



i V. Britanija) rekvirirale su sve brodove austrougarske države, među kojima su bili i brodovi dubrovačkih vlasnika. Godinu dana nakon toga, zaključkom mirovne konferencije u Parizu, 21. studenog 1919., odlučeno je da se svi brodovi nosivosti do 2 000 tona vrte vlasnicima na Jadranu. Stvarno vraćanje brodova do 2 000 tona nosivosti počelo je tek u svibnju 1920., a zatim se vraćaju i veći brodovi.<sup>3</sup>

Među brodovima koji su pariškim sporazumom pripali Jugoslaviji bila su 23 broda s ukupno 48 560 BRT u vlasništvu dubrovačkih brodara, odnosno dioničarskih društava s pretežnim dubrovačkim kapitalom (Dubrovačka parobrodarska plovdba, Slobodna plovdba - I. Račić i Obalna paroplovdba) i jednog "manjeg" brodovlasnika (J. Batinić). Nakon ponovnog preuzimanja tih brodova poslovanje su nastavila sva tri spomenuta društva (akcionarska).

Nastavljajući poratno poslovanje i koristeći se prije stečenom materijalnom osnovom, Dubrovačka parobrodarska plovdba razvila se u najveće brodarsko poduzeće u tadašnjoj Jugoslaviji, tako da je već 1925. godine na prvom mjestu sa 16 brodova i tonažom od 39 396 BRT, što je činilo oko 25% cjelokupne tonaže jugoslavenskoga morskog brodogradnja.<sup>4</sup>

Drugo mjesto po tonaži tad je pripadalo d.d. Slobodnoj plovdbi - I. Račić, s 10 brodova i 37 844 BRT. To je društvo imalo sjedište u Trstu, ali je upisalo Dubrovnik kao matičnu luku brodogradnja, pa je tako Dubrovačka luka, kao luka pripadnosti, imala tada čak 54% registrirane tonaže jugoslavenskoga brodogradnja.<sup>5</sup>

Razvoj je brodarstva pokazivao povoljan trend sve do pred razdoblje poznate svjetske ekonomske krize, odnosno do 1928. godine. U međuvremenu registrirane su još dvije pomorske kompanije u kojima je prevladavao dubrovački kapital (Jugoslavensko-amerikanska plovdba, 1924. i Prvo dalmatinsko trgovačko društvo, koje je 1924. godine registriralo parobrodarski odsjek i nabavilo prvi brod).<sup>6</sup> U međuvremenu je bilo nekih organizacijskih promjena, uključivanja manjih brodova pojedinih vlasnika, pa i mijenjanja sjedišta društava, što je unosilo manje promjene, ali uglavnom bez većeg utjecaja na globalnu poziciju brodarstva kao djelatnosti.

Pred poznatu svjetsku ekonomsku krizu, kapacitet brodogradnja dubrovačkih akcionara, u četiri brodarске firme (Dubrovačka parobrodarska plovdba, Atlantska plovdba I. Račić, Jugoslavensko-amerikanska plovdba i Prvo dalmatinsko t. d.), iznosio je krajem 1928. godine 47 brodova sa 163 797 BRT (1 456 članova posade), sve brodovi duge i male obalne plovdbе.<sup>7</sup>

Osim tih većih firma bilo je nekoliko manjih brodovlasnika, s manjim drvenim brodovima, od kojih je samo J. Učović imao jedan veći brod kapaciteta od 3 131 BRT, s 26 članova posade. Početak svjetske ekonomske krize 1929. godine zatekao je dubrovačko pomorstvo u jeku značajne ekspanzije. U toj godini počelo je raditi još jedno brodarsko poduzeće - d. d. Slobodna plovdba, koje je ušlo u promet s novim brodom "Koločep". I sljedeće, 1930. godine (kad je kriza već bila u podmakloj fazi) osnovana je i Plovdba "Rad", kojoj brod s istim imenom (Rad), sa 4 210 BRT i 30 članova posade, počinje ploviti.<sup>8</sup> Ta 1930. godina bila je tragična za du-

brovačko pomorstvo zbog najvećeg dotadašnjeg gubitka u povijesti, potonuća broda "Dakse" s 38 članova posade.

Sve brodarske kompanije pretrpjele su znatne štete zbog djelovanja krize. To se osobito nepovoljno odrazilo u 1931. godini, kad su zabilježeni veliki poslovni gubici. Tako je gubitak Dubrovačke parobrodarske plovdbе u toj godini bio veći od fonda amortizacije, i činio je oko 10% uložene glavnice.<sup>9</sup> Ipak, to nije smetalo tom društvu da u 1932. godini nabavi novi, do tad najveći putnički brod u obalnoj plovdbi, kojemu je dano ime "Kralj Aleksandar".

