

Dr. IVO RUBIĆ, profesor, Split

Gravitacijske zone važnijih luka na istočnoj obali Jadrana

N. Krebs dijeli obalu oko Jadranskog mora (N. K.: »Die Häfen der Adria«, Sammlung: Meereskunde, Hft. 57. Berlin 1911, str. 6 i 7) prema njezinu postanku, geološkom sastavu i njezinim tipovima na 5 dijelova: 1. Istarsko-hrvatsku-dalmatińsku strmu obalu od Soče do Bojane. 2. Naplavnu arbanašku obalu od Bojane do Akrokeraunskog Gorja. 3. Apulsku obalu od Kap Luka do Monte Gargano. 4. Usku ravnu apeninsku obalu od Monte Gargana do Riminija. 5. Lagunsku obalu od Riminija do Soče. U ovom članku ćemo proučavati odnos važnijih jadranskih luka istarskog, hrvatskog i dalmatinskog dijela jadranske obale — dakle onih istočne obale Jadrana — prema teritoriju Kraljevine Jugoslavije a nećemo promatrati njihov odnos sa prekomorskim zemljama ni njihovu tranzitnu ulogu prema zemljama Srednje Evrope.

Problem određivanja gospodarskog utjecaja neke luke na zalede i zaleda na neku luku, može se postaviti i riješiti jedino pomoću poznavanja prometa, koji se odvija preko dotične luke. Gospodarska dobra, koja preko mora stižu u neku luku ostaju u cijeloj svojoj količini ili dijelom u istoj luci, te ih konsumiraju stanovnici te luke i bliže okolice, ili pak čitav dovoz ide u zalede. Na osnovu statističkih podataka, koje nam pruža »Statistika spoljne trgovine Kr. Jugoslavije« (Izdaje: Ministarstvo finansija, odjeljenje carina) dade se utvrditi, da se izvoz i uvoz vrši na našoj obali preko 16 većih luka, koje sam rasporedio prema zalednim gospodarskim zonama, a ne alfabetskim redom, kako ih je razvrstala državna statistika.

I. zonu postavio sam otočne luke, koje su važne za izvoz i uvoz i to: Krk, Pag, Preko, Korčula. Ove luke nemaju direktnog utjecaja na obalno zalede, već ako postoji kakav odnos prema kontinentalnom zaledu, on se vrši preko susjednih primorskih luka.

II. zona uključuje u sebi luke sjevernog dijela istočne jadranske obale i to: Trst, Rijeku, Sušak (sa Bakrom).

III. zona ima četiri luke koje slabo utječu na zalede i to radi slabe komunikacione povezanosti obale i zaleda. To su luke: Senj, Karlobag i Obrovac, u Velebitskom ili ličkom primorju te Biograd na moru.

IV. zona uključuje dvije srednjo-dalmatinske velike luke: Šibenik i Split. Sasvim mali utjecaj vrše na zalede srednje Dalmacije Makarska i Baškovoda.

V. zona uključuje tri luke u kojima svršava uskotračna željeznica i to: Metković, Dubrovnik i Herceg Novi (sa Zelenikom).

VI. zona ima tri manje luke: Kotor, Risan i Bar, koje vrše sporedni gospodarski utjecaj na zalede Jugoslavije.

Uvijek su ovih 16 primorskih luka bile ušća puteva, koji su iz zaleda išli na našu obalu te su one vršile u prošlosti raznoliki utjecaj na zalede. Taj je utjecaj zavisio o valjanosti postojećih komunikacionih pravaca, dakle cesta, odnosno željeznica; o novoj izgradnji željeznica; o političkim medama, koje su

više ili manje dijelile ili spajale zalede sa primorjem; o tarifalnoj politici pri prevozu robe; o trgovačkoj konjunkturi, da li su se gospodarska dobra iz zaleđa potraživala i prodavala u zemlje Sredozemnog Mora ili Srednje Evrope te o gospodarskoj jakosti zaleđa.

Do dolaska željeznica na Primorje vršile su spomenute luke utjecaj na zaleđe preko cesta i to one sjevernog primorja, iz Trsta, Rijeke (odnosno Sušaka) i Senja preko Karlove i Jozefinske ceste, koje su bile izgrađene u XVIII. vijeku te Lujzinske iz XIX. vijeka; zatim preko velebitskih cesta na Karlobag i Obrovac. Luke srednjeg primorja utjecale su na zaleđe preko cesta Grahovsko-Kninske, Kamešničke te Ivan Planine. Južno-dalmatinske luke su saobraćale sa zaleđem preko ovih cesta: preko Ivan-Planine, Dubrovnik—Trebinje—Bileće i Foča te Bileće—Nikšić—Podgorica pa na Peć i Skoplje. Ceste iz Hercegovog i Risna spajale su se te su vodile u Nikšić. Cesta Kotor—Cetinje—Podgorica—Andrijevića—Peć vrši također veliki utjecaj na zaleđe.

Ovih 16 primorskih luka povezane su zaleđem sa 10 transversalnih cesta, nekim slabijim, nekim boljim, koje su se gradile i popravljale na osnovu starovjekovnih i sredovječnih puteva u ovih posljednjih 200 godina.

Ali još više se pojačala gospodarska gravitacija zaleđa prema ovim lukama, kad su se počele graditi željeznice do obale. Dva tipa željeznica spaja našu obalu sa zaleđem, normalnog i uskotračnog kolosjeka. Normalnog kolosjeka željeznica spojila je Trst i Rijeku (odnosno Sušak) sa Zagrebom i Peštom godine 1873; pa Split i Šibenik sa Zagrebom 1925. Uskotračna željeznica spojila je luke južnog primorja: Metković, Dubrovnik, Hercegnovi (sa Zelenikom) god. 1901. Još su dvije uskotračne željeznice od gospodarskog utjecaja na srednjodalmatinske i južnodalmatinske luke i to industrijska (šumska) Steinbeissova ili sada Šipadova željeznica, koja je spojila krajeve zapadne Bosne, bogate drvom, od Prijedora i Jajca do Knina g. 1902, te manje važna Sinj—Split god. 1905 i Virpazar—Bar g. 1905. Prema tome, Sjeverno i Južno naše Primorje željeznicom je znatno bolje povezano sa zaleđem nego srednje Primorje, a to se vidi i po statistici prispjelih i otpremljenih vagona u pojedine stanice našeg primorja.

Konac svjetskog rata, lomom Austrije g. 1918, izazvao je velike političke promjene na ovom dijelu obale Jadrana, koje su znatno utjecale na gospodarsku gravitaciju zaleđa prema navedenim jadranskim lukama. Trst i Rijeka su bili pripojeni Italiji, te su izgubili svoje favorizirano široko gospodarsko zaleđe. Gospodarski je utjecaj ovih dviju luka na teritorij naše države znatno oslabio, a silno je narastao utjecaj Sušaka na naše zaleđe. U 20 godina opstanka Jugoslavije nije se napravila nijedna cesta, koja bi transversalno vezala naše Primorje sa zaleđem, već se izgradio samo željeznički spoj započete ličke željeznice, od Gospića do Knina god. 1925, koja nema po svojoj naravi neko naročito privredno značenje. Tim je srednja Dalmacija bila željeznicom spojena s Evropom i utjecaj se splitske i šibenske luke znatno proširio u zaleđe. God. 1929 bila je zbrisana mletačka politička međa Dalmacije, koja je dijelila naše primorje od zaleđa, a bila je utvrđena požarevačkim mirom 1718 godine (acquisto novissimo), te je primorje bilo razdijeljeno na tri banovine. Te su banovine nastojale da popravljanjem postojećih puteva pojačaju utjecaj luka na njihovo prirodno zaleđe, koje po svojoj gospodarskoj strukturi i onako gravitira k njima ili za izvoz dobara ili kao važnim konsumentima njihovih proizvoda.

Tako je utjecaj naših primorskih luka na zalede rastao od doba gradnje cesta, pa preko povezivanja željeznicom; od loma Austrije sve do brisanja mletačke političke međe na Dinarama. On se i danas mijenja vrlo često zbog trgovačkih konjunktura, ali utjecaj luka u vremenskom periodu od g. 1930 do g. 1937, koji sam uzeo da promatram u ovoj raspravi, značajan je jer počinje — kako rekoh — ukidanjem mletačke dalmatinske međe; svjetskom gospodarskom krizom, koja je bila uvjetovana propašću raznih velikih novčanih zavoda u USA i Beču (od 1929 do 1935 god.), a utjecala je i na našu trgovinu; počinje izgradnjom skladišta na Sušaku, koja su omogućila veći gospodarski utjecaj zaleda na luke, te iznajmljivanjem sa strane Jugoslavije bazena »Thaon de Revel« u luci Rijeke; a završava taj period kad se počinje gradnjom unske željezničke pruge i dizanjem javnih skladišta u Splitu, koja će utjecaj zaleda znatno pojačati na luke Šibenik—Split. Sigurno je, da će se nakon predaje unske pruge u promet, nakon produženja željeznice Metković—Ploče te izgradnjom luke Ploče gravitacione zone navedenih primorskih luka nešto promijeniti na korist srednjeg primorja. Vremenski period od 1929 do 1937 ima stoga karakter prelaznog gospodarskog perioda, kad se gravitacija dobara iz zaleda ne vrši onim tempom, kojim će se izvoditi nakon jačeg povezivanja primorja sa zaledem. Važno je utvrditi gravitacijske zone tog prelaznog gospodarskog perioda radi kasnijih decenija, jer će to utvrđenje služiti kao jedno mjerilo pomoću kojeg će se moći povući paralela sa prilikama gospodarske gravitacije skore budućnosti. Za fiksiranje gravitacijskih zona u navedenom vremenskom periodu služio sam se podacima trgovačkih komora Trsta i Rijeke (Statistica della navigazione e del commercio di Trieste — e di Fiume); pa statističnim podacima spoljne trgovine Kr. Jugoslavije; podacima željezničkih primorskih stanica, primorskih trgovačkih i obrtničkih komora i lučkih kapetanija; iskustvom jačih prevoznih poduzeća i otpremništva i to za god. 1930, 1934, 1935, 1936 i 1937.

I. ZONA OTOČNIH LUKA.

Na svakom našem naseljenom otoku, a njih ima 85 uz našu obalu, nalazi se po jedna ili više luka iz kojih se izvoze dobra za luke našeg kontinentalnog primorja ili u koje se ona uvoze za otoke. Ali taj je uvoz i izvoz tako minimalan da ih zbilja ne možemo navoditi. Zato je Ministarstvo finansija arondiralo te manje luke u carinske odjeljke, a tek promet iz četiri jače otočne luke bilježi u svojoj statistici i to: Krk, Pag, Preko i Korčula.

Krk je u ove četiri navedene godine najviše izvezio šumske proizvode (od 245 do 6.062 tona), zatim stočarskih proizvoda, a uvezio je kamene proizvode pored jestiva i tekstilija. *Pag* je isto tako najviše izvezio drvo (od 50 do 650 tona), a uvezio je hemijske proizvode od 3000 do 7000 tona za čitav paški privredni distrikt. *Preko* je izvezilo najviše proizvoda drva od 500 do 2000 tona; zatim ulja i poljoprivrednih produkata od 400 do 900 tona, te stočarskih produkata od 350 do 950 tona. Uvoz mu je bio minimalan. *Korčula* je izvezila najviše šumskih produkata otoka i to od 200 do 700 tona, stočarskih produkata od 150 do 200 tona, kamenih produkata od 100 do 400 tona.

Prema tome u ovim otočnim lukama izvoz je znatno jači nego uvoz. Najvažnija dobra izvoza: drvo i stoku ne prevoze u zalede države, jer tih dobara

ima i ono samo. Tek nešto ulje i poljoprivredni produkti (vino, voće i povrće) ide u zalede. Zona otočnih luka nema prema tome nikakav jači utjecaj na naše kontinentalno zalede, a iz zaleda se preko primorskih luka na otoke dovozi žito i brašno.

II. ZONA LUKA ISTARSKOG I HRVATSKOG PRIMORJA: TRSTA, RIJEKE I SUŠAKA.

Trst i Rijeka počinju trgovački više značiti za srednju Evropu od XVIII. vijeka kad je Karlo VI izgradio ceste do ovih dviju luka i u Trstu dao napraviti prvi veći pristan, dok je Marija Terezija udarila prve osnove veličine Rijeke. Izgradnjom južne željeznice od Beča preko Semmeringa, Graza, Zidanog Mosta, Ljubljane na Trst i njenog ogranka St. Peter—Rijeka god. 1873 gravitacija je srednje Evrope prema ovim dvjema lukama ponovno pojačala. Trst je po mišljenju N. Krebsa (*Die Häfen der Adria* o. c. str. 31—40) bio privukao krajeve cijele Gornje i Donje Austrije, Salzburga, dijela Česke, Moravske i Bavarske, Tirola, Kranjske i Štajerske. Utjecajnu gospodarsku zonu Trsta N. Krebs je u spomenutoj raspravi prikazao kartom na str. 20. Trst je bio spona između Levanta i Srednje Evrope. Rijeka je crpala svoj promet u istočnoj polovici Podunavlja, dakle u cijeloj Madžarskoj, dijelu Rumunije i Srbije, Hrvatskoj i Slavoniji te dijelu Like, a gospodarski povezivala je zapad s ovim krajevima. Ove su dvije luke bile nekako razdijelile svoje uloge i preuzele su bile skoro čitav pomorski promet Austro-Ugarske monarhije. Međe njihove gravitacijske zone graničile su sa onima Hamburga, Venecije, Braile i Konstanc, Odese i Soluna. Ali padom Austrije promet je u Trstu znatno oslabio u korist Venecije, a promet u Rijeci je skoro za 90% opao u korist Sušaka. Uza sve to su ove dvije luke zbog modernih lučkih naprava i udobnih skladišta privlačile velik dio srednjoevropskog i našeg prometa i poslije propasti Austro-Ugarske monarhije. Talijani su upoznali prometnu važnost Trsta pa su ga znatno izgradili u ova dva decenija otkad ga posjeduju i tim su poboljšali uvjete jačeg lučkog prometa. Te investicije iznose samo za moderniziranje luke oko 200 milijuna lira. Od god. 1922 se površina tršćanske luke povećala od 881.000 na 1.100.000 m², ploština pristana od 175.000 na 300.000 m², dužina izgrađene obale za ukrcavanje i iskrcavanje od 14 na 18 km, a broj lučkih zgrada od 145 na 200. Raspoloživi prostor u skladištima se povećao za 50%, a za isto toliko broj i dužina lučke željezničke mreže. Postavljene su nove dizalice sa nosivošću od 120 tona i žitni silosi za 25.000 tona. Opseg hladionica za meso povećao se u odnosu sa g. 1914 20 puta. Tarife lučke i željezničke preko teritorija Italije su se snizile, tako da nijedna luka na Jadranu nije mogla konkurirati Trstu, a osim toga je dio nove luke proglasila slobodnom od carine (*punto franco*). Posljedica je ovoga bila da su mnoge države Srednje Evrope pojačale svoj izvoz i uvoz preko Trsta te je god. 1937 promet u luci zaostao za onim godine 1913 tek za 8,5%. (God. 1913 je iznosio promet u Trstu 3,450.000 tona, a g. 1937 je bio 3,154.000 tona.) Naravno da su i neki krajevi naše države naročito krajevi Dravske, veliki dio Savske i Dunavske banovine gravitirali Trstu. To se najbolje vidi iz ovih brojeva:

| Godine | Uvoz u Jugoslaviju preko Trsta u tonama | Izvoz iz Jugoslavije preko Trsta u tonama |
|--------|--|--|
| 1925 | 1.031,69 | 1.401,78 |
| 1930 | 353,75 | 929,06 |
| 1935 | 646,45 | 687,96 |
| 1936 | 261,00 | 263,73 |
| 1937 | 463,71 | 781,29 |

