

UDK 656.62 (497.5 Metković) "1918/1941"  
Izvorni znanstveni članak  
Primljeno: 9. travnja. 2000.

## Značenje metkovske luke u pomorskoj trgovini Dalmacije između dvaju svjetskih ratova

IVAN JURIĆ

Metković, Republika Hrvatska

U ovom radu se donose podaci o značenju metkovske luke u pomorskoj trgovini Dalmacije između dvaju svjetskih ratova. Također se donose osnovni podaci o neretvanskim pristaništima Opuzenu i Aleksandrovo. Konstatira se da je oduvijek oko ušća Neretve postojala luka. Luke su nastajale i nestajale, ali je promet roba dolinom Neretve s mora prema unutrašnjosti i obratno ostao trajan.

### *Luka Metković*

Rijeka Neretva je svojom prirodnom probojnicom kroz Dinaride napravila prirodni prolaz pogodan za trgovački put kojim se prevozila roba, putnici i ideje iz Jadrana prema unutrašnjosti i obratno. Tim je putem tekao trgovački promet u oba smjera od prapovijesti do danas.

Tijekom povijesti u donjem toku rijeke Neretve nastalo je nekoliko luka. Tako se u prapovijesti neretvanska luka nalazila u Naroni, današnjem Vidu u blizini Metkovića. U srednjem vijeku bila je u Drijevi, današnjoj Gabeli, i eventualno u Počitelju te u Brštaniku na Maloj Neretvi, današnjoj Podgradini. U kasnom srednjem vijeku se spominje pristanište - luka Ploče u današnjim Pločama koja se u nekim mletačkim izvorima naziva Porto Tolero.<sup>1</sup> Između dvaju svjetskih ratova pristanište je dobilo naziv Aleksandrovo. Početkom osamnaestoga stoljeća nova neretvanska luka nastaje u Metkoviću. O ulozi luke Metković i pristaništima Opuzen i Aleksandrovo u pomorskoj trgovini Dalmacije između dvaju svjetskih ratova govori se u sljedećem razmatranju.

Luka Metković nastala je godine 1716. kada su Mlečani napustili Gabelu i za svoje vojno i upravno središte odredili Norinsku kulu i Fort Opus, današnji Opuzen. Nova je neretvanska luka nastala oko četiri kilometra nizvodno od Gabele, na Unki, predjelu Metkovića na samoj granici osmanlijske Bosne i Hercegovine i mletačke Dalmacije.

<sup>1</sup> Mletačka mapa delte Neretve iz dijela Petra Coronellia Isolario, 1696., Parte I, str. 157.

Iako se metkovska luka nalazi na rijeci Neretvi ona je po svojim karakteristikama pomorska luka.<sup>2</sup> Nakon regulacije rijeke Neretve za promet (1881.-1889.) nastao je plovni kanal od ušća do Metkovića, koji je ujedno i akvatorij metkovske luke. Nakon regulacije u luku su mogli nesmetano uplovljavati brodovi nosivosti do dvije tisuće tona.

Da bi se lučki poslovi mogli nesmetano obavljati trebalo je redovito čistiti plovni kanal od nanosa koje je Neretva taložila u svom donjem toku od Metkovića do ušća. Kako se čišćenje plovnog kanala nije redovito održavalo stvarali su se podvodni sprudovi koji su ometali plovidbu.<sup>3</sup>

Metkovska je luka u drugoj polovici devetnaestoga stoljeća bila jedna od najznačajnijih dalmatinskih luka zahvaljujući ponajviše prometnim vezama s unutrašnjošću dolinom rijeke Neretve i Bosne. Početkom dvadesetoga stoljeća luka postupno počinje gubiti dotadašnje značenje. Dio svoje trgovine, koji je nekada bio upućen na Metković, Bosna i Hercegovina je usmjerila na Dubrovnik i Zeleniku od godine 1901. kada je puštena u promet željeznička pruga Gabela-Uskopje-Gruž (Dubrovnik), i Uskopje-Zelenika u Boki kotorskoj. Ipak se i dalje preko metkovske luke prevozi veći dio putnika i robe nego preko Gruža i Zelenike.<sup>4</sup> Naime, luka Metković je novom prugom proširila prometno gravitacijsko područje prema Crnoj Gori i istočnoj Hercegovini. Najveća je izvozna stavka bosansko-hercegovačke trgovine i dalje ostao ugljen, drvo i ruda<sup>5</sup> koji su se izvozili preko metkovske luke.

Zbog nepovoljnih uvjeta plovidbe i male nosivosti brodova, bosansko-hercegovački su trgovci ipak tražili povoljnije uvjete za izvoz i uvoz robe i to prema sjeveru preko Broda. U razdoblju od godine 1907. do 1911. trgovački je promet iz Bosne i Hercegovine preko hrvatsko-slavonske granice iznosio 69,16 posto, a preko dalmatinskih luka samo 30,62 posto ukupnog prometa.<sup>6</sup>

Tablica 1.: Uvoz preko važnijih dalmatinskih luka u kvintalima

Godina	Metković	Gruž	Split	Šibenik	Zadar
1895. <sup>7</sup>	222.176	149.814	177.448	66.631	132.407
1899. <sup>8</sup>	214.598	178.046	235.715	113.884	154.259
1911. <sup>9</sup>	384.790	121.428	587.822	307.275	287.041

<sup>2</sup> Rade Jerković, „Povijesni razvoj neretvanske luke“, *Jadranska straža*, br. 5, Split, 1940., str. 188

<sup>3</sup> Ivan Jurić, *Gospodarski razvoj luke i trgovišta Metković 1850.- 1918.*, Metković, 2000., str. 114

<sup>4</sup> Zvonimir Jelinović, *Borba za jadranske pruge i njeni ekonomski ciljevi*, Zagreb, 1957., str. 227

<sup>5</sup> Sumarni izvještaj Trgovačke i obrtničke komore za Bosnu i Hercegovinu o stanju obrta, trgovine i prometa njezina područja u godinama 1911. i 1912., Sarajevo, 1913., str. 31.-32.

