

A n t u n K o b a š i ć

Fakultet za turizam i vanjsku trgovinu,
Dubrovnik

NEKI SOCIO-EKONOMSKI ASPEKTI 100-GODIŠNJEG RAZVOJA DUBROVNIKA (1890—1990.)

U posljednjih 100 godina razvoja došlo je do velikih strukturnih promjena u oblasti gospodarstva i populacije na dubrovačkom području. Te promjene su se odvijale u međuovisnosti, neujednačeno po fazama, ali su bitno izmijenile gospodarsku i socijalnu sliku područja.

Uvodne napomene

Starija povijest Dubrovnika, poglavito njen dio prije pada Dubrovačke Republike, prilično detaljno je izučavana i rezultati su višekratno publicirani. Nasuprot tomu, noviji o povjesti, nakon pada Republike, nije dovoljno izučen i sadrži mnogo nepoznanica. Zanimanje istraživača za izučavanjem toga dijela povijesti, posebno one gospodarskog razvoja, evidentno je manji od onog za ranije doba. Možda su razlozi u brojnim sustavnim promjenama, manjkavosti i neujednačenosti izvora iz toga dijela povijesti.¹

Razne nepoznanice iz razdoblja nakon pada Republike svakako su najbrojnije u području socio-ekonomskog razvoja, budući da se takav razvoj obično ilustrira numeričkim pokazateljima, kojih je u sačuvanoj dokumentaciji nedovoljno za detaljnija istraživanja. Ipak, odgovarajućim korištenjem raspoloživih globalnih i pojedinačnih pokazatelja moguće je rekonstruirati neke aspekte tog razvoja, što je cilj ovoga rada. Sintagma »neki aspekti« u naslovu rada ukazuje na ograničenje istraživanja samo na pojedine globalne aspekte socio-ekonomskog razvoja dubrovačkog područja.

Razvoj Dubrovnika je nemoguće promatrati izvan cjelokupnog područja koje ga okružuje i naziva se dubrovačkim područjem. To je uglavnom područje što ga je pokrivala bivša Dubrovačka Republika (bez Lastova). Najveći dio tog područja pripadao je ranijoj općini Dubrovnik (iz 1990), a mali dio općini Korčula (naselja na »vrhu« Pelješca).

Kao konstanta kroz cijelo promatrano razdoblje koriste se podaci o kretanju stanovništva, budući da je ono u više popisa (od onog 1869. pa do posljednjeg 1991. godine) uglavnom evidentirano na sličan način (isti globalni pokazatelji). Kretanje stanovništva je bilo ovisno o društveno-ekonomskom razvoju i mijenjalo svoja obilježja pod neposrednim utjecajem tog razvoja. Ono je opet povratno djelovalo na ekonomski i društveni razvitak,

¹Tokom razmatranog vremena mijenjali su se režimi vlasti i način statističkog evidentiranja, a zatim i teritorijalni okviri u kojima se vodila evidencija, što otežava praćenje, odnosno istraživanje.

pa su istraživanja ekonomskih kretanja ovdje vremenski povezivana s razdobljima popisa stanovništva, u okviru različitih političkih sustava.

Ova istraživanja nisu obuhvatila razdoblje između 1808. i 1890. godine, što donekle kida kontinuitet s ranijim istraživanjima doba Dubrovačke Republike, ali je to ostavljeno za neko od slijedećih istraživanja kako bi ovdje promatrano razdoblje odgovaralo 100 godišnjem razvojnom putu i razvojnoj fazi tokom koje je bilo značajnih promjena u strukturi dubrovačkog gospodarstva i stanovništva.

1. ODREDNICE EKONOMSKOG RAZVOJA NA PRIJELAZU IZ 19. U 20. STOLJEĆE

Za Dubrovnik, kao izrazito pomorski grad (i područje), pri kraju 19-og i na početku 20. stoljeća najznačajnija gospodarska događanja vezana su za promjene u oblasti pomorstva, odnosno morskog brodarstva. Oštra zamjena jedrenjaka parobrodima u tom razdoblju s jedne, a štetne posljedice trgovačkog i brodarskog ugovora Austrougarske i Italije (sklopljen u Rimu 1891, koji je davao je povlastice Talijanima za slobodno doticanje naših luka) i uskraćivanje subvencija Dubrovačkoj parobrodskoj plovidbi nakon 1891. s druge strane doveli su dubrovačko brodarstvo u dosta tešku situaciju.² To razdoblje stanovite stagnacije u jednoj od najznačajnijih gospodarskih djelatnosti ovog područja odrazilo se negativno na cjelokupni gospodarski život područja. Tako se kroz nekoliko godina osjetilo stagniranje cjelokupne gospodarske aktivnosti, budući da je brodarstvo bilo oslonac dotadnjeg razvoja područja (na brodarstvo su se oslanjali trgovina, brodogradnja, bankarstvo, pa i neke druge proizvodne i uslužne djelatnosti).

Prvo je došlo do praktičkog nestajanja brodogradnje kao respektabilne gospodarske djelatnosti na ovom području. U Gružu je sredinom i u drugoj polovici 19. stoljeća bila prilično razvijena gradnja drvenih brodova, ali je napuštanjem jedrenjaka ta aktivnost smanjivana, tako da je u 1890. godini izgrađeno svega 9 manjih barki na kojima je radilo 29 djelatnika.³

To je, uz opadanje gospodarske aktivnosti u drugim međuzavisnim djelatnostima (trgovina, obrtništvo), dovelo do relativnog smanjenja privređivanja stanovništva i izazvalo brojne ekonomske emigracije s ovog područja. »Zlatno doba« u razvoju dubrovačkog gospodarstva završilo je padom Republike, budući da je nakon toga, kroz kraće razdoblje pod upravom Francuske a zatim duže pod Austrougarskom, gospodarska aktivnost na ovom području oslabila, a s njom i opći napredak.

Na razmeđu ta dva stoljeća žitelji ovog područja su živjeli pretežno od prihoda iz četiri vodeće gospodarske djelatnosti: pomorstvo, trgovina, obrtništvo i zemljoradnja (poljoprivreda), pa je stanje u tim djelatnostima imalo jakog odraza na opći napredak i životne uvjete ljudi. U to vrijeme se bilježe i začeci turizma, a značajna je i aktivnost novčarskih institucija koje su tada počele igrati značajniju ulogu u razvoju područja (uglavnom kroz kreditiranje brodarstva — nabavke parobroda).

Brodarstvo kao djelatnost koja je najviše afirmirala dubrovačko gospodarstvo, krajem stoljeća proživljava značajnije promjene i dosta tešku fazu opstanka i razvoja. Nakon prvog parnog broda (»Dubrovnik«), kojeg dubrovački pomorci uvode u promet 1880. godine, parobrodi postupno zamjenju jedrenjake i njihovi kapaciteti rastu do kraja stoljeća

²I. Perić, Dubrovačko pomorstvo u 19. i 20. stoljeću, JAZU, knj. 20, Zagreb, 1984, str. 119.

³Đ. Krečak, Gruška brodogradilišta i škari, »Dubrava« br. 113, Dubrovnik, 1940. i I. Perić, op. cit. str. 119.

na ukupno 16 parnih brodova sa 20.450 BRT. Vlasnici tih parobroda bili su udruženi u 4 parobrodarska poduzeća (Dubrovačka parobrodarska plovidba, Parobrodarsko društvo Unione, Parobrodarsko društvo Napried i Parobrodarsko društvo Balkan). Ovi brodovi su bili upisani u tri kategorije kao: »velika obalna«, »mala obalna« i »duga« plovidba.⁴

Početak 20-og stoljeća obilježen je pojačanom konkurentskom borbom brodara u obalnom pomorskom prometu. U tom prometu je sudjelovalo više pomorskih tvrtki/društava, a takmičili su se u neravnopravnim uvjetima jer su neki bili subvencionirani a drugi ne. O tim pitanjima raspravljalo se u dalmatinskom saboru i tražene su intervencije kod ministarstva trgovine. Istovremeno su vođene i rasprave o fuziji dubrovačkih parobrodskih društava, ali su osnivana i neka nova (P. D. Zora, Obalna paraplovidba, Slobodna plovidba I. Račić). Brodogradnja je gotovo zamrla i zadržala samo neke servisne djelatnosti uz gradnju manjih baraka (zatvoreni su mnogi »škari« u Gružu).⁵

Od početka stoljeća do pred I. svjetski rat znatno je povećan broj tonaža brodova (trgovačkih i putničkih). Uz nešto skromnije kapacitete putničkog brodovlja, trgovačka mornarica je u zadnjoj predratnoj godini (1913.) raspolagala s 25 parobroda duge plovidbe (86.129 BRT) i 8 parobroda male obalne plovidbe (3.540 BRT).⁶

U ovom razdoblju dolazi do velikih promjena u tokovima roba i usluga koje su činile gospodarsku osnovicu područja. Geopolitičke promjene, diktirane preusmjerenjem prometa, prometne takse, suženje gravitacijskog područja, diskriminacijske mjere itd. s jedne, a tehnološke promjene, otežani »izvoz« važnijih poljoprivrednih proizvoda ovog kraja, neke prirodne nepogode i ekonomska kriza na širem prostoru ovog dijela Europe s druge strane, uzrokom su gospodarskog slabljenja i gubitka ranije ekonomske pozicije Dubrovnika.

Dok je pomorski promet slabio, jačale su neke kopnene veze, poglavito nakon izgradnje i puštanja u promet uskotračne željeznice 1901. godine.⁷ Sedam godina nakon toga, tj. 1908, izgrađena je željeznička pruga (završena) do Zelenike. Te željezničke veze ipak nisu mnogo pomogle razvoju gospodarske aktivnosti na ovom području, jer je u to vrijeme željeznica služila uglavnom za izvoz drva iz Bosne preko luke Gruž, a veoma malo za druge svrhe. U međuvremenu su zbog mnogih okolnosti (posebno geopolitičkih interesa) robni tokovi usmjeravani morem, ali posredno preko luka Trst i Rijeka.

Dubrovačka luka (Gruž) je od početka stoljeća pa sve do pred prvi svjetski rat služila uglavnom za izvoz drva iz Bosne (i nešto manje za promet drugih roba i putnika). Tako je npr. u zadnjoj predratnoj godini (1913) iz Gruža izvezeno 1,367.523 tone robe, od toga čak 1,342.867 tona drva.⁸ Tada je Južna Dalmacija (s Dubrovnikom) u trgovačkom i prometnom smislu bila prilično ovisna o lukama Trst i Rijeka, pa je »preko tih luka ona dobijala što joj je bilo potrebno i izvozila svoje produkte«.⁹ Istovremeno je preko gruške luke vršen uvoz, poglavito povrća iz Italije (na »sitno«), »kojeg su talijanski useljenici prodavali s brodova i na javnim trgovima«.¹⁰ U Dubrovnik se te robe uvezlo 1913. godine

⁴Detaljnije podatke o ovim brodovima daje I. Perić u cit. djelu (1984) str. 123—185.

⁵Ibidem

⁶Trgovačko-obrtnička komora (TOK), Stanje i potrebe privrede..., Izvještaj, 1. X 1930. Dubrovnik, Povijesni arhiv Dubrovnik (PAD), 4 P-28/1930.

⁷Otvaranje željezničke pruge u Dubrovniku obavljeno je 15. i 16. srpnja 1901, a o tome su prigodne članke donijeli »Dubrovnik« br. 29. od 21. 7. i »Crvena Hrvatska« od 20. 7. iste godine.

⁸TOK, Stanje i potrebe..., cit. izvještaj Komore, str. 68—69.

⁹Ibidem, str. 68.

¹⁰Ibidem, str. 69.

9.706 tona, a ukupni izvoz, isključujući drvo, iznosio je 11.441 tonu (u tome je pivo sarajevske pivovare, izvezeno u Italiju, Albaniju i Crnu Goru, iznosilo 3.613 tona).¹¹

Postoji mišljenje da luka, od uvođenja uskotračne željeznice pa do pred rat 1913. godine, nije mnogo pomogla razvoju Dubrovnika, a sam Dubrovnik u tom razdoblju nije bio »podignut na nivo moderne trgovačke luke«, jer je »takva nova luka, namjerno izolirana od svog prirodnog zaleđa, bez ikakvih suvremenih lučkih uređaja, sa zaobilaznom strateškijskom željeznicom i slabog kapaciteta, imala male ili nikakve veze s ekonomskim ili trgovačkim interesima Dubrovnika...«¹²

Trgovina, koja je u gradu vjekovima bila jedna od vodećih djelatnosti, pri kraju 19. stoljeća je proživljavala vrijeme stagnacije, budući da su zamjene jedrenjaka parobrodima i promjene prometnih pravaca (diktirane geopolitičkim interesima) snažno utjecale na sužavanje gravitacionog prostora dubrovačke trgovine i slabljenje prekomorske i veletrgovine općenito. Veletrgovina je u to vrijeme nešto pojačala veze s Bosnom i Hercegovinom (nakon ukidanja granica), a razvijao se i svojevrsni sajamski oblik trgovine. Na toj osnovi se održavalo nekoliko seoskih (pretežno stočnih) sajмова na širem području (Trpanj, Ston, Slano, Stravča, Mrcine). Krajem stoljeća preko Dubrovnika se izvozilo ulje, vino, koža, stoka, konzervirane masline, kadulja, lišće lovoričke, loj, tjestenina, neoprana vuna, proizvodi od voska i sl. (u manjim količinama), te ponešto drvenog namještaja (tranzitno za Crnu Goru). Tim izvozom se bavi oko 40 firmi, a glavni pravci izvoza su: Trst, Bari i tranzitno Rijeka.¹³

U posljednjem desetljeću prošlog vijeka, sve do pojave filoksere, izvozile su se veće količine vina s ovog područja, a time se bavilo 15-tak firmi. Međutim, zbog jake konkurencije talijanskih i francuskih vina na svjetskom tržištu, došlo je do zastoja ovdašnjeg izvoza. Tada kao i početkom ovog stoljeća tražilo se rješenje u preradi slabijih vina u rakiju i drugo, te preradi komine (dropa) u stočnu hranu.¹⁴ Problemima izvoza vina bavila se kasnije i posebna komisija, formirana od dalmatinskog namjesništva krajem 1908. godine. I izvozna poduzeća su se borila za poboljšanje mogućnosti izvoza vina pa je tako jedno od vodećih izvoznih poduzeća, »Prvo dalmatinsko trgovačko poduzeće«, 1908. godine podnijelo prijedlog za uvođenje premija na izvoz vina u cilju poboljšanja konkurentnosti u izvozu.¹⁵ Vinska kriza pogoršava ekonomsko stanje stanovništva, pa je iste godine trgovini dozvoljeno da uveze veću količinu žita (5930 met. centi) bez carinjenja za potrebe stanovništva.¹⁶

Uglavnom, trgovina je dočekala kraj predratnog razdoblja u situaciji kad je moglo biti riječi samo o relativnoj razvijenosti maloprodaje, a veoma slaboj razvijenosti trgovine na veliko i izvozne trgovine. U tom smislu se u jednom poslijeratnom izvještaju trgovinske komore kaže »kako prije rata ne može biti govora o kakvoj trgovini na veliko, tako je isključena bila i svaka veća izvozna i uvozna trgovina.«¹⁷

¹¹Ibidem, str. 69.

¹²L. Vidak, Iz stoljetne borbe Dubrovnika za veze sa zaledem, Beritićev zbornik, Dubrovnik, 1960. str. 307—317.

¹³PAD, Izvješće Trgovinsko-obrtničke komore, Dubrovnik, br. 83/1890. i M. Vrsalović, Maslinarstvo i uljarstvo, Zadar, 1901.

¹⁴PAD, arhiva Trgovačko-obrtničke komore, br. 442 i 468/1903.

¹⁵PAD, arhiva Trgovačko-obrtničke komore, br. 1234/1904.

¹⁶M. Kapović, Radnički pokret u Dubrovniku 1874—1941, HAD, Dubrovnik, 1985, str. 49.

¹⁷TOK, Stanje i potrebe..., op. cit. str. 69.

Obrtništvo kao jedna od najrazvijenijih gospodarskih djelatnosti u doba Republike, počelo je propadati pod kraj XIX. stoljeća i tako nastavilo i početkom XX. Zabilježeno je da između 1900. i 1906. godine nije prijavljen ni jedan učenik za izučavanje postolarskih i zidarskih zanata, a tek nešto bolja situacija je bila kod drvodjelaca, krojača i limara¹⁸.

Veliki broj proizvodnih zanata, po kojima je Dubrovnik ranije bio poznat (zlatarstvo, bravarstvo, strojenje kože, pa i kućni obrti) ustuknuo je pred prodorom industrije, počevši propadati »nemoguću da se održe pred utakmicom jake bečke industrije, koja je jeftinim proizvodima poplavila tržište«.¹⁹ Osim toga, propadanju obrtništva pridonijela je i situacija u kojoj »obrtnički red nije bio stvoren za prilike u Dalmaciji te mnoge odredbe njegove ostale su mrtvo slovo«^{19a}.

Već u posljednjoj četvrtini 19-og stoljeća trgovina i obrtništvo u Dubrovniku bili su udruženi u najstariju zajedničku Trgovinsko-obrtničku komoru, koja je prilično pomogla u rješavanju raznih problema i unapređivanju ove dvije djelatnosti. Zanimljivo je da je službeni jezik ove Komore sve do 1895. godine bio talijanski. Tek na predhodni zahtjev članova Komore od 10.12.1894. godine uvodi se hrvatski jezik. Prvi dopis koji je Komora arhivirala na hrvatskom jest pismo Trgovinsko-obrtničke Komore iz Splita, koja je 30.4.1895. tim pismom izrazila zadovoljstvo i čestitala dubrovačkoj Komori na odluci da se hrvatski uvede kao »isključivo uredovni jezik Komore...«²⁰ Već 6.5.1895. godine objavljen je prvi oglas na hrvatskom jeziku, kojim je najavljeno organiziranje izleta na relaciji Dubrovnik—Split—Zadar—Trst.

Neki oblici industrijske proizvodnje na području grada (makar su imali karakter obrtništva) javljaju se također u tom razdoblju. Među prvima je proizvodnja pića (Podrumi tvrtke P. Kolić, osnovane 1877. godine) i proizvodnja tjestenine (Forno Roland 1912. godine), a tu se još mogu ubrojiti i pogoni tiskara (Hrvatska tiskara, Srpska štamparija 1879. i tiskara De Giuli 1905.).²¹ U to vrijeme (prije osnovani) djelovali su i neki manji proizvodni pogoni na širem području (izvan grada), ali se smatralo da »industrija nema uvjeta pa se ostalo na lokalnim pogonima industrije ribe u Trpnju i Španu, ciglane u Kupařima, i mlinske industrije u Mlinima« (gdje se obavljalo mljevenje žita iz Rusije do zabrane uvoza).²²

Dok je u **gradu** smanjivana aktivnost zbog spomenutih promjena (što su se negativno odrazile na pomorstvo, brodogradnju, trgovinu i zanate), **na selu** je raslo zaduživanje (veliki porezi, slab urod, sušne nerodne godine, obveze prema veleposjednicima itd.) i broj novih gospodarstva, što je dovodilo do usitnjavanja posjeda. Na selu se teško preživljavalo, tako da je raslo iseljavanje stanovništva, tzv. ekonomska emigracija.

Glavni proizvodi sela (*poljoprivredni*) u to vrijeme bili su vino i ulje. Pojava filoksere 1894. uništila je mnoge vinograde i tako prisilila ljude na veću orijentaciju prema maslinarstvu. Dio seljaka nije mogao ostvariti takvu promjenu i oni odlaze u grad kao najamni radnici. Preostali vinogradari, u težnji za oporavkom, nastoje se udruživati i počinju osnivati prve vinarske zadruge (1906 Gruda i 1908 Kuna). Nastoji se obnoviti vinograde na

¹⁸M. Kapović, op. cit. str. 45. temeljeno na izvještajima TO komore u Dubrovniku.

¹⁹TOK, Stanje i potrebe..., op. cit. str. 69.

^{19a}Ibidem

²⁰PAD, Arhiva Trgovačko-obrtničke komore, Dbk, br. 237/1895. te pisma splitske komore br. 564. i 594/1895.

²¹TOK, Stanje i potrebe... op. cit. str. 95—101. i »Crvena Hrvatska« br. 9—10/1905.

²²TOK, Stanje i potrebe... op. cit. str. 99.

američkoj sadnoj podlozi i u tu svrhu se 1908. godine podiže rasadnik matičnjak u Čibači.²³

Poplave u Konavoskom polju su često uništavale ljetinu, (snažnije u 1905. i 1906.) zbog čega je bio pokrenut zahtjev za isušivanje Konavoskog polja, a u interesu pravičnije raspodjele navodnjavanja i izgradnje kanala osniva se Vodna zadruga.²⁴

U isto vrijeme se osnivaju i uljarske zadruge s težnjom da se unaprijedi uljarstvo (plasman kojeg je također otežan). Prva je osnovana u Orašcu 1906, a zatim slijede u Šipanu, Janjini, Dubi, Žuljani i G. Vručici. Osnivane su i potrošno-obrtne zadruge, mljarske i druge zadruge, seoske zajmovne blagajne itd.²⁵

Uz vinogradarstvo i maslinarstvo, krajem XIX. stoljeća se razvijala i sadnja duhana, a 1892. godine u Dubrovniku je osnovan Ured za otkup duhana. Evidentiran je veliki broj uzgajatelja duhana (1893. čak 1114 uzgajatelja), a 1896. je igraden pogon za fermentaciju duhana i skladište. U situaciji kad je filoksera uništila veliki dio vinograda duhan je spasio mnoge seljake. Usporedo s duhanom javio se i uzgoj buhača, ali je nakon 1909. godine, zbog pojave jeftinijeg japanskog buhača, oslabljen plasman i smanjena proizvodnja.²⁶ Kasnije opet dolazi do poboljšanja plasmata i rasta proizvodnje buhača, a seljaci se, umjesto dotadašnjeg »svaštarenja« postupno specijaliziraju za neku od ovih vodećih kultura.²⁷ Međutim, usitnjeni posjedi nisu omogućavali ozbiljniju specijalizaciju, pa se još uvijek za preživljavanje dopunjavalo različitim kulturama za vlastite potrebe ili tržište.

Ribarstvo je bilo razvijeno u nekoliko obalnih mjesta i na otocima, a najviše u Trpnju, Stonu, Slanom, Šipanu, Mljetu, Koločepu i Moluntu. Lovili su uglavnom plavu ribu jer nisu imali opremu za ribarenje na otvorenom moru, što su već tada u velikoj mjeri koristili Talijani. Stoga ovdašnji ribari nastoje stvoriti bolje uvjete korištenjem mogućnosti dobivanja kredita i počinjaju s udruživanjem u ribarske zadruge (Molunat, Koločep, Šipan, Mlini, Lopud, Sustjepan, Babino polje, Prožura, Maranovići, Trpanj, Doli, Broce, Trsteno).²⁸ Firma Societe Generale Fransaise gradi 1911. godine na Šipanu tvornicu za preradu ribe, a prije toga, 1895. godine, u Trpnju je društvo Anglo-Bank (filijala SGF) podiglo tvornicu za konzerviranje ribe. Aktivirana je i proizvodnja kamenica i drugih školjakaša u Stonu gdje je osnovano i poduzeće Bistrina.²⁹ Tih godina se s ovog područja izvozilo dosta slanih srdela u Italiju i Grčku.

U međuvremenu se formira jedna nova djelatnost, koja će u kasnijem razvoju Dubrovnika imati veliko značenje. To je turizam, koji se organizirano javlja krajem prošlog stoljeća. Do tada se određeni promet stranaca odvijao više spontano, a to su bili uglavnom poslovni ljudi i izletnici. Oni su za smještaj u gradu koristili neke manje hotele i gostionice kao što su hotel Miramar, hotel Petka, hotel Lacroma, hotel De la Ville, te gostionice Boscheto, K suncu, Alla Marina i neke druge, a značajnija orijentacija na organi-

²³S. Ožanić, Poljoprivreda Dalmacije u prošlosti, Društvo agronoma NRH, Split, 1955, str. 202.

²⁴Podaci o situaciji na selu uzeti iz citirane knjige M. Kapović, str. 21—26.

²⁵Ibidem, str. 28—29.

²⁶Podaci u ovom odjeljku preuzeti iz citirane knjige M. Kapović (1985), str. 21—28, a za kraj 19. stoljeća, M. Vrsalović, cit. djelo.

²⁷D. Foretić, O ekonomskim problemima Dalmacije u drugoj polovici XIX. stoljeća do prvog svjetskog rata, Hrvatski narodni preporod u Dalmaciji i Istri, Zagreb, 1969. str. 47—55.

²⁸M. Kapović, o ribarskim zadrugama, op. cit. str.26.

