U najnovijem (trećem) izdanju ovog udžbenika (P. Miličević i P. Sokolović, Geografija FNR Jugoslavije za III. razred gimnazije, Beograd 1949.) dana je neodređena karakteristika »pretežno balkanska država«.

Naziv Balkanski poluotok²⁾ u vezi je s »burnom i važnom historijom«³⁾ ovog prostora. Njemački geograf A. Zeune prvi je mjesto tada uobičajenog naziva »Evropska Turska« upotrebio naziv »Balkanski poluotok«⁴⁾. U njegovu postupku ogleda se tadašnja neobaviještenost i nepoznavanje kraja. Analogno Pirinejskom i Apeninskom poluotoku, Zeune je želio naziv ograničiti na kraj južno od pretpostavljenog centralnog bila (Haemusa). Zbog netočne pretpostavke i neslaganja s osnovnim geografskim odlikama kraja, naziv ni do danas nije dobio opću upotrebu⁵⁾.

Cvijić⁶⁾ je smatrao, da je kasno raspravljati o mijenjanju imena, koje nije vezano ni za pravi naziv ni za najvažniju planinu u ovom prostoru. Čini nam se, da je problem širi i da je potrebno raspravljati o geografskom značenju i o opravdanosti naziva uopće.

Balkanski poluotok razlikuje se od ostalih evropskih poluotoka, koje od matičnog kontinenta odvajaju izrazite granice. Tako niski jezerski pojas između Finskog zaliva i Bijelog mora, koji je uglavnom i etnička međa, odjeljuje Skandinavski poluotok. Jylland je u graničnom pojasu najuži, a tu je i međa dvaju naroda. Pirineji i Alpe, kao moćni i teško prohodni grebeni, odvajaju poluotoke, koje naseljavaju posebni narodi sa specifičnim formama života i odvojenom prošlošću. Ništa slično nema u slučaju t. zv. Balkanskog poluotoka.

Gdje je granica Balkanskog poluotoka prema Evropi — na to je teško odgovoriti, i ne možemo naći dva ugledna stručnjaka, koji bi se u tome slagali. Navodimo samo glavna mišljenja. Naš najistaknutiji stručnjak, J. Cvijić⁷⁾, predlaže, uz mnogo rezervi, kao sjevernu granicu Dunav i Savu do ljubljanske zavale. Kuda bi dalje granica išla — nije jasno. Na temelju Cvijićevih općih koncepcija mogli bismo zaključiti, da on granicu produžuje dalje Savom do izvora i zatim prema jugu So-

²⁾ A. Boué je na svom putu čuo iz turskih izvora naziv Balkan za planinu u sjevernoj Bugarskoj, koju je identificirao sa Haemusom antičkih izvora (La Turquie d'Europe, Sv. I, Paris 1840, str. 91). Antički podaci, popularizirani Ptolomejevima kartama, govore o centralnom bilu »Haemus«, »Catena mundi«, koje se navodno proteže smjerom istok—zapad i na sjeveru zatvara Grčku i Makedoniju. Boué u zagradama označuje, da Balkan znači planina, ali se turski prijevod narodnog naziva »Stara planina« raširio i udomaćio. Bugarska literatura redovito, a novija svjetska sve više, upotrebljavaju narodni naziv, te bi se netočno i olako primijenjen Bouéov podatak imao očuvati samo u nazivu poluotoka.

³⁾ J. Cvijić, Balkansko poluostrvo, knj. I., Zagreb 1922, str. 2.

⁴⁾ A. Zeune, Gea. Versuch einer wissenschaftlichen Erdbeschreibung, Berlin 1809.

⁵⁾ Zeuneov naziv nije dobio opću primjenu ni u njemačkoj stručnoj literaturi. Poznati geograf Th. Fischer odlučno je ukazivao na neopravdanost i pogrešnost Zeuneova imena i zastupao naziv »Jugoistočni evropski poluotok« (»Die südosteuropäische (Balkan-) Halbinsel« u A. Kirchhoff, Länderkunde von Europa II/2, Wien-Prag-Leipzig, 1893, str. 66. i »Südosteuropäische Halbinsel oder Südosthalbinsel« u A. Scobel, Geographisches Handbuch, sv. I, Bielefeld-Leipzig, 1909, str. 713). U novije doba je O. Maull ponovno podvukao neispravnost Zeuneova naziva (Länderkunde von Südeuropa, u kolekciji Enzyklopedie der Erdkunde, Leipzig-Wien, 1929, str. 299).

⁶⁾ Op. cit. str. 5.

⁷⁾ Op. cit. str. 5.

čom, za koju izričito naglašava, da je »zapadna granica Balkanskog poluotoka«. Ovako povučena međa izgleda nam, u svom sjeverozapadnom dijelu, suviše usko shvaćena i neopravdana.

Neki idu Savom uzvodno do Brežica i dalje Krkom, zatim preko Postojnskih vrata na dolinu Vipave i Sočom na Tršćanski zaliv. To je shvaćanje zastupano i u Hrvatskoj enciklopediji⁸. Smatramo, da je i u ovom slučaju zapadni dio granice proizvoljan i nedovoljno opravdan. Izgleda, da se granica želi vezati za krajnji dio Jadranskog mora; onda bismo, analogno, na drugoj strani morali poći do Odese, odnosno najsjevernijeg dijela zapadne crnomorske obale.

I u našim i stranim udžbenicima a i u javnosti najviše je prihvaćena kao sjeverna međa linija: Dunav—Sava—Kupa i dalje do vrha Riječkog zaliva. Ova međa izgleda i najlogičnija, jer i na zapadu i na istoku ne ide od najsjevernijih dijelova morske obale i drži se rijeka, koje uglavnom, teku smjerom zapad istok, a bile su u prošlosti politička i kulturna međa.

Da li je ova međa prirodna i dovoljna za izdvajanje poluotoka? Već su M. I. Newbig in i A. Melik ukazali⁹, da je pretpostavljena međa neodređena i bez značenja. Nemamo analognog slučaja, da bi rijeka služila kao granica fizičko-geografskih cjelina. Rijeke ne izdvajaju područja, već ih spajaju. Zapadno od Đerdapa međa siječe homogena, nacionalna odnosno kulturna područja. Istina, u istočnom dijelu odjeljuje Rumunje od Srba i Bugara, ali u Dobrudži prelaze Rumunji i na južnu stranu Dunava. Ako bi se, dakle, međa povlačila po etničkim i kulturnim kriterijama, morala bi imati znatno drukčiji tok.

