

# Pomorska privreda Dubrovnika

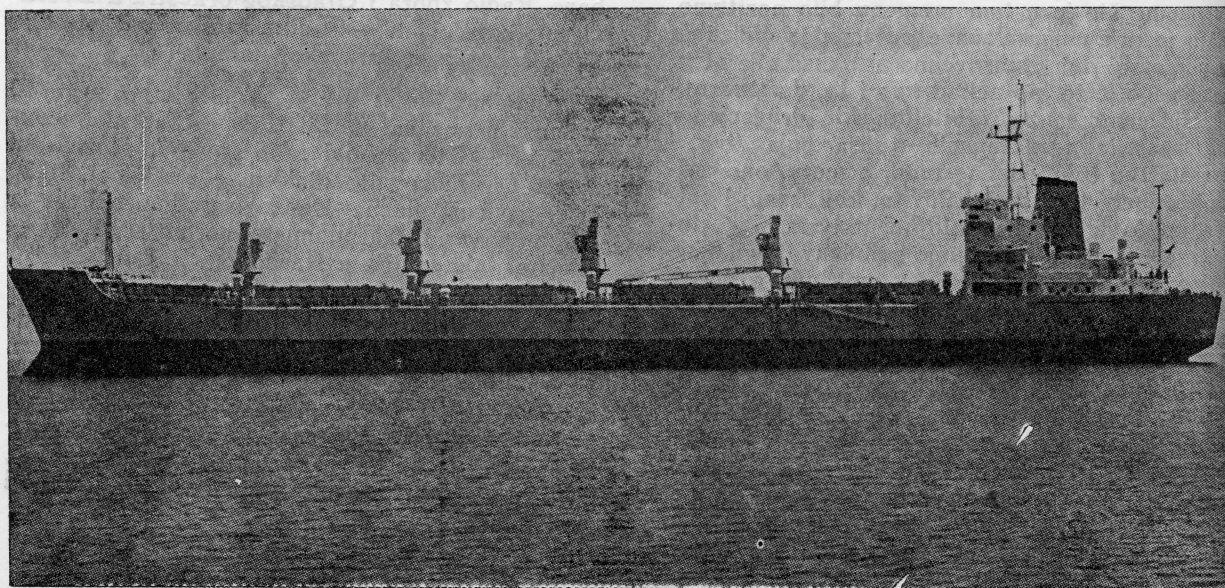
Dubrovnik je od davnina bio pomorski grad i država, te zahvaljujući toj svojoj opredijeljenosti postaje, ne samo trgovački centar na istočnoj obali Jadrana, već i kulturno prosvjetni centar čitavog dubrovačkog kraja i njegovog zaleđa. U svojoj bogatoj pomorskoj historiji Dubrovnik kao republika ima nekoliko uspona i padova, s obzirom na moć i veličinu svoje ratne i trgovačke mornarice. Svoj najveći uspon bilježi 1805. kad je imao flotu od 278 brodova jedrenjaka sa ukupnom veličinom od 25.000 »kara« zapremnine. Najveći pad pak doživljava francuskom okupacijom čitavog teritorija Dubrovačke republike, koja je prekinula tisućgodišnju nit dubrovačkog pomorskog života i zauvijek zatrla značaj Dubrovačke republike kao svjetske pomorske države. Tek u drugoj polovici XIX stoljeća, Pelješac i Dubrovnik pokazuju značajnije uspjehe u obnovi pomorske privrede. Godine 1865. u Orebiću se osniva »Pelješko pomorsko društvo«, a nemalo zatim u Dubrovniku »Dubrovačko pomorsko društvo«, koje je raspolagalo sa 8 jedrenjaka duge plovidbe. Prekretnica pomorskog života Dubrovnika je svakako nabava prvog parobroda 1880. godine pod imenom »Dubrovnik«, što je bio početak nove ere u našem pomorstvu, i u kojem će pomorski privrednici dubrovačkog kraja ponovno zauzeti jedno od vodećih mjesta na našoj obali. U bivšoj Austro-ugarskoj monarhiji, koja je bila pomorska svjetska sila, Dubrovnik je imao 37 parobroda sa cca 65.000 Brt, a svršetkom I-og svjetskog rata dubrovački brodovlasnici su raspolagali sa cca 55.000 Brt. U razdoblju između I-og i II-og svjetskog rata Dubrovnik ponovo jača svoju trgovačku mornaricu, te je pred početak drugog svjetskog rata raspolagao sa blizu 200.000 Brt, a to je predstavljalo skoro polovinu jugoslavenske trgovačke mornarice. U isto vrijeme luka Gruž izbija na prvo mjesto na jugoslavenskoj obali po obavljenom prometu. Eto, u takvom stanju je pomorska privreda dočekala II-gi svjetski rat.

