

Poremećaji u privrednoj strukturi Dubrovnika nakon odluka Bečkog kongresa

Kap. Luko Vidak

(Svršetak)

Govor najtjecajnije političke ličnosti u Austro-ugarskoj monarhiji, izrečen u Dubrovniku 1901. godine, ukazuje ujedno i na niski moralni stepen cjelokupne njezine politike. Baš u momentu kada obećaje blagostanje Dubrovniku, ne daje blagostanje čak ni nezavisnoj državi Srbiji. Poslije Bečkog kongresa nije bilo oduzeto blagostanje samo Dubrovniku, već i Srbiji i nije joj bilo povraćeno ni poslije proglašenja nezavisnosti 1878. godine, pa čak nije ga imala ni u momentu datog obećanja Dubrovniku 1901. godine. Stoga je konačno Srbija bila prisiljena da protiv Austro-ugarske povede Carinski rat, a tek kada je u njemu pobijedila 1909. godine, dobila je i ekonomsku nezavisnost.⁸¹ Koliko je ogorčenje vladalo tada u Srbiji, najbolje može da se prosudi po radu njezine Narodne skupštine u Kragujevcu 1880. godine prigodom debate o izgradnji željeznica, kada je narodni poslanik Miloš Glišić između ostalog kazao: »Prvi zvižd lokomotive, koji zvizne preko granice naše zemlje (to jest u pravcu Austro-ugarske), bit će tužno i žalosno zvono, koje će pozvati narod srpski na opijelo ove naše drage zemlje.«⁸² Nešto je slično kazao i Dubrovnik za sebe 1868. i 1884. godine.⁸³ Međutim, iz rada Narodne skupštine Srbije 1909. godine vidi se, da se stvar iz temelja izmijenila baš po govoru Koste Stojanovića, koji je kazao i ovo: »Do 1909. godine Austro-ugarska nam je

diktirala, kako da se ekonomski razvijamo i koje proizvode da donosimo na njezine pijace. Ona nas je toliko sputavala, da smo mi sav naš izvoz morali upućivati samo na peštansku pijacu. Zatvaranjem granice između nas i Austro-ugarske naši su trgovci i privrednici pogledali i uz pomoć vlade našli su druge pijace i naš se izvoz sada kreće preko Soluna.⁸⁴

Ekonomska zavisnost Bosne i Hercegovine do 1918. godine, a naročito Srbije kroz čitav XIX. vijek do 1909. godine, dakle i poslije 1878. godine, kada je stekla nezavisnost i kada je povela Carinski rat, vjerojatno najbolje ukazuje na teške ekonomske prilike ostalih južnoslavenskih zemalja, koje su čamile pod jarmom nenarodne države u nemogućnosti, da uzdignu ekonomsku politiku u skladu sa vlastitim interesima. Ako dakle kroz tu prizmu bacimo pogled i na rušenje internacionalne trgovine Dubrovnika, onda je zaista to faktor, koji pobija sve pogrešne tvrdnje, da Dubrovnik nije imao uvjeta zbog prirodnih zapreka, da se kroz XIX. vijek i nadalje

⁸¹ St. Stanojević, o. c., IV. 862.

⁸² Ing. P. Milenković: Istorija građenja željeznica i željeznička politika kod nas od 1850. do 1935., str. 39 — Beograd 1936.

⁸³ isto što pod br. 48. i br. 69.

⁸⁴ Ing. P. Milenković, o. c., 136.

razvija kao internacionalni trgovački i lučki grad Mediterana.

Privredni razvitak gruške luke poslije izgradnje željeznice 1901. godine

Poslije tehničke revolucije željeznica je postala jedan od najznačajnijih faktora za razvitak svake luke, pa će možda čudno izgledati, da gruška željeznica nije mogla da pruži željeni doprinos privrednom (trgovačkom) razvitku luke, pa dosljedno tome ni jačanju materijalne baze grada Dubrovnika. S obzirom da je Dubrovnik u kopnenom transportu uglavnom prešao na željeznicu neposredno sa konjskih karavana, umjesto sa kolnih cesta, to ćemo u kratkim crtama najprije analizirati učinak starih konjskih karavana, da bismo postignutim rezultatom usporedili učinak željeznice na privredni razvitak gruške luke odnosno Dubrovnika.

