



Saobraćajne teškoče Dubrovnika

Kap. Luko Vidak

I.

Najteže saobraćajno pitanje Dubrovnika, bez sumnje je, izgradnja transverzalne željeznice. Na njezinom ostvarenju Dubrovnik radi od 1878. godine. Prema tome, borba Dubrovnika za željeznicu zahvaća tri vremenska razdoblja, to jest: od 1878. do 1918. godine, od 1918. do 1941. godine i od oslobođenja do danas. Godine 1879. Du-

brovnik započinje borbu za izgradnju normalne željeznice direktno do Stoca.¹ Ali kada u tome nije uspio, godine 1884. upućuje novo traženje i to: za izgradnju uskotračne pruge do Gabele i širokotračne do Višegrada.² Sticanjem prilika Dubrovnik je 1901. godine dobio priključak na stratešku uskotračnu željeznicu Gabela-Zelenika. S obzirom da je ta jedina veza bila zaobilazna, Dubrovnik 1922. godine ponovno traži izgradnju transverzalne željeznice,

ali ovaj put uskotračne od Trebinja preko Bileća i Foče do Ustiprača.³ I konačno, poslije oslobođenja ukazuje na potrebu izgradnje veze Foče sa Bilećom, kao jedine nedovršene dionice uskotračne pruge Beograd - Ustiprača - Dubrovnik.⁴

Iako borba Dubrovnika za željeznicu traje već bližu 80. godina, ona je i do danas ostala nepoznata javnosti. Stoga se upravo osjeća potreba, da se prikaže historija te borbe, ne samo zato da se upozna ta prošlost koja je najmanje poznata i najmanje pristupačna, već iz više razloga: da se vidi koliko je u razvitku zakasnila ona privredna djelatnost Dubrovnika, što se zasniva na normalnom željezničkom saobraćaju; da se ukaže koliko je zakasnio ispravni urbanistički razvitak grada zbog slabih gradskih prihoda ili zbog pomanjkanja onih prihoda grada koji se zasnivaju na normalnom željezničkom i lučkom prometu; da se ukaže na sve teškoće koje proizlaze iz zaobilaznog snabdjevanja Dubrovačkog područja sa životnim potrebama za posljednjih šezdeset godina, zbog slabog kapaciteta uskotračne željeznice; i tako dalje.

Svaki pa i najmanji pokušaj da se ta borba započne obrađivati, zaista će mnogo pridonijeti, da se ujedno bolje upozna i razumije najburnija prošlost Dubrovnika, koja je prepuna važnih događaja od presudne važnosti za njegov daljni razvitak.

Opis borbe za željeznicu svih primorskih gradova, uključivo i onu Dubrovnika, naročito je težak, složen i delikatan posao, ali baš taj čitav posao preuzeo je na sebe i već ga je izvršio Dr. Zvonimir Jelinović. U izdanju Jugoslavenske akademije znanosti i umjetnosti u Zagrebu nedavno je ove godine izašlo djelo Dr. Jelinovića na 353 stranice pod naslovom »Borba za Jadranske pruge i njeni ekonomski ciljevi«. Jasno je, da će ovo djelo pobuditi veliki interes u znanstvenim i stručnim krugovima Jugoslavije naročito stoga, što opisuje sve te borbe na primorju od dana kada su začete uglavnom do 1954. godine, iako po naslovu to nije vidljivo jer ne nosi zaključnu godinu. Pisac je svoju knjigu razdjelio na šest poglavlja, te se u prvom i petom govori o Dubrovniku.

II.

Djelo Dr. Jelinovića uredio je i predgovor napisao akademik Dr. Mijo Mirković, jedan od naših poznatijih naučenjaka na polju, ekonomske nauke. Dr. Mirković iznosi u najkрупnijim crtama ekonomsku prošlost primorja. Pored ostalog, posebno se zadržava na stvaranju najstarije organizacije na putevima, kako i zašto se stvarao promet između primorja i unutrašnjosti, kuda se probijao i kako se održavao. Prikazuje sredstva, koja su sačinjavala stari cestovni transport do postanka kolskih cesta, kada i kojim su se pravcima gradile te ceste i do kada su u pojedinim krajevima izostale, te konačno prelazi na željeznice. Politiku izgradnje i eksploatacije željeznica razmatra sa ekonomskog i političkog gledišta, od početka te izgradnje do danas, na području svih jugoslavenskih zemalja, te naročito ukazuje na pozitivne rezultate koje su postigle te željeznice i protiv volje tuđinskih programa kojima su služile. U čitavom tom razmatranju naročito vodi računa o interesima svih naših postojećih luka. Konačno ukazuje na posljedice zaostalosti željezničke mreže i na prednosti koje imaju normalne željeznice u našim primorskim krševitim krajevima naprama autostradama. Upravo utiče na čitaoca da stvori pravilan odnos i prema lukama i prema željeznicama, i njihovoj izgradnji, te u tu svrhu čak ukazuje na postignute rezultate na drugoj obali Jadrana.

III.