Posljedice spominjane ekonomske krize osjećale su se sve do 1934. godine, u većem broju brodova u raspremi, u dosta nezaposlenih pomoraca i vrlo niskim vozarinama; one su u toj godini npr. bile 50 - 58% niže nego u 1914. godini (pred rat) za glavne prekomorske terete (nitrat, žito, ugljen), računano u šilinzima.<sup>10</sup>

Tako se tek s 1935. godinom znatnije poboljšava stanje (rast vozarina), ali rastu i cijene brodova, tako da su otežane nove nabavke. U 1937. godini Dubrovačka paroplovdba gubi još jedan brod ("Srd") u pomorskoj havariji (sudaru), ali to društvo u 1938. godini nabavlja novi brod (na naftni pogon) s 5 156 BRT pod imenom "Dubrovnik". Tako će Dubrovačka parobrodarska plovdba, kao jedino "čisto" dubrovačko brodarsko poduzeće, završiti predratnu (1938.) godinu s ukupno 24 broda (10 duge i 14 male plovdbе) i 52 171 BRT, te s oko 640 članova posade i pozitivnim financijskim rezultatom, premda s nešto slabijim prometom roba i putnika nego u 1937. godini (predratna zategnutost već se osjećala).<sup>11</sup>

U 1939. godini, kad je rat već zahvatio Europu, prijevoz tereta morem još je uvijek bio konjunkturan, posebno u posljednjoj trećini godine, kad su gotovo svi kapaciteti bili angažirani. U putničkom prometu, naprotiv, došlo je do velikog pada prevoza (posebno turističkoga). U toj je godini osnovano još jedno novo poduzeće: "Jugolevant", registrirano u Dubrovniku (up-

#### Kapaciteti brodova u 1939. godini

Brodarsko poduzeće	Brodovi		Članova posade
	Broj	BRT	
Dubrovačka parobrodarska plovdba (*)	23	50 708	640
Jugoslavenski Lloyd	18+1	98 806	598
Slobodna plovdba	1	4 080	30
Plovdba "Rad"	1	4 210	30
Prvo dalmatinsko t.p.	1	1 930	23
Jugolevant	1	1 909	28
Alicesu (Orebić)	2	2 544	52
<b>S k u p a</b>	<b>48</b>	<b>164 187</b>	<b>1 401</b>

(\*) Podaci za Dubrovačku plovdbu razlikuju se u popisu I. Perića, koji prikazuje 24 broda s 52 171 BRT, u istoj godini (cit. djelo, str. 260.)

Izvor: Ministarstvo saobraćaja Kr. Jugoslavije, Pomorski godišnjak za 1939.-40., XII-XIV. god, Beograd, str. 71. - 105.

rava u Sušaku), koje je u promet uključilo brod "Vido" s 1 919 BRT i 26 članova posade.<sup>12</sup>

Budući da je kapital dubrovačkih brodara dominirao u prije spomenutim poduzećima, a Dubrovčani su činili i pretežni dio zaposlenih u tim društvima, može se reći da je to bio realni dubrovački pomorski potencijal. Pomorstvo je u međuratnom razdoblju tu bila najpropulzivnija i najakumulativnija djelatnost, tako da su dubrovački brodovlasnici ulagali svoj kapital i u druge djelatnosti, kao: hotelijerstvo, industriju i rudarstvo (uglavnom izvan dubrovačkog područja, a dio je novca uložen i u inozemne banke). Osim toga, pomorskim kapitalom izgrađeni su i najveći hoteli u Zagrebu ("Dubrovnik") i Dubrovnik ("Excelsior"). Tako su dubrovački brodovlasnici imali svoje akcije u hotelijerstvu Zagreba, Beograda i Dubrovnika, zatim u borskom rudniku, u rudniku salitre u Čileu i u nekim inozemnim bankama.<sup>13</sup>

Brodarstvo je, bez sumnje, bilo najjače pogodeno ratom i iz njega je izišlo s velikim gubicima. Dubrovačka plovidba izgubila je dva broda duge i 12 brodova male obalne plovidbe. Od 24 broda pred rat, Dubrovačka paroplovidba neposredno je po završetku rata imala 10 brodova (8 duge i 2 male obalne plovidbe).<sup>14</sup> Krajem 1945. godine svi su brodovi privremeno stavljeni pod upravu Direkcije pomorske plovidbe, pa je rad Dubrovačke plovidbe obnovljen tek u jesen 1946, kad joj je Direkcija dala na upravljanje još neke brodove, a nakon toga je njezino sjedište preneseno u Rijeku.

