
Valentina LASIĆ

POMORSKO-URBANI-
STIČKI RAZVOJ
MAKARSKE LUKE
OD 1945. DO 1985.

Makarska luka, kao najveća prirodno zaštićena uvala, jedna je od glavnih odrednica za naseljavanje na ovom području. Toponim Gornja luka označuje gradsku luku, a Donja luka, koja se smjestila zapadno od poluotoka Sv. Petar, današnje je gradsko kupalište. Gornja luka ovalnog je oblika s južnim otvorom. Smještena je između poluotoka Sv. Petar na zapadnoj strani i rta Osejava s jugoistočne strane. Luka je plitka i slabo zaštićena, osobito izložena valovima iz smjera J, JZ i Z, što predstavlja opasnost za obalnu infrastrukturu i privezana plovila. Sve do 20. st. luka je mogla udovoljiti osnovnim zahtjevima pomorske trgovine svoga gravitirajućeg prostora, Makarskog primorja.

URBANISTIČKI RAZVOJ LUKE DO 1945.

Prostorno uređenje makarske luke može se podijeliti u nekoliko faza. Prvu predstavlja sustavnija izgradnja obale, koja se, zbog nedostatka arhivskog materijala, vremenski smješta negdje sedamdesetih godina 19. st. Luka posjeduje tri gata; središnji, glavni gat smješten je ispod gradskog trga, a dva manja s njegove istočne i zapadne strane. Operativna obala je dosta kratka i nefunkcionalna.¹ Prostire se od glavnoga gata (Veliki mul) do sporednog (Mali mul) na zapadnom dijelu. Ispred Velikog mula nalazi se privez za veća plovila koja nisu mogla pristati uz obalu. Makarska nije raspolagala većim skladišnim prostorima, tako da je nerijetko cijela obala bila zakrčena teretom. Od tada pa sve do tridesetih godina 20. st. neće se znatnije izmijeniti izgled i infrastruktura luke. Manji popravci većinom su izvedeni iz estetskih razloga ili poradi razornog djelovanja juga. U ovom razdoblju dolazi do izgradnje Lučke kapetanije. Zgrada je bila malih dimenzija, smještena uz

¹ Operativna obala je osnovni dio luke, čvrsta obalna građevina namijenjena pristajanju plovila.

glavni gat, najfrekventniju točku cijelog pristaništa. Podižu se i pomorske građevine koje trebaju osigurati nesmetano odvijanje pomorskog prometa, lučko svjetlo (1873. g.) na glavi glavnoga gata i svjetionik Sv. Petar (1884. g.) na istoimenom poluotoku. Izgradnjom turističkih smještajnih kapaciteta nakon Prvog svjetskog rata dolazi do prve značajnije izmjene naličja obale. Mogli bismo to nazvati manjom podfazom, s obzirom na to da se ne mijenja izgled same operativne obale. Poneki zahvati usmjereni su na poboljšanje komunalne usluge.

Razvijanjem kolnog prometa i prijevoznih sredstava nametala se tridesetih godina 20. st. potreba za proširenjem rive, što predstavlja drugu fazu prostornog uređenja. U tom razdoblju učinjene su prve značajnije promjene. U prvom redu bila je proširena postojeća operativna obala, uređen je kolni promet i pješačka staza, promijenjene su i postavljene bitve za privez plovila.² Djelomično je bila uređena istočna obala, tzv. Marineta, izgradnjom nadmorskoga kamenog zida. Međutim, sve navedeno nije utjecalo na znatnije povećanje pomorskog prometa luke.

Treća faza obuhvaća razdoblje nakon 1945., kada je najznačajnije i izmijenjena obalna crta, jer je, kao i mnogi objekti, bila djelomično ili potpuno uništena aktiviranjem mina postavljenih kod hotela Central, istočno od crkve Sv. Filipa.³

IZGRADNJA LUKE OD 1945. DO 1955.

Nakon oslobođenja 21. XI. 1944. grad ima oko 2190 stanovnika i podijeljen je na sedam naselja: Plažu, Centar, Bidol, Vrpolje, Potok–Marineta, Puharići, Makar, Kotišina. Kanalizacijska mreža nije uređena, a glavni kanali su uništeni. Glavna prometnica ide od ulaska u grad prema naselju Gorinka te jednim krakom preko obale, a drugim do izlaza. U gradu su se nalazila 23 javna poduzeća s ukupno 599 zaposlenih.⁴ Razaranja i stanje vinograda, voćnjaka i vrtova koji su tri godine bili zapušteni dovelo je

2 Bitva ili kolona standardni je dio lučke opreme za privez plovila.

3 Skupinu oko 10-15 mina težine po 1000 kg aktivirale su 8. rujna 1944. g. dvije bombe bačene iz savezničkih zrakoplova. Gotovo sve privatne i javne kuće uz obalu urušene su, kao i stara zgrada Lučke kapetanije, smještena uz glavni gat. Iskopani su duboki krateri od oko 4-5 metara, širine oko 30-ak metara. Uz to su u ljeto 1944. g. njemačke trupe postavile oko 110-115 mina, pravokutnog oblika, dimenzije komora 40x40x30 cm, od najzapadnijeg dijela obale Pliševca do hotela Miloš Veliki; Državni Arhiv u Splitu, Kotarski NOO Tajništvo Makarska, V/3. (dalje DAST, KNOO Ma).

4 DAST, KNOO Ma, V/3.



Slika 1.
Obala nakon
oslobodenja

stanovništvo do ruba propasti.⁵ Kao lučka ispostava, Makarska je bila pod djelokrugom Uprave pomorske oblasti srednjeg Jadrana, u Splitu.