²⁹M. Kapović, op. cit. str. 26—27.

zirani smještaj turista dolazi tek s izgradnjom prvog modernog hotela Imperial 1897. godine.³⁰

Općinska administracija je od 1896. godine vodila evidenciju posjetilaca (turista). U prvoj godini evidentirala je 1976 posjetilaca, a četiri godine kasnije, tj. 1900. godine, već 7196 posjetilaca. Sljedećih godina do pred prvi svjetski rat broj turista stalno raste, a 1912. godine je zabilježeno preko 26.000 (26030) posjetilaca turista. U međuvremenu su otvarani i drugi hoteli (hotel Austria 1902, lječilište Thermoherapia 1903, hotel-restaurant Gradac 1908, hotel Hollmann), te nekoliko pansiona, svratišta i gostionica.³¹

Razvoju turizma u to je vrijeme posvećivana posebna pažnja, pa je 1897. godine ovdje osnovano Društvo za promicanje interesa Dubrovnika, čija je glavna svrha bila »da posjetiocima Dubrovnika učini ugodnim boravak i da jakom i uspješnom utakmicom pribavi što više stranaca u Dubrovnik«. ³² To društvo će kasnije igrati značajnu ulogu u razvoju dubrovačkog turizma.

Komunalije, koje su na prijelazu dvaju stoljeća bile u upotrebi, bivaju opterećeni povećanim korištenjem, a promijenjeni uvjeti tražili su i drukčiju kvalitetu (turizam, dolazak željeznice), tako da je početkom stoljeća općina uzela zajam za izgradnju vodovoda za Gruž i Lapad i počela izgradnju 1903. godine. Prije toga, 1896. godine, počela je izgradnja, a 1899. pušten u promet put iza grada. Nakon toga su izgrađeni putovi Gruž—Lapad (1898.), Boninovo-Gospa od milosrđa (1900.). Električno osvjetljenje uvedeno je 1901. godine, nakon što je izgrađena termoelektrana na Batali.³³ Pod kraj 1910. (22.12.1910) puštena je u promet dubrovačka električna željeznica (tramvaj) na relaciji Pile—Gruž.³⁴ Rješavani su i mnogi drugi manji komunalni problemi, uglavnom povremenim akcijama općine.

U ovom razdoblju djelovalo je i nekoliko **novčanih zavoda** u Dubrovniku. Prva je 1902. počela djelovati Dubrovačka trgovačka banka d.d. »Zadatak joj je pomoći zanatlija- ma i doći u susret manjim potrebama trgovaca i obrtnika«. Iste godine je otvorena i Hrvatska veresijska banka (u drugoj polovici godine), koja je imala podružnice u Zadru i Šibeniku, a kasnije i u Splitu; Zatim Srpska štedionica (XI 1902), a dvije godine kasnije (1904) osnovana je Hrvatska pučka štedionica (IV 1904). Iste (1904) godine je otvorena Centralna kasa Saveza srpskih privrednih zadruga na primorju. Dubrovačka trgovačka banka je 1912. fuzirana s tršćanskom Jadranskom bankom, a 1914. godine je u Dubrovniku počela djelovati i Srpska centralna banka za primorje. Tako je zadnjih godina pred Prvi svjetski rat djelovalo u Dubrovniku 6 novčanih zavoda (3 banke i 3 štedionično-kreditna zavoda) koji su podržavali funkcioniranje ovdašnjeg gospodarstva.³⁵

Sve te aktivnost prekinute su ratom 1914. godine, a poslijeratni nastavak, od 1919. odvijao se u potpuno drukčijim uvjetima, tako da se u mnogočemu počinjalo iznova, a tamo gdje se nastavljalo na ranije dostignutom također nije bilo isto.

³⁰Podaci o razvoju turizma uzeti iz knjige I. Perić, Razvitak turizma u Dubrovniku i okolici od pojave parobrodarstva do 1941. godine, Dubrovnik, 1983, str. 41—126.

³¹Ibidem, str. 93 i 119—128.

³²Ibidem, str. 84.

³³Podaci o izgradnji komunalnih objekata, I.Perić, op. cit. (1983), str. 77—83.

³⁴Crvena Hrvatska, br. 103, 1910.

³⁵I. Perić, O nastanku, ustrojstvu i djelovanju novčarskih zavoda u Dubrovniku u zadnjim decenijama pod austrijskom vlašću, Anali JAZU, knj. XXI, 1983. podaci sa str.7 7—83.

2. GOSPODARSTVO IZMEĐU DVA RATA (1919/1940)

Neposredno nakon I. svjetskog rata ekonomska situacija u Dubrovniku bila je slična onoj u ostaloj Europi. Prilično osiromašeno gospodarstvo, razbijena gospodarska organizacija, neimaština i ratne traume obilježile su početak ovog razdoblja. U takvim okolnostima počelo je poslijeratno razdoblje i ponovno uspostavljanje normalnog gospodarskog života. Tok razvoja u tom razdoblju između dva rata prošao je tri karakteristične faze. **Prva** faza traje desetak godina, tj. do 1928. godine (pred početak poznate svjetske ekonomske krize) i predstavlja vrijeme oživljavanja (nakon rata) i rasta gospodarske aktivnosti. **Druga** faza obuhvaća razdoblje trajanja svjetske ekonomske krize (1929—1933.) i karakteristična je po vidljivoj ekonomskoj stagnaciji, a **treća** predstavlja doba ubrzanog razvoja i omeđena je razdobljem od 1933/34. do 1938. odnosno do 1940. godine ako se obuhvate i dvije posljednje predratne godine (kada je oslabila gospodarska aktivnost zbog prvih ratnih sukoba u Europi).

Tri glavne gospodarske oblasti, na kojima se temeljio predratni razvoj dubrovačkog područja (pomorstvo, trgovina i zemljoradnja) iz rata su izašle s različitim stupnjem stradanja i sposobnosti za dalji razvoj. Ostale oblasti, premda značajne za cjelokupni razvoj područja, ipak su u toj početnoj fazi imale inferiorni položaj prema ovim glavnim, a postojeća materijalna osnova im je otežavala »start«. Glavna obilježja razvoja značajnijih gospodarskih, oblasti tokom ovog međuratnog razdoblja, bit će prikazana po redosljedu značenja.

Pomorstvo (brodarstvo i lučka djelatnost) je i nakon rata ostalo jednom od glavnih gospodarskih oblasti ovog područja, premda je u toku rata pretrpjelo stanovite gubitke. Nakon potpisivanja mira u studenom 1918. godine savezničke zemlje (Francuska, Italija i V. Britanija) su rekvirirale sve brodove Austrougarske države, među kojima su bili i brodovi dubrovačkih vlasnika. Godinu dana kasnije, zaključkom Mirovne konferencije u Parizu 21. studenog 1919. odlučeno je da se svi brodovi nosivosti do 2.000 tona vrate vlasnicima na Jadranu, s tim što je Kraljevini SHS ostavljena mogućnost da podnese zahtjev o vraćanju i većih brodova. Stvarno vraćanje brodova do 2.000 tona nosivosti počelo je tek u svibnju 1920. godine, a zatim slijedi i vraćanje većih brodova.¹

Među brodovima koji su pariškim sporazumom pripali Jugoslaviji 23 broda s 48.560 BRT bilo je u vlasništvu dubrovačkih brodara, odnosno dioničarskih društava s pretežnim dubrovačkim kapitalom (Dubrovačka parobrodarska plovidba, Slobodna plovidba — I. Račić, Obalna paroplovidba i vl. J. Batinić). Nakon ponovnog preuzimanja ovih brodova poslovanje su nastavila sva tri sponenuta društva (sada akcionarska).²

Godine 1919. u Dubrovniku je osnovana Jugoslavenska pomorska matica, koja je pokrenula izdavanje prvog pomorskog časopisa »Naše more« i postala njegovim izdavačem. Prvi broj je izašao 1. studenog 1919. godine. Međutim, ovaj časopis je imao kratki životni vijek, jer je nakon 8. broja prestao izlaziti u Dubrovniku s namjerom da nastavi u Beogradu, gdje je Matica »preselila« u jedinjenjem s tamošnjom organizacijom »Galeb«. Prestanak izlaženja ovog časopisa u Dubrovniku, »bio je njegov završetak«.³

Nastavljajući poratno poslovanje i koristeći ranije stečenu materijalnu osnovu, »Dubrovačka parobrodarska plovidba« se razvila u najveće brodersko poduzeće u tadašnjoj Ju-

¹I. Perić, Dubrovačko pomorstvo u 19. i 20. stoljeću, HAZU, Knj. 20, Zagreb, 1984, str. 219.

²Ibidem, 223—226.

³Ibidem, 232.

goslaviji, tako da je već 1925. godine bila na prvom mjestu sa 16 brodova i tonažom od 39.396 BRT, što je činilo oko 25% tadašnje tonaže jugoslavenskog morskog brodogradnja.⁴

Drugo mjesto po tonaži tada je pripadalo d.d. »Atlanska plovidba — I. Račić« sa 10 brodova i 37.844 BRT. Ovo društvo je bilo upisano u Dubrovniku kao matičnoj luci. Tako je Dubrovačka luka, kao luka pripadnosti, imala tada čak 54% registrirane tonaže jugoslavenskog brodogradnja.⁵

Razvoj brodarstva je 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 dominirao dubrovački kapital, ali je došlo i do nekih organizacijskih promjena (fuzija) koje su mijenjale sjedišta društava, pa prema tome i formalnu pripadnost području. Nove firme su bile: »Jugoslavensko-amerikanska plovidba« (1924. god.) i »Prvo dalmatinsko trgovačko društvo«, koje je 1924. godine registriralo parobrodarski odsjek i nabavilo prvi brod.⁶

Kapacitet brodogradnja dubrovačkih akcionara krajem 1928. godine prikazan je u tablici 1.

Tablica 1.
Kapacitet dubrovačkog brodogradnja 1928.godine

Brodarska firma	Brodovi		Članovi posade
	Broj	BRT	
Dubrovačka parobrodarska plovidba	22(+)	45.989	586
Atlanska plovidba I. R.	14	64.498	469
Jugoslav.-amerikanska plovidba	9	48.311	358
Prvo dalmatinsko t.d.	2	4.999	43
Ukupno	47	163.797	1456

(+) Brodovi Dubrovačke p.p. su velike i male obal. plovidbe

Izvor: Sintetizirani podaci iz citirane studije I. Perića, Dubrovačko pomorstvo... (1984), str. 216—280.

Osim ovih većih firmi bilo je nekoliko manjih brodogradnika s manjim drvenim brodovima, između kojih je jedino J. Učović imao jedan veći brod kapaciteta 3.131 BRT s 26 članova posade.⁷ Početak svjetske ekonomske krize 1929. godine zatekao je dubrovačko pomorstvo u jeku značajne ekspanzije. U toj godini počelo je s radom još jedno brodogradarsko poduzeće — d.d. »Slobodna plovidba«, koje je ušlo u promet s novim brodom »Koločep«. Slijedeće 1930. godine (kad je kriza već bila u podmakloj fazi) osnovana je Plovidba »Rad«, čiji brod pod istim imenom (Rad) sa 4210 BRT i 30 članova posade počinje ploviti za ovu firmu.⁸

Ta 1930. godina bila je tragična za dubrovačko pomorstvo zbog najvećeg dotadašnjeg gubitka u povijesti, potonuća broda »Daksa« sa 38 članova posade. Međutim i ostale brodogradarske kompanije su pretrpjele znatnije štete zbog djelovanja krize. To djelovanje se

⁴I. Belin, Stanje i razvitak našeg parobrodarstva, Jadranska straža, br. 1. Split, 1927, str. 7.

⁵I. Perić, (1984), op. cit. str. 265—268.

⁶Ibidem, 265—268.

⁷Ibidem, 271.

⁸Ibidem, 269—270.

naročito nepovoljno odrazilo 1931. godine, kada su zabilježeni veliki poslovni gubici. Tako je gubitak Dubrovačke parobrodarske plovidbe u toj godini bio veći od fonda amortizacije, a činio je oko 10% uložene glavnice.⁹ Ipak, to nije smetalo ovom društvu da 1932. godine nabavi novi, do tada najveći putnički brod u obalnoj plovidbi, kome je dano ime »Kralj Aleksandar«.

Posljedice spominjane ekonomske krize osjećale su se u dubrovačkom brodarstvu još i 1934. godine, što se ogledalo u većem broju brodova u raspredi, dosta nezaposlenih pomoraca i vrlo niskim vozarinama. Vozarine su u toj godini npr. bile niže za 50—58% nego u 1914. godini (pred rat) za glavne prekomorske terete (nitrat, žito, ugljen), računano u šilinzima.¹⁰

Tako tek s 1935. godinom nastupa znatnije poboljšanje situacije za pomorce (rast vozarina), ali rastu i cijene brodova, tako da su otežane nove nabavke. Godine 1937. Dubrovačka paroplovidba gubi još jedan brod (»Srđ«) u pomorskoj havariji (sudar), ali to društvo sljedeće 1938. godine nabavlja novi brod (na pogon naftom) s 5.156 BRT pod imenom »Dubrovnik«. Tako će »Dubrovačka parobrodarska plovidba, kao jedino »čisto« dubrovačko brodersko poduzeće, završiti posljednju predratnu (1938) godinu s ukupno 24 broda (10 duge i 14 male plovidbe) i 52.171 BRT, te oko 640 članova posade i pozitivnim financijskim rezultatom, premda s nešto slabijim prometom roba i putnika nego u predratnoj 1937. godini (predratna zategnutost se već osjećala).¹¹

Godine 1939, kada je rat već zahvatio Europu, prijevoz tereta morem još uvijek je bio konjunkturan, posebno u posljednjoj trećini godine, kada su gotovo svi kapaciteti bili angažirani. U putničkom prometu, naprotiv, došlo je do velikog smanjenja prevoza (posebno turističkog). Te godine je osnovano još jedno novo poduzeće: »Jugolevant«, registrirano u Dubrovniku (uprava u Sušaku), koje je u promet uključilo brod »Vido« s 1919 BRT i 26 članova posade.¹²

Tablica 2.

Kapaciteti brodova 1939.godine

Brodarsko poduzeće	Brodovi		Članovi posade
	Broj	BRT	
Dubrovačka parobrodarska plovidba	23	50.708	640
Jugoslavenski Lloyd	18+1	98.806	598
Slobodna plovidba	1	4.080	30
Plovidba »Rad«	1	4.210	30
Prvo Dalmatinsko t.p.	1	1.930	23
Jugolevant	1	1.909	28
Alcesu (Orebić)	2	2.544	52
Ukupno	48	164.187	1.401

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

⁹Dubrovačka parobrodarska plovidba, Izvještaj i zaključni račun za 1931. godinu, Dubrovnik, 1932.

¹⁰Izvještaj Saveza pomorskih brodovlasnika Kr. Jugoslavije, za 1934. godinu, Beograd, 1935,

¹¹Pomorski godišnjak za 1939—40. godinu, God. XIII—XIV, Split 1940. str. 101—103.

¹²I. Perić, (1984.) op. cit. str. 271.

U pogledu broja brodova i BRT-a Dubrovačke plovidbe postoji neslaganje između statistike Ministarstva (u tablici) i prikaza I. Perića, koji daje popis (pojedinačni) svih brodova ovog društva na početku 1939. godine. Prema popisu I. Perića, DPP je imala 24 broda (10 duge i 14 male obalne plovidbe) sa 52.171 BRT.¹³

Kako je kapital dubrovačkih brodara dominirao u naprijed navedenim poduzećima, a Dubrovčani su činili i pretežan dio zaposlenih u tim poduzećima (društvima), može se reći da je to bio realni dubrovački pomorski potencijal.

Pomorstvo je, inače, u međuratnom razdoblju ovdje bila najpropulzivnija i najakumulativnija djelatnost, tako da su dubrovački brodovlasnici ulagali svoj kapital i u druge djelatnosti kao: hoteljerstvo, industrija i rudarstvo (uglavnom izvan dubrovačkog područja, a dio novca je uložen i u inozemne banke). Osim toga, pomorskim kapitalom su izgrađeni i najveći hoteli u Zagrebu (»Dubrovnik«) i Dubrovniku (»Excelsior«). Tako su dubrovački brodovlasnici imali svoje akcije u hoteljerstvu Zagreba, Beograda i Dubrovnika, zatim u borskom rudniku, u rudniku salitre u Čileu i u nekim inozemnim bankama.¹⁴

Dubrovačka luka, kao dio pomorske oblasti, imala je velikog utjecaja na razvoj prometa roba i putnika. U početku je, pored luke Gruž, značajnu ulogu imala i stara gradska luka, koja je do 1922. godine posebno statistički evidentirana (nakon toga zajedno s lukom Gruž). U prvoj poslijeratnoj godini, za koju je sređena evidencija, u dubrovačke luke je uplovilo i isplovilo 3.787 brodova s teretom od 1,563.671 tone.¹⁵ Kasnije, uz određene oscilacije po godinama, dubrovačka luka je (povezano obje) po ukupnom prometu između 2 rata bila na trećem mjestu među jugoslavenskim lukama (nakon Splita i Sušaka). Izvoz drva je i dalje bio glavni teret.

I pored trećeg mjesta među jadranskim lukama, Dubrovnik je imao znatnih problema s transportom roba, budući da je bio prometno prilično izoliran od unutrašnjosti. Uskotračna željeznica nije omogućavala zadovoljavajući kapacitet transporta, a cestovni transport, s putovima kakvi su bili u tom razdoblju, nije mogao nadoknaditi nedostatak željeznice normalnog kolosijeka. Stoga je iz Dubrovnika nekoliko puta pokretana inicijativa za poboljšanje prometnih veza luke sa zaleđem, uključujući i gradnju normalnog kolosijeka.¹⁶

Na početku ovog razdoblja, uglavnom zbog smanjenja trgovine u odnosu na predratno doba, ali i zbog oslabljene gospodarske osnovice, djelatnost luke Gruž bila je znatno smanjena i predratni obujam prometa dostigla je tek 1922. godine, ali su slijedeće 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. god. 216.482 tone). Zatim promet roba raste sve do prvih godina svjetske krize (1929). Nakon toga dolazi do stanovitog smanjenja tokom kriznih godina (najmanji promet tih kriznih godina je ostvaren u 1932. sa 222.820 tona). Od 1933. promet opet postupno raste do 1938, kada je ostvaren najveći promet roba u tom razdoblju. Te godine je preko luke prevezeno 516.700 tona tereta, od čega 477.218 tona u prometu s inozemstvom.¹⁷

¹³Ibidem, str. 260.

¹⁴Razvoj Dubrovnika, Zavod za ekonomiku i planiranje (ZEP), Dubrovnik, 1973, str. 16.

¹⁵I. Perić, (1984.) op. cit. str. 274.

¹⁶L. Vidak, Iz stoljetne borbe Dubrovnika za vezu sa zaleđem, Beritićev zbornik, 1960. str. 307—317.

¹⁷Pomorska statistika Kr. Jugoslavije za 1938. god, Split, 1939, str. 113 i Stat. godišnjak općine Dubrovnik, 1979. str. 140, i R. Jelić, Gruška luka, 1952.

Glavni teret roba je bio u tranzitu, porijeklom iz uvoza i iz unutrašnjosti za izvoz. Oko 44% robnog tereta otpadalo je na 4 vrste robe iz unutrašnjosti, namjenjene izvozu (obradivo drvo, boksit, žitarice i magnezit), a oko 37% na uvoz, također na 4 vrste roba (južno voće, kameni ugljen, koks i željezne preradevine)¹⁸. Po broju prevezenih putnika i prometa roba ova luka je 1938. godine izbila na prvo mjestu među jugoslavenskim lukama, kada je ostvarila 22,1% cjelokupnog jugoslavenskog lučkog prometa roba.¹⁹

Promet putnika preko ove (ovih) luke u toku međuratnog razdoblja pokazivao je veće oscilacije, na što je u velikoj mjeri utjecalo kretanje turista. U početku je taj promet bio skromniji (pretežno domaći putnici u lokalnom prijevozu), a kasnije nakon krize 30-tih godina, u stalnom rastu. Najveći putnički promet ostvaren je 1937. godine sa 228.575 putnika u dolasku i odlasku.²⁰ Znatnije smanjenje putnika evidentirano je već slijedeće godine (1938), kada je bila 201.000 putnika (po spomenutoj Komisiji IV-a), odnosno 198.890 putnika (po cit. Statističkom godišnjaku Dubrovnika), što je uglavnom bila posljedica izostanka čeških turista.

Trgovina kao jedna od vodećih djelatnosti u predratnom razdoblju, nakon rata se sporo oporavljala. Tek 1920. godine počela je ozbiljnije djelovati veletrgovina (hranom, kolonijalnom robom, južnim voćem, drvom, ugljenom i nekim drugim robama), a trgovina na malo je bila veoma skromna zbog niske kupovne moći stanovništva. Veletrgovina se postupno orijentira na uvoz-izvoz, a počinje s neposrednim izvozom preko luke Gruž (ranije je sve išlo preko Trsta). Izvoz je bio prilično ograničen zbog nepovoljnih transportnih taksa za dopremu robe iz unutrašnjosti, tako da se uglavnom oslanjao na ovdašnje proizvode kao što su vino, buhač, ulje i ljekovito bilje.

Izvoz tranzitnih roba iz unutrašnjosti bio je uglavnom sveden na građevno drvo i živu stoku. Tako sužen prostor za trgovinu ponukao je župana dubrovačke oblasti da 1924. godine konstatira kako se trgovina zbog nedostatka kapitala, visokih kamata, oscilacije domaće i strane valute, te stalnih promjena cijena ne razvija povoljno, a »nekadašnje poznate trgovačke firme na veliko rade na rizik, dočim manji i siromašniji trgovci jedva žive«.²¹

Kasnije se poboljšala situacija i trgovina je opet ojačala, veletrgovina se širi prema području Hercegovine, Crnogorskog primorja i Korčule. U prvo vrijeme se izvozi dosta vina i ulja, zatim buhač i ljekovito bilje, a tranzitno uvozi ugljen i modra galica, ali i kava, šećer, riža i drugo. Značajan je i promet drvne građe (Prvo dalmatinsko trgovačko društvo nabavlja ovu građu u unutrašnjosti i izvozi morem u nekoliko zemalja). Slično rade još neki trgovci. Kasnije raste trgovina na veliko i drugim robama (željezarija, brašno, tjestenina, smokve, cigle, boje i lakovi, pamučna roba, likeri, naranče, mandarine, suho voće, gotova odijela, rukotvorine itd.). U posljednjoj predkriznoj godini (1928.) dolazi do značajnijeg opadanja prometa, a razlog je povećanje općinske takse na promet roba.²²

¹⁸Podaci Komisije IV Sabora NRH, Ekonomska problematika Dubrovnika, 1954, (PAD, 8—0—2476) i Urbanistički Institut Hrvatske, »Luka Dubrovnik«, Zagreb, 1966.

¹⁹Komisija IV. Sabora NRH, op. cit. str. 15—16.

²⁰Stat. godišnjak općine Dubrovnik, Knj. I, 1979, str. 141.

²¹M. Kapović, Radnički pokret u Dubrovniku 1874—1941, Dubrovnik, 1985. str. 125. (citira pismo županu).

²²Trgovačko-industrijska i obrtnička komora, Dubrovnik, povodom visokih taksa piše protest velikom županu, (M. Kapović, op. cit. str. 151.)

Ekonomska kriza 1929/33. opet znatnije smanjuje trgovinski promet, a oporavak se nastavlja neposredno nakon tog razdoblja. Već nakon par godina ovdje uspješno djeluje nekoliko trgovačkih poduzeća. Godine 1937. na ovom je području registrirano 18 veletrgovačkih poduzeća, 103 trgovine mješovitom robom, 153 trgovačke radnje na malo, 36 piljara i 33 agenture-komisione.²³

Pred rat, 1938. godine, na dubrovačkom području je bilo preko 430 trgovačkih radnji (podaci se razlikuju),²⁴ a izvoznim poslovanjem se bavilo 12 poduzeća, 2 trgovačke agenture i 18 trgovačkih radnji s djelomičnim uvozom.²⁵ Trgovina je i sljedeće 1939. godine dobro poslovala i nije znatnije osjetila posljedice smanjenja gospodarske aktivnosti, odnosno predratne krize u Europi. Prema kasnijoj procjeni narodnog dohotka u toj godini, trgovina je bila na trećem mjestu među gopspodarskim djelatnostima sa 17,2% ostvarenog dohotka na dubrovačkom području (iza poljoprivrede 27,2% i prometa 18,5%), s tim što je na području grada bila na drugom mjestu iza prometa.²⁶

Na izvangradskom području glavna djelatnost stanovništva je i u ovom razdoblju bila zemljoradnja (a na obalnom dijelu i otocima i **ribarstvo**). Prema popisu stanovništva 1921. godine, 7.935 seoskih domaćinstava živjelo je na oko 14.600 ha obradive površine, što je činilo prosjek oko 1,8 ha po domaćinstvu.²⁷ Tako mala imanja, uz slabu plodnost zemljišta nisu omogućavala pristojan život tim domaćinstvima, a uz to su na većem dijelu područja vladali feudalni odnosi, sve do provedbe agrarne reforme (1931—34), kada su seljaci dobili zemlju u vlasništvo.

