

Marijana Mikulandra, mag. hist.

POVIJESNO-GEOGRAFSKI RAZVOJ ŠIBENSKOG BRODARSTVA 20. STOLJEĆA

Stručni rad / Professional paper
UDK 656.61"19"(497.5 Šibenik)

U radu se razmatraju i definiraju preduvjeti koji su doprinijeli razvitku brodarske gospodarske aktivnosti, a sa tim i infrastrukturnih uvjeta koji su značajnije potakli razvoj cjelokupnog gospodarstva i industrije na šibenskom području tijekom prošloga stoljeća, stvarajući karakterističan ekonomski i društveni mediteransko-jadranski identitet. Rad ima intenciju istražiti, analizirati i razmotriti povijesne procese i okolnosti te geografske faktore koji su konfigurirali gospodarski prosperitet grada i okolice koji je ostvaren sredinom 50-tih godina prošloga stoljeća.

Ključne riječi: 20. stoljeće, šibenska luka, brodarska industrija u Šibeniku, izvoz i uvoz robe.

1. Uvod

Rad donosi prikaz povijesno-geografskih (prirodno zaštićena luka) i gospodarskih (proizvodnja vina, izgradnja tvornice kalcij-karbida i cianamida) preduvjeta s početka dvadesetog stoljeća, koji su pomogli da se šibensko brodarstvo razvije i ostvari značajan pomorski robni tok tijekom pedesetih godina prošloga stoljeća. U radu su istaknuti politički, ali i gospodarski procesi, te osobito uzroci koji su nakon prvobitnog gospodarskog prosperiteta uzrokovanog razvojem brodarstva u kasnijim godinama doveli do nazadovanja i potpune propasti šibenskog brodarstva. Cilj rada je razmotriti naslijeđena stanja i (ne)prilike, te analizirati probleme koji su doveli do potpunog nestanka šibenskog brodarstva.

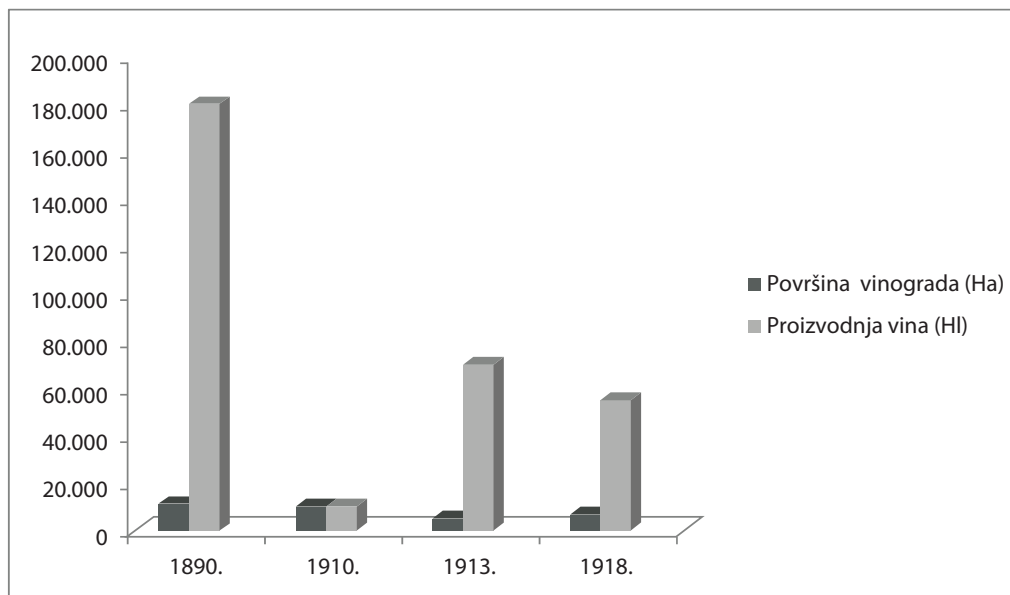
2. Gospodarski uvjeti razvoja

Preduvjete razvoja šibenskog brodarstva 20. stoljeća nije moguće pratiti bez osvrta na kraj 19. stoljeća. U tom kontekstu valja istaknuti pojavu bolesti vinove loze – filokseru, jer vinogradima, prije pojave bolesti, pripada 68,8% obradive površine u šibenskom kotaru koji je obuhvaćao 942 km i imao u svom sastavu pet općina: Šibenik, Skradin, Vodice, Tisno i Zlarrin.¹ U kontekstu vinogradarstva i vina, kao glavnog izvoznog proizvoda, prekretničku godinu

¹ Tambača, 1998: 249, 250

Šibenik je dočeka 1902. kada, zbog primjene američke sadnice, započinje obnova vinograda, kako bi proizvodnja vina 1913. godine dosegla rekordnih, u odnosu na prijašnje godine krize uzrokovane filokserom, 70.000 hl vina. U poljodjelstvu izvozni je proizvod i maslinovo ulje, ali i sušena smokva.

Grafikon 1. Površine vinograda i proizvodnja vina u šibenskom kotaru od 1890. do 1918. godine



Ipak, glavni nositelj razvoja brodarstva leži u činjenici da se krajem 19. stoljeća započinje s eksploatacijom rudnika u Siveriću i dovoženjem drva iz Bosne. Glavni pokretači eksploatacije ugljena su društvo Monte Promina i društvo Steinbeis vezano za distribuciju drveta. Gospodarskim preduvjetima valja pridodati uskotračnu prugu koja od kraja 19. stoljeća povezuje Šibenik s Kninom. Time se izvoz navedene robe znatnije povećava, pogotovo stoga što se sličnim prugama nastavlja spajanje šibenskog prostora s bosanskim sirovinskim bazenom.

Posebno mjesto u kontekstu budućeg razvoja šibenskog brodarstva pripada 1893. godini. Te je godine podignuta prva hidroelektrana u Dalmaciji, jedna od prvih u svijetu u okviru društva Ante Šupuk i sin.