S raščišćavanjem materijala i sanacijom obale počelo se odmah u studenom 1944., pogotovo stoga što je sav cestovni promet koji se odvijao preko obale bio prekinut. Većina starih obiteljskih kuća, koje su gusto zbijene pratile obalu, nepovratno je nestala, a druge su obnovljene u skromnim okvirima. Uklanjanjem ruševina grad se otvorio prema obali širokim prilazima.⁶ Radove je izvodila omladina iz grada i okolnih sela, pod vodstvom Stanka Lokića.⁷ Sav nagomilani materijal bacao se u kratere nastale uslijed eksplozija. Za privremeno stanovanje osposobljeno je 780 stambenih zgrada, 41 javnih te 450 gospodarskih objekata. Privatnicima je odobren zajam od 1,400.000 din, a na popravak javnih zgrada i uređaja tijekom 1946. g. utrošeno je 11,000.000 din (*Slobodna Dalmacija*, 1. 4. 1947., br. 687, 5). Za popravak vodoopskrbnih i lučkih postrojenja utrošeno je dodatnih 2,318.000 din, a vrijednost dobrovoljne radne snage procjenjuje se na 344.500 din (*Slobodna Dalmacija*, 4. 6. 1947., br. 732, 2). Svakodnevnim radom već 1945. godine omogućen je cestovni promet.

Opseg razaranja (681 metar) nametao je potrebu izgradnje cijele operativne obale. Olakotna okolnost bila je

5 Jedina 'trgovina' jest zamjena za ulje, i to većinom žito u omjeru 1 litra ulja za 5 kilograma kukuruza, 4 kg pšenice ili 8 kg krumpira; DAST, KNOO Ma, 1/I, 1/II, Gospodarstvo, Izvještaj za prosinac 1944.

6 Na zapadnoj strani obale tako je nestala zgrada starog i novog hotela Zagreb, hoteli Sarajevo, Meteor, Jadran, Central, kuća obitelji Staničić, tri kuće obitelji Pavlović Lučić, Barićeva kuća, kuća Imbre Broša, Zanchia, Bepe Delića, zgrada stare Općine, Zdravstveni ured, stara zgrada Lučke kapetanije. Na njihovim mjestima sagrađene su stambene višekatnice, nova zgrada Općine te široke ulice koje vode prema Kalelargi i Velikom putu.

7 Prema kazivanju gospodina Ratka Pavlovića Lučića od 25. 9. 2004.

što je Makarska ušla u prvi red gradova (Zagreb, Karlovac, Sisak, Dubrovnik, Makarska i Duga Resa) predviđenih za plansku obnovu (Antolić, 1949.). S radovima na obali započelo se u listopadu 1946., a posebno se intenziviraju 1947. Zbog kompleksnosti poslova i raspoloživih tehničkih sredstava, obnova luke bila je jako zahtjevna, te se odužila do 1954. g. Radove je vodio Kotarski NOO, izvodilo ih je lokalno građevinsko poduzeće "Izvođač", na čelu s upraviteljem ing. Stjepanom Batošićem, a građevinski materijal se dopremao iz Bosne i Hercegovine (*Slobodna Dalmacija*, 22. 8. 1947., br. 800, 4). Predviđalo se nekoliko etapa obnove. U prvoj, koja je trajala od kraja 1946. do kolovoza 1947., osposobljena su 74 metra operativne obale zapadno od glavnog pristaništa. Uređen je glavni dio radi nesmetanog i što bržeg obnavljanja putničkog i teretnog prometa. Podvodne iskope obavila je posebna grtalica izgrađena za tu svrhu u splitskom brodogradilištu. U travnju 1947. g. započelo je betoniranje, a zatim se pristupilo postavljanju kamene obloge. Pijesak se dovozio s obližnjih predjela Požare i Biloševac te se na samoj rivi mljelo pomoću posebne drobilice. Lijevao se brzovezujući cement AC (650) iz Pule, tzv. crni cement. Pri tome se stavljalo oko 35-40% više cementa jer se računalo na ispiranje morske vode. Sve dizalice bile su provizorne, ručno napravljene. U more su ronionci postavljali šipove i borove stupove za dalekovode.⁸ Za izvođenje navedenih radova odobren je kredit od 2,500.000 din. Dobrovoljnim radom obnovljena je obalna cesta te je nasuto cijelo područje iza obalnog zida (*Slobodna Dalmacija*, 1. 4. 1947., br. 978, 5). Za tu svrhu oformljena je 22. srpnja 1947. g. posebna radna brigada sastavljena od 160 mladih iz obližnjih sela. Radovi su se odvijali neprekidno 6-12 sati dnevno, a vodili su ih građevinari Tomo i Pjero Puharić, koji je ujedno izradio i statiku obale (*Slobodna Dalmacija*, 1. 7. 1947., br. 755, 4).

Drugom etapom bilo je planirano obnoviti 114 metara, ali je izvedeno samo 80 metara zbog nedostatka šipova. Izgrađen je mali gat, tzv. Mali mul, koji je u ratu potpuno razrušen. Ispred njega u moru se nalazilo dosta potopljenih brodova, a među njima i jedan njemački desantni brod (tzv. pinica). Na vrhu pristana postavljena je kamena obla bitva za vezivanje brodova.

U trećoj etapi, 1949., pored obnove preostala 34 metra izgrađeno je i daljnjih 130 metara obale. Obavljeni su podmorski iskopi, uklonjen sav preostali materijal, napravljen nasip, postavljene željezne bitve i nadmorski zidovi od

8 Šip je naziv za drveni ili betonski stup koji se koristi prilikom gradnje dubljih temelja, na mjestima gdje je tlo meko, radi ojačavanja temelja objekta.



Slika 2.
Obnova obale

bijelog bračkog kamena. Sve narudžbe vodio je građevinar Tomo Puharić. Ukupna dužina operativne obale iznosila je 350 m. Nasipanjem terena obala je nekoliko metara produžena u more, čime se proširila šetnica i cesta. Cesta je asfaltirana 1950./1951., što je ujedno i prva asfaltna cesta u Makarskoj. Postavljena su tri sloja asfalta, od Malog mula do samog kraja obale na zapadnoj strani, koja su se ravnala pomoću konja.⁹ U cestu je ugrađeno 9 metara kamene građe, a drvoredi su planirani s obje strane. Ti radovi su dovršeni do travnja 1951. g. (*Slobodna Dalmacija*, 29. 2. 1952., br. 2198, 2).