Krajem 1946. provedena je nacionalizacija svih brodova (i ostale imovine), a 1947 godine Vlada FNRJ osnovala je četiri državna poduzeća. Njima su pripali i brodovi Dubrovačke plovidbe, pa je ona prestala postojati, i Dubrovnik je praktično izgubio sve brodove. Godine 1951. brodovi se počinju opet "vraćati" u Dubrovnik, kad je osnovano Pomorsko transportno poduzeće "Dubrovnik", za potrebe lokalnog prometa, i počelo je raditi s dva manja broda.<sup>15</sup> Poslije je to poduzeće nabavilo još neke brodove, pa je krajem 1955. imalo 11 plovnih jedinica (otad smanjuje aktivnost i broj brodova).

U svibnju iste godine (1955.) osnovana je u Dubrovniku "Atlantska plovidba",<sup>16</sup> koja je decentralizacijom spomenutih državnih poduzeća dobila 7 brodova s 35 038 BRT, od dotadašnje "Jugolinije".<sup>17</sup> To je poduzeće nastavilo samostalni razvoj nabavljajući nove brodove i zamjenjujući stare. U 1962. godini PTP "Dubrovnik" je, sa svojih 6 brodova male obalne plovidbe (1 167 BRT) i brodograđilištem u Mokošici, pripojeno "Atlantskoj plovidbi" i otad ona obavlja prevoz u dugoj i maloj obalnoj plovidbi.<sup>18</sup>

Slijedećih godina to poduzeće intenzivno obnavlja i povećava svoj plovni park, zamjenjujući starije brodove modernima. U 1974. godini "Atlantska" je izgubila brod "Cavtat", potonućem u Otrantu. Uz znatno pomlađivanje i modernizaciju flote, to je poduzeće na kraju 1980. godine imalo 28 brodova (od toga 5 male obalne plovidbe) ukupne tonaže od 267 588 BRT i 448 144 DWT, što je flotu "Atlantske" činilo 6,5 puta većom od one s kojom je počela poslovanje, a brodovi su bili znatno mlađi.<sup>19</sup> Deset godina nakon toga, potkraj 1990. "Atlantska plovidba" imala je 25 brodova ukupne tonaže od 698 442 DWT i 402 250 BRT.

Među tim brodovima bilo ih je 19 duge i 6 male obalne plovidbe (manje brodova, ali znatno veća tonaža), a na njima su plovila 1 042 člana posade.<sup>20</sup>

U nekoliko posljednjih godina promatranog razdoblja na ovom je području formirana i putnička flota, s nekoliko plovnih jedinica različite veličine i u različitom vlasništvu. Premda je većina tih plovnih jedinica poslovala na ovom području, za dubrovački plovni potencijal značajne su jedinice što su pripadale ovdašnjim poduzećima i privatnim brodarima. Najveću flotu takve vrste imalo je poduzeće (tur. agencija) "Atlas". Ono je 1990. godine u svojem vlasništvu imalo 19 plovnih jedinica, registriranih za prevoz 1 796 putnika. Najveće jedinice bile su "Adriatic" m/b (931 GT) za 650 putnika i 2 m/jedrenjaka: "Argosy" s 230 i "Astral" sa 170 putničkih mjesta. Među ostalim plovnim jedinicama bilo je 7 m/b s kapacitetom između 100 i 120 putnika, 5 glisera s po 112 mjesta svaki, te 4 manja m/č s kapacitetom od 12 do 50 putničkih mjesta.<sup>21</sup>

Ostali prevoznici (poduzeća i pojedinci) u 1990. godini imali su na ovom području veliki broj raznih plovnih jedinica. Lučka kapetanija u Dubrovniku registrirala je 43 motorna čamca za prevoz po 10 i više putnika, s ukupno 1 883 putnička mjesta (bez 4 "Atlasova" čamca), 2 putnička broda s kabinama (52 mjesta/putnika), 2 broda za prevoz na Lokrum (400 putnika), 3 teretna broda (159 GT), 2 teretna čamca i 13 ribarskih brodova (641 GT).<sup>22</sup> Istodobno je Lučka kapetanija u Cavtatu imala registriranih 25 m/čamacu za prevoz 507 putnika i 116 ribarica, od kojih 3 broda-koče.<sup>23</sup> I druge kapetanije imale su registrirano po nekoliko takvih plovnih jedinica.