Stari lučki uređaji Dubrovnika zadovoljavali su zahtjeve pomorskog trgovačkog prometa između istoka i zapada u doba velikog karavanskog prometa. Stare su karavane raznosile tu trgovinu po svim zemljama južno od Save i Dunava, pa čak i preko Save i otuda dovlačile drugu robu u Dubrovnik. Stoga te stare karavane pružaju ogromni doprinos na uzdizanju Dubrovnika kao internacionalnog trgovačkog i lučkog grada, koji zadržava taj položaj u svijetu sve do 1806. godine.

Gruška željeznica, međutim, dala je gruškoj luci — iako bez ikakvih lučkih uređaja za savremeni trgovački promet — novi razvojni pravac, ali nikad nije uspjela da uzdigne trgovačku luku u pravom smislu te riječi, jer je skoro čitav svoj kapacitet pružila tuđoj robi (građi) austrijskih i ugarskih kolonista u Bosni, koji su tu robu samo provlačili kroz grušku luku, nakon što su je već prodali u unutrašnjosti.

Prema tome gruška se luka nije ni uzdizala kao trgovačka, jer za tu svrhu nije bila ni podignuta odnosno ni opremljena, već je postala proвозna točka tuđe robe.⁸⁵ S obzirom na interese Dubrovnika gruška je luka uglavnom vršila funkciju saobraćajno-tehničke ustanove. Ako imamo u vidu iscrpljeni kapacitet gruške željeznice tuđom robom, onda je lako uočiti vrlo škrti doprinos nove dubrovačke luke i željeznice privrednom razvitku Dubrovnika, u usporedbi s onim, koji je dala stara luka (i stare karavane). Novi promet gruške luke i željeznice nikad nije dobio onu strukturu, koju je imao stari lučki promet Dubrovnika do 1806. godine.

Iako privredni razvitak gruške luke zaslužuje mnogo veću pažnju sa gledišta internog i internacionalnog putničkog i teretnog prometa, prinuđeni smo, da još damo sljedeće napomene: 1. Interni i internacionalni putnički (turistički) promet iz Evrope i zemalja Austro-ugarske do Dubrovnika, osim Bosne i Hercegovine, i nadalje se odvijao preko tuđih luka i željeznica: Trsta ili Rijeke, a ne direktno iz gruške luke željeznicom. To znači, da su putnici iz Evrope i ostalih zemalja Austro-ugarske i nadalje, nakon izgradnje željeznice, putovali do Dubrovnika 25 sati morem i natrag opet 25 sati morem. Baš stoga, što se putujuća publika zimi teško odlučuje na izlaganje obično nemirnom moru i morskoj bolesti 50 sati, glavni je uzrok, što se ni kroz dvije decenije postojanja dubrovačkog turizma do sloma Austro-ugarske, nije nikako mogla da se razvije zimska turistička sezona u Dubrovniku i pored njegove blaže klime i zime. 2. U internom teretnom željezničkom prometu do 1918. godine — pored iscrpljenog kapaciteta tuđom robom — nije nikad u redovitom trgovačkom poslovanju bio dirigan niti jedan vagon trgovačke robe sa širokotračnog sistema preko Broda na uskotračni sistem za grušku luku,⁸⁶ pa stoga o internacionalnom prometu uopće ne može da se govori.⁸⁷

Sve pojave u kopnenom transportu do 1918. godine ukazuju na to, da je Dubrovnik i pored željeznice uglav-

nom ostao izoliran. Pod takovim okolnostima Dubrovnik se nije ni mogao uzdići kao internacionalni trgovački i lučki grad ni poslije 1901. godine, kako je to bio obećao B. von Kallay.

Urbanistički razvitak Gruža i tehnički osvrt na luku

Urbanizam se kao nauka razvio tek u naše doba. Ali i pored svega toga, svi kulturno-historijski spomenici i čitava njegova skladna i na svijetu jedinstvena mediteranska urbanistička cjelina ukazuju, kako je stari Dubrovnik, znao, da na zdrav način postavi principe svoje urbanističke politike dosta vjekova prije razvika urbanističke nauke, ostavši u tome dosljedan sve do svoje propasti.

Poslije 1806. godine prestaje smišljeno i plansko širenje i izgrađivanje i grada i gruške luke.

Ekonomska bijeda svih dalmatinskih općina⁸⁸ (pa tako i Dubrovnika) za vrijeme stogodišnje austrijske vladavine, uvjetovala je opću zaostalost, pa tako i zaostalost ispravnog vođenja komunalne politike između 1806. i 1918. godine.

