

Luke na Makarskom primorju 1918. - 2000. g.

Lasić, Valentina

Doctoral thesis / Disertacija

2018

Degree Grantor / Ustanova koja je dodijelila akademski / stručni stupanj: **University of Zadar / Sveučilište u Zadru**

Permanent link / Trajna poveznica: <https://um.nsk.hr/um:nbn:hr:162:358001>

Rights / Prava: [In copyright](#)/[Zaštićeno autorskim pravom.](#)

Download date / Datum preuzimanja: **2024-07-17**



Sveučilište u Zadru
Universitas Studiorum
Jadertina | 1396 | 2002 |

Repository / Repozitorij:

[University of Zadar Institutional Repository](#)

SVEUČILIŠTE U ZADRU

**POSLIJEDIPLOMSKI SVEUČILIŠNI STUDIJ
JADRAN - POVEZNICA MEĐU KONTINENTIMA**

Valentina Lasić

**LUKE NA MAKARSKOM PRIMORJU
1918. – 2000. G.**

Doktorski rad

Zadar, 2018.

SVEUČILIŠTE U ZADRU
POSLJEDIPLOMSKI SVEUČILIŠNI STUDIJ
JADRAN - POVEZNICA MEĐU KONTINENTIMA

Valentina Lasić

LUKE NA MAKARSKOM PRIMORJU

1918. – 2000. G.

Doktorski rad

Mentor

Prof. dr. sc. Mithad Kozličić

Komentor

Izv. prof. dr. sc. Robert Lončarić

Zadar, 2018.

SVEUČILIŠTE U ZADRU

TEMELJNA DOKUMENTACIJSKA KARTICA

I. Autor i studij

Ime i prezime: Valentina Lasić

Naziv studijskog programa: Jadran – poveznica među kontinentima

Mentor: prof. dr. sc. Mithad Kozličić

Komentor: izv. prof. dr. sc. Robert Lončarić

Datum obrane: 29. studenog 2018.

Znanstveno područje i polje u kojem je postignut doktorat znanosti: interdisciplinirano područje znanosti, povijest

II. Doktorski rad

Naslov: Luke na Makarskom primorju 1918. – 2000. g.

UDK oznaka: 625.3(497.583 Makarska)"1918/2000"

Broj stranica: 323

Broj slika/grafičkih prikaza/tablica:85/8/34

Broj bilježaka: 813

Broj korištenih bibliografskih jedinica i izvora: 635

Broj priloga: 8

Jezik rada: hrvatski

III. Stručna povjerenstva

Stručno povjerenstvo za ocjenu doktorskog rada:

1. doc. dr. sc. Mateo Bratanić, predsjednik
2. prof. dr. sc. Mithad Kozličić, član
3. dr. sc. Stanislav Piplović, znanstveni suradnik u miru, član

Stručno povjerenstvo za obranu doktorskog rada:

1. doc. dr. sc. Mateo Bratanić, predsjednik
2. prof. dr. sc. Mithad Kozličić, član
3. dr. sc. Stanislav Piplović, znanstveni suradnik u miru, član

UNIVERSITY OF ZADAR
BASIC DOCUMENTATION CARD

I. Author and study

Name and surname: Valentina Lasić

Name of the study programme: Postgraduate doctoral study Adriatic – a Link between Continents

Mentor: Professor Mithad Kozličić, PhD

Co-mentor 1: Associate Professor Robert Lončarić, PhD

Date of the defence: 29 November 2018.

Scientific area and field in which the PhD is obtained: interdisciplinary field of science, history

II. Doctoral dissertation

Title: Makarska Littoral harbours from 1918 to 2000

UDC mark:625.3(497.583 Makarska)"1918/2000"

Number of pages: 323

Number of pictures/graphical representations/tables: 85/8/34

Number of notes: 813

Number of used bibliographic units and sources: 635

Number of appendices: 8

Language of the doctoral dissertation: croatian

III. Expert committees

Expert committee for the evaluation of the doctoral dissertation:

1. Assistant Professor Mateo Bratanić, PhD, chair
2. Professor Mithad Kozličić, PhD, member
3. Scientific Associate (retired) Stanislav Piplović, PhD, member

Expert committee for the defence of the doctoral dissertation:

1. Assistant Professor Mateo Bratanić, PhD, chair
2. Professor Mithad Kozličić, PhD, member
3. Scientific Associate (retired) Stanislav Piplović, PhD, member



Izjava o akademskoj čestitosti

Ja, **Valentina Lasić**, ovime izjavljujem da je moj **doktorski** rad pod naslovom **Luke na Makarskom primorju 1918. – 2000. g.** rezultat mojega vlastitog rada, da se temelji na mojim istraživanjima te da se oslanja na izvore i radove navedene u bilješkama i popisu literature. Ni jedan dio mojega rada nije napisan na nedopušten način, odnosno nije prepisan iz necitiranih radova i ne krši bilo čija autorska prava.

Izjavljujem da ni jedan dio ovoga rada nije iskorišten u kojem drugom radu pri bilo kojoj drugoj visokoškolskoj, znanstvenoj, obrazovnoj ili inoj ustanovi.

Sadržaj mojega rada u potpunosti odgovara sadržaju obranjenoga i nakon obrane uređenoga rada.

Zadar, 28. prosinca 2018.

SADRŽAJ

ZAHVALE	4
1. UVOD	5
2. CILJ I METODOLOGIJA ISTRAŽIVANJA	11
2.1. CILJ ISTRAŽIVANJA I OSNOVNE HIPOTEZE.....	11
2.2. METODOLOGIJA ISTRAŽIVANJA	15
3. PREGLED DOSADAŠNJIH SPOZNAJA I ISTRAŽIVANJA	18
4. LUKE NA MAKARSKOM PRIMORJU TIJEKOM 20. STOLJEĆA	24
4.1. TEMELJNA OBILJEŽJA	24
4.1.1. <i>Geografska i klimatska obilježja</i>	27
4.1.2. <i>Društveno-gospodarska obilježja</i>	30
4.1.3. <i>Prometna povezanost</i>	40
4.2. RAZVITAK LUKE MAKARSKOG PRIMORJA OD 1918. GODINE DO KRAJA 20. STOLJEĆA	52
4.2.1. <i>Luka Baška Voda</i>	52
4.2.2. <i>Lučica Bratuš</i>	62
4.2.3. <i>Luke u Brelima</i>	64
4.2.3.1. <i>Luka Brela – Soline</i>	67
4.2.3.2. <i>Sportsko-rekreacijska luka Stomarica</i>	68
4.2.3.3. <i>Stari Porat</i>	69
4.2.4. <i>Brist</i>	70
4.2.4.1. <i>Brodogradilište u Bristu</i>	72
4.2.5. <i>Lučica Drašnice – Stari Porat</i>	73
4.2.5.1. <i>Škver u Drašnicama</i>	78
4.2.6. <i>Luke u Drveniku</i>	79
4.2.6.1. <i>Drvenik – Porat (Donja Vala)</i>	80
4.2.6.2. <i>Drvenik – Trajektno pristanište</i>	81
4.2.6.3. <i>Drvenik – Portina</i>	85
4.2.6.4. <i>Drvenik – Gornja Vala</i>	85
4.2.6.5. <i>Škver u Drveniku</i>	86
4.2.7. <i>Luke u Gradcu</i>	86

4.2.7.1. Luka Gradac – Novi Porat.....	87
4.2.7.2. Sportsko-rekreacijska lučica Mandrač (Stari Porat)	91
4.2.8. Lučica Igrane.....	95
4.2.9. Krvavica.....	99
4.2.9.1. Marina Ramova	101
4.2.10. Luke u Makarskoj.....	102
4.2.10.1. Lučica hotela "Dalmacija"	103
4.2.10.2. Sportska luka Arbun.....	105
4.2.10.3. Gradska luka.....	107
4.2.10.4. Škverovi u Makarskoj.....	132
4.2.11. Lučica Podaca	139
4.2.12. Luke u Podgori.....	140
4.2.12.1. Luka Podgora – Stari Porat.....	143
4.2.12.2. Sportsko-rekreativna lučica – Čaklje	149
4.2.12.3. Škver u Podgori	150
4.2.13. Lučica Promajna.....	151
4.2.13.1. Škver braće Ivandić	154
4.2.14. Marina Tučepi.....	154
4.2.15. Lučica Zaostrog	158
4.2.16. Lučice u Živogošću	160
4.2.16.1. Lučica Živogošće – Porat	161
4.2.16.2. Sportsko-rekreativna lučica Blato	163
4.3. OBJEKTI LUČKE INFRASTRUKTURE NA MAKARSKOM PRIMORJU	165
4.3.1. ZGRADA LUČKE KAPETANIJE	165
4.3.2. OBJEKTI SIGURNOSTI PLOVIDBE	171
4.3.2.1. Kapelica-svjetionik	172
4.3.2.2. Svjetionik Sv. Petar.....	173
4.3.2.3. Lučka svjetla	175
4.3.2.3.1. Lučko svjetlo u Brelima.....	176
4.3.2.3.2. Lučko svjetlo u Baškoj Vodi	176
4.3.2.3.3. Lučka svjetla u Makarskoj.....	177
4.3.2.3.4. Lučko svjetlo u Tučepima.....	179
4.3.2.3.5. Lučko svjetlo u Podgori.....	179