Pretpostavljena granica Balkanskog poluotoka u suprotnosti je i s fizičko-geografskom stvarnošću. Panonski bazen je izrazita prirodna cjelina omeđena grebenima Alpa, Karpata i Dinarskih planina, dakle, bitno mjenja tok pretpostavljene granice Balkanskog poluotoka. Sličan je slučaj s donjodunavskom zavalom, između Karpata i Stare planine, koja može poslužiti kao primjer dobro omeđene krajine. Dijeliti ovu zavalu Dunavom, bilo bi s fizičko-geografskog stanovništva isto tako kao da dijelimo Lombardiju tokom Poa.

Dvije izrazite krajine povezuju, dakle, evropsko kopno s našim krajem. Panonski bazen i Vlaška zavala dio su Podunavlja, koje u današnjoj stvarnosti ima veće značenje i samostalnost od t. zv. balkanskog prostora; a Dunav odvodnjava gotovo polovicu sjevernog trupnog dijela Balkanskog poluotoka.

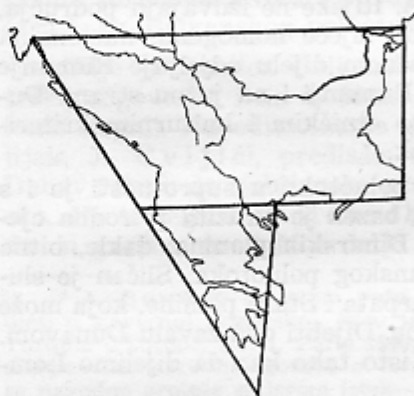
Naš je prostor povezan s evropskim kopnom i sa skeletom planinskog reljefa. Na zapadu su Dinarske planine produžetak južnih Alpa; na istoku se Karpati produžuju lancima Stare planine. Pretpostavljena međa, dakle, neprirodno siječe prirodne cjeline, etničke grupe i ekonomske prostore. Sjeverni dio t. zv. Balkanskog poluotoka povezan je, dakle, s matičnim kontinentom jače od ijednog drugog rubnog dijela.

⁸ Hrvatska enciklopedija, sv. II., Zagreb 1941, str. 144/5.

⁹ M. I. Newbig in, The problem of the South Slaves (Jugoslavs), The scottish geographical magazine, sv. 35, str. 1—15. Edinburgh 1915; A. Melik, Meja med Balkanskim Polotokom in evropskim trupom, Glasnik Geogr. društva, sv. 14, Beograd 1923.

Odvajanje Balkanskog poluotoka od evropskog kopna, u uobičajenim medama, neprirodno je i u suptrotnosti s geografskom stvarnošću. Sjeverni je dio glavnim geografskim osobinama povezan s ostalom, osobito podunavskom Evropom. Sjeverna međa Balkanskog poluotoka podsjeća na prošost, kad su Sava i Dunav glavnim dijelom bile granice turskog carstva, a time i međa izrazito različitih kulturnih krajina. Potiskivanjem turske vlasti izgubila je i ova međa svoje značenje.

Dosadašnji naziv i pojam nisu opravdani, ako naš prostor promatramo sam za sebe. »Balkanski poluotok« sastoji se u grubim crtama od trapeza na sjeveru, na koji se nastavlja približno istokračni trokut (sl. 1). Najduža stranica sjevernog četverokutnog dijela jeste ona prema matičnom kopnu. Ova osnovna slika, bez obzira na prije iznesene konkretne razloge, ne opravdava odvajanje sjevernog trupnog dijela kao poluotoka. I Cvijićev epitet »kontinentalni blok« isključuje poluotočni karakter.



Sl. 1. — Dva dijela t. zv. Balkanskog poluotoka.

Do tog zaključka dolazimo, ako naš kraj promatramo u općoj slici evropskog kopna, ili ako ga uporedimo s nekim drugim djelovima. Na pr. udaljenost od Odese do Trsta (1300 km), t. j. od najsjevernijih dijelova istočne i zapadne obale, veća je od udaljenosti Odesa—Kalinjingrad (1163 km). Nikome ne pada na pamet, da prostor na jugozapadu od posljednje linije okrsti kao zaseban poluotok, iako je, zbog velike razvedenosti i povoljnijih reljefnih prilika uglavnom maritimniji od t. zv. Balkanskog poluotoka. Linija Odesa—Kalinjingrad kraća je i od zračne crte Sulina—Rijeka (1187 km). S mnogo bi se više razloga mogli okarakterizirati kao poluotoci Francuska i Meksiko.

Našu koncepciju potvrđuju i odlike mora, koja su na istoku. Pomorski utjecaji Crnog mora znače u životu ovog područja mnogo manje od jakih veza s Malom Azijom preko tjesnaca Dardanela i Bospora. Obrazovanjem i razvojem samostalnih crnomorskih država ojačala je prometna uloga Crnoga mora, ali su prolazi kroz tjesnace i dalje ostali Ahilova peta. I danas je teško reći, da li je važniji prolaz kroz tjesnace ili prijelaz preko njih. Bospor dimenzijama sličí velikoj rijeci (30 km dug, 660—3300 m širok), prijelaz preko njega je neosjetan, a veliki Istanbul širi se na obje obale. Prijelaz preko tjesnaca je, osobito u prošlosti, tako važan, da je našem prostoru pribavio danas neopravdan epitet »most između istoka i zapada«. Iz svega izlazi, da je i istočna međa sjevernog dijela t. zv. Balkanskog poluotoka po svom značenju isto tako kontinentalna kao i pomorska, dakle, ne opravdava poluotočni karakter našeg prostora.

Od sjevernog trupnog dijela odvajaju se manji poluotoci: Carigradski, Galipoli, Halkidika, Helada s Peloponezom, Istra i drugi manji. Između Jonskog i Egejskog mora jasno se izdvaja složeni poluotok, koji nazivamo Helada, etničkim i drugim elementima odijeljen od kontinenta na sjeveru¹⁰.

Poznati njemački geograf A. Penck¹¹ predlagao je u novije doba kao sjevernu granicu Balkanskog poluotoka liniju, koja bi išla od Medovskog do Burgaskog zaliva. Ni ova geometrijska linija, koja podsjeća na ideju »Centralnog bila«, nije dovoljno opravdana. Penck smatra odlučujućima klimatske i hidrografske momente i želi izdvojiti sredozemne i kontinentalne predjele. Ali njegova međa ni u tom pogledu ne zadovoljava, a nije ni analogna kriterijima, koji su primijenjeni kod drugih poluotoka.

Stručna literatura sve više konstatira neopravdanost pojma »Balkanski poluotok«, koji se zamjenjuje nazivima »Jugoistočna Evropa«, »Balkanske zemlje« ili kratko »Balkan«. Posljednja dva naziva naročito su omiljena u suvremenoj publicistici i u običnom govoru, gdje se tim pojmovima daje tendenciozno značenje — krajevi kulturne zaostalosti, etničke i političke pocjepkanosti. »Balkan« je, prema ovom shvaćanju, zabačeni dio evropskog prostora, gdje se elementi moderne kulture i civilizacije gube u orientalnoj osnovi.

