

# Poremećaji u privrednoj strukturi Dubrovnika nakon odluka Bečkog kongresa

Kap. Luko Vidak

Teško je uistinu danas zamisliti, da je naša mala gradska luka nekad bila centar pomorskog trgovačkog prometa na Jadranskom moru odnosno da je Dubrovnik bio glavna trgovačka luka za sve zemlje južno od Save i Dunava. Ali je samo od sebe razumljivo, da danas postoji bitna razlika u ulozi i funkciji tih starih svjetskih luka, kao što je nekad bio Dubrovnik, i onih, koje danas imaju velike moderne luke svijeta.

Poslije propasti jedrenjaka i kopnenog karavanskog trgovačkog prometa, to jest nakon tehničke revolucije, Dubrovnik nikad nije imao pretenzija da postane suvremeni lučki »emporium« svijeta.<sup>1</sup> Ali je, vjerojatno, imao pravo, što je sve svoje napore ulažao u težnju za tim, da u gruškoj luci podigne suvremeno pristanište i suvremenu vertikalnu kopnenu vezu u skladu s produkcijskim i potrošnim potencijalom svoga prirodnog zaleđa.<sup>2</sup>

Poznati su nam uglavnom razlozi, zbog kojih Dubrovnik nije mogao odmah nakon tehničke revolucije, tada za vrijeme austrijske vladavine, da pozitivno riješi problem gruške luke, ni problem vertikalne željeznice. No, prva željeznica u Hercegovini puštena je u promet tek 1891. godine, pa stoga ako se postavi i razmotri pitanje, na koji je način uopće funkcionirao kopneni transportni sistem u Bosni i Hercegovini do pojave željeznica, a posebno u istočnim krajevima (koji su još dugo ostali baš bez željeznice — Vardište do Titovih Užica do 1925. g., Priboj do 1929. g. i Foča do 1939. g. — odnosno gdje uopće nije izgrađena željeznica), tek onda se dobija potpuniji pregled niza događaja, koji su uvjetovali ne samo zaostalost lučkog prometa Dubrovnika, već potpunu izmjenu njegove privredne strukture u odnosu prema onoj, koja je ostala do odluka Bečkog kongresa 1815. godine.

Nakon odluka Bečkog kongresa Austrija je jačom silom počela da vrši ekonomski prodor u ondašnje turske pokrajine Bosnu i Hercegovinu, to jest u ekonomsko zaleđe Dubrovnika; ona je tu počela pod izgovorom općih zajedničkih interesa vršiti pritisak na državne vlasti oslabljene Turske zbor primitivno razvijenog kopnenog transportnog sistema. Kad su se 1850. godine počele graditi suvremene kolske ceste u Bosni i Hercegovini, Austrija je uspjela da nametne konstrukciju mreže kolskih cesta, koje će joj stvoriti povoljna ishodišta apsorberanog produkcionog potencijala bogate Bosne i Hercegovine.<sup>3</sup>

Međutim, Dubrovnik lišen uključenja u tu mrežu kolskih cesta, kao i njegovo neposredno zaleđe, do osamdesetih godina prošlog vijeka, — doživljava prvi udarac, koji ga, u oskudici sirovina i vitalnih potreba iz lokalnih izvora, dovodi u izoliranost sličnu jednom od otoka na Jadranskom moru.<sup>4</sup>

Istina je, da je poslije tehničke revolucije željeznica postala najznačajniji faktor za razvitak svake zemlje, pojedinih kraja, grada, a naročito lučkog, trgovačkog i industrijskog centra, ali u doba, kada nije bilo željeznica, a naročito od početka XVII. vijeka pa do polovice XIX. vijeka, to su bile kolske ceste odnosno kolski cestovni promet. Pozitivni učinak, koji su kolske ceste imale na razvitak trgovine u zapadnoj Evropi do tehničke revolucije, kod nas je, a naročito u Dubrovniku, potpuno izostao. Dubrovnik je s Dalmacijom povezan s kolskom cestom tek za vrijeme Napoleonove vladavine, a sa zaleđem tek oko sedam decenija iza toga.

Na osnovu većeg broja podataka proizlazi činjenica,<sup>5</sup> da je pomanjkanje baš kolske cestovne veze Dubrovnika sa zaleđem do osamdesetih godina prošlog vijeka bilo sudbonosno za Dubrovnik. Jer podizanje te ceste u zaleđu pada negdje u isto doba izgradnje prve željeznice. Ako shvatimo željeznicu kao posljednji faktor razvitka kopnenog transportnog sistema, jasno je, da su se željeznice podizale najprije baš ondje, gdje je već da-

vno uveden kolski cestovni promet, kao što je to bio slučaj i na Neretvi, gdje je suvremena kolska cesta od Metkovića do Sarajeva bila podignuta još 1860. godine.