Promotrimo li ove brojeve vidjet ćemo da je najveći promet u Trstu bio sa našim krajevima g. 1925. To je bilo stoga što još tada nisu bila u Sušaku izgrađena skladišta i što nije bila spojena Srednja Dalmacija ličkom željeznicom sa Srednjom Evropom. Taj promet onda sve više u Trstu opada. Minimum je bio u drugoj polovici god. 1935 i 1936 za abesinskog rata, kad zbog sankcija naša država nije trgovala s Italijom, a onda je opet taj promet porastao, kako nam dokazuje promet iz g. 1937. U ovom prometu sa Trstom najviše je participirala Slovenija. Tako je g. 1928 bilo uvezeno robe preko Trsta i Rijeke u Sloveniju 131.665 tona, a izvezeno preko ovih istih dvaju luka 280.302, tone, g. 1934 je bilo uvezeno preko Trsta 20.730 tona, a preko Rijeke 1890 tona, izvezeno preko Trsta 34.480 tona, a preko Rijeke 10.890 tona. Slovenija dakle više gospodarski gravitira Trstu nego Rijeci, a u mnogim dobrima više nego Sušaku. Glavna dobra koja su se iz Jugoslavije izvozila preko Trsta jesu u prvom redu drvo, pa minerali, onda grah, žito, stoka, koža i voće. Uvozila su se preko Trsta ova dobra: kolonijalija (kava, čaj, vanilija, papar, riža); agrumi, juta i pamuk, so, strojevi, gisa i čelik. Države poslije rata koje gravitiraju Trstu jesu: Mađarska, Jugoslavija, dijelom Švicarska, Njemačka i Poljska, pored ostalih država sa malim količinama. Ali poslije priključenja Austrije Njemačkoj tarifalnom politikom je uvoz i izvoz njezinih dobara preko Trsta silno otežčan, a favorizirane su njemačke luke, u prvom redu Hamburg. To je Trstu dalo veliki udarac, jer je mala Austrija za svoga opstanka bila 100% navezana u izvozu i uvozu preko Trsta. Taj je izvoz Austrije preko Trsta iznosio 1936 godine 2.565,55 tona, a 1937 g. 3.557,42 tona; uvoz je bio 1936 g. 2.241,84, a 1937 g. 4.062,61 tona. Austrija je bila u svim godinama prva na ljestvici izvoza i uvoza Trsta, dok su sve ostale države za njom zaostajale. Znatnim gubitkom austrijskog prometa Trst slabi u svome cjelokupnom prometu. Aneksijom Češke i Moravske sa strane Njemačke Trst će još i više prometom oslabiti, jer su i ti krajevi k njemu gravitirali za nekih 10%. Prvi je gospodarski udarac dakle Trstu dala g. 1918 propašću Austrije, drugi 1938 priključenjem male Austrije Njemačkoj, treći aneksijom Češke i Moravske god. 1939., a hoće li mu četvrti udarac dati njemačka ekspanzija preko Dunava na rumunjske luke, to će se vidjeti.

Nešto slično se dogodilo s *Rijekom* iza g. 1918. Lomom Austrije Rijeka je oteta zaleđu. Italija nije zato ulagala nove kapitale za poboljšanje riječkih lučkih naprava kao u Trstu već je nastojala da stupi sa Jugoslavijom u dobre odnose, da bi ona dala gospodarski život Rijeci. Težište se gospodarskog života iza ugovora s Italijom u Rapallu g. 1921 pomaklo sa Rijeke na Sušak. Ali lučki kapacitet Sušaka (luke Baroš i Brajdice) bio je premalen, da bi mogao da zadovolji potrebama velikog prometa, naročito drvom. Stoga je naša država iznajmila dio luke na Rijeci. Ona je iznajmila od Italije za 50 godina bazen »Thaon de Revel«, a plaća joj zato 1 zlatni dinar najma na godinu. Tako je sa našeg gospodarskog gledišta postala Rijeka od 1921 predgrade Sušaka, dok je prije

1918 g. bilo obratno. Koliki je naš promet bio u Rijeci u posljednjih sedam godina najbolje nam pokazuje slijedeća tabla:

| Godine | Izvoz | | Uvoz | |
|--------|----------|-------------------------|----------|------------------------|
| | u tonama | Vrst robe | u tonama | Vrst robe |
| 1930 | 36.000 | Drvo | 24.505 | Proizvodi zemljoradnje |
| | 9.921 | Zemljoradnički produkti | 13.581 | Proizvodi šumarstva |
| | 24.352 | Dobra poljopr. industr. | — | — |
| 1934 | 26.546 | Drvo | 35.597 | Zemljoradnički prod. |
| | 8.769 | Proizvodi zemljoradnje | 14.501 | Predivo |
| 1935 | 55.999 | Drvo | 4.253 | Proizvodi zemljoradnje |
| | 2.133 | Proizvodi zemljoradnje | 12.402 | Predivo |
| 1936 | 18.391 | Proizvodi zemljoradnje | 2.829 | Proizvodi zemljoradnje |
| | 194.168 | Mineralna ulja | — | — |
| | 11.590 | Drvo | — | — |
| 1937 | 31.940 | Drvo | 905 | Proizvodi zemljoradnje |
| | 12.759 | Proizvodi zemljoradnje | 322 | Mineralna ulja |
| | 1.060 | Proizvodi polj. ind. | — | — |

Promet se u Sušaku odvijao znatno jače nego na Rijeci, kako nam kaže slijedeća tabla:

| Godine | Izvoz | | Uvoz | |
|--------|----------|---------------------------|----------|----------------------|
| | u tonama | Vrst robe | u tonama | Vrst robe |
| 1930 | 31.888,1 | Drvo | 128.122 | Kopani |
| | 7.897 | Ulja, kemij. produkti | 31.319 | Hemijski produkti |
| | 4.050 | Zemljoradnički produkti | 14.404 | Zemljorad. produkti |
| | 3.192 | Kopani | 2.042 | Prediva |
| | 1.865 | Proizv. poljopr. industr. | — | — |
| | 1.225 | Proizvodi stočarstva | — | — |
| 1934 | 405.821 | Drvo | 37.918 | Kopani, ulja |
| | 21.561 | Proizvodi zemljorad. | 33.502 | Proizvodi stoke |
| | 10.895 | Kopani, ulja | 18.674 | Hemijski proizvodi |
| | 5.654 | Reckarije | 7.194 | Drvo |
| 1935 | 351.687 | Drvo | 42.824 | Kopani, ulja |
| | 26.848 | Proizvodi zemljorad. | 22.950 | Produkti zemljorad. |
| | 6.767 | Kopani, ulja | 14.840 | Hemijski produkti |
| | 4.798 | Hemijski produkti | — | — |
| 1936 | 4.731 | Reckarije | — | — |
| | 173.524 | Drvo | 68.668 | Kopani |
| | 16.956 | Proizv. zemlj. industr. | 34.953 | Hemijski produkti |
| | 8.687 | Proizv. zemljoradnje | 31.352 | Proizvodi zemljorad. |
| 1937 | 7.355 | Ulja, hemij. produkti | 28.321 | Metali |
| | 1.778 | Celuloza | — | — |
| | 305.560 | Drvo | 72.048 | Kopani |
| | 123.455 | Proizv. zemljoradnje | 30.361 | Proizvodi zemljorad. |
| 1937 | 18.210 | Kopani, ulja | 16.493 | Hemijski produkti |
| | 9.286 | Hemijski proizvodi | 9.786 | Metali |
| | 4.740 | Reckarije | 4.396 | Prediva |

Ova nam statistika pokazuje, koja su se glavna dobra u navedenim godinama izvozila i uvozila preko Sušaka te u kolikoj količini. Sva ta dobra su se manje izvozila Karlovom, odnosno Lujzinskom cestom, a više željeznicom. Oba se ova puta, koliko cesta, toliko željeznica, penju u neposrednom zaleđu Sušaka do 900 m visine, dapače cesta prelazi tu visinu kod Donjeg Podolja (iznad Gornjeg Jelenja) na 928 m, a onda oni zahvaćaju dolinu Kupe, taj pravi prirodni put, koji vodi iz Panonske Nizine preko Posavlja na more. Tu je vododjelnica Dunavskog Sliva udaljena od Jadrana samo 23 km. Koliki se promet odvija ovim dvama putevima, naročito željeznicom, najbolje se vidi iz slijedeće table, koja nam pokazuje promet teretnih vagona na željezničkoj stanici u Sušaku.

| Broj prispjelih teretnih vagona | | | |
|---------------------------------|------------|---------------|----------------------|
| Godina | Razne robe | Od toga drvom | Broj otpr. ter. vag. |
| 1925 | 25.523 | 10.021 | 15.453 |
| 1930 | 47.508 | 35.306 | 24.049 |
| 1935 | 42.410 | 26.667 | 17.125 |
| 1936 | 35.335 | 19.599 | 20.231 |
| 1937 | 25.684 | 26.763 | 17.448 |

Prema tome na sušačkoj stanici se dnevno opremi do 140 natovarenih vagona. Poslije nego se otvorila pruga u Bakru godine 1931 nešto se rasteretila sušačka stanica, što se vidi iz slijedećih podataka:

| Godina | Broj prispj. teret. vagona | Broj otpr. teret. vag. |
|--------|----------------------------|------------------------|
| 1935 | 2.938 | 1.560 |
| 1936 | 2.072 | 1.680 |
| 1937 | 4.235 | 3.220 |

Iz ove table slijedi da Bakar sve većma preuzimlje dio prometa sa Sušaka, ali uza sve to s njime sačinjava jednu cjelinu, jer je navezan na istu željezničku prugu. Nastaje pitanje: odakle su dolazila iz zaleđa ova dobra na Sušak da se prevezu preko mora i kamo su dobra, koja su preko mora dolazila na Sušak išla u zalede. Na osnovu ovog odgovora daje se odrediti gospodarsko gravitacijsko područje Sušaka. Za sva dobra teško je odrediti tu gravitacijsku zonu, jer bi nas previše povelu u detalje. Tek za neka važna dobra, koja se izvoze iz zaleđa i za neka, koja se uvoze preko Sušaka nastojaćemo odgovoriti.

Od spomenutih glavnih dobara, koja se izvoze preko Sušaka jesu na prvom mjestu drvo i to za gradnju i gorivo, dakle meko drvo. Sušak je po izvozu drva ne samo najvažnija naša luka, već prva na Sredozemnom Moru. Karakteristika sušačkog drvnog tržišta jest ta, da u njemu razvijaju djelatnost pretežno srednji i manji izvoznici. Ti se izvoznici između sebe natječu i da bi mogli odgovoriti težnji kupca specijaliziraju se u pojedinim vrstama drva. Oni su dovozili drvo sa 95% teritorija dravske banovine, sa 90% Savske, sa 10% Vrbaske i 10% Drinske banovine. Skrajnje tačke odakle dolazi drvo na Sušak jesu: Slovenjgradec, Pohorje, Celje, Hrvatsko Zagorje, Medvednica, Ivančica, Bilo-Gora do Fruške Gore, dio Krivaje, dio okolice Prijedora, Lika i Krbava.

Žitarice i poljoprivredni produkti dolaze na Sušak za izvoz do 25% čitave produkcije iz Srijema, Bačke, Banata dijelom sjeverne Srbije i sjeverne Vrbaske banovine.

Kopani i industrija dobra dolaze iz Dravske i Savske banovine. Tako olovo iz Mežice, cianamid iz Ruša kod Maribora, tanin iz tvornica Hrvatske, Slavonije i Slovenije, feromangan iz Bosne, antimon iz Drinske banovine, ali ove dvije posljednje rudače manje.

Stoka dolazi iz Savske banovine, naročito iz Gorskog Kotara i Like. Celuloza i celulozno drvo iz Gorskog Kotara i Like. Preko Sušaka se uvoze zemljoradnički produkti (kolonijala, riža, agrumi). Kolonijalija se uvoze u našu državu preko ovih luka: Trsta, Sušaka, Metkovića i Soluna. Iz Sušaka ide za cijelu Savsku, Dravsku i Dunavsku banovinu te Beograd. Riža ide iz ljuštionice Sušaka u Savsku, Dravsku i Dunavsku banovinu. Postoje još ljuštionice u Zagrebu i Ljubljani, odakle ide opet riža po cijeloj državi, naročito po sjevernim njezinim krajevima. Agrumi idu u predjele Savske, Dravske i Dunavske banovine, ali najviše idu tranzitom za sve države Srednje Evrope. Specijalna drva, koja se uvoze, naročito mahagoni i t. zv. »šperploče« idu iz Sušaka za Zagreb, Sloveniju i Brod. Predivo, osobito pamuk, ide iz Sušaka u Dravsku, Savsku banovinu (Duga Resa, Kranj). Kopani u prvom redu ugljen, njemački i poljski, ide za tvornice plina u Zagreb ili za potrebe naše željeznice. Kemijski produkti, osobito fosfati, idu za Savsku i Dravsku banovinu. Razni metali, željezo, pirit idu najviše za Brod. Kikiriki (ili bačići) od kojih se pravi ulje išli su u tvornicu Koprivnice. So se čuva u skladištima i otale šalje u manja odredišta Dravske i Savske banovine.