Tijekom 1952. završavali su se poslovi oko uređenja i izgradnje glavne operativne obale. Do tada je obnovljeno oko 380 metara, u što je od 1946. utrošeno ukupno 26,000.000 din (*Slobodna Dalmacija*, 3. 3. 1952., br. 2200, 2). Komunalno poduzeće „Radnik“ iz Makarske prethodno je uredilo kanalizacijsku mrežu koja je prije rata bila u lošem stanju. Problemi su se javljali za vrijeme velikih oborina, poradi kojih je cesta bila gotovo neprohodna. Uz cijelu luku postavljene su vodovodne cijevi profila Ø100 i manje, a oborinske i fekalne vode odvojeno su prikupljane odvodnim kanalima. Svim navedenim radovima, osim estetskog izgleda, poboljšana je i prometna funkcija obale. Za razliku od stare, nova je proširena za 3 do 4 metra. To je omogućilo pristajanje i brodova veće nosivosti, jer se postigla dubina mora od približno 4 metra uza samu rivu. Glavni se pristan produžio za nekoliko metara. Zazidane su stepenice s njegove istočne strane. Postavljene su metalne bitve za vezivanje brodova, visine trupa 40 cm, visine glave 60 cm. Uklonjen je privez ispred glavnoga gata, koji je izgubio svoju nekadašnju funkciju. Uređena su dva hidranta, na vrhu glavnog pristaništa i kod gradske ljekarne.

9 Prema kazivanju gospodina Slobodana Srzića od 18. 9. 2004.

Na zapadnom dijelu obale, tzv. Pliševcu, 1954./1955. radi bolje zaštite od nevremena izgrađeno je malo pristanište, dužine 25 metara i širine 4 metra. Radove je od lipnja do rujna izvodilo Pomorsko građevno poduzeće iz Splita. Planiranih 4,000.000 din bilo je premalo, te je za daljnje uređenje pločnika i poklopnica utrošeno dodatnih 600.000 din (*Slobodna Dalmacija*, 22. 6. 1954., br. 2912, 2; *Slobodna Dalmacija*, 23. 6. 1954., br. 2913, 2). S radovima se započelo u proljeće, čišćenjem morskog dna i postavljanjem armature u moru. Istočni dio obale, Marina, nije uređivan jer nije ni bio uništen tijekom Drugog svjetskog rata. Naime, radi svoje konfiguracije, male dubine i nefunkcionalnosti, nije bio od strateškog značenja.

U više navrata su tijekom 1953. i 1956. na rivi zasađene kanarske palme (*Phoenix canariensis*). Godine 1955. uređen je pločnik pred zgradom Općine i zelenilo te su posađene murve (*Morus alba*).

Nakon provedenih zahvata, površina cijelog akvatorija iznosila je 6530 m², površina pristanišne obale 862 m², a duljina pristanišne obale 20 + 58 + 10,5 + 58 + 20 = 166,5 m (Milas i sur., 1985).¹⁰



Slika 3.
Makarska luka
1956. g.

10 Potres koji je pogodio Makarsko primorje 1962. g. ošteti je pločnik na obali. Već sljedeće godine je obnovljen i prekriven kamenim bijelim pločama, u dužini od 250 metara (*Slobodna Dalmacija*, 8. 6. 1963., 5).

URBANISTIČKI PLANovi GRADA I LUKE

Generalni urbanistički plan (*Regulaciona osnova*) izradio je inženjer arhitekture Vlado Antolić, to je ujedno i prvi urbanistički plan grada. Makarska je zamišljena kao malo primorsko mjesto s mogućnostima turističkog razvoja i sa slabim prirodnim prirastom stanovništva. Od posljednjeg popisa iz 1931. g. do sljedećeg, 1948., grad se uvećao za 77 stanovnika, te je u skladu s tim i prilagođen urbanistički plan. Autor je naglasio problem prilaza i kopnenog prometa u luci, a dotadašnju preradu ribe prebacio je na obližnje otoke.

„Dosad je sav autopromet bio vođen uz čitavu obalu luke – od parka plaže pa do samostana uz Osejavu. Time je upropaštena ljepota i sigurnost obale. Obala luke bi trebala – budući je Makarska kupališno mjesto – da bude prvenstveno osigurana za pješake. Trebalo bi biti uređena kao šetalište (promenada)“ (Antolić, 1949., 63-64). Planirane su trase ulica, s tim da su stare većinom zadržane, uz manje promjene (Jadranska cesta zaobilazi grad). Između njih planirane su zone određene namjene: za turizam, stanovanje, sport i rekreaciju. Grad je podijeljen na dva dijela: stari, kojemu je potrebna potpuna sanacija, predviđen je za stalno stanovništvo, te novi (uz plažu), gdje su planirani turistički kapaciteti.

U Donjoj luci bile su predviđene stambene ulice s kućama u nizu i pogledom na more, hoteli, sportsko plivalište, proširenje postojeće plaže na sjeverozapad te brojne zelene površine. Autor je na istočnoj strani grada smjestio bolnicu, sportski stadion, stambenu zonu i park šumu, a manje naselje iznad glavne ceste (današnja ulica Ante Starčevića).

Prikaz 1.

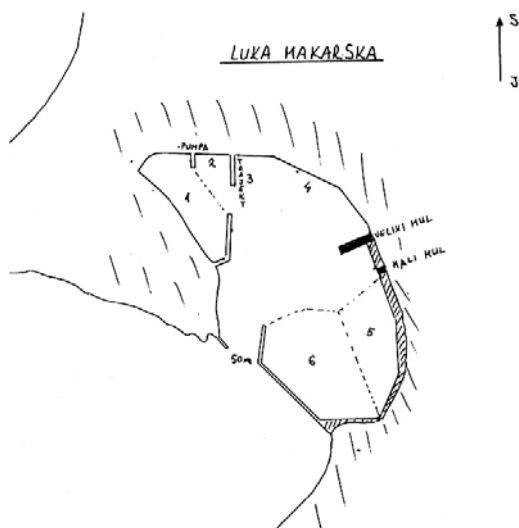
Urbanistički plan
Makarske iz 1948. g.
(Antolić, 1949., 9)



Centralna garaža bila je planirana na ulazu u grad, autobusni kolodvor u luci pokraj glavnoga gradskog trga, operativna obala se trebala povećati i zaštititi s dva lukobrana, a dva mala gata sa zapadne i istočne strane trebala su se ukloniti (Urlić, 1998., 18). Međutim, ovaj prostorni plan, kao ni sljedeće studije, nije u cijelosti proveden, osim nekoliko pojedinačnih projekata. Predviđeni lukobrani nisu izgrađeni, niti su uklonjeni pristanišni gatovi.¹¹