4.3.2.3.6. Lučko svjetlo u Drveniku	179
4.3.2.3.7. Lučko svjetlo u Gradcu	180
4.3.2.3.8. Svijetleća plutača	180
4.4. POMORSKE DJELATNOSTI	181
4.4.1. Pomorski promet.....	182
4.4.2. Ribarstvo.....	189
5. ZAKLJUČAK.....	202
6. POVIJESNI IZVORI I LITERATURA	211
6.1. POVIJESNI IZVORI	211
6.1.1. Neobjavljeni povijesni izvori	211
6.1.2. Objavljeni povijesni izvori.....	215
6.2. LITERATURA	220
6.3. MREŽNE STRANICE.....	236
7. SAŽETAK	244
8. SUMMARY	249
9. KAZALO POJMOVA	254
10. POPIS KRATICA.....	258
11. POPIS SLIKA.....	259
12. POPIS TABLICA	263
13. POPIS GRAFIKONA	265
14. SLIKE.....	266
15. TABLICE I PRILOZI	285
15.1. TABLIČNI I GRAFIČKI PRIKAZI PODATAKA	285
15.2. PRILOZI O POMORSKIM GRADNJAMA NA MAKARSKOM PRIMORJU	315
16. ŽIVOTOPIS.....	323

ZAHVALE

Osobitu zahvalnost na iznimnoj podršci, korisnim savjetima i kritikama dugujem mentoru prof. dr. sc. Mithadu Kozličiću, komentoru izv. prof. dr. sc. Robertu Lončariću, te dr. sc. Miroslavu Ujduroviću, Mislavi Matković, Rajku Jurišiću, ing. Milivoju Žanetiću, Vedrani Veli-Puharić, Marinu Srziću, Ani Filipović, dr. sc. Aleksandru Jakiru, Mojmiru Sumiću, Velimiru Urliću iz Gradskog muzeja Makarska, Branki Despotusić iz Hrvatskog pomorskog muzeja Split, kapetanu Zvonku Klariću, dr. sc. Ivanu Josipoviću, te mojoj obitelji.

1. UVOD

Pokušavajući objasniti različite promjene koje su utjecale na razvoj nekog naselja, grada ili njihovih stanovnika, u konačnici i stanja u kojima su ljudi živjeli, potrebno je krenuti u znanstveno istraživanje prepuno izazova. Vrijednost i pouzdanost dobivenih rezultata ovisi o dostupnoj povijesnoj građi, znanstvenom pristupu i kompetencijama istraživača.

Pri sagledavanju i rekonstrukciji aspekata i procesa povijesnog razvitka pozornost prvenstveno valja usmjeriti na sustavnu analizu, vremenski slijed, prostorni smještaj i njihove zakonitosti. Oni imaju ključno značenje za utvrđivanje određenih događanja i društveno-ekonomskih odnosa. Osim toga, predstavljaju i neophodan ključ za uspješno rješavanje postavljenoga znanstvenog problema. Upravo stoga znanstveno istraživanje se, radi kompleksnosti i cjelovitosti, nije ograničilo samo na luke Makarskog primorja, njihovo prostorno uređenje već obuhvaća i pomorstvo, brodogradnju, ribarstvo, lučku infrastrukturu.

Ovaj doktorski rad nastavak je ranijeg istraživanja u kojem je tema bila makarska luka od 1918. godine do 1954. godine. U cilju stvaranja cjelovite slike istraživanje je prostorno i kronološki prošireno na cijelo Primorje i 20. stoljeće.

Makarsko primorje pripada dijelu srednjeg Jadrana. Područje je to s razvedenom obalom, isturenim rtovima i mnoštvom manjih uvala koje pružaju dobru zaštitu u slučaju nevremena. U većim uvalama razvila su se i današnja naselja Primorja. Obalni pojas je najvećim dijelom prirodan izuzev dijela na području Baške Vode, Promajne, Krvavice, Tučepa, Podgore i Gradca. Pogodan zemljopisni položaj omogućio je naseljavanje područja još od najstarijih vremena, kao i razvoj plovnih puteva, o čemu svjedoče pronađeni ostaci materijalne kulture.

Dinamika naseljavanja priobalnog i podbiokovskog dijela mijenjala se kroz prošlost ovisno o gospodarskim i političkim prilikama. U potrazi za

zaštitom od opasnosti koja je dolazila s mora (gusarstvo, mletački i osmanski napadi) najstarije stanovništvo Makarskog primorja povlačilo se na sigurnu udaljenost, podno vapnenačkih padina, u svojevrzne prirodne refugije. Uz obalu su se vraćali radi polja koja su tu obrađivali, ribarenja, a tu su najvjerojatnije imali i svoje ribarske kućice za pohranu ribarske opreme. Do većeg priliva i značajnijeg razvoja naselja uz obalu dolazi krajem 17. i tijekom 18. stoljeća prestankom tursko-mletačkih sukoba i iseljavanja stanovništva uslijed nepovoljnih političkih prilika. Početkom 19. stoljeća izuzev pojedinih skupina kuća na obali se nalaze samo naselja Makarska, Igrane, Brist i Gradac.¹ Spuštanje stanovništva iz podbiokovskih zona intenziviralo se krajem 19. i tijekom 20. stoljeća.

Ograničene mogućnosti iskorištavanja ionako škratih područja za uzgoj poljoprivrednih kultura (maslina, vinova loza, voćarstvo, buhač i sl.), uvjetovale su većinom slabije imovinsko stanje stanovnika i oskudicu te kasniju orijentaciju na nepoljoprivredne djelatnosti i prekomorske migracije.

Usprkos lošoj cestovnoj komunikaciji, koju je radi svoje neprohodnosti te strmog i krševitog terena djelomično priječila planina Biokovo, Makarsko primorje je od najranijih vremena povezano sa svojim zaleđem. Organska veza naselja s pripadajućim zaleđem kroz prošlost se odvijala preko jedina dva pogodna prijelaza, Staza i Dubci. Preko njih se odvijala značajna komunikacija iz unutrašnjosti prema obali i obrnuto još od prapovijesnih vremena, a i današnje ceste slijede te pravce. S obzirom na udaljenost i probleme komunikacije razvoj je u pojedinim razdobljima varirao ili čak stagnirao. Sve do kraja 19. stoljeća veoma živa trgovina odvijala se utabanim putovima preko planinskih prijevoja, a za vrijeme turske vladavine osnovana je i makarska skela. Gravitirajuće područje Imotskog, Vrgorca, Zagvozda, Gabele, Ljubuškog i Duvna i dijela Sinjske

¹ S. PIPLOVIĆ, 1997., str. 59.

krajine, donosilo je robu životinjskog porijekla, sirovine (željezo, bakar, koža), razne keramičke i metalne kućne potrepštine, žito te živu stoku. S otoka (Brač, Hvar, Vis) i neretvanskog područja brodovi su prevozili na prodaju ulje, rogač, vino, rakiju, slane srdele, smokve. Usluge izvoza i uvoza robe (većinom riža, konopi, galanterija, manufakturni proizvodi iz Venecije; prerađeno drvo i platno iz Hrvatskog primorja te južno voće, povrće, posuđe, mreže iz Napuljskog Kraljevstva i Papinske Države, sol iz Barlette) najvećim su dijelom obavljali strani i brodari s obližnjih otoka.²

Kao središte Primorja Makarska i Baška Voda bile su slikovita naselja s jakim lokalnim pomorskim prometom i izuzetno razvijenom trgovinom vina. Posebno je živo bilo vikendom te pred sajmovne dane, na tradicionalne makarske svetkovine na dan Sv. Petra (29. lipnja) i Sv. Lovre (10. kolovoza). Značajni pazarni dani bili su i blagdan Sv. Vicenca u Podgori, blagdan Sv. Mihovila u Gradcu (29. rujna), blagdan Gospe od anđela (2. kolovoza) i Velika Gospa (15. kolovoza) u Zaostrogu. Osnovu privredne djelatnosti činio je izuzetno razvijeni obrt proizvodnje kože (volunjske i ovčje) za opanke čije su se prostorije nalazile u Makarskoj, a tu su također bile trgovine tekstilnom robom, maslinama, višnjama i bademima.³

Bez izgrađenih ili uređenih kopnenih prometnica ostala naselja Makarskog primorja su svoj dodir s ostatkom svijeta imala uglavnom preko mora. Široko gravitirajući zabiokovski i priobalni prostor svoj izlaz na more našao je najvećim dijelom preko makarske i baškovoške luke. Tijekom 19. stoljeća postupno se poboljšavaju prilike što uzrokuje aktivnije sudjelovanje domaćeg kapitala, posebno u parobrodarskoj djelatnosti. Značajan je podatak da je u Makarskoj krajem 1878. godine osnovano prvo

² Š. PERIČIĆ, 1993., str. 119.

