



Regulacija trgovačke luke Dubrovnik

Kap. Luko Vidak

Period od početka XIX. vijeka do Prvog svjetskog rata, doba je teškog nazadovanja Dubrovnika. Ali poslije toga, Dubrovnik se sa vlastitim snagama svoga područja i pomoću iseljenika povratnika uzdiže kao grad sa najjačom trgovačkom mornaricom i najjačom frekvencijom u turizmu, a njegova luka dostiže pola milijona tona godišnjeg prometa. Dubrovačko područje — iako u uvjetima kapitalističkih produktivnih odnosa — dalo je veliki doprinos na uzdizanju Jugoslavije kao pomorske i turističke zemlje, uzdigavši te dvije privredne grane na internacionalni stepen.

Drugi svjetski rat nanosi Dubrovniku teške gubitke i to baš njegovim glavnim privrednim granama — trgovačkoj mornarici i ugostiteljskim objektima. I luka je bila teško oštećena bombardiranjem za vrijeme rata, ali učesnici NOB-e spriječavaju Njemce da pri bjezstvu miniranjem razore luku. Prva akcija Narodno-oslobodilačkog odbora poslije oktobra 1944. sastojala se u osposobljenju luke za lučke operacije. To naročito uzdiže Dubrovnik da je mogao u toku rata prvi — kao trgovačka luka — pružiti veliki doprinos snabdjevanju Narodno-oslobodilačke vojske i izgladnjelog zaleđa. Od obnove zemlje do danas, Dubrovnik naročito učestvuje na uzdizanju Jugoslavije kao pomorske zemlje, a posebno na uzdizanju trgovačke mornarice FNRJ.

Ako se uzme u obzir djelovanje produktivnih snaga Dubrovnika kroz historiju do danas, onda postoji puna društvena, politička i ekonomska opravdanost da FNR Jugoslavija i dalje razvija, podržava i koristi te velike i kvalitetne produktivne snage Dubrovnika.

Da bi se Dubrovnik mogao dalje razvijati kao lučki, pomorski i turistički grad i da bi se dalje koristio za ekonomsko jačanje Jugoslavije, nije dovoljna lokalna inicijativa, već je potrebna pomoć cijele zajednice FNRJ. Jer, taj njegov razvitak i njegovo korišćenje zavisi sada o rješenju niza pitanja, a to su: dogradnja ili uređenje putničke i teretne luke; izgradnja željeznice, te putničke i teretne željezničke stanice; obnova trgovačke mornarice; obnova cestovnog voznog parka i proširenje gradskog cestovnog prometa; izgradnja ugostiteljskih kapaciteta, aerodroma, suvremenih radničkih prenočišta i naselja, te vodovoda, kanalizacije, zatvorenih tržnica, kao i ostalih higijenskih, prosvjetnih, kulturnih, turističkih i sportskih objekata. Čitava ta organizacija i realiziranje svih gradskih potreba ima da se temelji na ispravnom urbanističkom programu.

No, ključni problem Dubrovnika svakako je regulacija čitavog prometa na području luke Gruž — Rijeka Dubrovačka (u daljnjem tekstu: Dubrovačka luka). Dubrovačka luka predstavlja temeljni i najvažniji prometni ili ekonomski problem Dubrovnika. Suvremenim planiranjem treba je osposobiti da razvija sve moguće funkcije moderne

luke za koje ispunjava uvjete, da bi se kao jedna od glavnih trgovačkih luka FNRJ razvila u veliku trgovačku ustanovu zemlje — a ne da ostane samo prolazna točka glomazne i masovne robe. Ali za uspješno planiranje regulacije te luke, Dubrovnik treba da postavi ispravan urbanistički program i podlogu. To je opsežan zadatak pun odgovornosti svih koji u tome učestvuju, a to je upravo težište čitavog ovog raspravljanja.

Ispravan urbanistički program i podloga stvara se koordiniranim suradnjom niza institucija i raznih stručnjaka koji sastavljaju čitav ciklus elaborata. Pored ostalog, taj posao obuhvaća i stvaranje privrednog programa, jer taj program upravo sačinjava temeljni element za stvaranje ispravnog urbanističkog programa. Ali ako se bez obzira na sve to, ili u pomanjkanju svega toga ipak pristupa urbanističkim rješavanjima, sigurno je da će u izgradnji luke — ukoliko se radi o luci — doći do velikih pogriješaka koje mogu da budu čak i zapreka njezinom razvitku. Osim toga, urbanistički program je potrebit, da bi se uzmogao utvrditi **maksimalni kapacitet luke** koji ona može da razvije pri maksimalnom uređenju, jer to je odlučujući faktor u njezinom razvitku.

U pomanjkanju svega toga odvijala se urbanizacija Dubrovačke luke od druge polovice XIX. vijeka do Drugog svjetskog rata. Tu urbanističku stihiju nije moglo zaustaviti ni novo urbanističko zakonodavstvo prve jugoslavenske države, jer nije imalo snage da uzdigne urbanistički smisao, ispravnu urbanističku politiku i urbanističku službu u gradovima gdje sve to nije postojalo ili gdje je to — kao i u Dubrovniku — upostavila austrijska vladavina.

Poslije oslobođenja osnovani su urbanistički instituti u republičkim centrima sa zadatkom da savladavaju i tu zaostalost, koja je postojala skoro u svim našim gradovima — a ne samo u Dubrovniku. U NR Hrvatskoj osnovan je Urbanistički institut u Zagrebu 1947. koji se svojim radovima pojavio u Dubrovniku tek početkom 1958. Ti radovi — koji su bili izloženi u Gradskoj vijećnici — nisu predstavljali neku propagandnu urbanističku izložbu, već pokusnu razradu urbanističke regulacije Dubrovnika. Tu je naročito zapažena Dubrovačka luka.

Do Drugog svjetskog rata nije bilo uopće pokušaja da se riješi pitanje generalnog projekta za uređenje Dubrovačke luke, ali su između dva svjetska rata rađeni neki fragmenti i raspravljalo se je o rješenju raznih urbanističkih pitanja. Štoviše, Trgovinska komora stalno je upućivala razna traženja u vezi sa dogradnjom luke i sa podizanjem nekih objekata. I uistinu ta su se traženja prihvaćala. Međutim, kada bi se izaslala stručna komisija da bi se pojedina traženja ispitala na terenu u luci, onda su se realizaciji suprostavljale zapreke ili ukoliko bi se uvažila traženja i iznašala rješenja, sva ta rješenja pokazala bi se pogrešnim.