Urbanistički plan iz 1985., koji je izradio Urbanistički institut SR Hrvatske, imao je za cilj izgradnju nautičkog centra kojim bi se omogućilo uključivanje luke u nove turističke trendove. U skladu s tim bili su planirani sljedeći projekti: lučica Plišćevac, koju treba produžiti obalom polutoka Sv. Petar te je ograditi gatom, čime bi joj se znatno proširila površina; istočno od Malog mula s pumpnom stanicom izgraditi gat za trajekte. Taj prostor je planiran za trgovačko-teretni promet, s tim da se u budućnosti dislocira pumpna stanica; prethodno navedeni trajektni gat za bočno pristajanje; cijeli prostor od trajektnog gata do Velikog mula ostavio bi se turističkim, izletničkim i službenim plovilima; proširiti obalu nasipanjem i podizanjem obalnog zida u visini otprilike malog mula. Taj dio bio je namijenjen za parkiranje autobusa koji odvoze-dovoze turiste s izleta te za priveze sportskih plovila i plovila domaćeg stanovništva; izgraditi lukobrane koji se naslanjaju na marinu nautičkog centra. Navedenim planom luka bi raspolagala s ukupno 757 vezova, od čega bi najviše pripalo lokalnom stanovništvu, i to 450 na Sv. Petru i Marineti,

Prikaz 2.
Skica Urbanističkog
plana iz 1985.



11 Sljedeći urbanistički plan grada izradila je 1957. godine makarska arhitektica Olga Pavlinović (Urlić, 1997.).

nautičkom centru Osejava 250 vezova, a 57 za privez izletničkih, turističkih i službenih plovila (*Makarska rivijera*, 1. 1. 1985., br. 234, 6). Međutim, kao i prethodni, i ovaj plan je samo djelomično realiziran tijekom izgradnje luke 1985./1986.

Valentina LASIĆ
Pomorsko-urbanistički
razvoj makarske luke
od 1945. do 1985.

IZGRADNJA LUKE 1985./1986.

Osamdesetih godina 20. st. ozbiljno se raspravljalo o uređenju grada i luke. Godine 1983. probijena je pješačka staza na Osejavi, na poluotoku Sv. Petar izgrađene su pristupne stepenice (838,550.00 din), popravljen je put i postavljena javna rasvjeta (1,664.228,95 din), uređeno je šetalište Donja Luka (42,064.695,00) (*Makarska rivijera*, 2. 4. 1985., br. 237, 9). Godine 1984. izdvojeno je 46,990.00 din iz općinskog proračuna za mjerenje luke, a 1985. Urbanistički institut SR Hrvatske izradio je novi Provedbeni urbanistički plan luke Makarske i nautičkog centra. S radovima se započelo 1986. g., ali su lokalne vlasti odbacile oba predložena lukobrana i trajektni gat.¹² Luka je još jednom znatnije promijenila svoj izgled. Pomaknut je obalni zid od Velikog mula do hotela Osejava, čime se znatno proširila riva, a nestao je Mali mulić s istočne strane. Uređeni su: cesta, parkiralište i šetalište. Radovi su potrajali sve do 1989. g., a financirani su iz doprinosa mjesne zajednice (1% od osobnog dohotka) (*Makarska rivijera*, 29. 4. 1986., br. 250, 4).¹³ Obala je presvučena bračkim kamenom prema projektu ing. Ante Rožića (*Makarska rivijera*, 7. 6. 1989., br. 287, 3).

POMORSKA DJELATNOST

Osnovni izvor o pomorskoj djelatnosti luke, veličini trgovačke mornarice, obujmu prometa robe i putnika između dva rata predstavljaju Pomorski godišnjaci. U Makarskoj su se osim ureda Lučke kapetanije II. reda nalazili i Odjel financijske kontrole, lučke sanitetske stanice, veterinarske stanice, Ribarsko povjerenstvo, lokalna komisija Uboške zaklade.¹⁴

12 Javna rasprava održana je 17. siječnja 1985. g. u gradskom kinu (*Makarsko primorje*, 5. 2. 1985., br. 235, 6).

13 Godine 1989. renovira se pumpa na sjeverozapadnom dijelu luke. Zamijenjen je rezervoar, a radove je izvršilo građevno poduzeće iz Podgore (*Makarska rivijera*, 5. 4. 1989., br. 285, 4).

14 Na mjestu lučkog upravitelja 1926. g. spominje se Mate Dabinović, 1935. g. Ivo Dujmović, zatim Marjan Dabrović, krajem 1939. g. Ivo Rendić-Miočević, a za vrijeme rata Talijan Fijenga. Nakon rata funkciju lučkog kapetana u Makarskoj kratko vrši Ivo Rendić-Miočević, pa Frano Zelić, Dragan Živković, Vlado Jurčević, a od 1983. g. Josip Kalajžić.

Za vrijeme Drugog svjetskog rata onemogućene su sve aktivnosti u luci, obustavljen je sav civilni promet. Situaciju su pogoršavale postavljene mine u luci i na obali, a od siječnja 1944. g. i učestala saveznička bombardiranja.

Po oslobođenju polako se uspostavljao i normalizirao promet, koliko je to bilo moguće u danim uvjetima. Brod koji je bio na raspolaganju Općinskom NOO-u kroz listopad 1944. g. putovao je dva puta za Metković, u Rogotin i u Drvenik. Prevezio je putnike i građevinski materijal.¹⁵ Tada je uspostavljen i vozni red br. 3, na relaciji Split – Krilo – Omiš – Kutleša – Baška Voda – Makarska. Motorni jedrenjaci polazili su u 8 sati ujutro tri puta tjedno.¹⁶ Putničko-teretna pruga Ploče–Trpanj –Makarska Jadranske linijske plovidbe iz Rijeke obavljala je promet šest dana u tjednu tijekom cijele godine.¹⁷ Teretni brodovi su dovozili, kao i prije rata, gotovo sve potrepštine za grad i širu okolicu: cigle za pokrov kuća, pregradne cigle, umjetno gnojivo, cement, žitarice, brašno itd.¹⁸ Izgradnjom Jadranske magistrale šezdesetih godina primat preuzimaju kopnene prometnice.