## 2. Morska pristaništa (luke)

Dubrovačka luka (Gruž) od početka stoljeća pa sve do pred prvi svjetski rat služila je uglavnom za izvoz drva iz Bosne (i nešto manje za promet drugih roba i putnika). Puštanje u promet uskotračne željeznice 1901. godine nije puno pomoglo razvoju gospodarske aktivnosti na ovom području, pa tako ni razvoju Luke. Tako su u godini pred prvi svjetski rat (1913.) izvezene 1 367 523 tone robe, a u tomu 1 342 867 tona drva.<sup>24</sup> Tada je Južna Dalmacija (s Dubrovnikom) u trgovačkom i prometnom smislu bila prilično ovisna o Trstu i Rijeci, pa je "preko tih luka ona dobivala što joj je bilo potrebno i izvozila svoje proizvode".<sup>25</sup> Mnoge okolnosti, a posebno geopolitički interesi, usmjeravali su robne tokove preko tih luka.

Istodobno se preko gruške luke uvozilo poglavito povrće iz Italije ("na sitno"), "kojeg su talijanski useljenici prodavali s brodova i na javnim trgovima", a te se robe uvezlo 1913. godine 9 706 tona, dok je cijeli izvoz, isključivši drvo, bio 11 441 tonu (u tome je pivo sarajevske pivovare, izvezeno u Italiju, Albaniju i Crnu Goru, iznosilo 3 613 tona).<sup>26</sup>

Postoji mišljenje da Luka nakon uvođenja uskotračne željeznice pa do pred rat 1913. godine nije bila "podignuta na nivo moderne trgovačke luke", jer je "takva nova luka namjerno izolirana od svog prirodnog zaleđa, bez ikakvih suvremenih lučkih uređaja, sa zaobilaznom žel-

jeznicom i slabog kapaciteta, imala male ili nikakve veze s ekonomskim ili trgovačkim interesima Dubrovnika...<sup>27</sup>

Ipak, ova je luka imala velikog utjecaja na razvoj prometa roba i putnika. U početku je, osim luke Gruž, važnu ulogu imala i stara Gradska luka. Nakon prvog svjetskog rata, u prvoj godini otkad se vodi zajednička evidencija za obje luke (1922.), u Dubrovnik je uplovilo i iz njega isplovilo 2 186 brodova s ukupno 1 646 420 tona.<sup>28</sup> Poslije, uz određene oscilacije po godinama, dubrovačka je luka (povezane obje) po ukupnom prometu između dva rata bila na trećem mjestu među jugoslavenskim lukama (nakon Splita i Sušaka). Izvoz je drva i dalje bio glavni teret.

Unatoč trećem mjestu Dubrovnik je imao znatnih problema s transportom roba, jer je bio prometno prilično izoliran od unutrašnjosti. Uskotračna pruga nije omogućavala da se ostvari zadovoljavajući kapacitet transporta, a cestovni prevoz, s putovima kakvi su bili u tom razdoblju, nije mogao nadoknaditi nedostatak željeznice normalnog kolosijeka. Zato se iz Dubrovnika nekoliko puta pokretala inicijativa da se poboljšaju prometne veze Luke sa zaleđem, uključujući i gradnju normalnog kolosijeka.<sup>29</sup>

Zbog slabljenja trgovine u odnosu na predratno doba, ali i zbog opadanja gospodarske osnovice, djelatnost luke Gruž bila je znatno smanjena pa je ona predratni obujam prometa ponovno dostigla tek 1922. godine, ali su iduće dvije godine podbacile, tako da je predratni promet premašen tek 1925. (pred rat 1913. godine u luci je registriran promet od 188 749 tona roba, a 1925. 216 482 tone). Zatim robni promet raste sve do prvih godina svjetske krize (1929.). Nakon toga nastupa stanoviti pad u kriznim godinama (najmanji promet tih kriznih godina je u 1932. sa 222 820 tona), od 1933. promet opet postupno raste do 1938., kad je on najveći u tom razdoblju. Te je godine preko luke prevezeno 516 700 tona tereta, od čega 477 218 tona u prometu s inozemstvom.<sup>30</sup>

Glavnina roba transportiranih preko ove luke, bila je u tranzitu, porijeklom iz uvoza za daljnji transport i iz unutrašnjosti za izvoz. Oko 44% robnog tereta otpadalo je na četiri vrste roba iz unutrašnjosti, namijenjenih izvozu (obradivo drvo, boksit, žitarice i magnezit), a oko 37% na uvoz, također četiri vrste roba (južno voće, kameni ugljen, koks i željezne preradevine).<sup>31</sup> Ipak, po broju prevezenih putnika i količini roba, ova je luka 1938. godine izbila na prvo mjesto, kad je ostvarila 22,1% cjelokupnoga jugoslavenskog lučkoga robnog prometa.<sup>32</sup>

Promet putnika preko ove (ovih) luke u međuratnom razdoblju pokazivao je veće oscilacije, na što je uvelike utjecalo kretanje turista. U početku je taj promet bio skromniji (pretežno domaći putnici u lokalnom prevozu), a poslije, nakon krize 30-ih godina, u stalnom je rastu. Najveći putnički promet ostvaren je 1937. godine s 228 575 putnika u dolasku i odlasku.<sup>33</sup> Znatnije smanjenje putnika evidentirano je već iduće godine (1938.), kad je bilo 201 000 putnika (po spomenutoj Komisiji IV-a), odnosno 198 890 putnika (po cit. Statis. godišnjaku Dubrovnika), što je uglavnom bila posljedica izostanka čeških turista.