Tokom cijelog međuratnog razdoblja ovdje su uzgajane različite kulture, ali su dominirali maslinarstvo i vinogradarstvo, te nešto manje povrtlarstvo i voćarstvo (smokve, bademi i dr.), zatim duhan, industrijsko bilje, a u pojedinim fazama i buhač, te neke druge kulture. Na nekim dijelovima područja uzgajana je i stoka.²⁸

Prinosi poljoprivrednih kultura oscilirali su po godinama, ovisno o klimatskim (atmosferskim) uvjetima. Pretežno su bili skromni, a bilo je i gladnih godina. Kao posebno loše godine pamte se 1922. (velike suše), 1924. (tuča), 1925. (tuča, peronospora, loš ulov ribe), 1927. (dugotrajna suša uništila masline i vinograde), 1928. (ponovo filoksera), 1929. (zima uništila masline), 1930. (tuča na Pelješcu), 1935. (suša).²⁹ Tih loših godina, ili onih što su im neposredno slijedile, bilo je mnogo gladnih. Ilustrirajući takve slučajeve, lokalni listovi su zabilježili da se u stonskom primorju 1928. (zbog suše u predhodnoj godini) u kruh miješalo »kozolac, klenovnu koru, kuželjicu od kukuruza i koru od koščela«.³⁰

Inače, život dubrovačkih seljaka je kroz cijelo promatrano razdoblje bio težak, pa je bilo i dosta teških godina. Osim godina kada su elementarne nepogode uništavale urod i kulture, bilo je i drugih kriznih godina, posebno u toku spominjane ekonomske krize

²³PAD, Trgovačko-industrijska i obrtnička komora, arh. br. 2165 od 25.6.1938.

²⁴PAD, prema Izvještaju Trg.ind.obrtničke komore, br. 1359 od 14.4.1938. bilo je 428 trg.radnji, a prema br. 2165 iste komore na kraju 1937. je bilo 464 trg.radnje.

²⁵PAD, Trg. ind. obrtnička komora, Udruženje trgovaca, broj 1340 od 9.4.1938.

²⁶Komisija IV. Sabora NRH, cit. izvještaj, 1954, str. 22.

²⁷M. Korenčić, Naselja i stanovništvo Hrvatske 1857—1971. podaci o stanovništvu, popis 1921.

²⁸Detaljnije o poljoprivrednoj proizvodnji i uzgoju kultura, S. Ožanić, Poljoprivreda Dalmacije u prošlosti, Društvo agronoma NRH, Split, 1955. i M. Kapović, op. cit. str. 123—131.

²⁹Ibidem

³⁰»Dubrovački list« br. 1, od 16.1.1928.

(1929—33). Tako je 1932. godine vlada morala dozvoliti siromašnim seljacima plaćanje poreza u više obroka, a nekima je dodijelila i socijalnu pomoć.³¹

Posebno su bile teške godine kada je dolazilo do zastoja u plasmanu vina kao najraširenijeg proizvoda (uz maslinovo ulje). Svojevrsne vinske krize vladale su 1924, 1929, tijekom ekonomske krize, pa 1939. i 1940. Nerodne godine u maslinarstvu i mali prinosi ulja zabilježeni su 1922. i 1929. god. itd. Najteža situacija je u pravilu bila (stalno) u stonskom zaleđu, pa su tako novine zabilježile da 1935. godine u selu Ošlje od 80 kuća njih 50 nema ni kruha.³² A bilo je sličnih slučajeva i na drugim dijelovima područja.

Uglavnom, zemljoradnja je teško mogla izdržavati domaćinstva koja su o njoj ovisila, pa se većinom živjelo veoma skromno i ispomaganjem drugim izvorima prihoda. Taj dodatni izvor prihoda najčešće je bio ribarstvo, sakupljanje industrijskog i ljekovitog bilja, sezonski rad na preradi ribe i soli, u građevinarstvu, kasnije ponešto u turizmu itd. (uz stalna iseljavanja i doznake iseljenika).

Znatni dio stanovnika uz more bavio se ribarstvom kao glavnim zanimanjem. Postojale su ribarske zadruge u Mlinima, Platu, Zatonu, Brocama, Prožuri, Trpnju, Osobljavi, Koločepu, Jannjini, B. Polju, Govedarima, Dolima, Šipanu i Orašcu.³³ Uz to je bio i veći broj individualnih obrtnika ribara s vlastitom opremom. Glavna ribarska središta bila su Trpanj, Ston, Šipan, Sudurac, Lopud i Mljet. Ulov ribe je varirao po godinama, od 804.383 kg (1931.) do 1,157.552 kg (1938.).³⁴ Godine 1938. na dubrovačkom području je bilo 360 profesionalnih ribara, 2914 povremenih i 193 sportskih (ukupno 3467), a lovili su s 1346 barki.³⁵

Krajem međuratnog razdoblja, 1939. godine, na dubrovačkom području su ostvareni slijedeći prinosi važnijih poljoprivrednih proizvoda:³⁶

— žitarice	23.849 q	— krmno bilje	7.032 q
— krumpir	15.944 q	— voće	11.600 q
— kupus i luk	15.639 q	— grožđe	132.444 q
— rajčice	12.570 q	— masline	45.416 q
— dinje i lub.	3.529 q		
— duvan i buhač	1.704 q	(vino 88.544 hl.)	
— ost. povrće	4.864 q	(ulje 9.178 q)	

/prinosi po hektaru su iznosili: žitarice 9,2q/ha, krumpir 29,7q/ha, kupus 30,2q/ha, grožđe 37,10/ha itd./

³¹M. Kapović, op. cit. str. 125.

³²»Dubrava« br. 43. od 24.12.1935.

³³M. Kapović, op. cit. str. 131.

³⁴PAD, Iz evidencije Lučke kapetanije, Dubrovnik, 1938.

³⁵M. Kapović, op. cit. str. 133.

³⁶Ministarstva poljoprivrede Kr. Jugoslavije, Poljoprivredna godišnja statistika (proizvodnja-izvoz-uvoz), Bgd, 1940. str. 42—97.

Iste godine je na ovom području bilo 897.164 stabala maslina, 73.350 smokava, oko 60.000 raznih voćaka, 6.447 košnica pčela, 3.570 ha vinograda i 46.581 grlo stoke (bez peradi).³⁷

Teški uvjeti za opstanak zemljoradnika, a i stanovita tradicija udruživanja, potaknuli su na stvaranje zadruga odnosno na udruživanje u zadruge, koje su postale značajan činitelj u održanju poljoprivrede i sela. Ranije postojeće zadruge iz rata su izašle osiromašene (bez inventara), pa su mnoge počinjale iznova. Stvarane su različite zadruge, kao: poljoprivredne, mljekarske, voćarsko-povrtlarske, ribarske, cvjećarske, vinarske, pčelarske, uljarske, zadruge za iskorištavanje ljekovitog bilja, pa do vjeresijskih, potrošačkih, seoskih blagajni i drugih.³⁸ Gotovo cijelo područje bilo je pokriveno raznim zadrugama sve do kraja razdoblja. One su dale značajan doprinos održanju i preživljavanju stanovništva u selima dubrovačkog područja.

Turizam se nakon I. svjetskog rata postupno vraća na ovo područje. Godine 1919. već su radili hoteli Imperial i Bijeli dvorac (oba prešli u vlasništvo Srpske banke d.d. iz Zagreba), a izvještaji govore o znatnijem broju turista. (I. Perić iznosi procjenu prema broju prodanih tramvajskih karata u 1919, kada je je bilo prodano 2,5 puta više nego predhodne godine, ne računajući pretplatne karte).³⁹ U 1920. godini nastavlja radom Dubrovačko kupališno i hotelsko društvo, a češko-jugoslavenskim kapitalom preuđuje se bivša tvornica cigle u »privremeni hotel« Kupari. Tako već 1921. značajnije raste promet turista (uglavnom domaćih). Te godine uspostavlja se longitudinalna pruga Dubrovačke parobrodske plovidbe na pravcu Gruž—Trst (dva puta tjedno) s pristajanjem u Korčuli, Splitu i Šibeniku, pruga Gruž—Bari (jednom tjedno) i Gruž—Bar s pristajanjem u više usputnih luka. Iste godine nastavlja radom i Društvo za promicanje interesa Dubrovnika, a usvajanjem novih pravila mijenja ime u DUB.⁴⁰

Od 1922. godine uspostavlja se stalna statistička evidencija turističkog prometa na području grada (gradske općine). Evidentirani promet te godine ističe se kao najveći u deceniji (288.186 noćenja na području grada), a značajan je i porast novih kapaciteta u turizmu. Ocjenjuje se da je taj veliki rast turističkog prometa »više produkt specijalne poslovne konjunktore i nemirnog duševnog raspoloženja nego nekog razvijenog smisla za turizam«, pa je »zato ta nagla poplava bila i slučajna i prolazna pa je brzo i nestala«.⁴¹

Slijedeće 1923. godine opada turistički promet (198.386 noćenja) i smanjuje se sve do 1926. (133.148 noćenja), a od 1927. godine opet počinje rasti i 1929. dostiže 37.268 putnika i 215.000 noćenja, da bi se opet značajnije smanjio u kriznim godinama 1931/32. Razdoblje koje zatim dolazi, a to su godine od 1933. dalje, bilježi stalni rast turističkih posjeta i noćenja do 1938, kada je ostvaren najveći međuratni promet od 17.080 posjetilaca sa 473.511 noćenja na području gradske općine (1937. je bilo nešto više noćenja, ali preko 3000 posjetilaca manje).⁴²

Posljednja predratna godina, koja je još uvijek nešto značila u ovdašnjem turizmu (1939.), dovela je na gradsko područje 47.098 turista (od toga 31.002 stranih) koji su

³⁷Ibidem str. 102—120.

³⁸Zadružna Matica, Zadružni izvještaji, Split, 1941.

³⁹I. Perić, Razvitak turizma u Dubrovniku i okolici..., ZPZIC, Dubrovnik, 1983, str. 137.

⁴⁰Ibidem, str. 139—140.

⁴¹»Revija Dubrovnik«, I knj. TS, Dubrovnik, 1929, str. 72.

⁴²Podaci: Godišnji izvještaj Turist. Saveza u Dubrovniku, za 1937/38, pub. Dubrovački turizam, sv. III. i IV.

ostvarili 333.042 noćenja.⁴³ Uz to je i na vanjskom dijelu dubrovačkog područja ostvareno 139.120 noćenja (pretežno stranih), tako da je te godine bilo ukupno 472.162 noćenja na cijelom području.

Rastu turističkog prometa i poboljšanju uvjeta boravka turista na ovom području svakako je doprinijelo nekoliko poboljšica u prometnoj sferi. Počelo je 1923. s produženjem uskotračne pruge Sarajevo—Višegrad—Užice, koja je otvorila put prema sjeveroistoku zemlje, odakle je zatim povećan broj turističkih dolazaka. U gradu je produžena tramvaj-ska pruga Batala—Uvala Lapad (1928), a iste godine je povećan vozni park taxi automobila (100 vozila) za izlete, uvedeno je i nekoliko autobusnih linija, bolje je organiziran i povećan broj parobrodskih linija s Dubrovnikom, a od 1936. je uspostavljen i sezonski zračni promet (preko aerodroma u Grudi).⁴⁴

Smještajni kapaciteti ovog područja su uvišestručeni tokom promatranog radoblja, tako da su od nekoliko hotela i manjih pansiona u poratnom razdoblju, sa skromnih 100-tinjak soba u početku, dostigli u 1938. godini broj od preko 70 ugostiteljskih objekata za smještaj s preko 1.500 soba u hotelima, pansionima i gostionicama na cijelom području (podaci se dosta razlikuju po raznim izvorima, pa se može ostati samo na aproksimativnoj procjeni).⁴⁵ Istovremeno je na cijelom području bilo evidentirano 447 privatnih soba s oko 1000 kreveta za izdavanje.

U turističke kapacitete se može računati i preko 120 lokala tzv. malog ugostiteljstva na području tadašnje općine Dubrovnik (restorana 20, gostionica 36, krčmi 17, kavana 17, itd.).⁴⁶ S tim kapacitetima je ovo područje ušlo u II. svjetski rat, da bi nakon njega u turizmu sve počelo ispočetka.

Industrija se na ovom području razvijala u veoma skromnim okvirima, budući da nije postojala odgovarajuća sirovinaska osnova za ozbiljniji razvoj. Nekoliko industrijskih pogona manjeg kapaciteta bilo je orijentirano na proizvodnju tjestenine, boja, pokućstva, vina, ulja, preradevina ribe, soli, likera, leda i električne energije (za lokalne potrebe). Od početka razdoblja djelovale su 4 manje tvornice tjestenine, 2 tvornice ribe (Trpanj i Šipan), solana (Ston), destilerija bilja (Doli), 3 tiskare, nekoliko malih brodograditelja, a njima su se postupno priključivali drugi pogoni kao tvornica boja i lakova (1924), proizvodnja leda (Prvo dalmatinsko od 1929), pogoni za proizvodnju vina (Kolić), proizvodnja likera (Krilanović, Čilipi a kasnije i u Lapadu), pogon za proizvodnju svijeca (Franjevci), električna centrala u Dubrovniku i 2 manje hidrocentrale (Ljuta i Mlini), 4 manje električne centrale (Trpanj, Janjina, Cavtat, Gruda) i agregat na Lopudu, osnovana je i četvrta tiskara u Dubrovniku (Tošović).⁴⁷

⁴³Podaci iz Godišnjeg izvještaja Turističkog saveza u Dubrovniku, za 1939. pub. Dubrovački turizam, sv. V. 1940. str. 9—12.

⁴⁴U 1938. su postojale svakodnevne (sezonske) veze na linijama Dubrovnik—Sarajevo, Dubrovnik—Sarajevo—Zagreb—Beč—Brno—Prag, i Zagreb—Split—Dubrovnik, I. Perić, op. cit. (1983), str. 183—184.

⁴⁵Podaci o kapacitetima za smještaj turista bitno se razlikuju u 3 izvora, iz čega se može zaključiti da se tada glavna pažnja poklanjala evidentiranju turističkih kretanja (noćenja), a manja osnovi koja je omogućavala prijem turista. Tako »Dubrovački informator« TS-a, (Gradski turistički odbor), Dubrovnik, 1938. i I. Perić, op. cit. (1983), str. 187/88. nalaze u Dubrovniku 49 hotel. objekata s oko 1500 soba i u Župi 9 objekata s 691 soba. Zatim, TS u Dubrovniku, Turistički izvještaji 1937—38, str. 90, govori o 60 hotela i pansiona u gradu i 9 u Župi (str. 93) s 2000+396 soba; a TS Dubrovačkog područja, u »Turizam dubrovačkog kraja«, Osvrt, 1955. str. 8, piše o 52 objekta sa 1.410 ležaja u gradu i 9 objekata s 698 ležaja u Župi (sve 1938).

⁴⁶»Dubrovački informator«, 1938, cit. str. 51—52.

⁴⁷M. Kapović, op. cit. str. 121—123.

Prema evidenciji Centralne industrijske kooperative, na ovom području je 1940. godine bilo 24 industrijska poduzeća, od kojih je bilo registrirano po djelatnostima:⁴⁸

— poljoprivredno-prehrambene ind.	9 poduzeća
— kemijske industrije	5 poduzeća
— elektro-industrije (el. centrale)	8 poduzeća
— ind. građevinskog materijala	2 poduzeća

Sva industrijska poduzeća ostvarila su 1938. godine oko 3,4% narodnog dohotka cjelokupnog gospodarstva na ovom području.⁴⁹

U *zanatstvu* je nakon prvog rata nastavljena tendencija opadanja broja tradicionalnih zanata. To je bila posljedica industrijske konkurencije pred kojom su se zanatlije više orijentirali ka uslužnim zanatima. Tu situaciju povlačenja zanatlija najbolje oslikava 1921. godina, kada je objavljeno 58 zanatskih obrta, a prijavljeno novih 44 obrta.⁵⁰ Povećanu aktivnost nekih uslužnih zanata pomogao je i turizam koji je bio u porastu. Do 1930. godine, pred svjetsku krizu, situacija se bila poboljšala, tako da je te godine na području dubrovačkog kotara bilo evidentirano 745 zanatlija.⁵¹ Najbrojniji su bili drvodjelci, postolari, mesari i krojači.

Ekonomska kriza je većinu zanatlija dovela u težak položaj, a oporavak je nastupio tek 1936. godine, kad je aktivirano nekoliko zanata vezanih za građevinarstvo (zidari, klesari, drvodjelci, ličioc), koje je tada nešto jače razvilo građevinsku aktivnost.⁵² Do kraja razdoblja zanatstvo se ipak prilično oporavilo, premda u ukupnoj gospodarskoj strukturi područja nikad nije dostiglo raniju poziciju.

Na području tadašnje općine Dubrovnik (grad, Župa, Rijeka dubrovačka i Koločep) u 1939. godini je bilo aktivno 387 zanatlija nositelja obrta (10 manje nego 1930. godine),⁵³ a uz njih je radilo još oko 100 zanatlija, koliko je bilo u prosjeku svih međuratnih »normalnih« godina. Tako registrirano zanatstvo moralo je ostvarivati nešto veći udio u narodnom dohotku od onog koji je prikazan u kasnijim procjenama, ali je činjenica da je u ovom razdoblju ta djelatnost znatnije zaostajala za ostalima. Procjene govore da je zanatstvo 1939. godine ostvarilo oko 1,5% cjelokupnog narodnog dohotka na području grada, a na cijelom području kotara oko 1,9%.⁵⁴

Ostale djelatnosti, koje nisu odvojeno prikazane, razvijale su se u međuovisnosti i pod utjecajem glavnih. To se prije svega odnosi na komunalne djelatnosti (npr. gradski promet i DEŽ-Dubrovačka električna željeznica), prijevoznike (željeznica, cestovni prijevoz i međumjesni autobusni promet), građevinarstvo i druge. Međutim, sve ove djelatnosti ostvarivale su manje od 3% narodnog dohotka na ovom području, pa nisu imali značajnije pojedinačno mjesto u strukturi gospodarstva krajem promatranog razdoblja.⁵⁵

⁴⁸Centralna ind. kooperacija Kr. Jugoslavije, Brojno stanje industrijskih poduzeća, Statistika Centrale, za 1.1.1939, Beograd, str. 24. i PAD, Trg. ind. obrt. komora, br. 798/1940.

⁴⁹Komisija IV Sabora NRH, cit. str. 22—23.

⁵⁰PAD, Trgovinsko obrtnička komora za Dubrovnik i Kotor, Izvještaj o radu od 1.1.1921 do 31.12.1921.

⁵¹TOK, Stanje i potrebe privrede ...op. cit. str. 102—110.

⁵²M. Kapović, op. cit. str. 159.

⁵³PAD, Spisak ovlaštenih zanatlija, stanje 1.8.1939., TIO Komora, br. 2381, od 8.8.1939.

⁵⁴Komisija IV Sabora NRH, op. cit. str. 22—23.

⁵⁵Ibidem, str. 23.

Jedna od značajki međuratnog Dubrovnika bila je relativno velika koncentracija novčanih institucija u ovom gradu. Neposredno poslije rata ovdje se počela širiti mreža takvih institucija, premda u početku opći uvjeti nisu baš bili naročito pogodni za takvo kretanje (zamjena krune za dinar, nestabilnost dinara, nedostatak kapitala, nepovoljna politika države, rascjepkanost bankarstva itd.). Međutim, očekivanja od budućeg razvoja stimulirala su širenje te mreže. Tako je već 1920. godine na području Dubrovnika djelovalo nekoliko novčanih zavoda, uglavnom s vlastitim kapitalom. To su:⁵⁶

1. Jadranska banka (stečaj u Trstu 1925.)
2. Podružnica Narodne banke d.d. Zagreb
3. Dubrovačka trgovačka banka
4. Podružnica Srpske centralne banke za primorje, Bgd.
5. Pomorska banka
6. Dalmatinska banka u Cavtatu (stečaj 1922.)
7. Hrvatska pučka štedionica u Orebiću
8. Štedionica u Stonu

i seoske blagajne za štednju i zajmove u Orebiću, Orašcu, Čilipima i Pločicama.

Novčani zavodi su i kasnije osnivani pa je tako 1923. godine u Dubrovniku otvoreno 4 nove filijale i to: Prve hrvatske štedionice, Hrvatske exkontne banke, Slavenske banke (stečaj 1927.) i Srpske prometne banke. Godine 1928. osnovana je Gradska štedionica (1939. priključena Štedionici banovine Hrvatske), a 1936. i podružnica Narodne banke Jugoslavije.⁵⁷ Karakteristično je za te novčane institucije da su pretežno izvlačile novac iz Dubrovnika, a premalo ulagale u ovdajnje gospodarstvo. Od 11 institucija, koliko ih je neko vrijeme djelovalo u Dubrovniku, 9 je bilo sa sjedištvem izvan Dubrovnika. Tada se pisalo da je Dubrovnik jedini grad na svijetu u kojem na svakih 800 stanovnika dolazi po jedna novčana institucija⁵⁸, a ipak od toga nije imao odgovarajuću korist.

Na kraju, za ovo međuratno razdoblje može se zaključiti da se Dubrovnik uglavnom razvijao s osloncem na vlastite snage (uz minimalna ulaganja kapitala izvana), relativno skromno i neujednačeno, orijentirajući se uglavnom na konjunkturne djelatnosti i ulaganja bez većeg rizika. Ostaje opći dojam da se ipak moglo učiniti više, odnosno da je dostignuta razina razvijenosti grada i cijelog područja pred II. svjetski rat realno mogla biti veća.

3. GLAVNA OBILJEŽJA RAZVOJA OD 1945. DO 1990.

U ovom zadnjem dijelu promatranog 100-godišnjeg razdoblja, koje obuhvaća 45 godina mirnodopskog razvoja, bilo je mnogo više događanja u dubrovačkom gospodarstvu nego u predhodnim, ovdje promatranim razdobljima. Razlozi za to su višestruki, a svaka-ko među glavne spadaju dužina razdoblja i promjene nastale u političkom, vlasničkom, tehnološkom i razvojnom okruženju. Iz II. svjetskog rata gospodarstvo Dubrovnika je

⁵⁶M. Kapović, op. cit. str. 163—165.

⁵⁷Ibidem, str. 165.

⁵⁸Ibidem, str. 164.

izašlo »desetkovano« mnogo jače nego se to moglo primjetiti po nekim vanjskim obilježjima.

Osim destruiranih gospodarskih objekata, višegodišnje zapuštenosti i personalnih gubitaka, dubrovačko gospodarstvo je bilo snažno uzdrmano nacionalizacijom kapitala i imovine, budući da je tako oduzet značajan potencijal dubrovačkih brodovlasnika koji su bili oličenje dubrovačkog napretka i imali dominantnu poziciju u jugoslavenskom pomorstvu, a uz to i velike akcije u raznim djelatnostima izvan Dubrovnika. Bez tog kapitala (ali i onog iz drugih izvora) Dubrovnik je bio sveden na razinu jednog skromno razvijenog gradića (i područja), tako da je poslije rata, uglavnom od 1946. godine, gospodarski razvoj ovog područja počinjao opet »ab ovo«.

U gospodarskoj strukturi kakva je bila početkom ovog razdoblja, na dubrovačkom području je dominirala poljoprivreda (gledajući grad i kotar u cjelini), s gotovo 50% većim udjelom u narodnom dohotku od slijedeće djelatnosti (prometa), dok su sve ostale ostvarivale pojedinačno znatno manje.¹ To je bila struktura tipična za nerazvijena poluagrarna područja, a takvom je ostala gotovo deset godina, sve do ponovnog vraćanja brodarstva u ovdašnje poduzeće 1955. godine. Računajući prema aktivnom stanovništvu angažiranom u određenim djelatnostima, dominacija poljoprivrede bila je još naglašenija jer je od nje u početku živjelo gotovo 2/3 stanovništva, ali s veoma oskudnim prihodima.