Dr. Mirković u svom predgovoru (str. XVIII—XIX) posebno zahvaća tematiku o normalnim željeznicama, te znanstvenom metodom ispravno analizira proces građenja željeznica na jugoslavenskom području u posljednjih sto godina. U ispitivanju zaostalosti željezničke mreže utvrđuje da je najveća upravo na onim prugama što vezuju unutrašnjost sa morem, to jest, koje čine ili će činiti kičmu jugoslavenskog privrednog života. Iz analize ovog problema može da se izvuče zaključak, da su sve naše luke trebale još u XIX. vijeku da imaju normalne željeznice. Ali, iako sve one to nemaju još ni do danas, Dr. Mirković upravo upozorava i nauku i privredu Jugoslavije, da još ni danas neka ne pomišljaju na to, da bi možda

autostrade mogle da zamjene širokotračnu željeznicu u povezivanju unutrašnjosti sa morem i obratno. I zaista, normalne željeznice ostati će još tko zna koliko vremena jedino prikladno prevozno sredstvo na kopnu za masovne prevoze putnika (turista) i robe, naročito na dugim relacijama. Pun razvitak proizvodnih snaga u planinskom masivu — naglašava Dr. Mirković — zavisi o izgradnji željeznica normalnog kolosjeka od sjevernih ravnicama i istočnih riječkih dolina — na more. Neprohodnost tih planina — jedan od vjekovnih uzroka zaostalosti i razjedinjenosti — danas mogu da odstrane baš samo željezni putevi. Nakon što je uglavnom ukazao na krajeve koje treba povezati normalnom željeznicom sa lukama i obratno — uključivši i Dubrovnik — konačno naglašava, da bi svaka uporna borba protiv gradnje ma koje od tih pruga bila opasna i ekonomski i politički.

IV.

Dr. Mirković ne ulazi u lokalne stvari pojedine luke, pa tako ni Dubrovnika, ali njegova su zapažanja kroz predgovor itekako zahvatila sve luke skupa sa Dubrovnikom i to sa gledišta unutrašnjeg privrednog sraščivanja i unutrašnje privredne povezanosti. U vezi s time naglašava, da sve luke imaju da služe toj svrsi, pa zato predhodno kaže: »Ne može se postavljati alternativa: ili ili, to jest, ili Split ili Ploče, Ploče ili Bar. Ne radi se također o tome, da li će Ploče, Dubrovnik ili Bar postati svjetske luke«.

Djelo Dr. Jelinovića i nehotec je pridonijelo, da se konačno čuje o Dubrovniku — kao lučkom gradu — određeni stav i stručno mišljenje jednog od poznatijih jugoslavenskih naučenjaka, koje je neobično pozitivno i sa gledišta općih interesa zemlje i lokalnih interesa Dubrovnika.

U iznalaženju i predlaganju mjera (str. XIX) za stvaranje naše jedinstvene narodne privrede i pune saradnje željezničkog i pomorskog prometa i jedinstva nacije, Dr. Mirković ukazuje na onu pravu ulogu koju u tome imaju da izvrše sve naše luke, pa u vezi s time konačno kaže i slijedeće: »Dubrovnik i Boka razvili su takve proizvodne snage u pomorskoj plovidbi i pomorskoj trgovini, da su se te privredne djelatnosti izdigle u povijesti, koja siže sve do jučer, na svjetsku razinu, — rijetke privredne grane Jugoslavije, koje su u međunarodnoj konkurenciji uzdigle proizvodnost rada na svjetsku razinu, da bi bilo neekonomski, kada se tako kvalitetne proizvodne snage ne bi iskoristile, održavale i dalje razvijale«.

I čitava stručna javnost iz svih narodnih republika zauzela je konačno jedinstven stav prema Dubrovniku, koji je dosta sličan onome Dr. Mirkovića. Na velikom naučnom i stručnom Savjetovanju o svim problemima saobraćaja, koje je bilo organizirano od SIT i SSIT u Beogradu 31. marta, 1. i 2. aprila 1957. godine, doneseni su bili zaključci u kojima, pored ostalog, stoji doslovce i ovo: »Pri razradi perspektivnog plana razvika luka, trebalo bi voditi računa da plan izgradnje saobraćajne mreže po mogućnosti ne izazove napuštanje izvjesnih postojećih, lučkih kapaciteta — na primjer: luke Dubrovnik — da na taj način ne bi izgubili ne samo određenu materijalnu vrijednost koju predstavljaju lučki objekti, nego i ekonomske vrijednosti izražene u iskustvu, stručnom kadru i mnogim postojećim objektima koji u cjelosti čine jednu luku«.

Značajna je činjenica, da od 1957. godine znanstveni i stručni krugovi Jugoslavije uzdižu Dubrovnik kao narodnu imovinu ogromne ekonomske vrijednosti, koju su ustalom stari pomorci zaista teškim trudom izgrađivali preko tisuću godina. Jasno je, da se ta ogromna ekonomska vrijednost, koju predstavljala Dubrovnik, može a i treba da danas koristi za ekonomsko uzdizanje Jugoslavije.

