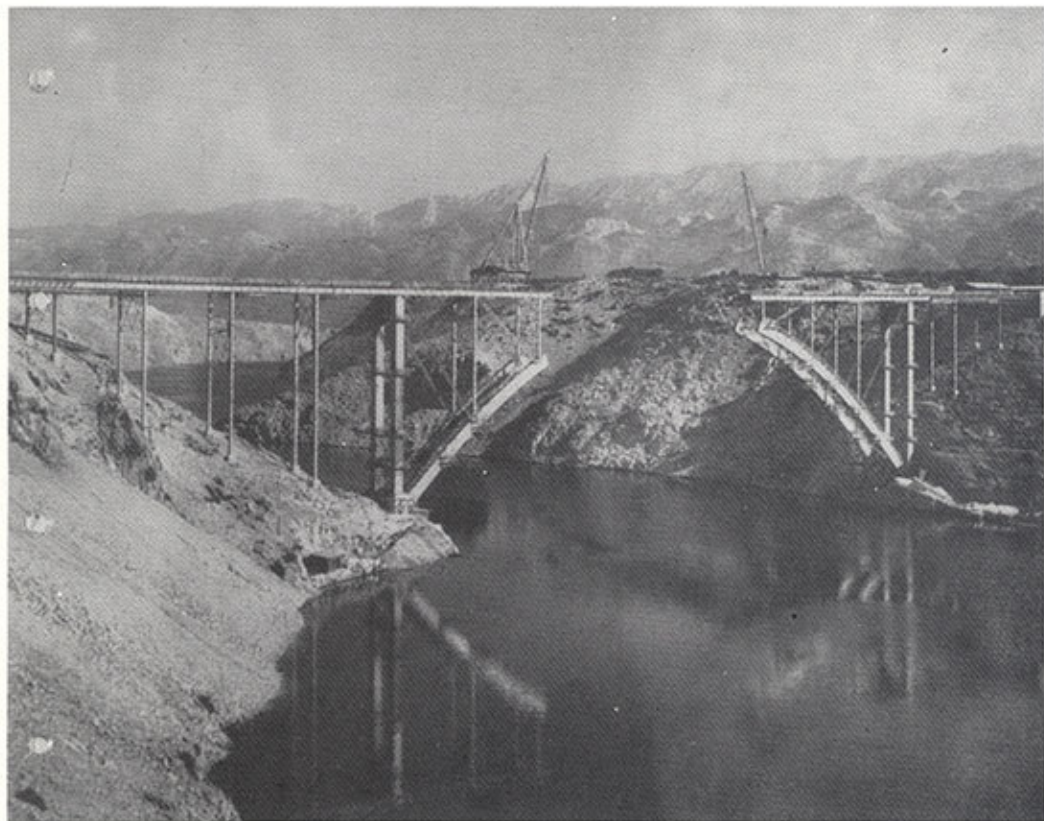


PROMETNO POVEZIVANJE ZADRA U SFR JUGOSLAVIJI



NARODNI MUZEJ ZADAR
Odjel obnove i socijalističke izgradnje

ZADAR 1989.

NARODNI MUZEJ - ZÁPISKY

Odd. DOKUMENTACE

Br. B-166

Vjekovima je Velebitski masiv prometno odvajao sjevernu Dalmaciju od kontinenta. Francuska i Austrija koje su vladale ovim područjem u prošlom stoljeću izgradile su dvije makadamske ceste. Ove ceste nisu mogle udovoljiti ni tehničkim ni ostalim zahtjevima prometa 20-tog stoljeća te se Zadar našao veoma slabo prometno povezan s unutrašnjošću.

Ovaj vjekovni problem rješava tek SFR Jugoslavija gradnjom Jadranske magistrale, željeznice Knin — Zadar, ceste Obrovac — Gračac — Zagreb, aerodroma »Zadar«, luke u Zadru i niz regionalnih i lokalnih cesta. Ponukani 30-godišnjicom puštanja u promet Jadranske magistrale, 20-godišnjicom gradnje zadarskog aerodroma, te aktualnim razmišljanjima o prometnom razvoju ovoga kraja odlučili smo da priredimo ovu izložbu. Želja nam je da se kroz dio sačuvane dokumentacije prisjetimo tih gradnji a mlađi upoznaju s njim. Zahvaljujući i prometnicama Zadar izrasta u jedan od većih središta SR Hrvatske i SFRJ. Tek izgradnjom prometnica Zadar postaje ne samo državnoopravno već istinski dio domovine Hrvatske i Jugoslavije. Utkan u njegovo tkivo postaje impuls razvoja a u punom smislu su se ostvarili zaključci ZAVNOH-a i AVNOJ-a o priključenju Zadra Jugoslaviji.