Ove su koncepcije ne samo tendenciozne, već i netočne. Zar se može tvrditi, da su sjeverozapadni dijelovi t. zv. Balkanskog poluotoka zaostali od vlaško-karpatkog područja? Istina, Y. Chataigneau predlaže, da se čak i ovi krajevi obuhvate pojmom »Balkanske zemlje«¹². Politička pocjepkanost nije samo rezultat reljefa i etničkih odnosa, već i ostatak historijskih prilika i međunarodnih intriga na ovom prostoru. Duga borba imperijalističkih sila isplela je svoje konce i želi produžiti političku pocjepkanost. Događaji posljednjih decenija, osobito u slučaju Jugoslavije, pokazuju, da je politički »balkanizam« uglavnom nametnut i održavan izvana, a ne specifičan za dotično područje. Nazivima »Balkanski poluotok« ili »Balkan«, kao i epitetima, koji se iz toga izvlače, žele neki da obuhvate ono, što nije jedinstveno, i da sadašnjost prekriju prošlošću.

Ne smijemo ropski podržavati tuđinska shvaćanja, osobito kad se odnose na naš teritorij. Moramo zahtijevati, da pojmovi i nazivi odražavaju geografsku stvarnost, koju mi u ovom slučaju najbolje poznajemo. Nakon 140 godina treba napustiti pojmove i imena, koji su nikli iz neznanja i iz prolaznih političko-kulturnih prilika¹³.

¹⁰ I stari su Grci bili svijesni ove stvarnosti, te kraj sjeverno od Helade nazivaju „Απειρος“ (Epir) = kontinent.

¹¹ A. Penck, Die Nordgrenze der Balkanhalbinsel, Izvestia na blgarsko geografsko društvo, Sofia 1933, str. 75—86.

¹² Y. Chataigneau, Pays balkaniques, Géographie universelle, Sv. VII, Paris 1934, str. 396.

¹³ Danas se općenito napuštaju geografski nazivi, uvjetovani izmijenjenim historijskim prilikama i odnosima. Anahronizam i geografski neopravdano bi bilo produžavati nazive: Prednja i Stražnja Indija, Zapadna Indija i sl. Zbog istih razloga pomjerao se položaj istočne evropske granice, koja ima kulturno-historijsko zna-

Diskusija o imenu postaje, dakle, suvišna, jer je sam geografski pojam pogrešno određen. Jugoistočni dio Evrope predstavlja zasebnu i dobro naglašenu geografsku cjelinu, kojoj je Dunav okosnica.



Povratimo se na početni problem, t. j. na položaj FNR Jugoslavije. Postavka, da je Jugoslavija balkanska država, u vezi je s naprijed izloženom i pogrešnom koncepcijom o »Balkanskom poluotoku«. Nažalost, ukorijenjeno dugom upotrebom, ne će se ovo shvaćanje brzo izgubiti, zato ćemo problem položaja FNR Jugoslavije raspraviti i pod ovim uobičajenim vidom.

Ako se uzme kao sjeverna granica t. zv. Balkanskog poluotoka linija Dunav—Sava—Kupa—Riječki zaliv, onda na »Balkanski« dio otpada 74% našeg državnog teritorija, ali tek 60% stanovnika. Ovi statistički podaci nisu dovoljni, da okarakteriziraju položaj Jugoslavije. Sa 180.000 km² Jugoslavija je daleko najveća »balkanska država« i njoj pripada blizu polovica sjevernog trupnog dijela. U Jugoslaviji je gotovo cijela Moravskovardarska udolina, historijska i geografska okosnica ovog kraja. Udolina je bila poprište najvažnijih događaja burne i važne prošlosti jugoistočne Evrope. Konstatacija, da je FNRJ »balkanska država«, jest historijsko i statističko gledanje i ne ukazuje na dinamičke elemente njenog geografskog položaja.

Dunav je, poslije Volge, najduža evropska plovna rijeka. Zbog longitudinalnog pružanja, povoljnijeg vodenog režima, različitih privrednih osobina osam pribrežnih država, Dunav ima izuzetnu važnost. Od Berlinškog kongresa Dunav spada među najvažnije probleme evropskog privrednog i političkog života. Pojam Podunavlje, suprotno »Balkanskom poluotoku«, dobiva sve veću važnost i bogatije značenje. Dunav je postao kičma privrednog i političkog života srednjeg i jugoistočnog dijela Evrope; oko njega se pletu igre međunarodnog kapitala i imperijalista.

Prema Dunavu otječu vode sa 70% (oko 178.000 km²) jugoslavenskog teritorija. U tom smogu pogledu među podunavskim državama jedino iza Rumunjske, ali rumunjska prostorna prednost gubi značenje, jer njene mnoge rijeke, pritječući Dunavu, prelaze preko mađarskog ili jugoslavenskog teritorija.

U Podunavlju su naši najgušće naseljeni, najplodniji i ekonomski najaktivniji predjeli.

Čenje. Kulturnim razvojem potiskivana je ova međa prema istoku. Od antičkog doba do polovice 18. stoljeća uzimao se kao međa Don na jugu, bez dovoljne određnosti pružanja prema sjeveru. Kasnije je kao međa uzeta istočna padina Urala, ali za dio od Urala do Crnoga mora postoje različita mišljenja: Obščij Sirt — donji Don; Obščij Sirt — Volga — Kaspijsko jezero — Kumo-manička udolina i t. d. Stvaranjem jedinstvene države u evroazijskom prostoru, a osobito ogromnim tehničko-kulturnim preobražajem tokom sovjetske periode izgubila je ova međa svoje značenje. Historijski i sentimentalni razlozi produžuju izdvajanje Evrope, i, kao gruba međa, mogu se uzeti: Ural — Kaspijsko more — Kavkaz, koji daju izvjesnu prirodnu opravdanost.

Iz većeg dijela jugoslavenskog teritorija koncentrično vode putovi prema velikoj dunavskoj arteriji. Zbog ove koncentričnosti putova Beograd ima najpovoljniji položaj i nerazmjerno bolje perspektive od ostalih dunavskih gradova.

Jugoslavija u Podunavlju i na Dunavu ima izuzetno važan i povoljan geografski položaj. Podunavski sektor našeg državnog teritorija je središnji i ključni dio Podunavlja i predstavlja jedan od najvažnijih dijelova evropskog prostora uopće. Jugoslavija nadzire najvažnije i najosjetljivije dijelove dunavskog prometnog sustava. Nama pripadaju ili na našem teritoriju utječu glavne plovne pritoke Dunava. Uz to Jugoslavija održava plovidbu u Sipskom kanalu, najosjetljivijem dijelu dunavskog puta.

Podunavski sektor je, dakle, najveći i gospodarski najvredniji dio jugoslavenskog državnog prostora, a Jugoslavija središnja i najvažnija podunavska država.