³ "(...) faše i opanci prodavali su se u cijeloj dalmatinskoj Zagori, u Lici, Bosni i Srbiji te Crnoj Gori, a i u Albaniji (Skadar). Taj makarski obrt nije imao ozbiljne konkurencije. (...) U najboljoj eri prerađivalo se do 30.000 američke kože, tj. oko 6.000 kvintala što je predstavljalo promet od preko 3 milijuna kruna" (O. LAHMAN, 1970., str. 522).

veće domaće parobrodarsko društvo "Braća Rismondo". Obitelj porijeklom iz Rovinja kupila je dva manja drvena parobroda za obalnu plovidbu ("Barone de Rodich" i "Erzegovina"). Tako je dva puta tjedno grad bio povezan s Metkovićom, od 1879. godine tri puta tjedno na liniji Split – Metković.⁴ Društvo je širilo svoju djelatnost te je povezalo grad Makarsku s Bračom i Splitom, od 1880. godine jednom tjedno navraćali su parobrodi na liniji Trst – Metković, a od 1881. godine na istoj liniji parobrodi pristaju u Zadru, Splitu, Bolu, Jelsi, Sumartinu i Makarskoj.⁵ Brodovi su prevozili putnike, vojnike i vojnu opremu te posebno trgovačku robu, što je bila osnova njihovog poslovanja i profita koji im je omogućio širenje poslovanja i povećanje plovne flote.⁶

Udjel parobroda u lučkom prometu Makarske 1883. godine iznosio je 86,7% od ukupnog broja plovila (95,6% ukupno prevezene robe), 1900. godine povećao se na 94,94% (99,6% ukupne tonaže robe), a 1911. godine 96,1% (s 99,8% tona).⁷

Pomorci iz Baške Vode sa svojim obalnim jedrenjacima (gajetama, bracerama, stelama) trgovali su tvrdim kruhom (*bašketom*), jajima i stokom, koje su prevozili sa Zadvarja u Sumartin i Pučišća.⁸ Međutim, ako znamo da je većina pristanišnih građevina na području Makarskog primorja izgrađena tek krajem 19. i početkom 20. stoljeća, sasvim je očito da su trgovina i promet stagnirali.

*

⁴ O. FIO, 1962, str. 36.

⁵ Isto.

⁶ "God. 1886. počelo se je sa uvozom raznog žita maldane izključivo za Zagorje. Uvoz u makarsku luku dan na dan sve više je rastao tako, da danas može se računati, da na makarskomu gatu izkrcava se preko godine skoro do 500 vagona raznog žita, i preko 300 vagona brašna. Brašno odlazi u Zagorje i Primorje, a neki dio ostaje u gradu, dok, žito skoro sve odvozi se na kolima u Zagorje, odkle opet neki dio polazi u mejašnu Hercegovinu. (...) naravno je da promet i trgovina u makarskoj luci ne sastoje se samo od brašna i žita, nego je tu ubrojiti svakovrsnu trgovinu, jestivina, tkanina, rukodjela, gradjevnog materijala, umjetnog gnoja itd. Godine 1886. po statističkim podacima, u makarsku luku bilo je ušlo 758 brodova sa 100.734 tona trgovine, a izašlo ih je oko 720 sa 100.080 tona" (P. KAER, 1996a, str. 105).

⁷ O. FIO, 1962, str. 159. Treba spomenuti i da je preko makarske luke išao sav teret potreban za gradnju hidrocentrale Gubavica na rijeci Cetini, građene tijekom 1911. godine.

⁸ MR, br. 57., 19. ožujka 1976., str. 5.

Ne postoji cjelovito djelo o lukama i lučicama Makarskog primorja kroz povijest. Pojedini autori ipak su ih u svojim radovima kraće ili opširnije doticali, baveći se nekim aspektima povijesti samih naselja kroz određena povijesna razdoblja što će biti i izloženo u ovoj disertaciji. Nedostatak određenih povijesnih izvora i podataka svakako otežava istraživački posao. No, prema raspoloživoj literaturi koja se bavila ovom problematikom, dostupnom arhivskom građom i periodikom moguće je stvoriti širu sliku odabranog vremenskog razdoblja.

Rad je strukturiran na sljedeći način: u prvom dijelu opisuje se problematika znanstvenog istraživanja, obrazlažu se cilj i metodologija doktorskog rada, motivacija za obradu teme, opisuje se značaj rezultata koji proizlaze iz provedenoga znanstvenog istraživanja. Nakon toga navedeno je stanje istraženosti i dosadašnji rezultati vezani za razmatranu problematiku na temelju objavljenih radova.

U svrhu potpunije analize teme znanstvenog istraživanja i lakše preglednosti, što je temelj ovoga doktorskog rada, potrebno je prvo kratkim prikazom objasniti osnovne geografske i klimatske karakteristike, smještaj luka na Makarskom primorju, kretanje stanovništva, gospodarstvo, prometnu povezanost. U nastavku su pojedinačno znanstveno valorizirane luke i lučice na Makarskom primorju, razvrstane po abecednom redu. U užem smislu razmatra se nastanak luka i lučica, njihov urbanistički razvoj u 20. stoljeću, s kratkim osvrtom na razvoj lučke infrastrukture kroz povijest.

Pri kraju su poglavlja o pomorskom prometu i ribarstvu te o objektima lučke infrastrukture na Makarskom primorju kao važnim čimbenicima sigurnosti plovidbe.

Provedeno znanstveno istraživanje se temelji se na arhivskoj građi, periodičkim publikacijama i tiskovinama, popularnoj i znanstvenoj literaturi te svjedočanstvima suvremenika.

Autorica se nada da će doktorski rad biti ne samo prinos povijesnim znanostima već i boljem poznavanju suvremene povijesti Makarskog primorja, posebno njegovih luka.

2. CILJ I METODOLOGIJA ISTRAŽIVANJA

2.1. Cilj istraživanja i osnovne hipoteze

U središtu znanstvenog istraživanja za potrebe oblikovanja doktorskog rada su luke i lučice Makarskog primorja, njihov povijesni razvoj i uređenje, pripadajuća infrastruktura, pomorska trgovina, prijevoz putnika i ribarstvo. U širem smislu, s obzirom na povezanost luke i naselja, dotiču se sve djelatnosti i aktivnosti koje proizlaze iz te veze. Tu su i suvremene promjene koje su utjecale na razvoj i preobrazbu izgleda naselja i njegove privredne transformacije posebice u drugoj polovici 20. stoljeća, iz malih težačko-ribarskih mjesta u moderna turistička. Koliko je čovjekova potreba za neprestanim razvojem pod svaku cijenu utjecala na tu preobrazbu ili promjenu, jedno je od ključnih pitanja znanstvenog istraživanja.

Povezanost luke i grada datira od samog nastanka grada, odnosno luke. Upravo stoga je nemoguće promatrati razvoj jednog primorskog mjesta bez detaljne analize suživota s morem. Luka je odredila obilježja i veličinu naselja te ih je povezala sa širom okolicom. U nedostatku kopnenih prometnica svi glavni utjecaji na kulturni i ekonomski razvoj stigli su upravo preko luka.

Na Makarskom primorju nalaze se naselja koja nisu smještena uz obalu, kao što su Gornja Brela, Kotišina, Veliko Brdo, Bast, Makar, Tučepi – Srida Sela, Podgora – Selo. Oni su samo usputno spomenuti u radu i nisu izravno predmet ovoga doktorskog rada zbog svog smještaja, odnosno udaljenosti od obale, veličine naselja te malog broja stanovnika. Nesumnjivo su se i ona više ili manje koristila postojećim lukama i lučicama, ali respektirajući tu činjenicu ipak je teško ustanoviti njihovu uključenost u gospodarsku aktivnost uslijed nedostatka povijesnih izvora.

Međutim, važno je napomenuti da su upravo iz tih naselja krenule migracije stanovništva prema obali.

Životne perspektive tijekom 20. stoljeća, a unutar vremenskih granica omeđenih u naslovu doktorskog rada, mogu se promatrati kroz nekolikom etapa razvoja naselja:

1. u razdoblju između dvaju svjetskih ratova, uključujući Drugi svjetski rat,
2. prvih dva desetljeća nakon Drugog svjetskog rata,
3. nakon velikog potresa koji je pogodio Makarsko primorje 1962. godine,
4. od devedesetih godina do kraja 20. stoljeća.

Glavni cilj znanstvenoga istraživanja je upravo analiza utjecaja suvremenih poticaja, intenzivnog procesa modernizacije koja neminovno za sobom nosi negativne i pozitivne posljedice.