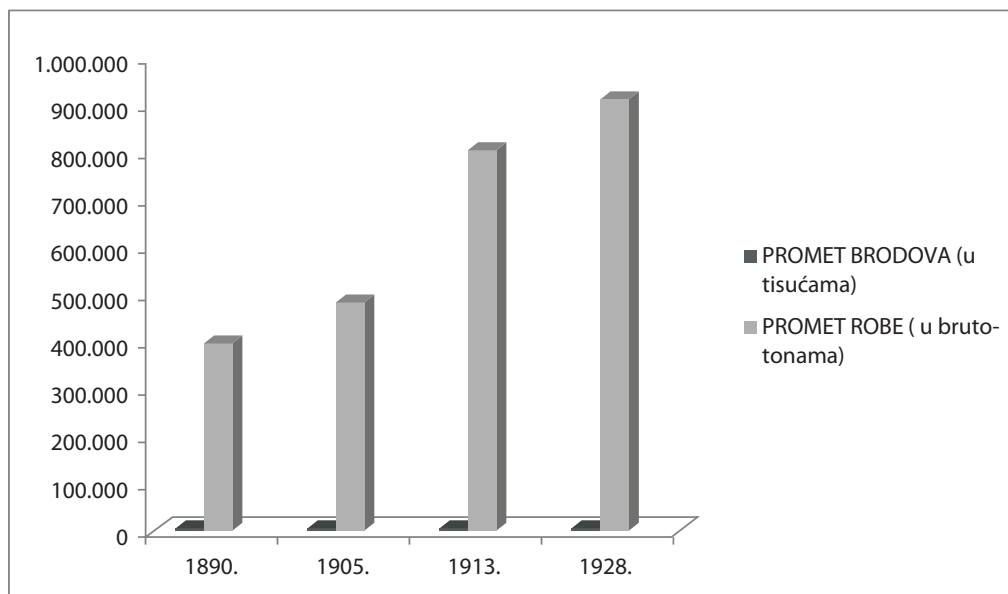
Navedeni preduvjeti dovesti će do naglog povećanja tijekom prometa u šibenskoj luci, kao i povećanje tonaže prevezene robe. Tako će 1890. godine promet brodova iznositi 2.855, a tonaža, za istu godinu, iznosi 396.996 tone. Prekretnička godina 1913., u odnosu na prethodno razdoblje, u prometu bilježi porast za 28%, dok će tonaža, u odnosu na 1890., biti veća za 110% (805.243 tone).² Povećanju prometa i tonaže svakako doprinose parobrodi. Prvi koji ulaze u šibensku luku pripadaju brodarском poduzeću Lloyd, ali važna prednost događa se

²AF Dujmović, 1962: 1446

1908. godine kada se parobrodna društva fuzioniraju u društvo Dalmatia. Njihovi su parobrodi održavali 8 pomorskih linija sa Šibenikom.³

Sudjelovanje parobroda u ukupnom prometu u šibenskoj luci biti će 57,5 %, ali će već 1911. godine taj postotak narasti na 86,8 % ukupnog prometa.

Grafikon 2. Prikaz kretanja brodova i prometa robe u šibenskoj luci s kraja 19. i tijekom prva tri desetljeća 20. stoljeća



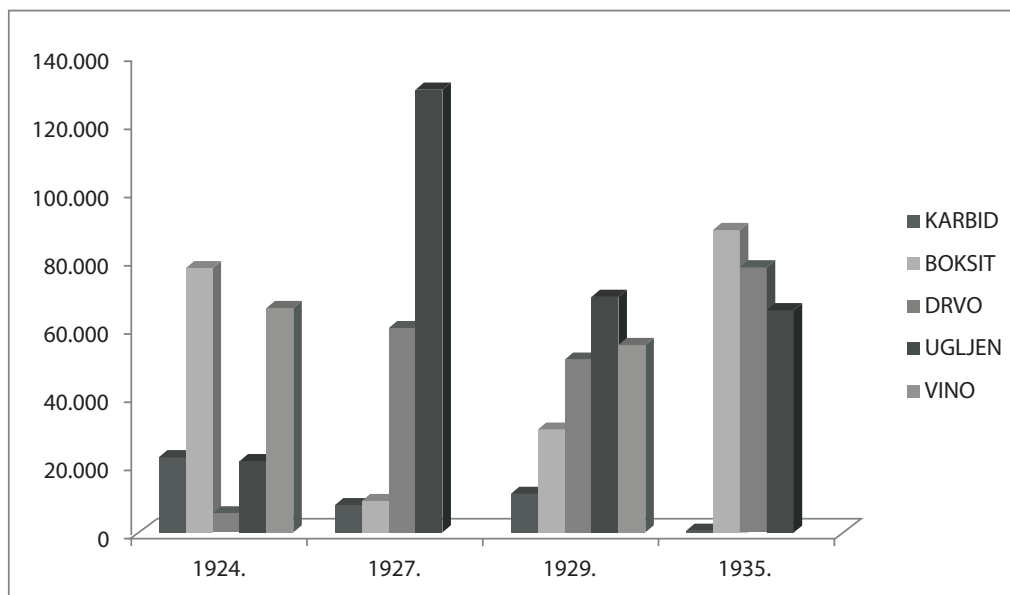
Prvi svjetski rat negativno će utjecati na cjelokupni brodarski promet u Europi pa time i u Šibeniku. Ratne posljedice Šibenik je teško i sporo sanirao, te trajno izgubio funkciju najznačajnijeg lučko-prometnog središta Dalmacije, koju preuzima Split.⁴ Poraz i raspad Austro-Ugarske Monarhije u ratu zaustaviti će pozitivne trendove ukupnog razvoja brodarstva, s tendencijom djelomičnog oporavka u nekoliko godina nakon rata. Naime, talijanske snage već prije završetka rata, a prema ugovoru s Antantom u Londonu (1915. godine), ulaze u Šibenik. To "mrtvo"razdoblje za šibensko brodarstvo završava 1921. godine kada talijanske vlast u Šibeniku mijenja ona Kraljevstva SHS. Time Šibenik, nakon trogodišnjeg razdoblja, ponovno ima duboko zaleđe za nastavak pozitivnih trendova iz vremena Austro-Ugarske. Luka će u tom vremenu dobiti još jednu veliku prednost. Naime, kako je Zadar ostao u Kraljevini Italiji, Šibenik je, uz riječku luku (na sjeveru) i splitsku (južnije), u izvrsnoj geografsko-gospodarskoj poziciji. Unatoč tome broj brodova koji uplovljavaju u luku 1922. godine iznosi 5.440, dok je tonaža za istu godinu 1.221.010. Promet brodova 1924. godine smanjit će se za

³AF Fijo, 1962: 139

⁴AF Blažević, 2007: 585, 586

više od tisuću, a ukupan promet za istu godinu bit će tek 1.055.568 tona.⁵ Većina izvoza orijentirana je prema sredozemnim lukama: Veneciji, Trstu, Marseilleu i Tripoliju.⁶

Grafikon 3. Prikaz glavne izvozne robe šibenske luke od 1924.- 1935. godine



Završetkom ličke pruge 1925. i njezinim puštanjem u promet 1927. godine nastupa prekretnica u šibenskom brodarstvu. Tako će 1925. godine, u odnosu na 1921. godinu, kroz šibensku luku izvoz i uvoz će porasti za 74 %. Te će godine Šibenik u lokalnom prometu zaostajati za 3,7 % u odnosu na Split, ali će u međunarodnom prometu u odnosu na navedeni grad biti jači za 24,5 %.

