

RJEŠAVANJE LUČKOG I ŽELJEZNIČKOG PITANJA DUBROVNIKA

(STUDIJA KAPETANA LUKA VIDAKA U OKVIRUPROSTORNOG, URBANISTIČKOG I DRUŠTVENOG PLANIRANJA U DUBROVNIKU)

Kapetan Luko Vidak, koji se dugo godina bavi izučavanjem problema dubrovačke luke i njenog povezivanja sa zaleđem, zaokružio je ta svoja istraživanja u jednu cjelovitu studiju, koju je dovršio u svojoj 80-oj godini života. Ovu studiju, na prijedlog Izvršnog vijeća SO Dubrovnik, preuzeo je Zavod za društveno planiranje općine, kako bi se mogla koristiti u budućem prostornom planiranju na ovom području. To je svakako najbolja čestitka kapetanu Vidaku za njegov 80-ti rođendan i nesumnjivo priznanje za njegov dugogodišnji radni entuzijazam, kako u profesionalnoj aktivnosti, tako i na volonterskoj osnovi.

U širokom opusu publicističke aktivnosti kapetana Vidaka, problemi Dubrovnika, njegove luke i povezanosti sa svijetom i zaleđem, zauzimaju dominantno mjesto. Nije slučajno da su ove godine neke organizacije i društva u Dubrovniku podnijeli prijedlog da se L. Vidaku dodijeli nagrada Dubrovnika za njegov višegodišnji rad i bavljenje tim problemima.

Kapetan L. Vidak u ovoj studiji, koja bi se mogla nazvati i zbirkom njegovih radova na temu dubrovačke luke i željeznice, analizira spomenute probleme i predlaže rješenja, umoseći u sve to puno emocija i ne skrivajući revolt zbog pojedinačnih propusta, indolencije i promašaja onih koje smatra odgovornim za nepovoljan razvoj događaja kroz nekoliko predratnih i poslijeratnih godina. Neki djelovi ove studije izgledaju nedovršeni ili nedorečeni, ali o tome sam autor kaže: »moram to još upotpuniti kad mi se poboljša zdravstveno stanje«. Poželimo mu da do toga dođe!

Pošto kapetana Vidaka nije potrebno predstavljati kao publicistu, jer je on to sam učinio nizom svojih radova u raznim listovima i časopisima, ovdje se daje samo kraći prikaz ovog posljednjeg rada, koji vjerovatno spada među njegove najbimnije i najkompleksnije publicističke i istraživačke radove.

Studiji, o kojoj je riječ, autor je dao naslov: »Urbanistička politika općine Dubrovnik s obzirom na rješavanje lučkog i željezničkog pitanja Dubrovnika«, a u podnaslovu ukazuje da se radi o »primjedbama na promašaje u rješavanju lučkog i željezničkog pitanja Dubrovnika u okviru prostornog, urbanističkog i društvenog planiranja«. Autor je promatranu materiju podijelio u 12 posebnih priloga — poglavlja ove studije. Sadržaj studije je prividno heterogen, jer sadrži više raznovrsnih priloga, ali je tematski povezan u jednu cjelinu, koja omogućava kompleksno sagledavanje tretirane problematike.

Među navedenim priložima nalaze se neki dokumentacijskog karaktera, pa će oni biti samo spomenuti, a oni što predstavljaju izvorne radove autora bit će ukratko prikazani.

PRILOG 1. navedene studije sadrže upozorenje autora Ustavnom sudu SR Hrvatske, prikaz (popis) raznih elaborata i prestavki autora određenim organima i organizacijama, a zatim tekst telegrama upućenog pokrovitelju Kongresa urbanista 1974. godine.

PRILOG 2. »Lučki bazeni Dubrovnika i pokusni idejni projekt plana luke Dubrovnik s uključenjem luke Gruž«, sadrži opis i detaljan prikaz lučkih bazena Dubrovnika, s oznakom karakteristika i skicom M. Majića, koji je istu izradio prema uputama kap. Vidaka 1967. godine, a temeljena je na postavkama urbanističkog projekta luke iz 1937. godine.