U zadnjim godinama može se konstatirati sve veći izvoz svježe ribe iz triju naših luka, u kojima svršava širokotračna željeznica. Iz slijedećih se podataka vidi, koliki je izvoz bio ribe sa stanice Sušaka u zalede u kg:

| Odredište | 1935 | 1936 | 1937 |
|--------------------|---------|---------|---------|
| <i>Tuzemstvo:</i> | | | |
| Ukupno: | 157.285 | 172.862 | 153.788 |
| Zagreb | 118.882 | 139.673 | 119.696 |
| Beograd | 160 | 4.913 | 7.154 |
| Ljubljana | 20.941 | 12.306 | 11.459 |
| Maribor | 8.426 | 6.650 | 5.158 |
| Celje | 1.940 | 1.060 | 174 |
| Karlovac | 4.499 | 4.876 | 6.712 |
| Ogulin | 1.740 | 707 | 671 |
| Novo Mesto | 493 | 2.238 | 1.377 |
| Osijek | — | 101 | 111 |
| <i>Inozemstvo:</i> | | | |
| Wien | 1.610 | — | 92 |
| Klagenfurt | 470 | 730 | 1.070 |
| Graz | 140 | 165 | 50 |
| Budapest | 170 | 1.472 | 1.138 |
| Trst | 150 | — | — |
| Prag | 90 | — | — |

Iz ove table slijedi da je Zagreb veliki konsument ribe i da se veliki dio svježe ribe izvozi iz Sušaka. Sušak je ujedno najveća izvozna luka ribe za Sloveniju. Možemo reći da Dravska i Savska banovina uglavnom uzimlje najviše ribe iz Sušaka, a na drugom mjestu iz Šibenika i Splita. Sva mjesta ovih dviju

banovina koja dobivaju u manjoj mjeri svježju morsku ribu iz Sušaka, nisam mogao spomenuti u statistici.

Prema tome je utjecaj sušačke luke na sjeverni dio naše države velik. Južna crta, do koje ona utječe, ide od Senja na Otočac, Bihać, Banju Luku, Doboj, Lajkovac, Beograd i Dunav. Na sjeveru je državna međa. Ali ovaj kraj ne gravitira 100% ka Sušaku; tek njegova najbliža okolica Gorski Kotar do Ogulina pa Dolenjsko ide 100% k Sušaku; otale kraj označen crtom, do koje ide drvo, na Sušak gravitira oko 60%, Sušaku, a od Vojvodine tek 25%. Ovo je najbogatiji predio Jugoslavije, pa je zato Sušak uz Rijeku i uz Bakar (do koga je od sv. Kuzme produžena željeznica g. 1931) naša najvažnija luka za izvoz drva i za tranzit te naša najjača uvozna luka.

III. ZONA LUKA VELEBITSKOG PRIMORJA I SJEVERNE DALMACIJE.

Dvije su značajnije luke, koje stoje na skrajnim točkama Velebitskog Primorja i to: Senj i Obrovac. Po sredini je tog ličkog primorja još luka: Karlobag.

Senj je nekad bio važan trgovački grad sa jakim prometom ali nakon izgradnje željeznice Rijeka—Zagreb—Pešta 1874 god. i nove željeznice Ogulin—Split 1925, on je silno opao. Promet mu se odvija Josipovom cestom, koja je u XVIII vijeku bila izgrađena do Karlovca. Ona vodi preko Senjske Drage i Vratnika. Tuda idu karavane kola, pa autobusa, koja u Senj pretežno prevoze drvo iz Like za izvoz, zatim poljoprivredni artikli (žitarice i voće) te stoka. Senj je udaljen od Plitvica 66 km te prema tome može biti važno turističko ishodište. Sa Sušaka se prevoze parobrodima dobra, da se kolima prevezu iz Senja u Liku. Zlatno doba senjske trgovine je bilo od 1824—1862 god. Onda se Rijeka nazivala Senjska Rijeka, a Senj je bio pored Trsta glavna luka sjevernog Jadrana. Preko Senja se izvozilo žito, brašno, kože i drvo, a uvozila se kolonijalna roba. Ali dolaskom spomenutih željeznica on je trgovački propao. Tek drvo i žito se nešto još preko njega izvozi.

Državna statistika ne navodi više podatke o prometu robe u Senju, ali zato to čini statistika trgovačko-industrijske komore u Splitu.

| Godine | Izvoz u tonama | Uvoz u tonama |
|--------|----------------|---------------|
| 1930 | 5.250 | 3.833 |
| 1934 | 3.598 | 2.970 |
| 1935 | 13.656 | 2.567 |
| 1936 | 3.001 | 2.575 |
| 1937 | 4.173 | 2.364 |

Gravitaciona zona Senja ide nekako sjevernim rubom Gacke udoline do Lešća, zatim na Josipdol—Bihać te zahvaća dio okolice Gospića. Nekad se ta gravitacijska zona širila sjevernije i južnije, ali željeznica na sjeveru, a cesta na jugu oteše mu gravitacijski teritorij i trgovački oslabiše Senj. Možemo reći da k Senju gravitira danas preko 60 km cestovne udaljenosti sa nekih 10 pilana drva, koje produciraju oko 62.000 m³ drva, a pored toga se prevozi preko Senja do 35.000 m³ neizgrađenog gorivog drva. Značajno je, da na pr. pilana u Vrhovinama, koja ima samo 300 m udaljenju željezničku stanicu izvozi radije svoje drvene produkte autobusima na Senj nego željeznicom na Sušak, Split ili Šibenik. S gospodarskih, a još više s turističkih razloga opravdano Senjani mole, da se Senj približi Lici izgradnjom željeznice ili dobre automobilske ceste do

Vrhovina. Jedina teškoća kod te eventualne izgradnje jest uspon na Vratniku od nekih 700 m, ali bi i ta poteškoća bila umanjena, kad bi se izgradio tunel, koji bi bio dug oko 5 km. Ova bi željeznica opet znatno oživjela Senj, a raste-retila bi Sušak.

Nedaleko po sredini Velebitskog ili Ličkog primorja nalazi se *Karlobag*, nazvan tako po obnovitelju starog grada Baga, po Karlu, nadvojvodi austrijskome. Neki ga nazivlju slikovito i to: »Perast sjevernog Jadrana«, jer je nekad imao 2500 stanovnika i to većinom pomoraca, a onda je propašću jedara propao te danas nema nego 400 stanovnika. Ali onda mu je počela podizati značenje cesta koja je bila sagrađena god. 1847, a spaja Gospić s morem. Gospić je udaljen 42 km od Karlobaga, a Karlobag je njegova luka. Cesta se penje na svoje najviše velebitsko sedlo, koje se nalazi 927 m visine. Tom cestom gravitira Donja Lika Karlobagu, gdje se odvija maleni promet i to više izvoza nego uvoza. Taj promet je ubila lička željeznica, jer dok je prije njezine izgradnje, dakle prije 1925 god., taj promet iznosio kroz luku Karlobaga do 50 vagona razne robe mjesečno, sada on ne iznosi ni 5 vagona. Ali možda će izgradnja nove turističke ceste, koja ide duž čitave naše obale, Karlobag nešto oživjeti turizmom. Ona je učinila da je Karlobag postao križište puteva i to stanovništvo otoka Paga ide na Karlobag da otale pođe u Gospić pa produži željeznicom za Zagreb ili na jug, a turistička cesta će mu pojačati promet duž obale.

Na krajnjem istočnom dijelu Velebitskog i Ličkog primorja nalazi se *Obrovac*. Važno je to naselje radi svog položaja, jer od njega Zrmanja postaje plovna za manje parobrode, a do njega vode tri ceste s kopna: iz Gospića, koja je bila sagrađena 1952 god., iz Gračaca, koja je bila predana u promet g. 1917 i Benkovca. K Obrovcu gravitira dakle dijelom gračačko polje i južna Lika, zatim najveći dio Bukovice. Promet u ovoj luci pokazuje nam slijedeća statistika:

| Godine | Izvoz u tonama | Vrst robe | Uvoz u tonama | Vrst robe |
|--------|----------------|----------------------|---------------|-----------|
| 1950 | 621 | drvo | — | — |
| | 21 | stoka | — | — |
| 1954 | 3.057 | drvo | — | — |
| | 81 | stoka | — | — |
| 1955 | 2.785 | drvo | — | — |
| | 65 | stoka | — | — |
| 1956 | 1.239 | drvo | — | — |
| | 48 | stoka | — | — |
| 1957 | 3.091 | drvo | — | — |
| | 32 | Proizvodi stočarstva | — | — |

Ova nam statistika govori, da Obrovac u glavnom živi od izvoza drva, koje se siječe u Velebitu, osobito na Alanu, te dolazi još iz raznih mjesta istočne Like, a onda od izvoza stoke. Naročito se stoka izvozi kao komadna roba u Zadar i Italiju. Obrovac je maleno naselje, koje nema nego 500 stanovnika, a općina mu ima oko 14.000 stanovnika. Ovo satnovništvo općine uglavnom goji stoku te ima do 100.000 glava maloga i 12.000 velikog zuba. U našem primorju nema općine, koja ima toliko stoke kao obrovačka. Zato su bogati obrovački stočni pazarima. Ali u posljednje vrijeme počeo je Obrovcu konkurirati Benkovac stočnim pazarima.

Sjevernoj Dalmaciji teško je bez Zadra. Gospodarski i antropogeografski utjecaj zadarske luke protezao se prije god. 1918 od Raba do Murtera, kakovih 150 km, te joj je na sjeveru konkurirala riječka, a na jugu šibenska luka. Iz Zadra je išlo pet cesta prema kopnu. Lomom Austrije i Rapalskim ugovorom Zadar je pripao Italiji. Tako je ostao grad bez zaleda te je gospodarski propao kao i Rijeka, a zalede je ostalo bez svoga središta. Zbog ove političke promjene u pripadnosti Zadra nastala su očita gospodarska poremećenja, koja stvaraju problem naročitog gospodarskog političkog tipa. To poremećenje je uvjetovalo gospodarsko jačanje manjih središta: Preka, Obrovca i Biograda, naročito *Biograda na moru*, čiji se promet vidi iz slijedeće statistike:

| Godine | Izvoz | | Uvoz | |
|--------|----------|---------------------------|----------|------------------------|
| | u tonama | Vrst robe | u tonama | Vrst robe |
| 1930 | 253 | Drvo | 276 | Kameni produkti |
| | — | — | 23 | Jestiva |
| 1934 | 299 | Drvo | 238 | Kamena i mineral. |
| | 162 | Proizvodi zemljoradnje | — | — |
| | 137 | Produkti polj. industrije | — | — |
| 1935 | 398 | Drvo | 157 | Kamena i min. dobra |
| | 201 | Proizvodi zemljoradnje | — | — |
| | 139 | Produkti polj. industr. | — | — |
| 1936 | 336 | Proizvodi zemljoradnje | — | — |
| | 192 | Produkti polj. industr. | — | — |
| | 320 | Kameni produkti | — | — |
| 1937 | 192 | Proizvodi zemljoradnje | 95 | Kameni proizvodi |
| | 95 | Kameni produkti | 34 | Proizvodi zemljoradnje |
| | 25 | Drvo | — | — |
| | 24 | Proizvodi polj. industr. | — | — |

Biograd n/m je najbliža luka iz koje se odvije tranzit naših dobara za Zadar, iz koje su se izvozile razne vrsti jestiva, u prvom redu onih, kojih nije bilo u Zadru. Na pr. u Zadru često trebaju stanovnici krompira, brašna i drva. Naši im pogranični trgovci to prevoze. Kad se u Zadru gradila nova obala i most, prevezio se tamo uvelike brački kamen, koji se transitirao preko biogradske carinarnice. Isto tako je Biograd prva uvozna luka dobara iz Zadra za našu državu. Tako se za povoljne konjunktore iz Zadra prevozilo plinsko ulje, kad je ono bilo jeftinije nego kod domaćih tvornica. U Biograd se gotovo stalno uvoze iz Chiogge preko Zadra cigle i crepovi za potrebu okolice, pa mlinska kamenja.

Biogradu gravitira skoro cijela sjeverna Dalmacija. Ta se zona može omeđiti crtom, koja ide od Tijesna na Bribirske Mostine, Kistanje, Karin, Zemunik i Bibinje, dakle Ravni Kotari i jedan dio Bukovice.

IV. ZONA SREDNJO DALMATINSKIH LUKA: ŠIBENIKA I SPLITA.

Naša obala ima u zračnoj crti od Sušaka do Šibenika oko 200 km i sve manje luke na njoj gravitiraju dijelom k Sušaku ili k Šibeniku. Šibenik i Split nisu udaljeni u zračnoj orti nego 55 km, ali se oni između sebe popunjuju.

