



Idejne studije i projekti generalnog urbanističkog plana Dubrovnika

Osvrt na organizaciju luke od Lapada (Batale) do Sustjepana i Mokošice (Rijeke Dubrovačke)

Kap. Luko Vidak

Poslije propasti Dubrovačke republike 1815. propao je i trgovački promet luke Dubrovnik. Trgovina se ograničila i spala uglavnom na područje Hercegovine. Štoviše, zapuštao se i jedini transverzalni kopneni put Dubrovnika — karavanski Dubrovački put, pa je konačno i on propao. Konac XIX. vijeka zatiče Dubrovnik bez kopnene veze sa starim zaleđem, jer Turska — nakon propasti Dubrovačke republike — nije više marila ni imala interesa da održava karavanski Dubrovački put od granice Srbije do austrijske luke Dubrovnik.

Austrija je poslije 1815. sebe smatrala najmoćnijom silom na Balkanu, pa je pravila pritisak i na Tursku radi izgradnje novih cesta, koje su joj bile potrebne radi razvitka njezine trgovine na teritoriju turske države. Ali, Austrija nije marila za Dubrovački put niti je htjela da prisiljava Tursku na njegovo održavanje. Austriji nije trebao Dubrovački put, jer je odmah poslije 1815. počela da put sjevera okreće svu tursku trgovinu u Bosni i Hercegovini ili u zaleđu Dubrovnika radi jačeg razvitka industrije i trgovine svojih centralnih pokrajina. Međutim, kada je austrijski kapital počeo jače prodirati u Bosnu poslije 1878. i kada je već našao čvrsta uporišta u bosanskim šumama, onda je i Dubrovnik početkom ovoga vijeka stjecajem prilika dobio u Gruškoj uvali nova pristaništa i vezu sa bosanskom uskotračnom željeznicom. Stoga je od početka ovoga vijeka do Prvog svjetskog rata promet nove luke Dubrovnik značajan samo po izvozu građe iz bosanskih šuma.

Poslije prvog svjetskog rata, kada je teretni promet luke Dubrovnik počeo naglo da raste, luka se počela da širi u smjeru Rijeke Dubrovačke, pa su se u Sustjepanu počele da podižu industrijske obale ili petrolejska luka i bunker-stanice. Ali, budući da se Dubrovnik od početka XIX vijeka ili poslije propasti Dubrovačke republike nadograđivao bez ikakva regulacionog plana, to se je i nova luka — koja je zahvatila obalni pojas u Gruškoj uvali i kasnije u Sustjepanu — podigla i nadograđivala, ne samo bez ikakva plana, nego i bez ikakva urbanističkog smisla.

Konačno, prošle je godine dovršena idejna skica generalnog urbanističkog plana Dubrovnika, što znači i luke. Ali taj plan nije obuhvatio luku na ušću Rijeke Dubrovačke do Mokošice i Sustjepana, već uglavnom luku u Gruškoj uvali. U Rijeci Dubrovačkoj obuhvatio je samo Batahovinu i zatečene lučke objekte u Sustjepanu. Smatramo, da se tim ograničenjem ograničava mogućnost pravilne organizacije funkcija trgovačke luke Dubrovnik.

I

Idejne studije i projekte generalnog urbanističkog plana Dubrovnika izradio je Urbanistički institut NRH u Zagrebu, a Narodni odbor općine Dubrovnik te je radove izlagao prvi put 1958. Ali ta prva izložba prikazivala je samo pokusnu urbanističku razradu ili pokusnu izradu generalnog urbanističkog plana. No, pokusni radovi za luku sadržavali su razne nedostatke, pa se na njih naš časopis osvrtnuo u dva navrata («Naše more» broj 6/1958. i broj 1/1959.). U stvari, to su bila prva i jedina upozorenja da pokusni radovi neće dovesti do pravilnog idejnog projekta za organizaciju luke. Konačno je prošle godine bio izložen idejni projekt generalnog urbanističkog plana Dubrovnika sa odgovarajućim idejnim studijama. Ali odmah naglašavamo, da je ta Druga izložba pokazala da se nisu koristila upozorenja, koje je naš časopis iznio 1958., pa stoga i ko-

