

# Regulacija trgovačke luke Dubrovnik

Kap. Luko Vidak

## URBANISTIČKO ZONIRANJE RIJEKE DUBROVAČKE

Rijetko je koji predio našeg Primorja toliko bogat svojom prirodnom ljepotom, brojnim spomenicima kulture i egzotičnim biljem i drvećem koliko Rijeka Dubrovačka. Putopisci iz početka XIX. vijeka nazivali su ovo naše izletišta najljepšim krajem čitave Ilirije. I danas je Rijeka Dubrovačka omiljeno izletišta Dubrovčana te domaćih i inozemnih turista i pomoraca. Kroz minulih 150 godina mnogo je stradala prirodna ljepota Rijeka Dubrovačke, a ni spomenici kulture i stari parkovi nisu ostali pošteđeni. Zaista, tu postoje široke mogućnosti za djelatnost konzervatorske službe NRH, a i za proučavanje stare arhitekture i urbanizma.

Već gotovo trideset godina dubrovačka se luka širi u pravcu Rijeke Dubrovačke, dok se u prostoru izvora podižu privredni objekti. I Urbanistički institut NRH planira u gornjoj Rijeci industriju, dok na ušću predviđa pristaništa. Međutim, prije svega, Rijeku Dubrovačku treba zonirati na lučku i zaštitnu zonu. Pored spomenika kulture koje treba izolirati, zaštitna zona svakako treba da obuhvati izvor i čitav predio oko njega, te nizvodno sve do iza Rožata i Drginja. Tu zaštitnu zonu treba očuvati od nagrdivanja i kao prirodnu ljepotu i kao izletišta.

Još u prošlom vijeku mislilo se o probijanju tunela Komolac-Ploče, a izgradnju mosta preko Rijeke Dubrovačke tražili su dubrovački zastupnici još u bivšem dalmatinskom saboru, te su isticali to pitanje kao potrebu stanovništva i kao uštedu na izgradnji i održavanju ceste prvog reda oko cijele Rijeke. Jadranska autostrada ima proći preko Rijeke Dubrovačke, pa je u tu svrhu Urbanistički institut NRH izradio tri varijante, od kojih samo prva predviđa most preko rijeke. Istina, ti su projekti tek u početnoj fazi, ali začuđuje činjenica, što se sve to radi bez ikakve regulacije luke u Rijeci Dubrovačkoj. Međutim regulacija luke ne može se ni zamisliti bez projektiranja mosta, jer je nedvojbeno, da čitav problem regulacije Rijeke Dubrovačke (zoniranje, planiranje luke, autostrade, mosta, izoliranje spomenika kulture i tako dalje) treba odmah kompleksno zahvatiti.

## PODIZANJE NOVIH NASELJA I NOVIH PRIVREDNIH OBJEKATA NA PODRUČJU DUBROVAČKE LUKE

Poznato je, da je priznati jugoslavenski arhitekt Josip Plečnik kazao još prije trideset godina, da bi bilo neopodno čitav Dubrovnik zakonom proglasiti kao MONUMENTUM NATIONALE, da bi se spriječilo svakogovogo nagrdivanje. Ali to je bilo doba, kada nije postojao Zakon o zaštiti spomenika kulture i prirodnih rijetkosti. Ta misao poznatog arhitekta nije se ni odnosila samo na čuvanje pojedinih spomenika kulture, nego prvenstveno na izgradnju novog Dubrovnika, odnosno na brigu, da se u stvaranju novih arhitektonskih i urbanističkih djela ne povrijedi historijsko-arhitektonski karakter grada i stara urbanistička cjelina. Međutim Dubrovnik je izgrađivan bez regulacionog plana, pa ne samo između novog i starog nije postignuti potpuni sklad, nego su čak i nagrdjeni pojedini predjeli Dubrovnika. Danas, pored brojnih znanstvenih i stručnih urbanističkih i konzervatorskih ustanova, nagrdivanje trebalo bi da prestane, tim prije, što naši narodni odbori nisu više stare općine, i što su sada urbanistički i konzervatorski organi glavni faktori, koji su odgovorni ne samo za određivanje lokacije novih objekata, već upravo za ispravnu urbanizaciju gradova, čuvanje prirodnih ljepota i spomenika kulture. Obzirom, da se i u Dubrovniku svi ti radovi ne mogu obavljati i ne vrše se bez kontrole i suglasnosti urbanističkih i konzervatorskih organa Hrvatske, javnost je naročito interesirana za uzroke nekih nedostataka u sadašnjoj urbanizaciji grada.