Oblasni NOO za Dalmaciju zahtjevom od 30. X. 1944. g. tražio je da se popišu svi veći i manji brodovi koji se nalaze napušteni u uvalama i lukama te sva oštećena plovila, čime su se dobili nadasve korisni podaci o ratnim štetama na plovnim objektima, s Makarskom kao lukom pripadnosti.¹⁹ Plovila su pretežno manjih dimenzija, od 3 do 7 metara dužine (guc, leut, gola, bracara, gajeta), ukupno ih je 24, a najveći broj čine ribarice, njih 18, te sportski brodovi. Prema izvještaju NOO-a Makarska na području cijele općine stradalo je za vrijeme rata oko 90% svih brodova. Oštećenja plovila nastala su otuđivanjem od Nijemaca ili Talijana, od savezničkog bombardiranja, aktiviranja mina ili minskih pregrada na obali nakon po-

15 DAST, KNOO Ma, Prometni odjel 1/I., Izvještaj za prosinac 1944., od 29. 10. 1944.

16 DAST, KNOO Ma, Redoviti sedmični vozni red motornih jedrenjaka, br. 115/44.

17 Iza Drugog svjetskog rata u Makarsku su pristajali brodovi „Rab“, „Bakar“, „Pelješac“, „Kostrena“, „Hvar“, „Šipan“, „Budva“, „Vida“, „Cavtat“, „Rečina“, „Ivan“, „Vladimir Nazor“, „Partizanka“ (ex „Prestolonasljednik Petar“), „Proleterka“ (ex „Karadorđe“), „Dalmacija“, „Takovo“, „Osijek“, „Novi Sad“, „Maribor“, „Mostar“, „Ohrid“, „Karlovac“, „Valjevo“, „Herceg–Novi“, te „Njegoš“ koji je najvećim dijelom vozio relaciju Split – Ploče.

18 DAST, KNOO Ma, Redoviti sedmični vozni red motornih jedrenjaka, br. 115/44.

19 DAST, KNOO Ma, Popis plovnih objekata, Prometni odjel 1/II.; DAST, KNOO Ma, 1/IV 1945. Prema Izvještaju KNOO Makarska od 29. 1. 1945. g. niti jedno plovilo na području grada nije bez svog vlasnika.

vlačenja Nijemaca i ustaških postrojbi. Veće brodove, tipa trabakul, sami su vlasnici potopili nakon talijanske okupacije, a nakon oslobođenja vadili su ih i popravljali. Da bi se što prije obnovilo ribarstvo i omogućilo prehranjivanje stanovništva, tijekom veljače 1945. g. Prometni odjel Kotarskog NOO-a uputio je motorni brod „Zvonimir“ u Ploče radi spašavanja potopljenih ribarskih plovila (*Slobodna Dalmacija*, 1. 3. 1945., br. 125, 2).

Valentina LASIĆ
**Pomorsko-urbanistički
 razvoj makarske luke
 od 1945. do 1985.**

TERETNI PROMET

Do Drugog svjetskog rata flotu luke činila su samo plovila male obalne plovidbe, ribarice, čamci, lađe na jedro i stroj, što je vidljivo iz statističkih izvještaja Pomorskih godišnjaka Kraljevine Jugoslavije. Prema prikazanim podacima iz tablice 1, 1947. g. dolazi do gotovo dvostrukog porasta prometa brodova u odnosu na 1946. g. Usporedbom s podacima prije rata uočljiva je znatna razlika u broju pristalih plovila, a pogotovo u njihovoj tonaži.

Tablica 1.
 Statistika prometa, broj plovila pristalih i otputovalih i unutrašnji promet robe (PG Kraljevine SHS, 1926.–1931., PG Kraljevine Jugoslavije 1932.–1940., PG FNRJ 1941.–1951., 342–343)²⁰

Godina	Ukupan broj brodova	NRT	Unutrašnji iskrcaj robe	Unutrašnji ukrcaj robe	Ukupni promet robe
1927.	2055	391.519	18.537	36.130	54.667
1929.	2594	556.507	38.837	8425	47.262
1930.	2554	477.941	45.580	12.298	57.878
1933.	2264	508.364	11.486	4360	15.846
1937.	2766	606.871	8844	2559	11.403
1939.	2389	573.679	8724	4421	13.145
1946.	1250	98.717	8161	1328	9489
1947.	2123	112.700	9082	1777	10.859
1948.	2397	145.635	11.262	3226	14.488
1949.	2021	319.205	10.926	1582	12.507
1950.	2230	214.914	10.538	1127	11.665
1951.	2166	178.722	6792	789	7581
1987.	1157	-	12.330	3757	16.087
1990.	1966	-	-	-	-
1993.	766	-	4780	1521	6301

20 Arhiv Lučke kapetanije Ispostava Makarska, Godišnji izvještaji o prometu, 1987., 1990., 1993. (dalje ALKMa). Poradi ograničenosti prostora i nedostatka određenih izvora, prikazani su samo djelomični podaci.

Količina iskrcane robe umnogome nadmašuje ukrcaju, što je bio slučaj i u predratnim godinama. Brojke su, sve do 1951. g., donekle slične, s manjim pozitivnim odstupanjem između dva rata. To je još jedan dokaz gubljenja uloge vodeće izvoznice Makarskog primorja. Zaleđe se orijentiralo na bliže ili reprezentativnije luke, koje su zbog svoje veličine, opremljenosti i prometne povezanosti pružale mnogo više usluge od Makarske.

PUTNIČKI PROMET

Promet putnika odvijao se samo u okviru unutarnjeg prometa, a broj pristiglih putnika veći je od onih koji su napustili Makarsku. Uočljivo je znatno povećanje naspram predratnog perioda, kada su najveći promet činili dolasci i odlasci u unutrašnjem prometu. Nesumnjivo, razlog tome je obnavljanje i proširenje turističke djelatnosti.

Tablica 2.