Šibenik crpe svoje bogatstvo iz prometa dobara, koje mu daje široko zalede. Izgradnja željeznice od Šibenika do Knina g. 1888 te šumske Steinbeissove

(sada Šipadove) željeznice do Prijedora i Jajca znatno su mu proširili zalede. Šibenik je veoma važna luka za izvoz glomazne robe, a mogao bi biti i važniji, ali njegov strateški položaj loše utječe na njegov gospodarski razvoj jer se privreda nerado upućuje na ratne luke. Promet u Šibeniku vidi se iz slijedećih podataka:

| Godine | Izvoz | | Uvoz | |
|--------|----------|--------------------------|----------|-------------------|
| | u tonama | Vrst robe | u tonama | Vrst robe |
| 1950 | 114.398 | Kopovi (boksit, ugljen) | 20.132 | Ugljen |
| | 56.468 | Drvo | 1.262 | Hemijski produkt |
| | 8.544 | Hemijski produkti | 1.437 | Metali |
| | 8.970 | Celuloza, hartija | — | — |
| 1954 | 95.840 | Drvo | 5.202 | Ugljen |
| | 84.185 | Kopani | — | — |
| 1955 | 164.265 | Kopani | 5.825 | Ugljen |
| | 84.090 | Drvo | 1.940 | Hemijski produkti |
| 1956 | 163.921 | Kopovi | 5.858 | Ugljen |
| | 44.264 | Drvo | — | — |
| 1957 | 162.504 | Kopani | 5.861 | Kopani |
| | 70.575 | Proizvodi polj. industr. | 1.127 | Hemijski produkti |
| | 7.780 | Celulozno drvo | — | — |

Iz promatranja ovih podataka slijedi, da je Šibenik daleko više izvozna nego uvozna luka. Bogata nalazišta boksita oko Drniša, gipsa, lignitnog ugljena kod Promine, pa drvo iz Vrbaske banovine, Drvara Dobrljina, Mliništa, Jajca, manje Rudopolja, Karlovca, Capraga. Like te nešto iz Slovenije daju dobra, koja se izvoze iz zaleđa preko Šibenika u široki svijet. Iz podataka za g. 1950 slijedi, da je te godine bio veliki izvoz hemijskih produkata. Tada je naime radila tvornica cianokarbida u Šibeniku, vlasništvo francuskog društva »Dalmatienne«, koja izrabljiva električnu energiju sa slapova Krke. Ona je nakon toga bila za dulje vremena obustavila rad, međutim je g. 1958 ponovno odlučila da počne raditi. Prošle godine je počela raditi i prva tvornica aluminijske u našoj državi, koja se nalazi u Lozovcu. Pored toga dolazi iz Vojvodine i Slavonije brašno i mast, koja ide u Zadar; pa feromangan koji ide za Njemačku; iz Šibenika idu u zaleđe slijedeća dobra: slane srdele za Čehoslovačku i Poljsku, vino za Zagreb, Ljubljano, Beograd i Osijek, koks za Kragujevac, razna druga dobra ali u manjoj mjeri. Utjecaj se šibenske luke na zaleđe može označiti ovim pravcem, koji ide od Tijesna na Bribirske Mostine, na Kistanje, Izvor Zrmanje, Unu, Prijedor, Jajce, Dinaru, Vrliku, Kninsko Polje, Kosovo, Petrovo Polje, Perković, Rogoznicu i Ploče, pored slabijeg utjecaja na još dalje krajeve naše države. Sva dobra određena za izvoz iz ove široke okolice prevoze se pretežno željeznicom na stanicu Šibenik. Promet na toj stanici teretnih vagona pokazuje nam slijedeća tabla:

| Godine | Broj prispjelih vagona | Broj otpremljenih vagona |
|--------|------------------------|--------------------------|
| 1925 | 17.115 | 887 |
| 1930 | 19.214 | 3.695 |
| 1935 | 24.763 | 2.071 |
| 1936 | 22.069 | 1.969 |
| 1937 | 23.000 | 1.735 |

Budući da je šibenska primorska okolica, naročito dio Kornata, vrlo bogata ribom, Šibenik je postao važna izvozna luka za ribu u naša državna središta. To nam pokazuje slijedeća tabla, koja nam pokazuje koliko je ribe izvezeno sa željezničke stanice Šibenik:

| Odredište | 1935 | 1936 | 1937 |
|--------------------|--------|---------|---------|
| <i>Tuzemstvo:</i> | | | |
| Ukupno | 77.780 | 111.982 | 143.899 |
| Zagreb | 21.861 | 37.208 | 49.246 |
| Beograd | 26.652 | 45.345 | 58.476 |
| Ljubljana | 8.154 | 5.576 | 4.228 |
| Maribor | 5.092 | 7.448 | 6.431 |
| Celje | 5.159 | 5.382 | 6.279 |
| Karlovac | 375 | 169 | — |
| Novi Sad | 1.886 | 1.308 | 1.886 |
| Knin | 3.468 | 4.671 | 4.327 |
| Banja Luka | 1.508 | 3.145 | 3.367 |
| Subotica | 1.405 | 972 | 1.567 |
| Kisak | 752 | 464 | 1.862 |
| <i>Inozemstvo:</i> | | | |
| Wien | 76 | — | 296 |

U ovoj tabli sam naveo samo neka važnija odredišta, kamo se izvozi svježa riba iz Šibenika. Sve nisam mogao navesti, jer bi me daleko odvelo nizanje.

Promet u *Splitu* znatno se razlikuje od onog u Šibeniku. Split ima najširu i najbogatiju okolicu našeg Primorja. Ta okolica ima tri pojasa kako sam dokazao u raspravi: »Gravitacija susjednih žitelja Splitu« (»Hrvatski geogr. glasnik 1930 br. 2).

Centralni položaj Splita na našoj obali, izvrsna prirodna luka, bogatstvo okolice u ribi, poljoprivrednim dobrima, stoci, rudnom blagu, naročito cementu, čini Split drugom lukom po prometu dobara na Jadranu i to kod još slabih veza sa zaleđem, a kad se izgradi unska željeznička pruga, koja ide prirodnom udolinom kroz Dinarski gorski niz, Split će postati jedna od važnijih luka na Sredozemnom moru. Promet u luci pokazuje nam slijedeća statistika:

| Godine | Izvoz | | Uvoz | |
|--------|----------|--------------------------|----------|------------------------|
| | u tonama | Vrst robe | u tonama | Vrst robe |
| 1930 | 808.919 | Kopani | 142.637 | Ugljen |
| | 19.238 | Proizvodi zemljoradnje | 10.271 | Strojevi, sprave |
| | 17.303 | Hemijski produkti | 3.553 | Proizvodi zemljoradnje |
| | 11.822 | Kameni proizvodi | — | — |
| | 7.473 | Proizvodi stočarstva | — | — |
| | 358 | Proizvodi poljopr. grana | — | — |
| 1934 | 689.318 | Kopani | 99.995 | Ugljen |
| | 24.163 | Proizvodi stočarstva | 1.999 | Metali |
| | 21.347 | Hemijski produkti | 1.689 | Proizvodi zemljoradnje |
| | 11.552 | Kameni proizvodi | — | — |
| | 9.642 | Proizvodi zemljoradnje | — | — |
| 1935 | 717.273 | Kopani | 150.303 | Ugljen |
| | 13.723 | Proizvodi stočarstva | 1.919 | Papir (vreće pap.) |

| | | | | |
|------|---------|--------------------------|--------|------------------------|
| | 15.670 | Hemijski produkti | 1.621 | Proizvodi zemljoradnje |
| | 10.619 | Kameni proizvodi | 1.895 | Metali (željezo) |
| | 9.178 | Proizvodi zemljoradnje | — | — |
| 1936 | 475.487 | Kopani | 95.241 | Ugljen |
| | 27.952 | Hemijski produkti | 4.891 | Metali |
| | 6.715 | Kameni proizvodi | 1.518 | Strojevi (aparati) |
| | 5.047 | Proizvodi zemljoradnje | — | — |
| | 3.875 | Brašno, vino | — | — |
| 1937 | 415.015 | Kopani | 87.057 | Ugljen |
| | 42.765 | Proizvodi zemljoradnje | 3.760 | Metali |
| | 13.369 | Hemijski proizvodi | 3.664 | Strojevi |
| | 8.155 | Izrade od kamena | 1.602 | Zemljoradnje produkti |
| | 5.859 | Proizvodi polj. industr. | — | — |

Iz promatranja ovih podataka slijedi da je splitski privredni sektor više producent dobara, koja se izvoze preko mora (lapor, boksit, gips, cement, hemijski proizvodi, salonit, stoka, nešto drva) i konsument ugljena, kolonijalija, soli, manje pak tranzitna luka za zaleđe (nešto željeza, strojevi i ugljena). Taj njegov utjecaj na bliže zaleđe može se označiti crtom, koja ide preko sredine otoka Korčule (istočni dio gravitira k Durbovniku) sredinom Stonskog rta (istočni dio ide k Dubrovniku), odavle rijekom Neretvom na Metković, Mostar, Tomislavgrad, Kupres, Bugojno, Dolinom Vrbasa do Jajca, Glamoč, Vrlika, Perković i svršava sa Šibenskom Rogoznicom. Ali izgradnjom Ličke pruge 1925 g. proširio se njegov utjecaj na Zagreb i Savsku banovinu pa Vojvodinu i Beograd, gdje prodaje pretežno poljoprivredna dobra (vino, ribu, povrće, osobito cvjetače i rano povrće) pa u Vojvodinu, odakle zadnjih godina dolazi dijelom žito, brašno, grah, ali relativno u maloj mjeri, dok se ne izgrade silosi potrebni u lukama, i predadu prometu skladišta, preko kojih se ima izvoziti cerealijska, te dok se ne izgradi unaska pruga.

Da splitska luka nema toliki promet sa zaleđem vidi se po prometu teretnih vagona u stanici Split, koju nam pokazuje slijedeća tabla, a koja uključuje podatke široke i uskotračne željeznice, koja svršava u luci Split.

| Godina | Broj prispj. punih vagona | Br. otpremlj. punih vagona |
|--------|---------------------------|----------------------------|
| 1925 | 6.265 | 1.934 |
| 1930 | 18.815 | 5.646 |
| 1935 | 20.276 | 6.647 |
| 1936 | 22.226 | 5.963 |
| 1937 | 21.582 | 6.255 |

Prema tomu promet u splitskoj luci sa teretnim vagonima dnevno iznosi samo 65 vagona. Ali kao što je Sušaku pripomoćna luka postala Bakar tako prema Splitu vrši istu funkciju luka Vranjic i Solin, tim više što su ova dva mjesta na području splitske općine. Promet vagona u Solinu nam kaže koliki je teretni saobraćaj na toj stanici širokotračne željeznice, dok se promet u Vranjici ne može utvrditi iz slijedećih brojeva s razloga što tamo ne dopire širokotračna već privatna električna željeznica. Promet se u Solinu vidi dakle iz slijedećih podataka:

| Godine | Broj prispjelih vagona | Br. otprem. vagona |
|--------|------------------------|--------------------|
| 1930 | 3.466 | 3.163 |
| 1935 | 1.860 | 910 |
| 1936 | 1.213 | 1.598 |
| 1937 | 2.579 | 3.016 |

Od ovih teretnih vagona je bilo uvijek 60 i više % otpremljenih cementom, a prispjelih 40 do 50% drvom i gipsom. U zadnje vrijeme u velike raste izvoz ribe iz Splita u zaleđe što nam pokazuje slijedeća statistika (u kg):

| Odredište | 1935 | 1936 | 1937 |
|-------------------|---------|---------|---------|
| <i>Tuzemstvo:</i> | | | |
| Ukupno | 139.670 | 153.620 | 171.169 |
| Zagreb | 110.755 | 117.961 | 138.829 |
| Beograd | 9.727 | 6.302 | 5.158 |
| Ljubljana | 8.411 | 11.821 | 8.440 |
| Maribor | 6.847 | 11.681 | 14.079 |
| Celje | 37 | 2.456 | 2.198 |
| Novi Sad | 2.859 | 2.087 | 1.117 |
| Osijek | 434 | 426 | 546 |
| Zemun | 247 | 274 | 523 |

Ostale stanice ne navodim, jer bih morao dosta njih nizati. Za inozemstvo se nije izvozilo u ove tri godine svježja riba iz Splita nego samo u godini 1936 kg 34 za Beč.

Znatniju ulogu igraju kod Splita još dvije luke: Dugirat i Makarska. Dugirat ima najveću tvornicu cianokarbida na našoj obali, čiji se produkti izvoze pretežno preko mora, a Makarska odnosno Baška Voda luke su važne za izvoz i uvoz žita i stoke.

V. ZONA LUKA U KOJIMA SVRŠAVA USKOTRAČNA ŽELJEZNICA: METKOVIĆ, DUBROVNIK, HERCEGNOVI (ZELENIKA)

Metković je maleno mjesto, udaljeno od mora 21 km, do koga mogu ploviti manji parobrodi do 800 tona. Ono je osobito postalo važno kad se povezalo uskotračnom željeznicom, koja vodi dolinom Neretve, pa preko Ivana (967 m) do Sarajeva i dalje u sve dijelove, do kojih dolazi uskotračna željeznica. Nakon loma Austrije važnost je uskotračne željezničke mreže još većma otkočila kad se povezala sa Srbijom od Višegrada na Užice. Toj željeznici ima Metković da zahvali svoj tranzitni karakter. Promet u toj luci vidi se po slijedećim podacima:

| Godine | Izvoz | | Uvoz | |
|--------|----------|------------------------|----------|------------------------|
| | u tonama | Vrst robe | u tonama | Vrst robe |
| 1930 | 32.894 | Drvo | 8.228 | Proizvodi zemljoradnje |
| | 972 | Proizvodi zemljoradnje | 1.759 | Predivo |
| 1934 | 42.262 | Drvo | 3.421 | Proizvodi zemljoradnje |
| | 1.202 | Proizvodi zemljoradnje | 1.371 | Proizvodi stočarstva |
| 1935 | — | — | 1.679 | Predivo |
| | 56.628 | Drvo | 3.738 | Proizvodi zemljoradnje |
| | 2.810 | Proizvodi zemljoradnje | 959 | Proizvodi stoke |

| | | | | |
|------|--------|------------------------|-------|------------------------|
| 1936 | 12.084 | Drvo | 554 | Predivo |
| | 286 | Proizvodi zemljoradnje | 5.825 | Proizvodi zemljoradnje |
| 1937 | 36.222 | Drvo | 426 | Proizvodi stočarstva |
| | 839 | Proizvodi zemljoradnje | 5.166 | Proizvodi zemljoradnje |
| | 370 | Proizvodi stočarstva | 486 | Prediva |
| | | | 765 | Proizvodi stočarstva |

Iz promatranja ovih podataka slijedi, da je Metković tranzitna luka pretežno za drvo, koje se dovozi sa područja Bosne i Hercegovine te zapadne Srbije do Kraljeva (ovdje treba isključiti šumske krajeve Vrbanske banovine, odakle ide drvo Šipadovom željeznicom na Šibenik). To drvo dolazi većinom neizradeno (panjevi i oblice) te polufabrikati (tesano, rezano drvo, parena bukovina itd.). Od ostale robe za izvoz spomenućemo kože domaćih životinja, konje i neretvansku travu, ali sve u manjim količinama. Uvozna roba inozemstva preko Metkovića dolazi jedino iz Italije; koja je posrednik dovoza za našu robu, što potječe iz drugih zemalja. U prvom redu ide roba iz Trsta u Metković. Uvoze se preko Metkovića razna dobra, ali u glavnom poljoprivredni proizvodi za ishranu i industriju (kava, mirodije, sirov pamuk, industrijski loj, crni luk, agrumi i sl.) a jednako su jake i ostale stavke uvoza tekstilnih proizvoda, uglavnom predivo, tkanine, kolonijalna roba, razne hemikalije, strojevi i dijelovi strojeva. Pored izvoza i uvoza dobara za našu državu važno je istaknuti da luka Metković postaje važna tranzitna luka za Bugarsku (via Caribrod). U ovom tranzitu dolazi uglavnom industrijska roba već izradena osim sirovog pamuka i kaustične sode. Glavna prevozna dobra sačinjavaju gume (pneumatični), pamučna vuna, prediva i tkanine, radio pribor, boje, lakovi, razni strojevi i njihovi dijelovi. Promet u luci pokazuje nam pored navedenih brojeva još i podaci o prometu teretnim vagonima u stanici Metković. Nažalost ne postoje podaci o prometu vagona god. 1925. i 1930. nego samo 1935., 1936. i 1937. Godine 1935. je bilo otpremljenih teretnih vagona iz Metkovića 5492, a prispjelih 10.690; godine 1936. je prispjelo punih teretnih vagona u Metković 5.364, a otpremljeno iz Metkovića 7.291; godine 1937. prispjelo je 9.638, a otpremljeno 5.218 vagona. Prema tome svaki dan se na stanici u Metkoviću istovaruje i utovaruje 40 do 50 teretnih vagona.

