

O razvitku naših trgovačkih luka

Kap. Luko Vidak

I

Kada su Južni Slaveni po prvi put u svojoj historiji, iako djelomično, zaokružili svoje granice 1918. godine, na obalama nove države SHS nije se zatekla niti jedna veća luka u pravom smislu riječi, kao što su ih imali manji narodi od Jugoslavena. Štoviše, nije se zatekla uopće nikakova organizirana savremena trgovačka luka u pravom smislu riječi, kao što su ih imali u tom času i kulturno zaostaliiji narodi svijeta. Zato, nameće se odmah pitanje: zašto se i mi Jugoslaveni, kao pomorski narod, nismo razvijali uporedo sa ostalim naprednim pomorskim narodima svijeta? Istina je, da to pitanje zahtjeva više vremena i više studija, ali ćemo ipak pokušat da u okviru ovog damo neke lako shvatljive odgovore s pogledom na razvitak naših luka do 1918. godine.

II

Pojava parobroda i željeznica u prvoj polovici prošlog vijeka nameće proširenje starih luka i njihovu opremu savremenim lučkim uređajima, ali istodobno doprinosi stvaranju novih savremenih centara produkcije, te jače i nove potrošnje u zaleđima tih luka. Na čitavom svijetu kroz XIX. vijek dolazi do ogromnog preokreta i u gradskom i u društvenom životu.

Do tada su se lučki gradovi i njihova pristaništa vjekovima sporo razvijali, i baš ni u novom vijeku ne

razvijaju se naglo. Tek u prvoj polovici prošlog vijeka počinje baš nagli razvitak gradova u svijetu, te se mnogi već do konca prošlog vijeka uzdižu više, nego u svih osamnaest vijekova:

London	1801.	godine ima	959.310	stanovnika
	1881.	„ „	3.830.297	„
Hamburg	1820.	„ „	133.000	„
	1900.	„ „	705.738	„
Rotterdam	1825.	„ „	66.000	„
	1900.	„ „	220.000	„
Antwerp	1830.	„ „	73.000	„
	1899.	„ „	350.000	„
Marseille	1820.	„ „	140.000	„
	1880.	„ „	360.000	„
Genova	1861.	„ „	151.348	„
	1913.	„ „	315.000	„

Do početka Prvog svjetskog rata također i izgradnja pristaništa u nekadašnjim starim lukama dostiže ogromne razmjere. Tako na primjer, do 1913. godine izgradili su operativne obale: Rotterdam 40 km, Hamburg 34 km, Marseille 21 km, Le Havre 11 km, Genova 9 km, Antwerp 7 km, Trieste 7 km, i tako dalje.

Sve naše luke: Šibenik, Split, Metković i Dubrovnik imali su do tada operativne obale svega skupa 4:5 km.

Da bi se tačnije prosudio kapacitet pojedinih luka trebalo bi se zadržati još i na drugim podacima, ali to

i ne spada u zadatak ovog razmatranja. Možda će biti dovoljno ako istaknemo, da su se teretni brodovi već do prvog svjetskog rata veoma brzo iskrcavali u proširenim i mehaniziranim lukama svijeta. Tako na primjer, u nekim takovim lukama, brodovi od osam tisuća tona nekog rasutog tereta iskrcavali su teško dulje od 4 dana uz rad od osam sati dnevno, dok u Dubrovniku i u ostalim našim lukama jedva i u deset dana uz neprekidni dano-noćni rad. Ta ogromna razlika u broju utrošenih radnih sati ili dana dolazi otud, što su naše luke građene primitivno, bez ikakove mehanizacije i savremenih lučkih uređaja. Ukratko, naše su luke bile zapuštene.