Nije nam zadatak, da se upuštamo u analizu radova, koji su vršeni unutar gradskih zidina ili u njihovoj neposrednoj blizini, nego upravo da se osvrnemo na radove, koji su izvršeni i koji se vrše na najstaknutijim položajima Dubrovnika. Radi se o izgradnjama na području dubrovačke luke.

Gornji Gruž počeo se izgrađivati poslije 1918. kao t. zv. radničko naselje, pa je upravo svakom posjetiocu pri dolasku u luku Dubrovnika najupadnije to područje, kao i Kantafig. Najnovije i najizloženije naselje razvija se kao selo, bez ikakva urbanističkog smisla, pa nagrđuje i pri-

rodnu ljepotu Dubrovnika. Interesantno je napomenuti, da se kroz to naselje odvija živ promet stranih turista i pomoraca, jer ga transverzalno presijeca iako nedovršena ulica, koja vezuje centar Gruža s Putom Meda Pucića, najljepšim šetalištem Dubrovnika. Ta ulica — kao i čitavo naselje — počela se graditi prije četrdeset godina, kada je ujedno i dobila naziv Radnička ulica. Prema tome, ta je ulica dobila svoj naziv onda, kada se to novo naselje planiralo sa izvjesnim elementima urbanističke podjele grada na klase. Zato nas i njezina tabla iz tog doba, još više upozorava na današnje zaostalo urbanističko stvaranje na tom području Dubrovnika, na stvaranje, koje je moderni urbanizam odavno osudio.

Gruž je jedna od jugoslavenskih luka, koja već preko pola vijeka služi kao školski primjer kako se ne smije izgrađivati mjesto ili luka. Poslije Oslobođenja urbanistička i konzervatorska služba Hrvatske trebale su izvršiti reviziju započetih radova između dva svjetska rata, da bi se spriječilo dalje nagrdivanje najizloženijih točaka grada Dubrovnika. Zapravo nema dugo da su ti radovi i nagrdivanja nastavljeni. Ova pojava tim više začuđuje, što na našem Primorju postoje sjajni dokumenti naše zrelosti u podizanju suvremenih naselja. Naš najmlađi grad Sušak može poslužiti kao primjer. Jer Sušak se, za razliku od Gruža, stvarao i razvijao s puno urbanističkog smisla i uspjeha, pored teških terenskih prepreka, kao što ih ima i Gornji Gruž. Zapravo Sušak od svih naših primorskih gradova pruža najviše mogućnosti za proučavanje mnogih uspješnih rješavanja i ujedno uspješnih svladavanja raznih terenskih prepreka pri planiranju i izgradnji suvremenog grada.

Ni veletrgovačka otvorena i zatvorena skladišta ne spadaju više u centar mjesta, ni u neposrednu blizinu parkova. Ti se objekti više ne podižu u centrima, jer izazivlju pojačani cestovni automobilski promet, što je u sukobu s interesima gradske higijene i s suvremenim principima saobraćaja. Međutim zbog ekonomskih razloga ti objekti pripadaju bliže obali, da bi se približili odnosno uključili u mrežu lučkog kolosijeka. Posebno pitanje predstavljaju tvornice i slični objekti, jer oni sobom donose i niz negativnih pojava, koje prave ozbiljan problem urbanističkom stvaranju radi njihova uklanjanja ili smanjenja (pojačani cestovni promet, buka, zagađivanje okoline dimom i tako dalje). Upravo začuđuje što je pri planiranju svih tih lokacija učestvovao Urbanistički institut NRH.