Osim toga, Dubrovnik je u prvim godinama dijelio opće siromaštvo države. Bilo je tu nekoliko siromašnih godina u kojima se mnogo obnavljalo, malo gradilo i oskudno živjelo. To je doba racioniranog snabdijevanja, prisilnog otkupa, usmjeravane proizvodnje, bonova, točkica i doznaka, UNRA paketa i drugih oblika pomoći, nacionalizacije, mobiliziranja i distribucije radne snage, »vezane« trgovine, osnivanja SRZ-a, branja i sadnje žuke, formiranja gradskih ekonomija i ekonomija »radnih kolektiva«, opismenjavanja, frontovskih i omladinskih radnih brigada, prvih društvenih planova, rezolucije IB-a i raznih »blokada«, itd. U prvim godinama, ali i tokom 1949. do 1951, najteže je bilo s opskrbom (posebno hranom).²

Nade i planovi u tom razdoblju bili su okrenuti poboljšanju životnih uvjeta, ali su ostvarenja redovito bila ispod toga. Prvim petogodišnjim planom razvitka kotara Dubrovnik (1947—1951) bilo je predviđeno povećanje »industrijske i obrtne proizvodnje lokalnog značaja« za 300% i poljoprivredne proizvodnje za 257% prema 1947. godini, a svega ostalog za nekoliko desetaka procenata više od predratne proizvodnje.³ Ostvarenja su podbacila, premda je bilo produženo plansko razdoblje za jednu godinu (do kraja 1952.), s tim što je 1952. godina još bila sušna i dala slabe rezultate u poljoprivredi.

Konsolidacija situacije i postupno napredovanje gospodarstva počinje tek od 1953. kad se povećava investiranje u razne gospodarske kapacitete, kreću novi industrijski objekti, slabi administrativna distribucija i raste broj roba na slobodnom tržištu, raste turi-

¹Do 1953. nešto je smanjen početni udio poljoprivrede, ali je još i tada preko 27% ND na ovom području ostvarivano od poljoprivrede. (Komisija IV. Sabora NRH, 1954. cit. 22.)

²Do 1.10.1951. postojala su 2 Fonda: a) F. za osiguranu opskrbu (radnici, namještenici, penzioneri, djeca) i b) F. za vezanu trgovinu (poljoprivrednici), a u prvoj polovici te godine i Fond za socijalno ugrožene poljoprivrednike). Poslije se ukidaju fondovi, a snabdijevanje se vrši preko bonova (industrijskih i prehrambenih). Slobodna trgovina je pokrivala ostali dio potreba, ali je bila veoma oskudna. U 1951. je oko 58% robnog prometa ipak ostvareno kroz slobodnu trgovinu. (NO Kotara, povjereništvo trgovine i opskrbe, Izvještaj o radu u 1951.god, datiran 23.2.1952.)

³Kotarski NO, Dubrovnik, Odluka o petogodišnjem planu razvitka narod. privrede kotara 1947—1951, Dubrovnik, 21.5.1947, str. 2.

stički promet itd. U usporedbi s predratnom 1939. godinom, struktura gospodarstva 1953, izražena narodnim dohotkom, znatnije je izmijenjena, a prikazana je u tablici 3.

Prikazana struktura u 1953. godini bila je nerealna, budući da je nedostajalo brodovlje, koje je Dubrovniku uvijek donosilo veliki dio narodnog dohotka. Realnija struktura i redosljed djelatnosti uspostavila se tek 1956. godine, kad je vraćeno brodovlje počelo stvarati dohodak i kad je već bila nešto razvijenija slobodna prodaja roba (trgovina). U toj godini je oblast prometa imala mnogo snažniju poziciju, a trgovina je izbila na treće mjesto po narodnom dohotku.⁴ Prateći redosljed djelatnosti, kakav su imale u 1953. godini, ovdje će biti globalno prikazan razvoj do kraja razdoblja, tj. do 1990. godine, uz isticanje važnijih događanja (građevinarstvo se ovdje neće prikazivati posebno, već pod »ostalo«, jer je imalo velike oscilacije tokom razdoblja, radeći mnogo izvan ovog područja).

Tablica 3.

Struktura gospodarstva prema ostvarenom narodnom dohotku

Djelatnost-oblast 1939. 1953.	Udio djelatnosti u narodnom dohotku (%)	
	1939.	1953.
1. Poljoprivreda	17,4	26,5
2. Industrija	3,4	13,8
3. Promet	47,1	18,0
4. Trgovina	19,4	16,7
5. Ugostiteljstvo-turizam	8,4	9,2
6. Obrtništvo	1,9	7,0
7. Ostalo (x)	2,4	8,8
Ukupno	100,0	100,0

(x) U grupi »ostalo« je građevinarstvo, šumarstvo i neprikazano.

Izvor: Elaborat Komisije IV Sabora NRH, »Ekonomska problematika Dubrovnika«, Dubrovnik, 1954. str.22—23.

A. Poljoprivreda

Ova djelatnost je poslije rata bila »utočište« većine stanovništva dubrovačkog područja (dijelom čak i gradskog). Gotovo 2/3 stanovništva je živjelo od poljoprivrede, premda se to po evidentiranoj veličini u strukturi dohotka ne bi reklo. Veliki dio stanovnika je živio od poljoprivrede, ali zbog niskih prihoda u toj djelatnosti iskazan je relativno niski dohodak, što pokazuje slabiji materijalni položaj poljoprivrednika od ostalih djelatnika u okviru ovdašnjeg gospodarstva.⁵ U prvim poslijeratnim godinama jedan dio stanovnika je odlazio sa sela ili se zapošljavao u drugim djelatnostima, ali je i pored toga 1953. poljoprivredno stanovništvo brojilo 30.095 osoba (aktivnih i izdržavanih), što je činilo više

⁴NO kotara Dubrovnik, Zavod za planiranje, Prijedlog društvenog plana ...od 1957—1961, Dubrovnik, srpnja 1956, str. 6.

⁵Prema popisu stanovništva 1948.godine 30.780 ljudi (od ukupno 47.515) živjelo je izvan grada, većinom u poljoprivrednim domaćinstvima (Stat. godišnjak općine Dubrovnik, Knj. I, 1979, str. 30.

od 60% ukupnog stanovništva.⁶ U međuvremenu su na seoskom području formirane (pa opet rasformirane) mnoge seljačke radne zadruge (SRZ) i izgrađeno je nekoliko zajedničkih domova.

Zbog relativno slabih uvjeta življenja od zemljoradnje, ali i mogućnosti zapošljavanja u drugim produktivnijim djelatnostima, a kasnije i realnih mogućnosti uključivanja u turizam, stalno se osipalo poljoprivredno stanovništvo i napuštala se poljoprivreda (vidi 4. glavu »Strukturne promjene«). Organiziran je i tzv. društveni sektor poljoprivrede u koji su ulagane znatnije investicije. Najveće investicije u tom sektoru bile su u Konavosko polje (eksprijacija zemljišta i prokopavanje tunela do mora 1954—1958, a kasnije melioracija, plantažni vinogradi, stočna farma 1962, mehanizacija i ostalo), zatim u Stonsko polje, u izgradnju više uljara za preradu maslina (prva na Mljetu 1958, a zatim u Brijesti, Janjini i Brsečinama), u podizanje plantažnih maslinika i voćnjaka, staklenika i plastenika, akumulacijski bazen u Orašcu, pokusni uzgoj ricinusa i pamuka, u uzgajalište kamenica u Stonu, u posebne ekonomije poljoprivrednih zadruga (zadružne), u peradarnike (Komolac pa Banići), vinarije (prikazane kao industrijski objekti), mljekaru u Grudi, klaonice (Gruda i Komolac) itd. Unapređenju ove djelatnosti znatno je pomogla aktivnost Stanice za južne kulture koja je osnovana 1945. godine.⁷

Individualni poljoprivrednici smanjivali su obrađene površine, a pojedinci su ulagali u mehanizaciju i opremu, ponegdje i u modernizaciju obrade te izgradnju manjih objekata (staklenike, plastenike, voćnjake, vinograde itd.). Takvi napori su bili ponekad podržani kreditima, (nekoliko godina djelovao je Fond za unapređenje poljoprivrede, a kasnije SIZ iste namjene),⁸ ali su ipak većinu sredstava smogli sami poljoprivrednici. Prema zadnjem popisu 1981. godine, na 10.662 ha obrađivane površine zemljišta dolazilo je 3.087 traktora, od čega su 3.003 bili jednoosovinski (kultivatori).⁹ To ostavlja dojam visoke mehanizacije, ali su proizvedene količine ipak bile skromne. Međutim, aktivni poljoprivrednici koji su uspješnije organizirali proizvodnju, mogli su krajem ovog razdoblja osigurati pristojno življenje.

Na kraju promatranog razdoblja (1990.) u društvenom sektoru poljoprivrede bilo je prosječno zaposleno svega 318 osoba (sezonski nešto više), a u privatnom sektoru je na poljoprivrednim poslovima bilo angažirano (djelomično) oko 1.500 aktivnih stanovnika.¹⁰ Narodni dohodak ostvaren te godine u poljoprivredi predstavljao je svega oko 2,9% evidenciranog dohotka u općini Dubrovnik.¹¹

B. Promet i veze

Ovo prilično heterogeno gospodarsko područje u početku razdoblja je bilo dosta inferiorno u strukturi gospodarstva, ali je zatim značajnije napredovalo i krajem 50-tih go-

⁶Stat. godišnjak općine Dubrovnik, Knj. I, 1979.

⁷A. Kobašić—M. Urban, Prilozi za kroniku razvoja poslijeratnog Dubrovnika, »Dubrovnik«, 5—6/1984. str. 14. (prema vijestima u »Dubrovački Vjesnik« od br. 1/1.9.1953. do br. 1730/1983) i evidencija SDK, sjed. Dubrovnik, nakon 1984. god.

⁸Ibidem, str. 14—15.

⁹Stat. godišnjak općine Dubrovnik, Knj. IV, 1982, str. 38—39.

¹⁰SDK Dubrovnik, Informacija o poslovanju privrede..., za 1990.godinu, Dubrovnik, travanj 1991. str. 24. (društveni sektor) i podaci iz popisa stanovništva 1991. za privatni (na cijelom području s Orebićem bilo je 3.757 popisanih poljoprivrednih stanovnika. Ako ih je 45% aktivnih, onda ih na području ranije općine Dubrovnik nema više od 1.500). Vidi Ljetopis R. Hrvatske za 1992. str. 518—519.

¹¹ZSD, Tablogrami, RZS-a, Vrijednosna struktura DBP, tabele za 1990, općina Dubrovnik.

dina izbilo na prvo mjesto među gospodarskim oblastima ovog područja. Kasnije je to mjesto moralo ustupiti drugim gospodarskim područjima koja su imala brži razvitak (trgovina, turizam, a jedno vrijeme i industrija). Kako je kroz veći dio ovog razdoblja oko 50% zaposlenih u oblasti prometa radilo u djelatnostima koje spadaju u pomorstvo, a takav je bio i udio u narodnom dohotku, ovdje će se odvojeno prikazati pomorstvo (između ostalog i kao tradicionalna djelatnost ovog područja).

Pomorstvo je, bez sumnje, bilo najjače razgrađeno ratom i iz njega izašlo s velikim gubicima. Tokom rata Dubrovačka plovidba je izgubila 2 broda duge i 12 brodova male obalne plovidbe. Od 24 broda prije rata, ova plovidba je neposredno po završetku rata raspolagala s 10 brodova (8 duge i 2 male obalne plovidbe).¹² Krajem 1945. godine svi su brodovi privremeno stavljani na upravljanje Direkciji pomorske plovidbe. Rad Dubrovačke plovidbe obnovljen je u jesen 1946, kada joj je Direkcija dala na upravljanje još neke brodove, da bi nakon toga svoje sjedište prenijela u Rijeku.

Krajem 1946. provedena je nacionalizacija svih brodova (i ostale imovine), a 1947. godine je Vlada FNRJ osnovala 4 državna poduzeća kojima su pripali i brodovi Dubrovačke plovidbe. Time je prestala postojati Dubrovačka plovidba i Dubrovnik je praktično izgubio sve brodove. Tek 1951. godine brodovi se počinju vraćati u Dubrovnik, kada je osnovano Pomorsko transportno poduzeće »Dubrovnik« za potrebe lokalnog prometa i počelo raditi s dva manja broda.¹³ Kasnije je ovo poduzeće nabavilo još neke brodove, da bi krajem 1955. raspolagalo s 11 plovnih jedinica (otada smanjuje aktivnost i broj brodova).

U svibnju iste godine (1955.) osnovana je u Dubrovniku »Atlantska plovidba«, koja je, decentralizacijom spomenutih državnih poduzeća, dobila 7 brodova s 35.038 BRT od dotadašnje »Jugolinije«. Ovo je poduzeće nastavilo samostalan razvoj nabavljajući nove brodove i zamjenjujući stare. U 1962. godini PTP »Dubrovnik« je, sa svojih 6 brodova male obalne plovidbe (1.167 BRT) i brodogradilištem u Mokošici, pripojeno »Atlantskoj plovidbi« i otada ona vrši prijevoz u oblasti duge i male obalne plovidbe.¹⁴

Slijedećih godina ovo poduzeće intezivno obnavlja i povećava svoj plovni park, zamjenjujući starije brodove modernima. Godine 1974. Atlantska je izgubila brod »Cavtat« koji je potonuo u Otrantu. Uz znatno pomlađivanje i modernizaciju flote, ovo poduzeće je na kraju 1980. godine raspolagalo s 28 brodova (od toga 5 male obalne plovidbe) ukupne tonaže 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.¹⁵ Deset godina kasnije, na kraju 1990. »Atlantska plovidba« je raspolagala s 25 brodova (19 duge i 6 male plovidbe) ukupne tonaže 698.442 DWT i 402.250 BRT (manje brodova ali znatno veća tonaža), a na njima je plovilo 1042 člana posade.¹⁶

Tokom nekoliko posljednjih godina promatranog razdoblja na ovom području je 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 koje su pripadale ovdašnjim poduzećima i privatnim

¹²I. Perić, Dubrovačko pomorstvo u 19. i 20. stoljeću, JAZU, 1984, str. 290.

¹³Nekoliko povijesnih činjenica o razvoju dubrovačkog brodarstva, navedenih u ovom odjeljku, uzeto je iz cit. knjige I. Perić (1984), str. 296—313.

¹⁴Š. Savin, Kako je nastala »Atlantska plovidba«, Naše More, 1—2/1980, str. 27—28.

¹⁵P. Arsete, Razvoj flote »Atlantske plovidbe« od njenog osnivanja do danas, Naše More, 1—2/1980, str. 239—244.

¹⁶Poslovna zajednica pomorskih brodara Jugoslavije, Stanje flote 1990, Bgd. mart, 1991.

brodarima. Najveću flotu takve vrste imalo je poduzeće (turist. agencija) »Atlas«, koje je 1990. godine imalo u vlasništvu 19 plovnih jedinica registriranih za prijevoz 1.796 putnika. Najveće jedinice su bile »Adriatic« m/b (931 GT) za 650 putnika i 2 m/jedrenjaka: »Argosy« 230 i »Astral« 170 putničkih mjesta.¹⁷ Među ostalim plovnim jedinicama ovog poduzeća 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 putničkim mjesta.¹⁸

Ostali prijevoznici (poduzeća i pojedinci) su u 1990. godini imali na ovom području veliki broj raznih plovnih jedinica. Lučka kapetanija u Dubrovniku imala je registrirana 43 motorna čamca za prijevoz po 10 i više putnika s ukupno 1883 putnička mjesta (bez 4 Atlasova čamca), 2 putnička broda s kabinama (52 mjesta/putnika), 2 broda za prijevoz na Lokrum (400 putnika), 3 teretna broda (159 GT), 2 teretna čamca i 13 ribarskih brodova (641 GT).¹⁹ Istovremeno je Lučka kapetanija u Cavtatu imala registrirano 25 m/čamaca za prijevoz 507 putnika i 116 ribarica, među kojima 3 broda-koče.²⁰ I druge kapetanije su imale registriran određeni broj takvih plovnih jedinica.

Dubrovačka luka je nakon rata odmah počela služiti prometu (uglavnom lokalnom), budući da njena infrastruktura i uređaji nisu bili znatnije oštećeni. Već u drugoj polovici 1945. godine stiže prvi strani teretni brod (sovjetski) po ukrcaj boksitne rudače.²¹ U slijedećim godinama bilježen je stalni rast prometa roba i putnika, tako da je 1955. godine (kad je ponovo formirana ovdašnja flota) lučki promet dostigao 297.036 tona robe, a 10 godina kasnije 567.712 tona (rekordna je bila 1964. godina sa 571.580 tona).²² Nakon toga, promet roba uz manje oscilacije opada, a raste putnički promet. Luka se do tada pretežno orijentirala na rasute terete (boksit) i prilagodila tome lučke uređaje (izgrađeno je nekoliko velikih dizalica). Razlog opadanju tereta bio je u izgradnji velikih luka u blizini (Bar i Ploče) i kasnije ukidanje uskotračne željeznice (1976. godine). Nakon ukidanja željeznice, luka se više orijentira na druge terete i putnički promet. Povećava se pristajanje brodova na kružnim putovanjima, broj trajekata i putnika, a gradi se putnički terminal, hladnjača i još neki manji objekti.²³

Prestankom rada željeznice (ali i promjenom položaja susjednih luka) dubrovačka luka gubi mjesto u robnom prometu i dolazi na »začelje« jadranskih luka u toj vrsti prometa. Tako u slijedećih 10 godina (1976—1985.) robni promet u luci oscilira od 199.123 tone (1983.) do 381.738 (1979.) godišnje²⁴, da bi se do 1990. godine zadržao oko srednje veličine od 220.000. godišnje.

Suprotno kretanju prometa roba, promet putnika 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—1990. evidentirane su velike razlike po godinama baš zbog velikih skokova u pristajanju brodova na kružnim putovanjima, čemu je prilično »kumovala« i politika cijena /privez, takse, voda itd./ same luke). Tu su karakte-

¹⁷Jugoslavenski registar brodova, Reg. pomorskih brodova, Split, 1991.

¹⁸»Atlas« Dubrovnik, Pregled flote...1990. (tehn. služba).

¹⁹Lučka kapetanija Dubrovnik, Upis čamaca. .reg. br. 530—19—03—90 za 1990.

²⁰Lučka kapetanija Cavtat, Evidencija čamaca za 1990.

²¹»Glas slobode« od 18.10.1945.

²²Stat. godišnjak općine Dubrovnik, knj. I, 1979, str. 40.

²³A. Kobašić—M. Urban, op. cit. str. 16.

²⁴Stat. godišnjak općine Dubrovnik, Knj. I str. 141 (do 1978) i Knj. IX/X, 1987. str. 118. (za ostalo).

ristične godine: 1960. sa 536.152 putnika (rekordna u razdoblju od kraja rata do 1978.); 1979. kad je broj putnika premašio spomenuti rekord za gotovo 230 tisuća osoba (ostvareno 763.770 putovnja); zatim 1985. s apsolutnim rekordom od 955.477 putnika. U 1990. godini prevezeno je svega 568.926 putnika,²⁵ jer je to bila jedna od slabijih turističkih godina na ovom području. Ukupnom rastu broja putnika preko ove luke pomoglo je i povećanje broja trajekata koji su održavali redovite veze između jadranskih obala i šire. U 1990. godini je postojalo 9 takvih trajetnih veza koje su održavale 4 kompanije (3 strane i 1 domaća).²⁶

Zadnjih godina, pod utjecajem rastućeg pristajanja (i traženja) turističkih broдика i jhti, jedan dio luke je adaptiran u svojevrsnu marinu s oko 150 opremljenih mogućih vezoza (voda, struja).²⁷ Poduzeće »Luka Dubrovnik« je 1990. godine imalo 380 zaposlenih (godišnji prosjek).

U ostale djelatnosti iz oblasti prometa ovdje spadaju: aerodrom, gradski i cestovni promet, PTT djelatnost i održavanje cesta. Te djelatnosti su znatnije napredovale nakon 1960. godine. Novi aerodrom je izgrađen 1962. godine,²⁸ a poduzeće »Aerodrom Dubrovnik« nastavlja njegovo korištenje i vrši nova investiranja (produženje piste, rulne staze, gospodarski i putnički kompleks, modernizacija prihvata i otpreme itd.). Tako je krajem ovog razdoblja to bio jedan od modernijih međunarodnih aerodroma u ovom dijelu Europe. Godine 1990. preko aerodroma je prošlo 15095 zrakoplova i 1,214.791 putnik (najviše 1987. godine, 15603 zrakoplova i 1,422.560 putnika), uz zamjetljiv robni promet, a poduzeće je imalo 531 zaposlenog (prosjeck po satima rada).²⁹

U lokalnom i cestovnom prometu također je bilo mnogo promjena. Do 1951. godine na ovom je području cestovni promet (teretni i putnički, uključujući gradski) održavalo oblasno poduzeće ODAP, koje je te godine rasformirano i vozni park predan lokalnim poduzećima: »Tramvaj« (autobusi) i »D. Todorović« (kamioni).³⁰ Prvi novi autobusi nabavljeni su 1953. godine, a kasnije se uz »Tramvaj« javljaju i druga poduzeća koja se uključuju u prigradski i međugradski promet (»Jedinstvo« Ston i »Konavle« Čilipi). Kasnijim reorganizacijama ova manja poduzeća se spajaju i ostaje samo »Tramvaj« (sada »Libertas«) koji obavlja gradski, prigradski i međugradski promet. U međuvremenu, 1970. godine, s dubrovačkih ulica povučen je tramvaj i promet su preuzeli autobusi.³¹ Na kraju ovog razdoblja, 1990. godine, »Libertas« je održavao nekoliko stalnih međumjesnih i prigradskih linija, te gradski promet s ukupno 92 autobusa, od kojih su 35 bili za gradski, 46 za prigradski i 11 za međumjesni promet (uključujući 4 turistička autobusa).³²

²⁵Stat. godišnjaci općine Dbk, Knj. I i IX/X (do 1986), ZSD, Tablogrami RZS, Promet putnika (Luke), za 1987—1990.

²⁶R. Jelić, Luka Gruž (Dubrovnik), Naše More, 1—2/1991, str. 27.

²⁷Procjena poduzeća Luka i TSJ, Priručnik za turističku informativnu službu, Bgd, 1990, str. 99.

²⁸Dubrovački aerodrom predstavlja iznimku u tadašnjem sistemu financiranja investicija, jer je bio jedini aerodrom u SFRJ koji je građen zajmovima, pa ih je poduzeće (i nešto općina) moralo otplaćivati (v. A. Kobašić, Dubrovnik i njegova privreda, čas. Dubrovnik, br. 3/1964, str. 104).

²⁹TSO, Analiza turističkog prometa na području općine Dbk. u 1990, Promet aerodroma »Dubrovnik«, Dbk, 1991, str. 30. i SDK, Dubrovnik, Informacija o poslovanju privrede, 1990, Dubrovnik, IV/1991, Tabela A—1.

³⁰A. Kobašić—M. Urban, op. cit. str. 25—26.

³¹Ibidem, 26.

³²Pod. »Libertas«, Prijedlog za reprodukciju voznog parka, Dokumentacija, br. 53/6—91, od 2.3.1991.

U odvijanju putničkog prometa sudjelovala je i djelatnost autobusnog kolodvora preko kojeg je obavljan međugradski i prigradski promet putnika. Između 1979. i 1989. godine preko ovog kolodvora su prometovale prosječno 142 linije dnevno, a prevozili su do 370.000 putnika godišnje.³³ Posebni dio putničkog prometa obavljali su i autobusi JAT-a, koji su vršili stalni transfer za svoje avione na liniji grad-aerodrom. Isto tako, posljednjih godina je bio veoma značajan promet Rent a car vozila, kojima je raspolagalo osam raznih poduzeća, čiji je vozni park u SFRJ iznosio 8.000 vozila u 1990. godini, a znatan dio tog parka je angažiran u Dubrovniku (samo dubrovačko poduzeće DTS u Dubrovniku je držalo preko 30 raznih automobila za takve svrhe), a znatno se povećavao za vrijeme turističke sezone.³⁴

Teretni (robni) dio cestovnog prometa obavljalo je stalno (od osnivanja 1949.) poduzeće »Todorović«, koje je do kraja razdoblja razvilo široku mrežu od 48 poslovnica za unutrašnji transport i međunarodnu špediciju, koja je krajem 90-tih raspolagala s velikim modernim voznim parkom (sada pod imenom DTS, Dubrovnik).³⁵

PTT promet je na početku razdoblja, kada je obnovljeno nekoliko pošta, bio prilično skroman, čak siromašan i loš. Nešto brži razvoj počinje formiranjem samostalnog PTT poduzeća 1961. godine. Na kraju te godine ovo područje je imalo 1.162 telefonska pretplatnika sa 1.702 telefona. Uskoro je izgrađena nova automatska centrala i telekomunikacijski centar (1965.), a kasnije UKV stanica, kablovska mreža, terenske pošte, TT mreža i nove ATC širom područja, poslovna zgrada, radio relejna stanica na Srđu, novi prijenosni sistemi, telefonska mreža itd.³⁶ Na kraju 1990. godine PTT poduzeće u Dubrovniku imalo je na području općine Dubrovnik 40 pošta (+2 na dijelu Pelješca u općini Korčula), 21.750 telefonskih pretplatnih linija (i 207 teleprinterskih brojeva), a instalirani kapaciteti lokalnih učesnika iznosili su 15.930 priključaka (uključenih 14.115).³⁷ To je svakako predstavljalo snažan potencijal, ali nedovoljno aktiviran, posebno u pogledu veza s inozemstvom (i javne tel. govornice), na što je uvijek bilo dosta primjedbi turista.