<sup>6</sup> Isto, str. 33.

<sup>7</sup> Statistica della navigazione e del commercio marittimo nei porti austriaci per l' anno 1895., Trieste, 1896., str. 204.-205.

<sup>8</sup> Statistica della navigazione... per l' anno 1899., Trieste, 1900., str. 212-213.

<sup>9</sup> Statistica della navigazione... per l' anno 1911., Trieste, 1912., str. 202-203.

Godine 1895. metkovska je luka na prvom mjestu po uvozu među lukama Dalmacije, a četiri godine poslije nalazi se na drugom mjestu, odmah poslije Splita, da bi godine 1911. također bila druga naša luka po uvoznoj trgovini u Dalmaciji. Takvo je mjesto zauzimala metkovska luka u prvom redu zbog izgradnje prometnica prema gravitacijskom zaleđu kao što su makadamske ceste i uskotračnica, što u ono doba nisu imale druge luke.

Tablica 2.: Izvoz preko važnijih dalmatinskih luka u kvintalima

Godina	Metković	Gruž	Split	Šibenik	Zadar
1895. <sup>10</sup>	156.409	26.778	177.010	226.501	43.640
1899. <sup>11</sup>	628.072	22.784	156.567	249.431	25.821
1911. <sup>12</sup>	347.656	15.904	1.379.146	1.612.884	391.62

Izvozna trgovina preko metkovske luke od godine 1895. do 1899. naglo raste, da bi godine 1911. postupno opadala. Dubrovačka i zadarska luka stalno su u opadanju. Međutim, velik uspon pokazuju splitska i šibenska luka od godine 1899. do 1911. što je svakako posljedica intenzivnijeg razvoja industrije u ovim gradovima.

Tijekom Prvoga svjetskog rata i u prvim godinama nakon rata promet ove luke gotovo je zamro. U tome je razdoblju uglavnom služio ratnim potrebama Monarhije.

Između dvaju svjetskih ratova metkovski su gospodarstvenici nastojali održati luku na razini lučkog prometa prije Prvoga svjetskog rata. To je bilo teško ostvariti, u prvom redu zbog nepovoljnih maritimnih uvjeta Neretve od ušća do Metkovića.

Bez obzira na poteškoće metkovska je luka i u međuratnom razdoblju imala zapažene prometne rezultate kako u prometu roba tako isto i putnika.

Tablica 3.: Usporedni pregled prispjelih i otputovalih brodova važnijih dalmatinskih luka<sup>13</sup>

Luka	God. 1913.		God. 1923.		God. 1925.	
	brodova	tona	brodova	tona	brodova	tona
Split	13.698	3.637.919	11.644	2.435.297	15.057	3.954.329
Dubrovnik	7.442	2.470.143	5.764	1.686.259	6.528	2.165.630
Šibenik	7.931	1.612.217	4.117	909.014	6.397	1.351.982
Metković	2.088	435.579	2.552	401.674	2.492	370.066
Zelenika	Nema podataka		2.662	257.674	3.344	281.586

Po broju uplovljenih i isplovljenih brodova metkovska je luka bila na četvrtom mjestu. To je ujedno i pokazatelj da će se na takvom mjestu, ili čak nižem, nalaziti u izvozno-uvoznoj trgovini. Iz ovoga se daje zaključiti da je

<sup>10</sup> Statistica della navigazione... per l' anno 1895., Trieste, 1896., str. 382-383.

<sup>11</sup> Statistica della navigazione... per l' anno 1889., Trieste, 1900., str. 388-389.

<sup>12</sup> Statistica della navigazione... per l' anno 1911., Trieste, 1912., str. 418-419.

<sup>13</sup> Trgovačka i obrtnička komora Split (dalje TOK), Statistički pregled pomorskog saobraćaja i prometa (uvoza i izvoza) robe preko mora u lukama i pristaništima Kraljevine Srba, Hrvata i Slovenaca u godini 1925., stranica nije numerirana.

izvozna roba iz Bosne i Hercegovine i dalje tražila povoljnije putove, a to su bile luke na moru koje su mogle primiti veće terete od metkovačke luke.

Tablica 4.: Pregled uplovljenih brodova u glavne dalmatinske luke.<sup>14</sup>

God.	Luka	Jedrenjaci		Parni brodovi				Ukupno	
		Broj	tona	Red. pruga		Slob. plovidba		Broj	Tona
				Broj	tona	Broj	tona		
1930.	Dubrovnik	847	46.252	3.257	937.588	583	600.942	4.687	1.584.782
1935.		662	24.537	2.850	1.218.259	897	1.178.694	4.409	2.421.490
1939.		943	36.346	3.407	1.487.543	578	804.021	4.928	2.407.910
1930.	Metković	232	12.720	1.113	186.128	79	17.283	1.424	216.131
1935.		323	20.117	917	155.319	165	35216	1.405	210.652
1939.		540	28.400	948	203.785	76	20.373	1.564	252.558
1930.	Split	1.773	79.756	6.718	1.446.654	1.748	1.209.022	10.239	2.735.432
1935.		1.762	68.477	6.901	1.826.840	1.582	1.459.692	10.245	3.355.009
1939.		2.968	93.668	6.169	1.880.685	1.336	1.491.371	10.473	3.465.724
1930.	Šibenik	291	15.941	3.156	636.564	1.147	287.953	4.594	940.458
1935.		754	32.782	2.683	695.361	1.073	325.586	4.510	953.729
1939.		551	24.683	3.642	597.369	472	291.621	4.656	913.673

Po svemu sudeći jedrenjaci i dalje imaju važnu ulogu u uvoznoj trgovini dalmatinskih luka. Dolazak brodova u luke u stalnom je porastu, bez obzira na manje oscilacije. Domaće jedrenjake i parobrode potiskuju strani brodovi, ponajviše talijanski, koji preuzimaju gotovo sav pomorski promet preko naših luka.<sup>15</sup>

Po broju doputovalih brodova metkovačka je luka na četvrtom mjestu, što je dokaz da i dalje zauzima zapaženo mjesto u pomorskoj trgovini.