Positivni učinak koji je tehnička revolucija imala na savremen razvitak nekadašnjih starih svjetskih luka, kao što je bio i Dubrovnik, kod nas je potpuno izostao. Ali pogrešno bi bilo misliti, da su naši lučki gradovi zaostajali samo kroz XIX. vijek, oni su teško zaostajali kroz čitavu svoju historiju. Svi društveni poretci, razne vladavine domaće i tuđe, doba razvijene manufakturne industrije, prošli vijek mašinske industrijalizacije i savremenog saobraćaja, ostavili su na teritoriju današnje Jugoslavije samo male i nerazvijene gradove.

III

Ni Dubrovnik, kao tisućgodišnja slobodna država nije uspio da do 1806. godine svoju metropolu razvije u veći lučki grad, iako se do tada ubrajao u red svjetskih trgovačkih luka. Zapravo, tek djelomično ima istine da je Dubrovnik bio tada baš tako mali lučki grad, iako je — kako ćemo kasnije vidjeti — trebao uistinu da bude znatno veći. Uostalom ni metropola najrazvijenije države srednjeg vijeka nije dostizala 200.000 stanovnika, što znači, da su ostali gradovi bili dosta manji i da se nisu — kako smo u početku vidjeli — ni u novom vijeku, sa neznatnim izminkama, jače razvili sve do tehničke revolucije.

Što se tiče tadašnjih pristaništa u svijetu, ni oni nisu bili velikih razmjera i jednom kada bi se izgradili, oni se nisu tako lako dograđivali kao u XIX. vijeku. Ne samo zato, što su do tada podvodni radovi bili skupi, sporo se i teško razvijali, već i zato što su se tada brodovi gradili prema veličini i kapacitetu luka, to jest, sasvim obratno nego danas.

Prema tome, kada se govori o starim trgovačkim lukama svijeta, pa tako i o Dubrovniku, nikad ne smijemo zaboraviti i to, da su sa osamnaestim vijekom zauvijek prošla vremena starih sistema izgradnje luka i brodova, a tek sa XIX. vijekom da započinje izgradnja velikih luka i to prema zahtjevu i veličini savremenih brodova, to jest, parobroda velike nosivosti.

Ali, što se posebno tiče Dubrovnika, potrebno je još naglasiti, da do 1806. godine gradska luka nije bila isključiva i jedina. Naročito treba uzeti u obzir i Gruž koji je najprije služio kao sidrište, a kasnije, kada su u XVI. vijeku u Gružu izgrađena brodogradilišta (kantijeri) i škari u njemu je vršen i remont brodova, pa i stanoviti lučki promet iako u malim razmjerima.

No, Dubrovnik je — iako mala država sa 60.000 stanovnika — izgradnjom svoje metropole do 1806. godine stvorio veliko i jedinstveno urbanističko djelo na relativno dosta skućenom prostoru, što danas zadivljuje čitav svijet. Ali i pored svega toga, u tom se velikom djelu ne odražuje ona prava velika stvaralačka moć i produkcija Dubrovčana. Jer, Dubrovnik je kroz čitavu svoju historiju ne samo doživio teških katastrofa, već je morao da snosi ogromne materijalne (suvišne) izdatke koje su mu namećali ili izazivali tuđi narodi, jači od njega, to jest: da plaća skupe protektorate; da vodi ratove i za tuđi račun; da pravi skupe usluge papama; da posebno i bogato dariva careve, duždeve, sultane, vezire i paše; da ukazuje skupo gostoprimstvo velikim državnicima ili njihovim predstavnicima; da daje i zajmove da zatim pretežno i ne vraća povratak; i tako dalje. Dubrovnik je sve to radio da bi očuvao svoju Slobodu i slobodno trgovao svijetom i na kopnu i na moru. Ali, Dubrovnik je mnogo stradao i od požara, kuge i potresa dok ga onaj iz 1667. godine nije skoro srušio sa zemljom. Kada se opet iza toga uzdigao i na kopnu i na moru, doživljava ne samo gubitak Slobode 1808. godine, već i neobično jaki ekonomski udarac (kontribucije i rekvizicije za vrijeme francuske okupacije) od kojeg se više nikad nije ni oporovio.