Unutrašnji promet putnika i robe (PG KSHS, 1926.–1931., PG KJ 1932.–1940., PG FNRJ 1941.–1951., 520., 364.)²¹

Godina	Doputovalo	Otputovalo	Ukupno
1927.	32.798	33.973	66.771
1930.	34.950	35.479	70.429
1934.	28.694	27.904	56.598
1937.	31.844	3514	63.358
1939.	38.220	25.285	63.505
1946.	34.116	39.460	73.576
1947.	61.626	60.880	122.506
1948.	94.344	87.635	181.979
1949.	78.789	73.655	152.444
1950.	105.380	93.921	199.301
1951.	93.854	44.016	167.870
1987.	82.304	80.512	162.816
1993.	8751	7835	16.586

Nakon sveopće poslijeratne obnove, a pod utjecajem velikih društvenih promjena, rasta dohotka, pojave slobodnog vremena i s tim u vezi sve izraženije potrebe rekreacije i odmora, 50-ih godina turizam ulazi u novu fazu razvoja tzv. sindikalnog turizma. Sve veća orijentacija na turističke djelatnosti odražava se tako da grad i luka doživljavaju svoj privredni preobražaj.²² Osnovni problem predstavljao je ljetni plovidbeni red Jadranske linijske plovidbe. Naime, od 14 brzih pruga na relaciji Rijeka – Split – Dubrovnik, samo su tri pristajale u Makarskoj.²³

RIBARSTVO

Nakon užurbanog popravka plovila 1945. g. započelo se s ribarenjem, a iz konoba se izvukao alat spremljen početkom rata.²⁴ Lov na srdele ipak je zakasnio radi nedostatka raspoloživih mreža (23 mreže migavice u gradu).²⁵ Gradski NOO imenovao je jednog povjerenika ribara koji je bio zadužen za kontrolu popravka mreža, besplatnu raspodjelu ribe stanovništvu, ovisno o ranije utvrđenom redoslijedu, i pisanje izvješća svakih 8 dana.²⁶ Ribarenje je od studenog 1944. g. bilo dozvoljeno i neograničeno u cijelom sektoru, osim otoka Biševa.²⁷ Međutim, nacionalizacija kojom su oduzeta sva plovila iznad 60 BRT, ozbiljna konkurencija talijanskih ribarica, nestanak ribe, nedostatak ribarske opreme te nezainteresiranost i nemogućnost domaćih ribara za lov na otvorenom moru, znatno su ograničili mogućnosti izlova.

Godine 1955. Makarska je imala samo jednu ribaricu i 46 čamaca.²⁸ Razlog tome jest, između ostalog nave-

- 22 Prema statističkim podacima TZ, godine 1953. ostvareno je 147.467 noćenja, 1954. broj je porastao na 276.333, dakle broj noćenja je u porastu u odnosu na prethodna razdoblja.
- 23 DAST, KNOO Ma, Prometni odjel, Popis pruga.
- 24 Broj ribarskih plovila (jedro i stroj) 1926. g. bio je 20, 1928. g. 21, 1932. g. 15, 1937./38. g. 25, PG KSHS 1926-1931, PG KJ 1932-1940. Statistika morskog ribarstva donosi podatak da je 1934. g. u Makarskoj bilo 66 ribarskih lada, 237 ribara, a 1938. g. 123 ribarice i 444 ribara. Usporedi: Statistika morskog ribarstva (1938.).
- 25 Prema Statistici morskog ribarstva iz 1938. g. u Makarskoj je bilo 20 ljetnih trata, 23 zimske migavice, 12 travla, 9 raznih tunolovnih mreža, 51 mreža stajačica, 92 parangala, 100 vrša, 65 fenjera. Tako detaljnih podataka za 1945. g. nedostaje, pa je nemoguće dobiti cjelovitu sliku ribolovnog alata.
- 26 DAST, KNOO Ma, Gospodarski odjel, I/III, Odsjek ribarstvo, br. 854/44., od 13. 11. 1944.
- 27 DAST, KNOO Ma, Gospodarski odjel, I/III, Odsjek ribarstvo, br. 870/44., od 14. 11. 1944.
- 28 Iz Statističkog godišnjaka za 1953. g. vidljivo je da Makarska kao luka pripadnosti 1952. g. ima 229 ribarskih brodova i 592 ribara. Međutim, to su podaci za cijelo Makarsko primorje.

denog, i preorijentacija stanovništva na druge privredne djelatnosti. Povećava se broj povremenih, a smanjuje broj sezonskih ribara. Tek sedamdesetih godina 20. st. obnavlja se profesionalno ribarstvo.²⁹ Godine 1990. broj ribarskih plovila iznosi 396, novoupisanih ribarskih čamaca je 40, a brisanih u tekućoj godini 13. Godine 1993. ukupno je upisano 1985 plovila, od čega je 385 ribarskih.³⁰

BRODOGRADNJA

Nakon oslobođenja grada posebno se intenzivira djelatnost brodogradilišta. U gradu se nalazilo manje privatno brodogradilište braće Kleme i Tome Duževića, koje je odmah po oslobođenju, 22. listopada 1944., pristupilo organizaciji rada.³¹ Brodograđevna radionica bila je smještena u jugozapadnim prostorijama hotela Rivijera.³²

Međutim, nije sve teklo glatko. Osnovni problem bila su dva stara i bolesna majstora. Nedostajalo je alata, strojevi su bili neodgovarajući, a materijala uopće nije bilo. Oštećeni brodovi nisu se mogli popravljati u drugim dalmatinskim brodogradilištima zbog velike količine uništenih plovnih objekata na cijeloj obali. Stoga je, radi opsega posla, povećan radni kapacitet. Oblasni NO Dalmacije dodijelio je brodogradilištu u siječnju 1945. g. dva radnika iz Korčule.³³ Zaposleni su u prvom redu drvodjelci koji su radili brodograđiteljske poslove povremeno ili kao pomoćni radnici. Stvaranjem drvodjeljske sekcije zaposleni su u veljači 1945. g. lokalni radnici, a u lipnju 1945. g. broj se povećao na 13, većinom drvodjelaca, od kojih su samo šestorica pravi brodograđitelji, te 5 naučnika.³⁴ Skromna plaća nadopunjivana je bonovima za prehrambene proi-

29 Ribarnica se između dva rata prvo nalazila na zapadnom dijelu obale, pokraj hotela Sarajevo, a zatim na Marineti uz stari franjevački zid. Nedugo nakon Drugog svjetskog rata prebačena je na današnje mjesto, na Žbare.