Uvožno područje luke Metković poklapa se uglavnom sa onim izvoza, a to je uglavnom kraj bivše Bosne i Hercegovine te zapadne Srbije. To je kraj, koji obuhvata sistem uskotračne željeznice. Ali uloga je Metkovića i u ovom slučaju ograničena na mali kapacitet tonaže s razloga što Neretvom do Metkovića ne mogu ulaziti veliki teretni brodovi. Preko Metkovića ide roba za izvoz uglavnom za bliže zemlje, i to u Italiju i Grčku, dok za prevoz u ostale zemlje Sredozemnog Mora i dalje preko Sueskog kanala te Gibraltara Metković ne dolazi u obzir, jer takove prevoze mogu vršiti samo brodovi velike tonaže do i preko 10.000 tona nosivosti. Radi toga sav izvoz u udaljene zemlje ide preko Dubrovnika, koji može primati veće brodove, iako je Dubrovnik udaljen željezničkim putem za 120 km više nego Metković od neretvanskog puta, te iako je srednja razlika u podvoznim troškovima željeznicom od Gabele (raskrižja željeznice za Metković i Dubrovnik) do Dubrovnika veća za 500 dinara po vagonu nego do Metkovića. Prema ovome slijedi, da je Metković u daleko povoljnijem položaju

za izvoz i uvoz dobara za Bosnu i Hercegovinu te samo njegova inferiornost u pogledu mogućnosti primanja brodova velike tonaže omogućuje Dubrovniku promet koji ne bi mogao imati, da se pojača kapacitet Metkovske luke ili izgradi luka Ploče. Već je Austrija bila uočila taj nedostatak Metkovića pa je bila odlučila da gradi luku u Neum-Kleku, dok je Jugoslavija napustila tu ideju i počela izgradnjom luke Ploče, do koje se sada od Metkovića produžuje uskotračna željeznica.

Dubrovnik—Gruž je od srednjeg vijeka služio kao izlaz za robu iz dijela Bosne, čitave Hercegovine i južnog dijela Srbije. On se koristio putem Popova Polja, dolinom Neretve kuda se izgradila uskotračna željeznica g. 1901, te osobito starim »Dubrovačkim drumom«, koji je išao na Trebinje—Bileće, Nikšić—Foču i otale u dolinu Drine, te od Foče preko Sandžaka na Kosovo i Skoplje, a od Kosova na Niš. Taj je put jednim dijelom išao nekako starom međom između Hercegovine i Crne Gore. Ovim su putem išle karavane iz Dubrovnika u zaleđe i obratno. Sada se izgrađuje željeznica ovim drumom (do Nikšića je već izgrađena), te će Dubrovnik odskočiti u svom uvozu i izvozu, kad ona bude potpuno gotova. Ta će željeznica biti njegova glavna prometna arterija iz zaleđa. Promet u luci Dubrovnika kaže nam slijedeća statistika:

| Godine | Izvoz | | Uvoz | |
|--------|----------|------------------------|----------|---------------------------|
| | u tonama | Vrst robe | u tonama | Vrst robe |
| 1950 | 222.534 | Drvo | 79.017 | Kopani |
| | 5.501 | Kopani | 6.291 | Hemijski produkti |
| | 2.294 | Proizvodi zemljoradnje | 3.068 | Proizvodi zemljoradnje |
| | — | — | 1.692 | Kaučuk, Gutaperka |
| 1954 | 110.830 | Drvo | 119.487 | Kopani |
| | 53.810 | Metali | 2.646 | Hemijski produkti |
| | 3.151 | Kopani | 2.044 | Proizvodi zemljoradnje |
| | 2.542 | Proizvodi zemljoradnje | — | — |
| 1955 | 96.711 | Drvo | 143.415 | Kopani |
| | 37.627 | Metali | 189.504 | Proizvodi zemljoradnje |
| | 3.637 | Kopani | 519 | Hemijski produkti |
| | 522 | Proizvodi zemljoradnje | — | — |
| 1956 | 92.326 | Drvo | 61.729 | Kopani |
| | 34.034 | Metali | 2.334 | Metali |
| | 11.612 | Kopani | 1.325 | Proizvodi zemlj. industr. |
| | 4.455 | Proizvodi zemljoradnje | 1.195 | Proizvodi zemljoradnje |
| 1957 | 162.271 | Drvo | 120.765 | Ugljen |
| | 50.808 | Kopani | 1.648 | Metali |
| | 33.952 | Metali | 1.570 | Proizvodi zemljoradnje |
| | 20.321 | Proizvodi zemljoradnje | 685 | Mašine, aparati |

Iz ovih podataka slijedi, da Dubrovnik—Gruž izvozi najviše drvo, koje dolazi u manjim količinama iz Nikšića teretnim automobilima i sada željeznicom, zatim iz srednje i istočne Bosne (»Ugar« iz Turbeta; Peltrinelli iz Sjetline, iz Zavidovića; orahovi panjevi iz Bosne; hrastove dužice iz Valjeva), zatim rudače: bakar u sirovim pločama iz Borskih rudnika, boksit iz okolice Mostara, magnezit iz Brdana (»Šumadija«), zatim grah iz Srbije (Moravske, Drinske i Dunav-

ske banovine), kukuruz iz Vojvodine, luk-arpadžik iz Hercegovine, mekinje iz Vojvodine i Srbije (Dunavska i Moravska banovina), suho voće iz Bosne (srednje i istočne), kože iz Hercegovine, octena kiselina i metil-alkohol i Belišća, karbid i kaustična soda iz Kreke i Jajca. Preko Dubrovnika se uvozi kava u srezove: dubrovački, trebinjski, nikšićki, bilečki; riža se uvozila u iste srezove: dubrovački, trebinjski, nikšićki, bilečki; agrumi idu u Sarajevo i Beograd; rano povrće isto tako u Sarajevo i Beograd; staro gvožđe u Zenicu; kameni ugalj za Vareš i Sarajevo; koks za Zenicu i Bor; loj za Mostar i Alipašin Most; strojevi



za Bor i Zenicu. Dobra, koja Dubrovnik uvozi za bližu okolicu, kao i ona, koja eksportira iz bliže okolice nisam navodio nego samo glavnija dobra izvoza i uvoza za njegovu dalju okolicu. Prema tomu Dubrovnik se pojavljuje kao tipična luka, u kojoj se očituje gospodarska inicijativa i djelatnost širokog zaleda. On sada nema sam nikakve autogene djelatnosti na kopnu u izvozu i uvozu dobara. Ali zato ima veliku aktivnost u prekomorskom prevozu dobara, te je on — zahvaljujući svojoj tradiciji i inicijativi svojih sinova — podigao industriju pomorskih prevoza do najviše visine na našoj obali. Zato Dubrovnik ima dva naša najjača parobrodarska društva i to: dijelom Jugoslavenski Lloyd u kome Dubrovčani sudjeluju većim kapitalom i brojem pomoraca i Dubro-

vačku plovidbu. Promet u njegovoj luci sa zaledem karakterizira nam broj prispjelih, odnosno otpremljenih teretnih vagona, koje sam podatke dobio samo za godinu 1935 i 1936. U Dubrovnik je stiglo teretnih vagona 1935 god. 18.947, a otpremljeno je bilo 14.558; godine 1936 je stiglo 18.947, a otpremljeno 8.367 punih teretnih vagona; godine 1937 je stiglo 30.333, a otpremljeno 12.265 vagona.

Kad bi htjeli označiti gravitacijsku zonu Dubrovnika onda bismo je povukli od Konavala preko Orjena na Nikšić, pa na Drinu do Višegrada, otale Krivajom do rijeke Bosne pa na Travnik, Fojnicu, Konjic, Nevesinje, Ston. To su krajevi Hercegovine, i to Rudine, pa dio Crne Gore i Sandžaka, zapadna i srednja Bosna. Sa ovog kraja izvoze se i uvoze dobra za nekih 70 do 80% preko Dubrovnika, dok se za 20 do 30% izvoze ili uvoze preko Metkovića. Preko ovih gravitacijskih meda utjecaj je Dubrovnika na Vojvodinu, Beograd, Moravsku i dapače na dio Vardarske banovine, ali tamo se opaža njegov utjecaj tek (za grah, bakar) za nekih 5—8%. Izgradnjom luke Ploče, pa željeznice »dubrovačkim drumom« te jadranske željeznice, uvelike će se promijeniti ove gravitacijske zone Dubrovnika.

Sporedni izlaz uskotračne željeznice, koji je bio izgrađen više iz strateških razloga nego iz gospodarskih, nalazi se u *Hercegovom i Zelenici*. Ali gospodarska nužda je djelomično iskoristila i ove stanice za svoje potrebe. To se vidi iz slijedećih podataka, koja su u državnoj statistici zabilježena samo za Hercegnovi, ali u njima su uključena i ona Zelenike.

| Godine | Izvoz | | Uvoz | |
|--------|----------|------------------------|----------|------------------------|
| | u tonama | Vrst robe | u tonama | Vrst robe |
| 1930 | 2.600 | Drvo | 2.805 | Kopani |
| | 2.815 | Kopani | 48 | Proizvodi zemljoradnje |
| 1934 | 5 | Proizvodi zemljoradnje | 2.387 | Kopani |
| | — | — | 136 | Strojevi, aparati |
| 1935 | — | — | 2.722 | Ugljen |
| 1936 | 29.883 | Kopani | — | — |
| 1937 | 34.910 | Kopani | 442 | Ugljen |
| | — | — | 78 | Strojevi, aparati |

Hercegnovi nema prometa sa glomaznom robom, jer nema mjesta za stovarenje i utovarenje. Zato sva ta roba ide u Zeleniku. Prevoz drvom, koje dolazi iz Bosne, znatno je umanjeno, ali zato se uvelike izvozi boksit, koji ide iz Hercegovine preko Zelenike za Njemačku (Hamburg, Bremen, Stettin). Zelenika je tranzitna luka za dobra koja dolaze iz zaleda, a namijenjena su za Crnu Goru (kao žito, industrijska dobra). Ugljen, strojevi, aparati, nafta, koja dolaze parobrodima u Zeleniku ne uvoze se u zaleda, već ostaju u Boki za potrebe ratne mornarice.

Promet teretnih vagona u Hercegovom i Zelenici pokazuje nam slijedeća tabla:

| Mjesto | Broj otpr. vagona | | | Broj prispjelih vagona | | |
|------------|-------------------|-----------|-----------|------------------------|-----------|-----------|
| | 1935 god. | 1936 god. | 1937 god. | 1935 god. | 1936 god. | 1937 god. |
| Hercegnovi | 16 | 69 | 45 | 151 | 265 | 812 |
| Zelenika | 159 | 965 | 313 | 10.541 | 9.861 | 8.940 |

Iz ove table se vidi, koliko otkaače promet sa glomaznom robom u Zelenici prema Hercegovom.

Luke Metković, Dubrovnik i Zelenika povezala je dakle uskotračna željeznica sa širokim zaledem. One erpe svoj promet iz istog kraja, ali najviše Dubrovnik, manje Metković, a najmanje Zelenika i Hercegovni.

VI. ZONA LUKA: KOTOR—RISAN—BAR

Kotor je dobio osobitu važnost za Crnu Goru, otkad je god. 1881 dovršena cesta, koja ga spaja sa Cetinjem, a otale ide u dolinu Zete i Morače. Promet se vršio tuda najprije kolima, a sada automobilima. Isto tako je u Risnu ojačao promet, otkad je Austrija pretežno radi strateških razloga god. 1900 izgradila cestu do Crkvića, a 1912 god. do crnogorske granice. Ova je cesta danas najbliži spoj Nikšića sa Bokom Kotorskom, pa zato ide roba iz njega na Risan. Promet robom vidi se u Kotoru i Risnu iz slijedećih podataka. Slijedeći statistički podaci su udruženi za Risan i Kotor:

| Godine | Izvoz | | Uvoz | |
|--------|----------|--------------------------|----------|------------------------|
| | u tonama | Vrst robe | u tonama | Vrst robe |
| 1930 | 27.245 | Drvo | 477 | Proizvodi stoke |
| | 151 | Proizvodi stoke | 410 | Proizvodi zemljoradnje |
| 1934 | 90 | Drvo | 489 | Proizvodi stočarstva |
| | 39 | Proizvodi zemljoradnje | — | — |
| | 36 | Proizvodi stočarstva | — | — |
| 1935 | 61 | Proizvodi zemljoradnje | 256 | Proizvodi zemljoradnje |
| | 41 | Proizvodi stočarstva | 141 | Ugljen |
| | — | — | 2.994 | Metali |
| 1936 | 53 | Proizvodi stočarstva | 112 | Proizvodi stoke |
| | 36 | Proizvodi zemljoradnje | 798 | Ugljen |
| | — | — | 166 | Metali |
| 1937 | 1.485 | Proizvodi stočarstva | 2.549 | Ulja, kopovi |
| | 146 | Proizvodi polj. industr. | 427 | Proizvodi zemljoradnje |

Kotor je luka Cetinja, koje je kao središte banovine postalo važan konsument. Ali preko Kotora uvoze se za Crnu Goru razna dobra (kolonijalija, žito, brašno, šećer, vino, morska riba, koju love ribari iz Mula, razna mineralna ulja, željezna roba, strojevi, tekstilija, pokućstvo) i to ide za Cetinje, Podgoricu, Danilov Grad, Kolašin, Peć, Tuzi, Andrijevicu. Iz tih krajeva zaleda dolazi u Kotor stoka i njezini produkti (sir, vuna, pa jaja i perad, osobito za pazarnih dana).