Bilo bi sasvim pogrešno shvatiti, da je podizanje pojedinih objekata, širenje čitavog grada i izgradnja jedne luke čisto interna stvar pojedinaca ili gradske uprave kao cjeline. Zato je teško tvrditi, da izgrađivanje jednog grada suprotno osnovnim principima urbanizma, ne ostavlja negativnih posljedica i na razvitak urbanističke kulture, koja je jedan od glavnih faktora na unapređenju ljepšeg, zdravijeg i ugodnijeg ljudskog života.⁸⁹

Ako se i s tog gledišta sagledaju teške posljedice rušenja internacionalne trgovine i lučkog prometa Dubrovnika, koji je oslabio i materijalnu bazu Dubrovnika, tek onda nam postaju jasnije konture jedne slike, koja zaista upotpunjuje tešku situaciju Dubrovnika zbog njegovog općeg nazadovanja.

Neplansko i fragmentarno, iz osnova pogrešno izgrađivanje luke,⁹⁰ pogrešno polaganje obalnog zida na nedovoljnoj dubini i pogrešno povlačenje njegove linije,⁹¹ pogrešno postavljanje gata na sred luke,⁹² izoliranje (stare) operativne obale od cestovne mreže; odsustvo svakog diferenciranja lučkog prometa;⁹³ stvaranje nedovoljnih površina u luci (vancarinški lučki rajon?); pogrešno lociranje ložionice⁹⁴ i željezničke stanice⁹⁵ na ionako skućenom obalnom pojasu; jedan jedini lučki kolosjek na operativnoj obali (umjesto najmanje dva); i dalje; odsustvo diferenciranja građevinskih zona (stambenih od industrijskih i t. d.); odsustvo izolacije historijskih objekata;⁹⁶ pogrešno trasiranje glavne ceste; ko-

⁸⁵ Trgovačka komora u Ljubljani: Naše pomorstvo, str. 184—201 — Ljubljana 1926.

⁸⁶ Ing. P. Milenković: Nova željeznička mreža Srba, Hrvata i Slovenaca, str. 119/110 — Beograd 1926.

⁸⁷ Dott, A. Filipić, o. c., 276.

⁸⁸ Dr. I. Tartaglia: Komunalna politika u Dalmaciji (Spomen knjiga »Dalmacija« str. 349.

⁸⁹ Ing. arh. B. Maksimović: Povodom konkursa za idejne skice generalnog regulacionog plana Niša, str. 6 — Zagreb 1935.

⁹⁰ Cf. Ing. D. Matošić: Naše pomorske luke (Generalni planovi), — Spomen-knjiga »Dalmacija« str. 246.) — Cf. Arh. N. Dobrović: Povodom gradnje nove željezničke stanice u Dubrovniku. (»Jugoslavenski list« od 25. XII. 1937.).

⁹¹ ⁹² S. Sirišević, o. c., 82.

⁹³ isto što pod br. 90 i br. 85.

⁹⁴ Trgovačka komora u Sarajevu: Luka Aleksandrovo (Ploča) — Sarajevo 1926. (Brošura).

⁹⁵ Cf. Arh. N. Dobrović, o. c., pod br. 90.

⁹⁶ Arh. N. Dobrović: Urbanizam kroz vjekove i Jugoslavija — Beograd 1950.

rišćenje glavne ceste (dalmatinske cestovne magistrale) i za gradski i za lučki i za tranzitni promet; bespotrebno stvaranje suvišnih uličica i s time u vezi suvišnih troškova komunalne službe (kanalizacije, vodovoda, osvjetljenja, održavanja pločnika i čistoće); sve su to faktori, koji pružaju školski primjer, kako se ne smije izgrađivati jedno mjesto i jedna luka.⁹⁷

Pomanjkanje toliko potrebne vancarinske lučke zone sa dovoljnim površinama oduzelo je svaku mogućnost uređenja gradskih lučkih skladišta na moru, silosa, skladišta za stoku i t. d., a k tome pomanjkanje urednog i odijeljenog pristaništa za putnički promet (redovite pruge), pravili su luku nesposobnom da zadovolji zahtjeve čak i za održavanje doličnog lokalnog prometa, a da se o internacionalnom putničkom i teretnom i ne govori.