Jasno je, da drugačije nije moglo da bude u pomanjkanju urbanističkog programa.

Život Dubrovačke luke stalno je kontrolirala stara Sarajevska komora, pa su joj sve negativne pojave u luci — kao što su i te u vezi sa urbanizacijom — davale stalno podstrek da što upornije traži gradnju nove luke Ploče u koju je svrhu koristila spomenice, godišnje izvještaje, dnevnu štampu, konferencije i veze sa nadležnim faktorima za donošenje odluke o toj gradnji. I konačno je odluka donijeta 1936. (S. N. Br. 162/1936.). Loša urbanistička politika gradske uprave do 1941., uzrokovala je Dubrovniku težak ekonomski udarac, koji je stavio pečat na najzadniju epohu njegovog urbanizma za posljednjih stočetrdeset godina.

Sa godinom 1936. počinje nova faza u životu Dubrovačke luke, koja se tek u poslijeratnim godinama iz dana u dan sve to više očituje u neprestanom nazadovanju ili opadanju teretnog prometa. Jer, poslije oslobođenja nastavljena je gradnja luke Ploče, čiji promet stalno raste na štetu Dubrovačke luke.

Uskotračna željeznica Dunav-Srbija-Bosna-Jadran

Dubrovačka komora je prvi put istakla potrebu izgradnje željeznice 1868. u Spomenici upućenoj austrijskom caru u Beč. Ali u toj se Spomenici napominje željeznica samo utoliko da se naglasi, da Dubrovnik još ne može ni da pomišlja na tu suvremenu potrebu, prije nego se izgradi kolski put od Dubrovnika preko Foče do Užica, pravcem starog dubrovačkog karavanskog puta, koji se tražio već od 1852. U toj Spomenici Dubrovnik predlaže Beču da bi diplomatskim putem učinio energični pritisak na Carigrad radi izgradnje tog puta, koju Velika Porta neprestano odgađa.

Međutim, iako je Dubrovnik imao samo zaobilazni put preko Metkovića, ipak je 1879. počeo da traži direktne širokotračne željeznice do Mostara i Višegrada. Tek 1901. sticanjem prilika dobio je samo zaobilaznu prugu koja se u Gabeli odvojila od uskotračne bosanske željeznice.

Ali ni do 1941. Dubrovnik nije dobio transverzalnu željeznicu, ni transverzalni kolski put. I željeznica i put ostali su 1941. nedovršeni u prostoru Foča-Bileće.

Prva transverzalna kopnena veza Dubrovnika sa zaleđem puštena je u promet prigodom proslave Petnaestogodišnjice velike bitke na Sutjesci. Ta je veza stvorena naporom JN Armije, to jest izgradnjom posljednje dionice Foča-Gacko onog puta, koji je Dubrovnik tražio točno pred stotinu godina. Preostaje još da se dovrši željeznica.

Sve to znači, da Dubrovnik već stotinu godina vodi borbu za izgradnju suvremene transverzalne veze sa zaleđem, ali ta prošlost još nije poznata ni samom Dubrovniku. Ni Dubrovačka komora od 1918. do danas nikad u nijednoj svojoj publikaciji ne samo što nije ni najkrupnijim crtama istakla historiju te stogodišnje borbe, nego nikad nije istakla ni toliko da Dubrovnik na transverzalnu željeznicu čeka od 1868. Međutim, ostali dalmatinski gradovi baš na toj svojoj historiji temeljili su traženja izgradnje i unske i zadarske pruge.

No, činjenica da u poslijeratnom planiranju izgradnje prometa (luka i željeznica) stručne komisije SIV-a treba da koriste stare stručne materijale — koji su se stvarali do Drugog svjetskog rata — predstavlja za Dubrovnik nepovoljan materijal, pa čak i stanovitu opasnost koja

ga stavlja pred poseban zadatak. Taj se zadatak ne smije da sastoji samo u izradi stručne dokumentacije o potrebi pruge Foča-Bileće, jer ta je potreba manje ili više postala opće poznata tokom godina od kada je bila ozakonjena izgradnja pruge Ustiprača-Foča-Beliće (Službene novine Br. 162/1936.). Sada se radi o potrebi istraživanja tog čitavog starog stručnog materijala u cilju da bi se podvrgli rigoroznoj stručnoj i naučnoj analizi i kritici svi nepovoljni elementi koje on sadrži o tom vitalnom pitanju Dubrovnika. Jer, razni interesi koji su se sukobljavali na prostoru Bileće-Foča-Nikšić, stvorili su zapreku 1939. produženju pruge iz Foče do Bileća, a ne vododjelnica Čemerno — kako se to obično pogriješno drži. Stručnjaci su se u Foči 1936. odnosno 1939. našli suočeni sa svim tim interesima, ali i pred alternativom: ili ili, to jest ili prihvatiti pravac Foča-Bileće ili pravac Foča-Nikšić. Poteškoće su zajedničke za oba pravca, ali pod pritiskom tih interesa izradio se »stručan elaborat« koji je iznašao poteškoće pravcu Foča-Bileće i usvojio pravac Foča-Nikšić, ali Drugi svjetski rat spriječio je realizaciju tog projekta.

Danas, izgradnja pruge Beograd-Bar i možda dalje preko Budve do Boke — odakle je također poticao pritisak na pravac Foča-Bileće — konačno oslobađa pravac Foča-Bileće svakog pritiska, to jest nekadašnjih interesa. A Čemerno? Ali ni to Čemerno — sve da se i ne uzmogne izbjeći — nije Gotthard, Täuern, Lötschberg, Cenis, Arlberg i niz ostalih vrhova koji su se, iako mnogo teži od naših brda, probijali već pred stotinu godina. I Austrija je Semmering, teži od našeg Čemerna, aktivirala i svrstala u red najpoznatijih i najprivlačnijih turističkih centara na svijetu i upravo u doba, kada je kod nas stvarala uvjerenje da se korišćenju i uzdizanju naših jadranskih luka suprotstavljaju naša visoka brda.