Kao i u vrijeme Austro-Ugarske, šibenski prostor 1927. godine bilježi 32.749 tona uvoza preko svoje luke, dok je izvoz 245.634 tona. U uvozu prednjači ugljen s 4.265 tona, žitarice 390 tona, ulja za hranu i industriju 385 tona, dok na ostalu robu otpada 29.629 tona. U izvozu prednjači ugljen s 129.931 tona, drvo 60.029 tona, umjetno gnojivo 28.805 tona, boksit 9.130 tona, karbid 7.927 tona, a ostala roba 9.464 tona.⁷ U narednom razdoblju ukupna ulaganja u pomorski promet u Kraljevstvu SHS znatno će opadati što će se odraziti na ukupni pad prometa u idućih 12 godina, te će promet u šibenskoj luci 1939. godine opasti za 30,3 %.⁸

Tendencija opadanja vidljiva je posebice u poljodjelstvu. Tako će broj stoke sitnog i krupnog zuba 1928. godine, u odnosu na 1911. godinu, biti u stalnom opadanju, osim u svinjogojstvu i uzgoju magaraca.⁹ Svinjogojstvo ima uzlet zbog kopiranja iste proizvodnje u Srbiji, a magarci čine osnovno dostavno sredstvo zbog porasti proizvodnje vina, ulja,

⁵AF Kos, 1961: 311

⁶AF OU/GPŠ, br. 8213, kut. 406, 1. 8. 1925.

⁷AF Kos, 1961: 312

⁸AF Šmit, 1997: 32

⁹AF Foretić, 1974: 143-150

smokava i drugog. Slabosti ovoga sektora posebice se zaustavljaju u vrijeme početka velike gospodarske krize 1929. godine, čiji vrhunac dolazi u Kraljevini Jugoslaviji 1931. god. Teže stanje u vinarstvu donosi i uvođenje trošarine na 100 dinara po 1 hl stolnog vina.¹⁰ Vidljivo nazadovanje pomorskog prometa u šibenskoj luci, iako je ona, nakon sušačke i splitske, na trećem mjestu u Kraljevini Jugoslaviji, vidljivo je i kroz činjenicu da Šibenik 1930. godine ostaje bez jedina dva parobroda – “Drina” i “Marijan”, ukupne nosivosti 6.1414 tona.¹¹ Ostavši bez plovila za dugu plovidbu, šibenska luka slabi do 1939. godine u radnoj snazi svojih plovila, iako ukupna tonaža matične luke u međuratnom razdoblju neznatno raste. U vrijeme Drugoga svjetskoga rata Šibenik je pripojen fašističkoj Italiji i u tom vremenu nema nekih znatnijih ulaganja u razvoj brodarstva. Za vrijeme Drugog svjetskog rata operativna obala je bila uništena, zajedno s lučkim postrojenjima. Ali s uspostavom FNRJ stanje se postupno stabilizira, obnavlja se u ratu oštećena obala, te su od 1952. godine krenula znatnija ulaganja u svrhu proširenja i modernizacije šibenske luke radi potreba zaleđa i jačanja industrijske djelatnosti.¹² Tako će ulaganja 1953. godine, u odnosu na 1949. godinu, biti za 71 % veća.¹³ Razlozi za znatnija ulaganja leže u činjenici kako je Šibenik, u odnosu na Rijeku i Split, s otvaranjem Unske željezničke pruge (1957. godine), znatno bliži svome gravitacijskom prostoru. Te će godine šibenska luka postići svoj najveći promet u povijesti, s ukupnim prometom od 582.844 tona uvoza i izvoza. Uspjesi su svakako vezani uz industrijsku orijentaciju šibenskog prostora u kojemu prednjači Tvornica elektroda i ferolegura, TLM Boris Kidrič i Tvornice glinice i aluminijska u Lozovcu.

Industrijski razvoj Šibenika te njegov povoljni položaj prema Bosni dovode do formiranja novog brodarskog poduzeća Jugoslavenske slobodne plovidbe. Najveći ulagač u razvoj luke biti će federacija i NR Hrvatska, ali će Jugoslavenska plovidba sa 60.000,00 dinara nakon Luke i skladišta, biti druga šibenska radna organizacija po ulaganju u šibensku luku. Istodobno, Jugoslavenska plovidba nabavlja 3 trampera od 10 - 12.000 bruto-tona. Zbog navedenih razloga promet se luke 1957. godine, u odnosu na 1939. godinu, povećao za 67 %.

1957. godina za Šibenik je prekretnička u njegovoj poziciji u ukupnoj gospodarskoj percepciji u okviru hrvatskog prostora. Poziciju grada do te godine najjasnije će određivati uzrečica “težački grad”. No njegovi izvozno uvozni-pokazatelji mijenjaju njegovu gospodarsku sliku. I dok će prethodno razdoblje karakterizirati pretežno izvoz, o kojemu je u gornjem tekstu bilo riječi, 1957. godine u brodskom prometu prvi put bilježi znatno veći uvoz u odnosu na izvoz i to u svim segmentima. Iako je ukupan uvoz sa 236.464 tona, godine 1953., veći od izvoza (224.753 tona), za te su pokazatelje zaslužne veće uvozne tonaže stranih brodova. Pravi “krah” izvoza dogodio se kada su u ukupnom uvozu od 410.747 tona, u odnosu na skromni izvoz od 172.370 tona, domaći brodovi sudjelovali s 119.529 tona, dok su izvezli svega 80.928 tona.¹⁴