Bez sumnje, ovi identični pogledi na Dubrovnik, i baš sada, kada je više očividno da postoji kritično stanje na jedinjoj željezničkoj vezi Srbije, Bosne i Hercegovine, i jednog dijela Crne Gore sa Južnim Jadranom, — pridonijet će, da će se revidirati dosadašnja koncepcija rješenja ovog problema, koja je do sada, kao isključivu mogućnost, prihvaćala izgradnju pruge normalnog kolosjeka Sarajevo-Ploče. U vezi s tim i prof. ing. M. Jakovljević⁵ stoji na stanovištu da: »U današnjoj situaciji zadatak je da se u željezničkom transportu za Južni Jadran najhitnije stvore novi prevozni kapaciteti. Jedino moguće najbrže, najeko-

nomičnije i našim snagama izvodljivo rješenje jest. **izgradnja željezničke pruge Foča-Bileća**, koja bi mogla, do puštanja u saobraćaj pruge Sarajevo - Ploče i Beograd - Bar — dakle u periodu od 10. godina — na zadovoljavajući način riješiti pitanje transporta sa Južnim Jadranom.« Štoviše, prof. ing. M. Jakovljević predviđa normaliziranje pruge Ustiprača-Dubrovnik, te o tome kaže: »Normaliziranje pruge Ustiprača-Dubrovnik svakako treba da nastupi ubrzo po normaliziranju pruge Stalac-Sarajevo. Od 230 km normalne pruge Ustiprača-Dubrovnik bili bi sa normalnim donjim strojem već sada izgrađeni dijelovi Bahori-Bileća (52 km), a prije izgradnje brane na Trebišnjici i dijela Bileće-Trebinje (38 km), te bi ostalo da se normalizira još 140 km.⁶

Kako proizlazi iz svega izloženog, saobraćajna situacija Dubrovnika toliko je teška i ozbiljna, da je ona izazvala brigu i znanstvenih i stručnih krugova Jugoslavije, u dva pravca, to jest, predlažu mjere za njegov perspektivni razvitak (izgradnja normalne pruge) i one, koje sada hitno nameće kritična situacija u njegovu snabdjevanju (izgradnja uskotračne pruge Foča-Bileća).

V.

Dr. Mirković nas na koncu približava piscu knjige »Borba za jadranske pruge i njeni ekonomski ciljevi« te naročito ističe, da je pisac bio neumoran u istraživanju ekonomsko-historijskih izvora i u njihovu iscrpljivanju, te ujedno, da je na temelju te iscrpne i mnogostrane dokumentacije i analize izvlačio kritičke zaključke i iznio svoje stavove. No, odmah ćemo naglasiti, da prvo i peto poglavlje — koliko se to odnosi na Dubrovnik — tek djelomično zadovoljavaju. Međutim, to se ne može da zapazi kroz predgovor, to jest, da postoje ti ozbiljniji nedostaci u djelu Dr. Jelinovića. Međutim, odjednom, na završetku svoga predgovora Dr. Mirković ističe upravo i slijedeće: »Ali čitalac ipak ima utisak, da je argumentacija pisca naglo popustila u analizi onih projekata pruga, koje imaju izlaziti na more južno od Ploča, i osobito pozitivnih strana, ekonomskih i političkih, takvih izlaza, koji su itekako opravdani, kao nužna sredstva stvaranja jedinstva narodne privrede, privredne zainteresiranosti za more, morske luke i pomorsku trgovinu istočnih područja Jugoslavije, bez čega ne može biti pune ekonomske podloge bratstva i jedinstva naroda, ni pune pomorske orijentacije Jugoslavije«.

Nedostaci, koje spominje Dr. Mirković, vjerojatno se odnose na peto i šesto poglavlje knjige, ali s obzirom na Dubrovnik, nedostataka ima u prvom i petom poglavlju. Dakle sa gledišta interesa Dubrovnika, prigovora ima više, ali nam je nemoguće da se ovdje zaustavljamo na svima njima, već saho na onima koje baš nikako ne smijemo pustiti da ostanu nezapaženi.

Prema tome, za danas ćemo se osvrnuti na izostavljanje prikaza značaja savremene trgovačke mornarice Dubrovnika u stvaranju trgovačke mornarice Jugoslavije, zatim na manjkavo postavljanje analize ekonomsko-saobraćajne razbijenosti i izolacije Hrvatske, te na nekritičko korištenje predstave stare Sarajevske komore upućene 1926. godine ministarstvu saobraćaja u staroj Jugoslaviji u pogledu izgradnje luke Ploče i konačno na stav pisca prema pitanju željeznice Dubrovnika.

VI.

Savremena trgovačka mornarica Dubrovnika bila je do Drugog svjetskog rata najrazvijenija na našoj obali, ali pisac prelazi preko te činjenice, pa se stoga slobodno može reći, da je djelo Dr. Jelinovića prvo jugoslavensko djelo ove vrsti, koje izostavlja prikaz razvitka savremene trgovačke mornarice Dubrovnika od 1815. do 1941. godine, iako je ona sačinjavala 1/7 trgovačke mornarice Austro-ugarske⁷ i 2/3 trgovačke mornarice stare Jugoslavije.⁸

No, pisac naročito uzdiže samo savremeno brodarstvo Lošinja (str. 262). Ako ističe brodogradilište, to nam je danas razumljivo, ali nije nam jasno zašto uzdiže samo to brodarstvo na našim obalama, jer vlasnici odnosno upravljači nisu se nikad osjećali jugoslovenima, već su živjeli i djelovali u Trstu. Oni nisu prišli Jugoslaviji ni poslije 1918. ni 1945. g., pa su tako i njihovi brodovi, u ta oba puta, pošli za njima i ostali skupa s njima. Međutim, trgovačka mornarica Dubrovnika i ona ostalih pomorskih gradova na

našoj obali, bila je temelj za razvitak Jugoslavenske trgovačke mornarice i poslije 1918. godine i poslije 1945. godine.⁹ Pisac preko te činjenice nije smio reći, kada se odlučio da uzdiže ono brodarstvo, koje ništa nije pridonijelo stvaranju trgovačke mornarice ni u staroj Jugoslaviji, ni u FNR Jugoslaviji.