Jugoslavenska revolucija nije uništila taj stari materijal, ni stare arhive, pa ni one »stručne elaborate«. Ali ako je taj materijal potreban za pisanje naše teške historije, on u izgradnji ili u savladavanju naše teške zaostalosti u prometnim vezama — ne smije da bude putokaz. Kao takav on treba da se odbaci ili strogo kritički koristi, jer za varava i prikazuje teškoće koje nisu postojale. To znači, da nisu postojale teškoće ni u prostoru Foča-Bileće, kako ih se još i danas prikazuje. Ako je tu notornu činjenicu potrebno još i danas dokazivati, onda u nizu dokaza koristit ćemo upravo probijanje puta Foča-Gacko. Jer Dubrovnik je upravo i za taj put kroz stotinu godina, to jest od 1852. molio careve i kraljeve, sultane i vezire, ali svi su oni iznalazili teškoće u probijanju te transverzalne kopnene veze Dubrovnika za zaleđem. Konačno je trebalo, da baš JN Armija dokaže i tu u Foči — kao i na drugim mjestima gdje je radila skupa sa Omladinom — da naša brda nisu nesavladiva i tako teška kako ih se kod nas prikazivalo od početka izgradnje kolskih putova i željeznica kroz posljednjih stotinu godina.

Ti značajni momenti iz sadašnje izgradnje prometnih veza naših luka sa zaleđem, trebalo bi da posluže našim naučnjacima i stručnjacima kao bogat izvor za stvaranje ispravnog odnosa prema našim brdima u cilju da bi se konačno potpuno eliminirao negativni utjecaj starog materijala, koji se još zapaža u poslijeratnim monografijama, stručnim elaboratima i časopisima.

To, što negativno djelovanje tog starog materijala još nije do kraja uočeno ili proučeno ni u Dubrovniku, pravi

jedan nedostatak ili prazninu u poslijeratnim zalaganjima Dubrovnika za izgradnju pruge Foča-Bileće. Kako bi trebalo rješenje o toj pruži baš sada koristiti kao centralni i temeljni faktor pri planiranju regulacije Dubrovačke luke i prometa, to smo se samo iz tih razloga još jednom dotakli ove važne vitalne potrebe Dubrovnika.

Stare koncepcije u rješavanju regulacije Dubrovačke luke

Pored spomenutih nedostataka koji do kraja nisu uočeni možda zato što se javljaju na dosta širokom prostoru, sada se i u lokalnim razmjerima nailazi na manje nedostatke druge vrste i to baš u razradi urbanističke regulacije Dubrovačke luke. S pravom smo očekivali, da u rješavanju tog temeljnog prometnog ili ekonomskog problema Dubrovnika ne ćemo više nailaziti na stare koncepcije čak zabilježene u Spomenici i godišnjim izvještajima stare Dubrovačke komore i u zapisnicima sjednica Općinskog vijeća do 1936. Taj stari materijal nikad nije uspio da uvjeri javnost i mjerodavne faktore izvan Dubrovnika, da **Dubrovačka luka pruža velike mogućnosti za razvitak raznih funkcija moderne luke**, pa taj veliki nedostatak konačno je bio jedan od glavnih uzroka podizanju nove luke Ploče. Ali to uvjerenje ne pruža sada ni Urbanistički institut. Njegovi radovi ne pružaju mogućnost luci da udovolji čak ni svim potrebama lokalne veletrgovine (**regulacija nacionalnog putničkog i teretnog prometa**), a kamo li raznim potrebama internacionalne veletrgovine (**regulacija internacionalnog putničkog i teretnog prometa**). Dok je za **diferenciranje prometa** potpuno usvojena stara koncepcija iz godine 1936.

Podvrgnuti stručnoj i naučnoj analizi te radove, teška je stvar i za najstručnije urbaniste. Tu ocjenu mogao bi dati samo ocjenjivački sud, koji se bezuvjetno morao imenovati odmah pri postavljanju programa i podloge, i sastaviti od najstručnijih jugoslavenskih urbanista, arhitekata, prometnih inženjera, inženjera za pomorske gradnje, naučičara i higijeničara. Ali se i nestručna kritika ne odbacuje, iako je to rezultat laičkog promatranja, koji svodi proces ocjenjivanja ili može da ga svede na obične ocjene, to jest da je izvjestan projekt lijep, krasan, glomazan i slično.

Ali te ocjene ne spadaju u zadatak ovog razmatranja, već analiza nekih doratnih problema luke i njihovih rješavanja, to jest kada se godišnji teretni promet luke odvijao u razmjerima od pola milijuna tona. Kroz tu analizu vjerojatno će i Urbanistički institut uočiti neke praznine u svojim radovima, koji se odnose na regulaciju Dubrovačke luke.

Javna i slobodna carinska skladišta

Prvi objekt koji je u gruškoj luci podignut poslije osnivanja države SHS bio je današnji veliki betonski magazin na staroj obali. On je podignut u skladu sa zaključcima Prve velike željezničke konferencije iz 1920. kada je predviđeno da se u Gružu proširi obala i da se izgrade dva velika magazina na staroj obali. Ali pri podizanju prvog magazina 1924. odmah se uvidjelo da je njegova lokacija pogrešna i da će stoga malo utjecati na razvitak teretnog prometa luke. Uistinu, privreda Dubrovnika nije se interesirala za taj magazin, pa je neko vrijeme stajao prazan i neiskorišćen nakon što je bio potpuno ureden. Zbog toga je ministarstvo saobraćaja odustalo od izgradnje drugog

magazina, a podignuti je bio iznajmljen upravi državnog monopola za izvozni duhan. Nakon toga Dubrovačka komora sjetila se, da su se ta dva magazina mogla koristiti za osnivanje javnih i slobodnih carinskih skladišta, pa je tek polovicom 1925. u tom smislu uputila predstavku ministarstvu saobraćaja. Ali podignuti magazin bio je već iznajmljen. No osim toga, komora u svojoj predstavi nije ni spomenula ustanovu ili konzorcij koji bi na sebe preuzeo organizaciju tih skladišta, pa ministarstvo saobraćaja nije ništa odgovorilo na primljenu predstavku.