Nakon drugog rata Luka je odmah počela služiti prometu, (uglavnom lokalnom) jer njezina infrastruktura i uredaji nisu bili znatnije oštećeni. Već u drugoj polovici 1945. godine stiže prvi strani teretni brod (sovjetski) na ukrcaj boksitne rude.<sup>34</sup> U idućim godinama bilježen je stalni rast prometa roba i putnika, tako da je u 1955. godini (kad je ponovno formirana ovdašnja flota) lučki promet dostigao 297 036 tona robe, a nakon 10 godina 567 712 tona (rekordna je bila 1964. godina s 571 580 tona).<sup>35</sup> Nakon toga robni promet, uz manje oscilacije, opada, a raste putnički. Luka se do tad pretežno orjentirala na rasute terete (boksit) i prilagodila je tome lučke uredaje (izgrađeno je nekoliko velikih dizalica). Razlog opadanju tereta bio je u izgradnji velikih luka u blizini (Bar i Ploče) i ukidanjem uskotračne željeznice (1976. godine), nakon kojega se luka više orjentira na druge terete i putnički promet. Povećava se broj pristajanja brodova na kružnim putovanjima, broj trajekata i putnika, a gradi se putnički terminal, hladnjača i još neki manji objekti.<sup>36</sup>

Izostankom željeznice (ali i jačanjem utjecaja susjednih luka) dubrovačka luka gubi mjesto u robnom prometu i u tomu dolazi na "začelje" jadranskih luka. Tako u idućih deset godina (1976. - 1985.) robni promet oscilira od 199 123 tone (1983.) do 381 738 (1979.) u godini<sup>37</sup>, i on se do 1990. godine zadržao oko srednje veličine od 220.00 tona godišnje.

Suprotno kretanju robnog prometa, putnički je pokazivao rast, premda i tu ima velikih oscilacija po godinama, što je uglavnom ovisno o kretanju turista i brodova na kružnim putovanjima. U razdoblju od 1975. do 1990. evidentirane su velike razlike po godinama, baš zbog velikih razlika u broju brodskih pristajanja na kružnim putovanjima, čemu je prilično "kumovala" i politika cijena (privez, takse, voda itd.) samog poduzeća Luke. Karakteristične godine u spomenutim oscilacijama prometa su 1960. s 536 152 putnika (rekordna u razdoblju od kraja rata do 1978.), zatim 1979., kad je bilo 763 770 putnika (gotovo 230 tisuća više od dotadašnjeg "rekorda") pa 1985. godina s apsolutnim rekordom od 955 477 putnika. U 1990., koja je bila jedna od slabijih turističkih godina, bilo je svega 568 926 putnika.<sup>38</sup> Rastu broja putnika, općenito, pomogao je povećani broj trajekata na redovitim vezama između dviju obala Jadrana, ali i šire. U 1990. godini bilo je devet takvih trajektnih linija, koje su održavale četiri brodarske kompanije (tri strane i jedna domaća).<sup>39</sup>

Zadnjih godina, pod utjecajem rastuće potražnje i pristajanja raznih turističkih brodica i jahta, jedan dio dubrovačke luke adaptiran je za svojevrsnu marinu, koja se mogla služiti s oko 150 opremljenih vezova (s priključcima na vodu i električnu struju).<sup>40</sup> Veći dio ostalih luka i lučica na dubrovačkom području (bilo ih je 25 aktivnih) prestao je ostvarivati neku gospodarsku aktivnost. Posebno nakon što su ukinute brodske veze uz kopneni dio obale i s nekim otocima, osobito po izgradnji Jadranske magistrale i, poslije, pelješke ceste. Neka financijska sredstva, odobrena za izgradnju priključnih cesta, kao oblik kompenzacije za ukidanje morskih veza, samo su ubrzala "odumiranje" nekih od spomenutih luka. Ipak, postoji mogućnost da se većina njih aktivira u turizmu, kao marine, pristani, turističke i športske lučice itd. Jednom studijom o mogućnosti raz-

voja planiralo se da čak 22 od spomenutih luka (lučica) mogu biti adaptirane za različite turističke potrebe.

Mnoge od spomenutih malih luka imale su važnu ulogu u proteklom razvoju ovog područja, a i danas kao vrijedna infrastruktura pružaju mogućnost za novo aktiviranje.