U **PRILOGU 3.** obrađen je »Historijat lučkog i željezničkog problema Dubrovnika«. Autor na 8 stranica daje kronologiju rasprava o ovom problemu u vremenu od 1880. godine do danas. Ističe da je pitanje Dubrovnika, kao luke, bilo predmetom nekoliko rasprava u Pokrajinskom dalmatinskom saboru u Zadru, gdje je 1889. godine postavljeno »pitanje uređenja Dubrovnika kao luke i izgradnje transverzalne željeznice do Dubrovnika«, ali da austrougarska vlada to nije uvažavala zbog zaštite interesa Austrije u Trstu i Ugarske u Rijeci. Kasnije, u staroj Jugoslaviji, nastavljene su rasprave, da bi 1922. godine započela izgradnja uskotračne pruge od Beograda preko Užica, Ustiprača, Foče i Trebinja, što zaustavlja rat 1939. godine. Spominje i rasprave oko izgradnje luke Ploče, te protivljenje Dubrovnika, prepiske, vještačenja, elaborate i planove, što ostaje bez pravih rezultata.

Autor ističe da je tokom 18 godina, između 1918. i 1936. bilo mnogo rasprava i da je konačno utvrđeno kako željeznicu »treba zaglaviti u Mokošici«, pa je 1937. godine izrađen i urbanistički projekt s takvim rješenjem. Međutim, kasnije se nitko nije osvrtao na taj projekt, već su tražena nova rješenja na uskom prostoru luke Gruž, što je bilo — po mišljenju autora — potpuno pogrešno i lišavalo Dubrovnik perspektive za željeznicu normalnog kolosjeka.

Slijede 4, 5. i 6. priloga-poglavlje, u kojima autor daje izvatake iz raznih listova, službenih glasila i dokumenata, sve vezano za probleme urbanističkog planiranja.

PRILOG 7. u samom naslovu sadrži rezime teksta, tako da je taj naslov dovoljan umjesto prikaza. Naslov glasi: »O urbanističkom projektu općine Dubrovnik za luku Dubrovnik iz 1937. godine, koji se danas ne koristi u urbanističkom rješavanju lučkog problema Dubrovnika, jer Općina Dubrovnik ne zna da taj projekt postoji, jer nije izrađena historijska studija prema urbanističkim propisima«.

U **PRILOGU 8.** pod naslovom »Prikaz prometa brodova u luci Gruž od 1929. do 1978. s odgovarajućim fotosnimkama«, autor nastoji potkrijepiti tvrdnju da su bile pogrešne procjene po kojima luka Gruž može savladati promet od 2,000.000 tona robe godišnje (prema studiji iz 1970. godine) uz dovođenje željeznice normalnog kolosjeka u samu luku. On smatra da je takva procjena uvažavala samo kapacitete željeznice, a ne i kapacitete operativne obale i željezničkog čvora u luci Gruž. Zaključuje da dovođenje željeznice normalnog kolosjeka pretpostavlja aktiviranje velikog lučkog bazena do Mokošice, a ne samo luke Gruž. Tekst je ilustriran fotografijama koje je snimio sam autor.

PRILOGU 9. autor je dao naslov: »Rješavanje lučkog problema Dubrovnika na temelju urbanističkog ugovora od 8. 7. 1965. i pravljanje izrađenog plana od strane glavnog projektanta«. Priložene su fotokopije: ugovora o izradi studije razvoja i rajonizacije luke Dubrovnik, pisma projektanta i poseban osvrt autora. Taj osvrt sadrži analizu pojedinih odredbi ugovora i mišljenje da je zadatak projektanta krivo usmjeren, odnosno da na temelju ugovorom datih smjernica nije bilo moguće izraditi zadovoljavajući urbanistički projekt. Drugim riječima, naručilac studije je definirao prostor luke i time onemogućio traženje najpovoljnijeg rješenja na temelju odgovarajućih istraživanja.

U PRILOGU 10. autor daje »Osvrt na ekonomsku studiju na temelju koje je izrađen provedbeni urbanistički plan za luku Gruž, prema prometnoj Odluci Skupštine općine Dubrovnik«. Tu iznosi kritičke primjedbe na definiranje akvatorija luke, na tvrdnju da luka Dubrovnik ne zadovoljava nove zahtjeve suvremenog pomorstva, na zaključke o mogućnosti uključivanja u »super-promet«, na procjenu ekonomske snage zaleda, na stav u pogledu potrebnih zahvata u ovoj luci itd. Autor smatra da je i ta studija rađena na temelju pogrešnog usmjerenja za urbanističko rješenje »male luke Gruž«, a ne luke Dubrovnik sa njenim širim područjem. Stoga zaključuje da će već prvi zahvati na realizaciji provedbenog plana dokazati »da taj najnoviji provedbeni urbanistički plan za luku Gruž, ne vrijedi ništa ni danas, a kamoli za stotinu godina unaprijed«.