Početak je ovog rata najveći dio brodova duge plovidbe zatekao van naših luka, i oni su se odmah stavili u službu saveznika. U vršenju povjerenih im zadataka, najveći i najbolji dio naše flote je bio izgubljen. Oslobođenje zemlje je preživjela tek jedna

trećina trgovačke mornarice bivše Jugoslavije. Od brodoma ondašnje Dubrovačke plovidbe u zemlju se vratilo u 1945. godini 8 (osam) brodova duge plovidbe, koji su se odlukom naših vlasti odmah stavili na raspolaganje biv. Generalnoj direkciji trg. mornarice na Rijeci, koja je svu flotu, koja se vratila sakupila u jedno poduzeće, da bi se moglo lakše i svrsishodnije njome upravljati u vršenju vrlo velikih zadataka u obnovi naše zemlje. Ova odluka, koja se kako vidimo sama po sebi nametnula kao korisna i neminovna najteže je pogodila Dubrovnik, koji je kroz razdoblje od 1945. do 1955. godine praktično ostao bez brodarskog poduzeća i to baš u onom razdoblju, kad nije imao mogućnosti da radnu snagu zaposli u nekoj drugoj grani privrede, jer tako reći, nije je ni postojalo. (Turizam, ugostiteljstvo). Najteži pritisak na organe vlasti su činili visoko kvalifikovani pomorci, koji nijesu, zbog malog broja brodova, mogli biti zaposleni na brodovima. Poseban pak problem su bili svršeni učenici pomorske škole, koja je kroz rat, a pogotovo poslije oslobođenja davala veliki broj kadeta, koji se nije imao gdje zaposliti na brodovima. Da bi se donekle ublažio ovaj pritisak nekoliko godina se nije vršio upis učenika, a sa druge strane ograničavao se broj upisanih učenika. U tom razdoblju nije bilo teško vidjeti predratnog zapovjednika ili prvog oficira zaposlenog kao brojača u luci, trgovini, ugostiteljstvu itd. Ovakovo mrtvilo pomorske privrede Dubrovnika mnogo je doprinijelo da se visoko kvalifikovan kadar, koji se povratio u zemlju sa našim brodovima, a ne vidjevši mogućnosti uposlenja u svom zvanju, povratio natrag.

## DUBROVAČKA LUKA

Od čitave predratne privrede Dubrovnika po oslobođenju zemlje ostala je luka, koja je u obnovi naše zemlje odigrala vrlo važnu i veliku ulogu. Sa jedne strane zbog toga, što je bila prva oslobođena, kao i zbog toga što je upoređujući je sa ostalim našim lukama bila manje srušena i mogla je odmah po oslobođenju poslužiti našoj Narodnoj oslobodilačkoj vojsci za dovoz ratnog materijala, koji je bio neophodno potreban za



Motorni brod Atlantske plovidbe u vožnji

nastavak rata. Za sve ove poslove oko primanja i otpreme materijala, ukrcaja i iskrcaja brodova, luka se veoma brzo organizovala u prvom redu zahvaljujući veoma kvalitetnom kadru koga je imala, a on se u glavnom sastojao od pomoraca, koji su radom u luci čekali mogućnost ukrcaja.

Radovi oko popravka razrušenih obala, te vađenje potopljenih brodova su bili izvršeni do 1949. godine, čime su obalni kapaciteti svedeni na prvobitno stanje, te time dalo mogućnost, da su se mogla vršiti ulaganja za proširenje skladišnih kapaciteta, nabavku opreme u svrhu modernizacije radnog procesa. U skladu sa ovim izdvojili bi slijedeće:

- 1945 Izgrađeno skladište »Udarnik« kapaciteta 2000 m<sup>2</sup>
- 1947 Izvršena dogradnja skladišta »Croatia« čime se povećao kapacitet za 880 m<sup>2</sup>
- 1953 Započeta građa obale u Batali, koja je sa raznim prekidima bila završena 1958. god.
- 1959/60 Nabavljene tri, pet-tonske dizalice, izrađen betonirani prostor za smještaj boksita na Kantafigu površine 2000 m<sup>2</sup>, izrađena operativna obala u Batahovini dužine 37 metara i gazom od 10 met.
- 1961/62 Izgrađeni »silosi« za rasuti cement u Batahovini sa postrojenjima za prekrcaj.
- 1962 Izgrađena operativna obala na Kantafigu i postavljena 25-tonska dizalica.
- 1964 Nastavilo se sa izgradnjom operativne obale na Kantafigu i do 1970. izgrađeno 70 met. obale sa gazom od 10 met.
- 1965/66 Izrađeno novo skladište kapaciteta 2000 m<sup>2</sup>
- 1971 Izvršeno bagerovanje čitave luke Gruž i gradske luke.
- 1972 Izvršena rekonstrukcija vodovodne mreže kroz lučko područje i kabliranje električne mreže.
- 1973 Izgrađen trajektni vez površine 5000 m<sup>2</sup>

Rad luke kroz ovo razdoblje možemo svrstati u tri posebne djelatnosti i to u: Teretni promet, putničko-turistički promet i promet osobnih vozila.