### 3. Iskorištavanje mora kao proizvodnog resursa

Najčešći oblik proizvodnog iskorištavanja mora na ovom području je ribarstvo. Ono je početkom ovog stoljeća na dubrovačkom području bilo razvijeno u nekoliko obalnih mjesta i na otocima, a najviše u Trpnju, Stonu i Moluntu, te na Šipanu, Mljetu i Koločepu. Lovila se uglavnom plava riba jer nije bilo opreme za ribarenje na otvorenom moru i dubinama (čime su se u velikoj mjeri koristili Talijani). Zbog toga su ovdašnji ribari nastojali stvoriti uvjete za suvremenije ribarstvo, što se moglo postići financijskim ulaganjem, dobivanjem kredita. Da bi se poboljšali radni uvjeti, počinje udruživanje u ribarske zadruge (Molunat, Koločep, Šipan, Mlini, Lopud, Sustjepan, Babino Polje, Maranovići, Trpanj, Doli, Broce, Trsteno). U međuvremenu je aktivirana proizvodnja kamenica i drugih školjkaša u Stonu te je osnovano poduzeće "Bistrina".<sup>42</sup> Tih se godina s ovog područja izvezilo dosta slanah srdela u Italiju i Grčku.

Ribarstvo je u ratu prehranjivalo veliki dio stanovništva. Nakon prvoga svjetskog rata ono se ponovno privredno aktiviralo (u kriznim godinama njime se bavio veliki dio priobalnog stanovništva). U početku se ribarilo prilično primitivnim sredstvima, a za poboljšanje trebale su motorne ribarice, moderne mreže, hladnjače itd., za što nije bilo novca. Ribarske zadruge u Mlinima, Zatonu, Platu, Brocama, Prožuri, Trpnju, Osobljavi, Koločepu, Janjini, Babinu Polju, Dolima, Govedarima, Šipanu i Orašcu jedva se životarile.<sup>43</sup> Ulov ribe je varirao po godinama, između 804 383 kg u 1931. i 1 157 552 kg u 1938. godini, ovisno o sezoni lova.<sup>44</sup> U 1938. godini bilo je registrirano 360 profesionalnih, 2 914 povremenih i 193 športska ribara, koji su se koristili s 1 346 baraka, od kojih je samo 50 imalo motore.<sup>45</sup>

Ribarstvo je i u idućem ratu (1941. - 1945.) imalo važnu ulogu u prehrani stanovništva (nema podataka o ulovu, ali je po sjećanju ljudi bio veoma bogat). Nakon rata nešto se kasnije počinju sređivati podaci o tome. Skromni je ulov zabilježen 1962. godine, s 387 tona, a nakon toga on znatnije raste. Između 1965. i 1977. godine, na ovom se području lovi prosječno oko 740 tona ribe godišnje (najviše u 1965. godini: 896 tona, a najmanje u 1974. godini: 623 tone). U idućih deset godina (1978. - 1987.) ulov je povećan i iznosi prosječno 905 tona godišnje. Najviše je ulovljeno 1987. godine - 1 394 tone, a najmanje 1987. godine - 504 tone. Za potrebe ribara služilo je više brodica (tada već motornih), a registrirano ih je u 1962. godini 152, u 1972. godini 382, a 1987. godine 504.<sup>46</sup>

Usporedo s lovljenjem ribe razvijao se uzgoj i eksploatacija školjkaša. "Berba" od 260 000 komada kamenica spominje se već 1911. godine, a između dva rata

proizvodi ih se oko 300 000 komada i 30 tona dagnja godišnje (zabilježeno je čak 800 000 kamenica 1930. godine), a tim poslom bavilo se više od 70 obitelji na području Stona i dijela Pelješca.<sup>47</sup> U to vrijeme bio je znatan i ulov jastoga, kojih se na Šipanu, Koločepu i Lopudu lovilo i po 2 000 kg (a posebno zapažena lovišta su na Mljetu).

Nakon drugoga svjetskog rata količina školjkaša mjeri se tonama, pa je zabilježeno da je 1962. godine proizvedeno (prodano) 45 tona, 1972. godine 228 tona, 1982. godine 278 tona i najviše 1987. godine - 654 tone.<sup>48</sup>