¹⁰A^F Blažević, 2007: 667

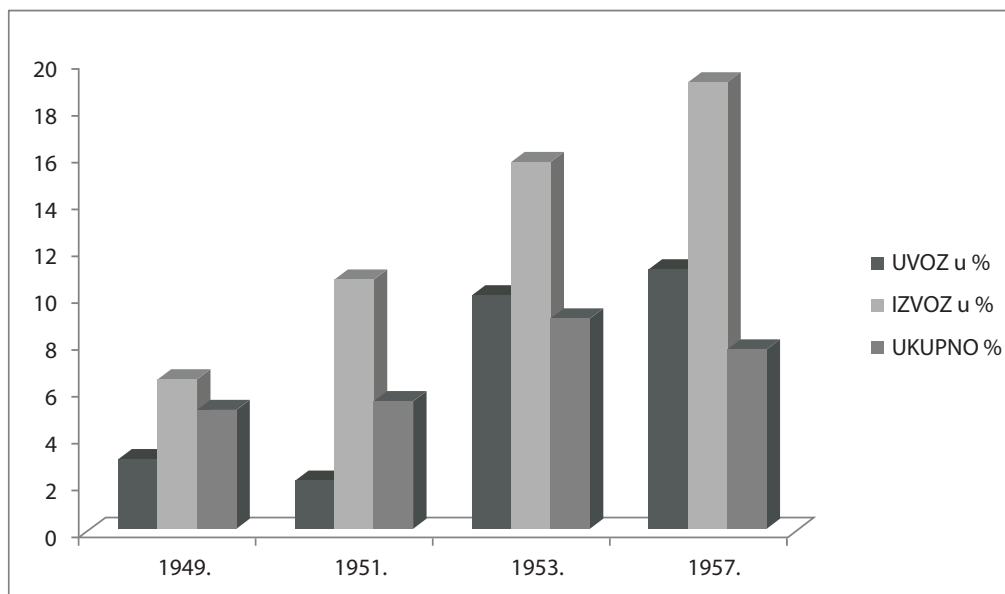
¹¹A^F Kos, 1961: 314

¹²A^F Bračić, 2010: 26

¹³A^F Kos, 1961: 316

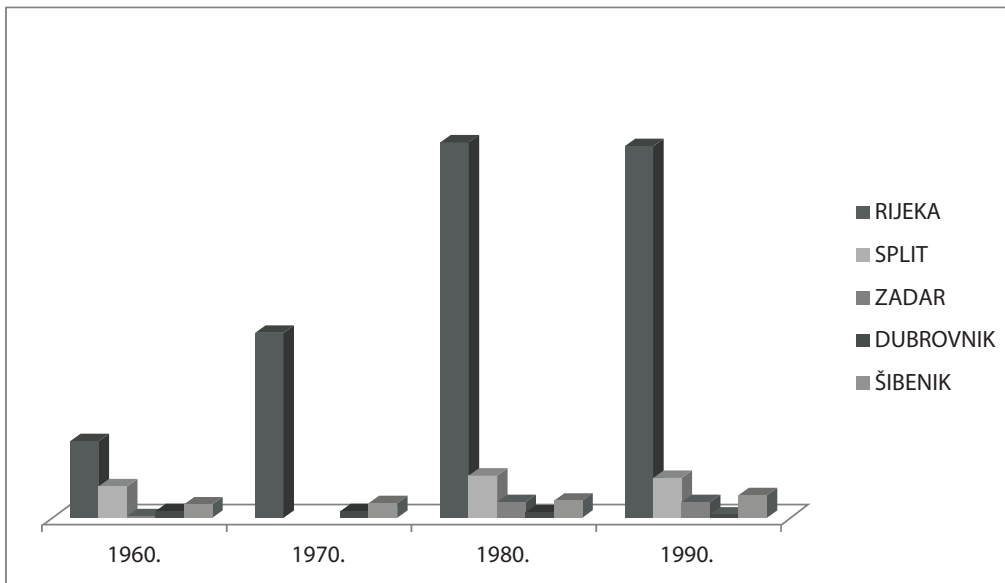
¹⁴A^F Dobrinić, 1959: 33

Grafikon 4. Prikaz učešća šibenske luke u uvozu, izvozu i ukupnom prometu robe prema cjelokupnom uvozu, izvozu i prometu luka FNRJ u poslijeratnim godinama



S navedenom tonažom Šibenik je, s ukupnim uvozom od 5 % u FNRJ, nakon Rijeke (70 %) i Splita (15 %), treća pomorska luka u Federativnoj Narodnoj Republici Hrvatskoj. Glavni izvozni proizvodi luke je olovo, limonit, siderit, cinkov i kromov koncentrat, krom, bakar, pečeni magnezit, elektrode, ferolegure i drveni proizvodi. Ali, i pored blizine izvora sirovina, koji su u odnosu na glavna središta u Bosni i nekoliko desetaka kilometara bliži od Rijeke i Splita kao mogućih odredišta, infrastruktura šibenske luke nije na razini riječke. U usporedbi s drugim lukama u okruženju šibenska luka tijekom šezdesetih, sedamdesetih i osamdesetih godina prošloga stoljeća zadržati će treće mjesto u udjelu ukupnog prometa robe vodećih hrvatskih luka toga vremena. Ishod je to, sekundarnosti interesa Šibenika unutar bivše SFRJ.

Industrijski potencijal, koji se u Šibeniku otvorio nakon 1957. godine, znatno je otvorio prostor za daljnji razvoj broderskog prometa. U tim okolnostima 1959. godine osniva se novo brodersko poduzeće "Slobodna plovidba", koji u trenutku osnivanja ima 2 rabljena teretna broda – "Šubičevac" i "Promina", ukupne nosivosti 21.000 bruto-tona. Novom brodaru uskoro se pripaja Dalmatinska plovidba i Jugoslavenska plovidba te mu flota raste na 70.000 tona. Tvrtka će uskoro preuzeti dva nova broda pa od 1970. godine, s 12 brodova, prvi put prelazi 100.000 bruto-tona. Nekoliko godina kasnije u floti je i prvi brod za rasute terete – Dinara, nosivosti 26.962 bruto-tona. Novi brodovi za rasute terete – Jablanica i Žirije, svaki s 30.084 bruto-tona, povećavaju broj brodova i ukupnu nosivost brodova Slobodne plovidbe. U veljači 1984. godine Slobodna plovidba nabavlja u Splitu brod za rasute terete Bihać, te do kraja te godine flota raste na 17 brodova ukupne nosivosti 270.000 bruto-tona. Krajem iduće godine poduzeće raspolaže s 18 brodova, ukupne nosivosti 320.000 bruto-tone. Uz prodaju i gubitke nekih brodova, poduzeće i dalje raste. Krajem 1986. godine nosivost flote iznosi 370.000 bruto-tona. Novi, značajan rast Plovidba bilježi 1987. godine kada flota ima 25 brodova, ukupne nosivosti