Savremena trgovačka mornarica Dubrovnika zauzela je dolično mjesto u našoj iako oskudnoj naučnoj i stručnoj pomorskoj literaturi, pa je upravo čudno, što je u tom pogledu Dr. Jelinović ostavio jednu veliku prazninu u svome znanstvenom djelu.

VII.

Dr. Jelinović je podvrgao zasebnoj analizi jedno od najtežih pitanja Hrvatske, to jest, zaostalost u stvaranju jedinstva privrede i srašćivanja pomorskog i željezničkog saobraćaja, što obrađuje pod naslovom »Ekonomsko-saobraćajna razbijenost i izolacija područja Hrvatske« (str. 33—39.) Dakle zaostalost, koju su Hrvatskoj kroz vjekove stvarali razni tuđi narodi: Mlečani, Turci, Mađari i Njemci.

Ekonomsko-saobraćajna razbijenost i izolacija Hrvatske podržavala se sve do 1918. godine, ali ni poslije stvaranja nove države SHS nisu bili stvoreni svi uvjeti da se ona započne temeljito uklanjati. Međutim, da bi se to postiglo danas, pisac na zaključku (str. 39.) kaže: »Da bi se moglo ostvariti jedinstvo gospodarskog područja, potrebno je dopuniti postojeću željezničku mrežu u Hrvatskoj izgradnjom takovih pruga, koje će ukloniti nedostatke prošlosti i povezati dva narodna gospodarstva Hrvatske u jednu cjelinu«.

Ali pri postavljanju ispravne analize ovog problema, trebalo je naročito imati u vidu upravo iznimni položaj krajnjeg juga Dalmacije ili Hrvatske. Jer Dalmacija, prema njezinim morfološkim crtama i njezinim granicama, može se karakterizirati kao uski pojas koji se kreće od sjeverozapada k jugoistoku i stalno se sužava: od cca 60 km — između Šibenika i Drniša — na 4 km kod Dubrovnika. Taj je pojas kod Dubrovnika toliko uzak, da čak sjeverna granica NO općine Dubrovnik, a kotarska pogotovo, tačno pada uz granicu NR Bosne i Hercegovine. Jedinstven je slučaj u Jugoslaviji, da jedan kraj jedne narodne republike nema zaleda na teritoriji te narodne republike, niti sređene kopnene veze sa njegovim neposrednim zaledem, koje mu pravi druga narodna republika. S obzirom, da je sadašnja granica Dubrovnika takova već vjekovima, jasno se danas ukazuje, zašto je Dubrovnik vjekovima bio ekonomski ovisan o drugim zemljama. Ekonomsko zaledje Dubrovnika imalo je sjeveroistočni smjer, te se kao takovo vjekovima podržavalo i dopiralo do centra Balkana, a to su činjenice, koje se potpuno ne mogu odbaciti ni danas.

Da je pisac imao jedan tačniji pogled kroz prizmu ekonomsko-saobraćajne razbijenosti Hrvatske sve do krajnjeg juga Hrvatske — Dubrovnika i da je revidirao njegove kopnene veze od 1815. godine do danas, sigurno je, da bi bio dobio tačnije rezultate ili pravu saobraćajnu situaciju Dubrovnika o kojoj se u našim znanstvenim i stručnim krugovima do sada malo ili ništa govorilo. Ti bi rezultati bili pokazali još i naročito težak položaj krajnjeg juga čak i u snabdjevanju najosnovnijim životnim artiklima i ujedno, da linija snabdjevanja, — koja za ostale hrvatske gradove iznosi od 40 km do najviše 200 km, — za Dubrovnik neopravdano dostiže za izvjesne životne potrebe i do 800 km.¹⁰ Redovito snabdjevanje Dubrovnika čak ogrijevom (drvom i ugljenom) pravi jedno posebno pitanje zbog iscrpljenog kapaciteta ionako slabe i zaobilazne željeznice. O tom slabom kapacitetu govori se još od 1925. godine, kada je — izgradnjom željezničke pruge Vareš — Titovo Užice — bio spojen uskotračni željeznički sistem Bosne sa onim Srbije.

Analiza ovog problema krajnjeg juga pokazala nam je dakle, da se u ovom času hitno nameće potreba izgradnje jedne kratke željezničke pruge, ne na području Hrvatske, već baš na području NR Bosne i Hercegovine, to jest pruge Foča-Bileća. Ta pruga ima da doprinese — što je važno naglasiti — ne samo oživljavanju, uvoza - izvoza o kojem govori Dr. Jelinović — već ono što je mnogo bitnije i važnije, to jest, približavanju krajnjeg juga i unutrašnjosti Jugoslavije ili tačnije: jačanjem uzdizanju jedinstva nacije, jedinstva privrede i srašćivanje pomorskog života sa zaledem — jačoj pomorskoj orijentaciji Jugoslavije.

Jasno je, da sve to skupa također znači približavanje krajnjeg juga normalnijem putničkom saobraćaju sa Hrvatskom, a Beogradom posebno; doprinos skraćanju linije snabdjevanja na najmanju moguću mjeru ili približavanje krajnjeg juga novim centrima proizvodnje onih poljoprivrednih artikala u kojima jug oskudjeva; oživljavanje života u planinskim masivima i uopće unapređenje produkcije u zaleđu; te konačno i jaču eksploataciju lučkih kapaciteta Dubrovnika i hotelskih kapaciteta čitavog Dubrovačkog područja. Ta transverzalna uskotračna željeznica ima i poseban zadatak, koji se sastoji u pripremanju uvjeta za prelaz Dubrovnika na širokotračnu prugu, koju Dr. Jelinović uopće ne spominje.