### Teretni promet luke

1947	. . . . .	230.000 tona
1961	. . . . .	441.000 „
1964	. . . . .	513.000 „
1970	. . . . .	325.000 „
1973	. . . . .	211.000 „

Iz gornjeg prikaza vidimo da je u 1964. godini bio najveći promet od čega je samo boksit 263,000 tona u izvozu, a 116.000 tona cement u uvozu. Izgradnja luke Ploče sa jedne strane, a sa druge luke Bar, zbog rentabilnije dopreme i otpreme učinili su da je promet u 1973. opao na 211.000 tona. Uglavnom je opao promet ruda, koncentrata i proizvoda metalurgije, dočim je promet rezane građe i prehrambenih artikala u porastu.

### Putničko turistički promet

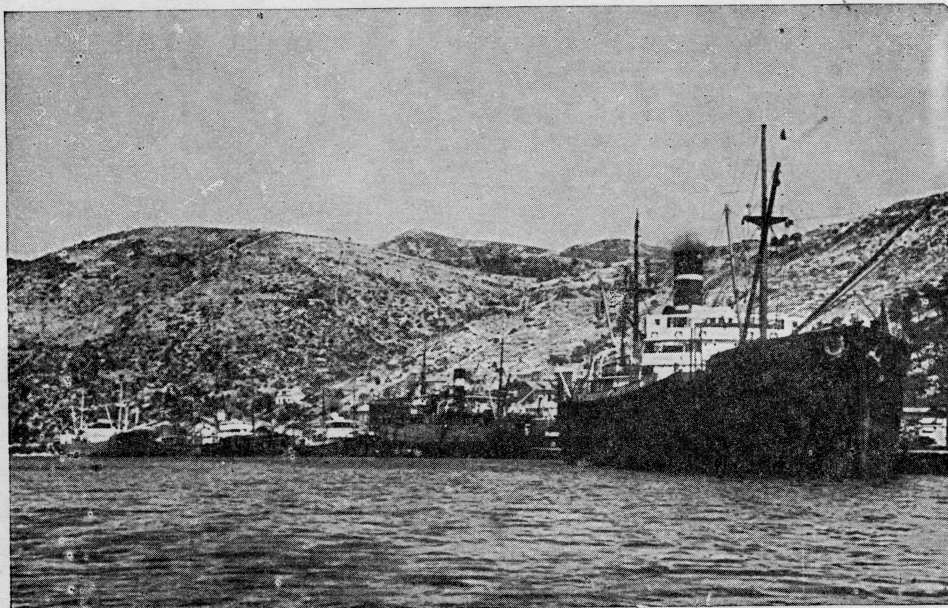
Ukupni promet putnika je u stalnom porastu i to pogotovo međunarodni promet. Izgradnjom Jadranske magistrale domaći putnički promet je bio vidno opao u početku, dok u posljednje vrijeme ima tendenciju stabilizacije.

	Međunarodni putnički promet	Domaći putnički promet	Ukupno
1962	21.215	383.593	405.203
1965	127.315	293.670	420.985
1970	219.414	215.155	434.569
1973	229.752	226.592	456.344

### Promet osobnih vozila:

Nagli porast prometa putničkih vozila je uvjetovan povećanjem trajektnih linija, a pogotovo na relaciji Dubrovnik — Bari.

	Broj vozila
1964	. . . . . 296
1967	. . . . . 5442
1970	. . . . . 13008
1973	. . . . . 20698



Gruška luka

Iz ovih prikaza je vidljivo, da Dubrovnik kao trgovačka luka u svom značaju opada, međutim, u turističkom i putničkom prometu postaje sve značajnija i te svoje mogućnosti s obzirom na značaj i položaj Dubrovnika treba koristiti pružanjem najkvalitetnijih usluga prijema i otpreme putnika.

Značajno je spomenuti i vrlo nagli porast prometa stranih jahti u luci. Dok je u 1966. taj promet bio 202, u 1973. je bio 769, što dokazuje, da je odluka o gradnji »marina« na mjestu.