Grafikon 5. Usporedba prometa robe u vodećim Hrvatskim lukama 1960.-1990. (u tis. tona)

510.000 bruto-tona. U floti su višenamjenski Juraj Dalmatinac, Simo Matavulj i Jezera, teretnjaci Zlarin i Biograd, te tri chemical tankera Eksporter, Gusar i Uskok. Tijekom naredne dvije godine nosivost flote doseže brojku od 530.000 bruto-tona. Međutim, zbog ukidanja izvozne kvote (tzv. prima), poduzeće, koje je u prethodnom periodu bilježilo znatnu dobit, 1989. godine bilježi znatniji pad dobiti. Kraj 1990. godine Slobodna plovidba dočekuje s rekordnih 28 brodova, ukupne nosivosti 660.000 bruto-tona. S prosječnom starosti flote od 9,3 godine poduzeće se nalazi u izvrsnoj poziciji. Poduzeće investira u turizam, u njegovom sklopu su brodogradilište u Betini, Brodoservis, poduzeće Sirocco u Hullu - Velika Britanija. Ukupna zaduženost poduzeća te godine je duplo manja od procijenjene vrijednosti, ali poduzeće prvi put od 1963. godine iskazuje gubitak u poslovanju, a to je trend koji će se nastaviti svih idućih godina. 1991. godine počinje silazna putanja poduzeća, krajem godine je u floti 27 brodova, ukupne nosivosti oko 630 000 bruto-tona. Nakon pada vozarina i dolara 1990. godine te povećanih zavisnih troškova zbog zaljevskog rata, ove godine se raspada Jugoslavija, poduzeće ostaje praktički bez domaćih tereta, ali što je i najvažnije bez normalnih kreditnih aranžmana sa stranim i domaćim bankama. 1993. godine poduzeće ulazi u proces pretvorbe. Krajem godine Slobodna raspolaže sa 19 brodova, ukupne nosivosti 285.000 bruto-tona. U tim trenucima vrijednost flote za 40% nadmašuje vrijednost duga. 1995-1996. godine flota se ne mijenja, ali njezina vrijednost pada a posebno u drugoj polovici 1996. godini se pogoršavaju prilike na svjetskom tržištu brodova i brodskeg prostora. No, prostora za spašavanje još uvijek ima, jer flota im još uvijek dosta veću vrijednost no dugovanja firme. 1997. godine kriza u svijetu i u Slobodnoj se produbljuje, pa iako svi brodovi neprekidno plove i zarađuju novac na ime vozarina, poduzeće sve više tone. Ministarstvo financija Republike Hrvatske blokira račun Plovidbe radi neisplaćenih obveza na ime novogradnji nabavljenih u bivšoj Demokratskoj Republici Njemačkoj. Te godine flota pada na 14 brodova, nosivosti 285.000 bruto-tona. Diabova hipoteka odnosi novih 8 brodova, a te – 1998. godine Vlada Republike Hrvatske intervenira s 1,5 milijuna US\$, od 4, 68

milijuna odobrenih U\$\$. U toj godini britanski Oceanik, na ime hipoteke, preuzeo je 3 broda Slobodne. Krajem godine Vlada je objavila kako su dugovi Slobodne 80 milijuna U\$\$, dok je vrijednost imovine svega 40 milijuna U\$\$. Time se Vlada odrekla sanacije poduzeća, čime su se 1999. godine stvorili uvjeti za službeni stečaj Slobodne plovidbe.¹⁵ Od strane Vlade RH i ministarstva pomorstva, prometa i veza Šibeniku je obećano stvaranje nove kompanije i zbrinjavanje svih radnika.

1999. godine u listopadu je službeno proglašen stečaj kompanije, koji se do danas nije okončao. Obećanja od strane države i lokalne politike su se svela na papirnato osnivanje nove kompanije koja nije nikada zaživjela u stvarnosti odnosno nabavila iti jedan brod i zaposlila ikoga od ljudi koji su izgubili posao propašću Slobodne plovidbe.

3. Operativnost obale i njezina komunikativnost

Otvaranjem rudnika u obližnjem Velušiću i Siveriću, koji su nametali veću komunikativnost šibenske luke prema ostalim jadranskim i sredozemnim lukama, pojavila se potreba za širenjem operativne obale, a time i u njezine veće komunikativne sposobnosti. Krajem 19. stoljeća šibenska luka nije imala izgrađene operativne obale, te je njihova gradnja započela 1906., a dovršena je 1921. godine.¹⁶ U tom smislu veća ulaganja u radove na izgradnji luke pokreće društvo Monte Promina koje je izgradilo od Drage prema Dobriki svoju operativnu obalu sa stovarištima ugljena a povezanu posebnim kolosijekom sa željezničkom postajom.¹⁷ O opravdanosti te investicije govori podatak da je šibenska luka bila na prvom mjestu po izvozu ugljena. 1892. godine kada je izvezeno iz luke 228.305 tona ugljena, dok je u istoj godini iz splitske luke transportirano "mršavih" 907 tona ugljena.¹⁸ Prvo desetljeće komunikacijskog usmjerenja izvoza iz šibenske luke određeno je snagom pozicije Trsta u Austro-Ugarskoj Monarhiji. Tako će grad Trst uvesti 67 % izvezene robe iz Dalmacije, a veliki dio tog izvoza otpada upravo na šibensku luku koja je prema izvješću Trgovačke komore u Trstu za 1910. godinu najveća i najznačajnija luka u Dalmaciji, a među izvezenom robom je cement, karbid, vino i ulje.¹⁹ Tijekom 1911. godine realiziraju se postavljeni ciljevi oko proširenja operativne obale Vrulje, izgradnja nasipa i uređenje lučkog ophoda.²⁰ Važno je istaknuti da se od kraja 19. stoljeća u Siveriću proizvodi asfalt, pa će i ovaj novi proizvod na tržištu imati sve veće mjesto u izvoznim planovima šibenske luke. Važnost Trsta pokazuje i činjenica kako društvo Dalmatia jednom tjedno održava liniju upravo s ovim gradom. Nakon Prvoga svjetskog rata komunikacija sa svijetom iz šibenske luke nastavlja se intenzivno: prema Njemačkoj i Italiji izvozi se drvena građa, boksitna ruda, ugljen i celuloza, dok je prema Aleksandriji glavni izvozni artikl drvo. Godine 1926. Šibenik je pristanišna luka za pet međunarodnih linija. Linije prema Trstu, Veneciji, Sredozemnom moru – Kanarskim otocima - Maroku su redovne, dok su one prema Solunu – Carigradu – Dunavu i Sredozemnom moru povremene.²¹

¹⁵AF Kronja

¹⁶AF Tambača 1987: 16

¹⁷AF Šmit 1997: 27

¹⁸AF Fijo 1962: 99

¹⁹AF OU/KPŠ, br.11515, kut. 378, 14. 9. 1911.; Dopis općine Šibenik C.K. Ministarstvu trgovine

²⁰AF OU/KPŠ, br.2979, 20. 4. 1911.