Risan je bio luka Nikšića. Nikšić je bogato tržište stokom, jer k njemu gravitiraju krajevi od Tare, Drobnjaka i Pive te ostalih susjednih krajeva. Tu su stoku Nikšićani od vajakada dogonili najviše u Risan, a najmanje u Dubrovnik. To su bili većinom volovi, bivoli i sitna stoka, koju su iz Risna prevozili u Trst, Grčku ili Maltu. Od vremena na vrijeme prevozili su i drvo iz okolice Nikšića u Risan. Ali kad je koncem XVIII vijeka oslabila pravna sigurnost na tom putu radi čestih napadaja uskoka i Hercegovaca na goniče i trgovce, oni su počeli napuštati tu trgovinu i navraćati je na Podgoricu te otale na Kotor. To je silno osjetio Risan i počeo je gospodarski propadati. Zato su se mnogi Rišnjani preselili u Nikšić, te su postali trgovci. Oni su ponovno pojačali gospodarsku i antro-

pogeografsku vezu Nikšića sa Risnom te su u drugoj polovici XIX vijeka, nakon uređenja pravne sigurnosti na putu Nikšić—Risan, počeli uvelike trgovati Trstom. Trst je tada postao glavno izvozno i uvozno mjesto za Nikšić i druge crnogorske varoši, a tranzit se vršio preko Kotora i Risna. Spajanje Risna sa cestom do Nikšića, opet je počelo gospodarski pridizati Risan. Ali otkad je Nikšić g. 1928 spojen cestom sa Trebinjem, odnosno Dubrovnikom i 1938 željeznicom sa Dubrovnikom, ekonomski život, naročito iskorišćavanje šuma oko Nikšića orijentiralo se uglavnom na Dubrovnik, dok Nikšićani uvelike napuštaju luku Risan. (Vidi pobliže o ovom pitanju u knjizi P. Šobajić: »Nikšić«. Posebna izdanja geograf. društva, Beograd 1958, str. 83—88 i 127—131.) Ova željeznica Dubrovnik—Nikšić oslabiće uvoz te izvoz koji je išao preko Kotora, jer je bliže u Podgoricu iz Nikšića nego iz Kotora na Podgoricu. Risan sa Krivošijama sačinjava jednu političku općinu. Seljaci iz Krivošija donose svoje proizvode (uglavnom stočarske, i to sir i kože) na pazar, gdje onda kupuju druge potrepštine za život. Ugljen se uvozi samo za potrebe ratne mornarice. Gospodarski utjecaj Risna i Kotora osjeća se do gorskog niza: Komova, Sinjajevine, Durmitora, manje pak one utječu na Metohijsko Polje, ali izgradnjom takozvane Jadranske željeznice koja će spajati Peć preko Čakora, ići će promet od Podgorice do Tivta, koji će postati jedna od jačih i važnijih trgovačkih luka u tom kraju.

Uskotračnu željeznicu Vir Pazar—Bar, Talijani su sagradili god. 1905 — s pravom eksploatacije za 6 godina — da bi uglavnom eksploatirali poriječje Zete i Morače, gdje odlično raste duhan, zatim drvo u Crmnici pa boksit i ribu Skadarskog jezera (ukljeve, sarage). Oni su u tu svrhu saizidali pristane u primorskom Baru, te danas postoji talijansko društvo za eksploataciju barske željeznice i luke. Država uživa popust na svoje transporte od 30%. Promet u Baru pokazuje nam slijedeća statistika:

| Godine | Izvoz | | Uvoz | |
|--------|----------|--------------------------|----------|------------------------|
| | u tonama | Vrst robe | u tonama | Vrst robe |
| 1950 | 799 | Drvo | 1.512 | Hemijski produkti |
| | 95 | Proizvodi zemljoradnje | 340 | Kopani |
| 1954 | — | — | 126 | Metali |
| | 261 | Drvo | 320 | Kopani |
| 1955 | 55 | Proizvodi zemljoradnje | 105 | Proizvodi zemljoradnje |
| | 289 | Drvo | 340 | Kopovi |
| 1956 | 39 | Proizvodi zemljoradnje | 25 | Proizvodi zemljoradnje |
| | 62 | Drvo | 12 | Brašno |
| 1957 | 42 | Proizvodi polj. industr. | — | — |
| | 24 | Proizvodi zemljoradnje | 197 | Kopani |
| | 6 | Proizvodi polj. industr. | 32 | Proizvodi zemljoradnje |

Bar je prema navedenim podacima malena luka. K njemu gravitira primorski dio Bojane do Petrovca, pa veliki dijelovi okolice Podgorice i Zete do Kolašina. Prosječni promet u Barskoj luci do god. 1950 može se držati da je iznosio do 3.000 teretnih vagona godišnje, od kojih je 2.500 bilo otpremljenih iz Bara za Vir. Oni su prevozili žitarice i brašno, koje je išlo za Rijeku Crnojevića, Podgoricu, Danilov grad, Kolašin, Andrijevicu, Plav i Berane. Ali od godine 1950 je promet sa teretnim vagonima na stanici Bar silno opao. On sada

iznosi oko 500 vagona godišnje i to je otpremljenih od Bara u Vir oko 350, koji prevoze skoro isključivo monopolsku sol. Razlog tom opadanju imamo tražiti u tom što je Zetska plovidba (ranije nazvana »Boka«) uspostavila plovidbu, koja prevozi potrebna cerealija i druga dobra iz Zelenike, preko rijeke Bojane u naše luke na Skadarskom jezeru. Zetska plovidba je u vezi sa drž. željeznicom te je bila stvorena zajednička tarifa, nazvana »kombinovana«. Izgradnjom željeznice od Dubrovnika do Nikšića, Danilovgrad i Podgorica će gravitirati k Nikšiću za cerealije, a uspostavom nove ceste Kolašin—Andrijevića—Peć oni će gravitirati na Peć, žitnicu Metohije, tako da će promet i preko Bojane parobrodima »Zetske plovidbe« oslabiti. Bar će kao izvozna i uvozna luka za Zetsku banovinu nazadovati, a kad se izgradi Jadranska željeznica do Tivta, onda će ga ta pruga još više gospodarski upropastiti.

ZAKLJUČAK.

Na našoj obali imamo 363 luke, ali od tih tek spomenute u ovoj raspravi imaju veću gospodarsku važnost. Za jači promet sa širokim zaledem su tek važne ove luke, koje su navezane na četiri željeznička puta, koja vode k zaledu, i to Rijeka i Sušak na dolinu Kupe, Šibenik i Split na Ličku i uskotračnu Šipadovu; Metković, Dubrovnik i Hercegnovi (sa Zelenikom) na prolaz Ivan Planine; Dubrovnik—Nikšić na dio željeznice sa »Dubrovačkog drumom«.

Za glomaznu robu promet preko 10 transversalnih cesta koje vode iz zaleda na Jadran za sada je malo važan. U ovom našem periodu, koji smo promatrali po jakosti cjelokupnog prometa ove su luke ovako stajale:

| Luka | 1930 u tonama | | 1934 u tonama | | 1935 u tonama | | 1936 u tonama | | 1937 u tonama | |
|------------|---------------|--------|---------------|--------|---------------|--------|---------------|--------|---------------|--------|
| | izvoz | uvoz | izvoz | uvoz | izvoz | uvoz | izvoz | uvoz | izvoz | uvoz |
| Trst | 92906 | 35375 | ? | ? | 68796 | 64645 | 26373 | 26100 | 78129 | 46571 |
| Rijeka | 49072 | 5772 | 30927 | 7671 | 57874 | 6247 | 32279 | 3516 | 47198 | 1364 |
| Sušak | 338414 | 180819 | 454843 | 133409 | 402839 | 102950 | 215569 | 183017 | 491373 | 146402 |
| Šibenik | 190029 | 24669 | 180310 | 4308 | 248830 | 6455 | 208453 | 4280 | 247655 | 8688 |
| Split | 870353 | 165816 | 759075 | 108320 | 766463 | 159828 | 520822 | 105630 | 488404 | 98960 |
| Metković | 33925 | 12614 | 43594 | 7131 | 59631 | 6168 | 12368 | 4922 | 37433 | 4896 |
| Dubrovnik | 229227 | 93921 | 151437 | 125898 | 142917 | 147703 | 144615 | 68527 | 275272 | 126132 |
| Hercegnovi | 5595 | 2929 | 5 | 2560 | — | 2795 | 29883 | 73 | 34910 | 4234 |
| Kotor | 27539 | 1541 | 191 | 669 | 109 | 3516 | 65 | 1175 | 1679 | 3249 |
| Bar | 294 | 2287 | 329 | 495 | 343 | 411 | 151 | 22 | 33 | 234 |

Ako skupimo ove podatke o izvozu i uvozu za navedene godine doznaćemo koliki je skupni promet u tonama bio u slijedećim lukama:

| Luka | 1930 | 1934 | 1935 | 1936 | 1937 |
|------------|-----------|---------|---------|---------|---------|
| Trst | 128.280 | — | 133.441 | 52.473 | 124.700 |
| Rijeka | 54.844 | 38.598 | 64.121 | 35.795 | 48.562 |
| Sušak | 519.233 | 588.252 | 505.789 | 398.586 | 637.775 |
| Šibenik | 215.698 | 184.618 | 255.285 | 212.733 | 256.343 |
| Split | 1.036.169 | 867.395 | 926.291 | 626.452 | 587.364 |
| Metković | 46.539 | 50.725 | 65.799 | 17.310 | 42.329 |
| Dubrovnik | 523.148 | 277.335 | 290.620 | 213.142 | 401.404 |
| Hercegnovi | 8.524 | 2.565 | 2.795 | 29.956 | 39.144 |
| Kotor | 29.080 | 860 | 3.625 | 1.240 | 4.928 |
| Bar | 2.581 | 824 | 754 | 173 | 267 |

Za Trst i Rijeku nisam naveo cjelokupni promet lučki, već samo onaj s našom državom, da se može uporediti s cjelokupnim prometom naših luka.

Iz ovih podataka slijedi, da na ljestvici prvenstva stoje slijedeće luke ovako:

| Luka | Po izvozu | | | | | Po uvozu | | | | | Po cjelokupnom prometu | | | | |
|------------|-----------|----|----|----|----|----------|----|----|----|----|------------------------|----|----|----|----|
| | 1930 | 34 | 35 | 36 | 37 | 1930 | 34 | 35 | 36 | 37 | 1930 | 34 | 35 | 36 | 37 |
| Trst | 5 | ? | 5 | 7 | 5 | 4 | ? | 4 | 4 | 4 | 5 | ? | 5 | 5 | 5 |
| Rijeka | 6 | 6 | 7 | 5 | 6 | 7 | 4 | 6 | 7 | 9 | 6 | 6 | 7 | 6 | 6 |
| Sušak | 2 | 2 | 2 | 2 | 1 | 1 | 1 | 3 | 1 | 1 | 2 | 2 | 2 | 2 | 1 |
| Šibenik | 4 | 3 | 3 | 3 | 4 | 5 | 6 | 5 | 6 | 5 | 4 | 4 | 4 | 4 | 4 |
| Split | 1 | 1 | 1 | 1 | 2 | 2 | 3 | 1 | 2 | 3 | 1 | 1 | 1 | 1 | 2 |
| Metković | 7 | 5 | 6 | 8 | 7 | 6 | 5 | 7 | 5 | 6 | 7 | 5 | 6 | 8 | 7 |
| Dubrovnik | 3 | 4 | 4 | 4 | 3 | 3 | 2 | 2 | 3 | 2 | 3 | 3 | 3 | 3 | 3 |
| Hercegnovi | 9 | 9 | 10 | 6 | 8 | 8 | 7 | 9 | 9 | 7 | 9 | 7 | 8 | 7 | 8 |
| Kotor | 8 | 8 | 9 | 10 | 9 | 10 | 8 | 8 | 8 | 8 | 8 | 8 | 9 | 9 | 9 |
| Bar | 10 | 7 | 8 | 9 | 10 | 9 | 9 | 10 | 10 | 10 | 10 | 9 | 10 | 10 | 10 |

Iz ove table se još bolje vidi prednost naših luka po jakosti prometa.