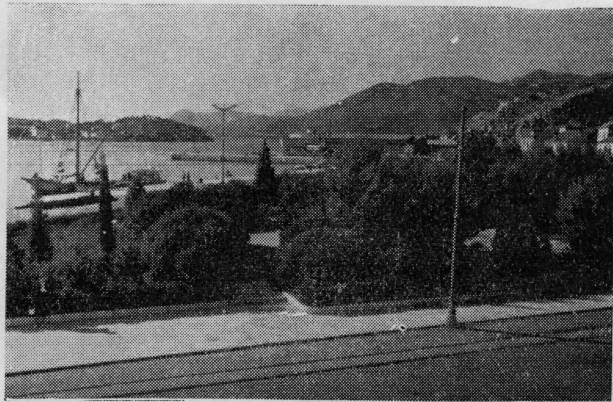
Na istom gradskom području susrećemo dvije urbanističke krajnosti: ljepotu starog urbanizma, koji je dao urbanističko oblikovanje Dubrovniku još u XIV. vijeku, i novo urbanističko stvaranje poslije 1918. godine, koje ne predstavlja prava dostignuća mladog jugoslavenskog urbanizma XX. vijeka. Bas suprotno, izgleda, kao da Dubrovnik nije mnogo odmakao naprijed od one točke kada se Dalmacija nalazila između pada i uspona umjetničkog stvaranja. Ta činjenica, kao pojava u javnom životu Dubrovnika i Hrvatske, može negativno utjecati na razvitak mlade jugoslavenske urbanističke kulture, pa je stoga potrebno tu pojavu obrađivati i na nju ukazivati. Poslije osnivanja Urbanističkog instituta NRH 1947., Narodni odbor grada Dubrovnika obratio se tom Institutu radi uklanjanja te zaostalosti, pa je tako došlo do odluke o izradi regulacionog plana, na kojemu se sada i radi. Ali osim toga Dubrovniku je potrebna još i pomoć za pravilno izvođenje tog plana i to od raznih faktora, koji u tome mogu doći u obzir.

## RAD NA OBNOVI STARE URBANISTIČKE TRADICIJE DUBROVNIKA

Kolikogod je urbanistički regulacioni plan važan posao, potrebno je još i u široj javnosti stvoriti urbanistički smisao, da bi se izvođenje regulacionog plana nesmetano odvijalo. To znači, da je u tome potrebna šira suradnja građana. Jer ako je XIX. vijek austrijske vladavine upropastio nekadašnji veliki urbanistički smisao Dubrovčana i tu staru tradiciju, danas bi trebale voditi više brige one urbanističke institucije Hrvatske, koje su poslije Oslobođenja osnovane, pored ostalog i sa zadatkom da upoznaju gradove svog područja sa suvremenim principima urbanizma i s rješavanjem urbanističkih problema.

Istina je, umjetničko stvaranje zapalo je pod austrijskom okupacijom u mrtvilo u čitavoj Dalmaciji, a ne samo u Dubrovniku. To je doba, kada je počelo nagrdivanje i spomenika kulture. Ali Dubrovnik je od svih naših krajeva ekonomski najteže stradao za vrijeme austrijske vladavine, pa u tom njegovom velikom nazadovanju, najtežem u njegovoj historiji, nisu mogli biti stvoreni svi uvjeti da prihvati umjetnički preporod, koji se je u drugoj polovici XIX. vijeka počeo javljati u Dalmaciji, iako su vođe tog pokreta bili upravo i Dubrovčani: dr. arh. Miho Klaić (1829—1896) vođa Narodnog preporoda Dalmacije i slikar Vlaho Bukovac (1855—1922). Rezultati umjetničkog preporoda odrazuju se u održavanju Prve dalmatinske umjetničke izložbe u Splitu 1908., te u pojavi, odnosno u isticanju prvih arhitekata Dalmacije. Međutim Dubrovnik je toliko zaostao i spao na to, da je od svih njegovih građana između dva svjetska rata jedva izašao jedan arhitekt, dok općina dubrovačka nije stipendiranjem stvorila ni jednoga.