Kako smo već vidjeli, Austrija je do polovice prošlog vijeka bila apsorbirala produkcijski potencijal Bosne i Hercegovine i prodrla u šumske i rudne revire, a kako tada nije bilo uređenih suvremenih kolskih cesta, ona se u izvlačenju tog ogromnog bogatstva pomagala i dolinama i rijekama: Neretvom, Bosnom i Savom, koje su stoga i privukle taj opsežni promet i tako postale ishodišta austrijskoj trgovini. Štoviše, ona se do tada od njih nije mnogo, — ni iz drugih razloga, kako ćemo kasnije vidjeti, — udaljavala pri stvaranju svojih prvih uporišta u šumskim i rudnim reverima Bosne i Hercegovine. Dok je tada oslabljena Turska za sebe podizala najprije one kolske ceste, koje će joj pridonijeti ugušivanju buna i nemira, za trgovinu je podizala uglavnom one, koje je Austrija, — preko svojih konzularnih agentura, vicekonzulata na čelu s generalnim konzulom u Sarajevu, — ukazivala, da su potrebne u interesu promicanja »internacionalne trgovine«. U takvoj atmosferi nastala je prva suvremena kolska cesta u Hercegovini odnosno od austrijske granice (od Metkovića) do Sarajeva, a ne od Dubrovnika do Ustiprača.

Okolnost, da je baš Metković tada na nereguliranoj i malaričnoj Neretvi, a da se i ne govori o nedovoljnoj dubini, sticanjem prilika postao ishodište austrijskoj trgovini, očiti je dokaz, da je Austrija tu našla zaglavak svojoj prometnoj arteriji, ne stoga što bi gruška luka tobož bila preuska i nesposobna za prihvat tog austrijskog teretnog prometa, već sasvim iz drugih razloga. Ali u tom otporu nastala je ujedno i paradoksalna pojava u austrijskoj politici izgradnje pristaništa i željezničke mreže, kada su i Austrija i Ugarska bile i protiv svoje volje prisiljene da ipak u gruškoj luci podignu i pristanište i željeznicu početkom ovog vijeka.

Zaštita prosperiteta centralnih pokrajina Austrije i Ugarske i njihovih luka Trsta i Rijeke, stalno je dovođila u pitanje čak izgradnju kolske ceste s prirodnim zaleđem Dubrovnika,<sup>6</sup> a da se o željeznici i suvremenom pristaništu i ne govori.<sup>7</sup> Ali u tom njihovom stogodišnjem otporu razvitku čitave Dalmacije, a posebno razvitku Dubrovnika, u neobavještenim se krugovima stvarala i neka čudna koncepcija, prema kojoj Dubrovnik nikad i nije mogao da dobije normalnu željezničku vezu s Evropom zato, jer nikad ne će moći da postane neki veliki svjetski lučki grad. Zato, ako je već dobro poznato, da su se izgradnji modernog pristaništa i željeznice Dubrovnika suprostavljale razne zapreke, a naročito zaštita interesa austrijskog Trsta i ugarskog pristaništa u otetoj hrvatskoj Rijeci, manje je poznato, da se u zaštićivanju prosperiteta tih dvaju tuđinskih uporišta na Jadranu decenijama izgrađivalo ne samo ubjeđenje, da gruška luka ne može postati moderna trgovačka luka svog prirodnog zaleđa, već da Dubrovnik i ne treba vertikalnu normalnu vezu na željeznički transportni sistem Evrope.

Za svakog nestručnjaka, pa čak i stručnjaka, koji je i poslije sloma Austro-ugarske monarhije nekritički prihvatio austrijsku i ugarsku koncepciju o »nemogućnosti« pozitivnog rješenja problema gruške luke, postalo je obično misliti čak i to, da obalni zid grušskog pristaništa mora ostati baš onakav, kako je namjerno izgrađen na nedovoljnoj dubini zbog zaštite interesa Trsta i Rijeke. Štoviše, postalo je obično gledati u gruškoj luci i čitavu ostavštinu austrijske vladavine, tako da se smatralo, da se čak ni austrijska nakarada grušskog ulaza, to jest željeznička ložionica ne može maknuti s tog mjesta,<sup>8</sup> pa onda je suvišno i govoriti, — što se pri razmatranju pitanja pristaništa u gruškoj luci,<sup>9</sup> — uopće nije računalo na zapušteno, neiskorišćeno i neizgrađeno ušće

Rijeke Dubrovačke, koje je kao i sve prirodne luke ostalo bez pristaništa, na primjer baš kao prirodna luka Ploče do oslobođenja.