²¹AF Kos 1961: 312

Takva uvjetna putovanja određivala je ekonomska isplativost linije, a ona se mjerila brojem putnika i tonažnim limitom. Tri navedene linije prema Solunu-Carigradu – Dunavu i Sredozemnom moru obavlja Jadranska plovidba d.d. sa sjedištem u Šibeniku. Radovi na izgradnji Ličke željezničke pruge donijeli su znatnije proširenje operativne obale šibenske luke. Izgradio se prvi operativni gat Vrulje i nova obala Dobrika. Aktivnost uređenja je počela nekoliko mjeseci poslije ulaska grada u sastav Kraljevstva SHS (12.6.1921. godine).²² Obala se dijelila u tri zone do 1921. godine. Prva se protezala od tzv. spojne obale Vrulje pokraj mlinice Šupuk i sin do južnog kraja druge obale nazvane Obala ugljena koja se širila prema gradskom mulu. To je bilo prvo operativno lučko pristanište u Šibeniku. Treća, još uvijek neizgrađena obala, u ovom vremenu, protezala se od gradskog mula do zgrade Lučke kapetanije i služila je kao pristanište manjih parobroda i trgovačkih lađa. Upravo na tom dijelu je za vrijeme talijanske okupacije napravljen dio drvene obale. Lučki radovi na obali, izvedeni su po sistemu pilona, budući da se taj način izgradnje pokazao mnogo jeftinijim od nasipanja. Statistika o kapacitetima lučkih naprava za 1926. godinu pokazuje kako je Šibenik imao 37.780 m površine operativne obale i 7 izgrađenih gatova s ukupno 1.318 m dužine i prosjekom dubine mora od 4-8 m. U funkciji luke bila je važna željeznička obalna prometnica duga 2.860 m pruge normalnog kolosijeka, kao i dva skladišta čiji kapacitet je iznosio 15.000 m i 6 radnih dizalica za terete do 8 tona. Povećanje površine operativne obale sa 37.780 m (1926. godine) na 351.866 m (1939. godine) doprinijelo je pristajanju od nekadašnjih dva prekoceanska broda do sedam prekoceanskih brodova u šibensku luku.²³ Pristajanje je omogućavao gat Vrulje, obale Šipad, Vrulje, Makale, Sulfid I. i II., te Ugljenara. U međuratnom razdoblju u Šibeniku su bila u funkciji tri brodogradilišta-škvera. Površina na kojoj su obavljali djelatnost bila je nešto veća od 1 hektara, a tijekom 1939. godine izgradili su tri jedrenjaka, 5 čamaca, ukupne nosivosti 94 bruto-tone. Kako je istaknuto godina 1957. je bila prekretnička poradi povećavanja prostora za pristav sedam prekoceanskih brodova. Novo proširenje obale određeno je prostorom od gata Krke do obale Šipada, a uključivalo je obalu Jugoslavenske mornarice, Vrulje, Dobrik i Rogač. Ova proširenja povezana su s Tvornicom lakih metala Boris Kidrič u prigradskom naselju Ražine s kojim je povezan lučki kolosiječni sustav, što je proširilo lučki pristav na poluotok Šipad. Time se povećalo pristajanje prekoceanskih brodova s nekadašnjih sedam na četrnaest. Tako se operativna obala s 1.012 m (1957. godine) povećala na 1.708 m (1961. godine).

Te prijelomne – 1957. godine, Šibenik je bio povezan s Bliskim Istokom, Srednjim i Dalekim Istokom, SAD-om i sjevernom Kinom, uz godišnje pristajanje 126 brodova. Tako se broj brodova koji pristaju u šibenskoj luci, u odnosu na 1947. godinu, povećao za 67 %, tonaža se povećala za 6 puta, dok se promet brodova povećao za 5 puta. Znakovito je da je u toj prijelomnoj godini sudjelovanje stranih brodova u uvozu luke 70,8%, dok u ukupnom izvozu strani brodovi sudjeluju s 53%. Stalno povećanje operativne obale, te povećanje industrijskog potencijala povećavaju i prihode lučkih poduzeća. Tako je Poduzeće luka i skladište 1955. godine realiziralo financijski plan sa 152 %, dok su se isti rezultati u 1957. godini uvećali za 30 %. Praćenjem ukupnog izvoza i uvoza u šibenskoj luci od 1949. godine do 1957. godine lako se zaključuje kako je 1957. prekretnička godina.

²²OF OU/KPŠ, br. 4372. 5.10. 1921.