Brodovi austrijskog Lloydja u brzom redovitoj pruži pristajali su uz (staru) operativnu obalu, a izletnički preokooceanski putnički brodovi osim sidrišta nisu imali gdje za pristanu u luci turističkog Dubrovnika, pa su u slučaju nevremena bili prisiljeni napustiti ili mimoći Dubrovnik. Iako sve ove pojave zvuče čudno i apsurdno za jednu staru mediteransku luku, još čudnije danas izgleda, da austrijska subvencionirana broderska poduzeća, koja su održavala redovite linije sa inostranstvom, nisu smjeli pristajati u nijednoj jugoslavenskoj luci, već samo u Trstu ili Rijeci, pa otuda dolazi pomanjkanje savremene putničke luke u Gružu.⁹⁸

Međutim pogrešno bi bilo misliti, da se u javnosti nisu javljale zdrave ideje u vezi izbora položaja za podizanje savremene luke, kada je to pitanje izbilo oko osamdesetih godina prošlog vijeka. Pored ostalih možda je najznačajniji ovaj: Program izgradnje nove luke trebao je zahvatiti čitav gruški lučki basen, izradu odgovarajućih planova a da se zatim pristaništa podižu postepeno prema ukazanim zahtjevima prometa. Gruški lučki basen je obuhvaćao: zaljev Solitudo do zapadnog rta (tada potpuno golog i nepošumljenog) otoka Dakse, uključivo i sjevernu obalu otoka, zatim zapadnu obalu poluotoka Lapada do rta Solitudo, grušku uvalu i ušće Rijeke Dubrovačke sa obalama do Sustjepana i Mokošice. Što se tiče tehničkih radova predviđalo se ovo rješenje: otok Daksa trebao je poslužiti kao kamenolom za stvaranje materijala za zatvaranje prolaza između otoka i poluotoka, za stvaranje ravnih površina na otoku i za nasipe odnosno za stvaranje obalnog pojasa uz zapadnu obalu poluotoka i uz obje obale ušća Rijeke Dubrovačke. U Rijeci se predviđao most od Mokošice do Sustjepana i preko ulaza gruške uvale od Kantafiga do Solituda. Za željeznicu se nije predviđala trasa, kojom ide danas, već se željeznica imala spustiti u Mokošicu, gdje su se trebala urediti stovarišta za građu, teretna željeznička stanica i lučki kolosjek, koji se produživao preko Riječkog mosta i preko drugog do pristaništa Dakse. Gruška uvala trebala je da se uredi samo kao pristanište za manje brodove iz razloga, da se sačuva od svakog nagrdivanja, jer onda je neizgrađena gruška uvala bila uglavnom opkoljena stoljetnim dvorcima, parkovima, šumom i plažama, pa je kao takva zaista predstavljala jedinstvenu ljepotu. Putnička željeznička stanica predviđala se u nekadašnjem taboru i u tu se svrhu odvajao jedan krak vjerojatno kod Brgata i spuštao tada neizgrađenim Pločama do tabora.⁹⁹

Da bi Austrija izbjegla troškove eksproprijacije, skupe tehničke radove i sačuvala prosperitet Trsta i Rijeke, odlučuje se za najjeftinije tehničke radove i to baš u gruškoj uvali, jer su svi ostali položaji navodno izloženi jakom udaru bure. U isto to doba, kada se odlučivalo o položaju novog pristaništa Dubrovnika, Austrija je podizala na moderniju luku svijeta u Tršćanskom zaljevu, gdje bura duva baš orkanskom jačinom i kada duva umrtvi čitav promet u luci. Međutim u Rijeci Dubrovačkog odvijao se do osamdesetih godina prošlog

vijeka pomorski promet i trgovina. U Mokošici je postojala manufakturna industrija mesa i pomorstvo, jer je Mokošica imala i svojih desetak jedrenjaka duge plovidbe, a u Komolcu je bio živ centar mlinarske industrije. I pored tog znatnog prometa u Rijeci se Dubrovačkoj nikad nije dogodila nijedna pomorska nezgoda uslijed duvanja bure, što je Austrija lako mogla da uvidi baš iz svojih pomorskih godišnjaka, koje je počela da izdaje 1853. godine.

