

Poremećaji u privrednoj strukturi Dubrovnika nakon odluka Bečkog kongresa

Kap. Luko Vidak

Nastavak IV.

Ali ne uspijeva da izvede do kraja taj njezin pothvat.⁶¹ Zapravo čitava pozadina svega toga bila je ta, da Dubrovnik konačno eliminira i kao pomorski grad, ali baš taj zlosretni i posljednji pothvat Austrije u korist Trsta srušio se o snagu visoke pomorske svijesti i pomorske tradicije Dubrovnika.

Stvaranje dubrovačkog pomorstva, i starog u Dubrovačkoj republici i novog u Austro-ugarskoj monarhiji, vjerojatno će zauvijek ostati primjerom, što može da u pomorstvu stvori jedan mali pomorski grad, ako samo stalno živi u uvjerenju, da i more može da mu nadoknadi i prostrane njive i bogate rudnike; t. j. da mu nadoknadi sve, što mu njegov goli krš i morske hridine ne mogu da pruže.

Stanje komunikacija u zaleđu do početka XIX. vijeka i razvitak prve kolne cestovne mreže i željeznica.

Stari se Dubrovnik u internacionalnom prometu bio uzdigao kao važan trgovački i lučki grad, istina je, zbog sredenosti političkih i društvenih prilika u njemu, ali uz ove i ostale faktore, svakako se isticao njegov povoljni geografski položaj.

Preko Dubrovnika balkanske su zemlje imale s Italijom i ostalim zapadnim zemljama najbrže, najlakše i najsigurnije veze. Zato se preko Dubrovnika vjekovima održala trgovina između istoka i zapada. Tu prednost nisu imale ostale luke sjeverno i južno od Dubrovnika, jer su južne bile teško pristupačne zbog visokih planina, a sjeverne još i zbog dužeg puta do njih. Međutim, put se iz Dubrovnika dizao polagano i s veoma malim usponima, a vodio je u njegovo neposredno zaleđe do Trebinja, gdje se dijelio u dva kraka: u manji zapadni i u veći i važniji sjeveroistočni. Glavni i važniji put vodio je od Trebinja na Bileće, Gacko, Foču, Plevlje, Prijepolje, Novi Pazar, Toplicu, pa dalje prema Nišu, Sofiji i Carigradu, dok je preko Mitrovice išao dolinom Vardara. U Plevlju se sastajao sa Zetskim, Skadarsko-Prizrenskim i Kotoriskim, a na ostalim točkama i sa drugim važnijim putovima.⁶²

Osim te konjske ceste, Dubrovnik na početku XIX. vijeka još nije imao kopnene veze — kolne ceste — ni sa Dalmacijom, ni preko Bosne i Hercegovine sa Srbijom, pa se stoga transport odvijao konjskim karavanama.

Međutim u zapadnoj Evropi još početkom XVIII. vijeka već započinje doba velikih reformatora postojeće kolne mreže i u to se doba u Parizu osniva prvo Društvo inženjera za ceste i mostove. Ali zasluga za najznačajnije pothvate na stvaranju cestovne mreže u Evropi — podizanju kolnih poslije konjskih cesta — svakako poslije Trajana (53—117) pripada Napoleonu (1769—1831). Napoleon je ostavio velikih tragova u mreži savremenih kolnih cesta u zapadnoj Evropi.⁶³ Međutim u istočnoj Evropi, to jest na području Balkana (ekonomsko zaleđe Dubrovnika), osim strategijskih cesta i nešto mostova, koje je podigla Turska, ostala mreža rudarskih i trgovačkih putova, uglavnom nije samo potjecaja iz Srednjeg vijeka, već možda još i Trajanovog doba.⁶⁴

U Dalmaciji, Dubrovniku i Boki Kotorskoj glavna kolna cesta (Marmontova cesta) počinje da se podiže za vrijeme francuske okupacije oko 1807. godine. Ali zbog odlaska Francuza 1814. godine, ta se cesta u potpunosti ne dovršava, pa se radovi nastavljaju za vrijeme Austrije, ali tek nakon više od 30 godina.⁶⁵ Među-

tim, Dubrovnik nije nikad ni mario za ovu kopnenu vezu, koliko zbog Mlečana, toliko i zbog spriječavanja svih invazija budućnosti.⁶⁶ S Bosnom, Hercegovinom i Srbijom stvar je sasvim suprotna, jer je njihov komunikacioni sistem bio od vitalne važnosti i za Dubrovnik. Stoga stanje i razvitak transportnog sistema u tim zemljama od naročitog je interesa za Dubrovnik.