Ali Dubrovačka je komora pogrešno držala, da bi se na tom položaju luke mogao stvoriti specijalni lučki carinski režim. Tek je 1937. na poticaj udruženja trgovaca zauzela nešto ispravniji odnos prema tom važnom pitanju luke i u sporazumu sa tim udruženjem tražila je od Dubrovačke općine, da se javna i slobodna carinska skladišta podignu na Kantafigu korišćenjem t. zv. Kaldrminskog fonda. Međutim, Dubrovačka općina nije usvojila taj prijedlog već je na teret tog fonda uredila Stradun, izgradila današnji put JN Armije, te uredila put Gruška obala i kanalizaciju tog puta. S obzirom da ti magazini nisu bili podignuti ni do 1941., to je od 1918. do 1941. — kao i ranije za vrijeme Austro-Ugarske, Dubrovnik zavisio od javnih i slobodnih carinskih skladišta luke Trst.

Danas, uslijed pada teretnog prometa luke, stara obala nije kao ranije do 1941. opterećena velikim prometom prekoceanskih teretnih brodova ili direktnim prekrcajem robe, te se spomenuta obala pa i magazin mogu lako sada koristiti. Ujedno se koristi i za razvozni promet, ali kada se uvozno-izvozni promet luke opet razvije nakon izgradnje nove željezničke veze ili ako prije toga promet razvojne robe na tom carinskom rajonu luke dođe u sukob sa propisima Carinskog zakona, eksploatacija će tog magazina opet doći u pitanje. Da taj magazin — kao ozbiljna smetnja ispravnom razvitku buduće luke — možda i pogriješno ne doživi rušenje, potrebno je na vrijeme točno proučiti i regulirati njegovu eksploataciju za koju može ispunjavati uvjete kada nastane jedan ili oba navedena slučaja. Urbanistički institut uključio je taj magazin u regulaciju, ali u koju svrhu nije nam poznato.

Režim slobodne zone, i režim javnih i slobodnih carinskih skladišta u našim trgovačkim lukama još nije ureden, pa stoga skladišno poslovanje današnjih »Poduzeća luka i skladišta« još nije potpuno uzdignuto na internacionalni nivo. Čak i u prometu poklon-paketa naša je zemlja još ovisna od luke Trsta i njegovih magazina za tu vrstu trgovine. Naše se glavne luke još ne razvijaju kao tržišta robe i ne koriste se za razne oblike internacionalne trgovine, što bi predstavljalo ogromne snage za ekonomsko jačanje Jugoslavije. Osim toga, još nisu osposobljene (mehanižirane) ni za nesmetano odvijanje prometa glomazne ili masovne robe.

Pri razradi perspektivnog plana razvitka luka bezuvjetno će se koristiti iskustva naprednih pomorskih naroda, ali u tome nam kao primjer može da posluži i stari Dubrovnik. Jer stari Dubrovnik mogao je opstojati i razviti svoju veliku trgovačku mornaricu upravo zato što je bio tržište robe ili trgovački grad, a ne prolazna točka glomazne robe. Taj se promet razvio tek u drugoj polovici XIX. vijeka. I taj promet, istina, mora da se odvija i dalje razvija, ali Dubrovnik treba da razvija sve lučke funkcije za koje ispunja uvjete ili koje mu nameću potrebe zaleđa.

Za vrijeme austrijske vladavine, Dubrovnik se na promet glomazne robe bio toliko navikao da se poslije 1918. teško snalazio u obnovi svih nekadašnjih lučkih funkcija koje mu je uništila Austrija. U tome nije uspio ni do 1941.

Pri razradi perspektivnog plana razvitka morskih luka FNRJ, Dubrovnik će sigurno biti uključen u sistem javnih i slobodnih carinskih skladišta, ali u tom momentu Dubrovnik se ne smije da zatekne nepripravan. Jer, jedini Dubrovnik to pitanje još nije ispravno postavio, dok su sve ostale trgovačke luke u tome pokazale mnogo više uspjeha, a neke su ga bile rješile već do 1934. (Sušak). Stoga se nameće neodgodiva potreba, da se sada izradi stručan elaborat u vezi s tim pitanjem, da bi ga Urbanistički institut mogao ispravno uzeti u obzir pri razradi urbanističke regulacije Dubrovačke luke.

Industrijska klaonica i izvoz žive stoke

Za vrijeme austrijske vladavine Dubrovnik je uspio odžati se sve do 1875. kao najjači centar industrije mesa i kao najpoznatija izvozna luka prerađenog mesa i žive stoke na našim obalama. Čitava Dubrovačka Rijeka razvijala se kao centar te industrije, a naročito Mokošica, gdje su postojala i skladišta za prerađeno meso. Tamo se godišnje klalo osim sitne stoke preko 10.000 komada krupne stoke, te se meso prerađivalo i u bačvama izvozilo u Italiju, Englesku i Sjevernu Ameriku. U Trst se pored mesa otpremalo godišnje do 20 vagona kosti i soljenih crijeva. Industrija i izvoz žive stoke donosili su korist i poljoprivredi, jer je godišnje bilo najmanje 30. vagona stajskog gnojiva.

Okupacija Bosne i Hercegovine odnosno zatvaranje njezinih granica katastrofalno je djelovalo na čitav ekonomski život Dubrovnika. Pored ostalih grana privrede, propala je i industrija mesa. Tek pred početak Drugog svjetskog rata, bilo je došlo na inicijativu van Dubrovnika do ozbiljnijih pokušaja za njezinu obnovu.

Međutim, živa stoka počinje se javljati u izvozu Dubrovačke luke odmah poslije 1918. Ali Dubrovnik nije pokazivao nikakav interes za tu granu izvoza, pa je od svoje luke odvrtao čak i njezinu neposrednu zaleđu — upravo kao i danas. Od 1930. do 1940. izvezeno je preko jugoslavenskih luka 340.000 q. žive stoke, a od toga preko Dubrovačke luke samo 31.000 q. Interesantno je napomenuti, da od 1918. do danas, Dubrovnik nije uspio izvesti ni toliko žive stoke, koliko se samo u jednoj godini klalo u Rijeci Dubrovačkoj do 1875. To nije ni mogao, jer ni do danas nema uređenog pristaništa za izvoznu stoku, ni potrebnih instalacija za smještaj stoke do otpreme brodom.

Danas se taj promet razvija u Zelenici na štetu Dubrovačke luke. Ali i na štetu zajednice, jer svaki vagon žive stoke treba da do Zelenike prevali više od 60 km, nego do Dubrovačke luke. Tek sada se ispituju mogućnosti navraćanja ovog prometa preko Dubrovnika. Međutim, Urbanistički institut uopće nije pokušavao riješiti ovo važno pitanje Dubrovačke luke, ali to je i nemoguće prije nego se izradi generalni projekt za luku.