Asfaltna cestovna mreža zadarske regije do početka gradnje Jadranske magistrale nije postojala. Promet se odvijao makadamskim cestama izgrađenim pretežno za vladavine Francuske i Austrije nepodesnim za suvremen saobraćaj.

Do 1956. magistrala je izgrađena do Novog Vinodolskog te je započeta gradnja 174 km magistrale do Zadra. Projekte je izradilo Inženjersko projektno biro iz Zagreba na čelu s projektantima: J. Šiprakom, Z. Ostojićem, M. Fučkana. Projekt Masleničkog mosta izradio je V. Draganić a vijadukt Starigrad — Grbač J. Šipraka. Radove je izvelo građevno poduzeće »Asfalt« iz Rijeke, »Viadukt« iz Zagreba i jedinice JNA. Dionica Maslenica — Zadar prva je svečano puštena u promet 1958. Sljedeće godine, 3. 05. 1959. uz opće oduševljenje svih žitelja ovoga kraja puštena je u promet dionica Novi Vinodolski — Zadar. Tom prilikom odlikovano je ordenom rada 37 i medaljom rada 64 graditelja ceste. Magistralu je u prosjeku dnevno gradilo 2500 radnika, izgrađena su 2 tunela, 1080 propusta za vodu, 1 viadukt. Maslenički most pušten je u promet 1960. Poduzeće »Asfalt« nastavlja radove na dionici Zadar — Biograd. Magistrala je preporodila cijeli ovaj kraj koji je uz privredni razvitak spreman i za turistički razvoj.

Kraj 60-tih godina karakterizira izgradnja asfaltnih cesta koje spajaju sjeverodalmatinske općine. Posebno je karakteristična 1968. kada je izgrađen Paški most po projektu I. Stojadinovića i cesta Pag — Ljubač — Posedarje. Pušteno je u promet 14 km ceste Benkovac — Biograd. Gradi se cesta Posedarje — Novigrad i Zadar — Nin. Godine 1968. započinje gradnja ceste preko otoka Ugljana. Izuzetno su značajni radovi na cesti Obrovac — Gračac. Paralelno se radi na dionici Plitvice — Gračac. Izgradnjom te ceste Zadar je definitivno spojen s unutrašnjošću zemlje bez obzira na njenu propusnu moć. Grade se ceste regionalnog karaktera, kao što su ceste Zadar — Poljica — Ljubač (najkraći put do otoka Paga), cesta Zadar — Karin — Obrovac —



Narod ovog kraja gradi prugu

Ervenik — Knin, te najkraći put do Benkovca Zadar — Biljane Donje — Benkovac s produžetkom preko Bulića do Drniša. Izgrađeno je 10 lokalnih cesta koje sada isprepliću Bukovicu i Ravne kotare, priobalno područje i neke otoke. Od lokalnih cesta još nije asfaltirano 50 km ceste i dovršeno 24 km na Dugom otoku. Značaj ovih cesta ogleda se u mjerenom prometu vozila 6856 dnevno, u ljetnim mjesecima 12.867 vozila dnevno (statistika 1978.). Privredno značenje vidljivo je time što dnevno ovim cestama prođe 3000 teretnih vozila a godišnje zadarski prijevoznici prevezu 121287 tisuća tona robe i 7.694.000 putnika (statistika 1987.).

Novе potrebe iziskuju hitnu gradnju novih suvremenih auto-cesta. Društveno-politički organi iniciraju a stručne institucije rade elaborate već 15 godina o Jadranskom autoputu, autoputu Zagreb — Dalmacija, tunelu kroz Velebit i druge.