Između dva svjetska rata Turistički savez u Dubrovniku stalno se osvrtao u svojim godišnjim izvještajima na urbanističke probleme, pa je čak 1939. organizirao i savjetovanje o problemu regulacije svih turističkih mjesta na Primorju. U tim nastojanjima naročito je interesantan izvještaj za godinu 1939., u kojemu se pored ostalog iznosi i ovo: »Problemi novog Dubrovnika raznovrsni su i mnogobrojni, i oni vape za ljudima od koncepcije, dobre volje i ambicije, da se upuste u njihovo teško, ali zahvalno rješavanje«. Ali sva ta zalaganja nisu nailazila na razumijevanje. To posebno dokazuje brošura, koju je 1930. napisao pomoćnik dubrovačkog konzervatora, a koja čak nosi podnaslov: »Uzaludni naponi i teška razočaranja«. Konzervatorska služba u Dubrovniku između dva svjetska ra-

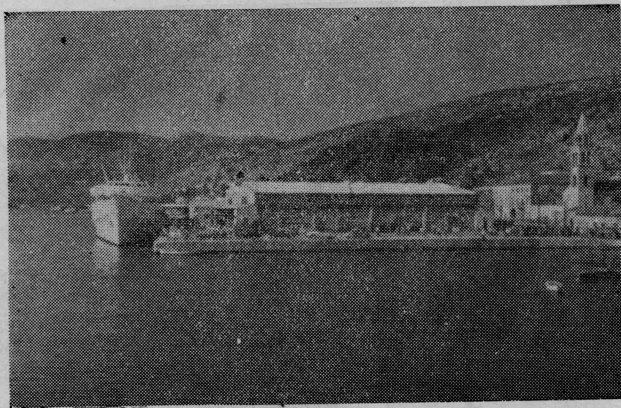


Unutrašnjost luke — pristanište manjih brodova

ta naročito je zaslužna za spasavanje monumentalnog karaktera Dubrovnika, jer je spriječila izvršenje teških nagrdivanja spomenika kulture i pogrešne regulacije nekih gradskih predjela, dok je na poljepšanju grada dosta radilo i društvo »Dub«. No i pored svega toga nagrdivanja nisu izostala, jer u ono doba nije postojao Zakon o zaštiti spomenika kao danas, pa stoga ni konzervatorska služba nije imala onaj zadatak ni onu moć koju ima danas (Lukša Beritić: Urabinistički razvitak Dubrovnika: str. 37—38).

Iako između dva svjetska rata općinske uprave nisu nastojale da stvore uvjete za ispravnu urbanizaciju grada, bilo bi nepravilno prebacivati svu odgovornost samo na bivšu općinu. Jer teška je činjenica i to, što nijedna znanstvena ili stručna ustanova ili stlačka organizacija Hrvatske nije u XX. vijeku, pa ni do danas — stvorila za Dubrovnik neki program o održavanju predavanja o suvremenom urbanizmu, urbanizaciji grada, rješavanju urbanističkih problema, a da se i ne govori o priređivanju urbanističkih propagandnih izložbi ili u prikazivanju urbanističkih filmova. Jasno je, da su svi ti nedostaci imali vrlo loš odraz u široj javnosti Dubrovnika i nisu mogli razviti interes za urbanizam, odnosno za urbanističku kulturu. Strana i domaća stručna i propagandna urbanistička literatura nije imala prođe, pa je nestala iz knjižara, a u našim bibliotekama nije se ni do danas pojavila. Od svih jugoslavenskih gradova Dubrovnik je u svemu tome upravo izuzetak. Pod takvim okolnostima teško je zamisliti obnovu stare urbanističke tradicije Dubrovnika.