U ovom kratkom izlaganju je prikazana luka Gruž, njen rad i razvoj od oslobođenja do danas, kao važan dio pomorske privrede ovog grada.

## DUBROVAČKO BRODARSTVO

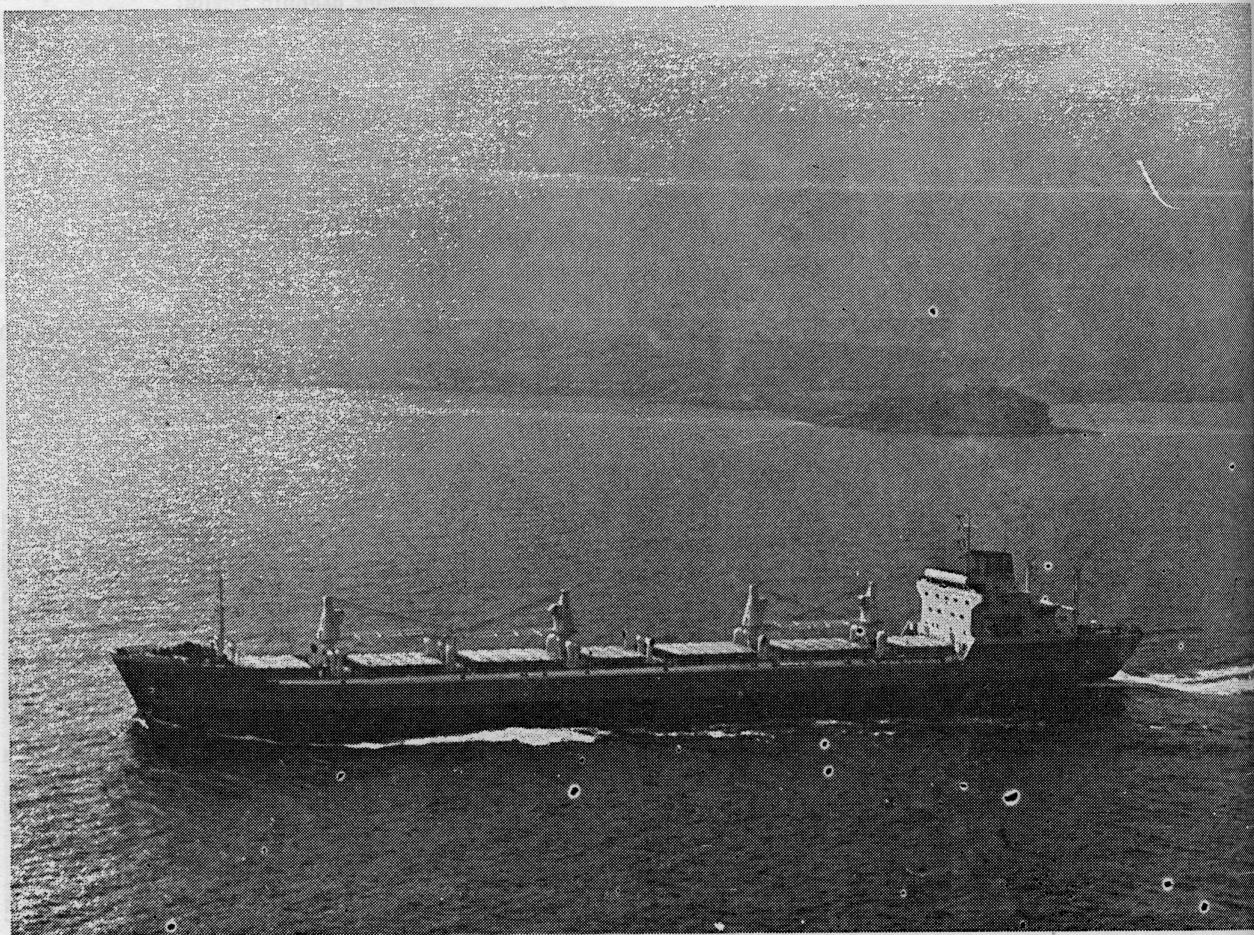
Brodarstvo kao osnovna grana pomorske privrede Dubrovnika je počelo djelovati mnogo kasnije, a razloge tome smo naveli u početku.