Razvitak dubrovačke veletrgovine

Do Drugog svjetskog rata nisu bili stvoreni uvjeti za moguć razvitak dubrovačke veletrgovine, jer je pomanjkanje magazina u luci kočilo taj razvitak i u nacionalnim i u internacionalnim razmjerima. Istina je, da je tek 1937.

ispravnije postavljeno pitanje javnih i slobodnih carinskih skladišta, ali uređenje pristaništa i magazina za nacionalni promet (veletrgovinu ili razvoz) uopće nikad nije bilo postavljeno. U tome se svako poduzeće snalazilo na svoj način, pa se skladišna djelatnost za potrebe interne veletrgovine razvijala duž čitavog današnjeg puta Gruška obala, daleko i od obale i od lučkih kolosijeka gdje se i danas nalazi. Skladišta poduzeća »Dalmatinka«, »Dušan Todorović«, Solana iz Stona i Ulcinja, »Jug«, »Budućnost«, »Srđ«, kao i ostalih poduzeća, to potvrđuju. Između dva svjetska rata sva zalaganja Dubrovačke općine i komore u dogradnji luke odnosila su se uglavnom na unapređenje prometa glomazne robe, što je dovelo do podizanja nove obale, ali i u tome je počinjena pogriješka.

Nova obala u gruškoj luci gradila se od 1926. do konca 1929. Ali 1928. kada je gradnja bila u punom jeku, utvrdila se greška u računanju, to jest da odobreni krediti ne će dostajati za dovršenje te obale prema odobrenom projektu, pa je te godine došlo do obustave radova. Istina je, gradnja je nastavljena još iste godine prema novom projektu, ali u granicama starih kredita. Zato se nova obala morala skratiti u duljini, pa je istočni obalni zid položen za 5. metara, a zapadni za 9. metara unutar operacione površine. Pri projektiranju te obale ili pri izmjeni projekta nije se poklonila pažnja proširenju lučkog kolosijeka do obale, pa je stoga na njome nemoguće vršiti direktni prekrcaj.

Nova obala nije mogla doći u obzir za punu eksploataciju u teretnom prometu luke, ali je zato poslije njezinog puštanja u promet 1930. otklonila veliki nedostatak Dubrovačke luke kao putničke luke, naročito u prometu putničkih brodova u inostranim putničkim brzim i turističkim prugama. Prema tome, nova se obala — kao sastavni dio carinskog područja luke — koristila i za inostrani putnički promet i za promet glomazne robe. To znači, da te investicije nisu rješile ni diferenciranje prometa, ni potrebe dubrovačke veletrgovine. Istina je, nakon izgradnje obale na Kantafigu imala se na novoj obali podignuti t. zv. pomorsko-željeznička stanica i time bi se bilo postiglo iako djelomično diferenciranje prometa. Ali pitanje pristaništa i magazina za lokalnu veletrgovinu (razvoz) ne bi se bilo riješilo ni nakon izgradnje obale na Kantafigu.

Danas je i pitanje sređenja lokalnog pomorskog teretnog prometa manje-više zajedničko za sve naše trgovačke luke, pa čak i za Rijeku kako to proizlazi iz Društvenog plana Narodnog odbora općine Stari grad za 1958. Ali začuđuje činjenica, da Urbanistički institut, sada pri razradi urbanističke regulacije Dubrovačke luke, uopće nije pokušao da za Dubrovnik bar u regulaciji riješi ovo osnovno pitanje u teretnom prometu njegove luke.

Pomorsko-željeznička stanica

Dubrovačka općina i komora bili su sve do 1936. suglasni da se nova putnička željeznička stanica podigne na prostoru gdje se sada nalazi novi park u Gružu. Ali početkom 1936. kada je željeznička uprava zgotovila projekt, Dubrovačka općina i komora upućuju predstavku ministru saobraćaja u kojoj traže da se nova putnička željeznička stanica ne gradi na obali Radić, već na novoj obali koja je bila dovršena 1929. To je traženje usvojeno i Direkcija željeznica u Sarajevu izradila je novi projekt za podizanje t. zv. pomorsko-željezničke stanice na novoj obali. Ali

kada su projekti i krediti bili već odobreni, sada protiv te nove lokacije ustaju svi uvoznici i izvoznici, a urbanisti čak i protiv čitavog projekta. Uvoznici i izvoznici su s pravom tražili da se najprvo uredi obala na Kantafigu navodeći da se, oduzimanjem nove obale za spomenutu stanicu, ne bi smanjio kapacitet luke. Urbanistički stručnjaci predlagali su, da se nova putnička željeznička stanica podigne na Žarkovici, a ne u Gružu naglašavajući da se ta vrsta stanica (t. zv. pomorsko-željeznička stanica) uopće ne podiže u sličnim lukama kao što je Gruž. Dubrovačka općina i komora ostaju i dalje pri čitavom projektu kako je odobren s tim, da se realizacija tog projekta odgodi do izgradnje obale na Kantafigu. DPS u Splitu napokon je koncem 1939. zgotovila projekte za Kantafig, a radovi su započeli početkom 1940., to jest tokom Drugog svjetskog rata.

Teške posljedice rata već su se osjećale i kod nas, naročito u naglom skakanju cijena, što znači i nadnica i cijena materijalu. Stoga je posvuda dolazilo do obustave javnih radova, pa tako i na Kantafigu. Iz tog razloga obala je na Kantafigu ostala neuređena, i u takvom stanju nalazi se i danas. Prema tome, Drugi svjetski rat spriječio je i podizanje t. zv. pomorsko-željezničke stanice na novoj obali, gdje se imala da podigne nakon izgradnje obale na Kantafigu.