Iz prošlosti je Dubrovnik dakle lako vidljivo da sve ono što je stari Dubrovnik uzdigao — taj današnji najviši

kulturno-historijski spomenik svih Južnih Slavena, predstavlja tek djelomično njegovu slavnu prošlost, stvaralačku moć i produkciju, dok istinski ta skladna mediteranska urbanistička cjelina pretežno ukazuje na ispravnu, zdravu i jedinstvenu urbanističku politiku jedne male slobodne mediteranske pomorske države, koja je kao takva jedina tisuću godina djelovala na Jugoslavenskoj obali.

Naglašavajući da je urbanistička politika Dubrovnika bila jedinstvena u stvari ukazujemo na neobičnu jačinu svih faktora iz oblasti ljudskog djelovanja, kao što su: estetski, higijenski, socijalni, kulturni, ekonomski i politički, pa stoga kada je Dubrovnik morao da stalno otkupljuje svoje Slobodu, onda znači, da su mu tuđi narodi djelomično oduzimali snagu onih faktora, koje je u protivnom mogao da koristi za svoj jači razvitak.

Kroz XIX. vijek do 1918. godine za vrijeme austro-ugarske vladavine, to jest, baš u doba najvišeg poleta u savremenom razvitku starih trgovačkih luka svijeta, kao što je bio i Dubrovnik, — dakle u doba prijelaza sa manufakturne na mašinsku industriju i razvika masovnog prijevoza jeftine robe, te savremenog saobraćaja uopće, Dubrovnik je potpuno isključen iz tog velikog zbivanja u svijetu. Štoviše, Austro-ugarska mu uništava sve grane privrede koje je bila u njemu zatekla 1815. godine, pa čak i brodarstvo. Kada je poslije devedesetih godina Dubrovnik uspio da uz velike žrtve uzdigne od svega toga samo savremenu trgovačku mornaricu, ni ta više nije mogla biti u službi njegove luke i trgovine, već u službi austrijskog uporišta u Trstu.

Ako se dakle Dubrovnik, iz već poznatih razloga, nije jače razvio do 1806. godine; ako je poslije toga silom morao da uništi svoje stvaralaštvo i produkciju da bi tuđi narodi tako zaštitili svoje interese; te konačno ako je i svoju tek djelomično obnovljenu produkciju poslije 1890. godine morao da stavi u službu tuđih naroda sve do 1918. godine, zar nije lako shvatljivo, da Dubrovnik nikad kroz čitavu svoju historiju nije mogao da potpuno i u cjelosti koristi svoje stvaralaštvo za svoj razvitak i izgradnju.

Kratka analiza stvaralaštva Dubrovačkog stanovništva ukazala nam je dakle, da je taj pomorski narod visoke kulture kroz čitavu svoju historiju, teškim trudom stečene viskove pretežno i stalno davao za unapređenje tuđih kultura, te postanak velikih gradova u političko-privrednim i kulturnim centrima, koji su se nalazili na teritoriji izvan granica današnje Jugoslavije (Rim, Venecija, Carigrad, Budimpešta i Beč).

Ali prošlost Dubrovnika nismo iznijeli da zaista ukazemo na uzroke samo njegove zaostalosti, već samo kao primjer koji uvjerljivo treba da dokaže i nešto više, to jest, da su svi naši lučki gradovi, pa i svi Jugoslavenski narodi morali pridonositi kroz svoju historiju čak i mnogo teže ljudske i materijalne žrtve za unapređenje tuđih naroda, nego Dubrovnik.

Ako je Dubrovnik i kao tisućgodišnja slobodna država ipak stalno doprinosio tuđim narodima, jasno je, da su ostali Jugoslavenski narodi doprinijeli mnogo više, iz razloga, što je Dubrovnik za razliku od ostalih jugoslavenskih zemalja, tek 1806. godine dospio pod jaram germanske vladavine i pod njome čamio samo stotinu godina.