načni radovi idejnog projekta za luku — koji su prikazani na Drugoj izložbi iz 1960. — sadržavaju iste nedostatke, koje su sadržavali pokusni radovi na Prvoj izložbi iz 1958. Iz tih razloga, a u smislu Osnovne uredbe o generalnom urbanističkom planu (Službeni list broj 78/1949.), podnijeli smo dva Prigovora. Jedan je Prigovor upućen Narodnom odboru kotara i općine Dubrovnik, a drugi je zasebno izrađen i za Izvršno vijeće Sabora NR Hrvatske.

Međutim, dubrovačke komore, zainteresirane organizacije i udruženja nisu pokazali nikakav interes za organizaciju trgovačke luke Dubrovnik. Štoviše, ni čitava stručna javnost Jugoslavije nije pokazala ni najmanji interes za to važno urbanističko pitanje zemlje. Izuzetak u tome pravi naučni radnik prof. Dr Martin Dobrinčić, koji je u svome djelu poklonio dosta prostora organizaciji luke Dubrovnik (Martin Dobrinčić: Razvitak glavnih luka NR Hrvatske. Izdanje Jadranskog instituta JAZU — Zagreb 1959.).

II

Sve glavnije luke, pa tako i Dubrovnik, koristi čitava zajednica. Stoga urabanistička organizacija trgovačke luke Dubrovnik nije i ne može biti baš čisto interna stvar Dubrovačke općine, ne može iz više razloga. Jedan od glavnih razloga jest svakako to, što preko 20. luka, koje spadaju u red najvažnijih luka FNRJ očekuju regulaciju i većina tih luka pripada upravo NR Hrvatskoj (Godišnjak pomorstva Uprave pomorstva i riječnog saobraćaja FNR Jugoslavije — Beograd). Ali kada je sve to tako, onda je bezuvjetno potrebno da se prva dostignuća naših mladih urbanista ili prvi generalni urbanistički planovi — koji se tek sada izrađuju ili dovršuju za neke naše glavnije luke — izlože još bar u dva glavna grada: Zagrebu i Beogradu. S obzirom upravo na to, što su ti planovi prvi naši radovi, korisno je da se što većem broju stručnjaka omogući suradnja na rješavanju organizacije naših glavnih luka, jer se zapravo radi o najvećim urbanističkim problemima zemlje. Štoviše, to zahtijevaju interesi i naše mlade urbanističke kulture, koja je tek na početku svog punog stvaranja. Pogotovo, ako još nismo dospjeli da razvijemo naše urbanističko zakonodavstvo onako, ikako to želimo. Možda je i taj nedostatak jedan od objektivnih razloga što sada republički i lokalni urbanistički instituti djeluju kao neke »fabrike« urbanističkih planova, pa se tako najviši urbanistički problemi rješavaju bez konkursa, koji je jedini pravilan put za postizavanje i realnih urbanističkih planova. Ali do tada, trebat će se još jače zalagati da se naši veliki projekti ne bi prihvaćali sa nedostacima, jer u protivnom ti bi nedostaci mogli da prodru kao principi nauke i kao pogrešan putokaz u rješavanju urbanističkog razvitka naših glavnih trgovačkih luka, koje u ovom času sve redom još čekaju na generalne urbanističke planove.

Ali posebnu pažnju zaslužuje Dubrovnik u rješavanju njegova generalnog urbanističkog plana, jer Dubrovnik nije samo lučki grad, nego ujedno i najvredniji kulturni spomenik svih Južnih Slavena. Štoviše, taj se grad izgrađuje bez ikakva plana od pada Dubrovačke republike, to jest od početka XIX vijeka, pa je stoga to najzadnija epoha u urbanizmu grada Dubrovnika. Iz svih navedenih razloga lako je zaključiti, da će urbanistička organizacija Dubrovnika biti vrlo teška, a sigurno i najteža od svih gradova NR Hrvatske.