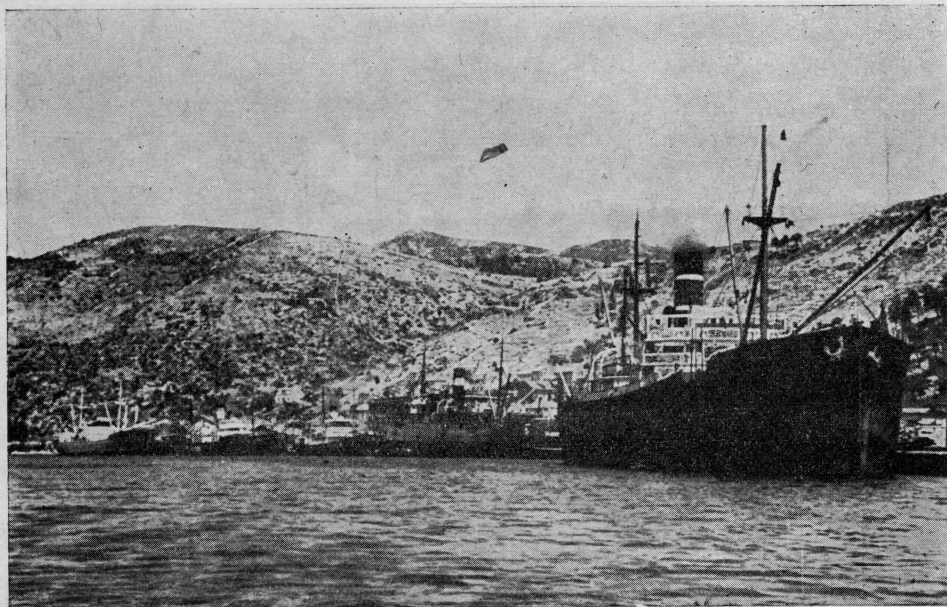
Ali o tom projektu t. zv. pomorsko-željezničkoj stanici stručna urbanistička mišljenja iznosila su više nedostataka, koji bi se mogli svesti na dva osnovna principa: ekonomski i saobraćajno-tehnički. Zamjeralo se i to, da se tim projektom želi udovoljiti jednom zahtjevu luke koji ne postoji, to jest putničko-tranzitnom kao da je Gruž izrazito tranzitna luka u putničkom prometu. Osim toga, da pomorska stanica uistinu treba putničkoj luci, ali ne treba da ima bilo šta zajedničkog sa putničkom željezničkom stanicom i tako dalje. Zapažalo se također, da projektiranje nove putničke željezničke stanice na novoj obali ujedno znači definitivno usvajanje stare austrijske trase željezničke pruge Uskoplje-Gruž, koja pripada u najlošije izgrađene pruge na teritoriji Jugoslavije.

Zaista, kada bi se nedostatak pruge Uskoplje-Gruž sastojao samo u usponu 25‰ kao takovom, onda bi se izmjenom vuče našlo brzo i lako rješenje tome nedostatku. Ali nova vuča i nova putnička željeznička stanica nisu glavni faktori u regulaciji željezničkog prometa, a pogotovo nisu kod rješavanja regulacije dubrovačkog željezničkog prometa. Uostalom za Dubrovnik ta dva rješenja nisu nova. Oni su se predviđali pred više od dvadeset godina, pa ih je usvojio i Urbanistički institut. Međutim, Dubrovniku je sada potrebno da se konačno stručno izvede do kraja regulacija njegovog željezničkog prometa. Ali da se uistinu to izvede, regulacija zahtjeva da naši najstručniji željeznički inženjeri izvrše reviziju čitave pruge Brgat-Gruž i da za zaglavak putničkog željezničkog prometa iznađu najpovoljnije rješenje.

Nezavisno od svega toga, mišljenja smo, da je ovo pitanje načelne prirode, jer usvoji li se odnosno odobri li se od strane nadležnih faktora spomenuti projekt, to bi moglo značiti da će se i u ostalim našim trgovačkim lukama podizati putničke željezničke stanice upravo na obali u centru luke. S obzirom da je ovo jedan od karakterističnih elemenata preživjelog urbanizma iz XIX. vijeka, to je taj momenat još jedan razlog više koji traži, da se spomenuti projekt usvoji nakon rigorozne stručne analize i kritike.

Izgradnja luke u Rijeci Dubrovačkoj i u uvali Ploče

Godine 1923. Sarajevska komora osnovala je komisiju za izgradnju luke Ploče. Nakon ispitivanja i mjerenja u uvali Ploče, spomenuta je komora već 1925. imala gotov generalni projekt za imaginarnu luku Ploče. Na temelju tog projekta slijedeće godine upućuje predstavku ministru saobraćaja o potrebi gradnje nove luke, te je istodobno odštampava kao zasebnu brošuru pod naslovom »Luka Aleksandrovo (Ploča)«. U stvari, ta je predstavka napadala luku u gruškoj uvali ili Gruž tvrdeći, da se ta luka i pored dotjerivanja ne će moći razviti kao uvozno-izvozna luka, to jest kao luka Ploče. Međutim stara je Dubrovačka



Operativna obala Dubrovačke luke

komora stalno tvrdila obratno i u svojoj Spomenici od 1922. i u svojim godišnjim izvještajima do 1936. Osim toga, navodila je, da se Batala može urediti za lokalni promet, a ostali dio luke za uvozno-izvozni promet. No, mjerodavni privredni faktori Dubrovnika uvidjeli su tek 1936. da bi takva regulacija luke bila pogrešna, što je odmah zabilježila lokalna sedmična štampa. Tjednik »Dubrava« Br. 49/1936. donosi o tome posebni članak pod naslovom »Prije nego padne odluka« i pored ostalog kaže ovo: »Ponavljamo, na jednom kilometru gruške obale nemoguće je dalje razvijati trgovinu i turizam. Mišljenja naših prvih privrednih autoriteta, da treba širit luku u pravcu Rijeke, a ne u pravcu Batale — više su nego točni«. Taj potpuno novi momenat u privrednom životu predratnog Dubrovnika 1936, pokrenuo je konačno i Dubrovačku općinu da prouči mogućnost gradnje nove luke u Rijeci Dubrovačkoj, te je u vezi s time odmah izrađen nacrt i proračun.

Ali Dubrovačka općina sa svojim novim projektom — nakon 16. godina uzaludne borbe sa Sarajevskom komorom — i nehotec je djelomično priznala da su točni navodi brošure »Luka Aleksandrovo« o luci u gruškoj uvali odnosno da su potpuno netočni oni podaci koje je Dubrovačka komora iznosila u Spomenici od 1922. i u svojim godišnjim izvještajima do 1936. S time u vezi nastaje potpuno nova situacija u pogledu na uvjete koje gruška uvala pruža za razvitak kao uvozno-izvozna luka.