U našoj javnosti predratne periode bili su vrlo popularni razni balkanski pokreti i ideje. To su prividno podržavale i neke strane sile, ali prikriveno je osujećivan svaki uspjeh¹⁴. Glavno je bilo skrenuti »Balkanec« u čelije balkanskog prostora, a sebi osigurati pozicije na važnom Dunavu.

Za pravilnu i potpunu ocjenu geografskog položaja FNR Jugoslavije vrlo je važan posjed jadranskog primorja. Ako se problem prosuđuje prema prilikama u staroj Jugoslaviji, onda i ova komponenta ne dolazi do izražaja. Stara Jugoslavija održavala se u uskim »balkanskim koncepcijama«, nije dovoljno koristila prednosti svog dunavskog položaja, a jadransko-sredozemna problematika ostala joj je do kraja strana. Bilo je za to i objektivnih razloga: prirodne prepreke, slabe prometne veze, kulturna i tehnička zaostalost i sl. Konstatacija, da rukovodioci stare Jugoslavije nisu kroz 23 godine izgradili ni suvremenu vezu s primorjem, ni odgovarajuću luku, najbolji je dokaz njihove nekonstruktivne i neperspektivne državne politike.

Narodnooslobodilačka je borba imala kao jednu od osnovnih zadaća potpuno oslobođenje naših primorskih krajeva i afirmaciju države na moru. Nepravedno i nepravredno oduzimanje Trsta spriječilo je, da se ovaj zadatak u cijelosti izvrši, ali su za korištenje našeg primorskog položaja već postignute prekretničke promjene. Dobivanjem postojske pruge, najprirodnije i najvažnije veze Jadranskog mora sa zaleđem, oslobođenjem i obnovom riječke luke, stekla je nova Jugoslavija jake materijalne oslonce za razvoj pomorskog života. Otvaranje unske pruge i dalji naponi, o kojima ćemo kasnije govoriti, još će osnažiti ovaj položaj. Ovim postignućima

¹⁴ 4. II. 1934. parafiran je u Beogradu, a u Ateni je 9. II. 1934. potpisan »Balkanski pakt« između Jugoslavije, Rumunjske, Grčke i Turske. Iste je godine u Beogradu osnovan »Balkanski institut«, koji je izdavao časopis »Revue internationale des études balkaniques« (sv. I. — IV.) i djelo »Enzyklopédie des Balkans«. G. 1935. počeo je u Beogradu izlaziti časopis »Balkansko bratstvo«. Ovamo spadaju i »Balkanske igre« održavane od 1929—1939. Čudno da tokom predratnog perioda u ovom eminentnom dunavskom centru nije bilo analognog interesa za dunavsku i podunavsku problematiku.

pojačan je međunarodni položaj Jugoslavije, jer je na naše primorje prirodno upućeno ogromno zaleđe. Jadranska fasada ima za Jugoslaviju ogromno nacionalno i internacionalno značenje. Jugoslavija je izbila u red glavnih sredozemnih država, vrlo zainteresirana zbivanjem na ovom važnom interkontinentalnom moru.

Jadranski i podunavski prostor s moravsko-varždarskim ogrankom jesu komponente, iz kojih izbija važnost jugoslavenskog državnog teritorija. Moravsko-varždarska udolina tijesno je povezana s Podunavljem. Jugoslavija je podunavsko-sredozemna država. Podunavska i sredozemna fasada međusobno se dopunjuju i daju položaju Jugoslavije izuzetnu važnost¹⁵. Socijalistička Jugoslavija, svijesna vrijednosti ovog položaja, usmjerava svoj ekonomski razvoj tako, da bi se na ovom ključnom prostoru formirala ekonomski i kulturno napredna država.

II.

Jugoslavenski teritorij obuhvaća tri krajeve: podunavsko-varždarsku, planinsku i jadransku. Povezujemo varždarski kraj s podunavskim, iako prvi, s obzirom na stanovite fizičke i ekonomske komponente, ima poseban položaj. Povezivanje u jednu osnovnu krajinu opravdano je općim zbivanjem, jer moravsko-varždarska udolina predstavlja jedinstvenu cjelinu, u kojoj su prirodni i ekonomski prijelazi postepeni, a historijski, politički i kulturni događaji povezani.

God. 1918. počinje Jugoslavija samostalan život kao ekonomski i kulturno zaostao i vrlo nejednako razvijen organizam. Kroz 23 godine malo se u tom pogledu izmijenilo i popravilo. Do kraja je ostala agrarna zemlja. Po popisu iz god. 1931. živjelo je 76.60% stanovništva od rada u poljoprivredi, šumarstvu i ribarstvu, a industrija i zanatstvo prehranjivali su tek 11%; ostatak je otpadao na ostala zvanja¹⁶. Zemlja je obrađivana zaostalim metodama i davala je slab prinos. Prosječni standard života bio je nizak, briga za svakidašnjicu obuzimala je glavninu stanovništva. Više kulturne potrebe bile su za ogromnu većinu nepoznate.

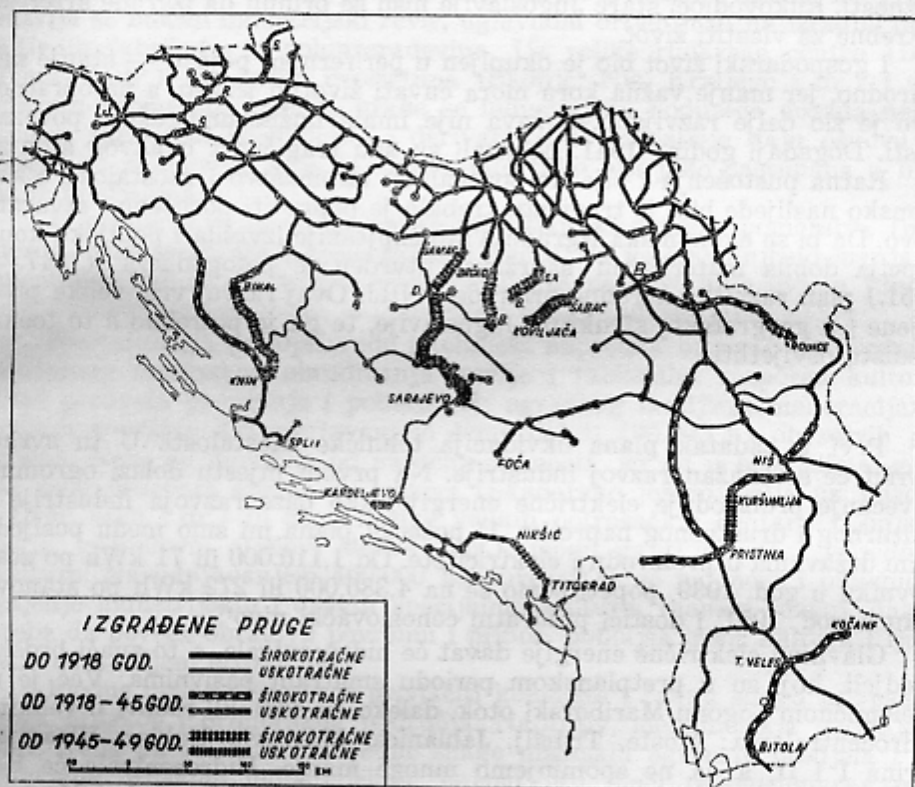
Stara Jugoslavija dozvolila je, da se ustali podjela državnog teritorija na pasivni i aktivni dio, što je najbolja oznaka zaostalosti gospodarskog života. Ogromni brdski i primorski predjeli smatrani su pasivnima, dok su t. zv. aktivni bili ograničeni na panonsku nizinu i na glavne doline u prelaznom, brežuljkastom pojasu. Kao što teče voda, tako su se siromašni brđani spuštali u niže i agrarno bogatije predjele.