Negdje polovicom 1950. godine odlukom vlasti u Zagrebu dodijeljeno je Dubrovniku pet starih drvenih motornih jedrenjaka, koji su uglavnom bili nacionalizovani od vlasnika kao brodovi preko 50 tona nosivosti, a čija je nosivost bila između 60 i 100 tona. Po dodjeli ovih brodova, koji su uglavnom služili za prevoz putnika i materijala na dubrovačke otoke i uzduž obale, osniva se »Pomorsko transportno poduzeće«. Ovo isto poduzeće u 1952. godini dobija još dva broda, koji su se nalazili u izgradnji: »Bosanku« od 100 tona nosivosti i »Lovrjenac« od 200 tona nosivosti i posebni m/b »Marin Držić«, koji je imao poslužiti za

vršenje redovite pruge Dubrovnik — Cavtat u putničkom saobraćaju. Ovaj brod je predan tim što je poduzeće trebalo preuzeti otplatu kredita, kojim je brod bio građen u brodogradilištu Vranjic.

Godina 1952. je bila prekretnica s obzirom na razvitak pomorske privrede Dubrovnika iz više razloga. Te godine dubrovački pomorci osnivaju svoj »Klub pomoraca« koji je sakupio sve pomorce ovog kraja i postavio zadatak da preko svog glasila »Naše More« širi pomorsku svijest i želju da Dubrovnik ponovno postane jedan od centara našeg pomorskog brodarstva. Nadalje te iste godine se slavila 100-godišnjica Nautičke škole u Dubrovniku, kojom su se prilikom sakupili mnogi kapetani svršeni učenici ove škole i na prijedlog nekolicine prihvaćena odluka, da se od mje-rodavnih poduzmu koraci, da se iz poduzeća Jugolinija izdvoji dio brodova, koji nijesu bili neophodni za održavanje linijske službe i da se podijele komunama uzduž obale, kako bi mogle nastaviti sa ovom granom privrede koja je značila život i opstanak nekih komuna, a u prvom redu Dubrovnika. Ovo svoje traženje su obrazložili time, da su prestali razlozi, koji su bili neminovni, da se sa jednog mjesta i u jednom poduzeću duge plovidbe upravlja svim brodovima. Put za sprovođenje ove odluke je izabran preko trgovačkih komora Splita, Dubrovnika i Kotora.

Trgovačka komora u Splitu je izradila prijedlog — elaborat za izdvajanje jednog dijela brodova i način njihove raspodjele. U vezi ovog održan je sastanak 22. i 23. 5. 1953. u Splitu na kojem su pored zainte-



M/b »Cvijeta Zuzorić« u vožnji

resiranih komora saveznih, republičkih i primorskih bili predstavnici Jug. ratne mornarice, Narodnih odbora, Sindikata i predstavnici Jugolinije.

Na tom sastanku je usvojena preporuka u pogledu izvršenja decentralizacije trgovačke mornarice i donesen zaključak da primorske komore preko komore u Splitu dadu svoje konkretne prijedloge sa ekonomskim obrazloženjem za izvršenje decentralizacije. Sa ovom odlukom nije se složila komora sa Rijeke ni Jugolinija sa obrazloženjem, da još nijesu sazreli uslovi za izdvajanje dijela brodova.

Na osnovu podnijetih predloga Trgovačka komora u Splitu je sazvala u Dubrovniku dne 28. i 29. 9. 1953. t.z. »Međupomorski lučki odbor« i ostale zainteresirane predstavnike lučkih gradova i pomorskih poduzeća na kojem su se pretresli obrazloženi prijedlozi i donio zaključak, da se prijedlog o decentralizaciji dostavi Saveznom Izvršnom vijeću na konačno rješenje. Prijedlog je glasio:

»Jugoslavenskoj linijskoj plovidbi ostavljaju se svi brodovi za održavanje triju postojećih linija kao i rezerva za ove linije. Sva preostala tranperska tonaža, izdvojiti će se iz sastava Jugolinije i organizirati na slijedeći način:

- a) Brodovi do 2500 tona nosivosti će se dodijeliti Jadranskoj Slobodnoj plovidbi — Rijeka, s tim da se sjedište poduzeća prenese u Split.
- b) Od ostalih brodova organizirat će se dva tramperska poduzeća, jedno u Dubrovniku, a drugo u Kotoru.

Ovakvom prijedlogu nije se složila Jugolinija koja je zadržala svoj stav kao na sastanku u Splitu.

Spomenuti prijedlog je odmah dostavljen Saveznom Izvršnom vijeću koje nije odmah iznijelo svoje stanovište, pa je polemika i dalje nastavljena, da li izvršiti decentralizaciju ili ne. U međuvremenu je Jadranska slobodna plovidba na Rijeci iz svog sastava izdvojila sve drvene motorne brodove i od tih dodijelila Pomorskom transportnom poduzeću »Dubrovnik« tri broda »Lopud«, »Sušak« i p/b »Pčela« te ovo poduzeće tek sada ima mogućnost da se bavi transportom robe u granicama male obalne plovidbe. Kroz ovo vrijeme poduzeće je iz svog sastava izdvojilo sve male motorne jedrenjake dobijene 1950., bilo prodajom ili vraćanjem bivšim vlasnicima.