Nije zadatak ovog raspravljanja da ulazi u pitanje ocjene bilo koje osnove, koja se zamišljala prije izgradnje pristaništa u Gružu, niti da ispituje geološke, topografske, hidrografske i meteorološke karakteristike pojedinih položaja, koji su dolazili u obzir za podizanje novih pristaništa, ali smatramo, da možemo ipak naglasiti jednu notornu činjenicu, to jest da je Dubrovnik pružao mnogo povoljnije uvjete za izgradnju savremene luke, nego što su ih pružale mnoge stare luke svijeta prije njihovog savremenog razvitka.

Kada se radilo o uređenju jedne potlačene jugoslavenske luke, Austriji su bile teške investicije i za osposobljenje te luke čak i za doličan interni (lokalni) putnički i teretni promet, a za svoje je luke toliko trošila, da ih je i bez neke naročite potrebe podizala u najmodernije luke svijeta.

Razvitak teretnog prometa u gruškoj luci poslije 1901. godine privukao je brojnu radnu snagu u luku. Ali osim nešto kvalificiranih radnika iz Gruža i Rijeke Dubrovačke svi su ostali obalni radnici bili nestalnog boravka, iz raznih krajeva. Općina Dubrovnik, ekonomski slaba i pored tog prometa, nije uopće bila u mogućnosti da udovolji ni najosnovnijim dužnostima iz oblasti gradske higijene i komunalne službe u vezi s privirom nove radne snage u luku. Stanovi obalnih radnika sastojali su se od mnogobrojnih malih daščara, koje su oni sami podizali na najprimitivniji način od Kantafiga pa dalje u pravcu Gruža. Ti stanovi-daščare i skladišta-daščare, koje su se podizale uz Grušku cestu i na obali, davali su Gružu jednu sliku »selendre« u pravom smislu riječi. Ali urbanizacija je, za vrijeme austrijske vladavine, bila umrtvljena na čitavom području Dubrovnika. Umjesto da podiže nove objekte, koji bi bili novost za Dubrovnik, Austrija je nagrdivala i stare crkve i samostane, kao i ostale sredovječne objekte, i pretvarala ih u vojna skladišta, konjušnice, pekare, zarazne bolnice, kasarne, kancelarije vojne komande i državnih nadležstava. Ako svemu tome dodamo uništenje čitave industrije, zanatstva i internacionalne trgovine, stavljanje novog parobrodarstva u službu Trsta i prepuštanje željeznice u službu izvoza tuđinske trgovine (građe), onda tek izbijaju jasnije konture jedne istinite slike stradanja i nazadovanja Dubrovnika poslije Bečkog kongresa do 1918. godine.

Dok je Dubrovnik tako zaostajao kroz XIX. vijek do 1918. godine, ostale stare svjetske luke Mediterana, — kao što je nekad bio i Dubrovnik, uzdigao je napredak tehnike kroz XIX. vijek do 1918. godine više, nego u svih osamnaest vjekova.¹⁰⁰

Kada ne bi bili poznati odnosi tuđinske vladavine prema Dubrovniku, nevjerovatno i paradoksalno bi izgledalo, da nova luka, željeznica i parobrodarstvo nisu do 1918. godine imali nikakav pozitivan učinak na urbanizaciju Dubrovnika i Gruža. Prema tome, nema šta da se

⁹⁷ isto što pod br. 90.

⁹⁸ Dr. I. Belin: Veze zaleđa sa Jadranom (»Jadran-ska straža« Br. 12/32, str. 442).

⁹⁹ Cf. Arh. N. Dobrović: isto što br. 90, i Trgovačka komora u Dubrovniku: Izvještaj br. 4/5 — 1936.

¹⁰⁰ Dr. V. Franolić: Protekcionizam u prošlosti i sadašnjosti — Zagreb 1934.

uspoređuje s onim ogromnim doprinosom, koji su stari jedrenjaci, stare karavane i mala stara luka dali na urbanizaciju Dubrovnika odnosno na stvaranju jedinstvene mediteranske urbanističke cjeline, koja se u krajnjoj liniji proteže od Cavtata sve do Stona.

To neprecjenivo blago jugoslavenskih naroda predstavlja danas najviši kulturno-historijski spomenik svih

Južnih Slavena. Međutim, nova luka, koju je Austrija podigla u Gruškoj uvali odnosno u centru te skladne urbanističke cjeline, ostat će — dok u njoj bude postojao i posljednji trag austrijskog »urbanizma« — kao spomenik stogodišnje tuđinske vladavine u Dubrovniku i tuđinskog odnosa prema svim jugoslavenskim lukama na Jadranskom moru.