Tablica 5.: Pregled otputovalih brodova iz glavnih dalmatinskih luka<sup>16</sup>

God.	Luka	Jedrenjaci		Parni brodovi				Ukupno	
		Broj	tona	Red. pruga		Slob. plovidba		Broj	Tona
				Broj	tona	Broj	tona		
1930.	Dubrovnik	845	46.204	3.255	936.864	580	597.573	4.680	1.580.641
1935.		661	24.048	2.851	1.218.652	901	1.185.634	4.413	2.428.334
1939.		943	36.443	3.405	1.486.703	581	886.783	4.929	2.409.929
1930.	Metković	232	12.720	1.113	186.120	79	17.283	1.424	216.131
1935.		321	19.974	915	154.901	164	35.027	1.400	209.902
1939.		536	27.939	948	203.857	73	19.412	1.557	251.208
1930.	Split	1.747	79.211	6.718	1.448.260	1.746	1.210.520	10.209	2.737.991
1935.		1.760	68.272	6.901	1.826.840	1.589	1.490.325	10.250	3.385.437
1939.		2.959	93.463	6.161	1.879.145	1.334	1.488.949	10.454	3.461.557
1930.	Šibenik	294	16.613	3.155	636.521	1.143	278.321	4.592	931.455
1935.		759	33.758	2.685	696.195	1.079	288.580	4.523	958.535
1939.		553	24.334	3.647	597.578	447	306.197	4.677	928.109

Podaci o otputovalim brodovima ne razlikuju se mnogo od podataka o doputovalim brodovima u pojedine dalmatinske luke. Logično je, naime, da će pristigli brod i otputovati nakon što iskrca odnosno ukrcat teret. Sve su luke iz godine u godinu bilježile porast broja isplavljenih brodova. Taj je porast posebno izražen u metkovačkoj luci kada je riječ o jedrenjacima. Ova se luka nalazila na četvrtom mjestu po broju isplavljenih brodova iz luke.

<sup>14</sup> Pomorska statistika... za godinu 1930., str. 4.-5.; za godinu 1935., str. 4.-5. i za godinu 1939., str. 4.-5.

<sup>15</sup> Rudolf Crnić, "Jadranska trgovačka momarica", *Jugoslavenska njiva*, 1924., str. 85.-87.

<sup>16</sup> Pomorska statistika... za godinu 1930., str. 4-5; za godinu 1935., str. 4-5 i za godinu 1939., str. 4-5.

Tablica 6.: Domaći promet robe važnijih dalmatinskih luka izražen u kvintalima<sup>17</sup>

Luka	Godina	Uvoz	Izvoz	Ukupno
Dubrovnik	1925.	189.200	160.850	350.050
	1930.	151.695	78.389	230.084
	1935.	135.295	88.878	224.173
	1939.	240.235	107.833	348.068
Metković	1925.	216.700	368.800	585.500
	1930.	290.245	193.649	483.894
	1935.	245.722	380.836	626.558
	1939.	268.872	337.603	606.475
Split	1925.	504.100	564.500	1.068.600
	1930.	260.293	1.03.773	1.264.066
	1935.	506.697	964.469	1.471.186
	1939.	360.914	523.113	884.027
Šibenik	1925.	29.200	10.900	40.100
	1930.	70.794	144.802	215.596
	1935.	78.075	201.656	279.731
	1939.	131.498	113.449	244.947

Podaci se odnose na uvezenu i izvezenu robu u nas za četiri godine i to na godinu 1925., 1930., 1935. i 1939. Iz podataka je vidljivo da je u domaćem prometu metkovska luka na drugom mjestu, odmah iza Splita. Dubrovačka je luka na trećem, a šibenska na četvrtom mjestu. Vidljivo je da promet roba u našoj zemlji u svim lukama oscilira iz godine u godinu.

Tablica 7.: Inozemni promet robe važnijih dalmatinskih luka izražen u kvintalima<sup>18</sup>

Luka	Godina	Uvoz	Izvoz	Ukupno
Dubrovnik	1925.	523.020	1.291.750	1.814.770
	1930.	1.014.564	2.088.286	3.102.850
	1935.	1.601.204	1.379.116	2.980.320
	1939.	1.058.971	2.485.193	3.544.164
Metković	1925.	59.270	204.870	264.140
	1930.	117.696	352.280	470.976
	1935.	90.452	592.211	682.663
	1939.	95.589	507.629	603.218
Split	1925.	939.530	6.058.385	6.997.915
	1930.	1.302.396	8.234.893	9.542.289
	1935.	1.695.701	7.367.198	9.062.899
	1939.	1.265.591	3.779.257	5.004.848
Šibenik	1925.	219.400	1.862.810	2.082.210
	1930.	191.734	1.841.142	2.032.876
	1935.	48.672	2.375.496	2.424.168
	1939.	286.023	1.688.206	1.974.229

Karakteristično je da je promet s inozemstvom, u uvozu i izvozu roba, u svim lukama u stalnom porastu. Po prometu je prednjačila splitska luka. Na

<sup>17</sup> Statistički pregled pomorskog saobraćaja i prometa ... u godini 1925., (stranica nije numerirana); za godinu 1930., str. 24.-25.; za godinu 1935., str. 26.-82. i za godinu 1939., str. 24.-89.

<sup>18</sup> Statistički pregled pomorskog saobraćaja i prometa ... u godini 1925. (stranica nije numerirana), za godinu 1930., str. 24.-25.; za godinu 1935., str. 26.-82. i za godinu 1939., str. 12.-13.

drugome je mjestu dubrovačka luka, na trećem šibenska, a na četvrtom se nalazila metkovska luka.