Neracionalno agrarno gospodarenje, veliko porezno opterećivanje, siromašilo je i plodne nizinske krajeve. Udio industrije, okosnice moderne

¹⁵ Po vrijednosti položaja Jugoslavija se među evropskim državama može porediti jedino sa Francuskom, koja ima atlantsku i sredozemnu fasadu i važne prolaze preko svog teritorija. Poredba, koja bi se mogla i dalje razviti.

¹⁶ Definitivni rezultati popisa stanovništva od 31. VIII. 1931, knj. IV., Izdanje Opšte državne statistike, Beograd 1940.

privrede, bio je vrlo malen u općem narodnom gospodarstvu. Zastupljene su bile uglavnom jednostavne i jeftine industrije (prerada agrarnih proizvoda; tekstilna industrija — uglavnom tkaonice, a malo predionica; metalurgija — izrada polufabrikata, najjednostavnijih preradevina i popravak uvezenih fabrikata; prerada drveta — uglavnom polufabrikati i gotova roba za domaće potrebe i t. d.). Jugoslavija je izvozila jeftine sirovine i polufabrikate, a uvozila skupe fabričke proizvode. Izvoz je bio veći po



Sl. 2. — Raspored i epohe građenja jugoslavenske željezničke mreže.

količini, ali slabo plaćan; jeftino su prodavani narodno bogatstvo i napor vlastitih ljudi, a skupo je plaćan rad tuđih strojeva. Napor je ulagala siromašna većina, a uvoz koristila povlaštena manjina. Narod se fizički iscrpljivao, a država siromašila.

Kako je bilo nezdravo ekonomsko stanje stare Jugoslavije, vidimo po željezničkoj mreži (sl. 2). Izdvajaju se i bitno razlikuju sjeverni i južni dio države. Na sjeveru su naslijeđeni periferni dijelovi austrijske i mađarske željezničke mreže — planirani i izvedeni po bečkim odnosno peštanskim koncepcijama. U ogromnom južnom prostoru vlada bespuće; ističe se jedino moravsko-varždarska arterija s nišavsko-maričkim ogran-

kom. Kroz gotovo četvrt stoljeća ništa se nije učinilo, da se iz ovog amalgama napravi jedinstven i suvremen prometni sistem. Kad nema dobre cirkulacije, ne može biti ni harmoničkog gospodarstva.

Druga negativna i za državni život tragična osebina našeg prometnog sistema bila je u tome, što je mreža komunikacija položena periferijski, a srednji je dio države bio bez života, zaostao i zanemaren. Šireno je naivno hvalisanje, da kroz našu zemlju prolazi »orient-ekspres«, iako je ta pruga od Prvog svjetskog rata mnogo izgubila od svoje međunarodne važnosti. Rukovodioci stare Jugoslavije nisu se brinuli da izgrade arterije, potrebne za vlastiti život.

I gospodarski život bio je okupljen u perifernom pojasu — stanje neprirodno, jer manje važna kora mora čuvati životno jezgro, a ne obratno. Ovo je zlo dalje razvijano. Država nije imala nužne unutrašnje povezanosti. Događaji godine 1941. pokazali su svu tragičnost ovakvog stanja.

Ratna pustošenja i pljačke povećali su siromaštvo i zaostalost. Ekonomsko naslijeđe bilo je tragično: trebalo je popraviti porušeno i stvarati novo. Da bi se ekonomska izgradnja što uspješnije izvršila i politička koncepcija dobila materijalnu sadržinu, utvrđen je petogodišnji (1947.—1951.) plan razvitka narodne privrede FNRJ. Ovaj razvoj vrši velike promjene i u geografskoj strukturi Jugoslavije, te ga je potrebno s te točke gledišta osvijetliti.



Prvi je zadatak plana likvidacija tehničke zaostalosti. U tu svrhu izvršit će se snažan razvoj industrije. Na prvom mjestu dolazi ogromno povećanje proizvodnje električne energije, kao baze razvoja industrije i kulturnog i društvenog napretka. U početku plana mi smo među posljednjim državama u proizvodnji elektricitete. Od 1,110.000 ili 71 kWh po stanovniku u god. 1939. popeti ćemo se na 4,380.000 ili 272 kWh po stanovniku u god. 1951. i dostići predratni čehoslovački nivo¹⁷.

Glavninu električne energije davat će hidrocentrale, a to znači brdski predjeli, koji su u pretplanskom periodu smatrani pasivnima. Već je u djelomičnom pogonu Mariborski otok, daleko su odmakli radovi u velikim hidrocentralama: Moste, Tribalj, Jablanica, Mavrovo, Kablar, Vlasinja, Drina I i II, a da ne spominjemo mnoge manje. Hidrocentrale će biti kombinirane s velikim kaloričnim centralama: Velenje, Raša, Mostar, Livno, Lazarevac, Kostolac i dr. Iz hladnih voda i mračnog podzemlja, do jučer pasivnih i nevrijednih brdskih predjela, izvirat će ogromne količine topline i svjetlosti i služiti ekonomskom razvoju i kulturnom napretku.

Plan predviđa svestranu industrijalizaciju. Na prvom je mjestu teška industrija kao osnova daljeg industrijskog razvoja. Glavna ležišta metalnih ruda nalaze se u blizini energetske izvora, dakle u brdskom pojasu, koji se proteže od Pohorja do Povardarja. Racionalna ekonomija traži prerađu sirovine u blizini nalazišta, da bi se prištedio skupi prijevoz. Radi

¹⁷ Ovi i drugi podaci o Petogodišnjem planu uzeti su iz knjige Zakon o petogodišnjem planu razvitka narodne privrede FNR Jugoslavije. Izdanje Savezne planске komisije, Beograd 1947.