Od prvog projekta 1843. za izgradnjom željezničke pruge iz Zadra prema unutrašnjosti, do njene realizacije prošlo je 124 godine. Pruga je građena 14 godina. Započeta je 1953. probijanjem tunela kod Ostrovice a završena 18. 06. 1967. Osnovne karakteristike pruge su uspon od 8% (što je svrstava u ravničarske i ekonomične pruge). Duljina pruge je 94,8 km s 21 tunelom u dužini od 2900 metara, 3 veća mosta, preko stotinu vodovodnih propusta, kanala, nasipa. Najteže dionice za gradnju bile su na izlasku iz Knina i kanjona rijeke Krke te gradnja tunela Debeljak (1320 m). Prugu je gradilo 15 radnih organizacija, ali je radove u najvećem obimu izveo G.P. »Gortan« iz Zagreba. Brzina vlaka je maksimalno 80 km. Propusna moć je 16 pari putničkih i 12 pari teretnih vlakova dnevno koji godišnje mogu prenijeti 2.190.000 tona tereta. Prema dinamici gradnje otvarane su pojedine dionice pruge i to Knin — Kistanje 25. 01. 1962. Knin — Benkovac 26. 05. 1963., Knin — Bibinje 12. 01. 1967. i Knin — Zadar 18. 06. 1967. Mnoštvo mladih ljudi zaposlilo se na gradnji pruge. Ovaj kraj je privredno odmah živnuo spojen preko Knina na Unsku prugu prema Zagrebu, zapadnoj Bosni i Slavoniji. Od Knina prema Gračacu grana se Lička pruga koja

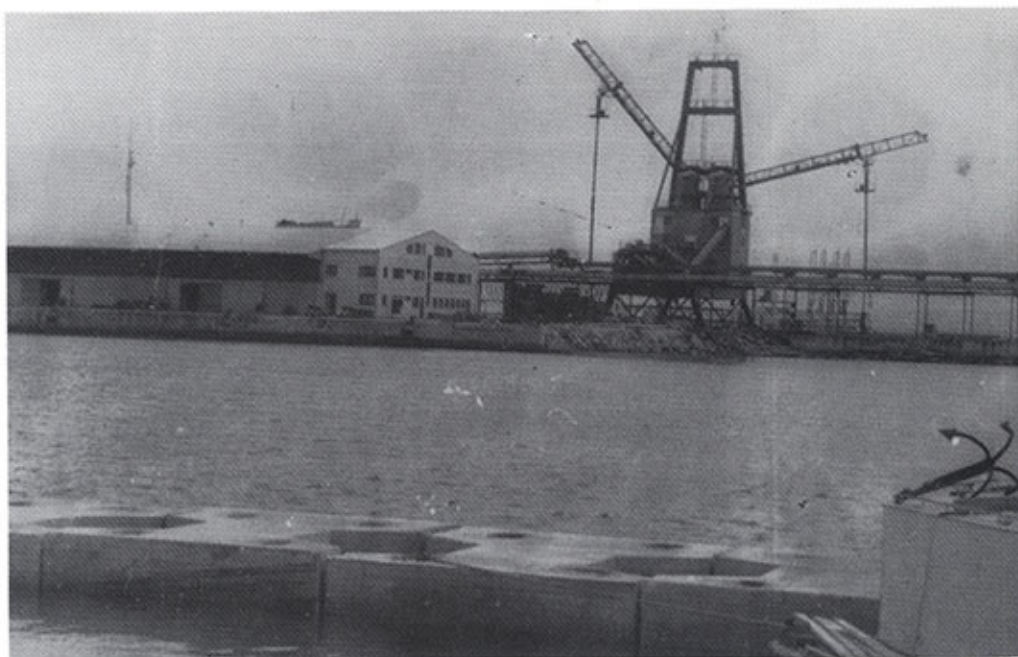


Gradnja pruge nadomak Zadru

ovaj kraj osim sa Zagrebom povezuje s Hrvatskim primorjem, Gorskim kotarom, Liikom i Slovenijom. Po svojim karakteristikama Unska pruga je povoljnija za transport, jer osim Zagreba veže i zapadnu Bosnu i Slavoniju a preko čvorišta Slunja veže se na prugu prema Beogradu. Lička pruga je nešto duža s nepovoljnim visinskim kotama kod Rudopolja i Malovana. Zbog navedenog izrađena su i idejna rješenja rekonstrukcije tih točaka i skraćenja pruge za 19 km te bi s ekonomičnošću bila izjednačena s Unskom prugom. Potrebna je elektrifikacija pruge Knin — Zadar kao što je elektrificirana Unska pruga i dio pruge Knin — Split.