I konačno, dosadašnje analitičko razmatranje pruža nam nekoliko važnih rezultata, koji nam, pored ostalog, ukazuju da baš u naškovima uopće koji su vjekovima odlazili sa teritorija današnje Jugoslavije leži i čitav problem Jugoslavenskog naroda, to jest, zaostalost Jugoslavenskih zemalja i za manjim zemljama Zapadne Evrope i ne tako bogatim prirodnim blagom kao Jugoslavija.

IV

Ali zaostalost naših zemalja sastoji se još i u tome što su Jugoslaveni za čitavih sedam decenija, to jest do 1918. godine, bili spriječavani u probijanju svojih planina radi stvaranja dovoljnih savremenih izlaza do mora i baš u doba, kada su se ostali narodi svijeta naglo razvijali više nego u svih osamnaest vijekova.

Međusobna izoliranost Jugoslavena imala je za posledicu, da more kao neiscrpni faktor blagostanja nije pružalo svoju snagu i moć njihovu razvitku, pa ta izoliranost mora i primorja od kopna i obratno, bacila je Jugoslavenske narode u zaostalost koju je teško i opisati, ali je bez

sumnje najteže pogodila krševitu Dalmaciju i sve njezine trgovačke luke koje su ostale neiskorišćene.

Na osvit XX. vijeka — nakon najjačeg poleta u savremenom razvitku starih trgovačkih luka u svijetu, industrije i saobraćaja — Dalmacija je zatečena kao najpasivnija zemlja stare dvojne monarhije, a kao primorska zemlja, kao najzazadnija i najzapuštenija u uspoređenju sa ostalim tako velikim primorskim oblastima u zapadnoj Evropi.

Dalmacija se zatekla bez normalnih željezničkih veza sa Evropom, pa je iako tako velika primorska oblast u Evropi imala samo malu lokalnu zaobilaznu uskotračnu željeznicu na njezinom jugu. Od svih postojećih pruga na svijetu, uskotračne su željeznice od čitave kilometarske dužine pruga sačinjavale: u Evropi samo oko 7%, u Aziji i Oceaniji preko 60%, a u Africi skoro 100%, pa je i Austro-ugarska dala tu željeznicu Bosni i Hercegovini, te Južnoj Dalmaciji na kojoj se našao i Dubrovnik. I u Srbiji su se podizale te pruge, ali samo kao dopunske pruge, pa i kao takove protiv volje vlade i opozicije sporazumno s tim, da će i te pruge biti uklonjene kada budu uklonjene ekonomske teškoće, koje su stvarno tada izazvale odluku o toj izgradnji. Istina je, da je kasnije izvršilo suprotno, ali kao posljedica nastalih događaja i prilika.

Četiri dalmatinske trgovačke luke sa njihovom zapuštenosti i s ukupno 4:5 km primitivnih pristaništa, te i bez normalne željezničke veze sa zaledem pravili su zaista jedinstvenu iznimku ne samo u centralnoj Evropi, već i na čitavom Sredozemnom moru uključivo sve obale: evropsku, zijsku i afričku.

V

Još ni do danas nisu potpuno iskorijenjeni tragovi austrijske propagande koja je iznosila da su visoke planine spriječavale (savremen) razvitak naših dalmatinskih trgovačkih luka, a za Dubrovnik se posebno još pogrešno drži, da ga je u njegovoj izgradnji spriječavalo brdo Srđ. Premda su već dovoljno izneseni mnogi pravi uzroci njegovoj zaostalosti, još ćemo ukazati i naglasiti ćemo: ni podnožje brda Srđ od Nuncijate do Orsule nije čitavo izgrađeno, već je pretežno slobodno, pa se kao takovo mora još i danas, umjesto izgradnje da pošumljuje. Osim toga Dubrovnik ima još mnogo slobodnih površina i u pravcu jugozapada, a u pravcu istoka i zapada pogotovo. Jer, poluotok Lapad sa uvalom Sumartin, Rijeka dubrovačka sa 12 km obale, obala na Kantafigu, Župa Dubrovačka sa Župskim zaljevom, neiskorišćene male prirodne luke kao što su Cavtat, Zaton i tako dalje, položaji su, koji su toliko malo izgrađeni i iskorišćeni, da su još i danas pretežno u istom stanju kao što ih je stvorila priroda. Dakle, stara dvojna monarhija, iz svojih je interesa, pored ostalog, uzdizala naše brdo Srđ pa tako i naše dalmatinske planine, čak više nego što one jesu.