Na samom početku bitno je pojasniti pojam luke. Prema članaku 6., stavku 1. "Zakona o pomorskom dobru i morskim lukama" Republike Hrvatske: "luka označava morsku luku, tj. morski i s morem neposredno povezani kopneni prostor s izgrađenim i neizgrađenim obalama, lukobranima, uređajima, postrojenjima i drugim objektima namjenjenim za pristajanje, sidrenje i zaštitu brodova, jahti i brodica, ukrcaj i iskrcaj putnika i robe, uskladištenje i drugo manipuliranje robom, proizvodnju, oplemenjivanje i doradu robe te ostale gospodarske djelatnosti koje su s tim djelatnostima u međusobnoj ekonomskoj, prometnoj ili tehnološkoj svezi."⁹

Luke se dijele na: luke otvorene za javni promet i luke posebne namjene. "Luke otvorene za javni promet može upotrebljavati svaka fizička i pravna osobe sukladno njenim namjenama te u granicama njenih raspoloživih kapaciteta. Luke posebne namjene su morske luke u posebnoj

⁹ "Zakon o pomorskom dobru i morskim lukama", pročišćeni tekst zakona, *Narodne novine*, 158/03., 100/04., 141/06., 38/09., 123/11., 56/16., na snazi od 25. lipnja 2016.

namjeni, odnosno upotrebi ili gospodarskom korištenju pravnih ili fizičkih osoba (luka nautičkog turizma, industrijska luka, brodogradilišna luka, ribarska luka i dr.) ili državnog tijela (vojna luka)."¹⁰

Prema opisanoj podjeli luke i lučice Makarskog primorja danas se mogu svrstati u tri kategorije: luke otvorene za javni promet, sportsko-rekreacijske luke i luke posebne namjene (nautičke luke, trajektne luke). Pod prvom kategorijom razlikujemo: luke otvorene za javni promet osobitoga (međunarodnoga) gospodarskog interesa za Republiku Hrvatsku, luke županijskog značaja i luke lokalnog značaja.¹¹ Na području Makarskog primorja postoje luke županijskog i lokalnog značaja. "Luka otvorena za javni promet lokalnog značaja obuhvaća područje namijenjeno za obavljanje linijskog pomorskog prometa, komunalni vez koji obuhvaća vez plovnog objekta čiji vlasnik ima prebivalište na području jedinice lokalne samouprave ili plovni objekt pretežito boravi na tom području i upisan je u upisnik brodova nadležne lučke kapetanije ili očevidnik brodice nadležne lučke kapetanije ili ispostave, nautički vez za nautička plovila, ribarski vez i privezišta."¹²

Za razvoj primorskih mjesta luke nautičkog turizma od izuzetne su važnosti, kao selektivni, specifični i profitabilni oblici turističke infrastrukture. "Zakon o turističkoj djelatnosti" Republike Hrvatske definirao je nautički turizam kao plovidbu i boravak turista – nautičara na plovnim objektima, kao i boravak u lukama nautičkog turizma radi odmora i rekreacije.¹³ Kriterije za određivanje namjene pojedine luke određuje resorni ministar uz suglasnost ministra za prostorno planiranje.

Lučku infrastrukturu čine svi objekti na obali i u akvatoriju luke, koji istodobno služe svim tvrtkama, pojedincima, organima luke i institucijama

¹⁰ Isto. Radi neopretecivanja teksta i za ženski i za muški rod koristi se neutralni oblik u cjelini doktorskog rada.

¹¹ Isto, članak 42.

¹² Isto, članak 74.

¹³ "Zakon o turističkoj djelatnosti", *Narodne novine*, 8/1996., članak 52.

koje imaju bilo kakve veze i aktivnosti na tome prostoru. Lučka infrastruktura su pristani, gatovi, lukobrani, operativne obale i druge lučke zemljišne površine te objekti prometne infrastrukture (npr. lučke cestovne i željezničke prometnice, vodovodna, kanalizacijska, energetska, telefonska mreža, objekti za sigurnost plovidbe u luci i sl.). Infrastrukturni objekti su neophodna sredstva za organiziranje i obavljanje lučke djelatnosti. Premda su lučke uprave u Republici Hrvatskoj neprofitne pravne osobe one ipak ostvaruju određene prihode od lučkih pristojbi, naknada za koncesije, sredstava iz proračuna osnivača.¹⁴ Pomorsko dobro Makarskog primorja proteže se na 53 km morske obale te sadrži više luka i lučica.

Za održivost neke luke od bitne važnosti su njen smještaj, blizina gospodarskih centara, njena prometna povezanost i kapacitet, duljina operativne obale, broj vezova (za domicilno stanovništvo komunalni i ribarski, turistički za nautičare), raspoloživost komunalne infrastrukture, njeno funkcionalno stanje. Sve navedeno utjecalo je na razvoj ili kod nekih stagnaciju luka i lučica Makarskog primorja.

U radu će se uz povijesni pregled pokušati odgovoriti na sljedeća pitanja:

1. Koliko su prometno-tehnički kriteriji i društveni aspekt utjecali na razvoj luka i lučica Makarskog primorja?
2. Koliko su luke i lučice Makarskog primorja svojom infrastrukturom mogle i mogu udovoljiti prometnom kapacitetu i prometnoj potražnji?
3. Koliko i u kojoj mjeri su opremljene osnovnom i dodatnom lučkom infrastrukturom za pružanje prometnih usluga i prihvat plovila različite namjene?
4. Koliko su luke i lučice uopće integrirane u život jednog naselja?

¹⁴ "Zakon o pomorskom dobru i morskim lukama", članak 60. i 61.

Za ovu temu doktorskog rada relevantna su različita prirodno-geografska, društvena i gospodarska istraživanja. Kao i u svakom drugom primorskom mjestu, luka je odigrala značajnu ulogu povezujući naselja Makarskog primorja, posebice grad Makarsku s njenim gravitacijskim područjem. Tu posebno treba istaknuti organsku vezu s neposrednim zaleđem preko stoljetnih gorskih staza i prijevoja, prvenstveno u svrhu gospodarske razmjene, ali i oživljavanja naselja priljevom novog stanovništva.

Nezamislivo je promatrati razvoj priobalnog grada bez uloge njegove luke i prometnica i obratno. Bez sagledavanja cjelokupnog aspekta razvoja i sustavnog promišljanja pojava i interakcija nije se moglo pristupiti razradi postavljenog zadatka. Povrh iznesenog i unutar postavljene zadaće bio je potreban i sveobuhvatan pregled događanja prije razmatranog 20. stoljeća. Luke i lučice Makarskog primorja većinom su kroz prošlost bile lokalne s komunalnim obilježjem.

Znanstvena svrha ovog istraživanja je pridonijeti shvaćanju povijesnih procesa, a u cilju bolje iskoristivosti lučke infrastrukture pojedinih naselja i u korist budućem planiranju lokalnih razvojnih strategija na platformi održivog razvoja. Posebice sveprisutnu orijentaciju luka i lučica na nautički turizam, perspektivnu turističku granu.

2.2. Metodologija istraživanja

S obzirom da je svaki primorski grad u neraskidivoj vezi sa svojom lukom, moraju se uzeti u obzir razni činitelji koji su uvjetovali razvoj i djelatnost luka kroz prošlost, kao i specifičnosti pomorskih djelatnosti. Čitava koncepcija rada zasnovana je upravo na multidiscipliniranom pristupu i sagledavanju problema razvoja iz svih kuteva. U tome su od osobite pomoći razna saznanja o klimatskim, geografskim, povijesnim, geoekološkim i geološkim činiteljima, brojne studije za prostorno

planiranje i uređenje i drugo. Struktura doktorskog rada određena je povijesno-gospodarskim razvojem i pratećim problemima. S obzirom na veličinu prostora koji je tema istraživanja te brojnost luka i lučica korištena je induktivna metoda, kojom se pokušalo dokazati uzročno-posljedični odnos između pojava. Tu se prvenstveno misli na promjenu djelatnosti stanovnika.

Provedena je analiza načina života koja objašnjava dinamiku utjecaja na okoliš i prostorne planove. Glavna pokretačka sila bila je pojava i razvoj turističke djelatnosti. Zakonitosti koje su uočene predstavljaju uzorak za dokazivanje postavljenih teza koje su uspoređene deskriptivnom metodom.

Međusobno povezanim metodama analize i sinteze, raščlanjivanjem i spajanjem pojedinih pojmova, sudova i zaključaka u jednostavnije odnosno složenije dijelove pristupilo se do sada objavljenoj i detaljno prezentiranoj literaturi, periodici te djelima i svjedočanstvima suvremenika koja ponekad predstavljaju znatan izvor korisnih podataka uslijed oskudnosti određene izvorne povijesne građe. Tu se prvenstveno misli na razdoblje nakon uništenja cijele operativne obale grada Makarske 1944. godine. Ipak, temelj znanstveno-istraživačkog rada čini arhivska građa koja je do sada samo pojedinačno znanstveno obrađivana. Tim povijesnim izvorima prvoga reda pristupilo se povijesnom metodom s posebnim naglaskom na kronologiju, razvoj i uzročno-posljedične veze. Ta metoda je osnova za proučavanje svakog povijesnog razdoblja.

Pošto su prethodna razdoblja već istražena i obrađena kao vremenske granice određene su godine 1918. kad završava Prvi svjetski rat, prestaje druga austrijska uprava (raspad Austro-Ugarske Monarhije), počinje razdoblje Kraljevine SHS i Kraljevine Jugoslavije što je uzrokovalo niz političkih, gospodarskih i društvenih promjena, zatim 1941. godina koja je ponovno donijela vihor ratnih stradanja, te najduže vremensko razdoblje od 1945. godine do kraja 20. stoljeća.