Danas na pruži Knin — Zadar — Knin dnevno saobraća 18 vlakova (9 pari) i to 6 pari putničkih vlakova koji vrše ukrcaj i iskrcaj putnika u četiri željezničke stanice, 16 željezničkih stajališta i jedne ukrsnice. Dnevno prometuje 1 par brzog vlaka Zadar — Beograd — Zadar. Za vrijeme turističke sezone saobraća 1 par ekspres vlaka (Kornat) na relaciji Zadar — Zagreb — Zadar. Izvan turističke sezone jedan vagon je priključen na vlak Split — Zagreb — Split. U turističkoj sezoni saobraćaju direktni vagoni za Osijek, Vinkovce, Slavonski brod, Varaždin i Novi Sad. Tokom sezone 17 puta saobraćaju spavaća kola Prag — Zadar — Prag. Dva su redovna teretna vlaka dnevno, obično tri izvanredna, ostalo po potrebi. Željeznički sistem u Zadru čine željezničke stanice Zadar i Bibinje te željeznički kolosijeci radnih organizacija s ukupno 45 kolosjeka u ukupnoj dužini od 17.268 m, godišnje prugom prođe 1,2 milijuna putnika i 700 tisuća tona robe.

Odmah po oslobođenju Zadra pristupilo se raščišćavanju i obnovi porušene luke. Započeo je nesmetani putnički i teretni saobraćaj. Izgradnji nove industrijske i lučke zone u uvali Gaženica prišlo se 1953. Lukobrane nove luke u uvali Gaženica uglavnom je radio »Pomgrad« Split. Do 1970. traje izgradnja osnovnih objekata luke. Prvi teret iskrcan je 1967. kada je tanker »Iž« zadarskog »Jugotankera« dovezao 18 tisuća tona ulja. Od tog vremena pratimo nagli rast prometa luke. Od 1979. teče specijalizacija lučkih postrojenja kako bi privukla što više tereta. Danas luka raspolaže



Pogled na Zadarsku luku u Gaženici

s 1830 metara operativne obale podijeljene za promet rasutim teretima, generalnim teretima, tekućim teretima terminalom za prekrcaj žitarica i za snabdijevanje platformi. U zadarsku luku »Gaženica« mogu pristati brodovi do 80.000 DWT sa gazom do 12 metara. Godišnji kapacitet prekrcaja i ukrcaja su 2.460.000 tona tereta. Izgrađeni su značajni skladišni kapaciteti zatvorena skladišta, otvorena skladišta rezervoari za tekuće terete, rezervoar za kemijske terete. Posebnu kvalitetu čini terminal za žitarice. U luci je instalirano ukupno 4251 metar željezničkog kolosjeka i moguće je manipulirati 140 vagona na ukupnoj površini 300.000 m². Luka ni danas nije potpuno izgrađena i znatne su rezerve u njenom širenju. Promet u luci 1967. bio je 40.000 tona, od tog vremena pratimo konstantni lagani rast prometa da bi se 80-tih godina promet zaustavio između 600 i 700 tisuća tona. Prošle godine promet je izvršilo 263 broda i to s uvozom 248.000 tona i izvozom 158.000 tona, u tranzitu je 10.000 tona robe a ostalo u razvozu. Kontinuiranost prometa u luci čine redovite linije broderskog poduzeća »Jugolinija«, tereti »Rafinerije Rijeka«, tereti kemikalija iz Omišlja na otoku Krku, značajan je i promet drvnom građom.

Aerodrom »Zadar« počeo se graditi 1968. da bi se otvorio za upotrebu 19. 04. 1969. Izgrađena je poletno-sletna staza dužine 2 km, ponekad se koristi vojna poletno-sletna staza što omogućava polijetanje i slijetanje aviona po svim vjetrovima pa je po tome to jedini takav civilni aerodrom u zemlji. Radove su izveli G.P. »Gortan«, G.P. »Jadran« i »Slovenijaceste«. Osim piste izgrađeni su i pomoćni objekti pa se nesmetano odvija domaći i inozemni transport. S obzirom da se 75% saobraćaja odvija u ljetnim mjesecima, spada u kategoriju turističkih aerodroma. Od otvaranja aerodroma do 1973. nagli je rast putnika. Razdoblje stagnacije je od 1974. do 1984. što je uvjetovano naftnom krizom u svijetu i kod nas, s padom standarda naših građana i stagnacije gradnje novih turističkih kapaciteta. Zadnje četiri godine ponovno raste promet na aerodromu »Zadar«. Ilustracije radi dostiže raniju brojku od 1.300.000