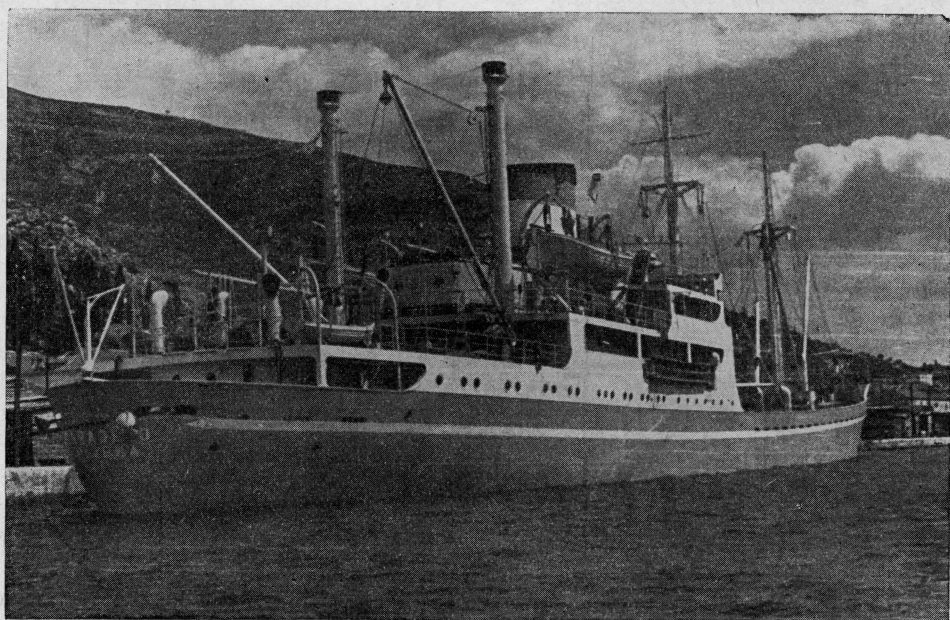
Projekt — koji je izradio tehnički odsjek Dubrovačke općine 1936. — predvidio je u Mokošici izgradnju teretne željezničke stanice, lučke kolosijeka, 1135. metara operativne obale, slagališta u površini od 150.000 m² i most preko Rijeke Dubrovačke. U vezi s tim Dubrovačka komora u svome izvještaju Br. 4—5/1936. kaže još i ovo: »Kada bi trebalo Dubrovačka Rijeka pruža dalje mogućnosti izgradnje obale i na jednoj i na drugoj strani njenog toka«. [Opaska: Prema podacima posljednjeg Godišnjaka pomorstva za godinu 1956. Poduzeće luka i skladišta u luci Ploče raspolagalo je — nakon 20. godina od početka izgradnje luke — sa površinom od svega 25.042 m² i 410. metara operativne obale, dok isto poduzeće u Gružu sa površinom

od 30.000 m² i 1.053 metra operativne obale. Međutim, sama Mokošica može razviti površinu od 150.000 m², bez Sustjepana, Batahovine i Kantafiga.]

Dubrovačka je općina 1936. izradila projekt samo za Mokošicu, a čitavu ostalu obalu od Mokošice do Mirinova i od Sustjepana do Batahovine — kako kaže i Komora — nije uzela u obzir. To znači, da ni nakon 16. godina uzaludne borbe sa starom Sarajevskom komorom još nije bila uočila potrebu o izradi generalnog projekta, pa stoga o maksimalnom kapacitetu Dubrovačke luke nije znala upravo ništa sve do 1941. Međutim, Sarajevska komora stalno je isticala maksimalni kapacitet koji će imaginarna luka Ploče postići nakon njezina potpunog uređenja, a to je upravo najprivlačniji faktor za ulaganje investicija u jednu luku.

Na temelju jednog fragmenta iz 1936. godine od strane dubrovačke općine bila je nadležnim državnim organima u Beogradu skrenuta pažnja na daleko veće troškove izgradnje luke Ploče pak je tom prigodom bilo čak navedeno da će izgradnja Mokošice zapadati 40 milijuna dinara, dok će izgradnja luke Ploče zapadati 400.000.000 din. Računa se, da je za izgradnju željezničkih i lučkih objekata za novu luku utrošeno od 1937. do 1940. blizu 300.000.000 predratnih dinara, a da do tada nije još bila sposobna za eksploataciju. Zapravo, nikad se točno ne će ni saznati koliko je investicionih sredstava utrošeno u luku Ploče do 1941., jer sredstva su se crpila iz četiri razna izvora. Vjerojatno ti radovi danas predstavljaju vrijednost od blizu 20. milijardi dinara, pa je jasno da se sve to nije moglo da napusti poslije oslobođenja. Stoga je nastavak gradnje luke Ploče bio potpuno opravdan.

Dubrovnik nije imao stručnu komisiju za izgradnju luke i željeznice. Međutim Sarajevska komora je tu komisiju imenovala u suradnji sa Društvom inženjera i arhitekata u Sarajevu u kojoj su još radili i dva sveučilišna profesora iz Beograda. Djelovanje te komisije financirala je bosanska industrija i banke. Prema tome, u Dubrovniku od svega toga nije postojalo ništa, pa stoga sa naučnog i



M/b „Sarajevo“ krca u Dubrovačkoj luci

stručnog gledišta njegova borba nije ni bila na visini. Taj je nedostatak proizlazio iz loše urbanističke politike općinske uprave Dubrovnika do 1941., koja se ogleda upravo u pomanjkanju generalnog projekta za uređenje luke. Dubrovniku je nedostajalo to najmoćnije sredstvo u njegovoj borbi, koje je uzrokovalo ne samo nazadovanje njegove luke, već umalo da nije stvorilo pravu zbrku u izgradnji željeznica na jugu. Izgradnji pruge Metković - uvala Ploče dat je prioritet, ali najteže je bilo to, što je potpuno napušten pravac Foča-Bileće i što je usvojen onaj Foča-Nikšić, koji je Dubrovniku imao da pored već postojeće zaobilazne pruge do Gabele, stvori još i drugu Bileće-Nikšić-Foča. Baš u tom momentu Dubrovnik je izradio projekt za uređenje luke u Mokošici, ali i taj projekt sa urbanističkog gledišta značio je malo ili ništa, jer je predstavljao nastavak fragmentarne dogradnje luke, bez sistema i unaprijed smišljenog plana.