Međutim, Beč je već polovicom prošlog vijeka znao da sebi stvori sredstva te da, izgradnjom željeznice na Semmeringu (980 m), izvede jedno od najviših umjetničkih i najsajnijih pothvata u svjetskoj historiji izgradnje željeznica. Osim toga, on je izgradnjom hotela i sanatorija na Semmeringu izveo prvi pothvat na svijetu u aktiviranju mrtvih prirodnih kapitala, najviših planina Evrope (Alpa). Već svršetkom prošlog vijeka Semmering je zatečen kao jedan od najpoznatijih i najprivlačnijih zimskih i ljetnih turističkih centara na svijetu.

Dok je tako tuđinska vladavina izgrađivala i najviše planine Evrope, Dalmacija je sa svojom lijepom i jedinstvenom obalom, trgovačkim lukama, rudnim bogatstvom, prirodnim ljepotama, historijskim spomenicima, blagom klimom, subtropskom florom, pomorskim tradicijama, visokim poduzetnim trgovačkim duhom građana i radišnim seljačkim narodom i nadalje ostala pasivna i zapuštena zemlja.

VI.

Istina je, da je u Beču 1893. godine bilo osnovano »Društvo za promicanje narodno-privrednih interesa kraljevine Dalmacije« pod pokroviteljstvom zvaničnih austrijskih krugova, a zadatak mu je bio da razvije turizam i saobraćaj (željeznice, putove, malu obalnu plovidbu i tako dalje). Ali Beč nije osnovao ovo društvo iz naklonosti

prema Dalmaciji, već iz političkih razloga, pa je stoga narod Dalmacije pružao i neki otpor radu ovog društva, baš da bi spriječio Beč da pod privrednom maskom koristi to društvo kao sredstvo za germansko prodiranje u pravcu juga. Iako taj otpor nije baš potpuno spriječio to prodiranje, ipak se odmah uspjelo toliko što je Beč ograničio svoju akciju uglavnom samo na podizanje nekoliko hotela. Ta ograničena akcija došla je do izražaja u Šibeniku, Hvaru i Hercegovom, a i u Dubrovniku podizanjem Grand hotel Imperiala.

Međutim, godine 1907. poslije dakle skoro blizu stotinu godina austrijske vladavine u Dalmaciji, ovog se puta sjetila baš centralna vlada u Beču da bi trebalo ipak nešto uraditi za tu zemlju, pa je u tu svrhu stvorila tzv. »Desetogodišnji program za gospodarstveno uzdignuće Dalmacije«. Taj se program imao da izvede do 1917. godine uz trošak od 60 milijuna kruna, a obuhvaćeno je pored bagerovanja luka, izgradnje pristaništa i svjetionika, još i podizanje: škola, poštanskih ureda, poljoprivrede i ribarstva, državnih cesta i djelomično općinskih, četrnja u bezvodnim krajevima, asanaciju u malaričnim predjelima i tako dalje. Izgradnju željeznica nije zahvatio. Taj je program pretežno obuhvatio one radove koje je — kako se vidi — vlada bila dužna da ih ionako izvodi iz redovitih budžetskih sredstava. Osim toga, obuhvatio je i one koji su se bez odlaganja morali da izvedu da bi vlada izbjegla internacionalnu kritiku i kontrolu. Doista to se vidi po brzini njihova izvođenja, jer je do 1909. godine već bilo podignuto 43 svjetionika na teret tog programa.