Tek u drugoj polovici godine 1955. Jugolinija je prihvatila odluku Saveznog Izvršnog vijeća — Odbor za privredu br. 075 od 5. 11. 1955. kojom zadržava sve brodove linijske plovidbe, a da ostatak tramperske tonaže izdvoji za potrebe ostalih poduzeća slobodne plovidbe.

Na osnovu ovoga je SIV — Odbor za privredu dana 3. 12. 1955. pod br. 097 donio zaključak da se novoosnovanom poduzeću »Atlantska plovidba« u Dubrovniku do konca 1955. godine ustupi 7 (sedam) izdvojenih brodova slobodne plovidbe Jugolinije.

Napomenuti je da je Narodni Odbor grada Dubrovnika na sjednici Gradskog Vijeća i Vijeća proizvođača dne 25. 5. 1955. donio rješenje pod br. 9536/55 o osnivanju pomorskog saobraćajnog poduzeća prekomorske plovidbe pod imenom »Atlantska plovidba«.

Poduzeće je od svog osnůtka, do odluke o dodjeli 7 brodova iz sastava Jugolinije vršilo pripreme za prijem brodova, kao i vršilo pripreme, da se pojavi na X konkursu za izgradnju brodova u domaćim brodogradilištima, koji je bio najavljen.

Odluku SIV-a je radnički savjet Jugolinije na svom zasjedanju 9. i 10. 12. 1955. prihvatio i donio odluku da se Atlantskoj plovidbi dodijele slijedeći brodovi: BANIJA, LIVNO, KORENICA, KORČULA,

KRAGUJEVAC i PLITVICE odmah, kako budu pristizali u domovinu, a brod BEOGRAD, kad dopuste potrebe Jugolinije, a to je bilo koncem 1956.

Nemoguće je opisati zadovoljstvo Dubrovnika, da je nakon deset godina dobio ponovno poduzeće prekomorske plovidbe i da je time otvoren put za razvoj i unapređenje ove grane privrede sa svim tim što su dobijeni brodovi bili stari i neekonomični. Ukupna nosivost brodova je bila 58447 tona, prosječna starost brodova bila je 35 godina i sve su to bili parni brodovi sa pogonom na ugljen. Najstariji je brod bio PLITVICE koji je imao 50 godina, a najmlađi BEOGRAD sa 27 godina.

Na ovakvoj bazi osnovnih sredstava počimlje put razvoja pomorskog brodarstva Dubrovnika.

Jedan od prioriteta zadatka Atlantske plovidbe je bio, što prije na brodovima na kojima je to bilo moguće, s obzirom na stanje i godine starosti, izvršiti adaptacije i time ih učiniti rentabilnim. To je bilo moguće učiniti samo na dva broda »Beograd« i »Banija« na taj način, što su se kotlovi preuredili da su kao pogon mogli koristiti lož-ulje umjesto ugljena. Za ostalih pet brodova, koji nijesu bili dugog vijeka odlučeno je, da se uz najnužnije popravke čim prije zamijene kupnjom boljih plovni brodova. Istodobno je poduzeće na X konkursu za izgradnju brodova u domaćim brodogradilištima dobilo investicioni kredit za izgradnju tri broda nosivosti cca 12000 tona. Ovu izgradnju je poduzeće povjerilo brodogradilištu u Splitu koje je brodove isporučilo »Petka« 1957, »Ruder Bošković« 1959, »Gundulić« 1960.

Odluka o kupnji boljih polovnih brodova je također vrlo brzo sprovedena u djelo. Do 1961. godine kupljeno je raznim kreditima domaćih i stranih banaka 8 brodova, a prodano u domaća i strana rezališta kao staro željezo pet brodova dobijenih decentralizacijom. Ovo poduzeće i nadalje intenzivno radi na povećanju plovni parka kupnjom boljih polovnih brodova i gradnjom novih u našim brodogradilištima. Deset godina postojanja poduzeće slavi sa još tri novogradnje izgrađene u brodogradilištu Split: »Držić«, »Kragujevac« i »Plitvice« na osnovu kredita dobijenih na 50-tom konkursu za izgradnju brodova. Istodobno poduzeće je nabavilo još 6 polovnih brodova. Naime, 1963. u poduzeću je donesena odluka, da se pored poslovanja u slobodnoj plovidbi, poduzeće počme baviti i linijskim poslovanjem, pa je u smislu ove odluke otvorena redovita linija Jadran — Zapadna obala Engleske sa kupljena tri polovna broda od cca 3000 tona nosivosti i to su »Kučiče«, »Bitola« i »Zaton«.