Svakako jedna od važnijih metoda korištenih prilikom istraživanja je komparativna. Naime, uslijed oskudnosti arhivske građe, skica i planova, bogati slikovni materijali su nepristrani svjedoci jednog vremena. Promjene u razvoju nekog mjesta nabolje su uočljive zahvaljujući upravo fotografijama i razglednicama koje su za potrebe ovog istraživanja ustupili Gradski muzej u Makarskoj i privatni kolekcionari, te fotografijama koje su pronađene na mrežnim stranicama. Zahvaljujući bitemporalnim snimkama moguća je analiza i sustavna obrada evolucije i prostorne preobrazbe istraživanjem obuhvaćenih naselja.

Napravljena je korelacija statističkih podataka o gospodarskoj strukturi stanovništva iz razmatranog razdoblja. Brojčano su prikazani i uspoređeni podaci o stanju plovila, obimu uvozne i izvozne trgovine, prijevozu putnika, udio stanovništva u pomorskoj djelatnosti te utjecaj navedenih pokazatelja na razvoj gospodarstva i prateće infrastrukture gradova. Problem je što za sve pokazatelje ne postoje podaci za cijelo 20. stoljeće.

S obzirom na blisku vremensku određenost korištena je i metoda individualnog intervjua radi stvaranja cjelovite slike izgradnje i obnova luka i lučica nakon Drugog svjetskog rata. U svrhu izbjegavanja pogrešnih podataka i subjektivnosti ispitanika korištena je metoda komparacije.

3. PREGLED DOSADAŠNJIH SPOZNAJA I ISTRAŽIVANJA

Razni aspekti iz povijesti Makarskog primorja bili su tema proučavanja niza znanstvenika.¹⁵ O prisustvu starih pomoraca i trgovine u vodama Makarskog primorja svjedoče pojedinačni nalazi i izvorna povijesna građa kojima se bavi M. Tomasović.¹⁶ Je li ovdje riječ o povremenim kontaktima ili je postojao nekakav plovni put i ako da koliko je uopće bio aktivan još uvijek nije poznato. Antičkim i srednjovjekovnim razdobljem posebno su se pozabavili F. Bulić,¹⁷ J. Medini,¹⁸ N. Božanić-Bezić.¹⁹

Talijanski putopisac A. Fortis u svom djelu *Put po Dalmaciji* iz 18. stoljeća opisuje Makarsko primorje, stanovništvo, vremenske prilike i način ribarenja.²⁰ Ostali putopisci iz 19. stoljeća slikovito navode tek u prolazu neke usputne značajke, kulturne ili prirodne znamenitosti.²¹

S obzirom da je grad Makarska upravno, gospodarsko i kulturno središte Primorja, razumljivo je da najviše podataka postoji upravo za to naselje te da je ono u velikoj mjeri bilo u centru interesa većine istraživača. Arhivsku građu o privrednoj djelatnosti grada tijekom 18. stoljeća obradio je Š. Peričić u člancima *Pomorska trgovina Makarske u 18. st.* i *Pomorsko-*

¹⁵ Popis bibliografskih jedinica nalazimo kod L. ČORALIĆ, 1989-1990., str. 135-144, a detaljan pregled sastavio je i M. TOMASOVIĆ, 2012., str. 353-372.

¹⁶ M. TOMASOVIĆ, 1995., str. 27-43; Isto, 1996., str. 15.; Isto, 2000., str. 171-183; Isto, 2003., str. 165-170; Isto, 2006., str. 65-86; Isto, 2009., str. 293-313; Isto, 2010., str. 25-39; Isto, 2014., str. 231-272. Treba spomenuti pronalazak keftie ingota, kao dokaz kontakta i eventualne razmjene s egejskim svijetom iz 2. tisućljeća pr. Kr., zatim dijelova helenističke keramike s poluotoka Sv. Petar, tereta potonulog broda s amforama iz 3. i 2. st. pr. Kr. u Jakiruši (Brela) te iz 1. st. pr. Kr. istočno od poluotoka Osejava, kao i pomorski orijentiranu Neretvansku kneževinu, N. KLAJČ, 1970., str. 121-167.

¹⁷ F. BULIĆ, 1928., str. 66-72.

¹⁸ J. MEDINI, 1970., str. 13-83.

¹⁹ N. BOŽANIĆ-BEŽIĆ, 1967., str. 167-171.

²⁰ A. FORTIS, 1984., str. 212-243.

²¹ E. GERMAN, 1817., str. 123; H. STIEGLITZ, 1845.; M., BAND, 1910., str. 68.

trgovačke veze Makarske s Hrvatskim primorjem u 18. st.,²² a L. Čoralić o vezama s Omišanima, Mlelcima i iseljavanju.²³

Zahvaljujući arhivskom i slikovnom materijalu 19. stoljeće je moguće cjelovitije obraditi. U Arhivu mapa za Istru i Dalmaciju u Splitu nalazi se *Katastar Dalmacije iz 19. stoljeća*, izniman izvor za proučavanje naselja i za ovu dizertaciju zanimljive lučke izgradnje. Nesumnjivo najviše podataka o lučkim aktivnostima iz druge polovice 19. i početka 20. stoljeća nalazimo i u službenom glasniku *Annuario marittimo* (1851. – 1913.).²⁴ Upravo u tom razdoblju, točnije u drugoj polovici 19. stoljeća, Makarska i Baška Voda doživjeli su osebujni razvitak i napredak na polju prostornog uređenja, kulturnih događanja i gospodarskog razvoja. Luke i lučke gradnje te razvoj naselja Makarskog primorja tijekom 19. stoljeća tema su interesa S. Piplovića.²⁵ Osobito su dragocjeni podaci o parobrodarskom društvu braće Rismondo i obujmu trgovine koje je proučio O. Fio se u svom djelu *Parobrodarstvo Dalmacije 1879-1918*.²⁶

Kraj 19. i početak 20. st. detaljno su obradili suvremenici P. Kaer *Makarska i Primorje*²⁷ i J. Ravlić *Makarska i njezino Primorje*,²⁸ C. Fisković²⁹ te A. Soldo.³⁰ Osobito je korisno djelo P. Kaera jer pruža niz podataka o obujmu pomorske i kopnene trgovine, pazarištima, koja su se odvijala na glavnom gradskom trgu, gradnji cesta te o stanovništvu, razvoju privrede, školstva, i kulturnim zbivanjima. Navedena građa predstavlja

²² Š. PERIČIĆ, 1973a, str. 195-202; Isto, 1973b, str. 101-119; Isto, 1980.; Isto, 1993.

²³ L. ČORALIĆ, 1998-1999., str. 509-535; Isto, 2004-2006., str. 57-85.

²⁴ *Annuario marittimo*, Trieste 1852-1913. (XIX/1896., 179; XXI/1871., 142; XXII/1872., 234 i 235; XXIII/1873., 392; XXV/1875., 150; XXVI/1876., 191; XXVIII/1878., 129; XXIX/1879., 198; XXX/1880., 280; XXXII/1882., 174; XXXIII/1883., 98; XXXIV/1884., 103; XXIX/1879., 183; XXX/1880., 90; XL/1890., 206; XXXIV/1884., 202; XXXV/1885., 244; 193, XXXVII/1887., 185; XL/1890., 143; XLII/1892., 87; XLIV/1894., 88; XLVII/1897., 101; XLIX/1899., 105; LI/1901., 113; LVII/1907., 156)

²⁵ S. PIPLOVIĆ, 1992.; Isto, 1995., str. 155-166; Isto, 1997., str. 59-79; Isto, 2000., str. 139-149; Isto, 2003., str. 121-129.

²⁶ O. FIO, 1962.

²⁷ P. KAER, 1914.

²⁸ J. RAVLIĆ, 2000.

²⁹ C. FISKOVIĆ, 1970., str. 213-276.

³⁰ A. SOLDI, 1970., str. 337-381.

sliku grada i Primorja iz pera suvremenika.³¹ Istraživanjem povijesti, demografskih kretanja stanovništva i arheoloških nalazišta Gornjeg Makarskog primorja bavili su se A. Gamulin³² i M. Ujdurović.³³

Luke i lučice Makarskog primorja istraživali su pojedini autori, ali se razdobljem Drugog svjetskog rata i poraća nitko nije bavio. Niz statističkih izvještaja i podataka o pomorskoj trgovini, graditeljskim zahvatima, djelatnostima i aktivnostima luka između dva rata nalazimo u *Statističkim izvještajima morskog ribarstva Kraljevine Jugoslavije, Pomorskim godišnjacima Kraljevine SHS, Kraljevine Jugoslavije i DFJ*.³⁴ Za navedeno razdoblje značajani su radovi O. Lahmana,³⁵ J. Basiolia³⁶ i V. Urlića³⁷ koji su se pozabavili razvojem naselja duž Makarskog primorja, ribarstvom, trgovinom i industrijskom preorijentacijom, dok je G. Tudor obradila povijest pomorstva na Makarskom primorju u razdoblju između dva svjetska rata.³⁸ S druge strane, M. Kolar-Dimitrijević donosi podatke o gospodarstvu između dva rata.³⁹

Društvenom mobilnošću i formacijom moderne društvene strukture u Makarskoj početkom 20. stoljeća, te razvojem grada Makarske između dva rata bavi se I. Hrstić.⁴⁰ Svjedočanstvo jednog vremena u Brelima opisao je S. Zupanović,⁴¹ povijest Podgore u 18. stoljeću M. Stojković⁴² i N.