Da bi se imala tačnija predočba o finansijskoj snazi tog programa, dat ćemo djelomičan prikaz uložениh investicija u izgradnju luke u Trstu i željeznice Beč — Trst. Izgradnja pristaništa i lučkih uređaja u Trstu uglavnom je završena do 1909. godine, te je u tu svrhu uloženo oko 130 milijuna kruna. Naravno, da su u izgradnju Trsta, kao moderne luke, uložene još ogromne investicije, ali nema potrebe da se ulazi i u to pitanje. Isto tako nema potrebe da se iznosi čitav historijat izgradnje željeznice Beč — Trst, već samo da se naglasi da je u tu svrhu izgrađen tunel na Semmeringu koji je stajao 60 milijuna kruna. Dakle u sama dva objekta, pristanište i tunel, utrošeno je oko 200 milijuna kruna, pa se po tome može da prosudi ozbiljnost programa koji je sa 60 milijuna kruna imao da na neki naročiti način uzdigne čitavu Dalmaciju. No, ni taj program nije pretežno izveden jer ga je omela najprvo Aneksiona kriza 1908. godine a zatim i početak prvog svjetskog rata 1914. godine.

Sjeverni i sjevero-zapadni krajevi do 1918. godine bili su gusto isprepleteni mrežom normalnih željezničkih pruga, ali naši gradovi iako su se na toj mreži nalazili, pa čak i Zagreb i Ljubljana, pokazali su vrlo neznatni napredak. Iako to pitanje ne spada pravo u okvir ovog razmatranja, koristit ćemo ovu priliku da vrlo kratkim osvrtom ukažemo na uzroke i ove jedinstvene negativne pojave u razvitku gradova na svijetu poslije izgradnje željeznica.

Međutim, potrebno je da prethodno naglasimo da ta željeznička mreža nije stvorena za unapređenje jugoslavenkih zemalja, što se ustvari odmah izrazilo nakon stvaranja prve Jugoslavenske države, kada je i utvrđeno, da ta mreža nikako ne odgovara novoj političkoj konstelaciji. Stoga su do Drugog svjetskog rata bili izvršeni najpotrebni ispravci izgradnjom novih spojeva i pruga.

Zapravo, čitava mreža normalnih pruga (uključujući čak i Nišku prugu) koja je zatečena na teritoriju Jugoslavije 1918. godine stvorena je iz slijedećih razloga: 1) radi izvlačenja bogatstva (sirovina) iz naših zemalja do centralnih pokrajina Austrije i Ugarske i do njihovih morskih izlaza: Trsta i Rijeke; 2) radi izlaza Austro-Ugarske na Jadransko, Egejsko i Crno more; 3) radi prodora industrije Austrije i Ugarske do naših krajeva i Balkana; 4) radi poznatog »Drang nach Osten«; 5) radi provlačenja balkanske trgovine kroz naše krajeve do centralnih pokrajina (op. Carinski rat Srbije do 1909. g.); 6) radi stratejskih razloga; i tako dalje.

Ako je dakle svim tim razlozima bila prožeta tuđinska željezničko-građevinska politika na našem današnjem teritoriju, jasno je, da su od takvih normalnih željeznica naše zemlje imale neznatnu korist u usporedbi s onim što su te željeznice inače mogle da pruže, a to potvrđuje i uporedni prikaz razvitka slijedećih gradova:

Beč	1840. godine ima	558.870 stanovnika
	1900. " " "	1,648.335 " "
Budimpešta	1821. " " "	78.599 " "
	1900. " " "	732.322 " "
Trst	1824. " " "	49.000 " "
	1900. " " "	196.383 " "
Rijeka	1776. " " "	5.132 " "
	1869. " " "	15.000 " "
Rijeka-Sušak	1900. " " "	60.000 " "
Zagreb	1837. " " "	15.155 " "
	1900. " " "	48.792 " "
Ljubljana	1837. " " "	12.250 " "
	1900. " " "	39.355 " "