C. Trgovina

Trgovina je ovo razdoblje počela veoma skromno, budući da praktično i nije bilo normalnog prometa roba, nego je vršena administrativna distribucija. U početku su robni promet obavljale radničko-namještenečke zadruge, zatim »Oknaprod« (okružno), »Kotnaprod« (kotarsko) i »Granaprod« (gradsko) poduzeće, pa nabavnoprodajne zadruge, do osnivanja prodajnog poduzeća »SRĐ« (1946.). Privatne trgovačke radnje su djelovale na

³³Stat. godišnjak općine Dbk, Knj. IX/X, str. 129. (do 1987.) i Zavod za statistiku, Dubrovnik (ZSD), tablogrami, (za 1988 i 1989).

³⁴Usluge RaC (rent a car) u Dubrovniku 1990. godine su pružala poduzeća: Autotehna-Avis, Kompas-Hertz, Globtour-Budget, AI Putnik, INEX, Alpentour, UNIS i ovdajšnje poduzeće DTS. Ta poduzeća su imala brojne poslovnice po većim gradskim središtima, uključujući i Dubrovnik, a u ljetnoj sezoni su znatnije povećavale broj vozila za najam. DTS je, od 250 vozila, u Dubrovniku držao preko 30 tokom godine, a znatno više u sezoni. (Prema podacima prikupljenim za magist. rad na temu o RaC, M. Alibegović, Dubrovnik, 1993.)

³⁵DTS, Revija, 1949—1989, Dubrovnik, 1989, str. 64—65.

³⁶A. Kobašić—M. Urban, op. cit. str. 16—17 (do 1983) i rečene Informacije o investicijama... SDK, Dubrovnik, (1984—90).

³⁷PTT, Dubrovnik, Stanje TT prometa za prosinac 1990. dokum. pod.

početku, ali kasnije su nacionalizirane. U međuvremenu su robni promet obavljale mnoge zadružne prodavaonice.³⁸

Tek nakon ukidanja racioniranog snabdijevanja i drugih oblika dirigitirane distribucije (od 1953. dalje) trgovina počinje ozbiljnije vraćati svoje mjesto u gospodarskoj strukturi. Napredak se ogleda u širenju prodajne mreže, u rastu i modernizaciji prodajnog i skladišnog prostora, širenju veletrgovinskog poslovanja i izvan ovog područja, u izgradnji novih robnih kuća (Minčeta 1965, SRĐ 1966, Rudine 1976.), prodajni centar »Župka« (1980.), prodavaonica i poslovnih zgrada (Budućnost) itd. Otvarane su i prodavaonice proizvođačkih poduzeća iz unutrašnjosti.³⁹ U maloprodajnom prometu su kroz cijelo razdoblje sudjelovale i razne zadruge. One su desetljećima opskrbljivale selo, a u tome je kroz promatrano razdoblje sudjelovalo čak 29 zadruga, neke od njih (Komolac, Dingač, Čilipi i dr.) i do 1990. godine.⁴⁰ Krajem ovog razdoblja je i trgovina na veliko narasla, a povećavala se i izvozna djelatnost, premda ni jedna ni druga nisu dostigle poziciju kakvu su imale prije rata.

Dubrovačka trgovina je poznata i po tome što je tokom poslijeratnog razdoblja prolazila kroz česte i veoma brojne reorganizacije u kojima su nastajala i nestajala mnoga poduzeća, ovisno o aktualnoj politici.⁴¹ Najopsežnija akcija politike za reorganizaciju trgovine, provedena je 1979. godine, kad je nakon brojnih konferencija tiskan i poseban broj »Dubrovačkog vjesnika« posvećen takvoj reorganizaciji, koja je »progutala« dotadašnjih pet poduzeća (Minčeta, Srđ, Budućnost, Rudine i Agrum) i stvorila jedno monopolističko poduzeće za cijelu općinu — »Dubrovkinju«. Ta nova organizacija je početa djelovati s 1980-tom i »bolovati« će od reorganizacija, sve do kraja razdoblja.

Ipak, unatoč svim reorganizacijama i ograničenjima, trgovina je, snažno poticana i razvojem turizma, u maloprodaji 1980. godine imala 435 prodavaonica sa 31.994 m² prodajnog prostora⁴², što je činilo oko 0,48 m² po stanovniku (u gradu znatno više). Tokom promatrnog razdoblja trgovina je ulagala i u neke druge djelatnosti (poljoprivredna proizvodnja, mljekarstvo, pekarstvo, zanatstvo-stolarija, turizam i druge), a na kraju, 1990. godine raspolagala je s 449 prodavaonica s 33.565 m² prodajnog prostora, s približno istom površinom po stanovniku kao i 10 godina ranije.⁴³ Iste godine je bilo 3.963 zaposlena u trgovini društvenog sektora, plus 183 registrirane privatne trgovinske radnje u kojima je radilo po više osoba.⁴⁴

Trgovinsku mrežu je pri kraju ovog dijela promatranog razdoblja dopunjavao i lanac benzinskih stanica (crpki) koje su osim pogonskog goriva, prodavale i razne druge po-

³⁸A. Kobašić—M. Urban, op. cit. str. 22.

³⁹Ibidem. str. 17 i 22.

⁴⁰P. Bakarić, Istraživanja o zadrugarstvu... neobjavljen rad 1991, Dubrovnik. (Mr. P. Bakariću sam posebno zahvalan za mnoge sugestije i pomoć u prikupljanju potrebnih informacija i podataka za ovaj rad).

⁴¹A. Kobašić—M. Urban, op. cit. str. 22—23, opisane reorganizacije do nastajanja »Dubrovkinje«. Reorganizacije nisu time prestale već su nastavljene i unutar toga poduzeća, uključujući i »rastavljanje na sastavne dijelove«, pa i manje jedinice (prije pretvorbe).

⁴²Stat. godišnjak općine Dubrovnik, Knj. IV, str. 121.

⁴³ZSD, Tablogrami RZS-a, Kapaciteti prodaje i tipovi prodavaonica..., Trg. 41/89, str. 1. (podaci za 1989. jer popis za 1990. nije vršen, ali su otpustanja neznatna).

⁴⁴Statistički ljetopis R. Hrvatske, 1992. str. 494—495 i SZS (Savezni zavod za statistiku) obrasci 2.3. Vrednosna struktura... Bgd, 1990, str. 233.

trepštine (neke čak i kućne). Na dubrovačkom području je 1990. godine bilo u funkciji trgovine deset takvih stanica (9 poduzeća INA i 1 pod. Energopetrol).

Trgovina je tako u gospodarskoj strukturi područja 1990. godine zauzimala treće mjesto po veličini ostvarenog narodnog dohotka (čak prvo, ako se računa s ukupnim dohotkom od trgovine, uključujući vanjska poduzeća i privatnu trgovinu), a drugo mjestu po broju zaposlenih.⁴⁵

D. Industrija

U poratnom razdoblju industrija je ovdje počela sa skromnim (oštećenim) kapacitetima, a prva proizvodnja je evidentirana 1946. godine (proizvodnja sapuna u tvornici »Dubravka«, prerada eteričnih ulja, surfulna ulja, »pyretin«). Zatim se postupno osposobljavaju ili grade novi industrijski pogoni (rafinerija, destilacija masnih kiselina, prerada komina masline, prerada smokava). Uključuje se u proizvodnju HE »Mlini« i TUP (1953), kompletiraju se tvornice ribljih konzervi (Slano 1956, Trpanj 1956), manje električne centrale (Ljuta) i dizel elektrane, dalekovodi, trafostanice.⁴⁶

Hidroelektrana »Dubrovnik«, kao najveći industrijski objekt, puštena je u eksploataciju 1965. Gradili su se dalekovodi, trafostanice i pogonske zgrade »Elektrojuga«. Prije i poslije su uključivani i drugi objekti, kao: pogoni za preradu industrijskog bilja, industrijske vinarije (Potomje 1959, Ston 1961, Gruda 1962, Janjina i Kozarica 1964, Putnikovići 1969, Postup 1972, Kuna 1990). Zatim manji pogoni za plastifikaciju metala (Trpanj, Pijavičino, Ston), industrijske pekare (Cavtat, Gruda, Ston, Kuna), centralna pekara u Dubrovniku, tvornica tekstilne konfekcije u Dubrovniku, pogon masnih kiselina »Radeljević«, tvornica betonskih elemenata Komolac, novi pogoni TUP-a u Komolcu, pogoni Dalmacija bilje (kasnije Saponia), klaonice, hladnjače, pogon TEP-a na Zvekovići, pogon za umjetnu smolu u Stonu, više TS-a, podvodne kablovske linije i elektromreža, nova tiskara na Dubcu (1985) itd.⁴⁷

Više nego bilo koja druga gospodarska oblast, industrija je, u općoj atmosferi industrijalizacije, zaokupljala poduzetničku maštu i inspirirala na ulaganja. Tako je sve do pred kraj promatranog razdoblja bilo mnogo ideja i projekata i konkretnih pokušaja realizacije nekih, uglavnom naivnih zamisli. Neke od njih su: tvornica opeke na Mljetu (1957.), tvornica opeke u Stonu (1959.), predionica pamuka u Dubrovniku (1959. osnovano je poduzeće i imenovan direktor), tvornica kože u Konavlima—Ljuta (1959.), tvornica obuće u Dubrovniku (1958.), tvornica obuće u Cavtatu (1961. osnovano je poduzeće), tvornica cementa »na laporu« kod Pločica (1959.), pilana u Ljutnoj, rafinerija nafte u Rijeci dubrovačkoj (1960. imenovan je direktor) plastifikacija namještaja u Trpnju i kasnije u Stonu, industrijska klaonica u Orašcu (1964.) itd.⁴⁸

⁴⁵Izračunato iz istih obrazaca SZS, (Obr. 2.3.)

⁴⁶Prijedlog društ. plana razvoja privrede kotara Dubrovnik, 1957—1961. i »Dubrovački vjesnik« br. 121, 133/1953. i br. 309/1956.

⁴⁷A. Kobašić—M. Urban, op. cit. str. 8—14 (do 1983) i SDK, sjed. Dubrovnik, Informacije o osiguranju sredstava za plaćanje investicija... (1984—1990).

⁴⁸Brojne nerealizirane investicije u dubrovačkom gospodarstvu do 1984. godine opisane su detaljno u cit. radu Kobašić—Urban, str. 24—29, na temelju arhiviranih investicionih programa NO kotara i NO Grada Dubrovnik, (PAD).

Pokušaje industrijalizacije pratila je i planirana poljoprivredna proizvodnja. Najprije je pokrenuta akcija za brnistru (žuku), potom pelin, buhač i duhan, pa uređaji za preradu aromatskog bilja (Doli, Čepikuće, Majkovi), pokusni uzgoj pamuka u Konavlima, ricinusa u Brsečinama (1966), mlin za rogače u Cavtatu (1958) i drugi.⁴⁹ Uglavnom mnogo propalih projekata, a samo nekoliko afirmiranih u praksi.

Premda je bila uglavnom nerealno forsirana na skromnim resursima, do kraja razdoblja industrija ipak ostaje na 4. mjestu u strukturi ovdašnjeg gospodarstva, kako po veličini ostvarenog narodnog dohotka, tako i po broju zaposlenih (2.643) osoba u 1990. godini.⁵⁰ Često su ovdje postavljana pitanja: je li industrija mogla biti jače razvijena na ovom području, ali su odgovori rijetko bili pozitivni. Bilo je više onih koji misle da više nije mogla na postojećim resursima, a i po kompatibilnosti s drugim djelatnostima.

E. Ugostiteljstvo i turizam

Klasifikacijom djelatnosti u poslijeratnom razdoblju, u ovo područje su svrstane djelatnosti ugostiteljstva i turističkog posredovanja. Te djelatnosti su, oslanjajući se na razvoj turizma, u predhodnom razdoblju imale visoku poziciju u ovdašnjoj strukturi gospodarstva, ali su ovo razdoblje počele blizu začelja takve strukture.

Područje ugostiteljstva i turizma je u slijedećim godinama ostvarilo najveći rast u gospodarstvu ovog područja, a sam turizam je snažno utjecao na cjelokupni razvoj područja, tako da je to ostavilo traga u svim djelatnostima koje su na bilo koji način u poslovanju povezane s turizmom. Zbog toga će se tom području posvetiti nešto veći prostor u ovom radu.

Već 1945. godine NO grada Dubrovnika poziva »vlasnike hotela, pansiona i svratišta« da prijave štete i informiraju o stanju objekata⁵¹ s namjerom da se obnove. U kasnijem izvještaju Odsjeka za trgovinu istog NO-a stoji da je u ljetu te godine radilo 3 hotela, 2 prenoćišta i 14 kavana, a od popisanih 158 ugostiteljskih radnji »usljed prilika stvarno ne radi 56 radnji«. ⁵² Slijedeće 1946. godine otvaraju se još 2 državna hotela (Imperial i Lapad), ukida se Pravilnik o snabdijevanju posjetilaca turističkih mjesta i uvode »turističke potrošačke karte«, a uz to još plaćeni godišnji odmori i povlastice na željeznicama. To potiče turistički promet koji je za 1946. godinu u gradu iznosio 77.707 noćenja, od čega 3.352 stranih turista.⁵³

U 1947. godini osposobljeni su novi smještajni objekti (4 hotela u gradu i 1 u Župi) i znatno povećan turistički promet s ostvarenih 234.948 noćenja, od kojih 35.635 stranih (pretežno Čeha).⁵⁴ Od tada iz godine u godinu rastu turistički (smještajni) kapaciteti, uglavnom u osnovnim objektima i odmaralištima, koji su se u to vrijeme rekonstruirali za turističke potrebe. Prema podacima tadašnjeg Turističkog saveza, broj raspoloživih kreveta po godinama do 1949. iznosio je:⁵⁵

⁴⁹Ibidem str. 25.

⁵⁰SZS, citirani obr. 2.3.

⁵¹»Naša kronika« br. 34 od 14.VI 1945.

⁵²NOO Grada, Odsjek za trgovinu i opskrbu, Izvještaj o radu povjereni štva, Dubrovnik, 23.II 1952.

⁵³O otvaranju državnih hotela i potroš. kartama A. Kobašić i M. Urban, op. cit. str. 8—9, a broj noćenja Stat. godišnjak općine Dubrovnik, I. Knj. 1979, str. 199.

⁵⁴Stat. godišnjak općine Dubrovnik, I. knj. 1979, str. 199.

⁵⁵TS Dubrovačkog područja, Turizam dubrovačkog kraja — osvrt, Dubrovnik, 1955. str. 8.

- 1946. godine 6.650 kreveta sa 77.707 noćenja
- 1947. godine 12.365 kreveta sa 234.948 noćenja
- 1948. godine 15.032 kreveta sa 340.241 noćenja
- 1949. godine 17.690 kreveta sa 606.758 noćenja

Turistički promet na ovim kapacitetima bilježi zavidan rast do 1950. godine, kada je ostvareno 745.307 noćenja, odnosno rekord koji je prebačen tek 14 godina kasnije 1964. godine. U međuvremenu se može govoriti o stagnaciji turističkog prometa, koji je sve do 1963. godine po broju noćenja bio ispod onoga 1950. godine, uz stanoviti rast udjela stranih i stalno opadanje domaćih noćenja. U spomenutoj 1964. godini udio stranaca već je veoma visok i oni čine preko 65% od ukupno ostvarenih 812.270 noćenja.⁵⁶

Prvi put nakon rata turistički promet će prijeći 1 milijun noćenja 1965. godine i tada, nakon 2 slabije godine kad se opet smanjuje ispod milijuna, nastaviti uspon ostvarenih noćenja do apsolutnog rekorda 1985. godine, kada je ostvareno 5,868.240 noćenja, u čemu su stranci sudjelovali sa 52,3%. Ovaj promet je nakon 1985. nešto smanjen i stagnira slijedećih godina, a najniži u tom nizu godina je bio 1990. godine, kad je ostvareno 4,461.357 noćenja.⁵⁷ Bez obzira na spomenutu stagnaciju posljednjih godina, turistički promet je znatno utjecao na razvoj gospodarske aktivnosti ovog područja, svakako jače od bilo koje druge pojave.

Velikom rastu aktivnosti u ovom gospodarskom području mnogo je doprinijela opsežna izgradnja smještajnih i drugih kapaciteta namijenjenih turizmu. Svakako je najznačajnije ono što je učinjeno u izgradnji hotelskih i sličnih objekata, tj. osnovnih smještajnih objekata. Značajnija investicijska aktivnost u ovoj oblasti, nakon osposobljavanja starih hotela, počela je izgradnjom kamp naselja na Lapadu i u Srebrenom (1954.), a nastavila se izgradnjom novih hotela: motel Srebreno i Adriatic I sa zgradom restorana (1958.), hotel Petka (1961.), hoteli Kupari, Stadion i Neptun (1962.), Neptun II, Adriatic II i paviljon Epidaurusa u Cavtatu (1964.) i nekoliko adaptacija. Između 1966. i 1972. godine, u eri ofenzivne izgradnje potaknute beneficijama za investicije, nastali su hoteli Admiral, Adriatic III, Lafodija, Orlando, Astartea, Plat, Albatros, Dubrovnik—Palaca, Lero, Libertas, novi Excelsior, nova Argentina i Faraon (Trpanj). U to vrijeme se otvaraju »Konavoski dvori«, rekonstruira »Soderini« i grade restorani na Pelješcu (uz nekoliko privatnih ugostiteljskih radnji), a počinje i izgradnja Babin kuka.⁵⁸

Nakon spomenutog razdoblja od 1966—72. dolazi do usporavanja izgradnje turističkih objekata, ali se ipak još grade i puštaju u promet veliki hotelski objekti kao Croatia (1974.), Dubrava—Babin kuk (1976.), 3 nova hotela u Kubarima (posljednji 1980.), Odisej na Mljetu (1978.), hotel u Šipanskoj luci (1978.), Admiral u Slanom (1983.), dogradnja Libertasa (1982.), Belvedere (1985.), novi objekt h. Lapad i Minčeta (1987.), »Vrtovi sunca« i kompleks Epidaurusa (1988.), te više dogradnji s povećanjem kapaciteta (Albatros, Plakir, Imperial, Libertas, Splendid) i niz drugih objekata (restoran Nautika,

⁵⁶Podaci o turističkom prometu do 1977. uzeti iz Stat. godišnjaka općine Dubrovnik, Knj.I; od 1978—1980. Stat. godišnjak općine, Knj. IV, a za vrijeme 1981—1990. TSO, Analiza turističkog prometa... Dubrovnik, 1991.str. 4.

⁵⁷Ibidem,

⁵⁸Podaci o izgradnji hotela i sličnih objekata prema Kobašić—Urban, op. cit. str. 17—18.

Minčeta i dr.).⁵⁹ Takva izgradnja je osigurala kapacitet od 20.513 kreveta u osnovnim smještajnim objektima u 1990. godini.⁶⁰

Osim ovih osnovnih smještajnih objekata, na ovom području je tokom cijelog razdoblja podignuto nekoliko odmarališta (radnička, omladinska i dječja odmarališta), zatim autokampova i drugih komplementarnih kapaciteta. Odmarališta su predstavljala značajan dio ukupnih kapaciteta i najveći kapacitet su dostigla u 1983. godini, kada je u njima bilo 8.159 kreveta, ili 14,8% ukupnog smještajnog kapaciteta na području općine.⁶¹ Nakon toga se smanjuje broj odmarališta i njihov kapacitet, tako da je 1990. godine njihov udio u ukupnim kapacitetima smanjen na 6.203 kreveta ili na 10%.

Auto-kampovi su tokom promatranog razdoblja imali značajno mjesto u kapacitetima za smještaj turista, ali su stalno mijenjali svoj udio u ukupnom kapacitetu, što je shvatljivo zbog njihove promjenljive veličine. Najveći kapacitet tih kampova bio je 1984. godine, kada je registrirano 14.295 mjesta (1990. — 12.435 mjesta). Privatni smještaj (sobe u stakovima i vilama) također je predstavljao značajni dio kapaciteta, ali se mijenjao po godinama (ovisno o broju prijavljenih soba za izdavanje). Najviše registriranih kreveta u ovim kapacitetima bilo je 1988. godine (18.219 kreveta, što je tada bilo preko 30% ukupnog kapaciteta).⁶²

Struktura smještajnih kapaciteta u 1990. godini na području općine Dubrovnik prikazana je u tablici 4.

Tablica 4.
Smještajni kapaciteti u 1990. godini

Vrsta objekta	Kapacitet			
	Objekata	Soba	Kreveta	% krev.
Hoteli i slični obj.	54	9.914	19.596	35,0
Odmarališta — razna	37	1.948	5.324	9,5
Kampovi — razni	30	—	15.105	27,0
Privatne sobe	—	7.649	15.852	28,3
Ostalo	1	35	102	0,2
Ukupno	122	26.086	55.979 (x)	100,0

(x) Nisu uključeni pomoćni kreveti, kojih ima 4.922, a od toga 2.382 u hotelima (ukupni broj bio 60.901 krevet).

Izvor: TSO, Analiza turističkog prometa na području općine Dubrovnik u 1990. godini, Dbk, travanj 1991, str. 34.

⁵⁹Za ove objekte, koji spadaju među najveće na dubrovačkom području, vrijeme izgradnje je uzeto prema citiranom radu Kobašić—Urban, str. 17—18, do 1984, a dalje podaci SDK, Sjedište Dubrovnik, Informacije o osiguranju sredstava za investicije... po godinama 1984—1990.

⁶⁰TSO, Dubrovnik, Analiza turističkog prometa...1990. god. Dubrovnik, 1991, str. 23.

⁶¹TSO, Dubrovnik, Analiza turist. prometa ...1983, str. 19.

⁶²Stat. godišnjaci općine Dubrovnik, Knj. II,(do 1978), Knj. IX/X (1979—1987) i TSO,Dbk. Analiza turističkog prometa za godine 1988, 1989, 1990.

Ako se iz dostignutog kapaciteta u 1990. godini isključi ono što je promjenljivog karaktera (kampovi i privatne sobe), onda se u usporedbi s posljednjom godinom predhodnog razdoblja (1938.) uočava porast tih kapaciteta za gotovo šest puta (od 2.000 na 11.862 sobe).

Smještajni kapaciteti ovog područja na kraju promatranog razdoblja bili su različite kvalitete. Po tehničkim uvjetima najbolju strukturu imalo je hoteljerstvo, koje je 1990. bilo razvrstano u slijedeće kategorije:⁶³

- kategorija »L« 4 hotela sa 897 soba = 9,6%
- kategorija »A« 14 hotela sa 3203 soba = 34,4%
- kategorija »B« 30 hotela sa 5077 soba = 54,5%
- kategorija »C« 3 hotela sa 136 soba = 1,5%

U oblast ugostiteljstva i turizma uključeno je još poslovanje tzv. malog ugostiteljstva, tj. onog dijela koji se ne bavi smještajem, kao i djelatnost putničkih (turističkih) agencija. U tom malom ugostiteljstvu na početku razdoblja je bilo registrirano 100-tinjak radnji (privatnih, društvenih i zadružnih). Privatne su većinom nacionalizirane ili su se prestale baviti djelatnošću (pod pritiskom poreske politike i regulative). Kasnije je takve kapacitete razvijao društveni i zadružni sektor, a pri kraju razdoblja nešto ozbiljnije se počeo razvijati i privatni, koji je 1990. godine imao 280 registriranih ugostiteljskih radnji na području općine (plus 67 radnji kao dopunski rad).⁶⁴

Turističke agencije, kao dio ove oblasti, ostvarile su također znatan napredak od početka do kraja ovog razdoblja. Počelo je 1947. godine, kad je u Dubrovniku ponovo otvorena poslovnica »Putnik«. Nakon decentralizacije ovog poduzeća u Dubrovniku se 1952. godine poslovnica pretvara u samostalno poduzeće pod istim imenom.⁶⁵ Kasnije će, 1962, promjeniti ime i nastaviti kao »Atlas«. Ovo poduzeće, čije sjedište je u Dubrovniku, narednih će godina širiti mrežu svojih poslovnica na području općine i šire na području tadašnje Jugoslavije. Priključivat će mu se i neke organizacije iz drugih mjesta (Šibenik, Banja Luka, Split), a ujedno će širiti i djelatnost, tako da nabavlja plovne jedinice (prvi p/b »Antika« 1966.) i formira vlastitu flotu (opisano u poglavlju »Promet i veze«) u kojoj je najveći brod bio »Ambasador« kapaciteta 600 putničkih mjesta i 218 kreveta u kabinama⁶⁶ (nabavljen 1978, prodan 1984.), a najmoderniji, »Adriatic«, za 650 putnika, uključen je u flotu 1985. godine.⁶⁷

Izvan osnovne djelatnosti »Atlas« gradi žičaru na Srđ (1969), širi emitivnu djelatnost (Zagreb) itd. Kroz to vrijeme modernizira i povećava svoj vozni park, u kojem je najviše izletničkih autobusa angažiranih na brojnim izletničkim programima. Uz vlastite autobuse, ovo poduzeće od 1972. u sezoni unajmljuje i autobuse drugih prijevoznika. Tako su 1972. godine poslove obavljali s 35 vlastitih autobusa i 40 unajmljenih, 1981. s 46 vlastitih i 36 unajmljenih, a 1990. s 53 vlastita autobusa (2424 sjedala), 10 manjih (po 12 sjedala) i 8

⁶³TSO, Dubrovnik, Analiza turističkog prometa...za 1990. Dubrovnik, 1991, str. 35.