U Srbiji se 1846. godine osniva Prva inženjerska škola, a kao prvo zakonsko reguliranje izgradnje savremenih cesta, smatra se Rješenje o uređenju drumova iz 1848. godine. Ali prve savremene kolne ceste ipak nastaju već za vrijeme prve vlade kneza Miloša Obrenovića (1815—1839), te polovicom prošlog vijeka Srbija već ima najosnovniju mrežu savremenih kolnih cesta.⁶⁷

U Bosni i Hercegovini prve se savremene ceste počinju podizati oko polovine prošlog vijeka, a tek kasnije, za vrijeme reformističkog pokreta u turskoj carevini, donesen je i jedan zakon o drumovima 1869. godine. Među prvim savremenim kolnim cestama u Bosni i Hercegovini podignuta je do 1860. godine i ona, koja je baš Austriji povezala njezina dva ishodišta: Metković i Brod na Savi preko Mostara i Sarajeva. Do 1870. godine izgrađeno je svega 900 km. kolnih cesta, ali u neposrednom zaleđu Dubrovnika samo je Trebinje bilo povezano kolnom cestom sa Stocom i Bilećom iz strategijskih razloga. Tek poslije okupacije tih zemalja Austrija je, također iz strategijskih razloga, odmah pristupila izgradnji kolnih cesta i u istočnim predjelima, te je već do 1890. godine postojalo u Bosni i Hercegovini svega 2458 km. kolnih cesta prvog i drugog reda.⁶⁸

Prema tome Dubrovnik je odveć kasno dobio uređenu vezu sa zaleđem. Zapravo još polovicom 1868. godine stanje cesta u zaleđu izgleda ovako: od Dubrovnika do Trebinja cesta je teško razrovana i jedva prohodna, jer je Turska, dozvolom Austrije, kroz deset godina prebacivala svoje trupe, artiljeriju i komoru do Hercegovine radi ugušivanja tamošnjih buna, a kroz to vrijeme nije nitko tu cestu održavao. Od Trebinja do Bileća postoji dobra kolna cesta, ali od Bileća do Foče i dalje u pravcu Sandaka i srpske granice cesta je gora od one Dubrovnik-Trebinje. Od srpske granice cesta je u dobrom stanju. Do Užica su se karavane teško probijale i zbog hercegovačkih buna i sa velikim naporom stizale bi tek za deset dana.⁶⁹

Pomanjkanje kolnih cesta do srpske granice, a do 1860. godine već izgrađena kolna cesta Metković-Mostar-Sarajevo-Brod na Savi ukazuju na činjenicu, da je Dubrovnik bio izoliran s kopna već oko 1860. godine. Od tada pa do okupacije Bosne i Hercegovine (1860—1878) u više je navrata iznosio i Zadruga i Beču, da je novom cestom Metković-Brod na Savi sasvim upropašten, jer da je ta nova vertikala privukla čitav produkcionu potencijal Bosne i Hercegovine u pravcu Beča, Budimpešte, Trsta i Rijeke. Ali je možda najinteresantniji Memorijal od 1868. godine, u kojem naglašava, da nije samo Bosna i Hercegovina odsječena od mora, nego i Sandak, Crna Gora i Srbija, pa na koncu traži od bečke vlade, da diplomatskim putem intervenira kod Porte, kako bi se to stanje jednom sredilo.⁷⁰

Ako iz godišnjih i drugih izvještaja Trgovačke komore u Dubrovniku proizlazi, da je već od četvrte decenije prošlog vijeka trgovina skrenula sa dubrovačkog na neretvanski drum, to jest konjskim karavanama, znači, da je izgradnjom bosansko-hercegovačke cestovne magistrale zaista oko 1860. godine internacionalna trgo-