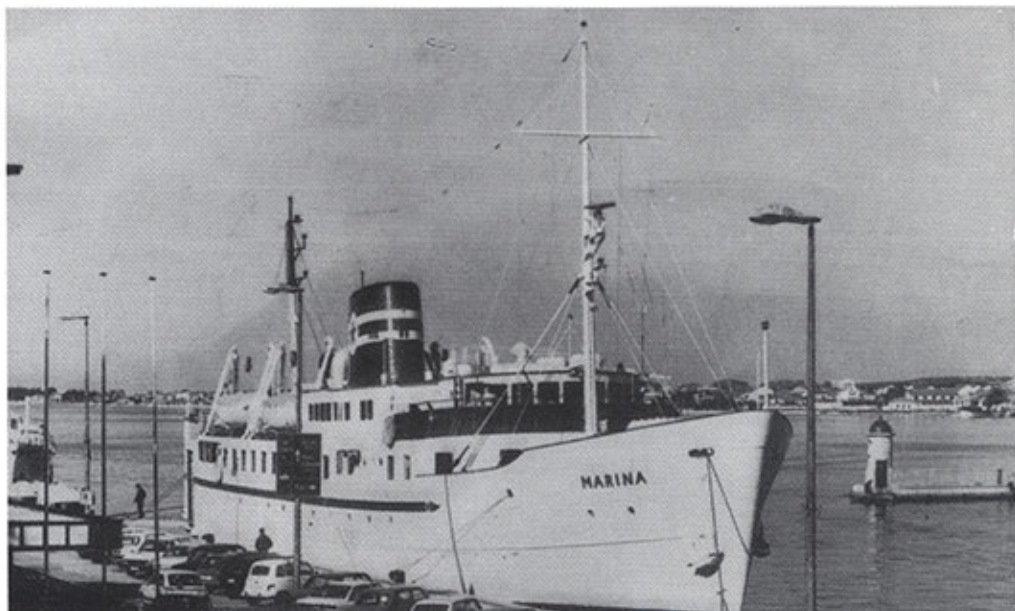


Putnici na aerodromu »Zadar«

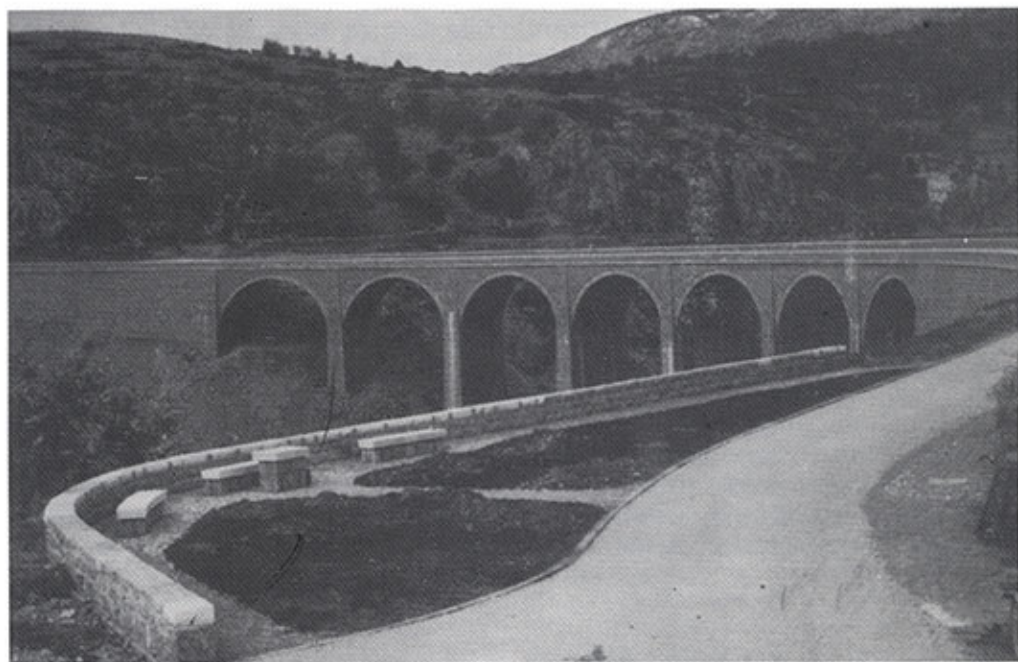
putnika i 1.200 slijetanja i isto toliko polijetanja aviona. Redovite su linije za Zagreb i Beograd. Ranijih godina postojale su redovite linije za Osijek, Sarajevo, Ohrid, Maribor. Značajan je promet roba na aerodromu (429.467 kg 1987. godine). Mnogobrojne su charter linije s evropskim zemljama. Sve češće na zadarski aerodrom slijeću mali sportski avioni, avioni privredne avijacije a usluge koristi i aero klub »Zadar«. Nisu rjetka padobranska i druga avio-takmičenja. Organiziraju se panoramska razgledanja ljepota zadarskog kraja.