Na području NR Hrvatske postoji Urbanistički institut NRH, Konzervatorski zavod NRH, Zavod za arhitekturu i urbanizam Instituta za likovne umjetnosti Jugoslavenske akademije znanosti i umjetnosti u Zagrebu, Konzervatorski zavod za Dalmaciju, Društvo inženjera i tehničara Hrvatske, Društvo arhitekata Hrvatske i tako dalje. S obzirom na to, smatramo, da Dubrovnik, kao najvrijedniji spomenik kulture Južnih Slavena, svakako zaslužuje da spomenute ustanove, odnosno organizacije Hrvatske stvore zajednički program predavanja, ne samo o čuvanju spomenika kulture, nego i o čuvanju prirodnih ljepota i o suvremenom urbanizmu. Taj bi program bio u skladu s inicijativom, koju je još 1956. dao federalni Institut za zaštitu spomenika kulture i prirodnih rijetkosti, u Beogradu, a koja se — pored ostalog — sastoji i u preporuci, da se bez odlaganja provede najuža suradnja između konzervatora, arhitekata-projektanata, urbanista i ostalih faktora interesiranih na formiranju jednog obuhvatnog i skladnog organizma. Sistematski rad na tom polju doveo



Trgovačka luka Dubrovnik — operativna obala i skladišta

bi i do obnove stare urbanističke tradicije Dubrovnika, a o tome se upravo i radi, jer se taj nedostatak teško osjeća u javnom životu suvremenog Dubrovnika.

Prije svega Dubrovnik nema zaseban Sekretarijat za urbanizam, nema Urbanistički biro, nema ni gradsku urbanističku službu u sklopu Sekretarijata za komunalne poslove NO općine. Konačno nema ni Savjet za urbanizam, nego komisiju za urbanizam od četiri člana. Uopće nema arhitekta-konzervatora, već samo dva inženjera za sve potrebe NO općine.

Primjećuje se, da Dubrovnik nije grad inženjera, nego grad pomoraca. Istina, Dubrovnik je bio i ostao grad pomoraca sve do danas, ali bio je i grad inženjera, ali je kao grad inženjera počeo nazadovati početkom XIX. vijeka, kada je Austrija uzrokovala umjetničko nazadovanje u čitavoj Dalmaciji, a ne samo u Dubrovniku. Točno je, da ima opravdanih ali je mnogo više neopravdanih razloga zbog kojih se Dubrovnik nije ni poslije 1918. počeo uzdizati kao grad arhitekata, urbanista, građevinskih i vrtnih inženjera, kao što je nekad bio.

Sva ta pitanja posebno danas interesiraju odbornike općinskih vijeća NO općine Dubrovnik, kako to i dokazuju posljednje njihove zajedničke i odvojene sjednice, naročito od početka 1958., jer je krajem 1957. VI. plenum Saveznog odbora SSRNJ postavio i urbanizam kao jedan od glavnih zadataka narodnih odbora, odnosno gradskih odbornika. Stoga se i NO općine našao pred tim zadatkom, ali i pred teškoćama, koje se mogu otkloniti uz svestranu suradnju raznih faktora, kako smo to već naveli.

#### OCJENJIVAČKI SUD ZA REGULACIONI PLAN DUBROVNIKA

Slaba pomoć Dubrovniku od spomenutih znanstvenih, stručnih i staleških ustanova, odnosno organizacija Hrvatske, u smislu koji smo iznijeli, loše se odražava u raznim pravcima. Pored nedostataka, koje smo već spomenuli, Dubrovnik nema ni ocjenjivački sud za regulacioni plan. Bez obzira na to, što se ovdje radi o Dubrovniku, jednom od najstarijih i najboljih središta Jugoslavije i Mediterana, i o suvremenom gradu i centru kotara, pitanje regulacije u svakom gradu tako je važan posao, da nameće i zahtijeva od svakog grada, da u tu svrhu imenuje ocjenjivački sud. U pogledu sastava ocjenjivačkog suda, u javnosti Dubrovnika postoje dva različita mišljenja. Prvo drži da savjeti za urbanizam mogu ocjenjivati regulacione planove, dok drugo smatra, da ocjenjivački sudovi treba da budu naročito brižljivo sastavljeni od najistaknutijih, odnosno najiskusnijih stručnjaka Jugoslavije: urbanista, arhitekta, prometnog inženjera, ekonomiste, higijeničara i arhitekta za parkove i javne nasade. Obzirom na značaj Dubrovnika držimo, da je točno drugo mišljenje, a ne prvo.