No, loša urbanistička prošlost grada Dubrovnik i još i sada ima svojih tragova, koji se ogledaju — pored ostalog — i u slaboj organizaciji ili u oskudnoj personalnoj formaciji njegova Tehničkog odsjeka. Ta manjkavost Tehničkog odsjeka zapravo predstavlja staru stoljetnu kroničnu ranu na komunalnom organizmu grada Dubrovnik, budući da ni poslije 1861. do danas, nju nije uspio da otkloni ni Narodni preporod Dalmacije (ili Narodna stranaka nakon što je dobila Općinu), ni Prva jugoslavenska država, pa konačno još nije ni Narodni odbor općine Dubrovnik (Cf. Izvještaj tajnika NOO Dubrovnik na sjednici oba Vijeća NOO Dubrovnik od 7. VII 1960.).

III

Na Drugoj izložbi iz 1960. posebna je tabla iskazivala imena svih stručnjaka, koji su surađivali u izradi idejnih studija i projekata generalnog urbanističkog plana Dubrovnik, što znači i luke. Na temelju tog iskaza moglo se odmah utvrditi, da u tom važnom poslu nisu surađivali liječnici, pomorski kapetani duge plovidbe, špediteri, pomorski agenti, a da pogotovo nije zatraženo nikakvo kolektivno stručno mišljenje od nijednog instituta ili profesionalnog udruženja.

Pored toga, Dubrovačka općina nije obradila ni specifična pitanja luke, već je preputila Urbanističkom institutu NRH da postavlja i obrađuje sve probleme luke sa stručnjacima u Zagrebu, koji — pored najbolje volje i stručnog znanja — ne mogu do kraja biti upućeni u sve prilike i specifične potrebe luke Dubrovnik. Dosljedno tome, moralo je izostati točno postavljanje svih problema luke. Ali postavljanje tih problema luke, u stvari znači ono što je najbitnije, to jest — **sastavljanje programa i zahtjeva za izradu idejnog projekta za uređenje luke.** Uspjeh upravo u toj izradi u mnogome zavisi od pravilnog sastavljanja programa i zahtjeva za tu izradu. Konačno se i nehotice dolazi do zaključka, da se taj uspjeh nije ni mogao postići, pa stoga **idejni projekt za uređenje luke Dubrovnik ne može da posluži kao pravilan put i putokaz za njezino stvarno uređenje.**

Druga izložba iz 1960. je doista pokazala, da uspjeh u izradi idejne skice o uređenju luke Dubrovnik nije postigao Urbanistički institut NRH, jer na temelju baš te izložene skice, posjetilac izložbe mogao je steći i takav utisak, kao da su autori u izradi te skice pretežno koristili fotografske snimke sadašnjeg postojećeg stanja luke.

Ako se svemu navedenom nadoda, da je već pred tri-deset godina i za željeznički kolodvor bio izrađen projekt i određena njegova lokacija na novoj obali — što je uglavnom prihvaćeno i u projektu Urbanističkog instituta NRH — onda idejni projekt za uređenje luke Dubrovnik — koji je bio prikazan na drugoj izložbi iz 1960. — doista ne sadrži apsolutno idejno ništa novo. Štoviše, komotno su usvojena i neka stara rješenja još iz vremena austro-ugarske ere, koja pogotovo više nisu u skladu s novim duhom vremena ni s principima modernog urbanizma. U rješavanju uređenja luke i njezinih postrojenja, neopravdano su izostali najvažniji specifični elementi neophodni baš za pravilnu funkciju organizma suvremene trgovačke luke Dubrovnik. Ali u vezi s ovim izlaganjem, moramo se posebno osvrnuti na slijedeće:

- 1) nacionalni teretni promet (skladišna djelatnost) na vancarinskoj lučkoj zoni,
- 2) internacionalni putnički promet na carinskoj lučkoj zoni,
- 3) internacionalni teretni promet na carinskoj lučkoj zoni,
- 4) luka na ušću Rijeke Dubrovačke do Mokošice i Sustjepana,
- 5) diferenciranje prometa i
- 6) željeznički promet na području Općine Dubrovnik ili od granice NR Bosne i Hercegovine do željezničkog čvora Gruža.