⁶⁴Udruženje samostalnih privrednika, Dubrovnik, Evidencija na osnovi registra uprave općine, Dubrovnik, 1990.

⁶⁵CTDI, (Centar za turističku dokumentaciju i informacije), Dubrovnik, Rješenje NO Grada, Dubrovnik, br. 18266/52 od 13. rujna 1952.

⁶⁶S. Lazo, Putnička agencija u Dubrovniku, Dubrovnik, 1982. str. 76. (do 1981) i evidencija »Atlas«a za 1990. god.

⁶⁷»Atlas«, Stanje plovnih jedinica u 1990, dokumentacija.

osobnih automobila, te 35 unajmljenih autobusa (više unajmljenih je bilo 1989, jer je 1990. bila jedna od turistički lošijih godina).⁶⁸

Osim agencije »Atlas«, na ovom području je kasnije osnovana i agencija »Dubrovnik-turist« (DTS), a djelovalo je i nekoliko poslovnica drugih turističkih agencija, kojih su sjedišta bila izvan Dubrovnika (Putnik, Generalturist, Globtour, Kompas, Sunturist, Dalmacijaturist, Montenegro Express, Yugotours, Kvarner Express, Unis-turist, Razvitak-turist).⁶⁹ Sve ove agencije imale su u Dubrovniku svoj vozni park sastavljen od više autobusa i automobila (za transfere i izlete), a 1990. godine počele su djelovati i neke manje privatne agencije.

Nautički turizam je na ovom području počeo najprije osvajati pojedine divlje lučice i sidrišta, a kasnije se organizirano razvijao. Prva veća marina izgrađena je u Komolcu, a 1990. godine raspolagala je s 450 vezova u moru i 350 na kopnu, uz cjelokupni pripadajući komfor.⁷⁰

Na raznim poslovima u oblasti ugostiteljstva i turizma bilo je 1990. godine u Dubrovniku zaposleno prosječno oko 7.600 osoba.⁷¹

F. Zanatstvo (obrtništvo)

Zanatstvo je još u predhodnom radoblju počelo gubiti svoju raniju poziciju u strukturi dubrovačkog gospodarstva, a ovo razdoblje je počelo mnogo skromnije i u sjeni velikih nastojanja industrijalizacije. Karakteristično je da zanatstvo (obrtništvo) u prvom Petogodišnjem planu kotara Dubrovnik za 1947—1951. godinu opće nije tretirano kao posebna djelatnost, već je planirano zajedno s industrijom, kao djelatnost »industrija i zanatstvo«.⁷² Slijedom toga i u prvoj godini izdavanja Statističkog biltena NO Grada Dubrovnika (1952.), obrtništvo nema svoje mjesto kao zasebna djelatnost ili područje obrade.⁷³

Tek uz Društveni plan grada 1954. godine javlja se u obradi kao »zanatstvo«, koje je prikazano u strukturi gospodarstva 1952. s udjelom od 7,4% u društvenom proizvodu, i planiran porast na 10,8% u 1954. godini.⁷⁴ Razloge za tu zakašnjelu brigu o zanatstvu objašnjava prijedlog Društvenog plana za 1957—1961. da »sadašnje stanje u zanatstvu ne zadovoljava«, jer »zanatstvo kao cjelina zaostaje za razvojem ostalih privrednih djelatnosti«.⁷⁵ U istom Prijedlogu je naveden podatak da je u 1956. godini na području kotara

⁶⁸»Atlas«, Procjena vrijednosti sredstava cestovnog prometa u 1990. Org. jedinica »Cestovni promet«, elaborat.

⁶⁹TSO, Dubrovnik, Informator Dubrovnik, 1990. str. 12—14.

⁷⁰TSJ, Priručnik za turističku informativnu službu, Bgd. 1990, str. 98. i dokumentacija marine »Dubrovnik«.

⁷¹Prema podacima SZS, citirani obraz .2.3. za 1990. str. 233, bilo je 7.355 pros. zaposlenih, a prema podacima SDK, Informacija o poslovanju privrede..., po ZR za 1990. bilo je 7.519 pros. zaposlenih. S procjenom zaposlenih u privatnom ugostiteljstvu, izlazi da je svakako bilo preko 7.600 pros.zaposlenih u toj gospodarskoj oblasti.

⁷²Kotarski NO, Dubrovnik, Odluka o petogodišnjem planu razvitka narodne privrede kot.Dubrovnik 1947—1951. god. od 21. svibnja 1947. str. 5—6.

⁷³NO Grada, Dubrovnik, Stat. ured, Statistički bilten, god. I, br. 4—5, IX/X 1952.

⁷⁴NO Grada, Dubrovnik, Društveni plan za 1954. god, str. 10, (CTDI, Dbk, br. 497.13)

⁷⁵NO Kotara, Dubrovnik, Zavod za planiranje, Prijedlog Društvenog plana razvoja privrede...od 1957—1961. god. Dubrovnik, 1958. str. 96. (Kotar Dubrovnik je u ovo vrijeme obuhvaćao općine Dubrovnik, Korčula i Lastovo).

bilo 23 subjekta u društvenom i 744 u privatnom sektoru zanatstva s ukupno 1863 zaposlena, a da broj učenika u privredi (priprema za zanate) »nije zadovoljavajući« jer ih je svega 385 (160 u društvenom i 225 u privatnom sektoru).⁷⁶

Ipak, u procjeni Komisije IV Sabora NRH⁷⁷ stoji da je 1953. godine zanatstvo sudjelovalo u narodnom dohotku ovog područja s oko 7,3%, što je više nego 1939, ali samo zbog toga što su ostale djelatnosti bile značajnije smanjile svoj udio (pomorstvo npr.). Stoga je u spomenutom planu za 1957—61. bilo predviđeno povećanje broja individualnih i društvenih radnji za gotovo 50%, što naravno nije postignuto, nego je zanatstvo još i više nazadovalo, posebno ono uslužnog karaktera, smanjen mu je poslovni prostor i interese ljudi za takav oblik privređivanja, a 1965. godine je sudjelovalo s manje od 5% u nacionalnom dohotku područja.⁷⁸

U vrijeme intezivne izgradnje (poslovne i stambene) između 1965. i 1985. godine znatnije je bilo aktivirano građevinsko zanatstvo, dok je uslužno i dalje zaostajalo. Veliki dio razloga za stagnaciju u zanatstvu treba tražiti u restriktivnoj politici, posebno poreškoj, prema privatnom sektoru ove djelatnosti. Broj radnji individualnih obrtnika postupno je povećavan, tako da je 1965. godine bilo 275 radnji, deset godina kasnije, 1975, svega 283 radnje, a do slijedećeg popisa 1983. god. narastao je na 422 radnje, da bi ih na kraju u 1990. godini bilo 478, odnosno 485 radnji (među kojima je 67 onih koje nisu tipično zanatske).⁷⁹

Osim ovih radnji, koje se vode u registru Udruženja samostalnih privrednika, bilo je 1990. godine još 8 radnji koje su se vodile kod SDK kao obveznici podnošenja završnih računa.⁸⁰

G. Ostale djelatnosti

Ovdje prikazane djelatnosti (građevinarstvo, komunalno stambena djelatnost i financijske usluge) kroz ovo razdoblje nekoliko su puta mijenjale svoj položaj u strukturi gospodarstva, ovisno o poslovnoj konjunkturi i poziciji drugih djelatnosti u pojedinim fazama. Pojedinačno gledajući, svaka od ovih djelatnosti je imala različit put razvoja, pa će se za svaku navesti po nekoliko globalnih obilježja.

U najvećem dijelu razdoblja **građevinarstvo** je imalo visok položaj u ostvarenom narodnom dohotku, ali je ono bilo dosta angažirano izvan ovog područja i praktično tamo stjecalo i raspoređivalo veliki dio dohotka, a ovdje obračunavalo (po organizacijskom principu). U početku poslijeratnog razdoblja građevinarstvo je bilo snažno aktivirano na obnovi područja (građevinsko pod. »Graditelj« osnovano je 1945. godine), a kasnije se

⁷⁶Isto, str. 96.

⁷⁷Komisija IV Sabora NRH, Ekonomska problematika Dubrovnika, Dubrovnik, 1954. str. 22—23.

⁷⁸ZEP (Zavod za ekonomiku i planiranje), Dubrovnik, Razvoj Dubrovnika, Dbk, 1973. str. 25 i 32.

⁷⁹Podaci do 1975. iz Stat. godišnjaka općine Dubrovnik, Knj. I; Za 1983. iz studije »Razvoj turizma...« FTVT, Dbk, 1985, str. 156—9; a za 1990. citirana evidencija Udruženja individ. obrtnika (478 radnji) odnosno Sekretarijata općine Dubrovnik, Registar radnji za 1990, (485 rad.) Te godine je isti Sekretarijat imao registrirano i 229 osoba koje su zanatske poslove obavljale kao sporednu djelatnost (U svim godinama je bilo registrirano po nekoliko netipičnih »zanatskih« radnji kao: video-klub, inženjering, marketing biro, boutique, nosač, ulični automati, pečenje plodina, itd.).

⁸⁰SDK, Sjed. Dubrovnik, Spisak pravnih lica sa žiro računom kod SDK (I grupa), obveznika za dostavljanje godišnjih obračuna za 1990, str. 16—17.

razvila ta djelatnost na dosta intezivnoj izgradnji ovdje i širom zemlje. Tako je ovdje djelovalo više građevinskih i građevinsko-zanatskih poduzeća (pod. »Dubac«, osnovano 1953, a zatim još »Konavle«, »Građevinar«, »Gorica«, »Zidar«, »Meštar«), koji su ovdje gradili dosta velikih gospodarskih i drugih objekata, a posebno je njihov najveći dio ostvarene stambene izgradnje.⁸¹

Najplodnije godine ovdašnjeg građevinarstva bile su one u vrijeme izgradnje velikih prometnica (uključujući Jadransku magistralu) do 1965, zatim gradnje velikih gospodarskih objekata (posebno hotelskih) do 1973. i kasnije između 1975. i 1985. godine, što se poklapa s velikim investicijskim radovima i najjačom stambenom izgradnjom ovdje. Ovdašnja građevinska poduzeća mnogo su radila i na drugim gradilištima, izvan Dubrovnika. Ovdašnja građevinska operativa je tokom proteklog razdoblja investirala znatnija sredstva u izgradnju kamenoloma i proizvodnju građevinskih elemenata, a zatim u opremu i mehanizaciju koja je na kraju razdoblja bila dosta velika i moderna. Krajem 1990. godine ovdje je postojalo jedno veliko (G.P. »Dubrovnik«) i 3 manja građevinska poduzeća, te veći broj građevinsko-zanatskih radnji. U toj godini građevinarstvo je sudjelovalo u narodnom dohotku općine s oko 4,5% i zapošljavalo prosječno 1.680 radnika.⁸²

Stambeno-komunalna djelatnost je u ovom razdoblju vođena kao posebno gospodarsko područje (prema službenoj klasifikaciji), koje se razlikuje od tretmana u predhodnom razdoblju. Međutim, zbog razlika u konkretnom području djelovanja, ipak se mora odvojeno promatrati stambena izgradnja od čistih komunalnih aktivnosti.

Stambena izgradnja u promatranom razdoblju bila je veoma intezivna, posebno ona u društvenom sektoru, organizirana od strane odgovarajućih javnih institucija. Individualna stambena izgradnja je uglavnom bila usmjerena na obiteljske kuće, ali i veliki broj kuća za odmor (vikendica), koje su se izgradile pretežno uz obalni pojas na cijelom području. Individualne stambene (obiteljske) zgrade uglavnom su interpolirane u prostor, bez većih koncentracija, dok su društvene zgrade koncentrirane u velika stambena naselja. Stambena izgradnja je značajno izmjenila fizionomiju grada, ali i mnogih naselja uz more. Najveće stambene koncentracije podignute su na području Lapada, koji je prije II. svjetskog rata bio praktički ruralno područje. Ali tu je i još nekoliko novoizgrađenih aglomeracija na užem području grada (Montovjerna, Šipčine, Gruž, Zlatni potok) uz brojne interpolacije u postojeća naselja, zatim velika stambena naselja izvan grada (Mokošica, Kupari, Cavtat i dr.)

Izgrađeno je nekoliko tisuća društvenih stanova u velikim stambenim naseljima, zgradama i blokovima. U razdoblju od 1956. do 1990. izgrađeno je 15.224 novih stanova i obiteljskih zgrada/stanova, što je više od udvostručenja ranijeg stambenog fonda.⁸³ Istina, samo dio (veći) ovih stanova je izgrađen u organizaciji stambenih institucija koje se ubrajaju u stambeno gospodarstvo, pa se ne može sve pripisati toj djelatnosti (dosta je privatnih stanova građenih individualno). Međutim, o stambenoj izgradnji se više govori u temi o stanovništvu (pogl. 4.), pa se ovdje neće šire obrađivati.

Komunalne organizacije su tokom cijelog razdoblja dosta uspješno pratile stambenu i gospodarsku izgradnju, rješavajući pitanja lokalne infrastrukture (putovi, ulice, vodovodna mreža, kanalizacija, parkovi i šetališta, čistoća i drugo), premda je baš na tom po-

⁸¹A. Kobašić—M. Urban, op. cit. str. 15. (do 1953) i SDK, cit. Informacije... o investicijama do 1990.

⁸²Podaci o narodnom dohotku ove djelatnosti prema SDS, cit. obr. 2.3., a prosječna zaposlenost prema SDK, cit. Informacije...,

⁸³Prema podacima iz Stat. godišnjaka općine 1979. (do 1971.) i stanje stanova na popisu 1991. ZSD.

druću bilo i dosta problema, odnosno kaskanja za razvojem. Svakako su najznačajniji pothvati bili izgradnja gradskog vodovoda s izvora Omble (rezervoari, tunel, mreža), rekonstrukcija vodovoda i kanalizacije u starom gradu, te proširenje i modernizacija vodovodne i kanalizacione mreže na širem području grada (uz kredite Međunarodne banke), vodovodi u Cavtatu, Župi, Stonu i drugdje, uređenje putova i gradskih ulica, izgradnja depoa za smeće i drugi objekti.⁸⁴

Financijske ustanove u poslijeratnom razdoblju nisu uspjele dostići onaj stupanj razvijenosti kakav su imale između dva rata (u predhodnom razdoblju). Tome je svakako znatno pridonio bankarski sustav, odnosno organizacija bankarstva u tom razdoblju (narodna banka, komunalne banke i štedionice do 1951, a zatim centralizacija 1952, pa decentralizacija 1954, pa ponovna reorganizacija sustava i stvaranje poslovnih banaka između 1961. i 1965. godine i još jedna reorganizacija nakon 1971. godine na osnovama novog ustava). Ovdje je 1955. godine osnova Dubrovačka banka i štedionica, koja 1966. reorganizacijom postaje Dubrovačka banka, a 1984. Osnovna banka Dubrovnik u sastavu Udružene banke Hrvatske.⁸⁵ Godine 1990. Dubrovačka banka se formira kao dioničko društvo. Ova banka uglavnom financira gospodarstvo ovog područja, ali ono u međuvremenu koristi i zajmove mnogih drugih banaka. Uz Dubrovačku banku posljednjih godina su na ovom području imale svoje filijale Privredna banka iz Zagreba i Jugobanka iz Splita.

*

Prikazani gospodarski razvoj ovog područja pratila je (i osigurala odgovarajuću dinamiku) nužna **infrastruktura**, a posebno onaj dio koji stvara podlogu za daljnji razvoj (ceste, vodoopskrba i elektrodistributivna mreža). O tim glavnim objektima infrastrukture ovdje će se dati kratki okvirni pregled, dok je o ostaloj infrastrukturi (luke, telekomunikacije i drugo) ponešto rečeno u sklopu djelatnosti kojoj pripada.

Cestovna mreža (s voznim kolnikom) obuhvaća cijelo područje i povezuje gotovo sva postojeća naselja. Glavnina ovih cesta je izgrađena nakon 1946. godine (mnoge starije ceste su rekonstruirane). Na kraju promatranog razdoblja, 1990. godine, cestovna mreža područja se sastojala od:

a) **Magistralnih** cesta (Jadranska cesta — dionica Neum—Debeli brijeg 104 km, izgrađena 1965. god, i 5,6 km priključaka za Dubrovnik, te cesta Dubac—Ivanica 4,5 km);

b) **Regionalnih**, u dužini od 190 km, među kojima su najveće: cesta preko Pelješca (Zaton Doli—Mokalo—Orebić), duga oko 64 km, građena 1968—1970, zatim Slano—Rudine—granica BiH u dužini 24,3 km, građena 1976. godine, cesta preko Mljeta (Saplunara—Sobra—Pomena) 44,7 km, građena 1976—80. godine, cesta Čilipi—rt Kobila u dužini 27,1 km, dovršena 1980. godine i cesta Gruda—Dubravka—granica BiH, 14,2 km, dovršena 1980. godine;

c) **Lokalnih** cesta u ukupnoj dužini od cca 215 km, novosagrađene ili rekonstruirane, među kojima su najduže: Uskoplje—Pridvorje—Ljuta 13,9 km, napravljena 1965. godine, Zvekovica—Uskoplje—Stravča—Duba 12,5 km, Ljubač—Gromača—Ridica—Majkovi 13,1 km, dovršena 1975. godine, G. Vrućica—D. Vrućica—Divna—Dub 10,9 km, građena 1976—82. godine, te nekoliko manjih cesta dužine između 0,8 do 9,4 km.⁸⁶

⁸⁴Izgradnja komunalnih objekata (do 1983) izložena u cit. radu Kobašić—Urban, str. 19, a od 1984—90. iz dokumentacije SIZ-a za komunalno-stambenu privredu, Dubrovnik.

⁸⁵Dubrovačka banka, Ekonomski elaborat o društveno-ekonomskoj opravdanosti osnivanja Dubrovačke banke, Dubrovnik, ožujak, 1986, str. 1.

⁸⁶Hrvatske ceste, Teh. ispostava Dubrovnik, podaci iz Tehn. službe, (ing. Orešić), Dubrovnik, 1993.

Elektrodistributivna mreža je rasprostranjena po cijelom promatranom području. U ovom posljednjem dijelu 90-godišnjeg razdoblja elektrificirano je cijelo područje. Sva naselja, kuće i stanovi priključeni su na mrežu, dok je na početku razdoblja to bilo omogućeno samo manjem dijelu naselja. Ta potpuna pokrivenost područja prijenosnom mrežom omogućena je izgradnjom dalekovoda (110 kV od Stona do Komolca, 35 kV uzduž cijelog područja na pravcu Konavle—Pelješac—Korčula te veći broj 10 kV vodova). Tu mrežu čini još 12 trafostanica (TS) 35/10 kV i 406 TS od 10/04 kV (387 u općini Dubrovnik i 19 na Pelješcu — dijelu opć. Korčula). Lokalna elektromreža je razvijena po cijelom području (naselja i između njih).⁸⁷

Vodoposkrbna mreža je osigurala podlogu za razvoj mnogih dijelova područja koja su ranije oskudjevala vodom i nisu imala realne uvjete za razvoj. I ovdje je glavina vodoposkrbne mreže izgrađena nakon 1946. godine. Novi vodovodi (ili rekonstruirani i prošireni stari) su: Dubrovnik—Rijeka dubrovačka, s izvora Omble, dužine 87 km s vodospremom od 13.600 m³, građen od 1962. godine; Ston s 18 km vodovodne mreže i vodospremom, građen od 1966. godine; Slano s 13,5 km vodovodne mreže i vodospremom, građen od 1966; Žuljana s 3,1 km vodovodne mreže i vodosprema, 1976; Župa Dubrovačka 36,0 km vodovodne mreže i vodosprema, 1964; Cavtat i zapadni dio Konavala 18,2 km. vodovodne mreže i vodosprema; Stonsko primorje 14 km vodovodne mreže s priključkom na vodoposkrbni sustav Neum, 1990/91.⁸⁸ Najveći pojedinačni vodoposkrbni zahvat je regionalni vodovod Neretva—Pelješac—Korčula, koji velikim dijelom prelazi Pelješac, omogućujući priključivanje tamošnjim naseljima i otoku Mljetu. Osim spomenutih, do 1990. godine izgrađeni su i vodovodi Zaton—Orašac i Zaton—Koločep—Lopud, s dogovarajućom vodospremom.

*

Globalnu strukturu gospodarstva na kraju ovog razdoblja moguće je donekle sagledati iz odnosa pojedinih djelatnosti u ostvarivanju narodnog dohotka na području općine Dubrovnika kroz 3 od posljednjih 6 godina, zaključujući s 1990. god. (ova je bila nešto slabija od ostalih zbog znanih razloga).

Tablica 5.

Gospodarska struktura područja po djelatnostima
(prema ostvarenom narodnom dohotku)

Djelatnost	Udio u narodnom dohotku područja		
	1985.	1987.	1990.
Ugostiteljstvo i turizam	34,8%	41,4%	33,9%
Trgovina	20,1%	19,4%	26,0%
Promet i veze	17,1%	13,8%	14,4%
Industrija	9,1%	11,1%	9,0%
Građevinarstvo	5,0%	4,8%	4,5%
Poljoprivreda	3,4%	4,0%	3,0%
Obrtništvo (proizvodno)	2,5%	2,5%	1,5%
Ostalo (*)	8,0%	3,0%	7,7%
Ukupno	100,0	100,0	100,0

(*) U ovoj stavci je i ostvareni narodni dohodak (ND) uslužnog obrtništva

⁸⁷Elektrifikacija u službi napretka, publ. »Elektrojug« i odg. SIZ, Dubrovnik, 1981. te noviji podaci iz Tehn.sluzbe »Elektrojug« (ing. Šaut i ing. Didović).

⁸⁸»Vodovod« Dubrovnik, podaci Tehn.sluzbe (V. Brbora), Dubrovnik, 1993.

Izvor: Izračunato iz Stat. godišnjaka općine Dubrovnik, Knj. IX/X, za 1985. i 1987. god., a za 1990. godinu, SZS, Obrazac 2. 3. op. cit. str. 233 + za poljoprivredu RZS, Vrijednosna struktura DP za 1990.