²³OF Kos 1961: 313

Slika1. Plan šibenske luke 1953. godine

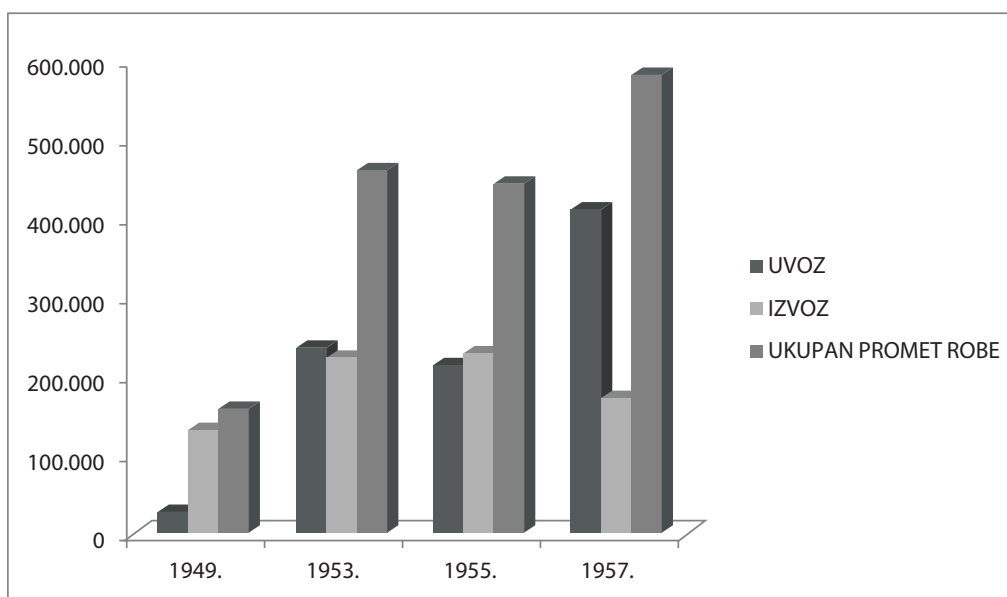


U tom vremenskom periodu, u navedenim parametrima, gledano kroz rude i koncentrate, na prvom mjestu nalazi se SAD, s kojim se komunicira samo kroz izvoz. I dok broj brodova i količina tereta sa SAD-om višestruko nadmašuje sve ostale pojedinačne odredišne točke – države; na drugom mjestu prometa u šibenskoj luci je Nizozemska u koju se samo izvoze rude i koncentri, slijedi SSSR gdje se podudara količina izvezena i uvezene robe isključivo žita i žitarskih proizvoda, Italiji pripada četvrto mjesto, a sva roba ide u izvoz (drvo, proizvodi metalurgije, rude i koncentri).²⁴ U navedenom periodu, a i kasnijim razdobljima sredinom sedamdesetih pa sve do kraja osamdesetih godina prošloga stoljeća šibenska luka je komunikativna baza i s drugim neeuropskim državama. Tako će u Egipat ići samo izvoz proizvoda metalurgije, dok će se iz Maroka, Turske i Indije samo uvoziti rude i koncentri. Promatrajući gospodarske parametre, može se zaključiti kako je pozicija šibenske luke, u prvom redu prema Bosni, odredila robu koja ima najvažniju ulogu u njezinoj pretežito izvoznj orijentaciji do 1957. godine. To prvo mjesto svakako pripada izvozu drva. U tom smislu najvažniji izvoz je onaj u Englesku (prvo mjesto u izvozu drva), koji je duplo veći nego onaj u Italiju (na drugom mjestu po izvozu drva), dok je na trećem mjestu izvoz drva u Egipat.²⁵ U

²⁴AF Kos, 1961: 315

²⁵AF Kos, 1961: 324

Grafikon 6. Ukupan promet robe (uvoz i izvoz) u šibenskoj luci pedesetih godina prošloga stoljeća



tom smislu najvažniji izvoz je onaj u Englesku, koji je duplo veći nego onaj u Italiju (na drugom mjestu po izvozu drva), dok je na trećem mjestu izvoz u Egipat.²⁰ Izvoz drveta u Englesku i Italiju nadmašuje cjelokupan iznos ruda i koncentrata u sve gore navedene države. Upravo drvo povećava internacionalnu važnost šibenske luke jer se ono izvozi i u Argentinu, Iran, Izrael, Libanon, Maroko, Sudan, kao i već nabrojene zemlje.

Tablica 1. Prikaz ukupnog prometa i vrste robe u vodećim hrvatskim lukama početkom šezdesetih godina prošloga stoljeća (u tisućama tona)

	LUKA RIJEKA		LUKA SPLIT		LUKA ŠIBENIK		LUKA PLOČE	
GODINA	1960.	1961.	1960.	1961.	1960.	1961.	1960.	1961.
UKUPNO	4.151	4.031	1.688	1.729	725	762	487	576
UGLJEN	480	361	393	453	235	266	45	81
NAFTA I DERIVATI	405	434	118	63	1	-	4	-
RUDE I KONCENTRATI	897	809	23	223	107	172	274	296
NEMETALNI I MINERALNI PROIZVODI	732	608	184	94	64	34	38	14
PROIZVODI METALURGIJE	206	196	55	54	74	68	14	52

Izvor: Pomorski zbornik, 1942.-1962.

U godinama koje slijede, u šibenskoj luci najviše će se uvoziti i izvoziti ugljen, rude i koncentri, proizvodi metalurgije, nemetalni i mineralni proizvodi te obrađeno i neobrađeno drvo. Početkom osamdesetih godina 20. stoljeća promet šibenske luke prati konstantan porast (1980. godine - 912. 274 tone, 1983. godine - 1170. 586 tone), a 1985. godine taj rast

se intenzivira i dostiže kulminaciju, te je ukupan promet luke te godine iznosio rekordnih 476 tona. U usporedbi s drugim vodećim lukama toga vremena, šibenska luka kontinuirano zadržava treće mjesto.

Tablica 2. Prikaz prometa šibenske luke u razdoblju od 1966. do 1987. (u tonama)

GODINA	IZVOZ	UVOZ	RAZVOZ	UKUPNO
1966.	193.8222	776.095	68.938	1038.855
1968.	171.450	354.764	33.776	559.890
1975.	139.463	734.240	25.356	899.154
1980.	200.614	685.928	25.732	912.274
1983.	196.788	933.999	39.799	1170.586
1985.	321.853	1074.339	46.284	1442.476
1987.	318.000	914.000	83.000	1315000