VIII.

U petom poglavlju pisac govori — pored ostalog — o izlazu u uvalu Ploče i o izlazu u Gruž, to jest, o borbi za željezničke pruge. Ali u obradi tih pitanje, iznosi i niz nepostojjećih mana luke u Gruškoj uvali.

Dr. Jelinović i u prvom i u petom poglavlju iznosi prošlost Dubrovnika i raspravlja o sadašnjem njegovom saobraćajnom problemu, ali pri svemu tome ne koristi nikakav materijal iz Dubrovnika, ni štampani ni arhivski. U popisu literature ne vidimo niti jednu Dubrovačku novinu do 1918. godine, ni kasnije do 1941. godine. Nema niti jedan izvještaj ili spomenika Dubrovačke komore iz doba Austrije, kao ni iz doba stare Jugoslavije. Ne postoji nikakav štampani materijal Dubrovnika, a da se o arhivskom materijalu i ne govori. Također nema dokaza, da je poslije oslobođenja tražilo bilo koje podatke od nadležnata, ustanova i stručnih organizacija iz Dubrovnika. Stoga je upravo čudno kako je Dr. Jelinović uopće pokušavao da u svojoj djelu govori o prošlosti Dubrovnika i o njegovoj borbi za željeznicu.

Međutim, za obradu izlaza u uvalu Ploče Dr. Jelinović je uspio pronaći predstavku stare Sarajevske komore kojom je tražila izgradnju luke Ploče 1927. godine,¹¹ a koja je 1927. godine odštampana kao brošura pod naslovom »Luka Aleksandrovo (Ploča)«. U stvari to je bio napadaj na luku Dubrovnika, što je imalo za posjedicu stvaranje ubjeđenja u javnosti da se Dubrovnik nikada neće moći razviti kao internacionalna luka, pa da će se stoga morati da opredjeli samo za lokalni teretni promet i putničku luku, to jest, samo za turizam.¹²

Prema tome, stara Sarajevska komora — putem moćnih veza u Beogradu — zadala je nesvjesno Dubrovniku teži udarac, nego što mu ga je zadao Beč poslije 1815. godine. Ali baš u to doba stanoviti privredni krugovi oko Dubrovačke komore, smatrali su, da će turizam — nakon zamašnih investicija koje je obećavala tadašnja vlada u Beogradu — uzdignuti materijalnu bazu Dubrovnika mnogo jače, nego čitav promet glomaznom robom. O tom je pitanju raspravljalo Općinsko vijeće i Plenum Trgovačke komore u Dubrovniku u godinama 1936. i 1937, pa i lokalna štampa. Sve je to dovelo do stvaranja pravilnog odnosa prema problemu luke Dubrovnika, ali to je bilo previše kasno. Jer, izgradnji je željeznice do Ploča te ujedno i pristaništa data prednost pred izgradnjom željeznice Ustiprača-Bileće (S. N. Br. 162/1936.) i pristaništa u luci Gruž-Rijeka.

Poslije 30. godina od izlaza brošure »Luka Aleksandrovo« pojavila se knjiga »Borba za jadranske pruge i njeni ekonomski ciljevi« da nam i nehotice osvježi grube uspomenke na bespotrebno i nesvjesno rušenje jedne stare luke, koja se teškim trudom starih pomoraca izgrađivala preko tisuću godina. Ali slaba strana djela Dr. Jelinovića — koliko se to odnosi na Dubrovnik — sastoji se u tome, što nekritički koristi podatke brošure »Luka Aleksandrovo« te ujedno, propustio je da ukaže da napredni pomorski narodi nisu napadali svoje vlastite stare luke, već suprotno, proširivali su ih do potrebe čak i na umjetan način. Dr. Jelinović se pružila baš odlučna prigoda da iznese kako su ostali pomorski narodi stvarali svoje sisteme izgradnje i održavanja luka sa naročitim pogledom na stare luke.

Međutim, umjesto svega toga, Dr. Jelinović prenosi samo mane luke Dubrovnika baš onako, kako ih je iznosila i izmišljala stara Sarajevska komora. Tako na primjer, na str. 208. upoređuje maksimalni kapacitet imaginarne luke Ploče — koji će se nekad posići — sa kapacitetom samo luke Gruž (ne luke Gruž-Rijeka, op. V. L.) koja, nije mogla ništa ni približno nikad da kaže, koliki kapacitet može da postigne pri njezinom maksimalnom uređenju. Iako je

metodički potpuno ispravna usporedba kapaciteta dvaju luka, ali nikako nije tačna usporedba luke Gruž sa lukom Ploče, koja još od 1925. godine, za razliku od Gruža, posjeduje generalni projekt za maksimalno uređenje i pri tome tačno zna svoj budući maksimalni kapacitet. Ali, ova je usporedba služila da se ukažu tobožnje prednosti imaginarne luke Ploče naprama luci Dubrovnika.