4. MEĐUOVISNOST RAZVOJA GOSPODARSTVA I STANOVNIŠTVA

U dosadašnjem gospodarskom razvoju dubrovačkog područja, uvijek je bila naglašena međuovisnost s razvojem stanovništva, uz dosta jake međuutjecaje. Prateći kretanja jednog i drugog može se uočiti da je svaki zastoj ili uspon u gospodarskoj sferi utjecao na migracije stanovništva u vidu pojačanog doseljavanja ili iseljavanja. Ta kretanja stanovništva povratno su utjecala na gospodarstvo, snažeći ili slabeći dijelove njegove strukture.

a) Brojčano kretanje stanovništva

Za kretanje stanovništva na dubrovačkom području karakteristično je jedno tradicionalno obilježje — spori rast. Još od doba Dubrovačke Republike karakterističan je taj spori prirast, koji se kretao uglavnom oko stopa prirodnog porasta (relativno malog). Migracije s drugih područja bile su različitog intenziteta. U doba Republike neznatne (često ograničavane), a kasnije nešto veće, ali ipak skromne, sve do posljednjih 30-tak godina ovog stoljeća. Brojčani rast stanovništva u dužem vremenskom nizu ovdje je bio sporiji od odgovarajućeg standardnog rasta drugih evropskih gradova. Tako je u razdoblju od 134 godine između dva popisa stanovništva u doba Republike (1673—1807.) bio zabilježen priraštaj, tj. povećanje stanovništva od samo 25%, dok je za vrijeme francuske i austro-ugarske vladavine (od popisa 1807. do 1910.) kroz 103 godine broj stanovnika povećan za 62%¹

Dubrovačka Republika je ograničavala useljavanje raznim mjerama među kojima su svakako najveći učinak imale one koje su pojedina prava osoba uvjetovale državljanstvom, a stjecanje državljanstva vezivale za 10 godina boravka i rada na području Republike. Kasnije (nakon pada Republike) slična ograničenja nisu postojala, ali su useljavanja ograničavana drugim okolnostima, posebno ekonomskim prilikama, koje su slijedećih 100 godina nakon pada Republike bile objektivno nepovoljnije od ranijih. Taj spori rast stanovništva neki istraživači dubrovačke povijesti neposredno su povezivali s ekonomskim razvojem, otvarajući pitanja je li takvo kretanje podupiralo ili smanjivalo ekonomsku snagu područja.²

Nakon poznatog katastrofalnog potresa u Dubrovniku u popisu stanovništva 1673. godine evidentirano je na području Republike 25.089 stanovnika (u gradu 4.218), a prije pada Republike (1807.) popisom je utvrđeno 31.245 osoba (u gradu 6564). Porast je izno-

¹Podaci preuzeti od V. Stipetić, Brojčani pokazatelji razvoja stanovništva na teritoriju nekađanje Dubrovačke Republike, Zavod za povijesne znanosti, JAZU, Anali XXVII, Dubrovnik, 1989, str. 93—112.

²I. Mitić, Imigracijska politika Dubrovačke republike s posebnim obzirom na ustanovu svjetovnog azila, ZPZ, JAZU, Anali, XVII, Dubrovnik, 1979, smatra da je ograničavanje iseljavanja bilo opravdano, jer »se time učvrstila unutrašnja sigurnost...«, a V. Stipetić u cit. radu kaže da je manje vjerojatno da je takva politika ekonomski osnažila tu republiku i da će prije biti obrnuto (str. 110)

sio svega 6.156 osoba ili 24,5% za 134 godine, što je daleko niža stopa prirasta od drugih sličnih gradova i područja.³

Ovdje treba upozoriti na zanimljivost da je Dubrovačka Republika, iako s relativno malim brojem ljudi, predstavljala značajni subjekt u tadašnjem svijetu. J. Bersa glede toga piše: »Sudeći po velikom broju vrlih ljudi, koji su bili živi i čuveni u svijetu krajem 18. i početkom 19. vijeka, moglo bi se misliti da je Dubrovačka država brojila koju stotinu tisuća duša, a brojila ih je otprilike samo 31.000. Bez sumnje grad s predgradima davao je najveći broj znamenitih umova, a nije brojio — prvih godina vijeka — nego 5705 stanovnika. Pod kraj vremena kojim se naša knjiga bavi (1880.)... u gradu je svega 7245 duša...«⁴

Nakon pada Republike, pod austrijskom vlašću dolazi do većih migracija i rasta stanovništva, tako da je konačni rezultat tih kretanja bio povećanje stanovništva za 62,5%, u razdoblju od 103 godine (1807—1910.) budući da je na zadnjem popisu stanovništva pod Austrijom (1910.) bio 50.791 stanovnik (u gradu 11.640), a na popisu 1807. godine 31.245 stanovnika (u gradu 6.564). Taj porast je dao stopu nešto veću od 0,5% godišnje, što prirast stanovništva čini većim od prosjeka Dalmacije u to doba, a po ocjeni V. Stipetića, od najnižeg prirasta u Evropi za vrijeme Republike, ovo područje u razdoblju austrijske vladavine po priraštaju se približava evropskom prosjeku.⁵

Kad se prijede na razdoblje koje je ovdje obuhvaćeno potpunijim istraživanjima, tj. razdoblje nakon 1890. godine, promjene se mogu pratiti po dekadama, kako je vršen i popis stanovništva. Tako je u dekadi između 1890. i 1900. godine rast stanovništva na ovom području (bivše Republike) bio dosta značajan (od 43.678 u 1890. na 47.523 osobe u 1900.), ali je zato u slijedećoj broj stanovnika čak smanjen, tako da je na popisu 1910. bilo svega 47.483 osobe (50 osoba manje nego 10 godina ranije). Jedino je na području grada broj osoba u toj dekadi bio povećan s 11.584 u 1900-oj na 12.683 u 1910-oj.⁶

Smanjivanje stanovništva nastavilo se i u slijedećoj dekadi do 1921. godine, kada je izvršen novi popis i evidentirano samo 44.290 stanovnika, ili smanjenje od 3.193 osobe u deset godina. To je ujedno i najneplodnije radoblje ovog područja u razvoju stanovništva, a uzrok tome je rat te predratne i poslijeratne ekonomske teškoće.

Premda je konačni rezultat kretanja stanovništva između 1900. i 1921. godine bio negativan (nakon 20 godina stanovništvo se smanjilo za 3233 osobe), u tom je razdoblju bilo i dosta doseljavanja s drugih područja. Samo na područje grada (Grad—Gruž) u tom razdoblju su doselile 264 familje — jednočlane i višečlane — iz drugih krajeva, ne računajući one s područja bivše Republike. Među njima je bilo najviše onih iz kontinentalnih krajeva, a većina iz Hercegovine, Crne Gore i Dalmatinske zagore (148 familija). Naravno, bilo je među njima i dosta doseljenika iz drugih država, a najviše iz Italije (dominantan udio Bisceglie).⁷

Istovremeno sa spomenutim useljavanjima zabilježeno je i veće iseljavanje ljudi iz dubrovačkih sela u prekomorske zemlje. Kako su useljavanja vršena uglavnom na područje grada, a iseljavanja iz okolice (okolnih sela), broj stanovnika u gradu je gotovo

³Podatke o popisu 1673 i 1807, svedene na područje bivše Dubrovačke Republike, daje V. Stipetić u cit. radu, 1989, str. 96.

⁴J. Bersa, Dubrovačke slike i prilike (1800—1880), Matica hrvatska, Zagreb, 1941, str. 88.

⁵Vidi V. Stipetić, cit. djelo, str. 107.

⁶Podaci prema popisima, obrađenim od M. Korenčić, Naselja i stanovništvo SR Hrvatske 1857—1971, Zagreb, JAZU, 1979, i citirani rad V. Stipetića.

⁷Podaci iz djela I. Sindika, Dubrovnik i okolina, u knj. »Naselja i porijeklo stanovništva«, knj.23, SKA, Beograd, 1926.str. 190—249.

stalno pokazivao rast, a u okolici smanjenje. Tako je npr. 1921. godine na području grada (od Kantafiga do Lapada i Sv. Jakova) bilo popisano 11.529 stanovnika, što je samo za 40-tak osoba manje nego 1900. godine, dok je smanjenje na cijelom području u istom razdoblju iznosilo 3.233 osobe.⁸

Na popisu 1931. godine područje kotara Dubrovnik imalo je 48.337 stanovnika, od čega u gradu 15.320. To je bilo razdoblje u kojem je nešto poboljšana ekonomska situacija područja, premda su još uvijek emigracije (iseljavanja) bile značajne.

Idući popis stanovništva se nije mogao obaviti nakon 10-godišnjeg razdoblja, budući da je rat prekinuo ustaljenu dinamiku popisivanja, pa je slijedeći obavljen tek 1948. godine. Tada je na području (ranijeg i tadašnjeg) kotara Dubrovnik evidentirano 47.515 stanovnika (u gradu 16.735), što je predstavljalo ukupno smanjenje prema 1931. godini za 822 osobe (ali porast u gradu za 1.415 osoba). Ovo smanjenje je dovelo stanovništvo područja na manji broj od onog u 1900 godini (8 osoba manje). Kako je na području grada u tih 48 godina povećan broj stanovnika za 5.151 osobu (sa 11.548 osoba u 1900. na 16.735 u 1948.), znači da je broj stanovnika izvan grada smanjen za više od tog povećanja u gradu.⁹

Smanjenje stanovništva u ovom vremenu pretežno je posljedica dvaju ratova (žrtve, preseljenja, smanjenje prirodnog rasta i sl.), ali i više kriznih faza u razvoju gospodarstva. Koliko je na takvo kretanje stanovništva utjecao rat (posebno II. svjetski), a koliko ostale okolnosti, teško je egzaktno utvrditi, budući da pred rat i u toku njega nije vršen popis stanovništva, tako da se zaključci mogu izvoditi samo na temelju raznih procjena, koristeći druge izvore. Jedna takva procjena govori da je 1939. godine bilo oko 50.200 stanovnika na području kotara Dubrovnik (uključen i Orebić).¹⁰ To je veoma blizu utvrđenog broja stanovnika na predhodnom popisu 1931. godine, iz čega bi trebalo zaključiti da u toj 9-godišnjoj etapi nije bilo nekih značajnijih promjena.¹¹ Po tome bi se dalje mogao izvesti zaključak da je gubitak stanovništva u ratu i neposredno nakon njega iznosio nešto preko 2.700 osoba (dodajući i broj živorođenih u ratu).

Međutim, ta procjena banske vlasti iz 1939. godine nalazi na području grada 18.765 stanovnika, što je znatno više od popisa 1931. godine, premda je broj stanovnika na cjelokupnom području ostao gotovo na istoj razini kao na popisu 1931. godine. To znači da je znatnije bio smanjen broj seoskog stanovništva. Ovaj porast stanovništva u gradu između 1931. i 1939. godine, uz istovremeno smanjenje na selu, sasvim je razumljiv ako se uzmu u obzir rast gospodarske aktivnosti u gradu i znatna iseljavanja sa sela.

U poslijeratnom razdoblju izvršeno je više popisa stanovništva i na svakom od njih evidentiran je rast prema ranijem popisu. Najveće godišnje stope rasta pokazuju razdoblja 1948—1953. godine 1,1% i 1971—1981, godine 1,2%, što se može pripisati općem poslijeratnom seljenju prema gradovima i seljenju iz nerazvijenih u razvijenija područja (za prvo razdoblje), a kasnije povoljnom gospodarskom razvoju i značajnoj stambenoj izgrad-

⁸Ibidem

⁹Prema popisima stanovništva za odgovarajuće godine.

¹⁰Procjena u Godišnjaku banskih vlasti Banovine Hrvatske za 1939. godinu, Zagreb, 1940. (50.201 stan.).

¹¹Na popisu stanovništva 1931. godine područje Dubrovnika (bez Orebića i sus. mjesta) imalo je 48.337 stanovnika. Orebić i susjedna naselja (Viganj, Lovište, Kučište, Stankovići, Nakovana, Podgorje) imali su tada 1.864 osobe. Tako je na cijelom području (s cijelim Pelješcom), bilo 1931. godine 50.201. osoba, dakle točno koliko je i 1939. bilo procijenjeno u banskom Godišnjaku. (O stanovništvu ovih naselja potpunije N. Vekarić, Stanovništvo poluotoka Pelješca, I. sv. Zavod za povijesne znanosti HAZU, Dubrovnik, 1992. str. 127).

nji — posebno u gradskim naseljima. To je pogodovalo bržem doseljavanju, a svakako i većem prirodnom prirastu.

U spomenutom desetljeću najvećeg rasta stanovništva (1971—1981.) uočljiv je i veliki porast stambenog fonda, jer su na području općine Dubrovnik evidentirana 3.542 nova stana (+22,5%) i 816 kuća za odmor i rekreaciju, koje su praktično korištene kao povremeni stanovi. Najveći broj tih stanova je podignut na području grada (onih za odmor najviše na izvangradskom području). U 1981. godine je popisano ukupno 1.583 stana za odmor (većinom vikendice), od čega je 51,5% bilo podignuto u posljednjih 11 godina.¹²

Tako dolazimo do kraja promatranog razdoblja, koje je zaključeno popisom stanovnika u travnju 1991, kada je na području tadašnje općine Dubrovnik evidentirano 71.429 stanovnika (od toga grad 44.646 — bez Župe dubrovačke, s uključenom Mokošicom).

Premda je rast stanovništva na području Dubrovnika posljednjih godina bio značajan, on zaostaje za rastom drugih jadranskih gradova (općina) u Hrvatskoj. Brži rast stanovništva u posljednjih 30 godina (1961—1991.) pokazuju Split (+56,1%), Zadar (+51,4%), Rijeka (+62,3%), Pula (+37,4%), a jedino je Šibenik (+10,0%) imao nešto sporiji rast od onog u Dubrovniku (+33,3%).¹³

Ako se promatra samo grad Dubrovnik i relativni rast stanovništva, onda se odnos mijenja i razlike su u korist Dubrovnika, jer ostali jadranski gradovi nisu povećali gradsko stanovništvo za toliki postotak kao Dubrovnik. U posljednjih 30 godina, između 1961. i 1991. godine, na gradskom području Dubrovnika (isključujući Župu dubrovačku koja je prije par godina formalno uključena u gradsko područje) broj stanovnika se povećao za 93,6% (index 193,6), što s 44.646 osoba u 1991. godini predstavlja gotovo udvostručenje broja stanovnika iz 1961. godine.¹⁴ Ovako brzi prirast stanovništva na gradskom području nametnuo je određene promjene u mentalitetu građana, u pojedinim obilježjima pa i ambijentu grada u cjelini (nestala su neka tradicionalna obilježja, a donesena neka tuđa).

Na kraju ovog pregleda treba naglasiti da je praćenje razvoja stanovništva u 100-godišnjem razdoblju i povezivanje toga s gospodarskim razvojem dosta otežano mnogim političko-teritorijalnim promjenama i obuhvatom popisnih jedinica. Tako je područje bivše Dubrovačke Republike, koje je predmetom promatranja od početka, više puta bilo sječeno spomenutim teritorijalnim podjelama. Jedan dio je dugo bio isključen (Lastovo), dok je ostali dio činio teritorijalnu cjelinu (kotar Dubrovnik s područjem Orebića) do II. svjetskog rata, ali se nakon toga više puta cijepao između kotareva i općina, tako da se gubila usporedivost s gospodarskim razvojem cjeline.

Nastojeći rekonstruirati brojčano kretanje stanovništva na cijelom području bivše Dubrovačke Republike, V. Stipetić daje podatke koji u presjecima promatranog razdoblja pokazuju rezultate popisa, promjene i stanja na tom području.¹⁵ Uspoređujući te podatke s onima o popisu stanovništva u općini Dubrovnik (teritorij općine 1990.) za iste godine

¹²U spomenutim naseljima na »vrhu« Pelješca, živjelo je krajem 1990. god. 2.613 stanovnika (popis IV/1991). To je činilo 3,5% cijelog stanovništva na području (općina Dbk plus 7 naselja na vrhu Pelješca), a 1931. je to bilo 3,7%. U oba slučaja zanemarivo pri izvođenju zaključaka o području, pa je općina Dubrovnik vjerodostojan reprezentant kretanja za cijelo područje (biv. Republike bez Lastova)

¹³Podaci o stanovima i kretanju stanovništva iz Statist. godišnjaka općine Dubrovnik, br. I/1979. i V/1983.

¹⁴Izračunato prema Stat. godišnjacima opć. Dubrovnik za godine u kojima je vršen popis stanovništva. Za 1890—1961. Stat. godišnjak, Knj. I, 1979. str. 20/21.

¹⁵Popis stanovništva, prema Stat. godišnjaku SR Hrvatske za 1961. RSZ, Popis stanovništva 1991, Prvi rezultati, Dok. 811, VII/1991.

nakon 1948. vidjet ćemo da je broj osoba na cijelom području bivše Republike za svega nekoliko postotaka veći od popisanog u općini Dubrovnik i stalno u opadanju (najniži je 1981, oko 3,4%). Doda li se tome i popis iz 1991, kad je na području općine Dubrovnik bilo 71.429 stanovnika, a na cijelom području (bivše Republike) samo 3,7% više,¹⁶ moglo bi se te razlike zanemariti i prihvatiti odnose gospodarskih i demografskih kretanja na području tadašnje općine Dubrovnik kao ilustraciju kretanja na cijelom području bivše Dubrovačke Republike preneseno u novije doba.

b) Migracije

Nakon Dubrovačke Republike, koja je vodila restriktivnu migracijsku politiku ograničavajući useljavanja, na ovom području praktično nije bilo nikakve migracijske politike, tako da su tokovi kretanja stanovnika uglavnom bili spontani. Dok je bivša Republika možda pretjerivala s ograničavanjem doseljavanja, kasnije vlasti su bile prilično tolerantne, ne samo prema doseljavanju, nego i prema unošenju određenih ponašanja koja nisu ovdje bila poznata i običavana. U svojoj migracijskoj politici Dubrovačka Republika je sustavno ograničavala useljavanja u grad (administrativnim i političkim mjerama), a nekim kategorijama osoba je to čak i zabranjivala (dužnici dok ne podmire dug, počinitelji krivičnih djela, izbjeglice iz drugih država ako su radili protiv tih država).¹⁹

Bilo je i povremenog zabranjivanja useljavanja pripadnika pojedinih vjerskih grupacija (npr. u XVIII. stoljeću je onemogućavala useljavanje muslimana i pravoslavnih).¹⁸ U nekim slučajevima Republika je morala pred drugim zemljama pravdati takve imigracijske zabrane, pa tako postoji i pismo dubrovačke vlade Francuskoj 1766. godine, gdje objašnjava takve zabrane i svoju migracijsku politiku.²¹

Kasnije, nakon pada Republike, useljavanja nisu ograničavana pa se povećavalo doseljavanja stanovništva, ali je ujedno povećavano i odseljavanje. Velika iseljavanja su zabilježena u vremenu između 1900 i 1910. godine, kada se inače mnogo iseljavalo iz Dalmacije. Tih godina je s područja Dalmacije iselilo oko 5,4% stanovništva,²² a s dubrovačkog područja je između 1902. i 1912. evidentirano 2880 iseljenih osoba. Tada je bila uvedena posebna parobrodsko linija Gruž—Amerika kako bi se iseljenicima uštedjelo putovanje preko Trsta.²³ U to vrijeme su otvarane i posredničke agencije radi organiziranja putovanja i pružanja usluga. U Gruž su dolazili i iseljenici iz drugih krajeva. Postoje dokazi da je iz luke Gruž svakog mjeseca odlazilo po nekoliko stotina ljudi u inozemstvo, tj. u emigraciju. Povodom jednog takvog odlaska veće grupe mladih Konavljana u ožujku 1905. godine parobrodom »Wurmbrand«, lokalni list piše: »Tužnog li i nevoljnog naroda, koji je usilovan radi krute bijede i nerodice da ostavlja, možda zauvijek, milu i rodnu grudu.«²⁴

¹⁶Rezultati popisa stanova po Stat. godišnjacima općine za ranije godine, Stat. ljetopis R. Hrvatske za 1991. i evidencija ZSD (Zavod za statistiku, Dubrovnik).

¹⁷Rad V. Stipetića, op. cit. str. 96.

¹⁸Popis stanovništva 1991, (Ljetopis), V. Stipetić, op. cit. str. 96. i N. Vekarić, op. cit. str. 127.

¹⁹I. Mitić, op. cit. str. 125.

²⁰Ibidem, str. 125.

²¹Ibidem, str. 158.

²²D. Gizdić, Dalmacija 1941, Zagreb, 1957, str. 20.

²³M. Kapović, cit. knjiga, str. 29.

²⁴»Prava crvena Hrvatska«, br. 1. od 19.3.1905.

Zemlju su napuštali najzdraviji i najsposobniji mladići, što se negativno odražavalo na poljoprivrednu proizvodnju (koju su inače ugrožavale suše 1904, 1907. i 1908.), tako da je bijeda rasla. Neke pokazatelje te bijede navodi M. Kapović, ilustrirajući to primjerom poziva za novačenje 1905. godine, kada je bilo pozvano 259 seoskih mladića, a prijavilo se samo 157 (zatečenih ovdje), od kojih su tek 104 bila zdrava i sposobna za vojsku.²⁵ Dakle, samo 1/3 sposobnih, dok je gotovo 40% evidentiranih bilo odsutno, vjerojatno iseljeno u Ameriku.

Iseljavanja početkom stoljeća nisu u potpunosti predstavljala trajno napuštanje ovog područja, jer su se neki u međuvremenu vraćali, bilo zbog nemogućnosti zapošljavanja ili drugih razloga (ostvarena neka zarada, nostalgija itd.). Tako su 1907. godine novine zabilježile povratak iseljenika brodovima »Panonia« (319 povratnika) i »Caroniom« (840 povratnika).²⁶

Procesi iseljavanja s ovog područja nastavljeni su i narednih godina, sve do prvog svjetskog rata. Tome je u velikoj mjeri pogodovalo opće ekonomsko stanje i nekoliko već spomenutih nerodnih godina na širem području. Razdoblje između 1921. i 1935. godine ponovo je vrijeme velikih iseljavanja iz cijele Dalmacije, pa tako i s Dubrovačkog područja (ponovo gladne godine i ekonomska kriza).²⁷

Zbog većeg iseljavanja muškaraca dolazilo je i do narušavanja spolne strukture stanovništva, tako da je broj žena znatnije nadilazio broj muškaraca, (godine 1928. u dubrovačkom kotaru je evidentirano 20.328 žena i 17.856 muškaraca).²⁸ Takva disproporcija u strukturi stanovništva rezultirala je smanjenjem nataliteta i slabljenjem ionako nejake proizvodnje u poljoprivredi, što se opet odrazilo na opće ekonomsko slabljenje područja.

Iseljavanja su trajala sve do II. svjetskog rata, a luka Gruž je u to vrijeme predstavljala središte odakle su isplovljavali mnogi brodovi s iseljenicima iz Dalmacije i zaleđa. Tada je u Dubrovniku postojalo i jedno plovidbeno poduzeće ovlašteno za prodaju karata i usluge iseljenicima u prekomorske zemlje, ostvarujući na tome dio svoje aktivnosti.²⁹ Uz navedena iseljavanja domaćih žitelja bilo je i doseljavanja na ovo područje, pojedinačno i grupno (ovdje se poslije 1920. godine formirala i kolonija ruskih izbjeglica, kojih je prema cit. radu M. Kapovića 1925. godine bilo 257, a 1927. još 166 osoba).

Nakon II. svjetskog rata migracije uglavnom mijenjaju pravac. Neposredno nakon rata iseljava jedan dio stanovništva (neke talijanske obitelji), uglavnom zbog političkih razloga, a zatim slijede mnoge pojedinačne, kako političke tako i ekonomske emigracije. Useljavanja su tada učestalija i brojnija od iseljavanja. Na popisima stanovništva nastojalo se utvrditi broj doseljenih osoba, pa je tako 1961. godine ustanovljeno da je na dubrovačkom području u živućem kontingentu (popisanom) tada bilo 16.678 stanovnika koji su doselili s drugih područja, od toga 4.202 osobe doseljene između 1946. i 1952. godine, a 12.890 osoba doseljeno u razdoblju od 1946—1960, dok su ostali doselili ranije.³⁰

²⁵M. Kapović, pozivom na »Pravu crvenu Hrvatsku« br. 5/1905, op. cit. str. 30.

²⁶»Crvena Hrvatska«,br. 99. od 11.12.1907.

²⁷Prema Statističkom godišnjaku Jugoslavije za 1929. godinu, iz Dalmacije je u vremenu od 1921—1929. iselilo 22.758 muških osoba.

²⁸M. Kapović, op. cit. str. 112.

²⁹Ibidem str. 112.

³⁰Prema publikaciji SZS, Popis stanovništva, knj. VI, Rezultati za opštine, Beograd, 1967. na Dubrovačko područje je doseljeno 1946. i 1947. godine 1.149 osoba, a 1948—1952. 3.095 osoba (ukupno 4.244).

I na kasnijim popisima 1971. i 1981. godine registriran je veliki broj doseljenih osoba iz drugih krajeva (izvan područja općine). U 1971. godini je 15.428 takvih osoba, a u 1981. već 19.464 doseljene osobe. U gradu je iste godine bilo gotovo 60% doseljenih osoba, računajući i one s područja općine.³¹ Osobe doseljene ovdje izvan područja općine, a nakon 1961. (u radoblju 1961—81.) činile su u 1981. godini preko 30% stanovništva općine Dubrovnik, a u samom gradu broj tako doseljenih je prelazio 50% svih građana.³²

Dobna struktura doseljenih osoba (iz drugih općina) je posebno zanimljiva, jer je većina doseljenih mlađa od 40 godina. Među 19.464 doseljene osobe, prema popisu stanovništva 1981. godine, čak 16.100 ih je u dobi ispod 40 godina (82,7%), dok u istoj dobnoj grupi ima svega 56,9% svih stanovnika općine. Među onima koji su rođeni na području općine i tu stalno borave bilo je svega 46,2% ispod 40 godina. Pregled udjela dobne skupine ispod 40 godina u ukupnom broju stanovnika općine Dubrovnik prikazan je na tablici 6.