vina Dubrovnika potpuno uništena osim lokalne trgovine stokom. Prema tome ni dalmatinska, ni bosansko-hercegovačka cestovna magistrala s privrednog gledišta nisu imale za Dubrovnik nekakvu važnost. Baš suprotno bosanski je paša izgradnjom vertikale Metković-Brod na Savi učinio uslugu Austriji, koja je, — nakon što su svi istočni krajevi ostali bez kolne veze s morem, — lako odvlačila svu produkciju do svojih ishodišta u Metkoviću i Brodu. Ali nova austrijska privredno-prometna arterija na turskom teritoriju nije izmijenila samo vjekovni pravac trgovine Dubrovnika, već je definitivno iz temelja izmijenila baš vjekovni pravac trgovine Bosne i Hercegovine i Srbije, a to znači Balkana. S obzirom da se u privrednoj politici Austrije u odnosu na Bosnu i Hercegovinu nije ništa odvijalo slučajno, jasno je, da ni prva kolna cesta na teritoriju tih zemalja, to jest Metković-Mostar-Sarajevo-Brod na Savi nije nastala slučajno.⁷¹

Oslabljena Turska, koja se kao imperija nalazila u raspadanju, trebala je da bude neobično pažljiva prema zahtjevima i potrebama Austrije, pa je stoga pod tim okolnostima nastala i ta kolna cesta, koju je Turska izgradila ne da uzdigne svoju vlastitu trgovinu, već onu moćne velesile Austrije. Poslije Bečkog kongresa Turska se više nije mogla brinuti za svoje potrebe, pa ni za one Dubrovnika (kolna veza sa zaleđem). Poslije Bečkog kongresa Turska je došla pod utjecaj Austrije, kao što je prije pada Napoleona bila pod utjecajem Francuske, kada je predstavnik Napoleona u Carigradu i Sarajevu u mnogim odlukama bio jači i od suverena turskog carstva i od guvernera Bosne i Hercegovine. Ti utjecaji i izgradnja vertikale Metković-Brod na Savi destruktivno su djelovali na privrednu strukturu Dubrovnika, jer sa godinom 1860. siromašna poljoprivreda po svome dohotku zauzima umjesto trgovine, prvo mjesto po prvi put u historiji tog starog mediteranskog pomorskog, trgovačkog i lučkog grada.^{72 73}

Odluke Bečkog kongresa više ničim direktno ne tangiraju Dubrovnik, ali one su ipak od godine 1878. za nje ga od vitalnog interesa, jer će od sada dvojna monarhija postati apsolutni gospodar turskih oblasti Bosne i Hercegovine, što čudno zvuči sa gledišta međunarodnog prava.⁷⁴

Nosioci dualizma Austrija i Ugarska od dana okupacije 1878. zajednički su prividno dijelili vlast sa bosanskim pašom, koji je ostao predstavnik Turske u tim zemljama.⁷⁵ Ali već 1879. godine, — prigodom puštanja u promet prve austro-ugarske vojničke željeznice od Broda do Zenice, pokazalo se da ga novi car u Beču izdašnije obasiplje zlatom za izdaju, nego turski sultan za vjernost.⁷⁶ Bosanski je paša ostao samo fiktivni predstavnik Turske i samo figura u rukama Austro-ugarske monarhije do odluke od 1908. godine o okupaciji njegove zemlje.

Odmah iza toga novi upravljači donose odluku o potrebi izgradnje željeznice i njezinom zaglavku u već stvorenom austrijskom i ugarskom ishodištu Metkoviću. Međutim, prije nego što će započeti izgradnja željezničke pruge iz Metkovića u pravcu Mostara i Sarajeva, toj se odluci suprostavlja šef sekcije za željeznice u Bosni, ali ne uspijeva da vladu odvрати od njezine nerazborite odluke, pa konačno, kada je već započela izgradnja, još jednom pokušava,⁷⁷ ali uzalud. Izgradnja se nastavlja i prvi voz u Mostar ulazi 1885. godine. Osim toga za vrijeme izgradnje i stanoviti krugovi bliski interesima Beča traže⁷⁸ izgradnju još jedne pruge i to direktno iz Mostara za Dubrovnik, dokazujući sa strategijskog gledišta važnost ove pruge za Austro-ugarsku i prednost, koju će postići u tom pogledu prema onoj Metković-Mostar. Prema tome, ako mjerodavni faktori nisu mogli ništa pozitivno postići jasno je, da su i svi protesti Dubrovnika bili uzaludni.