Beč i Trst najprvi su dobili željeznicu 1857. godine; Budimpešta s Bečom 1860. godine, a s Rijekom 1873. godine; Zagreb s Bečom, Trstom i Ljubljanom 1862. godine; a s Budimpeštom preko Žakanja 1870. godine, preko Đeknješa 1884. godine, a s Rijekom 1873. godine; Ljubljana s Bečom i Trstom 1857. godine, a sa Zagrebom 1862. godine i tako dalje.

Iako su Zagreb i Ljubljana bili kulturni i privredni naši centri, te iako su se dosta rano našli na dobrim vezama i s kopnom i morem, ipak nisu pokazali nikakav osobiti napredak. Zahvaljujući ugarskim željezničkim diferencijalnim tarifama, prestigla ih je čak i Rijeka koja je prije željeznice bila manja od njih.

Spori napredak naših gradova sa svim dobrim normalnim željezničkim vezama dokazuje da nije dovoljna ni normalna željeznica ako ona nije upravljana pravilnom željezničko-tarifnom politikom. I baš stoga što su Austrija i Ugarska bili pravi majstori u stvaranju t.z. diferencijalnih tarifa i specijalnih olakšica pri obračunu vozarine (refekcija i superrefekcija) u korist njihovih političkih, kulturnih i privrednih centara, a naročito morskih izlaza, zapostavljajući dakle tarifski naše zemlje, jasno je, da naši gradovi nisu mogli ni da napreduju i pored normalnih željeznica.

VII.

Zato, ne treba da izgleda čudno i nevjerovatno ako naglasimo, da su dvije od naših postojećih luka ipak stvorene u drugoj polovici prošlog vijeka.

Na području Rijeke razvijalo se jako ugarsko uporište: pristanište i industrija, od kada je Ugarska otela Rijeku Hrvatskoj nakon jednog uspješnog falsifikata. Naime, kada je Hrvatski sabor 1868. godine sklopio s Ugarskim saborom Nagodbu za izravnjanje državnopravnih pitanja, jedino u pogledu Rijeke nije došlo do definitivnog sporazuma, što je bilo i naznačeno u § 66. pomenute Nagodbe. Međutim, Ugarska je uspjela da se falsificira baš sadržaj tog paragrafa i to tako, da je povije toga nalijepljen komad papira sa novim sadržajem, a koji je falsifikat poznat pod imenom t.z. »krpice«. I nakon uzaludnih rasprava u vezi s time, Hrvatski je sabor prihvatio, da provizorno upravlja Rijekom centralna vlada u Budimpešti s tim, da se u pogodnom vremenu to pitanje definitivno riješi. Ali, kada je Ugarska dobila privremenu upravu Rijeke, ona se od tog momenta i prema Hrvatskoj i prema Rijeci odnosila kao da Riječko pitanje ne postoji, pa je tako taj provizorijum ostao na papiru sve do propasti Austro-ugarske, a Rijeka je zatečena 1918. godine zaista kao jedna svjetska luka.

Međutim, Sušak je do oko polovice prošlog vijeka bio malo ribarsko naselje, te nakon izgradnje pristaništa u Rieci i normalne željeznice (1873. g.) razvijao se sticanjem prilika na hrvatskom području kao predgrađe Rijeke. Godine 1918. zatečen je već kao lijepi grad sa oko 12.000 stanovnika, te se tek od tada razvijao kao trgovačka luka.

VIII.