što boljeg korištenja raspoloživih kadrova, sirovinskih i energetskih izvora, formiraju se velika industrijska područja. Industrijski rajon Slovenije proširuje se i dopunjuje ogromnim poduzećima (Litostroj, Tvornica aluminija u Strnišću, Mariborska tvornica automobila i dr.). »Rade Končar«, Tvornica parnih kotlova, Prvomajska i Željezara u Sisku dopunjuju i daju mogućnost daljeg proširenja industrije u hrvatskom posavskom rajonu. U dolinama Sane, Bosne i Spreče niču velika poduzeća, koja će, do jučer zaostala i pasivna, Bosnu pretvoriti u žarište privrednog života nove Jugoslavije. U prometno i ekonomski povoljno položenoj okolici Beograda razvija se moćan industrijski revir, uglavnom orijentiran na izradbu definitivnih fabrikata iz polupreradevina. Uz velike rudarske centre (Bor, Trepča i dr.), na jakim čvorištima (Skopje, Niš, Kraljevo i dr.) i duž glavnih prometnih arterija grade se industrijska poduzeća dosada nepoznatih razmjera. Elektricitet i derivati teške industrije daju osnovu za kemijsku industriju, koja će, dakle, isto tako biti jako zastupana u brdskim predjelima.

U primorju se razvijaju velike industrije za potrebe pomorstva (moderna brodogradilišta u Puli, Rijeci i Splitu, da ne spominjemo manja) i specijalne industrije, kojima primorje pruža najpovoljnije uvjete (Jugovinil, proširenje cementne, aluminijske i druge industrije).

Socijalizacija poljoprivrede i tehnički napredak omogućuju uvođenje modernog mašinskog obrađivanja zemlje i racionalni raspored kultura. Plan predviđa povećanje i poboljšanje agrarnog zemljišta melioracijama velikih površina. Odvodnjavanjem ćemo dobiti 400.000 ha obradivih površina. Nove su površine od naročite važnosti, jer su u predjelima, gdje se, zbog posebnih klimatskih uslova (Skadarsko jezero, polja uz Vardar i Crnu reku i dr.) ili zbog blizine velikih potrošačkih centara (Lonjsko polje, vodoplavni dijelovi Mačve i dr.), mogu gajiti birane i vrijednije kulture. Navodnjavanjem 400.000 ha povećat će se plodnost i omogućiti gajenje industrijskih i drugih specijalnih kultura. Planski razvoj, dakle, treba da poveća obradivu površinu i prinos, poboljša izbor kultura i ljudski rad zamijeni strojevima.

Plodne nizine više ne će privlačiti koloniste i radnu snagu iz »pasivnog« brdskog i primorskog područja. Naprotiv, mehanizacija poljodjelstva treba da oslobodi dio radne snage nizinskih agrarnih predjela i da pomogne brdskom industrijskom pojasu, što znači revolucionaran preokret u našem dosadašnjem životu. Plan i tehnički napredak mijenjaju vjekovni tok naših unutrašnjih migracija. U toku 5 planskih godina industrija će trebati 170.000 novih radnika, što će s ostalim stručnim i administrativnim osobljem iznositi preko 200.000. To znači, da će unutrašnja migracija, prouzrokovana industrijalizacijom, obuhvatiti oko milijun stanovnika, što prelazi sva dosadašnja unutrašnja pomjeranja stanovništva.

Elektrifikacija, rudarstvo i industrijalizacija vrše, dakle, velik preokret u našoj geografskoj stvarnosti. Pasivni brdski i primorski predjeli pretvaraju se u područja najvrednijih privrednih grana. Nekadašnji izvori emigracija postaju privlačna područja i trebaju novo stanovništvo.

Ekonomski razvoj treba da se odrazi i u rasporedu naseljenosti. Znatno će se povećati naseljenost u središnjem dijelu sa žarištima oko velikih industrijsko-rudarskih centara. Raspored, koji je u skladu s osnovnim interesima državne, privredne i obrambene sigurnosti.

Industrijalizacija i mehanizacija poljoprivrede ne uzrokuju samo velike unutrašnje migracije, već će izmijeniti i socijalnu strukturu zbog promjene odnosa udjela seoskog i gradskog stanovništva. Urbanizacija je bila najznačajniji pratilac industrijalizacije USA, Japana i SSSR-a. Visokim procentom seoskog stanovništva stara je Jugoslavija bila tipična i zaostala agrarna zemlja.

I pored velikih ratnih rušenja i kratkog vremena, koje je proteklo od početka plana, već se u popisu iz god. 1948. vidi proces urbanizacije. Porasli su ne samo glavni gradski centri u odnosu s popisom iz 1931., na pr.: Beograd (45%), Zagreb (56%), Ljubljana (102%), Skoplje (34%), Sarajevo (51%) i dr., već to primjećujemo i kod manjih industrijskih centara: Jesenice (111%), Zenica (85%) i dr. Proces urbanizacije ima dalekosežne posljedice. Gradovi pružaju veće mogućnosti kulturnog napretka, povećavaju razmjenu dobara, traže modernizaciju i ubrzanje prometa i t. d.

Promjene u prometnom sistemu imat će naročito geografsko značenje. Plan predviđa gradnju 1.500 km novih i dovršenje 400 km započetih pruga. Ali je za nas osobito važan geografski raspored novih pruga.

Naročitu će važnost imati pruge u brdskom pojasu, koji će industrijalizacija preporučiti. Tu ćemo dobiti nove pruge longitudinalnog i transversalnog smjera. Spajanjem rudarsko-industrijskih žarišta grade se nove uzdužne pruge (u toku je gradnja t. zv. pruge 45. paralele, koja prolazi duboko kroz državni teritorij). Već se očitavaju i dijelovi uzdužne primorske pruge. Dalji će razvoj tražiti gradnju novih uzdužnih pruga.

Za geografsku su stvarnost od naročitog interesa transverzalne pruge između primorja i zaleđa. Pruga Šamac—Sarajevo i njeno produženje dolinom Neretve do mora povezivat će veliki dunavski put, agrarnu podunavsku nizinu, nove i moćne rudarsko-industrijske krajeve s planetarnim morskim prometom. Transverzalne veze bitne su ne samo za ekonomski život, već i za političko jedinstvo, samostalnost i međunarodni ugled Jugoslavije. Ove pruge spajaju privredno različite predjele, koje su prirodne zapreke dugo izdvajale i olakšavale tuđinsko porobljavanje.

Već se vide ogromne razlike između pretplanskog i novog vremena. Godine 1918. naslijedili smo samo dvije željezničke veze s morem. Riječka pruga prelazi planinski greben na visini od 836 m i spušta se strmim padom (25%/00) prema moru. Bosanska uskotračna pruga prelazila je zup-

¹⁸ B. Plaetschke, Ergebnisse der vorjährigen sowjetrussischen Volkszählung in geographischer Betrachtung. Peter. Mittell., 86. Jahrg., 6. H., str. 191—201, Gotha 1940.