Tablica 8.: Cjelokupni promet roba važnijih dalmatinskih luka u zemlji i inozemstvu u kvintalima<sup>19</sup>

Luka	Godina	Cjelokupni promet	Redni br. po važnosti	Postotak
Dubrovnik	1925.	2,164.820	-	-
	1930.	3,332.934	3. mjesto	11,83
	1935.	3,204.493	3. mjesto	12,20
	1939.	3,892.239	3. mjesto	16,62
Metković	1925.	869.640	-	-
	1930.	954.870	6. mjesto	3,40
	1935.	1,309.221	5. mjesto	4,90
	1939.	1,209.693	5. mjesto	5,13
Split	1925.	8,066.515	-	-
	1930.	10,806.353	1. mjesto	38,36
	1935.	10,534.085	1. mjesto	39,10
	1939.	5,888.875	1. mjesto	24,09
Šibenik	1925.	2,129.310	-	-
	1930.	2,248.472	4. mjesto	8,00
	1935.	2,703.899	4. mjesto	10,00
	1939.	2,219.176	4. mjesto	9,42

Uzimajući u obzir cjelokupni promet roba važnijih dalmatinskih luka vidljivo je da je splitka luka na prvom mjestu, bez konkurencije. Razlog tome je sve brži gospodarski razvoj gravitacijskog zaleđa luka i puštanje u promet ličke pruge 25. srpnja 1925.<sup>20</sup> Ipak treba reći i to da lička pruga nije otvorila Splitu put prema gravitacijskom zaleđu pa će mu u tome jedno vrijeme konkurirati Zelenika i Metković, a nakon Drugoga svjetskog rata i luka Ploče.

Na drugome je mjestu luka Sušak, za koju se ne donose podaci jer ne spada u dalmatinske luke. Dubrovačka je luka na trećem mjestu, a šibenska na četvrtom. Metkovska je luka bila na petom, odnosno šestom mjestu poslije šibenske, a na šestom mjestu poslije omiške luke.

Što se tiče važnosti luka u cjelokupnom pomorskom prometu preko splitske luke prevozilo se blizu četrdeset posto ukupne uvozno-izvozne trgovine dalmatinskih luka. Metkovska je luka sudjelovala s oko pet posto prometa u pomorskoj trgovini.

Po količini uvezene robe preko metkovske luke na prvom je mjestu kava, zatim žitarice, proizvodi od cementa, riža, manufakturna roba itd. U izvozu je dominiralo drvo za gradnju i loženje, mlinarski proizvodi, povrće, duhan i drugo.

Gotovo je sva roba preko metkovske luke uvezena i izvezena iz Italije i u Italiju brodovima pod jugoslavenskom ili talijanskom zastavom. Manje su količine robe uvezene i izvezene u Grčku, Albaniju, Tursku i Njemačku.

<sup>19</sup> Statistički pregled pomorskog prometa ...u godini 1925. (stranica nije numerirana); za godinu 1930., str. 24.-25.; za godinu 1935., str. 24-25 i za godinu 1939., str. 122-123

<sup>20</sup> Mira Kolar-Dimitrijević, "Društveno-ekonomski odnosi u Dalmaciji nakon Prvog svjetskog rata", *Pogledi*, br. 3.-4., 1986., str. 164.

Po uvozu kave preko luke Metković poznata je godina 1938. Te je godine u Kraljevini Jugoslaviju ukupno uvezeno 7,159.348 kg kave.<sup>21</sup> Od ove je količine preko metkovske luke uvezeno 3,267.000 kg kave. Najveći je uvoznik kave bila Sarajevska komora jer se u Bosni i Hercegovini kava tradicionalno najviše pije.

Od metkovskih trgovaca najviše su se uvozom i izvozom kave bavili Šarić-Mrčić-Guina, Šarić V. i Comp., braća Vidiš i braća Damić.<sup>22</sup>

Tablica 9.: Iskaz o kretanju putnika važnijih dalmatinskih luka<sup>23</sup>

Luka	God.	Broj putnika u zemlji		Broj putnika u inozemstvu ili iz inozemstva		Ukupno
		u dolasku	u odlasku	iz inozem.	u inozem	
Dubrovnik	1930.	77.720	43.260	5.342	5.828	145.321
	1935.	69.614	67.285	4.819	5.835	149.199
	1939.	97.113	86.142	5.435	6.452	191.549
Metković	1930.	25.434	26.678	47	10	52.166
	1935.	26.926	25.999	41	2	52.968
	1939.	27.751	25.694	48	4	53.534
Split	1930.	204.437	208.644	9.531	4.884	427.496
	1935.	221.587	220.994	4.246	2.979	450.523
	1939.	231.410	234.641	5.234	4.882	476.485
Šibenik	1930.	97.843	94.288	2.040	2.385	196.556
	1935.	92.305	90.631	1.222	950	185.108
	1939.	104.998	145.853	752	817	252.420

Iz tablice je vidljivo da je metkovska luka po broju putnika koji su dolazili i odlazili iz luke bila na posljednjem mjestu. Također se zapaža da je porast broja putnika od godine 1930. pa do 1939. gotovo neznan. Posebno je uočljiv mali broj putnika koji su dolazili iz inozemstva ili putovali u inozemstvo preko luke.

Što se tiče ostalih dalmatinskih luka splitska je luka imala vodeće mjesto po broju putnika koji su prošli kroz ovu luku, bilo da je riječ o putnicima iz zemlje ili inozemstva. Na drugome je mjestu šibenska, a na trećem mjestu dubrovačka luka.

Tablica 10.: Ukupni promet glavnih jugoslavenskih pomorskih luka godine 1939.<sup>24</sup>

Luka	Promet ladaica			Promet robe u tonama						Promet putnika	**
	litrenal.	NRT	%	suot. izvoz	%	izvoz	%	Ukupno	%		
Saraj.	4.577	1.256.197	6,81	67.586	14,54	499.586	26,39	567.142	34,05	318.566	11,54
Šibenik	4.677	938.109	5,03	24.498	5,23	197.422	10,42	221.916	9,41	355.426	9,12
Split	10.454	3.461.557	18,77	88.402	18,91	593.484	26,43	588.886	24,97	476.485	17,27
Metković	1.557	251.209	1,36	66.647	12,97	60.323	3,18	150.968	5,13	53.534	1,94
Dubrovnik	9.229	3.469.929	13,97	24.866	7,44	354.416	18,72	339.222	16,58	191.549	6,84
Ukupno	30.704	8.307.060	45,04	375.903	89,08	1.613.229	85,14	1.888.134	80,06	1.292.491	46,84
Ostale jug. luke	67.819	10.129.582	54,96	188.644	46,91	286.742	14,86	468.627	19,94	1.405.598	53,16
Ukupno	97.723	18.436.642	100,00	464.747	100,00	1.899.972	100,00	2.357.761	100,00	2.752.092	100,00

<sup>21</sup> DAST., TOK, Izvještaj za godinu 1939. i Pomorska statistika za 1938. godinu, str. 24. - 68.