Prema području s kojeg su doselili u Dubrovnik, među popisanim 1981. godine najviše ih je bilo iz Hercegovine i Bosne (9.012), zatim iz drugih općina Hrvatske (6.462) te ostalih područja (3.990).³³ U strukturi stanovništva na području grada udio tih doseljenih osoba je daleko veći, tako da ih je na dva zadnja popisa bilo više od 50%.

Prateći sva doseljavanja u mjesto sadašnjeg boravka (uključujući i koji što su mijenjali mjesto boravka unutar područja općine), iz rezultata popisa proizlazi da ih je najviše došlo u novo mjesto boravka između 1961—1970. godine (10.692 osobe), kada je u prosjeku doseljavalo 1.070 osoba godišnje. Neposredno poslije rata, između 1946. i 1960. godine, bio je također visok prosjek doseljavanja (ukupno 12.890 osoba ili oko 860 godišnje).

Tablica 6.

Dobna struktura ukupnog stanovništva i doseljenih osoba
(doseljeni izvan općine — popis 1981.)

	Broj stanovnika	Od toga u dobnoj grupi		
		do 39 god.	20—39 god.	40 i više
Ukupno u općini	66.131	56,9%	29,0%	43,1%
Doseljene osobe	19.464	82,7%	44,7%	17,3%
Ostali žitelji	46.667	46,2%	21,2%	53,8%

Izvor: Stat. godišnjak općine Dubrovnik, knj. V, 1983.

Međutim tokom vremena, između pojedinih popisa stanovništva bilo je i dosta odsejavanja ili vraćanja u ranije mjesto boravka, tako da je na popisu 1981. g. bilo ukupno

³¹Statist. godišnjaci općine Dubrovnik, podaci o popisu stanovništva za odgovarajuće godine.

³²H. Džubur, Utjecaj migracija na razvoj stanovništva u Dubrovačkoj regiji, Zbornik radova, FTVT, III, Dbk, 1981. (str. 115—117) piše da je 1971. doseljeno stanovništvo u gradu Dubrovniku činilo 59,6% ukupnog stanovništva, što je bilo slično drugim primorskim središtima, ali je seosko stanovništvo iz unutrašnjosti ovdje imalo daleko veći udio među doseljenim nego u drugim turističkim središtima (str. 115—117).

³³Podaci o popisu 1981. godine, Stat. godišnjak općine Dubrovnik, Knj. V 1983. str. 35. i zaključak H. Džubur, op. cit. str. 116, da je imigracijski kontingent iz drugih republika u Dubrovniku bio znatno veći nego u drugim primorskim središtima Hrvatske.

28.907 doseljenih osoba, a od toga 19.236 izvan područja općine. Od svih osoba koje su 1981. godine evidentirane kao doseljene u tadašnje mjesto boravka, došao je u pojedinim razdobljima slijedeći broj osoba:³⁴

- prije 1940. = 3.305 osoba
- 1941—1945. = 1.163 osoba
- 1946—1960. = 6.735 osoba
- 1961—1970. = 7.780 osoba
- 1971—1980. = 8.439 osoba

Seljenja unutar općine bila su dosta intezivna, ali ona nisu mijenjala broj stanovnika nego samo mjesta njihova boravka na ovom području. Karakteristično je da se u takvim internim seljenjima stalno smanjivao broj stanovnika na seoskim područjima (posebno u unutrašnjem dijelu općine i na otocima), a povećavao u gradu i u većim naseljima uz more (turističkim). Seljenja unutar općine bila su značajna u svim razdobljima poslije rata, a brojčano su se razlikovala po pojedinim razdobljima između popisa stanovništva. U razdoblju 1953—1961. preselilo je 5.671 osoba, između 1961—1971. godine 10.511 osoba i od 1971—1981. godine 9.433 osobe iz jednog u drugo mjesto na području općine Dubrovnik (isti izvor kao u predhodnom odjeljku).

S druge strane, doseljavanje osoba izvan područja općine predstavljalo je stvarno povećanje stanovništva. Takva povećanja (doseljavanjem) značajnije su mijenjala strukturu stanovništva, a posebno u pogledu dobni grupa (poboljšanje) i obrazovanja (pogoršanje).

Podaci u tabeli 6. pokazuju da je udio najvitalnije skupine stanovništva (uglavnom fertilna generacija 20—39 godina) kod doseljenih osoba daleko veći od udjela iste generacije rođene na području općine Dubrovnik (9.295 doseljenih prema 9.905 ovdje rođenih). Ta dobna skupina svakako daje glavno obilježje javnom životu određenog područja pa je značajan i njen utjecaj na taj život ovdje (posebno na mijenjanje nekih tradicionalnih obilježja).

c) Neka strukturna obilježja

U razvoju stanovništva na ovom području nekoliko je karakterističnih promjena. Mnoge od njih su mijenjale strukturu, a najzanimljivije su one socio-ekonomske prirode, koje su svakako utjecale i na gospodarsku učinkovitost. Među takve spadaju: promjene u odnosu gradskog i seoskog stanovništva, aktivnost stanovništva, pismenost i obrazovanje, orijentacija na zanimanja, veličina obitelji-domaćinstva i neka druga.

U pogledu odnosa gradskog i seoskog stanovništva ovdje su karakteristične velike promjene u korist rasta gradskog i znatnog smanjenja seoskog stanovništva. Taj proces je počeo znatno ranije, ali naglašeno nakon II. svjetskog rata. Iseljavanja nekih sela (npr. unutrašnjost Dubrovačkog primorja, neki otoci, Pelješac, konavoska brda i dr.) svela su stanovništvo tih sela na samo nekoliko starijih osoba-domaćinstva. U poljoprivrednim domaćinstvima (seoskim) zamjetno je smanjenje po godinama popisa:³⁵

³⁴Stat. godišnjak općine Dubrovnik, Knj. V.

³⁵Prema popisu stanovništva za spomenute godine, Statist. godišnjaci općine Dubrovnik, za iste godine do 1981. i Statist. ljetopis R. Hrvatske, 1992. za 1991. godinu.

- 1961. godine 21.014 osoba ili 39,2% stanovnika općine,
- 1971. godine 14.276 osoba ili 25,0% stanovnika općine,
- 1981. godine 6.887 osoba ili 10,4% stanovnika općine,
- 1991. godine 3.081 osoba ili 4,3% stanovnika općine,

Logično je da je takav proces sveo na minimum poljoprivrednu proizvodnju, a ujedno u drugim djelatnostima povremeno stvarao tek prućene djelatnike, smanjujući prosječnu učinkovitost (produktivnost).

Aktivno stanovništvo se posljednjih 30 godina kretalo oko 42% popisanih osoba, ali je smanjivan udio uzdržanih (1961. godine 50,3%, 1971. godine 49,8% i 1981. godine 45% uzdržanih osoba, što je rezultat rasta udjela osoba s vlastitim prihodima (umirovljenici i drugi).³⁷

Premda je Dubrovnik vjekovima spadao među gradove visoke kulture, na njegovom širem području (područje općine) je bio znatan broj nepismenih osoba i onih s najnižim stupnjem obrazovanja. Nakon II. svjetskog rata, na popisu 1953. godine bilo je 13,5% stanovnika iznad 10 godina nepismeno (u gradu 7,9%), što je do popisa 1981. godine svedeno na svega 3,5% (u gradu 2,4%). Još 1961. godine bilo je na području općine 8.258 osoba (iznad 10 godina) bez školske spreme, a 25.316 ih je imalo samo 4 razreda osnovne škole (66% stanovnika iznad 10 godina starosti imalo je samo 4 razreda ili potpunu osnovnu školu), dok je svega 1.036 osoba imalo više i visoko obrazovanje. Već 1981. godine udio onih bez škole spao je na 2.937 osoba (uglavnom starijih), pa je skupa s onima do 4 razreda osnovne iznosio svega oko 16% stanovništva, što predstavlja veliko poboljšanje. Iste godine registrirano je 4.743 osobe s višim i visokim obrazovanjem (više od četverostruko prema 1961. godini).³⁸

Poboljšanje obrazovne strukture stanovništva praćeno je i poboljšanjem obrazovne strukture zaposlenih u gospodarstvu općine. Tako je 1966. godine u gospodarstvu bilo među zaposlenim 66,2% onih s obrazovanjem nižim od srednje škole, 1970. je taj udio pao na 55,7%, 1981. na 37,2%, a 1985. na svega 32,4%.³⁹ Prema istim izvorima, broj osoba s višom i visokom školom, na popisu 1961. godine, iznosio je 2,3% stanovništva, 1971. god. 4,5% i 1981. god. 8,4% stanovnika, a među zaposlenima u gospodarskim organizacijama te osobe su sudjelovale s 4,7% u 1970. godini, 7,2% u 1976, 8,7% u 1981. i sa 9,5% u 1985. godini. Ovakve promjene u strukturi obrazovanja zaposlenih trebale su rezultirati većom učinkovitošću gospodarstva, što se ne bi moglo reći po rezultatima posljednjih 5—6 godina ovog razdoblja u usporedbi s republičkim prosjekom.

Jedno od obilježja (specifičnosti) područja je i starenje stanovništva. Broj osoba ispod 50 godina starosti raste sporije od broja onih preko 50, a posebno onih iznad 65 godina. U 1953. godini osobe preko 50 godina starosti činile su 26% stanovništva, a u 1981. 29,1%. Osobe preko 65 godina sudjelovale su 1953. godine s oko 10%, a 1981. čak s 14,2% u ukupnom stanovništvu općine (prema popisu u pripadajućim godinama). Razlozi takvog starenja su, s jedne strane u produženju životnog vijeka i doseljavanju umirovljenika, a s druge strane, u malom broju (rastu) novorođenčadi.

³⁶Izračunato iz Stat. godiš. općine za odgovarajuće godine.

³⁷Ibidem

³⁸Ibidem

³⁹Izračunato iz Stat. godišnjaka općine Dubrovnik, knj. I, III, IV, VI/VII i IX/X. Tabele o stanovništvu i zaposl.

U pogledu veličine obitelji i domaćinstva karakteristično je smanjivanje (usitnjavanje) domaćinstava. U 1953. godini na području općine je bilo 13.569 domaćinstava, a od toga 52,7% su bila domaćinstva do 3 člana. Trideset i osam godina kasnije, 1981. godine, bilo je 16.255 domaćinstava, od čega 57,7% do 3 člana. Taj porast udjela domaćinstava do 3 člana uzrokovan je velikim dijelom smanjivanjem seoskih domaćinstava (u mnogima su ostale samo po 1—2 starije osobe), ali i stvaranjem novih, najčešće dvočlanih domaćinstava (dvočlana domaćinstva pokazuju najbrži rast).⁴⁰

Orijentacija stanovnika, pa i cijelih obitelji (domaćinstava) na određene aktivnosti pokazuje također znatnije promjene. Uz veliko zapostavljanje (opadanje) orijentacije na poljoprivredu i ribarstvo, posljednjih godina je dominiralo okretanje turizmu i djelatnostima koje su poticane turizmom. Zapostavljeni su zanati, posebno tzv. proizvodni, koji su veoma slabo popunjivani iz redova ovdašnjeg stanovništva (malo se mladih ljudi opredjeljivalo za određene zanate, što se vidi po upisu u škole za takva zanimanja). Orijentacija na ostale djelatnosti je uglavnom pratila njihov razvoj i konjunkturu, zadržavajući pri tome tradicionalni afinitet prema nekima (pomorstvo, trgovina) i postupno se uključujući u ostale, koje su se manje-više razvijale u relativno ograničenim okvirima (npr. industrija), premda su dostigle zavidno mjesto u cjelokupnoj gospodarskoj strukturi.

Zanimljivo je promatrati opredjeljenje stanovništva kroz mlade generacije, te njihov odnos prema izboru zanimanja i obrazovanja. U izboru zanimanja, opredjeljenjem za određeni oblik obrazovanja, mladež je posljednjih 30-tak godina preferirala škole tzv. općeg obrazovanja i one činovničke orijentacije, a na višim stupnjevima obrazovanja pretežno se opredjeljivala za smjerove koji na ovom području nisu imali dovoljno razvijenu osnovicu za zapošljavanje, tako da su se u konjunkturnijim djelatnostima više zapošljavali mladi ljudi izvan ovog područja nego oni ovdje odrasli.⁴¹

Zanimljivo je da su, nekoliko posljednjih godina promatranog razdoblja, pri upisima u srednje škole uvijek prvo popunjavana odeljenja općih smjerova, a tek zatim ona koja su obrazovala za zanimanja u ugostiteljstvu, obrtništvu i trgovini,⁴² premda su baš ta zanimanja ovdje bila deficitarna i omogućavala uključivanje većeg broja zaposlenih, što je uglavnom popunjivano uvozom radne snage. Čak i na ekonomskom fakultetu u Dubrovniku godinama je manje studenata s ovog područja upisivalo studij turizma nego studij vanjske trgovine, premda su mogućnosti zapošljavanja bile obrnuto recipročne.⁴³

Činjenica da je stalno rastao broj (i udio) zaposlenih s višim i visokim obrazovanjem u ovdašnjem gospodarstvu ne znači da su na radna mjesta dolazili ljudi s pravim obrazovanjem. Mnogo ih je zaposleno na mjestima gdje se traži niži stupanj obrazovanja, ili su

⁴⁰Ibidem

⁴¹ZSD, Prema evidenciji upisa đaka po obrascu »Š-završni-P« po školama i prema evidenciji zaposlenih u istom vremenu, u dokumentaciji Zavoda za statistiku općine Dubrovnik.

⁴²ZSD, Podaci u upisima, obrazac »Š-završni-P« do 1986/87. školske godine i obrazac »Š-S/P« od 1987/88 do 1990/91, ukazuju da je kroz 11 godina (od 80/81 do 90/91.) u spomenuta tri smjera (ugostiteljstvo-turizam, trgovina i obrtnička zanimanja) upisivano prosječno 290 đaka u I razred (bez ponavljača), što čini oko 30% svih upisanih prvša.

⁴³U razdoblju 1974/75 do 1990/91, na Fakultet za turizam i vanjsku trgovinu u Dubrovniku upisano je na VII stupanj studija 54,8% studenata smjera »turizam«, a 45,2% smjera »vanjska trgovina«. Međutim, u prvih 5 godina toga razdoblja veći broj studenata je upisivao »vanjsku«, a oni s ovog područja su čak 8 godina (od 16) većim postotkom upisivali »vanjsku«. Tek posljednjih godina je obratno, vjerojatno zbog većeg ograničenja upisa na V. T. (podaci evidencije upisa po godinama, arhiva FTVT).

radili poslove za koje nisu obrazovani (npr. arheolog kao komercijalist, pravnik kao ekonomist, profesor kao organizator itd.), što je najvećim dijelom »suđeno« onima koji od rođenja imaju stalni boravak na ovom području (oni koji dolaze izvana, u pravilu su prvo pronalazili odgovarajući posao, što je i logično).

ZAKLJUČNE SPOZNAJE

U promatranom 100-godišnjem razdoblju zabilježena su mnoga događanja i promjene, koje su imale znatnijeg utjecaja na mijenjanje tokova razvoja gospodarstva i stanovništva dubrovačkog područja. Ako se usporede osnovne odrednice razvoja u svakom od dijelova promatranog razdoblja, uočiti će se da se ovdašnje gospodarstvo prilično žilavo opiralo raznim nepogodama (prirodnim i društvenim), rješavajući razvojna pitanja na način kakav je bio moguć u postojećim okolnostima i okruženju.

U prvom dijelu promatranog razdoblja (do 1914.) razvoj je bio usporen tehnološkim promjenama (smjena jedrenjaka parobrodima) i novonastalim geopolitičkim i geoprometnim okolnostima (dovodjenje u ovisnost o drugim središtima). Gospodarstvo grada je bilo znatno razvijenije od gospodarstva na širem području (široj okolici). Grad se u razvoju koristio vlastitim kapitalom i tradicijom, a selo se borilo za preživljavanje. Ta razlika između razvijenosti seoskog i gradskog gospodarstva (pa prema tome sela i grada) bila je najveća baš u tom prvom razdoblju, krajem prošlog i početkom ovog stoljeća. Nerazvijenost je bila uzrokom značajnijih iseljavanja s ovog područja, prije svega sa sela, kroz cijelo vrijeme, ali snažnije pri kraju (predratne godine).

Razlike u razvijenosti, koje su sasvim normalne i shvatljive, nisu se znatnije promijenile ni u slijedećoj međuratnoj fazi. Opet je selo preživljavalo, uz brojne prirodne nedaće, ali se grad nešto brže razvijao, apsorbirajući (makar u skromnijim razmjerima) dio seoskog stanovništva, koje se i dalje iseljavalo u težnji za boljim uvjetima življenja. Selo u ovom dijelu razdoblja bilježi i nekoliko gladnih godina. Razvojne teškoće su potencirane i poznatom svjetskom ekonomskom krizom, nakon koje je došlo do ponovne gospodarske konsolidacije koju uskoro prekida novi rat. Ipak, u tom razdoblju neke djelatnosti doživljavaju visok stupanj napretka, što posebno vrijedi za pomorstvo i turizam (pri kraju razdoblja).

Zadnji dio promatranog razdoblja, ili poslijeratna dionica (1945—90.), koja je trajala gotovo koliko oba predhodna dijela zajedno, donosi najviše promjena u strukturi gospodarstva. Dok je kroz predhodna dva dijela promatranog razdoblja u gospodarskoj strukturi bila izrazita dominacija 3 djelatnosti (poljoprivreda, pomorstvo, trgovina), dotle se u ovom zadnjem dijelu redosljed bitno mijenja. Na vrh ljestvice u strukturi gospodarstva izbija djelatnost »ugostiteljstvo i turizam«, a slijede je »promet i veze« (gdje dominira pomorstvo), pa trgovina, a industrija pretječe poljoprivredu. Seosko stanovništvo je smanjeno na minimum, a poljoprivreda umjesto vodeće postaje sporedna djelatnost na koju se orijentira tek par tisuća stanovnika (među njima veoma malo onih kojima je to jedini izvor prihoda).

Upada u oči izrazita dominacija »ugostiteljstva i turizma« pri kraju zadnjeg dijela razdoblja, što u mnogome slično dominaciji poljoprivrede u prvom i prometa (uglavnom pomorstva) u drugom dijelu promatranog 100-godišnjeg razdoblja. Kao da je prirodna težnja (ili sudbina) Dubrovnika u orijentaciji na pretežno jednu dominantnu djelatnost?!

Razvijajući se u uskoj međuovisnosti s razvojem gospodarstva, stanovništvo je u ovom razdoblju također zabilježilo značajne promjene. Struktura stanovništva po mjestu stanovanja (gradska i seoska naselja), po aktivnosti, po orijentaciji na djelatnosti, po obrazovanju, po dobnim skupinama, po migracijskim obilježjima itd. na kraju razdoblja gotovo je neusporediva s onom na početku. Nakon brojnih migracija, koje su bitno utjecale na promjene u strukturi stanovništva, zabilježeno je od početka stoljeća (1900.) do kraja 1990. godine (popis početkom 1991.) ukupno povećanje stanovnika za 23.896 osoba, što odgovara porastu od oko 50% (na području tadašnje općine Dubrovnik).¹

Premda je taj porast stanovništva relativno skroman, u odnosu na slične obalne općine u Hrvatskoj (Rijeka je imala porast od 153%, Split 256% Zadar 134%, Šibenik 67%, a jedino Pula 38%, jer je izgubila veliki dio žitelja do popisa 1948.)² promjene su (naročito nakon 1948.) za Dubrovnik ipak bile prebrze. To je donekle shvatljivo, budući da je rast gradskog stanovništva bio znatno brži od ukupnog (gradsko je gotovo udvostručeno kroz 30 godina), pa grad nije uspio onako kako je to uspijevao u ranijim razdobljima dovoljno asimilirati naraslo stanovništvo. Rezultat toga su značajne promjene u mentalitetu žitelja i ambijentu grada, ali i u razini profesionalnosti djelatnika.³

Sumirajući gospodarski i demografski razvoj u svojoj međuovisnosti, moguće je dostignuti stupanj razvijenosti na kraju cijelog promatranog razdoblja izraziti komparativno s drugim primorskim područjima. Ako se usporede jadranski gradovi (općine) u Hrvatskoj koji imaju neka slična obilježja moguće je realnije ocijeniti rezultate razvoja. Za tu svrhu je uzeto 5 jadranskih gradova-općina (i Dubrovnik), a uspoređen je ostvareni društveni proizvod (DP) ili narodni dohodak (ND) po stanovniku kao zajednički pokazatelj u kojem su povezani rezultati razvoja gospodarstva i stanovništva. (Za neke godine je uzet ND, a za neke DP, jer se nisu mogli u cijelom razdoblju povezati isti pokazatelji). Usporedba je dana u tablici 7.

Tablica 7

Društveni proizvod po stanovniku 1961—1990.

u 000 din. tek. cijene

Gradovi-općine	Po godinama tokom zadnjih 30 godina			
	1961 (ND)	1971 (ND)	1981 (DP)	1990 (DP)
Dubrovnik	202,8	16.323	142.641	13.956
Split	329,6	16.487	134.552	12.456
Šibenik	198,0	9.794	114.525	12.406

¹Broj stanovnika 1900. preuzet od M. Korenčić, op. cit, a za 1990. korišteni podaci popisa u travnju 1991. Statistički ljetopis R. Hrvatske, 1992.

²Prirast stanovništva u uspoređivanim gradovima kroz 90 godina ovog stoljeća znatno je veći od onog u Dubrovniku. Razlika se nešto smanjuje ako se usporede samo popisi u zadnjem dijelu razdoblja, tj. nakon 1948. god, jer je 1948. godine Dubrovnik imao gotovo jednak broj stanovnika kao i 1900. (gotovo nikakav prirast u tih 48 godina). Podaci prema M. Korenčić, op. cit. (do 1971.), Stat. god. SR Hrvatske 1982. (popis iz 1981.) i Stat. ljetopis R. Hrvatske, 1992. (popis travanj 1991, uzet kao stanje krajem 1990.)

³Na te promjene ambijenta (i mentaliteta) najbolje ukazuju povećane primjedbe gostiju (turista), na opadanje gostoljubivosti, poduzetnosti, uslužnosti, kulture komuniciranja, čistoće itd, sve ono što su inače bile tradicionalne odlike Dubrovnik i činile njegov image (dokaz: rezultati anketa TSO, TOMAS, Yugotours i druge, kao i pisanje lokalnih listova posljednjih godina).

Gradovi-općine	Po godinama tokom zadnjih 30 godina			
	1961 (ND)	1971 (ND)	1981 (DP)	1990 (DP)
Zadar	154,7	10.209	113.321	12.277
Rijeka	513,6	21.700	220.229	18.002
Pula	234,7	15.690	126.944	15.910
Sredina Aritm	272,2	15.033	142.035	14.168
Geomet.	301,4	15.831	150.703	14.372

Izvor: Statistič. godišnjaci Hrvatske za odgovarajuće godine, (1961—1981.) i Stat. ljetopis R. Hrvatske za 1992. (popis stanovništva 1991, a DP 1990.) Za 1961. i 1971. prikazan je narodni dohodak (ND) umjesto DP.

Iz usporedbe u tablici vidi se da je Dubrovnik u svim promatranim godinama (tokom 30-godišnjeg razdoblja za koje postoje usporedni podaci) bio oko prosjeka uspoređivanih gradova (općina), osim 1961. godine kad je značajnije zaostajao za prosjekom. U 1971. godini Dubrovnik je bio najviše iznad prosjeka, pa se baš te 70-te godine smatraju najboljim godinama Dubrovnika u ovom zadnjem dijelu 100-godišnjeg razvoja. Na tu okolnost je ukazivano i ranije, uz istodobnu tvrdnju da je Dubrovnik nakon tih godina postupno gubio korak i smanjivao distancu od prosjeka republike Hrvatske.⁴

⁴A. Kobašić, Posustaje li Dubrovnik u razvoju?, Dubrovački horizonti, br. 29, 1989, str. 8—10.

A n t u n K o b a š i ć

SOME SOCIAL AND ECONOMIC ASPECTS OF A HUNDRED YEAR
DEVELOPMENT IN DUBROVNIK 1890—1990

Summary

The years from 1890 to 1990 represent an important phase in the development of the Dubrovnik region. Its economy underwent a significant change in structure, evolving gradually over the years under the powerful influence of political circumstances and migrations. The interest for some traditional forms of manufacture faded (craftsmanship and agriculture), whereas seafaring and tourism attracted more attention. With occasional oscillations, trade managed to occupy a leading position unlike other economic activities whose place and rank varied.

The transformation in economy has been accompanied by demographic changes and their interaction dictated further progress. Throughout those hundred years the economic and demographic picture of Dubrovnik evolved significantly.