Ali ako na osnovu pojedinih promatranja i karte utvrdimo, koliki gravitacijski areal i koliki broj stanovnika sa tog areala gravitira k pojedinoj primorskoj luci istočnog Jadrana, onda ćemo vidjeti, da je ta ljestvica prvenstva naših luka drukčija. U slijedećoj tabli uračunati su u gravitacijsku zonu pojedinih luka ili sküpa luka oni krajevi koji sa 100% i 80—60%, k njima gravitiraju, oni pak krajevi, koji idu k njima tek sa 20—25%, kao Sušaku Vojvodina; Dubrovniku i Metkoviću Srbija, nisu uračunati.

| Luka ili sküp luka | Areal koji k njima gravitira u km ² | Izraženo u % | Br. stanovnika tog areala | Izraženo u % |
|-------------------------------|--|--------------|---------------------------|--------------|
| Rijeka-Sušak | 52.318 | 21,9 | 4.050.564 | 29,2 |
| Senj-Karlobag-Obrovac-Biograd | 7.531 | 2,5 | 273.642 | 1,9 |

| | | | | |
|--|---------|------|-----------|------|
| Šibenik | 12.002 | 5,0 | 451.896 | 3,3 |
| Split | 7.671 | 2,3 | 408.496 | 2,9 |
| Metković-Dubrovnik- Hercegnovi-Zelenika | 28.497 | 12,1 | 1.036.712 | 7,4 |
| Risan-Kotor-Bar | 8.754 | 3,2 | 299.133 | 2,1 |
| Ukupno | 116.773 | 46,8 | 6.520.503 | 46,8 |

Naravno koliko areal, toliko broj stanovnika ne može biti sasvim tačno izračunat u ovoj tabli, jer su mede gravitacijskih zona srednjak brojnih meda povučениh za svako gospodarsko dobro i jer se one često mijenjaju prema trgovačkim konjunkturama. Ove su mede tačne za nekih 90% pa prema tome vrijede i podaci ove table. Iz ove table slijedi, da je splitska gravitacijska zona u relaciji prema našim drugim lukama po veličini površine na petom, a po broju stanovnika na četvrtom mjestu iako je splitska luka bila po izvozu te uvozu na prvom, drugom i rijetko na trećem mjestu. Ovaj se kontrast tumači tako što Split ima bogatu okolicu, koja bez obzira na zalede uvelike izvozi (narocito cement) i uvozi, pa je zato cjelokupni lučki promet u njemu jači nego u drugim lukama, iako one imaju veću gravitacionu zonu zaleđa. To nam u ostalom lijepo potvrđuje i slijedeća tabla, koja nam pokazuje promet teretnih vagonima u lučkim željezničkim stanicama:

| Luka | Ukupni broj otpremljenih vagona | | | | Ukupni broj prispjelih vagona | | | |
|------------|---------------------------------|--------|--------|--------|-------------------------------|--------|--------|--------|
| | 1950 | 1955 | 1956 | 1957 | 1950 | 1955 | 1956 | 1957 |
| Sušak | 24.049 | 17.125 | 20.231 | 17.448 | 82.814 | 69.077 | 54.934 | 52.447 |
| Šibenik | 3.695 | 2.071 | 1.969 | 1.735 | 19.214 | 24.763 | 22.069 | 23.000 |
| Split | 3.646 | 6.647 | 5.963 | 6.253 | 18.815 | 20.276 | 22.226 | 21.582 |
| Metković | — | 5.492 | 5.364 | 5.218 | — | 10.690 | 7.291 | 9.638 |
| Dubrovnik | — | 14.558 | 8.367 | 12.265 | — | 18.947 | 18.947 | 30.333 |
| Hercegnovi | — | 16 | 69 | 43 | — | 151 | 263 | 313 |
| Zelenika | — | 159 | 965 | 812 | — | 10.117 | 9.861 | 8.940 |

(U ovoj tabli nažalost nisam mogao popuniti podatke za god. 1950 za stanice uskotračne željeznice, jer ne postoje.)

Iz ovih podataka slijedi, da je splitska stanica skoro uvijek na trećem mjestu po broju prispjelih i otpremljenih teretnih vagona.

Ako skupimo podatke o arealu svih gravitacijskih zona područja jadranskih luka, vidjećemo da one imaju oko 116.773 km² ili 46,8% od cijele površine Jugoslavije. Na ovom području živi do 6.520.503 stanovnika, dakle 46,8% od cijelog stanovništva Kr. Jugoslavije. (Po podacima od 30 III 1931 g.)

K Crnome Moru gravitira 91.395 km² ili 36,5% površine Jugoslavije sa 3.567.725 ili 39,9% stanovnika. Ali sa ovog Crnomorskog gravitacijskog područja gravitira od predjela Vojvodine (koja ima 45.047 km² površine ili 17,9% sa 3.392.577 stanovnika ili 24,3% od stanovništva cijele Jugoslavije), do 25% na Sušak, a 5—10% na Šibenik i Split. K tome Crnomorskom gravitacijskom području spada još i sjeverna Srbija, koja ima 46.348 km² površine ili 18,6% sa 2.173.148 stanovnika ili 15,6% od cijele Jugoslavije. Od ovog dijela Sjeverne Srbije gravitira uskotračnom željeznicom najviše na Dubrovnik, manje na ostale luke, gdje svršava uskotračna željeznica. K Dubrovniku ide 5—10% go-

spodarskih dobara iz toga kraja. K Egejskom Moru gravitira područje Jugoslavije sa 40.497 km² ili 16,7% i 1.842.690 stanovnika ili 13,3%. Sa ovog egejskog gravitacijskog područja ne ide ni jedan postotak gospodarskih dobara k Jadranu.

Iz ovih skupnih podataka slijedi, da k Jadranu gravitira tek polovica areala Jugoslavije i tek polovica njezina stanovništva. Ako bi se htjele proširiti ove gospodarske gravitacijske zone naših luka, valjalo bi riješiti ove probleme:

1. Čitav naš promet (izvoz i uvoz) koji ide na Jadran navratiti isključivo na naše, a ne na tuđe luke.

2. Izgraditi željeznice: Kočevlje—Brod-Moravice; Vrhovine—Senj; unsku prugu dovršiti; Bugojno—Sinj; Metković—Neum (a ne Ploče, jer Ploče nemaju za sada nikakvih maritimnih ni antropogeografskih preduvjeta za život); Bi-leće—Foča; Peć—Tivat.

3. Popraviti i proširiti sve tranzversalne ceste, koje vode s primorja u zaleđe. Izgraditi autoceste: Sušak—Zagreb; Sušak—Ljubljana; Split—Sarajevo; Sarajevo—Dubrovnik.

4. U lukama izgraditi veću dužinu pristana i valobrana; sagraditi skladišta za robu; dizalice i silose; u Sušaku, Splitu i Dubrovniku otvoriti slobodne carinske lučke zone; osposobiti naše lučke stanice za veliki promet; uvesti niske lučke tarife.

5. Uvesti nisku prevoznu željezničku tarifu od širokog zaleda na Jadran i obratno.

6. Pojačati trgovačke ugovore i stvoriti nove (naročito za drvo i žitarice) sa državama u prvom redu Sredozemnog Mora, pa Evrope i svih kontinenata, ka kojima mi preko mora gravitiramo. Provesti propagandu za naše luke u inozemstvu kod krugova i ustanova, koje to zanima.

7. Podupirati naša brodogradilišta.

8. Subvencionirati naše slobodne parobrodarske plovidbe da budemo mogli svoja dobra po mogućnosti što više izvoziti svojim parobrodima i dovoziti što više u naše luke opet svojom trgovačkom mornaricom.

9. Provesti reorganizaciju pomorske uprave; urediti pomorsko zakonodavstvo; osigurati socijalno i materijalno svoje pomorce, te za njih otvoriti višu školu, koja će imati svrhu kao i one po drugim pomorskim državama svijeta.

10. Proučavati antropogeografski, historički i gospodarski odnos našeg primorskog i neprimorskog naroda prema Jadranu, te propagirati rezultate tih proučavanja u narodu. Kod trgovačkih i političkih faktora nastojati da favoriziraju jadransku gospodarsku orijentaciju.

11. U svim krajevima države propagirati jadranski turizam.

12. Proučavati naše more i ribarstvo, otvoriti ribarske kurzeve ili škole da se omogući veći i racionalniji lov riba. Ostvariti preduvjete da se ta ulovljena riba proda — što brže i što jeftinije u zaleđu.

13. Pojačati produkciju kuhinjske morske soli na Jadranu, da je ne trebamo uvažati iz inozemstva.

14. Izgraditi kanal Vukovar—Šamac. Planovi za izgradnju tog kanala postoje već 150 godina, to je znak da već 150 godina hrvatsko stanovništvo primorja osjeća važnost i potrebu izgradnje tog kanala. Poznato je, da je Dunav veliki i jeftini prometni put Srednje Evrope. Izgradnjom bi se ovog kanala ve-

liki dio prometa sa Dunava svratio na Savu, a Savom bi išao do Siska, otale na Kupu do Karlovca i još naprijed k moru. Time bi se udaljenost Dunava od naših jadranskih luka: Sušaka, Šibenika i Splita, a prema tome i od drugih velikih mediteranskih i svjetskih luka skratila za 417 km. Izgradnja tog kanala bi znatno pojačala promet u navedenim lukama i dala mogućnost većem napretku naših gradova i privredi hrvatskog primorskog stanovništva.

Što budu više odgovorni faktori rješavali navedene jadranske probleme, gravitacijske će se zone naših luka više širiti prema zaleđu, a primorsko i neprimorsko stanovništvo će se više psihički, gospodarski, naučno i turistički povezati sa Jadranom i morem uopće.

ZUSAMMENFASSUNG

Die Gravitationsgebiete der wichtigsten Häfen der »östlichen Adria«

In diesem Aufsatz wollen wir die Beziehungen der wichtigeren Adriahäfen des istrischen, kroatischen und dalmatinischen Küstenlandes zum Königreiche Jugoslawien betrachten, ohne ihre Beziehungen zu den Überseeländern oder ihre Rolle im Transitverkehr mit den anderen Ländern Mitteleuropas zu berühren.

An Hand der statistischen Daten, die uns die »Statistik des Aussenhandels des Königreiches Jugoslawien« (Ausgabe des Finanzministeriums-Sektion Zölle) bietet, kann man feststellen, dass die jugoslawische Ein- und Ausfuhr über 16 grössere Häfen unserer Küste erfolgt. Ich gruppire sie nach wirtschaftlichen Zonen ihres Hinterlandes. Diese 16 Häfen waren seit jeher das Endziel aller Wege, die aus dem Hinterlande unserer Küste zustrebten; sie übten daher auf das Hinterland stets einen grossen Einfluss aus. Dieser Einfluss hing von vielen Faktoren ab, so vom Werte der bestehenden Verbindungswege, d. h. der Strassen oder Eisenbahnen, von Bau neuer Bahnlinien, von den politischen Grenzen, die das Hinterland mit der Küste entweder verbanden oder es von ihr trennten, von der Frachttarifpolitik, von der Handelskonjunktur, von der Nachfrage nach wirtschaftlichen Gütern des Hinterlandes und ob deren Absatzgebiet am Mittelmeer oder Mitteleuropa gelegen war, und natürlich auch von der wirtschaftlichen Stärke des Hinterlandes. Der Einfluss unserer Seehäfen auf das Hinterland wuchs mit dem Bau von Strassen und Eisenbahnen, also seit dem Zusammenbruche Oesterreich-Ungarns und seit dem Verschwinden der venetianisch-politischen Grenze am Kamm des Dinarischen Gebirges. Der Einfluss der Häfen wechselt mit dem Schwanken der Handelskonjunktoren auch heute noch. Im Zeitraum von 1930 bis 1937, den ich hier betrachten will, war er jedoch besonders stark, da die alte venetianisch-dalmatinische Grenze eben am Anfang dieser Periode verschwunden ist, zugleich aber auch die Weltwirtschaftskrise als Folgeerscheinung des Zusammenbruches verschiedener grosser Geldinstitute in USA und in Wien einsetzte und sich natürlich auch in unserem Handel bemerkbar machte. Am Beginn dieses Zeitabschnittes steht ferner die Errichtung entsprechender Lagerhäuser in Sušak, die einen grösseren wirtschaftlichen Einfluss des Hinterlandes auf den Häfen ermöglichten. Gleichzeitig wurde auch das »Thaon de Revel« Beckens im Fiumaner Hafen von Jugoslawien in Pacht genommen. Diese Periode schliesst mit dem Jahre 1937 noch nicht ab, sondern

wird erst mit der Fertigstellung der Una-Bahn und mit der Errichtung öffentlicher Lagerhäuser in Split, wodurch die Bedeutung der Häfen von Split und Šibenik noch zunehmen wird, ihren natürlichen Abschluss finden. Man kann nämlich mit Sicherheit behaupten, dass sich die Gravitationszone der jugoslawischen Häfen nach der Vollendung der Una-Strecke, nach der Verlängerung der Eisenbahnlinie Metković—Ploče, sowie nach dem Ausbau des Hafens Ploče zu Gunsten Mitteldalmatiens verschieben werden. Die Periode 1929—1937 trägt daher nur einen vorübergehenden wirtschaftlichen Charakter, denn der Austausch der Güter über das Hinterland hat noch nicht den Umfang erreicht, wie er für später voraus zusehen ist, wenn die Küste mit dem Hinterlande besser verbunden sein wird. Die Erforschung der Einflussgebiete der jugoslawischen Häfen der heutigen Übergangszeit ist nützlich, weil sie uns einen Massstab zur Beurteilung bietet, wie sich in naher Zukunft der Handel mit dem Hinterlande abwickeln wird. Zur Feststellung dieser Einflussgebiete in der angeführten Zeitspanne bediente ich mich der Daten der Handelskammern in Triest und Fiume (*Statistica della navigazione e del commercio di Trieste e di Fiume*), der statistischen Daten des Aussenhandels des Kgr. Jugoslawien, der Daten der Eisenbahnstationen unserer Häfen, der Angaben der Handels- und Gewerbekammern des Küstengebietes und schliesslich der Erfahrungen der grösseren Transportgesellschaften, immer für die Jahre 1930, 1934, 1935, 1936 und 1937.

I. Der Bereich der Inselhäfen.

Auf allen bewohnten Inseln, deren es in unseren Küstengewässern 85 gibt, befinden sich ein oder mehrere Häfen, über die Güter ein- oder ausgeführt werden. Da diese Ein- und Ausfuhr in den meisten Fällen verschwindend klein ist, vereinigte das Finanzministerium diese kleinen Häfen in Zollbezirke und erwähnt in der Handelsstatistik nur den Umlauf der 4 grösseren Inselhäfen Krk, Pag, Preko und Korčula. Die Ausfuhr übersteigt in diesen Häfen die Einfuhr. Am meisten wird Holz und Vieh ausgeführt. Die Gebiete dieser Inselhäfen haben daher keinen grösseren Einfluss auf das Festland.