<sup>22</sup> DAST., TOK, knjiga 120, Slobodni obrti.

<sup>23</sup> Pomorska statistika... za godinu 1930., str. 106.-107.; za godinu 1935., str. 98.-99. i za godinu 1939., str. 122.-123.

<sup>24</sup> Ivo Heckman, "Naše glavne jadranske luke", Zbornik, 50. obilježnica Društva inženjera i tehničara, Split, 1958., str. 192.

Splitska je luka po prometu brodova, roba i putnika godine 1939. bila na prvom mjestu u Kraljevini Jugoslaviji. Promet u luci je i dalje imao lokalni karakter i temeljio se na izvozu lokalne industrije, jer je Split prije Drugog svjetskog rata bio najrazvijenije trgovačko i industrijsko središte na hrvatskoj jadranskoj obali.<sup>25</sup> Na drugome je mjestu bila luka Sušak, na trećem šibenska luka, na četvrtom dubrovačka i na petom metkovska luka.

Ako se uzme u obzir da je godine 1939. ukupan jugoslavenski izvoz iznosio 4,590.528 tona i da je preko luka izvezeno 2,357.661 tona ili više od pedeset posto izvoza, onda se lako zaključuje kakvo značenje za jednu zemlju ima pomorska trgovina. Činjenica je da su luke donosile državi veliku dobit, ali država nije ulagala u luke onoliko koliko su zaslužile.

### *Prihodi važnijih dalmatinskih carinarnica*

Značenje jedne luke u pomorskoj se trgovini mjeri i po tome koliki su njezini godišnji carinski prihodi. Oni su dobar pokazatelj kakvom se kvalitetom robe prometuje preko neke luke. Po tim je pokazateljima metkovska luka zauzimala gotovo vodeće mjesto među dalmatinskim lukama i visoko peto mjesto u Kraljevini Jugoslaviji. Budući da pristanište Aleksandrovo nije imalo veće značenje u pomorskoj trgovini, ne donose se pokazatelji o carinskim prihodima u pristaništu.

Iznosi prihoda triju carinarnica na najbolji način svjedoče o njihovom značenju u pomorskoj trgovini Dalmacije.

Tablica 11.: Tablični pokaz prihoda važnijih dalmatinskih carinarnica<sup>26</sup> u dinarima

Carinarnica	God. 1925.	God. 1926.	God. 1927.
Metković	17,668.133	22,456.967	34,049.489
Split	42,666.249	42,310.893	36,935.945
Šibenik	9,983.038	8,234.931	7,188.924

Po ubiranju carinskih prihoda splitska je carinarnica na prvom mjestu među našim najvažnijim lukama od godine 1925. do 1927. Njezini prihodi postupno opadaju, kao i prihodi šibenske carinarnice, a dotle se prihodi metkovske carinarnice iz godine u godinu povećavaju.

Povećavanje prihoda metkovske carinarnice nastavlja se i sljedećih godina. Tako je godine 1928. prihod iznosio 54,229.387 dinara<sup>27</sup>, a 1929. godine 53,170.988 din.<sup>28</sup> U tome je razdoblju metkovska carinarnica po ostvarenim prihodima bila bolja od splitske carinarnice.<sup>29</sup>

<sup>25</sup> Isto.

<sup>26</sup> I. Jurić, *Borbe i stradanja...*, str. 72.

<sup>27</sup> Isto.

<sup>28</sup> Isto.

<sup>29</sup> DASt., TOK, *Izvrještaj za 1928.-1929.*, str. 252.



Tablica 12.: Redosljed važnijih carinarnica po ostvarenim prihodima godine 1930.<sup>30</sup>

Carinarnica	Ostvareni prihodi u dinarima
Metković	55,562.456
Sušak	40,532.435
Split	31,790.956
Dubrovnik	20,078.957
Šibenik	3,896.545

Godine 1930. među pet luka po količini ostvarenih prihoda na prvom se mjestu nalazi metkovska carinarnica.

Rast prihoda metkovske carinarnice nastavlja se i godine 1931. Tako je ova carinarnica ostvarila državne carinske prihode na uvezenu i izvezenu robu u iznosu od 62,064.965. dinara.<sup>31</sup>

Godine 1935. metkovska je carinarnica imala prihod od 41,234.365. dinara, sušačka nešto preko trideset i tri milijuna, splitska oko dvanaest milijuna, a dubrovačka nešto preko jedanaest milijuna dinara. Te je godine metkovska carinarnica bila na petom mjestu u državi po carinskim prihodima.<sup>32</sup>

Tablica 13.: Prihodi najvažnijih jugoslavenskih carinarnica godine 1937.<sup>33</sup>

Carinarnica	Od uvoza		Od izvoza		Ukupno	
	U tis. din.	%	U tis. din.	%	U tis. din.	%
Beograd	257,994	25,29	357	7,86	258,351	25,21
Zagreb	234,823	23,02	498	10,97	235,321	22,96
Ljubljana	76,813	7,53	260	5,73	77,073	7,52
Sušak	68,706	6,73	891	19,62	69,598	6,79
Novi Sad	60,944	5,97	2	0,04	60,947	5,95
Maribor	59,559	5,84	121	2,67	59,680	5,82
Metković	38,665	3,79	158	3,48	38,822	3,79
Jesenice	30,140	2,95	158	3,48	30,298	2,96
Skopje	29,568	2,90	16	0,35	29,585	2,89
Subotica	28,667	2,81	145	3,19	28,811	2,81
Bosanski Brod	27,144	2,66	63	1,39	27,207	2,65
Sarajevo	17,983	1,76	33	0,73	18,016	1,76
Osijek	15,681	1,54	91	2,00	15,772	1,54
Sve ostale	73,546	7,21	1,748	38,49	75,294	7,35
Ukupno:	1.020.232	100,00	4.541	100,00	1.024.733	100,00

Jugoslavenske su carinarnice gotovo sve svoje prihode ubirale od uvezene robe. Carinski prihodi na izvezenu robu bili su neznatni. Najveće je prihode ostvarivala beogradska, a najmanje osječka carinarnica.