30 ALKMa, Godišnji izvještaji za 1990., 1993. Važno je napomenuti da se podaci odnose na sve luke koje su pod ovlasti Lučke ispostave Makarska.

31 Brodogradilište je 1939. g. zapošljavalo 2 naučnika, 1 majstora i 1 brodograđitelja. Iste godine sagrađena su 3 plovila nosivosti 4 BRT te popravljeno 6 plovila ukupne težine 9 BRT, PG KJ 1939., XIII-XIV., 268.

32 Hotel Rivijera nalazio se na predjelu Donja luka, na plaži uza samo more. Starija generacija Makarana objekt je zvala kalafat, a mlađa Žuta kuća, po boji fasade.

33 Jedan od njih je radi bolesti otpušten 15. 8. 1945. Iz istih razloga je otpušten i brodograđitelj Nikola Marušić; DAST, Odjel trgovine i obskrbe, KNOO Ma, 1/III., Podaci o brodogradilištu, od 21. 11. 1945.

34 DAST, KNOO Ma, 1/III., Platni spiskovi za veljaču, ožujak, kolovoz 1945. g.



Slika 4.
Pogled na Makarsku
s Pliševca

zvode iz fonda humanitarnih organizacija. Stalno se naglašavala potreba za stručnom radnom snagom. Izvučeni su potopljeni brodovi, tako da je do srpnja velik dio već bio osposobljen za plovidbu. Prednost su imale ribarice, kako bi se ljetni ribolov nesmetano odvijao, te prijevozni brodovi. Do studenog 1945. osposobljeno je 100 ribarica i 6 prijevoznih brodova.³⁵

U izvještaju iz srpnja 1945. Odjel obrta i industrije, Makarska, potražuje još 10 drvodjelaca, od kojih bi barem dvojica trebala biti brodograditelji: 10 pomoćnika, 10 nestručnih radnika (manuvala) za prijenos materijala i ostale teške pomoćne poslove. Predviđalo se i otvaranje mehaničarske radionice koja je trebala zaposliti četiri stručna radnika i dva naučnika.³⁶

Nabavu materijala često je pomagala Komanda Jugoslavenske mornarice te NO Makarska. Borova građa nabavljala se iz Donjih Brela.³⁷ Postrojenja su činili jedan mali motorni cirkular, jedna mala motorna planja, dobiveni od Štaba mornarice iz Splita, te vinč s odgovarajućim čeličnim užetom za vađenje brodova iz mora, koji su sami radnici napravili. Poduzeće je radilo pod kontrolom NOO-a Makarska. Na čelu uprave 1945. g. nalazio se Joze Srzić, a upravitelj je bio Kleme Dužević. Uvedeno je komercijalno poslovanje na financijskoj bazi. U studenom

35 U rujnu su se završavala 2 prijevozna broda (jedan od 60 tona nosivosti), a u listopadu su popravak čekala sljedeća 4. DAST, KNOO Ma, Odjel trgovine i obskrbe, 1/III., Podaci o brodogradilištu, od 21. 11. 1945.

36 DAST, KNOO Ma, Izvještaj o potrebama za pravilno odvijanje rada na Kotarskom brodogradilištu, od 19. 7. 1945.

37 DAST, KNOO Ma, Odjel trgovine i obskrbe, 1/III, Izvještaj o radu brodogradilišta od početka do danas, od 28. 9. 1945.

1945. godine daljnje vodstvo je prepušteno privatnoj inicijativi, odnosno vlasniku Klemi Duževiću.³⁸

Plovila su popravljana u Makarskoj na zapadnom dijelu luke, Pliševcu, i u Donjoj luci. Često su majstori odlazili i na teren u okolna mjesta, Bašku Vodu, Drvenik, Podgoru. Ponekad bi sam vlasnik oštećenog plovila osigurao materijal za popravak, tako da bi se naplatio samo broj dnevnica. Brodogradilište je radilo do približno 1956.³⁹

* * *

Neizostavni dio obale činili su i lučki radnici. Njihov broj je varirao, od 12 do 15. U razdoblju do Drugog svjetskog rata imali su dosta posla jer je glavina potrepština za grad i okolnicu dolazila brodovima, a s vremenom je to opadalo. Prepoznavali su se po specijalnim kapama na glavi s rednim brojem i kolicima na dva ili četiri kotača, tzv. kare. Uz izrazito težak posao iskrcavanja i ukrcavanja tereta, obavljali su i poslove hotelskih podvornika, osiguravajući hotelima goste. Glavna stanica im je bila ispred Lučke kapetanije, gdje su se pojavljivali već u rano jutro. U gradu su imali i svoju udrugu.⁴⁰

ZAKLJUČAK

Za razvoj luke od iznimne su važnosti duljina njezine operativne obale i dubina obalnog mora, veze sa zaleđem, izgrađenost prometnica i struktura tereta. Te sastavnice utječu na opseg lučkog prometa i uspješnost iskorištavanja obale. Makarska luka dosta je plitka, s relativno kratkom operativnom obalom, samo na potezu od Velikog mula do Malog mulića na zapadu. Nemoguć je pristanak većih teretnih brodova. Osim toga, ne raspolaže ni odgovarajućim skladišnim prostorima, neadekvatno je povezana sa svojim zaleđem, a nedostaje i domaći kapital. Stoga je nakon

38 DAsT, KNOO Ma, Odjel trgovine i obskrbe, I/III, Brodogradilište i stavljanje pod rukovodstvo vlasnika, br. 8135/45. od 23. 11. 1945. Kotarski NOO je smatrao da K. Dužević ne pokazuje dovoljno razumijevanja za rukovodstvo. Međutim nisu uspjeli postići skladnu organizaciju rada, podići produkciju ni stvoriti nekakvu brodograditeljsku zadrugu.

39 Kleme Dužević umire 1958. g., a Tomažin 1968. g. Mehaničarske poslove obavljao je Franc Mahalek. Marko Koceić je izrađivao konope na predjelu Polje i u Donjoj luci.