C. D. Harris, The Cities of the Soviet Union, The Geographical Review, Vol. XXXV, str. 107—121, New-York 1945.

P. George, U. R. S. S., Paris 1947, str. 365—381.

L. Mecking, Die Vergrosstädterung im räumlich-zeitlichen Bilde Japans, Göttingen, Geogr. Abhandlungen, H. 1. str. 28—36, Göttingen 1948.

O. A. Konstantinov, Tempi rosta gorodov SSSR i kapitalističeskikh stran. Izvestija Vsesojuznoga geografičeskoga obščestva, sv. 81, br. 6, str. 577—583, Leningrad 1949.

čanicom (60⁰/₀₀) sedlo (967 m) Ivan-planine; kasnije tunelom (3220 m) snižena visina ovog prijelaza (759.46 m), ali zupčanica nije eliminirana, a pruga je ostala uskotračna i s malim kapacitetom. God. 1925. puštena je u promet slaba lička željeznica, koja prelazi dva planinska grebena: Malu Kapelu (870 m) i sedlo između Plješevice i Velebita (794 m). Vremenske su nepogode gotovo svake godine prekidale promet na ovim prugama, i stara je Jugoslavija do kraja ostala u ovisnosti o prirodnim faktorima.

Velikim naporima naših naroda i odlučnošću rukovodstva oslobodila je nova Jugoslavija postojeće sedlo (603 m), a već 1948. otvorila unsku prugu, koja prelazi razvođe na visini od 674 m (kod Kaldrme). Obje su pruge u visinama, koje nisu klimatski ugrožene; njima je uspostavljena konstantna veza i pravo jedinstvo između primorske i kontinentalne strane planinske okosnice. U izgradnji je moderna bosansko-neretvanska arterija, koja će ovaj spoj vršiti pod još povoljnijim uvjetima, a ima i mnogo zgodniji geografski položaj. Za njom će slijediti i druge pruge. Dobre transversalne pruge povezati će Podunavlje i jadransko primorje — Dunav i Jadran — time će prednosti geografskog položaja Jugoslavije doći do punog izražaja.

Paralelno s izgradnjom željezničke mreže uređuju se i plovni putovi regulacijom rijeka i kopanjem kanala. Ovaj je promet namijenjen prijevozu težih dobara, koja traže jeftiniji, a podnose duži transport.

Znatno će se povećati mreža putova. Na prvom je mjestu gradnja moderne autostrade od Ljubljane do bugarske granice. Uz to je u gradnji velik broj važnih putova. Njima će se omogućiti brži promet i jeftiniji prijevoz robe na kraćim udaljenostima.

Osobita je važnost posvećena pomorskom prometu, koji je važan za ekonomsku samostalnost i korištenje povoljnog geografskog položaja Jugoslavije. Predviđena je gradnja 600.000 brt. novih brodova, koji će osiguravati izvoz i uvoz, i omogućiti, da učinimo znatne usluge i zemljama u zaleđu. Razvoj pomorstva nosi sa sobom izgradnju lučkih uređaja, industrijalizaciju, oživljavanje trgovine, racionalizaciju i specijalizaciju poljodjelstva — jednom riječju, ekonomski preobražaj primorskog pojasa.

Nova Jugoslavija gradi homogenu prometnu mrežu, koja će omogućiti normalan i snažan život državnog organizma. Njome će stizati dobra u sve dijelove države i eliminirati »nepristupačne« teritorije. Plan, dakle, svladava prirodne poteškoće — planine više ne će razdvajati. Tehnički dobro opremljenim prugama i cestama brzo i neosjetno će se prelaziti s jedne strane na drugu stranu planinske barijere — garancija političkog i ekonomskog jedinstva i obrambene snage države. Slobodne i dobro organizirane pomorske veze povezivat će nas s ostalim svijetom i garantirati ekonomsku samostalnost i međunarodni ugled.

Ekonomska revolucija nosi sa sobom uz socijalni preobražaj i kulturno izdizanje. Uz likvidaciju nepismenosti naročito će se povećati stručno školstvo, koje ima osposobiti kadrove za velike potrebe moderne prirede. Osobita je pažnja posvećena visokokvalificiranom kadru, koji mora preuzeti garanciju pravilnog ekonomskog razvoja i dobre produkcije. Ovaj

kulturni preobražaj naročito će se osjetiti u južnim dijelovima države, u kojima se najviše vide negativne posljedice tragične prošlosti. U periodu od početka plana otvorena su kod nas dva nova sveučilišta — oba u južnom dijelu države.

Petogodišnji plan treba likvidirati tehničku i privrednu zaostalost države kao cjeline i izmijeniti njenu gospodarsku strukturu — od agrarne, privredno jednostrane i zavisne, treba stvoriti državu, sposobnu za samostalan život. Planu je zadaća da otkloni velike razlike u gospodarskom razvoju među pojedinim dijelovima države, te se osobita briga posvećuje privredno zaostalim krajevima. Gospodarske tekovine i kulturni napredak treba da otklone deterministički utjecaj prirodnih uvjeta i izbrišu negativna historijska naslijeđa.

Brdski predjeli, stalni izvor biološke snage, zbjege i kula otpora u opasnostima, koji su prije u miru bili prepušteni svojoj bijedi i raseljavanju — postaju planskim gospodarstvom privlačan kraj i izvor energije i sredstava za ekonomski preobražaj i kulturni napredak države kao cjeline. Plan dakle predstavlja revoluciju ne samo u ekonomskom životu, već i u našem historijskom razvoju; on treba da uspostavi ravnotežu između vrijednog geografskog položaja i gospodarske stvarnosti. To su glavne geografske karakteristike našeg ekonomskog razvoja.

III.

Važnost geografskog položaja FNR Jugoslavije određena je značenjem rubno položenih dijelova: primorja i Podunavlja s moravsko-varždarskom udolinom. Središnja planinska okosnica je, zbog prirodnih osobina i ekonomske i kulturne zaostalosti državne zajednice izdvajala rubne dijelove, otežavala afirmaciju jedinstva i međunarodnog ugleda Jugoslavije.

Ekonomski i kulturni preporod, te tehnički progres, koji su u toku, potiskuju ovaj deterministički utjecaj. Središnji kraj treba da postane prohodan i ekonomski najprogresivniji, što će učvrstiti državnu zajednicu i omogućiti da dođu do izražaja prednosti našeg geografskog položaja. Vršiti se proces, kojim se na geografski vrijednom prostoru organizira ekonomski i društveno napredna zajednica — zbog toga smo povezano raspravljali o geografskom položaju i ekonomskom preobražaju Jugoslavije.