II. Der Hafenbereich Istriens und des Kroatischen Küstenlandes: Triest, Fiume und Sušak.

Für den Handel Mitteleuropas gewinnen Triest und Fiume erst im Laufe des XVIII. Jhd. an Bedeutung. Der Ausbau ihrer Häfen, der Bau von Strassen und Eisenbahnen steigerte ihren Einfluss auf das Hinterland ausserordentlich. Die beiden erst genannten Häfen teilten sich sozusagen in ihre Aufgabe und übernahmen fast den ganzen Seeverkehr der Oesterr.-Ungar. Monarchie: Triest besorgte die Verbindung zwischen der Lewante und Mitteleuropa, während Fiume hauptsächlich den Handel mit der östlichen Hälfte des Donauraumes betrieb. Mit dem Zerfall Oesterreich-Ungarns ging aber der Warenverkehr in Triest merklich zu Gunsten Venedigs zurück, während der Verkehr von Fiume zu 90% auf Sušak überging. Dank ihrer modernen Hafenanlagen und der guten Strassen- und Bahn-Verbindungen begannen sie aber trotzdem den Waren-austausch einzelner Gegenden ihres Hinterlandes wieder stark an sich zu ziehen. Von unseren Gebieten gravitieren das Draubanat und grosse Teile des Save- und des Donaubanates nach Triest und Fiume. Diese Gravitation nahm in der

letzten Zeit besonders nach Fiume zu. Da Sušak einen zu kleinen Hafen hat, pachtete Jugoslawien einen Teil des Fiumaner Hafens, eben das schon erwähnte Becken »Thaon de Revel« auf 50 Jahre. Jugoslawien führt über dieses Becken hauptsächlich aus, weniger aber ein.

Unser wichtigster Ein- und Ausfuhrhafen ist Sušak. Er steht betreffs der Ausfuhr von Holz im Mittelmeergebiet an erster Stelle. Ferner wird viel Getreide, Erz und Vieh ausgeführt, während Kolonialwaren, Gespinste und Kohle eingeführt werden. Neuerdings beginnt man über Sušak auch frische Fische in grösseren Mengen nach Zagreb und Ljubljana auszuführen. Demgemäss ist der Einfluss des Sušaker Hafens auf den nördlichen Teil unseres Staates recht bedeutend (siehe die Karte).

III. Der Hafenbereich des Velebiter Küstenlandes und Norddalmatiens.

Senj und Obrovac sind die beiden bedeutendsten Häfen des Velebiter oder, wie man es auch nennen könnte, des Likaner Küstenlandes. Sie liegen an seinen Randpunkten. In der Mitte dieses Küstenstreifens liegt der Hafen Karlobag. Senj war einst eine wichtige Handelsstadt mit grossem Verkehr, doch verlor es nach dem Ausbau der Eisenbahnstrecken Fiume—Zagreb—Budapest und Ogujlin—Split stark an Bedeutung. Seine goldene Zeit hatte der Handel dieses Hafens zwischen 1824 und 1862, und sogar Fiume wurde damals »Senjska Rijeka« genannt. Heute wird über Senj nur noch Holz und Getreide ausgeführt.

Obrovac ist wichtig, da dort drei Strassen, von denen zwei aus der Lika kommen, zusammentreffen. Sein Hafen ist wegen der Viehausfuhr von Bedeutung.

Norddalmatien verlor mit Zara seinen natürlichen Ausgang aufs Meer. Der wirtschaftliche und anthropogeographische Einfluss des Hafens von Zara erstreckte sich vor 1918 von Rab bis Murter, d. h. auf cca. 150 km Küstenlänge. Als aber Zara an Italien fiel, blieb es ohne Hinterland und dieses wieder ohne seinen Hafen. Diese politische Änderung wirkte sich dahin aus, dass die kleineren Häfen Preko und besonders Biograd na Moru eine wirtschaftliche Stärkung erfuhren. Über Biograd n/m geht der Transitverkehr unserer Güter nach Zara und umgekehrt derjenige der italienischen Waren zu uns. Nach Biograd n/m gravitiert fast ganz Norddalmatien, also die Ravni Kotari und ein Teil der Bukovica.

IV. Die Zone der Mitteldalmatinischen Häfen: Šibenik und Split.

Mit dem Verluste von Zara verstärkte sich der wirtschaftliche Einfluss Šibeniks. Es schöpft seinen Wohlstand aus dem Warenverkehr mit seinem mit Naturschätzen reich bedachten Hinterlande. Dieses wurde durch den Bau der Eisenbahn von Šibenik nach Knin und der Šipad-Bahn bis Prijedor und Jajce gut erschlossen, so dass sich Šibenik zu einem sehr wichtigen Ausfuhrhafen für Bauxit, Holz und Kohle entwickelt hat. Die Einfuhr über diesen Hafen ist von geringerer Bedeutung. Das Šibeniker Küsten- und Inselgebiet besonders die Gegend der Insel Kornat ist sehr fischreich; dadurch wurde Šibenik auch ein wichtiger Ausfuhrhafen für lebende Fische.

Der Verkehr von Split unterscheidet sich wesentlich von jenem Šibeniks. Durch seine zentrale Lage an unserer Küste, durch den vorzüglichen Natur-

hafen, die an Fischen reiche Umgebung, den Reichtum seines Marktes an Landesprodukten, an Vieh, Erzen und Zement ist dieser Hafen trotz der schlechten Verbindungen mit dem Hinterlande nach dem Umfange seines Warenverkehrs der zweitgrösste an der Adria. Sobald die Una-Bahn fertiggestellt sein wird, die einer natürlichen Bodensenkung in den Dinarischen Alpen folgt, wird Split zweifelsohne auch ein wichtigerer Hafen des Mittelmeeres werden. Aus den statistischen Daten ist zu ersehen, dass Split eigentlich mehr Gütererzeuger als ein Transithafen fürs Hinterland ist (etwas Eisen, Maschinen und Kohle). Die Ausfuhr auf dem Seewege umfasst hauptsächlich Mergel, Bauxit, Gips, Zement, Kohle, chem. Produkte, Salonit, Vieh und etwas Holz, während Kohle, Kolonialwaren und Salz eingeführt werden. Durch den Ausbau der Likastrecke (1925) vergrösserte sich der Einfluss dieses Hafens sowohl auf das Savebanat als auch auf die Vojvodina und Belgrad, wohin hauptsächlich landwirtschaftliche Produkte wie Wein, Fische, Blumenkohl und andere Gemüse verkauft werden, und von wo in den letzten Jahren z. T. Getreide, Mehl und Bohnen zur Einfuhr gelangen. Eine bedeutendere wirtschaftliche Rolle spielen in diesem Sektor der Hafen von Dugirat, wo sich unsere grösste Cyan-Karbidfabrik befindet, und Makarska, bzw. Baškovoda, die für die Ausfuhr von Vieh und Einfuhr von Getreide von Bedeutung sind.

*V. Der Bereich jener Häfen, in denen die Schmalspurbahnen enden:
Metković, Dubrovník, Hercegovni (Zelenika).*

Metković ist eine kleine, 21 km von Meer entfernte Stadt an der Neretva und bloss für kleinere Schiffe bis 800 t erreichbar. Die Stadt gewann an Bedeutung, als man mit den Warentransporte auf der Schmalspurbahn begann, die aus den Neretvatal über den Ivansattel (967 m) nach Sarajevo und von dort weiter ins Innere führt. Die Wichtigkeit dieser Schmalspurbahn stieg bedeutend, als nach dem Zusammenbruch Oesterreich-Ungarns die Strecke Višegrad—Užice gebaut und damit eine Verbindung mit Serbien hergestellt wurde. Metković entwickelte sich zu einem Transithafen, über den hauptsächlich Holz ausgeführt und verschiedene Kolonial- und Textilwaren eingeführt werden. Es wurde auch wichtig für den Warentransit nach und von Bulgarien (via Caribrod). Das Gebiet, für welches Metković von Bedeutung ist, ist das frühere Teritorium Bosnien und Hercegovina, sowie auch ein Teil Westserbiens. Die Rolle, die Metković spielen kann, ist aber wegen seiner kleinen Hafenskapazität allenfalls sehr gering. Seine Warenausfuhr erfolgt hauptsächlich in die näher gelegenen Länder, wie Italien und Griechenland, während es für die Ausfuhr in die anderen Mittelmeerländer oder gar noch weiter durch den Suez-Kanal und Gibraltar nicht in Betracht kommt, da solche Transporte nur durch Schiffe mit einer Tonage von über 10.000 t bewältigt werden können. Deshalb vollzieht sich hier die Ein- und Ausfuhr aus und in entferntere Gebiete über Dubrovník, wo auch grössere Dampfer einlaufen können.

Schon seit dem Mittelalter diente Dubrovník-Gruž als Ausfuhrhafen für einen Teil von Bosnien für die ganze Hercegovina und sogar für Südserbien vorwiegend werden Holz und Erze ausgeführt, Kolonial- und Textilwaren dagegen eingeführt. Das Gravitationsgebiet von Dubrovník umfasst die Hercegovina, Montenegro, den Sandschak, West- und Mittelbosnien. Der Einfluss

Dubrovniks auf die Vojvodina, Belgrad und einen Teil des Moravabananates ist bedeutend geringer.

Eine Nebenlinie der Schmalspurbahn, die eigentlich mehr aus strategischen als aus wirtschaftlichen Gründen erbaut wurde, führt noch nach Hercegnovi und Zelenika. Die wirtschaftlichen Bedürfnisse machten sich natürlich auch diese beiden Häfen zunutze. In Hercegnovi findet kein Verkehr mit Massengütern statt, denn es fehlt hier jede Ein- und Auslandemöglichkeit; deshalb gehen diese Waren nach Zelenika. Hier werden hauptsächlich Holz und Bauxit ausgeführt, während Kohle, Maschinen, Apparate und Nafta eingeführt werden.

Von den angeführten Häfen dieses Bereiches ist also Dubrovnik der wichtigste; ihm folgt Metković und schliesslich Zelenika mit Hercegnovi.

VI. Der Bereich der Häfen: Kotor—Risan—Bar.

Kotor gewann für Montenegro an Bedeutung, als es durch eine Strasse mit Cetinje und dem Tale der Zeta und Morača verbunden wurde. Auch in Risan verstärkte sich der Verkehr, als Oesterreich die Strasse bis Crkvice baute, welche die kürzeste Verbindung der Stadt Nikšić mit der Bocche darstellt. Über diese beiden Häfen werden Kolonialwaren, Getreide, Mehl und Wein eingeführt, ausgeführt werden hauptsächlich Vieh und Viehprodukte. Voriges Jahr wurde Dubrovnik mit Nikšić durch eine neue Bahn verbunden und wird diese Verbindung jedenfalls eine Schwächung des Verkehrs der Häfen Risan und Kotor zur Folge haben.

Der kleine Hafen Bar ist durch eine Bahnlinie mit Virpazar verbunden. Diese Bahn hat seinerzeit Italien erbaut, um das Gebiet der Zeta und Morača leichter wirtschaftlich erschliessen zu können, doch war der Verkehr in diesem Hafen immer sehr gering. Er wurde noch schwächer, als eine Schiffahrtsgesellschaft die »Zetska plovidba«, den Dampferverkehr aufnahm, der Landesprodukte und andere Güter aus Zelenika über die Bojana in unsere Häfen am Skutarisee bringt. Durch den Ausbau der Bahn Nikšić—Dubrovnik wird sicherlich auch der Verkehr des Hafens von Bar noch geringer werden, als er es schon ist.

Ergebnisse.

An unserer Küste gibt es 363 Häfen, aber nur die in dieser Abhandlung angeführten haben eine grössere wirtschaftliche Bedeutung. In unserer Betrachtung haben wir statistische Daten angeführt, aus denen zu ersehen ist, wie sich der Warenverkehr in den Jahren 1930, 1934, 1935, 1936 und 1937 in den einzelnen Häfen gestaltet hat. Daraus folgt, dass Sušak bezw. Split an erster Stelle stehen, an zweiter Šibenik bezw. Dubrovnik, an dritter Metković bezw. Fiume. Erst dann folgen die übrigen Häfen.

Betrachten wir nun die Grösse und Einwohnerzahl der Gebiete, die zu den einzelnen Häfen gravitieren, so werden wir gewahr, dass die Wichtigkeit der einzelnen jugoslawischen Häfen an der Ostküste der Adria eine andere ist, als die eben angeführte. An erster Stelle stehen Fiume-Sušak, an zweiter Metković-Dubrovnik-Hercegnovi-Zelenika, an dritter Split-Šibenik, an vierter Risan-Kotor-Bar und an fünfter Senj-Karlobag-Obrovac-Biograd n/m. Dieser Unterschied kann so erklärt werden, dass Split eine reichere Umgebung besitzt als

die anderen Küstenorte, eine Umgebung, die ohne Rücksicht auf den Hinterland grosse Warenmengen ein- und ausführt. Split hat daher einen grösseren Warenumsatz als die anderen Häfen, obwohl die letzteren über ein grösseres Hinterland verfügen. Im übrigen bestätigt uns dies auch die Tabelle, welche uns den Frachtverkehr der Eisenbahnen zeigt. Wenn wir die Flächen der einzelnen Gebiete, die zur Adria gravitieren, zusammenfassen, erhalten wir ein Gebiet von cca. 116.773 qkm oder 46,8% der gesamten Flächenausdehnung Jugoslawiens. Auf diesen Gebiete leben 6.520.503 Einwohner, also 46,8% der Gesamtbevölkerung des Königreiches. Zur Adria gravitiert also nahezu die Hälfte des Staatsgebietes wie auch die Hälfte der Bewohner ganz Jugoslawiens. Wollte man die wirtschaftlichen Zonen, die zur Adria gravitieren, vergrössern, so müsste man zuerst noch zahlreiche die Adria betreffende Probleme lösen. Zahlreiche Verkehrswege müssen ausgebaut, die Hafenanlagen müssen verbessert, die Leistungsfähigkeit unserer Handelsflotte muss gehoben und neue Märkte müssen erschlossen werden. Nicht unwichtig ist auch die Frage, ob es schon in der nächsten Zukunft gelingen wird, das Verständnis des jugoslawischen Binnenländers für das Meer und die Seegeltung seines Landes zu wecken bzw. es dort, wo es schon wach ist, noch zu vertiefen.