Na str. 213. stoji i slijedeće: »Oni, koji su se borili za izgradnju luke Ploče, navodili su, da gruška luka ima velike nedostatke, da je kopneni pristup njoj težak, da je tijesna s malim prostorom za slagališta oko 18.000 m², te da je od Gruža teško stvoriti luku velikog kapaciteta. Luka bi se dala dosta skupim radovima još dotjerati, ali pri najboljem iskorišćavanju prostor za slagališta jedva bi se mogao dobiti u veličini od oko 40.000 m². Dužina obale s dubinama preko 10 m iznosila je tada svega oko 400 m, a s dubinama 4—10 m oko 1800 m. Budući da gruška luka nije zadovoljavala potrebe narodnog gospodarstva, to su bosanski privrednici tražili, da se na stanicu Uskoplju (16 km. od Gruža) uredi rezervno slagalište za drva. To bi bila svakako nedovoljna, skupa i privremena mjera.« (Cf. Sarajevska komora: Luka Aleksandrovo (Ploča) str. 4.)

U opisanju borbe za izlaz u uvalu Ploče, pisac marljivo prenosi i ostale mane luke Dubrovnika iz brošure »Luka Aleksandrovo« i čitaocima prepušta, da sami prosuđuju što se od svega toga može ispraviti, a što se ne može; i što je od svega toga istina, a što nije.

I zaista, teško je pisac mogao da ulazi u problem luke Dubrovnika, kada predhodno nije proučio prilike u Dubrovniku, koje su vladale u njegovoj sredini kada se borio za izgradnju svoje luke i željeznica u staroj Jugoslaviji. Ali, sve se više stiče još i taj utisak, kao da i pisac drži — kao i stara Sarajevska komora — da je luka Dubrovnika samo u Gruškoj uvali i da ne zahvaća još i ušće Rijeke Dubrovačke. Stoga, ako je sve to tako, onda je uistinu teško mogao pisac da razebere, što je u brošuri »Luka Aleksandrovo« tačno, a što nije.

Međutim, moramo istaknuti, da Gruška uvala i Rijeka Dubrovačka raspoloža još sa oko 14 km. neuređene obale. Ali i pored svega toga, već se od 1920. godine Gruška uvala i ušće Rijeke Dubrovačke razvijaju kao jedna luka, to jest, kao luka Gruž-Rijeka.

Pri uređenju luke Gruž-Rijeka, obalni će se zidovi moći postaviti na dovoljnoj duljini i dubini (10. m i više), a i kamenolomi — za stvaranje materijala za obalni zid i nasipe — moći će se otvarati u neposrednoj blizini obale. Prema tome, za uređenje luke Gruž-Rijeka ne postoje nikakove naročite tehničke poteškoće. No, jasno je, da se prije izrade generalnog projekta za izgradnju luke još ništa ne može govoriti o njezinom maksimalnom kapacitetu, koji će se postići nakon što jednom bude maksimalno izgrađena. Ali, može li se posumnjati, da luka Gruž-Rijeka neće moći razviti bar pet kilometara operativne obale i možda do oko pola miliona četvornih metara površina, ako generalni projekt uzme u obzir Mokošicu, Sustjepan, Batahovinu i Gruž. Toliko za sada kao odgovor na tvrdnju da luka Dubrovnika neće moći nikad razviti više od 40.000 m² površina.

Kako smo već prije spomenuli, pisac je još iznio da su bosanski privrednici u staroj Jugoslaviji namjeravali podići rezervno slagalište za građu na stanicu Uskoplju (1926. g.), a kao uzrok navodi »da gruška luka nije zadovoljavala potrebe narodnog gospodarstva«. Međutim, taj navedeni uzrok proizvod je mašte samog pisca, jer se stara Sarajevska komora nije baš tako izrazila pri isticanju potrebe tih slagališta (Cf. »Luka Aleksandrovo« str. 4.).

Dakle, pomenuta su se slagališta tražila 1926. godine kada se promet luke Gruž kretao oko 200.000 tona godišnje. Ali je interesantno zabilježiti, da se poslije 1926. godine nikad više nisu tražila ta slagališta izvan Gruža, pa čak ni poslije velike svjetske krize, kada je promet u luci počeo naglo da raste, pa ni u 1938. godini kada je bio najviši, dostigavši 500.000 tona. To zaista izgleda dosta čudno, jer je razlika od oko 300.000 tona.

No, još moramo naglasiti, da pisac iznosi i slijedeće: »Preko Zelenike otpremeno je najviše drvo, koje nije mogla primiti Gruška luka« (Str. 229).

Ali, iako je 1938. godine promet luke Gruž bio veći za 300.000 tona, nego što je bio one godine kada su se tražila slagališta na Uskoplju, luka je ipak savladala čitav taj promet sa vlastitim slagalištima. Štoviše, bosanski privred-

nici nisu te godine preko Zelenike izvezli niti jedan metar drva, kako to proizlazi iz Pomorskog godišnjaka. Dakle, više nisu trebali ni Uskoplje, ni Zeleniku.

Stara Sarajevska komora nije više trebala da izmišlja ni potrebu rezervnih slagališta, ni pomoć Zelenike, upravo zato, što joj je ona akcija u vezi sa Uskopljem iz 1926. godine bila potrebna samo da je zabilježi u predstavci ministarstvu saobraćaja i u brošuri »Luka Aleksandrovo«, u cilju, da bi ubjedila i vladu i javnost, da je kapacitet luke Dubrovnika vrlo ograničen, i da je stoga potrebna izgradnja jedne nove luke. Čak ni u 1938. godini ne treba više ništa i više se ne žali na slab kapacitet luke Gruž, a to zato, što je 1938. godine započela izgradnja pristaništa i željeznice u uvali Ploče (S. N. Br. 162/36).