Kada je Dubrovnik uvidio da ništa nije pomoglo da bečku vladu odvрати od njezine nerazborite odluke, traži drugi izlaz i još za vrijeme izgradnje pruge Metković-Mostar predlaže 1884. godine, da se izdvoji jedan krak od Gabele na Dubrovnik, ali istodobno ističe potrebu izgradnje željeznice do Višegrada i naglašava, da ga jedino ta pruga može spasiti od totalne propasti.⁷⁹ I zaista dobija vezu na Gabelu poslije 17 godina. Nikad ne smijemo zaboraviti, da pruga Gabela-Gruž nije bila potrebna Austro-ugarskoj radi izvlačenja bogatstva Bosne preko gruške luke, pa po Austro-ugarskoj monarhiji Dubrovnik nikad ne bi bio dobio željeznicu, kao što je nije bio dobio ni Split, koji je svoje željezničko pitanje bio postavio još šezdesetih godina prošlog vijeka.

Međutim bosansko-hercegovačka željeznica dala je vrlo škrta doprinos napretku Dubrovnika, jer njegova luka Gruž, sa tom primitivnom željeznicom i pristaništem, nikad nije mogla da zadovolji zahtjevu (funkciji) moderne luke.

Prigodom svečanosti otvaranja željezničkog prometa u Dubrovniku 1901. godine bio je prisutan čak i guverner Bosne i Hercegovine i ministar financija Austro-ugarske monarhije B. von Kallay, koji je tom prigodom izrekao i značajan govor, značajan po tome što je naglasio, da nova željeznica vraća Dubrovniku staro blagostanje. Ali već je unaprijed znao, da će ta nova vojnička i nesavremena željeznica dati odmah 90% od svoga kapaciteta austro-ugarskim vojničkim potrebama i robi (gradi) kolonista u Bosni, a osim toga, da će Trst i Rijeka i nadalje zadržati ulogu veletrgovca, pa dosljedno tome i onu, koju su oduzeli Dubrovniku polovicom prošlog vijeka. B. von Kallay, ta najkrupnija ličnost dvojne monarhije, izrekao je i krupnu laž u Dubrovniku. Zato se s tim govorom nije izrugavala samo lokalna štampa Dubrovnika, već čitava Dalmacija i Hrvatska.⁸⁰

Nastavit će se.

⁶² J. Tadić: *Promet putnika u starom Dubrovniku*, str. 9/10 — Dubrovnik 1939.

⁶³ *Enciclopedia italiana*, Vol. XXXII, (Strada), pag. 799.

⁶⁴ St. Stanojević, o. c., I, 565.

⁶⁵ Ing. St. Wulpe: *Ceste* (Spomen-knjiga »Dalmacija« str. 269.).

⁶⁶ L. Vojnović, o. c., II, 27—30.

⁶⁷ St. Stanojević, o. c., I, 569—571.

⁶⁸ isto što pod br. 67.

^{69 70} *Memoriale della camera di commercio e d'industria di Ragusa e Cattaro No. 132/1868.* — Ragusa 1868. (T. K. fasc. 1868. — D. A. D., bez signature).

⁷¹ Bilješka: Cf. Poglavlje: Kojim se mjerama Austrija stužila da Dubrovniku sruši ekonomsko zaleđe.

⁷² L. Vojnović, o. c., 32, 45, 145.

⁷³ Godišnji izvještaj Trgovačke komore u Dubrovniku od 1850/60. (T. K. fasc. 1850/60 — D. A. D., bez signature).

^{74 75} Gl. Geršić: *Međunarodni i državopravni položaj Bosne i Hercegovine i otoka Kipra* («Glas» — S. Kr. A. Br. 37. — Beograd 1893).

⁷⁶ Ing. S. P. Srejić: *Bosansko-hercegovačke željeznice* (Zbornik. »Sto godina željeznica Jugoslavije« str. 119 — Beograd 1951.).

⁷⁷ K. k. Sectionschef Nördling: *Die Beschaffenheit des Hafens von Metković* (Montags Revue No 21, Wien 1882.).

⁷⁸ Ragusaer: *Die Eisenbahnlinie Mostar-Metković und ihre unzweckmässigkeit im Vergleiche zur Eisenbahnlinie Mostar-Ragusa.* — Wien-Ragusa 1884.

⁷⁹ isto što pod br. 48.

⁸⁰ Lokalni list »Dubrovnik« od 28 IV. 1901.