Unapređenju Dubrovačke luke do 1918. suprostavljala se Austrija i Ugarska, ali sve teškoće koje su se stvarale Dubrovniku u ostvarenju dogradnje luke i izgradnje transverzalne željeznice u periodu od 1918. do 1941. proizlazile su — kako vidimo — kao posljedica pomanjkanja generalnog projekta za uređenje luke. Ali ni ministarstvo saobraćaja nije niti pokušalo da pomogne Dubrovnik u izradi tog projekta, kao što je to radilo u prilog luci Ploče, pa bi iz toga trebao da slijedi zaključak da je to ministarstvo — u pomanjkanju ispravne ekonomske i maritimne orijentacije — pravilo namjerne poteškoće starom Gradu, koji se teškim trudom podizao preko tisuću godina. Drugi svjetski rat zatekao je grad Dubrovnik bez generalnog projekta za luku, ali i bez objavljene borbe koju je vodio od 1852. do 1941. za izgradnju transverzalnog kolskog puta, luke i transverzalne željeznice.

Oslobodenje zatiče Dubrovnik bez tog projekta i bez te historije, pa je od svih jugoslavenskih luka u tome Dubrovnik bio izuzetak. Zato, kada je tokom 1948. do 1950. mješovita komisija stručnjaka Ministarstva pomorstva i Ministarstva željeznica FNRJ radila Elaborat o izgradnji luka i željeznica, nije raspolagala nikakvim naučnim i stručnim materijalom ni o luci ni o željeznici Dubrovnika. Baš obratno, raspolagala je onim starim materijalom koji je sadržavao nepovoljne podatke o Dubrovniku kao trgovačkoj luci. Štoviše, ta je komisija zatekla izgrađena pristaništa u uvali Ploče, gotovu željeznicu i željezničke stanice od Metkovića do Ploča, te ujedno i napušteni pravac Foča-Bileća. Prema tome, u toj dosta nejasnoj situaciji planirala je Dubrovnik kao luku za putnički promet i za lokalni teretni promet. Na taj Elaborat Dubrovnik nije stavio prigovor, jer ni on — kao ni spomenuta komisija — nije raspolagao nikakvim materijalom potrebnim za dokumentaciju. Prva monografija o pruži Foča-Bileće objavljena je 1954. pod naslovom »Željezničke veze Bosne s Jadrantom« dok je Narodni odbor Općine Dubrovnik već bio poduzeo mjere za izradu regulacionog plana luke i za izgradnju pruge Foča-Bileće.

Međutim na velikom naučnom i stručnom Savjetovanju o problemima saobraćaja u Beogradu 1957. učinjen je prigovor na Elaborat stručne komisije o izgradnji saobraćaja FNRJ, jer se u zaključcima Savjetovanja pored ostalog kaže i ovo: »Pri razradi perspektivnog plana luka, trebalo bi voditi računa da plan izgradnje saobraćajne mreže ne izazove napuštanje izvjesnih postojećih lučkih kapaciteta

kao na primjer luku 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 cjelini čine jednu luku«. Međutim, to je Savjetovanje postavilo i posebne zadatke svim našim gradovima, a u tom je momentu Urbanistički institut NRH upravo radio na razradi urbanističke regulacije Dubrovnika. Mišljenja smo, da je Urbanistički institut trebao da smatra da je **regulacija luke Gruž — Rijeka Dubrovačka najhitnija potreba grada Dubrovnika**. Međutim, Urbanistički institut na izložbi radova o regulaciji luke uopće nije prikazao nikakav pokušaj izrade generalnog projekta za uređenje luke Gruž — Rijeka Dubrovačka, već je prikazao samo jedan fragment, to jest samo Grušku uvalu do Batahovine. Prema tome, Urbanistički institut NRH još nije dopro ni do one točke, do koje se bilo doprlo pred dvadesetdvije godine — do Mokošice.

(1. IV. 1958.).

Literatura i izvori:

- Ing. P. Milenković: Nova željeznička mreža SHS — Beograd 1926.
- S. Sirišćević: Naše morske luke — Beograd 1927.
- Sarajevska komora: Luka Aleksandrovo (Ploča) — Sarajevo 1927.
- Arh. B. Maksimović: Problemi urbanizma — Beograd 1932.
- Dr. M. Mirković: Saobraćajna politika — Zagreb 1933.
- Ing. arh. Branko Maksimović: Povodom konkursa za idejnu skicu generalnog plana Niša — Zagreb 1935.
- Ing. P. Milenković: Istorija građenja željeznica i željeznička politika kod nas — Beograd 1936.
- Ing. A. M. Kadragić: Naša pomorska privreda — Beograd 1940.
- M. Turković: Neretva — Sušak 1941.
- Ing. Jerko Alačević: Građenje željeznica — Zagreb 1950.
- Prof. Dr. A. Melik: Naše jadranske luke — Geografski Vestnik, Ljubljana 1952.
- Ing. M. Jakovljević: Željeznička veza Bosne s Jadrantom — Dubrovnik 1954..
- Dr. Zvonimir Jelinović: Jadranske pruge i njeni ekonomski ciljevi — Zagreb 1957.
- Dr. Mijo Mirković: Predgovor knjizi Dr. Zvonimira Jelinovića.
- Zbornici: »Dalmacija« — Split 1923., »Naše pomorstvo« — Ljubljana 1926., Rasprave o problemima pomorske privrede DEH — Zagreb 1954. i Materijal sa savjetovanja o problemima saobraćaja (Sveska 1—7) — Beograd 1957.
- Tjednici Dubrovnika: »Dubrava«, »Hrvatska Dubrava«, »Dubrovački list«, »Narodna svijest« i »Tribuna«, razni brojevi do 1940. Glasnik udruženja trgovaca, razni brojevi do 1939. i »Jugoslavenski list« iz Sarajeva od 25/12 1937. Časopisi »Naše more«, »Pomorstvo«, »Međunarodni transport« i »Željeznice«, razni brojevi od 1956. do 1958.
- Spomenice i godišnji izvještaji: Dubrovačke komore od 1850. do 1956., Sarajevske komore od 1936. do 1939. i Splitske komore od 1924. do 1939.
- Zapisnici sjednica Općinskog vijeća u Dubrovniku od 1878. do 1941.
- Enciclopedia italiana — Roma 1936.