Dr. Jelinović je pokrenuo i pitanje nautičke sposobnosti luke Gruž (str. 207.) davajući pri tome stanovite prednosti luci Ploče. Ali o luci Dubrovnika ne iznosi nikakav svoj pozitivni stav, pa je tako to pitanje Dubrovnika ostavio otvoreno. Međutim, pri ocjenjivanju nautičke sposobnosti naših luka, pa tako i luke Gruž-Rijeka, ne može se podcijenivati statistika pomorskih nezgoda u lukama, jer ona ukazuje i na uzroke zbog kojih su te nezgode nastale. Ta se statistika (Pomorski godišnjaci) vodi od unatrag sto godina, pa ako u toj statistici nije zabilježena niti jedna pomorska nezgoda u luci Gruž, ni u Rijeci Dubrovačkoj uzrokovana nekom nautičkom manom luke Dubrovnika, to su onda činjenice, preko kojih se nije smjelo prelaziti, da bi se dala prednost kojekakvim podacima, čiju vrijednost treba da utvrdi vrijeme i praksa.

Dr. Jelinović je zaista rigorozno, precizno i pedantno koristio brošuru »Luka Aleksandrovo«, ali da je isto tako koristio monografiju »Neretva« od M. Turkovića, bio bi se mnogo više približio tačnijem prikazu borbe za novu luku, koja se vodila u staroj Jugoslaviji. To znači, da bi bio potpuno uspio u objektivnosti, a javnost ne bi ni časa sumnjala u mogućnost razvitka Dubrovnika kao internacionalne luke.

Istina je, sve se to odnosi na borbu za luku u doba stare Jugoslavije, ali se kapacitet luke i ostala pitanja Dubrovnika nisu smjela ostaviti otvorena. Dr. Jelinović je pokazao veliki interes za generalni projekt za izgradnju luke Ploče, ali nikakav interes nije pokazao za generalni projekt za izgradnju luke Gruž-Rijeka, a ipak je upoređivao kapacitet imaginarne luke Ploče samo za onim luke Gruž. To lje putnički saobraćaj (i snabdjevanje) Dubrovnika odvija citeta — nisu i ne mogu biti naučne metode, pa dosljedno tome, ni rezultati takove analize ne mogu biti nikako ispravni. To stvarno još jednom dokazuje, da nije tačna tvrdnja, da luka Dubrovnika ne može razviti više od 40.000 m² površina.

Moglo bi se primjetiti i to, da je sve to historija. Ali historiji je baš svrha, da zahvaća sve događaje i da stvari postavlja na pravo mjesto. Međutim, to nije historija, to su još sve vitalni problemi Dubrovnika o kojima se upravo sada raspravlja, čak neki od tih nisu još ni postavljeni. Baš stoga, njima je trebalo prići naročitim poznavanjem i o njima raspravljati naročitim oprezom.

IX.

Čitalac ima utisak kao da Dr. Jelinović vrši još i stavovitu klasifikaciju jadranskih pruga, s obzirom na njihov ekonomski značaj i stvaranje normalnih veza sa Hrvatskom odnosno sa zaleđem.

Međutim, iako se još od postanka pruge Gruž-Uskoplje putnički saobraćaj (i snabdjevanje) Dubrovnika odvija uglavnom preko mora, ranije preko Trsta i Rijeke, kasnije preko Sušaka i Splita, a danas preko Rijeke i Splita, čak sa Hrvatskom, pa i sa Beogradom, pisac to nije dovoljno istakao. Ali, primjećuje da se za neke primorske krajeve »postavlja ozbiljno pitanje spajanja sa Hrvatskom« (str. 61.); za neke pruge opet tvrdi, da »ima svoje ekonomsko opravdanje, koje je veće nego ekonomsko opravdanje koje druge pruge u Dalmaciji« (str. 115.) i tako dalje.

Peto poglavlje Dr. Jelinović završava sa razmatranjem ekonomskog značaja pruge Hum-Titograd i pruge Foča-Bileća. Pri tome naglašava da je spoj Dubrovnika sa Fočom naročito aktuelan danas kada će Barska pruga privući dobra iz Srbije, a luka Ploče ona iz doline Bosne i Neretve.

Istina je, pisac ističe da je pravo zaleđe Dubrovnika u pravcu Ustiprača, ali predhodno iznosi, da će nakon

normalizacije pruge Sarajevo-Ploče, sudbina luke Gruž biti zapečaćena (str. 234.) s obzirom na dobra iz doline Bosne i Neretve.

No, ako se zaista započne sa normaliziranjem pomenute pruge, prije izgradnje pruge Foča-Bileća, pisac ne ukazuje na posljedice koje bi iz svega toga proizašle u odvijanju željezničkog prometa između primorja i zaleđa i obratno. Čitalac ima utisak, da bi u tom slučaju Južna Dalmacija trebala da čeka nekoliko godina dok se izvede ta normalizacija i da bi nekoliko godina čak ostala bez željezničke veze sa unutrašnjosti Jugoslavije. Ali, kako to ne možemo vjerovati, znači, da je pisac propustio ispravno postaviti analizu tog problema.