Što se tiče carinarnice u Metkoviću ona se nalazila na sedmom mjestu po ostvarenim prihodima i sudjelovala je s 3,79 posto od ukupnih prihoda jugoslavenskih carinarnica.

Zanimljivo je spomenuti da se splitska carinarnica nije nalazila među trienaest najjačih jugoslavenskih carinarnica.

<sup>30</sup> *Privrednička riječ*, br. 125/1931., str. 2.

<sup>31</sup> *Privrednička riječ*, br. 175/1932., str.2.

<sup>32</sup> *Novo doba*, br. 134 od 8. VI. 1935.

<sup>33</sup> Statistički godišnjak Kraljevine Jugoslavije za godinu 1937., Beograd, 1938., str. 408.

## Problemi luke Metković

Usporedno s održavanjem plovnosti Neretve trebalo je održavati luku i lučke objekte. Metkovska je luka promijenila tri lokacije od svoga osnivanja početkom osamnaestoga stoljeća do godine 1885. kada je locirana na današnjem mjestu.<sup>34</sup>

Tijekom višegodišnje uporabe te čestih poplava za vrijeme visokoga vodostaja Neretve, luka je izložena oštećenjima. Posebice je stradavala tzv. željeznička obala sagrađena na drvenim stupovima. Nastala oštećenja trebalo je odmah sanirati što se nije često činilo.<sup>35</sup> Najčešće je dolazilo do oštećenja obrambenih greda koje su štatile obalu od erozije. Ovakvi problemi u luci stalno su se ponavljali.

Veliki je nedostatak luke u tome što nije imala rasvjetu. Zbog toga su se radovi izvodili danju. Nedostatak se očitovao i u slaboj tehničkoj opremljenosti.<sup>36</sup> Luka je također oskudijevala stovarišnim prostorom za smještaj drveta, ugljena i druge robe.<sup>37</sup> Zbog toga se tražilo od pomorskih vlasti produženje obale nizvodno Neretvom prema Jerkovcu u dužini od 240 metara.<sup>38</sup> Time bi se dobio novi prostor za pristajanje brodova i nove skladišne površine.

Roba se u luci utovarala i istovarala ručno. Zbog toga se tražilo nabavljanje dizalice od deset tona za utovar i istovar težih tereta. Jedino metkovska i splitska luka u ono doba nisu imale dizalicu.<sup>39</sup> Također se osjećala potreba za izgradnjom carinskog skladišta, nabavkom mosnih vaga te vaga za precizno mjerenje manjih tereta itd.<sup>40</sup>

Uz spomenute nedaće luka je oskudijevala željezničkim vagonima, pa je roba u brodovima ili istovarena na obali ležala nekoliko dana. Zbog toga se od mjerodavnih vlasti tražilo produženje istovarnog roka za brodove sa šest na dvanaest sati.<sup>41</sup>

Bez obzira na sve nedostatke i probleme koje je imala ova luka ipak se težilo za tim da privuče što više robe u tranzitu za strane trgovce. Tako se na komorskoj sjednici 17. listopada 1934. u Splitu raspravljalo o tranzitu za uvoz robe u Bugarsku i izvoz bugarske robe preko ove luke i to u izvozu duhana, žita i građe, a u uvozu tkanina, konca od pamuka, jute i sode kaustike.<sup>42</sup>

Godine 1935. tražilo se oko 571.000 dinara za popravak srušene obale u metkovskoj luci u dužini od 160 metara i za pojačanje ostalog dijela obale ka-

<sup>34</sup> I. Jurić, "Razvojne faze luke Metković", Almanah I jugoslavenskog mediteranskog podneblja, Rijeka, 1982., str. 84. -92.

<sup>35</sup> DAST., TOK, fond Banske uprave (dalje B.U.) Primorske banovine, kutija br. 137, br.spisa 1730/1925. od 24. III. 1925.

<sup>36</sup> DAST., TOK, Zapisnik komorske sjednice od 17. III.1927.

<sup>37</sup> *Privrednička riječ*, br.45/1929., str. 3.

<sup>38</sup> DAST., Fond B.U. Primorske banovine, kutija 137, spis br. 1674 od 28. V. 1934.

<sup>39</sup> *Privrednička riječ*, br.48/1925., str. 1.

<sup>40</sup> Isto.

<sup>41</sup> Isto.

<sup>42</sup> DAST., TOK, zapisnik II. redovne sjednice od 11. X. 1934., str. 11.

ko bi se spasila od daljnjeg rušenja.<sup>43</sup> Taj je iznos bio neznatan u odnosu na prihode koje je ubirala carinarnica u luci. Osim tih radova u luci postojala je mogućnost da se u luci dobije još oko 250 m nove obale. Pomorska uprava nije pratila potrebe luka iako "(...) pitanje uređenja luka, željeznica i cesta dobilo je prioritetni značaj, ali je centralna vlast, nesposobna da izradi prioritete i usinjeri postojeća sredstva pravim tokom, učinila na tom području vrlo malo (...)."<sup>44</sup> Izbjegavala je veće investicije u metkovsku luku jer se uskoro počela izgrađivati nova neretvanska luka u Pločama.

Velik je gospodarski pothvat učinila luka godine 1939. kada je dobila odobrenje da kolonijalna roba umjesto preko Crnoga mora ide u Bugarsku iz ove luke.<sup>45</sup> Svakog dana se otpremalo šest do sedam vagona robe za Bugarsku. Roba je imala prednost pri carinjenju kako bi u Bugarsku mogla stići za pet do šest dana, što je za onodobne prometne prilike bilo relativno brzo.