Iako je teško zamisliti cjelokupni razvitak trgovačkih luka bez dobre i normalne veze na nacionalnu i internacionalnu željezničku mrežu i bez pravilne tarifno-željezničke politike, ipak još to nisu isključivi i jedini faktori koji treba da stvore, prošire i stabilno održe ekonomsku sferu jedne trgovačke luke. Stabilnost tih granica ovisi i o drugim faktorima koji svaki posebno u sebi sadržava i nestabilnih elemenata. Uspjeh poslovanja jedne trgovačke luke ovisi o stalnoj brizi nad svim tim faktorima, a naročito o svođenju djelovanja nestabilnih elemenata na najmanju mjeru.

Trgovačke su luke jedan vrlo komplicirani organizam, pa stoga njihovim privrednim životom upravljaju posebni organi, te baš i o njihovoj sposobnosti ovisi uspjeh rada luke. U pomorskim zemljama svijeta lukama se upravlja po raznim sistemima, čak i u pojedinim zemljama svim se lukama ne upravlja po jednom jedinstvenom sistemu. Interesantno je također napomenuti da nije tako neznatan broj čak velikih svjetskih trgovačkih luka kojima upravljaju općine preko posebnih organa.

Do 1918. godine našim se trgovačkim lukama upravljalo po jednom čudnom i jedinstvenom sistemu na svijetu, koji je — kao naročito smišljen i stvoren — tuđinskoj vladavini odlučno poslužio da uzdiže samo svoja uporišta, a sve ostale Jugoslavenske luke da do krajnosti zapušta. Stoga su se naše dalmatinske trgovačke luke 1918. godine, zatekle kao najzaostalije luke na čitavom Sredozemnom moru uključivo evropsku, azijsku i afričku obalu.

L. Vojnović: Pad Dubrovnika, I/II. — Dubrovnik 1908.

M. Jerinić: Vladina akcija za podignuće Dalmacije — Beč 1909.

I. Juras: Pregled gospodarstva i trgovine Dalmacije — Zadar 1910.

Engel—Stojanović: Povijest Dubrovačke republike — Dubrovnik 1922.

S. Sirišćević: Naše morske luke — Beograd 1927.

Dr. G. Novak: Naše more — Zagreb 1932.

Ing. arh. B. Maksimović: Problemi urbanizma — Beograd 1932.

Dr. M. Mirković: Saobraćajna politika — Beograd 1933.

Lj. Karaman: Dalmacija kroz vijekove — Split 1934.

Ing. A. M. Kadragić: Naša pomorska privreda i krediti — Beograd 1940.

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

Zbornik »Dalmacija« — Split 1923.

»Naš Jadran« — Split 1938.

»Jugoslavenski Jadran« — Split 1952.

»Dubrovačko pomorstvo« — Dubrovnik 1952.

Narodna enciklopedija SHS — Beograd 1928.

Brockhaus' Konversations—Lexikon — Wien 1903.

Enciklopedia Italiana — Roma 1936.

M. Obuljen: Jadransko more (J. S. Br. 2/1925.)

I. Gabelić: O gradnji prometnih luka (J. S. Br. 7/1925.)

Dr. T. Todorović: Turistička organizacija u Jugoslaviji (Ekonomsko-finansijski život Br. 51 — Beograd 1935.)

Dr. M. Vidoević: Početak dubrovačkog turizma (časopis »Naše more« Br. 3/1955.)

Prof. Dr. A. Melik: Naše Jadranske luke (Geografski vestnik — Ljubljana 1952.)

L. Serragli: Rapporto generale sul circondario consolare di Ragusa — Ragusa 1880.

Annuario marittimo — Trieste 1880.

Trgovačka komora u Dubrovniku: Izvještaji od 1875. do 1880. g. — Spomenice 1868. g. i 1884. g. — Izvještaj Br. 5/1930. g. (D. A. D.)

Izvještaj Društva za promicanje Dalmacije za 1899/1900. godinu — Beč 1901.

Zemaljski odbor Dalmacije: Brzopisna izvješća Sabora — Zadar 1907.