Istina je, urbanizam nije stvar samo arhitekata, urbanista, građevinskih i prometnih inženjera, šumarskih i vrtnih arhitekata, kipara, slikara i ostalih stručnjaka, već i ribara, lučkih radnika, pomoraca, brodogradilišnih radnika i svih građana raznih profesija, koji — svaki na svoj način — mogu svojim znanjem i iskustvom pridonijeti ispravnijem urbanističkom razvitku i izrazu svoga mjesta. Ako se tako stvari postavljaju, onda svi oni mogu ocjenjivati i regulacioni plan. I to je točno, ali te ocjene treba razlikovati na stručne i nestručne. I nestručna se ocjena nikako ne odbacuje, iako je razlika između stručne i ne-

stručne ocjene ili kritike golema. Kod stručne kritike ide se za tim, da u konciznoj formi što jasnije istaknu dobre i slabe strane svih projekata, pa je takva ocjena krajnji zaključak izveden iz niza naučnih i stručnih ispitivanja i upoređivanja. Tu i takvu ocjenu mogu dati samo oni, koji imaju visoku školsku naobrazbu i specijalno se bave naukom o uređenju gradova, te se svojim radovima u tome ističu.

U prvo vrijeme poslije Oslobođenja hitna potreba nije dozvoljavala izradu definitivnih regulacionih planova, već direktnih i takvih osnova, koje su samo riješavale glavni prometni problem, zoniranje i perspektivni razvitak za kraći period vremena. U toj brzini i djelomičnom rješenju, gradovi su u pojedinim narodnim republikama davali te planove na izradu i prihvaćali ih bez ocjenjivačkog suda, pa se konačno konstatiralo, da pretežan dio tih planova nije realan. No bez obzira na te nedostatke, ta se vrsta planova može primjenjivati za regulacije kontinentalnih gradova, ali nikako za regulaciju luka (pristaništa). Ako je tu činjenicu potrebno još i dokazivati, onda upravo Gruž može poslužiti kao školski primjer.

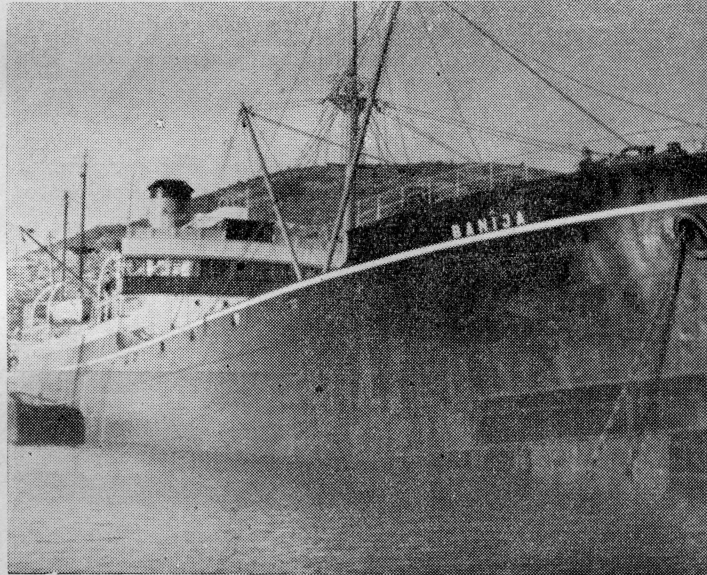
Da bi idejna regulaciona osnova zaista bila realna, to mnogo zavisi o radu ocjenjivačkog suda, koji treba da prati sve radove od početka postavljanja programa i podloge za izradu idejne skice regulacionog plana, pa sve do njegova završetka — do konačne ocjene. Kvalitet radova u vezi s postavljanjem programa i podloge nije nam točnije poznat. Ali jedno je sigurno, to jest da se nije raspisivao konkurs ni imenovao ocjenjivački sud. Ako su možda ekonomski razlozi spriječili raspisivanje konkursa, onda se nikako ne može mimoći imenovanje ocjenjivačkog suda.