Propusna moć i kapaciteti su mnogo veći i tu je Zadru rezerva u prometnom povezivanju sa zemljom i inozemstvom. Neophodna je modernizacija aerodroma i tješnja suradnja sa sjeverodalmatinskim ugostiteljskim radnim organizacijama, domaćim i svjetskim turističkim agencijama i avio-kompanijama.

Za prevladavanje vjekovne prometne izoliranosti Zadra najznačajnije je razdoblje od 1960. do 1970. godine kada su izgrađene opisane prometnice. Ovo je označilo nagli prosperitet svih mjesta a pogotovo onih kraj kojih i kroz koja su prošle prometnice. Bez ovih prometnica Zadar ne bi postao industrijski centar, centar sjeverne Dalmacije značajan za SR Hrvatsku i SFR Jugoslaviju. Da bi se održao dosadašnji privredni rast neophodno je izgraditi nove auto-puteve, rekonstruirati i elektrificirati željezničku prugu. U dva zadnja desetljeća nije izgrađena prometnica koja bi zadovoljavala promet nadolazećeg stoljeća, pa se Zadru može desiti da prometna infrastruktura ponovno bude kočnica njegovog razvoja.



Trajekt »Marina« u zadarskoj gradskoj luci



Viadukt Grbač na jadranskoj magistrali

KATALOG

1. Uvodni tekst
2. Jugoslavija, saobraćajna karta
3. Karta željezničke mreže SFR Jugoslavije
4. Karta željezničke pruge Knin—Zadar
5. Skica željezničke stanice u Zadru
6. Skica željezničke stanice u Bibinjama s industrijskim kolosjecima
7. Grafikon putnika i robe na pruzi Zadar—Knin—Zadar
8. Karta cestovne mreže SR Hrvatske
9. Karta cestovne mreže sjeverne Dalmacije
10. Grafikon prometa robe prijevoznika sa sjedištem u Zadru
11. Grafikon prometa putnika cestovnim saobraćajem u Zadru
12. Skica luke u Zadru s planom buduće izgradnje
13. Grafikon prometa tereta u luci u Zadru
14. Karta avionskih linija s aerodroma »Zadar«
15. Grafikon prometa putnika i aviona na aerodromu »Zadar«
16. Karta brodskih linija sa Zadrom
17. Karta buduće Jadranske autoceste
18. Skica varijanti budućeg tunela »Velebit«
19. Skica budućeg autoputa Zagreb—Dalmacija
20. Skica buduće rekonstrukcije Ličke željezničke pruge
21. Serpentine stare makadamske ceste kod Obrovca
22. Stara makadamska cesta kod Turnja
23. Graditelji svečano primaju alat za gradnju ceste Maslenica—Zadar
24. Jedinice JNA grade cestu Maslenica—Zadar
- 25-47. Poduzeće »Asfalt« iz Rijeke gradi dionicu Jadranske magistrale Novi Vinodolski—Zadar
- 48-60. Poduzeće »Mostogradnja« gradi Maslenički most
61. Svečano puštanje u promet Masleničkog mosta
62. Pogled na Virski most
63. Gradnja Paškog mosta
64. Pogled na most otok Ugljan—otok Pašman
65. Željeznički most na rijeci Kličevici u gradnji
66. Jedan cjevasti propust za vodu na pruzi u gradnji
67. Jedan nadvožnjak na pruzi u gradnji
68. Ulaz u tunel T-8 u kanjonu Krke pri kraju gradnje
69. Donji stroj pruge uz rijeku Krku kod tunela T-8
70. Ulazni portal tunela T-21 kod Lišana Ostrovačkih u gradnji
71. Gradnja odvodnog kanala kod Nadina
72. Radovi u usjeku na 48 km kod Lepura
73. Pogled na gotov usjek u 48 km pruge
- 74-80. Rad radnika u tunelu na željezničkoj pruzi Knin—Zadar
- 81-82. Željeznička remontna radionica za građevinsku tehniku pri izgradnji pruge u Kistanjama
83. Narod Bukovice i Ravnih kotara postaje graditelj pruge
- 84-87. Željeznička pruga je stigla nadomak Benkovcu
- 87-90. Probijanje tunela Debeljak dužine 1320 metara
91. Narodni poslanik Karlo Žuvić posjećuje gradilište tunela Debeljak
92. Portal tunela Debeljak je završen
93. Graditelji tunela Debeljak odlaze na proslavu proboja tunela