Tijekom Drugog svjetskog rata luka je radila u ratnim uvjetima, ponajviše za vojničke svrhe raznih vojski koje su se nalazile u Donjem Poneretavlju i za prijevoz putnika. Zbog iznimne važnosti često su je bombardirali saveznički zrakoplovi. Kraj je rata dočekala voma oštećena i s nekoliko potopljenih brodova.

### *Problemi i održavanje plovnosti Neretve*

Neretva je planinska rijeka u čije se korito svake godine obaraju velike količine nanosnoga materijala koji se najviše taložio u njezinom donjem toku od Čapljinje pa do ušća gdje rijeka poprima mirniji tok. Nasipanje taložnog materijala obavljalo se ponajviše tijekom zimskih mjeseci za velikih poplava koje su nastajale zbog kiša i otapanja snijega.

Regulacijom Neretve (1881.-1889.) nisu se trajno riješili problemi plovidbe od ušća do Metkovića. Plovidba je bila jedino moguća stalnim čišćenjem pojedinih dijelova korita na kojima se taložio nanosni materijal. Nakon regulacije korito Neretve imalo je dubinu između šest do sedam metara, a na pojedinim dijelovima čak i više. Ovakve su dubine omogućavale plovidbu brodova do 1.500 tona nosivosti.

Taloženje materijala obavljalo se na mjestima gdje se mijenja tok rijeke. Takva su mjesta ušće u dužini od 400 m, "Gospa" između Komina i Opuzena u dužini od 700 m, kraj Opuzena u dužini od 400 m i Jerkovac - Metković u dužini od 900 m.<sup>46</sup> Višegodišnjim se promatranjem i stečenim iskustvom došlo do zaključka da se korito Neretve moralo čistiti svake četvrte godine na kritičnim mjestima, ako se želi nesmetano ploviti plovnim kanalom od ušća do Metkovića.

<sup>43</sup> *Novo doba*, br. 134 od 8. VI. 1935.

<sup>44</sup> M. Kolar-Dimitrijević, nav. dj., str. 164.

<sup>45</sup> Trgovačka i industrijska komora Bosne i Hercegovine Sarajevo, Izvještaj za 1939. godinu, Sarajevo, 1940. str. 260.

<sup>46</sup> Jerko Jerić, "Pomorska luka Metković", *Jugoslavenski Lloyd*, br. 135/1927., str. 2.

U doba Auto-Ugarske Monarhije, do Prvoga svjetskog rata redovito se čistilo korito Neretve. Tijekom Prvog svjetskog rata i nakon rata korito se nije čistilo pa se ono na kritičnim mjestima podiglo čak 1.20 m. Tako je najmanja dubina vode iznosila 3.80 m. Takve su dubine omogućavale plovidbu brodovima samo do 4 m gaza ili do 900 t nosivosti. Zbog nastalih pličina došlo je do opadanja prometa metkovačke luke.

Direkcija pomorskog prometa Kraljevine Jugoslavije raspolagala je s tri ma maunama i trima bagerima, od kojih je samo jedan bio sposoban za održavanje jadranskih luka.<sup>47</sup> Tim se sredstvima nisu mogle zadovoljiti potrebe luka. Posebno se u teškoj situaciji nalazila luka Metković. Zbog toga su metkovački trgovci, općinska uprava, bosansko-hercegovački trgovci i svi ostali kojima su bili ugroženi trgovački interesi u ovoj luci tražili od mjerodavnih organa da se očisti korito rijeke Neretve od ušća do Metkovića, tj. plovni kanal kako bi se promet mogao nesmetano održavati.<sup>48</sup>

Na sjednicama Trgovačke i obrtničke komore u Splitu raspravljalo se o problemima metkovačke luke. Komora je davala potporu Metkovačanima. Čak je poslala prijedlog Ministarstvu saobraćaja u Beogradu da se na račun ratnih reparacija od Njemačke nabavi bager s elevatorom s dnevnim kapacitetom od pet tisuća prostornih metara. Cijena je ovakvog bagera iznosila oko jedan milijun zlatnih DM. Iako su vođeni razgovori s njemačkom tvrtkom o isporučivanju bagera, od svega toga nije bilo ništa.<sup>49</sup> Ovakvi su se problemi protezati sve do Drugog svjetskog rata.

Da bi se održao kakav-takav promet metkovačke luke Direkcija pomorskog saobraćaja povremeno je odobravala bager za čišćenje najkritičnijih mjesta u koritu Neretve.

Tablica 14.: Tablični prikaz izbageriranog mulja na pojedinim lokalitetima<sup>50</sup>

Godina	lokacija	m kubičnih	dinara
1925.	Ušće	66.350	364.600
1929.	luka	139.450	1.450.170
1929.	“Gospa”	60.850	455.320
1931.	luka	56.850	425.729,50
1931.	luka	37.000	44.465,81

Iz gornje se tablice doznaju nazivi lokaliteta gdje se koristio bager, količina izbageriranog mulja i iznos u dinarima koji je plaćen Direkciji pomorskog saobraćaja za obavljene poslove u razdoblju od 1925. do 1931. Bile su to skupe radnje koje su dovodile u pitanje opravdanost plovidbe do metkovačke luke.

Bageriranje akvatorija metkovačke luke, tj. plovnog kanala od Metkovića do ušća moralo se izvoditi na najkritičnijim lokacijama gdje su vode Neretve taložile nanosni mulj i stvarale podvodne sprudove koji su ometali plovidbu

<sup>47</sup> Isto, br. 137/1927., str. 2.

<sup>48</sup> DAST, TOK, B.U. Primorske banovine, kutija br 137, br. spisa 1308/1925. od 28. II. 1924.

<sup>49</sup> DAST, TOK, Zapisnik komorske sjednice od 17. ožujka 1927.