Zaključci spomenutih sudova u svijetu nemaju samo naročito značenje za pravilan razvitak nekog grada, već upravo presudan značaj za razvitak suvremene arhitekture i urbanizma kod pojedinih naprednih naroda. To su činjenice, koje se ne smiju podcjenjivati ni kod nas, tim prije, što je već II. kongres inženjera i tehničara Jugoslavije, održan u Beogradu 1948., u vezi s tim, u svojoj rezoluciji istakao i ovo: »Izricanje objektivne kvalitetne stručne ocjene na bazi precizne analize svih radova je velika i časna dužnost ne samo ocjenjivačkog suda, već i cijele naše sredine«.

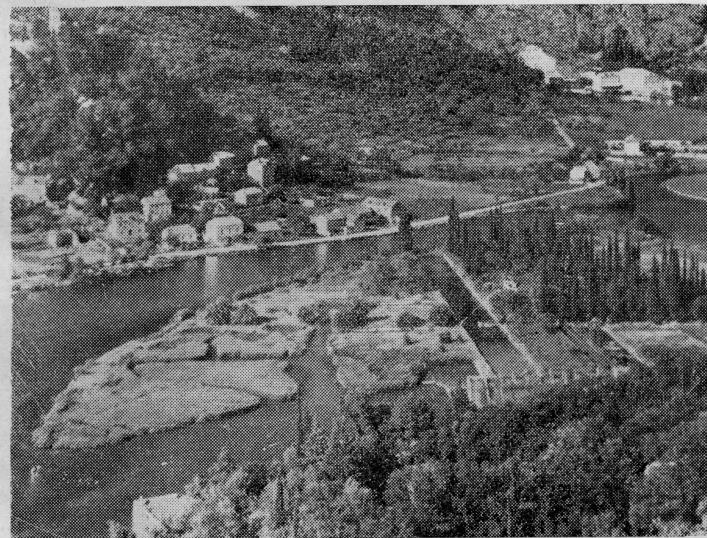
#### Literatura i izvori:

1. Lukša Beritić: Urbanistički razvitak Dubrovnika (Zavod za arhitekturu i urbanizam JAZU) - Zagreb 1958.
2. Nikola Dobrović: Dubrovački dvorci (Urbanistički zavod NRS) — Beograd 1954.
3. V. Brajević — K. Strajnić: Misli o čuvanju dalmatinske arhitekture — Split 1931.
4. Kosta Strajnić: Dubrovnik bez maske (Uzaludni napori i teška razočaranja) — Dubrovnik 1930.
5. Savezni odbor SSRNJ: Proglas VI. Plenuma od 9./IX. 1957.
6. Plan rada Jugoslavenske akademije znanosti i umjetnosti u Zagrebu (Zavod za arhitekturu i urbanizam) za 1958.
7. Djelokrug i zadatak Urbanističkog instituta NRH (N. N. Br. 25/1954.).
8. Spomeničko zakonodavstvo (N. N. Br. 50/1948., Br. 84/1949. i t. d.).
9. Kosta Angeli Radovani: Gradovi ne umiru sami. »VUS« od 26./III. 1958.

10. Dr. Fran Šijanec: Organizacija zaštite arhitektonskih spomenika i ambijenata. »Čovjek i prostor« Br. 73, 1958.
11. Ing. Mladen Fučić: Uništenje ili asanacija. »Muzeji« Br. 8., 1953.
12. Dr. V. Foretić: Kulturni problemi Dubrovnika. »Dubrava« Br. 84., 1940.
13. Zapisnik sjednice Općinskog vijeća NOO Dubrovnik od 23. VI. 1958.
14. Zapisnik zajedničke sjednice oba Vijeća NOO Dubrovnik od 31. X. 1958.
15. Stenografska izvješća Pokrajinskoga sabora dalmatinskoga (razne godine).
16. Napomena: Današnji članak ima veze s člankom: Suvremeni urbanizam i urbanističko zakonodavstvo, »Naše more« Br. 4—5 1958.



P/b »Banija« — 10.000 tona nosivosti, vrši trgovačke operacije u dubrovačkoj luci.



Dubrovačka Rijeka — proširenje buduće trgovačke luke Dubrovnik