³¹ P. KAER, 1996.

³² A. GAMULIN, 1999., str. 35-64.

³³ M. UJDUROVIĆ, 1999., str. 23-44; Isto, 2002.

³⁴ *Statistika morskog ribarstva Kraljevine Jugoslavije*, Ministarstvo saobraćaja, Opšte odeljenje ribarski otsek, Split 1932.; Isto, 1933.; Isto, 1934.; Isto, 1935.; Isto, 1936.; Isto, 1937.; Pomorski godišnjaci u izdanju Direkcije Pomorskog saobraćaja u Splitu, odnosno Ministarstva saobraćaja Kraljevine SHS, a kasnije Ministarstva pomorstva FNRJ izlazili su od 1926. do 1968. godine. *Pomorska statistika Kraljevine Jugoslavije*, Trgovačka i obrtnička komora, Split 1930.; Isto, 1931.; Isto, 1932.

³⁵ O. LAHMAN, 1970., str. 519-544; Isto, 1971., str. 471-489; Isto, 1952.

³⁶ J. BASIOLI, 1978., str. 469-470.

³⁷ V. URLIĆ, 1990., str. 161-206; Isto, 2003., str. 147-158; Isto, 2003.; Isto, 2005., str. 131-168; Isto, 2007.

³⁸ G. TUDOR, 1990., str. 197-206.

³⁹ M. KOLAR-DIMITRIJEVIĆ, 1991., str. 59-75.

⁴⁰ I. HRSTIĆ, 2015.; Isto, 2016.

⁴¹ S. ZUBANOVIĆ, 2007.

⁴² M. STOJKOVIĆ, 1933., str. 95-145.

Božanić-Bezić,⁴³ 20. stoljeće predmet su interesa S. Šunde⁴⁴ i V. Vele Puharić,⁴⁵ a razna događanja i povijesna zbivanja u Baškoj Vodi R. Jurišića.⁴⁶ Za razvoj turizma na području Makarskog primorja, uslužne djelatnosti koja je usko povezana s razvojem luka i koja se javlja već početkom 20. stoljeća te danas osigurava prosperitet ovog kraja, najveći broj podataka može se pronaći u raznim prigodnim monografijama⁴⁷ pa tako i kod B. Lalića,⁴⁸ M. Franića,⁴⁹ F. Glavine,⁵⁰ I. Puharića,⁵¹ S. Nimac,⁵² O. Lahman⁵³ te posebno kod V. Urlića.⁵⁴

Osnovni problem znanstvenog istraživanja predstavlja nedostatak arhivskog materijala za dio promatranog razdoblja. Tako podatci o pomorskim djelatnostima nisu cjeloviti, a mogu se pronaći u već spomenutim *Pomorskim godišnjacima*, *Pomorskoj statistici Kraljevine Jugoslavije*,⁵⁵ *Registru predbilježbe ribarica*,⁵⁶ *Izveštajima Lučke ispostave Makarska*,⁵⁷ Državnom uredu za statistiku i ponekim izvješćima društva za linijski pomorski prijevoz putnika i tereta "Jadrolinija".⁵⁸

Podatci o lučkoj signalizaciji te svjetioniku Sv. Petar nalaze se među arhivskom građom,⁵⁹ periodikom i u člancima pojedinih autora.⁶⁰ Tu su i Izvješća o sigurnosti plovidbe i nadzoru nad pomorskim dobrom, Zapisnici

⁴³ N. BOŽANIĆ-BEZIĆ, 1970, str. 313-336.

⁴⁴ S. ŠUNDE, 2003, str. 159-191; Isto, 2012., str. 319-337.

⁴⁵ V. VELA-PUHARIĆ, 2008., str. 397-410.

⁴⁶ Rajko Jurišić naslijedio je arhiv svog oca Ante Jurišića – Aka koji je kao novinar izvješćivao o svakom važnijem događaju za Bašku Vodu i okolicu.

⁴⁷ J. KIRIGIN – B. MAKSIMOVIĆ, 1984.

⁴⁸ B. LALIĆ, 1968.

⁴⁹ M. FRANIĆ, 1985.

⁵⁰ F. GLAVINA, 2010.

⁵¹ I. PUHARIĆ, 2000.

⁵² S. NIMAC, 1991.

⁵³ O. LAHMAN, 1970., str. 519-544.

⁵⁴ V. URLIĆ, 2008.

⁵⁵ *Pomorska statistika Kraljevine Jugoslavije*, 1930., str. 4., DAS.

⁵⁶ Lučka ispostava Makarska, *Predbilježba ribarica*, kutija 31./4., GMM.

⁵⁷ Lučka ispostava Makarska, Godišnji i mjesečni izvještaji; Inspekcijski nadzor, ALIMa.

⁵⁸ Državni zavod za statistiku, Prijevoz, skladištenje i veze u 2000., 1999., 1998., Promet i veze u 1997., 1996., 1995., 1994., 1993.; Izvještaji o prometu putnika i robe za luke Makarska i Drvenik, Jadrolinija.

⁵⁹ Građevni dnevnik za popravak zgrade Pomorskog svjetionika S. Petar u Makarskoj, *DPS/40* 23.449/30., DAS.

⁶⁰ A. BOTRIĆ, 1964., str. 517-544; J. JURIČIĆ, 1988., str. 473-492.

Lučke ispostave Makarska o izvršenom inspekcijskom pregledu i utvrđenom stanju te razna rješenja pohranjeni u Lučkoj ispostavi Makarska.

Niz različitih tema koje obrađuju sociogeografske, povijesne, gospodarske, crkvene, topografske, klimatske, geomorfološke i ostale aspekte Primorja donose znanstveni skupovi: *Znanstveno savjetovanje o Makarskoj i Makarskom primorju*,⁶¹ održan 1969. godine; *Znanstveni skup Gornje makarsko primorje*,⁶² održan 1996. godine; *Franjevci i Makarska 1502-2002.*,⁶³ održan 2002. godine; *Makarsko primorje danas*,⁶⁴ održan 2012. godine, te *Kuga u Makarskoj i Primorju 1815.*, održan 2015. godine.

Neizostavnu okosnicu rada predstavlja istaknuta periodika⁶⁵ te svjedočanstva, memoari i zapisi suvremenika.⁶⁶ Sva nabrojena periodika te još mnogi drugi naslovi koji se dotiču grada pohranjeni su u prostorijama Nacionalne i sveučilišne knjižnice u Zagrebu, Znanstvene knjižnice u Zadru, Sveučilišne knjižnice u Splitu, Gradske knjižnice u Makarskoj. Dodatni podatci mogu se pronaći u popisu korištene literature i izvora.

Izvori iz razdoblja 16., 17., 18. i dijela 19. stoljeća čuvaju se u Državnom arhivu u Zadru,⁶⁷ dok je 20. stoljeće najvećim dijelom u Državnom arhivu u Splitu, prvenstveno razdoblje između dva svjetska rata i nakon Drugog svjetskog rata.⁶⁸

⁶¹ J. RAVLIĆ, 1970.

⁶² Z. RADELIĆ, 1999.

⁶³ Radovi simpozija koji je održan u prigodi prvoga spomena djelovanja franjevacu u Makarskoj (1502.-2002.), *Kačić*, br. 36-38, Split, 2004-2006.

⁶⁴ M. MUSTAPIĆ – I. HRSTIĆ, 2012.

⁶⁵ Niz članaka, povijesnih crtica i slikovnog materijala nalazimo u periodici kao što su *Slobodna Dalmacija*, *Jadran*, *Jadranska pošta*, *Jadranska straža*, *Novo doba*, *Narodni list*, *Smotra Dalmatinska*, *Sloboda*, *Makarsko primorje*, *Makarska rivijera*, *Makarska kronika* itd.

⁶⁶ Primjerice rukopisi Voje Kundičevića iz Makarske u vlasništvu njegove obitelji.

⁶⁷ *Građevinska sekcija*, sv. 36. (br. VII-239/1911), 44. (br. XI-54/1913), DAZd.

⁶⁸ *Kotarski NOO Makarska*, Odjel Tajništvo, VI/2., XIII/2., V/3., XIII/3., III/4., VI/4., III/6.; Odjel tehnički radovi, IV/1., VI/1.; Prometni odjel, II/1., IV/1.; Gospodarski odjel, III/1.; Lučka kapetanija, I/1., II/1.; *Narodni odbor kotara Makarska*, Odjel Tajništvo, IV/1., VI/1., VII/1., VII/26., II/34.; Odjel trgovine i opskrbe, III/1.; Odjel saobraćaj, V/1., VII/1., I/10.; *Popis Narodnih odbora općine Makarska*, Odjel Tajništvo, II/1., VI/2., II/3., II/8., V/10., XII/10., 11., 20., IV/21.; *Popis skupština Općine Makarska*, *Mjesni narodni odbori*, II/2., *Zadružni savez Makarska*, I/1., II/1.; *Direkcije pomorskog saobraćaja* 323/1., DAS.