Na početku promatranog razdoblja ovdje je djelovala i industrija za preradu ribe (soljenje i konzerviranje). Firma Societe Generale Francaise gradi 1911. godine tvornicu za preradu ribe u Šipanu, a prije toga, 1895. godine, u Trpnju je društvo "Anglo-Bank" (filijala SGF) podiglo tvornicu za konzerviranje ribe. Te tvornice rade između dva rata promjenljivo (bilo je godina i s nekorisćenim kapacitetom).<sup>49</sup> Pretežna orijentacija bila je na soljenje i izvoz soljene ribe. Nastavilo se i nakon drugoga svjetskog rata, s tim što je 1954. godine uređena i tvornica u Slanom, a nakon dvije godine (1956.) modernizirana je i ona u Trpnju.<sup>50</sup> U 1956. godini prerađena je 101 tona ribe, a već iduće godine 363 tone. Od tada količina prerađene ribe stalno raste do 1964., kad je prerađeno 729 tona. Od 1965. godine počinje padati proizvodnja, tako da su obje te tvornice obustavile preradu 1967. godine (razlog su "nedovoljne količine ribe za preradu").<sup>51</sup> Godinu dana nakon toga tvornica u Slanome bit će adaptirana za druge namjene (preuređena u Hotel "Admiral").

O ribarstvu se nakon drugog rata formalno vodilo računa u razvojnim planovima i predviđala se modernizacija i rast. Već u prvom srednjoročnom planu Kotara Dubrovnik isticala se potreba unapređenja ribarstva, ali je sve ostalo na deklaraciji.<sup>52</sup> Poslije se ribarstvo, u pogledima na perspektivu, najčešće vezivalo za poljoprivredu (gdje je svrstano i po klasifikaciji djelatnosti). Međutim, nakon početnih precjenjivanja, u kasnijim razvojnim studijama njemu je bilo posvećeno vrlo malo pažnje, a ponekad nije ni spomenuto u projekcijama.<sup>53</sup> Bilo je i posebnih studija o razvoju školjkaša, ali se i tu malo napredovalo.<sup>54</sup>

U međuvremenu mogle su se čuti i ocjene da bi od ribarstva ovdje moglo živjeti znatno više ljudi. Posebno od školjkaša na području Malostonskog zaljeva. Jedan od stručnjaka za marikulturu navodi riječi drugog takvog stručnjaka iz Italije da su "proizvodne mogućnosti Malostonskog zaljeva bile takve da bi od prihoda moglo živjeti 200 000 ljudi".<sup>55</sup> Ako je i od Talijana, mnogo je (ukoliko nije tiskarska zabuna s nulama)!

Idući oblik proizvodnog iskorištavanja mora je proizvodnja soli. Ovdje solana u Stonu djeluje kao jedan od najstarijih industrijskih kapaciteta. Na početku stoljeća tu se bilježi rekordna proizvodnja od 2 360 tona soli u 1904. godini. Nakon toga, predratne godine 1911. - 1913. pokazivale su opadanje proizvodnje (1911. god. - 1 969. tona, 1912. god. - 1 050 tona, 1913. god. - 524 tone), što je uzrokovano nepovoljnim vremenskim prilikama. Proizvodnja soli odvijala se i u ratu (jednako tako i za vrijeme drugoga svjetskog rata), a između dva rata se, u toku 22 godine (1919. - 1940.) proizvodilo prosječno 1