Isto tako, bez iscrpnije analize pitanja perspektivnog razvitka luke Ploče, pisac jednostavno zaključuje da će sudbina luke Gruž biti zapečaćena nakon normaliziranja pruge Sarajevo-Ploče. Međutim, akademik Dr. Anton Melik u svojoj monografiji »Nove jadranske luke«¹³, nakon iscrpne analize pitanja luke Ploče, iznosi potpuno suprotno mišljenje, to jest, da će luka Ploče trebati i nadalje stalnu pomoć ne samo Dubrovnika, već i Splita, jer da se neće moći razviti u veliku luku. Smatramo, da bi se više doprinijelo razvitku svih naših luka, ako bi se pružio doprinos stvaranju jednog savremenog sistema dogradnje i održavanja svih luka FNRJ, koje je pitanje bilo pokrenuto na Savjetovanju o problemima pomorske privrede na Rijeci 1954. godine.

ZAKLJUČAK

Pitanje uspostavljanja uskotračne pruge Beograd-Ustiprača-Dubrovnik, izgradnjom dionice Foča-Bileća, izbilo je u toku 1957. godine konačno i na prve stranice naših stručnih časopisa i dnevne štampe. O tome se pitanju danas raspravlja na neobično živ način i u naučnim i stručnim krugovima u narodnim republikama.

Konačno je u oba Doma Savezne narodne skupštine u Beogradu na 4. decembra o. god. iznijeta potreba izgradnje pruge Foča-Bileće. Prigodom glasanja o Predlogu perspektivnog plana privrednog razvitka Jugoslavije od 1957. do 1961. godine, grupa narodnih poslanika podnijela je amandman na glavu jedanaestu Predloga koja se odnosi na saobraćaj. Amandmanima se uz ostalo tražila izgradnja i pruge Foča-Bileće. U ime grupe narodnih poslanika obrazloženje amandmana dao je u Saveznom vijeću narodni poslanik Drago Gizdić, a u Vijeću proizvođača narodni poslanik Stjepan Marković. Ali, kako amandmani nisu bili podneseni u skladu sa Poslovnikom, to jest, nisu podneseni na Predlog društvenog plana, već na prilog plana, to je amandman upućen Saveznom izvršnom vijeću kao želja grupe narodnih poslanika, da se što prije preduzme izgradnja i pruge Foča-Bileća.

¹ Sjedinica Općinskog vijeća u Dubrovniku na 20/XII. 1878. g. Knjiga zapisnika Općinskog vijeća 1876—1886/I, str. 253.

² Memoriale della Camera di commercio e d'industria di Ragusa e Cattaro — Ragusa 1884.

³ Trgovačko-obrtnička komora u Dubrovniku: Spomenica o potrebi željezničkog spoja Ustiprača-Trebinje-Dubrovnik 1922.

⁴ a) Prof. ing. M. Jakovljević: Veze Bosne sa Jadranom — Dubrovnik 1954.

b) Trgovinska komora u Dubrovniku: Veze Jadrana sa zaleđem (Spomenica o izgradnji pruge Foča-Bileće) — Dubrovnik 1957.

⁵ ⁶ Prof. ing. M. Jakovljević, o. c. str. 5.

⁷ Trgovačko-obrtnička komora u Dubrovniku: Spomenica o podupiranju trgovačke mornarice — Dubrovnik 1917.

⁸ a) Ž. Vekarić: Pregled Dubrovačkog pomorstva (J. S. Br. 6/1937.).

b) Ž. Vekarić: Značenje i potrebe dubrovačke luke (J. S. Br. 11/1939.).

⁹ Dubrovčani su u toku Prvog svjetskog rata pokupovali velik broj akcija dubrovačkog brodarstva, koje su bile u rukama posjednika u Trstu. Zatim su sami za vrijeme trajanja rata fuzionirali tri Dubrovačka brodarstva poduzeća u jedno u želji da priprave teren za jedno veliko nacionalno poduzeće Dubrovačka plovidba. Tim aktom pridonijelo se očuvanju nacionalnog karaktera društva,

što se je pokazalo osobito važnim i pozitivnim kada se je, po svršetku rata, pretresalo među saveznicima pitanje o raspodjeli trgovačke mornarice centralnih sila. Stanje dubrovačkog brodarstva u augustu 1914. godine dostizalo je 110.800 Brt. (Živko Vekarić: Pregled Dubrovačkog pomorstva. J. S. Br. 6/1937.). Poslije Drugog svjetskog rata samo jedno nacionalizirano poduzeće Dubrovačka plovidba A. D. Dubrovnik u likvidaciji poslužilo je sa svojih 45.197 Brt kao temelj stvaranju trgovačke mornarice FNRJ.) Pomorski godišnjak 1941—1951. — Beograd 1952.).

¹⁰ Trgovinska komora u Dubrovniku: Problemi saobraćaja Južnog Jadrana i njihov uticaj na životni standard (spomenica) Dubrovnik 1955, str. 1.

¹¹ Trgovačka i obrtnička komora u Splitu obavještava dopisom od 8/II. 1927. godine Trgovačko - obrtničku komoru u Dubrovniku o predstavi Trgovačko - industrijske komore u Sarajevu u vezi sa pokretanjem izgradnje luke Ploče, a koja je predstavka bila upućena ministarstvu saobraćaja u Beogradu. Istodobno je Splitska komora dostavila Dubrovačkoj i prepis te predstavke. Iza toga, još iste godine ta je predstavka odštampana pod naslovom »Luka Aleksandrovo (Ploča)«.

¹² Ž. Vekarić: Značenje i potrebe dubrovačke luke (J. S. Br. 11/1939.).

¹³ Prof. Dr. Anton Melik: Nove jadranske luke (Geografski vestnik XXIV, Ljubljana 1952.).