Izvor: Stražičić, 1989: 217

4. Zaključak

Povijesno – geografski položaj šibenskog brodarstva 20. stoljeća valja svesti na iznimno povoljnu poziciju i to iz više razloga: povoljna pozicija na Jadranskoj obali, uključujući u tu komponentu zaštićenost luke, širina prostora koji gravitira upravo Šibeniku (Bosna), sirovin-ski potencijal na širem i užem području Šibenika, odvajanje Zadra iz njegovog prirodnog zaleđa (Rapalski ugovor iz 1920. godine), zakašnjela izgradnja luke Ploče. U kontekstu razvoja brodarstva za trajanja Austro – Ugarske Monarhije prijelomna je 1902. godina u kojoj dolazi do intenzivnije obnove vinograda, a sve više raste izvoz drva i ruda, pa će 1913. godina biti jedna od najvažnijih izvoznih godina u austro – ugarskom vremenu luke. U Kraljevstvu Srba, Hrvata i Slovenaca, zbog izdvajanja Zadra iz sastava navedene države, Šibenik je jedina “ozbiljna” luka između Sušaka i Splita pa Kraljevstvo, i pored globalnog zanemarivanja pomorskog prometa, ulaže znatnija sredstva u luku Šibenik. Intenzitetu razvoja brodarstva svakako će doprinijeti otvaranje Ličke željezničke pruge 1927. godine. Nakon te godine Šibenik će, kao i čitava država, upasti u gospodarsku krizu, posljedice toga je i gubitak jedinog parobroda. “Zlatna” godina u Federativnoj Narodnoj Republici Jugoslaviji je 1957. godina. U njoj su povećani svi segmenti vezani uz brodarstvo: raste industrijski potencijal, proširuje se operativni prostor obale, otvara se Unska pruga kao sigurnija poveznica s Bosnom. Uzlaznu putanju brodarstva zaokružuje 1959. godina kada Slobodna plovidba postaje glavni čimbenik pomorskog prometa šibenske luke. Djelovanje tog poduzeća kontinuirano raste, a tonaža njihovih brodova doseže vrhunac 1990. godine. Za veći uzlet šibenskog brodarstva postojale su i otežavajuće okolnosti. U prvom redu to je tehnološka zaostajanje za Rijekom - glavnom lukom istočnog Jadrana, pogotovo u ukrcajnoj i iskrcajnoj tehnologiji i nedostatku zatvorenih skladišnih prostora. I u željezničkom prometu Šibenik je imao nedostataka, pogotovo se to odnosi na uska pružna grla, koja grad spajaju s Bosnom, kao i na velike uspone koje prate Ličku i Unsku prugu. Cjelinu poteškoća zaokružuje činjenica da se krajem osamdesetih godina događaju međunarodne krize oko raspada komunističkog sustava, Zaljevski rat i raspadanje socijalističke Jugoslavije. Istodobno u Šibeniku “nestaje” TEF, TLM drastično smanjuje

svoje kapacitete, a Bosna i Hercegovina postaje samostalna država. U navedenim okolnostima Slobodna plovidba, kao glavna šibenska broderska prijevozna tvrtka, upada u krizu, kako bi 1999. godine potpuno nestala s pomorskog tržišta. Novi društveni odnosi, bazirani na tržišnom gospodarstvu, sporo zahvaćaju ove prostore pa je šibensko brodarstvo na kraju 20. i početkom 21. stoljeća u jednoj od najtežih kriza u svojoj povijesti. U tom kontekstu zadaća ovog rada je da ukaže na potencijal s kojim raspolaže ovaj prostor u segmentu brodarstva.

LITERATURA

Arhivski izvori

1. Državni arhiv Šibenik, Arhivski centar Šibenik, arhivski fond; Općinsko Upraviteljstvo/ Gradsko poglavarstvo Šibenik broj 8213, kutija 406., 1. 8. 1925.
2. Državni arhiv Šibenik, Arhivski centar Šibenik, arhivski fond; Općinsko Upraviteljstvo/ Kotarsko Poglavarstvo Šibenika broj 11515, kutija 378, 14. 9. 1911.
3. Državni arhiv Šibenik, Arhivski centar Šibenik, arhivski fond; Općinsko Upraviteljstvo/ Kotarsko Poglavarstvo Šibenika, broj 2979, 20. 9. 1911.
4. Državni arhiv Šibenik, Arhivski centar Šibenik, arhivski fond; Općinsko Upraviteljstvo/ Kotarsko poglavarstvo Šibenik broj 4372, 5.10. 1921.
5. Državni arhiv Šibenik, Arhivski centar Šibenik, Pomorski zbornik 1942.-1962.

Literatura

1. Blažević, M. (2007.), *Prilog za povijest lučko-trgovačkog i željezničkog prometa Šibenika od 1921. do 1941. godine*, Radovi Zavoda za povijesne znanosti HAZU, Zadar, svezak 49
2. Blažević, M. (2007.), *Prilog povijesti poljoprivrede šibenskog područja od 1921. do 1941. godine*, Radovi Zavoda za povijesne znanosti HAZU, Zadar, svezak 49
3. Bračić, J. (2010.), *Problemi suvremenog razvoja šibenske luke*, Zadar
4. Dobrinčić, M. (1959.), *Razvitak glavnih luka u NR Hrvatskoj*, Zagreb
5. Dujmović, F. (1962.), *Urbanistički razvoj šibenske luke*, Pomorski zbornik, svezak II., Zagreb
6. Fijo, O. (1962.), *Parobrodarstvo u Dalmaciji od 1878. - 1918.*, Institut JAZU, Zadar
7. Foretić, D. (1974.), *Opća razmatranja o zanimanju šibenskog stanovništva s analizom stanja u poljoprivredi u vremenu od 1921-1941.*, Radovi Filozofskog fakulteta u Zadru, svezak 12
8. Jelinović, Z. (1957.), *Borba za jadranske pruge i njeni ekonomski ciljevi*, Zagreb
9. Kos, L. (1961.), *Pomorska privreda šibenskog kotara*, Anali Jadranskog instituta, svezak III, urednik Ivo Krbeć
10. Stražičić, N. (1989.), *Pomorska geografija Jugoslavije*, Školska knjiga, Zagreb
11. Šmit, M. (1997.), *Izgradnja hrvatske aluminijske industrije*, Šibenik
12. Tambača, A. (1987.), *Šibensko iverje*, Društvo Šibenčana i prijatelja Šibenika u Splitu, Šibenik
13. Tambača, A. (1998.), *Vinogradarstvo i vinarstvo šibenskog kraja kroz stoljeća*, Matica Hrvatska, Šibenik

Usmena svjedočanstva

Kronja M., bivši zaposlenik Slobodne plovidbe, sindikalni povjerenik pomoraca Šibensko-kninske županije.

Summary

**HISTORICAL AND GEOGRAPHICAL DEVELOPMENT OF ŠIBENIK
SHIPPING 20TH CENTURY**

This paper discusses and defines the conditions that have contributed to the development of shipping in economic activity, and therefore the infrastructure requirements that are significantly stimulate the development of the overall economy and industry in this area during the last century, creating a distinctive economic and social Mediterranean-Adriatic identity. The work has the intention to explore, analyze and consider the historical processes and circumstances and geographical factors that set the economic prosperity of the city and surrounding area that has been made in the mid 50s of last century.

Keywords: 20th century, Šibenik port, shipping industry in Šibenik, exports and imports of goods.