Prema tome, ako veći dio prirodne gruške luke nije uopće bio izgrađen u pristanište (ušće Rijeke Dubrovačke), a sva ona, koja su podignuta (u gruškoj uvali), iz temelja su namjerno pogrešno izgrađena, shvatljivo je onda, da gruška luka zaista iz tih razloga nije bila sposobna, ne samo za suvremeni internacionalni teretni promet, već ni za nacionalni (razvojni), a najmanje za dolični putnički promet. Gruška je luka bila, kao i njezino zaleđe Bosna i Hercegovina, u kolonijalnom položaju prema Austrougarskoj monarhiji, pa je stoga ona bila uzdignuta samo kao provozna točka (gruba špediciona luka) i to samo toliko, koliko je bilo najnužnije potrebno da austrijski i ugarski kapital, — preko gruške luke, — izvlači bogatstvo Bosne i Hercegovine. Dakle, gruška luka nije nikad mogla da posluži ni razvitku dubrovačke pomorske trgovine, kao što je nekad služila stara gradska luka, jer srednjovjekovni lučki uređaji stare gradske luke nisu nikad bili zamijenjeni modernim u gruškoj luci. Stoga je Dubrovnik, — i pored znatnog austrijskog teretnog prometa u gruškoj luci, — ostao u stalnoj regresiji za čitavo vrijeme austrijske vladavine.<sup>10</sup>

Ako odnos austrijske vladavine nije nikad unio sređenje u ekonomski život grada, jasno je, da je ta negativna pojava morala da šteti i mnogobrojnim njegovim kulturnim zahtjevima, pa tako i nastojanjima Dubrovnička, da dolično očuva i održava neprocjenjivo blago, koje je historija namrla jugoslavenskim narodima. Baš u pomanjkanju jake materijalne baze (pomorske trgovine) Dubrovnik je, bez pomoći Austrije, sa svojih nepunih desetak tisuća stanovnika morao da preko sto godina doprinosi teške materijalne žrtve, kako bi bar nekako spasio i očuvao to neprocjenjivo blago — **Stari Dubrovnik**. Ali nažalost, ni poslije pada Austro-ugarske monarhije, mjerodavni faktori bivše Jugoslavije nisu nikad

shvaćali kulturnu važnost Dubrovnička, pa dosljedno tome ni potrebu, da mu izgradnjom suvremenog pristaništa i vertikalne željezničke pruge, — stvore čvrstu ekonomsku bazu i zbog općih kulturnih interesa. Jer, Dubrovnik ne samo kao jedan najljepši grad na Mediteranu, već kao najviši kulturno-historijski spomenik svih Južnih Slavena trebat će, dokle god bude postojao, ogromna materijalna sredstva, ako se želi dolično očuvati i prirodno i historijsko blago, koje se prostire duž čitavog dubrovačkog područja.

---

<sup>1</sup> Memoriale della camera di commercio e d'industria di Ragusa e Cattaro — Ragusa 1868 (Korespondencija Komore, fascikul s oznakom 1868. godine. — D. A. D. bez signature).

<sup>2</sup> Memoriale della camera di commercio e d'industria di Ragusa e Cattaro — Ragusa 1884. (N. B. D. D. Br. A-1882, brošura).

<sup>3</sup> Prema podacima iz korespondencije Trgovačke komore u Dubrovniku od 1850. do 1860. godine. Fascikuli s oznakom odgovarajućih godina. D. A. D. bez signature.

<sup>4</sup> Memoriale della camera di commercio e d'industria di Ragusa e Cattaro — Ragusa 1868.

<sup>5</sup> a) — isto —

b) Korespondencija Trgovačke komore u Dubrovniku od 1860. do 1870. godine.

<sup>6</sup> Memoriale — Ragusa 1868.

<sup>7</sup> isto — Ragusa 1884.

<sup>8</sup> Luka Aleksandrovo (Ploča) — Izdanje Trgovačko-obrtničke komore u Sarajevu 1927. (Brošura).

<sup>9</sup> Trgovačko-industrijska komora u Sarajevu: Gradnje pruge Metković — Pristanište na moru (Ploče) — Izvještaj o radu komore u godini 1938. Sarajevo 1939.

<sup>10</sup> Zbornik »Dubrovačko pomorstvo« — strana 321-322. Dubrovnik 1952.