PRILOG 11. nosi naslov: »Rješavanje željezničkog pitanja Dubrovnik od 1880. do 1978. s posebnim osvrtom na studiju o normalizaciji željezničkog ogranka od Čapljine do Dubrovnik«. Tekst ovog priloga počinje fotokopijom oglasa (avviso!) Općinskog Opraviteljstva u Dubrovniku, od 1. 7. 1880. godine, kojim se pozivaju privatne osobe da udruže-potpisu »dielci-ce« u društvo koje bi »činilo izvršit osnovu Nacrta rečene željeznice« (riječ je o željeznici-pruzi Dubrovnik — Sarajevo). U oglasu se navodi da se troškovi predviđaju na 25.000 forinti, od čega općina osigurava 15.000 a »dielnicima« privatnih osoba još 10.000 forinti. Time počinju dugogodišnja nastojanja, prepiske, projekti i konkretne akcije za povezivanje Dubrovnik željeznicom s unutrašnjosti zemlje. Sve to autor ilustrativno prikazuje, a posebno obrađuje pitanje »zašto u Gružu nije podignuta nova željeznička stanica 1936. godine?«. Odgovor je — zato što su se tome protivili dubrovački faktori, koji su ocijenili da se na tako skučenom prostoru ne može obavljati željeni promet i da luku s novom prugom i stanicom treba graditi na području Mokošice.

Te zaključke slijedi opsežna dokumentacija u vezi projektiranja željeznice normalnog kolosjeka, s odgovarajućim komentarom autora.

PRILOG 12. govori o uređivanju luke Gruž između dva rata i o zaprekama koje su se suprotstavljale tom uređenju. Kronološki su prikazana nastojanja i problemi što su predstavljali zapreku. Kroz taj prikaz se provlači uvjerenje da je bilo previše lutanja u promatranom razdoblju, ali i zadovoljstvo

što je na kraju ipak došlo do odluke nadležnih faktora da se takav veliki lučki bazen gradi. Međutim, poslije rata opet počinju lutanja, da bi se završila donošenjem provedbenog urbanističkog plana luke Gruž, 1969. godine, koji plan autor smatra potpunim promašajem i nezakonito donešenim aktom. Time on razmatranja prenosi na posljernatno razdoblje i akciju nakon donošenja plana, da bi energično zaključio kako je bezuvjetno potrebno revidirati navedeni plan, na što obavezuje i Zakon o prostornom planiranju... Reviziju smatra nužnom i zbog činjenice, da ovaj lučki plan nije »u skladu sa naučnim i tehničkim dostignućima, ni u skladu sa širim društvenim interesima.



Autor je ovo radio s namjerom da dokaže, kako je perspektiva razvoja luke i grada Dubrovnik u širenju lučkog prostora i izgradnji pruge normalnog kolosjeka — s teretnom stanicom u Mokošici. Uz to je želio ukazati na zablude onih, koji smatraju da se luka Dubrovnik može razvijati na uskom prostoru »male luke Gruž«. On smatra da je razvoj luke realno predviđen jedino u projektu iz 1937. godine, jer je tamo kao lučko područje obuhvaćen prostor od istočne obale otoka Dakse i sjeverozapadne obale poluotoka Lapad, preko ušća Rijeke uz obale do Šustjepana i Mokošica, gdje bi došla željeznička stanica (teretna). Zato se uporno zalaže za reviziju postojećeg urbanističkog plana, smatrajući ga suprotnim širim društvenim interesima i interesima Dubrovnik posebno.

Argumenti kapetana Vidaka su snažno potkrijepljeni dokumentacijom, i vrijedni su pažnje. Ali što sada? Izgradnjom »Babin kuka« oduzet je dio prostora što, prema viziji velike luke, ulazi u njen sastav. Izgradnja satelitskog naselja u Mokošici, već započeta, zauzima dio prostora »namijenjenog« željezničkoj stanici, a i kolidira s izgradnjom takvog objekta. Željeznica uskog kolosjeka je ukinuta, a izgradnja one normalnog — ostaje kao vizija i nada, ali ostaje i pitanje da li se moglo i može učiniti više?!

Kad bi ideje i nastojanja kapetana Vidaka bile pretvorene u stvarnost, Dubrovnik bi od toga imao velike koristi, ali i bez toga, korisno je imati jedan ovako dokumentiran rad, kakvog je on dao s puno entuzijazma i napora.

Antun Kobašić