Pomorsko transportno poduzeće, koje je kao samostalno poduzeće jedva životarilo sa tri drvena motorna broda i 2 željezna, od kojih jedan na parni pogon ugljenom, radi ekonomičnijeg poslovanja i mogućnosti obnove parka bilo je pripojeno Atlantskoj plovidbi polovinom 1962., a koncem iste godine i brodogradilište i remontna radionica u Mokošici koja zbog pomanjkanja bilo kakove opreme za remont željeznih brodova nije mogla rentabilno poslovati.

Deset godina postojanja t.j. 1965. godinu Atlantska plovidba je dočekala sa plovni parkom od 20 brodova duge plovidbe sa ukupnom tonažom od 181.272 tone nosivosti i prosjekom starosti od 17 godina i sa 4 broda obalne plovidbe sa 1550 tona nosivosti. Prema tome, u roku od deset godina broj i tonaža brodova je skoro trostruka. Osim toga sagrađena je nova upravna zgrada sa skladištima. Za podizanje standarda radnih ljudi sagrađeno je 138 stanova.

Poduzeće na ovim rezultatima nije stalo, već je izmijenilo politiku povećanja plovnog parka s tim, što se prestalo sa kupnjom polovnih brodova (kupljen još samo M. Pracat) i donijelo je odluku da se postepeno prodaju svi kupljeni polovni brodovi i nadomjeste novogradnjama veće tonaže za potrebe slobodne plovidbe, a isto tako da se izgrade ili kupe novi brodovi za potrebe linije Jadran — Zapadna obala Engleske.

I ova odluka je veoma brzo sprovedena u djelo. U razdoblju od 5 godina t.j. do 1970. izgrađena su 4 broda bulcariera nosivosti cca 28000 tona svaki i to dva »Banija« i »Bosanka« u brodogradilištu Split djelomično vlastitim sredstvima, a djelomično inostranim robnim kreditom i dva »Banja Luka« i »Baranja« u brodogradilištu San Marco u Trstu koristeći 80% kredit brodogradilišta i 20% vlastitog učešća. Za potrebe linije u brodogradilištu u Trogiru su izgrađena dva broda »Cavtat« i »Korčula« također dijelom vlastitim sredstvima, a dijelom inostranim robnim kreditom. Osim toga izgrađena su dva broda tipa freedom

»Gundulić« i »Getaldić« u Sevilla (Španija) uz vlastito učešće od 15% i 85% kreditom brodogradilišta. Isto tako nabavljeni su za potrebe linije dva skoro nova broda »Kruševo« i »Titov Veles«, a za potrebe slobodne plovidbe brod »Miho Pracat«. Kroz ovo isto razdoblje prodano je odnosno rashodovano 15 brodova uključivši brod »Gundulić«, koji je prodan Slobodnoj plovidbi — Šibenik radi dobijanja potrebnih finansijskih sredstava za plaćanje razlike u cijeni brodova »Banija« i »Bosanka« građenih u Splitu. Za potrebe male obalne plovidbe prodana su dva drvena motorna broda, »Sušak« i »Lopud« a nabavljena 2 željezna veće tonaže »Janjevo« i »Zaton«.

Koncem 1970. godine Atlantska plovidba je posjedovala plovni park od 17 brodova duge plovidbe sa 256.000 tona nosivosti i 4 broda obalne plovidbe sa 1884 tona nosivosti. Prosječna starost brodova je bila 6 (šest) godina. Osim toga u izgradnji u Cadizu je imala jedan bulcarier »Dubrovnik« od 25.000 tona nosivosti, a u Seville dva broda tipa freedom »Ivo Vojnović« i



Inostrane jahte u Gruškoj luci

»Mavro Vetranić«. I ovi brodovi su bili građeni uz vlastito učešće od 20%, a 80% je bio kredit brodogradilišta.

Iz ovoga je vidljivo da se u potpunosti izvršio plan i odluka o investiranju za razdoblje 1965. do 1970. godine. Broj brodova prodajom starih i nabavkom novih se smanjio za 3, a tonaža povećana za 75.000 tona nosivosti. Prosječna starost od 17 godina smanjena je na 6 godina, čime poduzeće postaje jedno od najmlađih po starosti flote.