U ovom velikom naporu i historijskom preokretu geografija ima važnu ulogu. Naša je dužnost, da objasnimo značenje geografskog položaja Jugoslavije. Dobrim studijama regionalne stvarnosti geografija omogućuje pravilnu ocjenu vrijednosti i odlika različitih područja i dinamičnosti pojedinih faktora. Time državnom gospodarskom rukovodstvu pružamo osnovu i pomoć za što pravilniji i uspješniji smještaj privrednih objekata.

RESUMÉ

Sur la position géographique et le développement économique
de la R. F. P. de Yougoslavie

par J. Roglič

I.

L'auteur examine le problème de la situation géographique de la République Fédérale Populaire de Yougoslavie et l'importance géographique de son développement économique planifié.

Le plus souvent, on désigne la Yougoslavie comme un pays balkanique. Or, une telle définition n'est pas exacte et elle n'explique pas l'importance de la position qu'occupe ce pays. C'est pourquoi l'auteur aborde une question de principe.

Le géographe allemand A. Zeune fut le premier à employer, en 1809, l'expression de Péninsule balkanique, en identifiant les Balkans avec la Haemus de Ptolomée. Toutefois, il voulait limiter la portée de cette appellation à la région située au sud de cette montagne supposée, par analogie aux péninsules des Apennins et des Pyrénées. Cette appellation a fait fortune, malgré l'inexactitude des hypothèses émises par Zeune. Et l'usage l'a consacrée, malgré l'opposition de plusieurs auteurs, notamment de Th. Fischer, O. Maull, A. Penck et d'autres, qui en avaient souligné l'impropriété.

Où est la frontière de la Péninsule balkanique par rapport au continent européen? Il est impossible de la préciser, car cette frontière est inexistante. La notion géographique des Balkans reste inséparable des conditions historico-politiques, elle correspond en somme à l'ancienne idée de la Turquie d'Europe. Or, le refoulement de la domination turque amena aussi la disparition de cette frontière politique, qui était également une frontière de civilisation. Et la situation qui en est résultée ne se prête pas à l'appellation «Péninsule balkanique».

Cette prétendue péninsule peut être divisée en deux parties: le tronç septentrional trapézoïdal, continué vers le sud par la péninsule proprement dite qui a la forme d'un triangle isocèle. La partie septentrionale est en liaison organique avec le continent européen. Ils sont liés par deux grands bassins, celui de Pannonie et celui du bas Danube, et avec deux chaînes de montagnes: la chaîne des Alpes — Dinarides, et la chaîne Karpathes — Stara Planina. L'Europe ne possède pas de région analogue dont la liaison avec le reste du continent soit plus étroite. La frontière artificielle qui traverse ces régions coupe en deux des groupements ethniques compacts.

La partie septentrionale est également privée du caractère péninsulaire à cause des fortes attaches qui la lient à l'Asie mineure à travers les détroits des Dardanelles et du Bosphore. Cette région, par conséquent, fait fonction plutôt d'un isthme, elle est donc le contraire d'une péninsule. C'est pourquoi la réalité géographique exige l'abandon des appellations dues à une information insuffisante ou à l'ignorance. Aussi l'auteur relie-t-il la partie septentrionale au Sud-Est de l'Europe, dont la charnière géographique est constituée par le Danube. De cette partie-là se sépare la péninsule grecque, ainsi que d'autres péninsules de moindre importance.

Très importante pour la Yougoslavie est sa position sur le Danube. Le rôle de cette grande voie de communication dans la vie moderne de notre continent est capital. Et les parties les plus importantes de ce cours d'eau appartiennent précisément à la Yougoslavie, à savoir: le point de confluence des principales rivières navigables et le canal à travers les cataractes de Portes de fer. Cette position est renforcée par le défilé des vallées de la Morava et du Vardar, dont

L'importance géographique et historique est de premier ordre. La route de la Save, facilement accessible du côté de la Lombardie, complète encore la voie principale danubienne. Le confluent de ces voies confère une position extraordinaire à Belgrade, la ville danubienne la mieux située.

Pour apprécier la position de la Yougoslavie, outre la composante danubienne, il y a lieu de souligner surtout l'importance de sa façade sur l'Adriatique. Par sa brèche profonde dans le continent européen comme par sa proximité du bassin danubien, la Mer Adriatique a un rôle capital. En effet, c'est vers cette mer que tendent non seulement l'Europe centrale, mais aussi les vastes régions circum-karpathiques. La porte de Postojna ainsi que d'autres voies d'accès assurent ces communications et favorisent le rôle des ports yougoslaves.

Ainsi les composantes danubienne et adriatique déterminent l'importance de la position yougoslave. Sur ce point la comparaison avec la France s'impose, car elle aussi, elle possède pour ainsi dire deux façades, atlantique et méditerranéenne.

II.

Le but du plan quinquennal pour le développement économique de la République Fédérale de Yougoslavie est de liquider l'état arriéré de ce pays et la dépendance où il se trouvait par rapport aux autres pays. Il s'agit d'élargir et de moderniser la structure économique du pays, jusqu'ici presque exclusivement agricole. Cette transformation est aussi de nature à modifier profondément l'état du pays.

Les zones importantes au point de vue agricole se trouvent dans les régions des plaines septentrionales, tandis que les parties montagneuses méridionales et sud-orientales de l'État sont plus pauvres et moins civilisées. Telle l'eau qui se déverse des montagnes, la population de ces hauteurs descendait toujours vers les régions plus basses, dont l'agriculture est plus riche. C'est cette répartition des surfaces productives et de l'état économique arriéré qui a déterminé aussi l'établissement du réseau des voies de communication. Les événements tragiques de 1941 se sont chargés de démontrer combien est périlleuse cette position périphérique d'importantes parties de l'État.

Les sources d'énergie hydrauliques et caloriques qui doivent servir de base au développement économique nouveau, se trouvent dans la partie montagneuse du pays. Presque toutes les autres matières premières s'y trouvent également de sorte que le nouvel essor économique se fera sentir surtout dans les parties centrales qui étaient désavantagées jusqu'à nos jours. On y construit déjà de grands centres industriels, des voies de communication et des agglomérations urbaines. La direction séculaire des migrations intérieures s'en trouve non seulement arrêtée, mais on peut même voir se dessiner déjà les conditions d'un mouvement inverse. Par la mécanisation de l'agriculture dans les régions basses d'importantes masses de main d'œuvre se trouveront libérées et mises à la disposition de nouvelles industries. On construit également de nouvelles voies de communications transversales qui doivent faciliter la mise à profit de l'importante position de la Yougoslavie sur la mer.

III.

En ce moment nous assistons à un processus tendant à organiser, dans un pays exceptionnellement favorisé par sa position géographique, un État moderne et avancé au point de vue économique et social. C'est pourquoi l'auteur a cru devoir étudier la position géographique de la Yougoslavie en liaison étroite avec sa transformation économique.