U ovom smo časopisu već opširno razmatrali nabroje-na pitanja luke Dubrovnik («Naše more» broj 6/1958. i broj 1/1959.), pa se stoga danas ograničavamo na analizu samo najtežih nedostataka i novih nepovoljnih momenata,

koji su se kao urbanistički elementi pojavili u idejnom projektu Generalnog urbanističkog plana, ili u idejnom projektu za organizaciju luke.

IV

U pomanjkanju organizirane vancarinske lučke zone, sada se za nacionalni teretni promet koriste vezovi (obala) i skladišta, koji u stvari sačinjavaju ili bi trebali na sačinjavaju carinsku lučku zonu. Ali to znači, da se na jednoj istoj obali sada miješa promet, to jest promet koji podliježe i koji ne podliježe propisima Carinskog zakona. To je stanje u luci nastalo tek u poslijeratnom periodu, jer je slučajno nazadovao internacionalni teretni promet. Međutim, autori su takvo stanje uglavnom prihvatili i unijeli ga u idejni projekt za uređenje luke. No, moderni urbanizam ne prihvaća pojave koje su u ljudskoj djelatnosti nastale slučajno, što ujedno treba da znači, da se »slučajnosti« ne mogu koristiti kao da su neki principi nauke, štoviše, ako se zna, da su te slučajnosti privremenog karaktera. Prema tome, idejni projekt za uređenje luke ne može se koristiti kao putokaz u organiziranju nacionalnog teretnog prometa prema zahtjevima modernog urbanizma. Upravo ti zahtjevi nameću, da se u analizama najprije točno odrede dvije lučke zone: carinska i vancarinska, jer to su dva odvojena područja luke i dva različita režima u luci s obzirom na propise Carinskog zakona. Ali — i dvije različite urbanističke razrade.

No, u ovom rješavanju javlja se i jedno specifično pitanje iz problematike luke Dubrovnik, koje treba držati u vidu pri izradi idejnog projekta za uređenje luke. Name, vancarinska lučka zona treba konačno da privuče na obalu (industrijsku?) i na lučke kolosijeke skladišnu djelatnost dubrovačke veletrgovine (uskladištenje robe na du-lji rok). Jer, ta je djelatnost sada rastrkana duž čitavog Gruža u bezbroju malih skladišta, koja su nerentabilna i pretežno nehigijenska. Zapravo, nazvítak i uspjeh dubrovačke veletrgovine zavisi upravo i o njenom pristupu na more (obalu) i na lučke kolosijeke, ali kojeg pristupa sada nema, niti će ga imati prema idejnom projektu za uređenje buduće luke.

(Nastavit će se)

Dred podne na kamenjaru

Na hridinama mahnita sunce.
 Crvenica nabreklih dlanova
 Vapije za kišom.
 Na žalima luduje sunce.
 Igra se guštericom
 I morem žutih klasova . . .
 Galebovi prelijeću prostore
 Plavozelenih polja
 I pjesmom krikova na kljunu.
 Strminom dječaci i stada
 Minišu na trave i vunu
 Preskaču udolja
 I nestaju za šumom . . .
 U dvorištu bijelom
 Glasova punom
 Cijuk pilica
 U narančinom hladu.
 Sa zvonika prosu se podne
 Dozove golubove —
 Daljine ga ukradu . . .
 Tišina i žega
 Ispune dan.
 Zemlja pruža ispucani dlan
 A sunce mahnita na hridinama
 I cvrčak tone u san . . .

Didović Zlatan