U ovom razdoblju je poduzeće u brodogradilištu i remontnoj bazi u Mokošici izvršilo niz investicija za osposobljavanje ovog brodogradilišta za remont svih vrsta željeznih brodova i osposobilo navoz za izvlačenje brodova do 600 tona nosivosti. U tu svrhu su izgrađene dvije hale sa opremom i potrebnim skladištima. Nakon potpunog osposobljavanja brodogradilišta, a pošto iz tehničkih razloga nije moglo biti rukovođeno iz samog poduzeća, a kolektiv brodogradilišta nije želio prihvatiti osamostaljenje, donesena je odluka, da se ovaj pogon uz naknadu ustupi brodogradilištu Greben iz Vela Luke, što je i učinjeno 1965. godine s tim, da brodogradilište djeluje kao pogon brodogradilišta Greben. Ovim se postiglo, da se Dubrovniku, koji je bio poznat po svojim »Škarima« zadrži bar jedna remontna baza za popravak i izvlačenje manjih brodova kao i za vršenje hitnih mehaničkih popravaka na brodovima svih vrsti.

Atlantska plovidba koja kroz uspješno poslovanje dobija sve više priznanja od svih svojih poslovnih partnera, ne prestaje sa daljnjim ulaganjima u svrhu povećanja svog plovnog parka te u 1971. sa brodogradilištem Astilleros Espanoles je sklopila ugovor za izgradnju dva bulcariera od po 27.000 tona nosivosti, također sa 20% vlastitog učešća, a 80% kreditom brodogradilišta. Time je u razdoblju od 1971. do danas ovo poduzeće došlo u posjed još pet novogradnji: »Dubrovnik«, »Ivo Vojnović«, »Mavro Vetranić«, »Ruđer Bošković« i »Cvijeta Zuzorić«. U međuvremenu je brod »Ruđer Bošković« građen 1959. u Splitu prodan Slovenskoj plovidbi — Šibenik.

Pogon male obalne plovidbe je povećan za tri broda, a smanjen za jedan koji je prodan (Pčela) tako da ovaj pogon, koji od početka 1974. djeluje kao posebna organizacija udruženog rada, raspolaže sa 7 brodova male obalne plovidbe. Danas Atlantska plovidba raspolaže sa 20 brodova duge plovidbe i 7 brodova

male obalne plovidbe sa ukupnom tonažom od 336.500 tona nosivosti i sa prosječnom starosti od 6,3 godina.

Iz prikazanog se jasno vidi put i uspon pomorskog brodarstva kao i čitave pomorske privrede, koja je na vrhu ljestvice privrede ovoga grada, bilo po značaju, brutto produktu, ili po broju uposlenih. Ono pak što je bila mora-problem 1955. godine, gdje i kako zaposliti visoko kvalifikovan kadar u pomorstvu, danas postaje problem gdje ga naći, da bi mogli popuniti posade brodova kvalitetnim kadrom.

## NAUČIČKI TURIZAM

Opaža se da poljednjih desetak godina nautički turizam kao posebna vrst turizma zauzima sve veći značaj na Jadranu. Pristajanje stranih jahti u našim lukama duž Jadrana je sve veće kao i potražnja sigurnih luka i lučica za zimovanje ovih jahti. Govoreći o luci Gruž spomenuli smo i broj pristajanja stranih jahti u ovoj luci kao i potrebu izgradnje »marina«. Poduzeće Luka raspolaže jednom improviziranom »marinom« koja može primiti oko 20 jahti za vrijeme turističke sezone dajući vez i najminimalnije usluge. Međutim sve veća potražnja za »marinama« dala je podstrek Hotelskom poduzeću »Dubrovnik« da u dubrovačkoj rijeci Ombli na mjestu gdje se nalazi porušeni dvorac Sorkočević izgradi »marinu« koja, uz pružanje sigurnog veza za cca 100 jahti može da pruži i ostale usluge, koje mora da ima jedna suvremena »marina« kao, pogodan navoz, vodu, potrebne radionice za popravke, telefon, smještaj itd. Ruševina dvorca je potpuno obnovljena u stilu u kojem je bio i može da pruži potpun pansion za dvadesetak osoba u vrio ukusnim sobama sa svim konforom. Osim toga ima restoran i veliku baštu u samoj marini. Ova marina djeluje već dvije godine i potpuno je iskorištena.

Kada već govorimo o nautičkom turizmu, treba spomenuti i turističku agenciju »Atlas« koja posjeduje malu »bijelu flotu« od 8 brodova za prevoz putnika i sa kojom ovo poduzeće za vrijeme sezone održava redovite izlete od Korčule do Crnogorskog primorja, uključujući dubrovačke otoke Koločep, Lopud, Šipani i Mljet.

U ovom kratkom prikazu cjelokupne pomorske privrede u Dubrovniku od oslobođenja do danas nastojalo se obuhvatiti sve ono što tako reći diše sa morem uz napomenu, da je pomorsko brodarstvo stup i nada ove privrede.

Kap. Špiro SAVIN