40 Kazivanje Slobodana Srzića, od 18. 9. 2004., i Ratka Pavlovića Lučića, od 27. 9. 2004. Nosač br. 1. bio je Mate Svirac, br. 2. Ivo Batinić Rustov, br. 3. Ante Tavra Marinkin, br. 4. Ivo Glavina Donin, br. 5. Marko Stipičević, br. 6. Ante Drviš Rojnica, br. 7. Grgica Božinović, br. 8. Ivan Gojak Joskin, br. 9. Stipe Čugelj Dajkalo, br. 10. Ljubo Kekez, br. 11. Lovre Andrijašević te Kajba Srzić, Vlade Batinić Rustov, Andrija Batinić Rustov, Stipe Vidak i brojni drugi.

Drugog svjetskog rata ostala lokalnog karaktera. Svoj izlaz iz novonastale situacije grad je pronašao zahvaljujući, u prvom redu, prirodnim ljepotama i klimatskim blagodatima, koji su jedan su od glavnih razloga boravka turista na ovom prostoru, a potpuna preorijentacija na turizam, u svim privrednim i društvenim faktorima dogodit će se šezdesetih godina 20. stoljeća. Prirodno i društveno naslijeđe svakako predstavljaju motivsku osnovu za daljnji razvoj turizma.

Brodograđevna djelatnost bila je ograničena samo na jednu privatnu radionicu. Uglavnom su se popravljala i gradila manja drvena plovila namijenjena maloj obalnoj plovidbi i ribarenju. Sredinom pedesetih godina, nedostatkom posla, brodogradilište prestaje s radom.

Putničko-turistički promet činile su isključivo redovne brodske linije i izletnički brodovi, sa sezonskim odstupanjem. Teretni pomorski promet je zamro jer za njim nije bilo potrebe, a ni mogućnosti. Ribarski promet bio je u konstantnom padu još od Drugog svjetskog rata te je ograničen samo na lokalne potrebe. Smanjenjem pomorskog prometa svoju važnost u sigurnosti plovidbe izgubio je i svjetionik Sv. Petar, postavši atraktivna turistička ponuda.

Obala danas predstavlja homogenu cjelinu te, počevši od najizbočenijeg dijela poluotoka Sv. Petar na krajnjem zapadnom dijelu do Marinete na istoku, prati konfiguraciju terena. Razlika današnje luke u odnosu na nekadašnju jest promjena obalne crte, znatno produženje prema moru, veća dubina uz obalu, dislociranje većine hotela s rive na područje Donje luke. Unatoč svim prostornim planovima i studijama, luka je još uvijek slabo iskorištena, a perspektiva daljnjeg razvoja grada i luke bila je očuvati staru gradsku jezgru s kulturnim znamenitostima, proširiti i zaštititi obalu, izgraditi nautički centar i pripadajuće hotelsko-turističke i sportske objekte.

LITERATURA I IZVORI

- (1928.), Pomorski godišnjak Kraljevine SHS, II., Ministarstvo saobraćaja Kraljevine SHS, Beograd.
- (1929.), Pomorski godišnjak Kraljevine SHS, 3 (23.130), Ministarstvo saobraćaja Kraljevine SHS, Beograd.
- (1931.), Pomorski godišnjak Kraljevine SHS (1931.), 5 (5402), Ministarstvo saobraćaja Kraljevine SHS, Beograd.
- (1933.), Pomorski godišnjak Kraljevine Jugoslavije, 7 (9823), Ministarstvo saobraćaja Kraljevine Jugoslavije, Beograd.
- (1934.), Statistika morskog ribarstva, Kraljevina Jugoslavija, Ministarstvo saobraćaja, Split.

- (1935.), Pomorski godišnjak Kraljevine Jugoslavije, 9 (14.316),
Ministarstvo saobraćaja Kraljevine Jugoslavije, Beograd.
- (1938.), Pomorski godišnjak Kraljevine Jugoslavije (1938.),
12 (2982), Ministarstvo saobraćaja Kraljevine Jugoslavije,
Beograd.
- (1938.), Statistika morskog ribarstva, Kraljevina Jugoslavija,
Ministarstvo saobraćaja, Split.
- (1940.), Pomorski godišnjak Kraljevine Jugoslavije, 14 (1991),
Ministarstvo saobraćaja Kraljevine Jugoslavije, Beograd.
- (1952.), Pomorski godišnjak FNRJ 1941.–1951., Ministarstvo
prometa FNRJ, Beograd.
- (1954.), Statistički godišnjak za 1953. NRH, Zavod za statistiku
i evidenciju, Zagreb.
- Antolić, V. (1949.), Makarska – Generalna regulatorna osnova,
Arhitektura, 3 (18-22): 63-66.
- Botrić, A. (1964.), Razvoj i stanje službe održavanja plovnih
putova u Jugoslaviji. Svjetioničarstvo na jugoslavenskoj
obali Jadrana od početka XIX. stoljeća do danas, *Pomorski
zbornik*, 2: 517-544.
- Čulinović, F. (1962.), Pomorska politika stare Jugoslavije,
Pomorski zbornik, 1: 671-690.
- Franić, M. (1983.), Kretanje stanovništva i neke migracije pod
utjecajem turizma na području općine Makarska, *Acta
Biokovica*, 2: 393-401.
- Franić, M. (1985.), *Turizam na makarskoj rivijeri 1933-63-83*,
Zagreb.
- Lahman, O. (1970.), Suvremena društvena transformacija
Makarske. U: J. Ravlić (ur.), *Zbornik znanstvenog
savjetovanja o Makarskoj i Makarskom primorju 28.–30.
rujna 1969.* (str. 519-544), Makarska, Jugoslavenska
Akademija Znanosti i Umjetnosti.
- Makarsko primorje*
- Milas, D. (1983.), Makarsko primorje i planovi, *Acta Biokovica*,
2: 355-377.
- Milas, D. (1985.), *Makarska–provedbeni urbanistički plan, Luka i
nautički centar*, Zagreb, Urbanistički institut SR Hrvatske.
- Slobodna Dalmacija*
- Urlić, Lj. (1997.), Arhitekt Olga Pavlinović (1927.–1982.),
Makarsko primorje, 3: 131-147.