- <sup>19</sup> P. Arsete, o. c., 243
- <sup>20</sup> Poslovna zajednica pomorskih brodara Jugoslavije, Stanje flote 1990., Beograd, mart 1991.
- <sup>21</sup> Jugoslavenski registar brodova, Reg. pomorskih brodova, Split 1991. i Atlas, Pregled flote... Dubrovnik 1990.
- <sup>22</sup> Lučka kapetanija Dubrovnik, Upis čamaca... br. 530-19-03-90 za 1990. godinu
- <sup>23</sup> Lučka kapetanija Cavtat, Evidencija čamaca za 1990. godinu
- <sup>24</sup> Trgovačko-obrtnička komora (TOK), Stanje i potrebe privrede, izvještaj, I.X.1930, Dubrovnik, 68-69, Povijesni arhiv Dubrovnik (PAD), 4-P-28/1930.
- <sup>25</sup> Ibidem, 68.
- <sup>26</sup> Ibidem, 69.
- <sup>27</sup> L. Vidak, Iz stoljetne borbe Dubrovnika za veze sa zaleđem, Beretićev zbornik, Dubrovnik 1960., 307. - 317.
- <sup>28</sup> I. Perić, o. c., 274.
- <sup>29</sup> L. Vidak, o. c.
- <sup>30</sup> Pomorska statistika Kr. Jugoslavije za 1938. godinu, Split 1939., 113. i Stat. godišnjak općine Dubrovnik, 1979., 140. i R. Jelić, Gruška luka, spom. knjiga "100 godina pomorskog školstva u Dubrovniku", PŠ, Dubrovnik 1952.
- <sup>31</sup> Elaborat Komisije IV sabora NRH, Ekonomska problematika Dubrovnika, 1954. (PAD, 8-0-2476) i Urbanistički institut Hrvatske, "Luka Gruž", Zagreb 1966.
- <sup>32</sup> Komisija IV sabora, o. c., 15-16.
- <sup>33</sup> Statistički godišnjak općine Dubrovnik, Knj. I., 1979., 141.
- <sup>34</sup> "Glas slobode", Dubrovnik, 18.10.1945.
- <sup>35</sup> Stat. godišnjak općine Dubrovnik, Knj. I., 40.
- <sup>36</sup> A. Kobašić - M. Urban, Prilozi za kroniku poslijeratnog Dubrovnika, časopis "Dubrovnik" 5-6/1984, 16.
- <sup>37</sup> Stat. godišnjak općine Dubrovnik, Knj. I., 141. (do 1978.) i Knj. IX/X., 118. (za ostalo)
- <sup>38</sup> Isti stat. godišnjaci (do 1986.) i Zavod za statistiku Dubrovnik (ZSD), Tablograni RZS, Promet putnika za 1987. - 1990.
- <sup>39</sup> R. Jelić, Luka Gruž (Dubrovnik), Naše more, 1-2/1991., 27.
- <sup>40</sup> TSJ, Priručnik za turističku informativnu službu, Bgd 1990. i procjena poduzeća Luka
- <sup>41</sup> Studija "Razvoj turizma na području općine Dubrovnik", FTVT, Dubrovnik 1985., Knj. II., 66 - 74.
- <sup>42</sup> M. Kapović, Radnički pokret u Dubrovniku 1874-1941., HAD, Dubrovnik 1985., 26.
- <sup>43</sup> Ibidem, 131-132.
- <sup>44</sup> Stat. godišnjaci Kr. Jugoslavije, 1928/29. do 1938. (prema podacima lučkih kapetanija)
- <sup>45</sup> M. Kapović, o. c., 133. i stat. godišnjaci Kr. Jugoslavije
- <sup>46</sup> Stat. godišnjak općine Dubrovnik, Knj. I (do 1977.) i Knj. IX/X (za 1978. - 1987.)
- <sup>47</sup> M. Kapović, o. c., 134
- <sup>48</sup> Stat. godišnjak općine Dubrovnik, Knj. I-IX/X., Ulov ribe 1962. - 1987.
- <sup>49</sup> M. Kapović, o. c., 26-27.
- <sup>50</sup> A. Kobašić - M. Urban, o. c., 13
- <sup>51</sup> Stat. godišnjak općine Dubrovnik, Knj. I.
- <sup>52</sup> KNO Dubrovnik, Odluka o petogodišnjem planu razvoja narodne privrede kotara Dubrovnik 1947-1951, Dubrovnik 1947., 7.
- <sup>53</sup> Riječ je o studijama: Mogućnosti razvitka poljoprivredne proizvodnje kotara Dubrovnik, Grupa autora, Dubrovnik 1957; Studijska podloga za utvrđivanje dugoročnog programa razvoja poljoprivrednog kompleksa u općini Dubrovnik, radni materijal tri institucije, Dubrovnik 1975; Dugoročne mogućnosti razvoja općine Dubrovnik, grupa autora, FTVT, Dubrovnik 1985.
- <sup>54</sup> Program razvoja školjarstva u Malostonskom zaljevu (1984. - 1990.), Privredna komora za Dalmaciju, Podr. vijeće, Dubrovnik 1983.
- <sup>55</sup> A. Benović, Prirodno bogatstvo Stonskog područja - izvori u moru, Zbornik radova u čast 650 godina planske izgradnje..., Ston 1987., 267.
- <sup>56</sup> Podaci o količinama soli u: M. Kapović, o. c., 50. i 122.
- <sup>57</sup> Stat. godišnjaci općine Dubrovnik, Knj. I i IX/X.

## MARITIME ACTIVITIES IN THE 20<sup>TH</sup> CENTURY DUBROVNIK ECONOMY UNTIL 1990

### Summary

*Maritime activities were the main support of the Dubrovnik economy for centuries. They dominated in the economic structure of the Dubrovnik region in the 20<sup>th</sup> century, too. At the beginning of the century they had difficulties in developing due to indispensable adaptation to great technological changes and to inconvenient geopolitical situation. Later on in the period between two wars the predominant development was registered and the climax of the economic structure was reached. After great suffering during the second World War the post-war development was continued poorly and later on very intensively until the second half of the sixth decade. Since then only the shipping has succeeded in keeping a high position, while other traditional maritime activities could not cope with other "non-maritime" activities. However at the end of the ninth decade these activities, strengthened by a new activity which relies on sea - tourism, have achieved an absolute predominance in the economic structure of this region and more than 2/3 of the whole economic activity here has been affected by it.*