Za istraživanje su od neprocjenjive važnosti i pojedini prostorni planovi koji su predviđali uređenje općina, naselja i luka nakon Drugog svjetskog rata. Oni su arhivirani u prostorijama općina, Lučke kapetanije ispostava Makarska i Hrvatskog državnog arhiva u Zagrebu.⁶⁹

Za kontekst ovog istraživanja značajni su radovi V. Antolića,⁷⁰ O. Pavlinović,⁷¹ M. Štambuka,⁷² A. Marinović-Uzelac⁷³ i J. Kranjčević.⁷⁴ U novije vrijeme, na mrežnim stranicama općina Makarskog primorja dostupni su suvremeni *Prostorni planovi uređenja* koji predviđaju rekonstrukcije postojećih luka ili gradnju lukobrana i luka nautičkog turizma.⁷⁵ Zagubljenost ili nedostatak nacрта i prostorne dokumentacije iz ranijih razdoblja pokušalo se kompenzirati svjedočanstvima suvremenika.

Uz pomoć poznatih slikovnih prikaza, razglednica i fotografija naselja Makarskog primorja su obradili A. Duplančić,⁷⁶ F. Glavina⁷⁷ i V. Urlić.⁷⁸ Cijelo 20. stoljeće izuzetno je dobro dokumentirano kroz slikovni materijal koji se nalazi u vlasništvu Gradskog muzeja u Makarskoj i privatnih osoba.

⁶⁹ D. MILAS, 1983., str. 355-377; *Makarska, provedbeni urbanistički plan luka i nautički centar*, Urbanistički institut SR Hrvatske, Zavod za urbanističko planiranje, Zagreb, 1985.

⁷⁰ V. ANTOLIĆ, 1949., str. 63-66.

⁷¹ Urbanistički plan zapadnog dijela gradske luke Makarska arhitektice Olge Pavlinović iz 1957. godine je zagubljen a u Makarskom primorju iz 1974. godine nalazi se njen plan uređenja makarske luke i marine hotela „Dalmacija“.

⁷² M. ŠTAMBUK, 1983., str. 169-183.

⁷³ A. MARINOVIĆ-UZELAC, 1983., str. 349-354.

⁷⁴ J. KRANJČEVIĆ, 2012., str. 211-230.; *Monografija Urbanističkog Instituta SR Hrvatske 1947-1987.*, Zagreb, 1987; *Regionalni prostorni plan južnog Jadrana*, Ujedinjene nacije - program za razvoj.

⁷⁵ URL-01, URL-02, URL-03, URL-04, URL-05, URL-06, URL-07.

⁷⁶ A. DUPLANČIĆ, 1990., str. 115-125.

⁷⁷ F. GLAVINA, 1970., str. 425-500.; Isto, 1989., str. 11-40.

⁷⁸ V. URLIĆ, 1986.

4. LUKE NA MAKARSKOM PRIMORJU TIJEKOM 20. STOLJEĆA

4.1. Temeljna obilježja

Makarsko primorje obuhvaća područje od 53 km priobalnog pojasa u duljinu i od 4 do 7 km u širinu. Proteže se od zaljeva Velika Vruja kod prijevoja Dubci na sjeverozapadu planine Biokovo do rta Kokuljica na jugoistoku (današnja administrativna granica Splitsko-dalmatinske i Dubrovačko-neretvanske županije).⁷⁹ Akvatorij od 55 nautičkih milja spada u nadležnost Lučke kapetanije Split, odnosno njezine Ispostave Makarska, od istočnog rta uvale Vruja do rta Potkapeć (Slika 1.).⁸⁰

Kroz povijest Primorje se dijelilo na Donje i Gornje.⁸¹ Različiti autori drukčije poimaju granicu. Tako kod O. Lahmana nalazimo da je to Mala Vruja između Podgore i Drašnica kao prirodna nadoveznica na Vruju kod prijevoja Dubci,⁸² kod J. Ravlića, A. J. Solde, D. Alaupović-Gjeldum i S. Šunde to je grad Makarska kao povijesno i gospodarsko središte područja,⁸³ a M. Ujdurović granicu smješta između Živogošća i Drvenika.⁸⁴

Prema danas ustaljenoj podjeli Donjem primorju pripadaju: Brela, Bast, Baška Voda, Bratuš, Promajna, Krvavica, Veliko Brdo, Makar, Makarska i Kotišina. Gornje primorje obuhvaća prostor: Tučepa, Podgore, Drašnica, Igrana, Živogošća, Drvenika, Zaostroga, Podace, Brista, Gradca i Baćine. Danas je prostor podijeljen na 19 naselja, pod jednim gradom (Makarska) i pet općina: Brela (Gornja Brela i Donja Brela), Baška Voda (Baška Voda, Bast, Bratuš, Krvavica, Promajna), Tučepi (Tučepi), Podgora

⁷⁹ R. MIŠETIĆ – M. BARA, 2012., str. 13.

⁸⁰ Usporedi Izvještaje o sigurnosti plovidbe lučke ispostave Makarska.

⁸¹ Naziv po nekim autorima najvjerojatnije potječe od dnevnog ciklusa kretanja Sunca. Prema narodnoj tradiciji strana na kojoj Sunce izlazi naziva se gore, a ona na kojoj zalazi dolje. Stvarno je to prema smjeru kretanja morskih struja, što je starovjekovno mediteransko gledište. Kako se one uz istočnu obalu Jadrana kreću od jugoistoka prema sjeverozapadu, gornje je jugoistočno a donje sjeverozapadno.

⁸² O. LAHMAN, 1975., str. 505.

⁸³ D. ALAUPOVIĆ-GDJELUM, 1992., str. 151.

⁸⁴ M. UJDUROVIĆ, 2002., str.7.

(Podgora, Drašnice, Igrane, Gornje Igrane, Živogošće) i Gradac (Podaca, Zaoštrog, Drvenik, Brist, Gradac).

Počeci izgradnje luka na Makarskom primorju, radi nedostatka arhivskog materijala, mogu se pratiti tek od 19. stoljeća.⁸⁵ Za sustavnije radove zaslužne su središnja vlada u Beču i Pomorska vlada u Trstu, koje od druge polovice 19. stoljeća, a posebice početkom 20. stoljeća, osiguravaju novčana sredstva i tehničku službu, uglavnom na nagovor i svesrdnu pomoć samih stanovnika određenog naselja.⁸⁶ Do Prvog svjetskog rata većina naselja (Baška Voda, Makarska, Podgora, Drašnice, Igrane, Živogošće, Drvenik, Gradac) imala je donekle izgrađena pristaništa (gatove), a poneka i manje lukobrane za zaštitu. Uglavnom se radilo o uređivanju rubnog pojasa obale (rive) kamenom tesancem, izgradnji ili produžetku jednoga većeg gata za prihvat putnika i robe, izgradnji sporednoga manjeg gata (jednog ili dva) s lijeve ili desne strane koji je služio kao osiguranje od nakupljanja pijeska te postavljanju kolona za privez plovila.⁸⁷

Radi nerazvijenog cestovnog prometa dobar dio luka i lučica bio je u funkciji dužobalne plovidbe. Upravo se preko mora odvijao najveći dio teretnoga i putničkog prometa, posebno kasnije razvojem turizma. Povećanjem plovila luke su postale pretjesne te se neminovno nametala potreba za njihovim proširenjem. Uz male dimenzije, osnovni problemi su bili pličina mora, brojni potoci koji su nanosili obilje materijala i zatrpavali luke, neosvijetljenost luka te nedovoljna zaštićenost luka i lučica za vremenskih nepogoda.⁸⁸ Međutim, Prvi svjetski rat je prekinuo sve napore na izgradnji i uređenju luka.

⁸⁵ Katastar Dalmacije iz prve polovine 19. st., Operat poreske procjene za sela Makarskog distrikta, Arhiv mapa za Istru i Dalmaciju, Split.

⁸⁶ S. PIPLOVIĆ, 1997., str. 59-78.

⁸⁷ Isto.