94. Svečana tribina za proslavu proboja tunela Debeljak
- 95-97. Gradnja pruge Knin—Zadar primakla se predgrađu grada Zadra
98. Svečanost graditelja pruge prilikom puštanja u promet dionice Knin—Bibinje
99. Plato na kojem će se uskoro izgraditi željeznička stanica u Zadru
100. Željeznički kolodvor u Zadru u gradnji
101. Svečano puštanje u promet pruge Knin—Zadar 18. 06. 1967. godine
102. Ekspresni vlak »Kornat« na zadarskom kolodvoru
103. Panoramski snimak zadarske luke u Gaženici
104. Izgradnja gata u luci Gaženici
105. Doprema blokova za izgradnju gata u luci Gaženici
106. Skladište za drvenu građu zadarske luke u gradnji
107. Pogled na terminal za prekrcaj žitarica u luci Gaženici
108. Pneumatske hale (napuhana skladišta) za smještaj robe u luci Gaženica
109. Veliki tereti za reverzibilnu elektranu »Obrovac« u zadarskoj luci
110. Pogled na skladište zadarske luke u Gaženici
111. Dio gata i neka skladišta u luci
112. Brod s rasutim teretima u luci Gaženici
113. Tanker »Slaviša Vajner« RO »Jugotanker« Zadar na putu za zadarsku luku
114. Parobrodi »Ugljan«, »Cres«, »Pašman« u gradskoj luci na kraju svog voznog vijeka
115. Trajekt »Marina«, na liniji Zadar—Pula, pristaje u zadarsku luku
116. Brod »Slavija« brze pruge Rijeka—Zadar—Split—Dubrovnik u zadarskoj luci
117. Trajekt »Borik« pruge Zadar—Ugljan pristaje u Preku
118. Svečani početak gradnje aerodroma »Zadar«
119. Priprema tamponskog sloja za uzletno-poletnu stazu aerodroma »Zadar«
120. Zadnji kamion iskrčava asfalt za uzletno-poletnu stazu aerodroma »Zadar«
121. Građani grada Zadra na uzletno-poletnoj stazi prilikom svečanog otvaranja aerodroma »Zadar«
122. Svečano presijecanje vrpce prilikom puštanja u promet aerodroma »Zadar«
124. Prve zemaljske stjuardese zadarskog aerodroma
125. Prvi putnici na zadarskom aerodromu
126. Razni tipovi aviona na zadarskom aerodromu

Fotografije: A. Brkan, 63, 87-103, 111-113, 124; album »Jadranska cesta« Novi — Zadar 1959« vlasništvo ing. Maksimilijan Vukelić, 22, 25-47; album »Cesta Maslenica Zadar« — VP 4919-14 Zadar vlasništvo ing. Stjepan Lamer, 23, 24; album »Most Maslenica 1958-1960« vlasništvo Drago Strenja; 48-60; arhiva ing. Miloš Kovač; 69-72, 82, 83, 94-97, 99; Z. Kucelin; 114, 115, 116; arhiva RO »Luka« Zadar; 104-110; arhiva G.P. »V. Gortan« OOUR Zadar; 64-68, 80, 81, 90, 91; arhiva aerodroma »Zadar«; 117-123.

Zahvaljujemo mnogobrojnim suradnicima na pomoći prilikom skupljanja izložene građe te na posudbi istih.

Plan izložbe i kataloga: Vladimir Alavanja

Postava izložbe: Vladimir Alavanja, Antun Travirka

Izrada grafikona: RO »Luka« Zadar

Tehnički suradnik na izložbi: Marko Opačić

Tisak: »Narodni list« Zadar

Naklada: 300 primjeraka