<sup>50</sup> I. Jurić, *Borbe i stradanja...*, str. 80.

bodovima. Ta su mjesta bila metkovska luka, lokalitet „Gospa“ između Opuzena i Komina i ušće Neretve.

Promatranjem je ustanovljeno da bi kabotažna plovidba Neretvom mogla normalno teći kada bi se svakih četiri do pet godina izbageriralo oko 100.000 m četvornih mulja.

Dubljenjem korita Neretve postizala se višestruka korist.<sup>51</sup> Najvažnije je bilo da Neretva postaje plovna. Osim toga mulj koji se vadi iz rijeke nasipa močvare uz obale Neretve i na taj se način obavljala postupna melioracija, smanjivale su se močvarne površine, a time i broj oboljelih od malarije i stvaralo se novo plodno tlo.

Tijekom Drugoga svjetskog rata plovnost Neretve nije se održavala. Nakon njegova završetka doći će do čišćenja kritičnih mjesta i do uspostavljanja normalnog prometa.

### *Pristanište Opuzen*

Jedno se od neretvanskih pristaništa nalazi u Opuzenu. Datira od utemeljenja Opuzena s kraja sedamnaestoga stoljeća. Tijekom regulacije rijeke Neretve sagrađena je u Opuzenu kamena obala uza koju se nalazi pristanište. Dubina Neretve u pristaništu se kretala od 2,40 do 2,90 m. U pristanište su mogli doplovljavati brodovi do 2.830 m<sup>3</sup> brodskog prostora i s gazom do 2,50 m.<sup>52</sup>

Pomorska statistika TOK-a od godine 1925. do godine 1939. ne donosi podatke o prometu brodova, roba i putnika preko opuzenskog pristaništa. Ono je, kao i mnoga manja pristaništa i luke svrstano u stavku “Ostale luke i pristaništa”. To je zasigurno tako učinjeno zbog toga što je njihov promet bio neznatan. Skupina “ostalih luka i pristaništa” ostvarila je godine 1925. promet od 82.330 uplovljenih i isplovljenih brodova i 9.398.785 kvintala cjelokupnog prometa roba.<sup>53</sup>

Preko pristaništa se u tuzemstvu izvozilo grožđe, voće (svježe i suho), povrće, vino rakija, riba, žuka, pijavice i drugo, a uvozila manufakturna i druga roba za potrebe stanovništva.

### *Pristanište Aleksandrovo*

Nova neretvanska luka počinje se postupno razvijati između dvaju svjetskih ratova u prirodnoj uvali u blizini ušća Neretve. U toj se uvali krajem četrnaestoga stoljeća spominje luka »la Ploza«<sup>54</sup> (Ploča). U kasnijim se mletačkim povijesnim izvorima pristanište Ploče naziva Porto Tolero, a između dvaju

<sup>51</sup> DAST, TOK, br. spisa 1308/25. od 28. II. 1924.

<sup>52</sup> J. Basioli, “Opuzen”, *Pomorska enciklopedija*, Zagreb, 1981., str. 598-599.

<sup>53</sup> Statistički pregled pomorskog saobraćaja i prometa... u god. 1925., stranica nije označena.

<sup>54</sup> Državni arhiv u Dubrovniku, serija “Diversa Cancellaria”, knjiga 26, str. 129.

svjetskih ratova Aleksandrovo, po prijestolonasljedniku Aleksandru Karađorđeviću.<sup>55</sup>

### *Zaključak*

Promet roba i ljudi u dolini Neretve kao prirodnom prolazu od Jadrana prema unutrašnjosti može se pratiti od najstarijih vremena do naših dana. O značenju toga trgovačkog puta najbolje svjedoči metkovska luka koja je u drugoj polovici devetnaestoga stoljeća po prometu roba bila najznačajnija luka u Dalmaciji, zahvaljujući relativno dobrim kopnenim prometnicama, makadamskoj cesti od Metkovića do Sarajeva i drugim cestama koje su se slijevale na tu transverzalu, te uskotračnoj pruzi Metković-Mostar-Sarajevo-Brod.

Početkom dvadesetog stoljeća luka postupno gubi dotadašnje značenje. Moderniji parobrodi u odnosu na jedrenjake i željeznice skrenuli su promet roba prema Splitu, Šibeniku, djelomice prema Dubrovniku i Boki kotorskoj.

Između dvaju svjetskih ratova u današnjim Pločama dolazi do oživljavanja prometa preko pristaništa Aleksandrovo. Bez obzira na to što je promet roba preko pristaništa bio neznatan, najavio je rađanje nove luke Ploče na ušću Neretve koja se počela izgrađivati krajem tridesetih godina dvadesetoga stoljeća da bi nakon Drugoga svjetskog rata postala po značenju druga hrvatska luka, odmah poslije luke u Rijeci sve do početka Domovinskog rata godine 1991. Nastankom luke Ploče, nove neretvanske luke na ušću Neretve, ugrožen je promet metkovske luke u koju ulazi samo pokoji brod. Njezino je vrijeme prošlo, kao što je prošlo i vrijeme pristaništa u Opuzenu. Slabljenje prometa roba i ljudi kroz metkovsku luku odrazit će se na razvitak Metkovića koji je i nastao zahvaljujući luci. Ta je uzajamnost bila odlučujuća čimbenik njihova uspona i pada.

### SUMMARY

#### THE ROLE OF THE METKOVIĆ PORT IN THE MARITIME COMMERCE OF DALMATIA BETWEEN TWO WORLD WARS

The author presents data about the role of the Metković port in the maritime commerce of Dalmatia between the two world wars. Basic data on the Neretva River ports of Opuzen and Aleksandrovo are also presented. The paper stresses that there had always been a port in the Neretva Delta. Numerous ports appeared and disappeared, but the commerce of the goods in the Neretva Delta from the sea towards inland and vice-versa remained constant.

---

<sup>55</sup> Godine 1924. Orjunaši su preimenovali Jelisavin most u Metkoviću u most prestolonasljednika Aleksandra. Može se pretpostaviti da su tada ili godine 1925. kada je osnovana Orjuna u Kominu, pristaništu u Pločama dali ime Aleksandrovo.