⁸⁸ Kolika je bila količina materijala koju se donosili potoci najbolje govori podatak iz 1986. godine. Naime, izmjereno je da je potok Proslap čiji je vodotok 1911. godine skrenut iz istočnog dijela gradske

U novijem razdoblju sve do 1980-ih godina, vidljiv je nemar lokalnih komunalnih vlasti koje su bile zadužene za upravljanje lukama, sigurnost plovidbe i privezivanje plovila. Naime, od svih luka na Makarskom primorju samo su gradska luka u Makarskoj i Stari Porat u Podgori bile registrirane kao luke za plovne jedinice. Ostale nisu bile u stanju primiti plovila radi svoje zapuštenosti i derutnosti (npr. lučica u Igranima, Stomarica u Brelima) ili su proglašene samo pristanišnim gatom (npr. luka u Baškoj Vodi).⁸⁹

O brodograđevnoj djelatnosti postoji malo podataka. Osnovni problem predstavlja nedostatak arhivskog materijala, odnosno nepostojanje podataka o popravcima i izgradnji plovila prije 19. stoljeća. Stanovnici su najvjerojatnije manje popravke obavljali sami. Manja plovila su također mogli sami izrađivati s obzirom na dostupnu građu i pogodan teren, dok su veće brodice naručivali iz nekih okolnih brodograđevnih centara.⁹⁰ Prema dostupnom *Registru predbilježbe ribarica* koji sadrži podatke plovila između dva svjetska rata i neposredno nakon Drugog svjetskog rata kao mjesto gradnje plovila navode se najvećim dijelom Korčula, a zatim slijede Trogir, Omiš, Split, Sumartin, Piran, Trpanj, Vrboska, Vranjic, Mali Lošinj, Senj, Betina.⁹¹

Kao prikladno mjesto za popravke služili su istezališta za plovila, plaže, *mandraći* ili pličine; na primjer u Makarskoj zapadni dio luke Plišćevac i plaža Donja luka, u Drašnicama *Lođa*, u Podgori korito potoka. Od plovila prevladavaju pasare, gajete, gucevi i leuti.

luke u Makarskoj prema plaži Nugal, omogućio proširenje plaže na oko 5.000 m² s borovom šumom, a nekada je dubina mora tu iznosila oko 5 m, *MR*, 30. prosinca 1986., str. 8.

⁸⁹ *MR*, br. 97., 30. rujna 1977., str. 4; Isto, br. 163., 26. travnja 1980., str. 7.

⁹⁰ G. TUDOR, 2010., str. 43. donosi podatak da je brodograditelj Ivan Bui 1832. godine sagradio ili popravio brod Filipu Gargaševiću iz Makarske.

⁹¹ Lučka ispostava Makarska, *Predbilježba ribarica*, kutija 31./4., GMM.



Slika 1. Makarsko primorje (izradili D. Marušić i autorica)

4.1.1. Geografska i klimatska obilježja

Područje Makarskog primorja dijeli se na tri zone: biokovsku (vapnenačku zonu), podbiokovsku (flišnu zonu) i uski priobalni pojas. Naseljene su dvije zone, priobalni pojas i podbiokovska, koja ujedno osigurava i pojas plodnog tla.⁹² Dinamika naseljavanja ta dva dijela mijenjala se kroz povijest ovisno o političkim i gospodarskim okolnostima. Stanovništvo se po potrebi spuštalo prema moru, oblikujući prva naselja uz obalu ili se povlačilo na više dijelove padina Biokova. Planina Biokovo,

⁹² J. RAVLIĆ, 2000., str. 14-15.

planinski masiv koji se proteže duž gotovo cijelog Primorja, dijeli priobalno područje od kontinentalnog. Strme padine planine građene od debelih flišnih naslaga, postupno prelaze u blaže prekrivene razmjerno gustom šumskom i grmolikom vegetacijom. Kultivirani agrarni krajolik, omeđen najčešće suhozidnom gradnjom, smješten je na terasama na flišnim obroncima i na terenu uz more. Obiluje kulturama vinove loze i masline te zasađenom šumom alepskog bora. Tijekom 20. stoljeća u priobalnoj zoni su građeni stambeni i turistički objekti te objekti za javnu namjenu.⁹³

Prirodno-geografski faktor koji je ograničavao prometni razvoj Makarskog primorja je planina Biokovo. Planina je duga 36 km te se proteže od prijevoja Dubci i Turije na sjeveru do Osejave, Gornjih Igrana, prijevoja Saranč i uvale Klokun odakle se nastavlja Rilić, njen jugoistočni ogranak, sve do delte rijeke Neretve.⁹⁴ Sa svojim najvišim vrhom Sv. Jurom (1.763 m) Biokovo je sigurno još i najstarijim pomorcima omogućavao pouzdanu orijentaciju.

Područje uz obalu bogato je bujičnim potocima i izvorima različite izdašnosti. Na području Baške Vode, Makarske i Podgore nekoliko takvih manjih izvora služe kao izvorišta pitke vode te su u sustavu vodoopskrbe.⁹⁵ Zahvaljujući planini Biokovo, koja štiti od prodora kontinentalne klime prevladava sredozemna klima, s blagom zimom, vrućim ljetom i intenzivnom insolacijom.⁹⁶

Najveći problem na Makarskom primorju predstavlja vjetar koji znatno otežava i povremeno uzrokuje prekid plovidbe na ovom akvatoriju. Sve luke i lučice na Makarskom primorju nastale su u uvalama koje su izložene južnim vjetrovima, izbjegavajući buru. Na području gdje je to bilo moguće, pojedina naselja su se u pravilu oblikovala između dviju uvala, od

⁹³ S. POLJANEC-BORIĆ – L. ŠIKIĆ, 2012., str. 173.

⁹⁴ Prema kazivanju Vedrane Vele Puharić od 21. kolovoza 2017.

⁹⁵ Usporedi Urbanističke planove uređenja Općina Makarska, Baška Voda, Podgora.

⁹⁶ J. RAVLIĆ, 2000., str. 20.

kojih je svaka pružala zaštitu od vjetrova iz drugog smjera, s tim da su naselja orijentirana prema južnoj, prisojnoj strani. Najbolji primjeri za to su Makarska (Donja luka i gradska luka, Živogošće – Porat i Blato, Gradac – uvala Bošac i Mandrač).

Značajan utjecaj na podneblje, a osobito na čestinu vjetrova u Makarskoj imaju more, otok Brač i planina Biokovo, zbog kojih dolazi do diferencijalnog zagrijavanja kopna i mora. Tijekom proljeća i jeseni prevladava topli i kišni jugoistočnjak, snage oko 2-3 bofora i učestalosti 29,5%, ljeti prevladava zapadnjak (zmorac/smorac ili maestral), a zimi olujna i orkanska bura. Bura je iznimno hladan, jak i nepredvidiv vjetar koji je osobito čest na prijevoju Dubci kod Brele.⁹⁷ "Naime, kada sloj hladnijeg zraka u unutrašnjosti nije debeo, on prelazi planinu samo preko nižih prijevoja pa i bura na obali puše samo ispod takvih mjesta. Bura veliku snagu ostvaruje spuštajući se sa sedla Baščanske strane (iznad Baške Vode). Uostalom, to je i lokacija na kojoj se snijeg najduže zadržava na primorskoj padini Biokova. Strana je otvorena stalnim prodorima hladnoga zraka sa sjevera i sjeveroistoka, naročito u zimskome razdoblju. Zbog toga jaka bura puše i u Baškoj Vodi, te pogotovo na Baškom Polju i Promajni. Utjecaj strujanja s Baščanske Strane snažan je i u Makarskoj. Izrazitu jačinu bura u tom gradu dobiva 'prelijevajući' se preko sedla Štrbina, smještenim pod vrhom Vošcem (1.421 m), neposredno iznad Makarske."⁹⁸

⁹⁷ "U Makarskoj jaki vjetar (jačine od 6 ili više bofora) puše oko 18% dana u godini (65 dana). Od studenoga do travnja jaki vjetar je češći nego u ostalim mjesecima u godini. Jaki vjetar ne izostaje ljeti, u kolovozu puše prosječno 2 puta. Olujni vjetar puše prosječno 13 puta godišnje, a najčešći je u ožujku; podaci preuzeti od Meteorološke stanice u Makarskoj" (V. LASIĆ, 2005., str. 14, f. 54). Jako jugo zabilježio je ljetopisac Franjevačkog samostana "na 16 ovoga (op. a. studeni) puhala je silna jugovina, kakve ni starci ovih krajeva ne zapamtiše; more je vanrednim biesom udaralo o obalu, kojom ne bješe moguće proći od snage vjetrova i posolice. Ovaj dan nijedan parobrod (morala su doći tri) nije smio ući u luku" (Ljetopis Franjevačkog samostana u Makarskoj, *Knjiga znamenitijeh događanja zbivših se u redovničkoj obitelji Franjevačkog Manastira u Makarskoj*, sastavio fra Roko Rogošić, 1905-1957., sv. I., str. 4).

⁹⁸ URL-09.

Lokalno stanovništvo buru dijeli na *škuru*, *marčanu* te na *donju* i *gornju* buru.⁹⁹ Škura bura donosi tmurno vrijeme i padaline, marčana puše u ožujku, donja bura puše iz pravca Basta, a gornja s prijevoja južno od Makarske (Staza, Stupica itd.).¹⁰⁰

Meteorološki čimbenici koji utječu na mogućnost korištenja lučkih akvatorija i operativnih obala u lukama i lučicama Makarskog primorja su brzina vjetra (udari) i visine vjetrom generiranih valova. *Lebić*, *garbin*, *oštrijada* i *tramontana* uzrokuju podizanje mora i visoke valove s olujnim udarima koji ugrožavaju sigurnost plovidbe i zaštitu privezanih plovila u lukama te prekid trajektnog prometa. Osim navedenog podkopavaju gatove ispiranjem kamene podloge, odnose pijesak i poplavljuju obalu.¹⁰¹ Najbolji primjer su gradska luka u Makarskoj i Baškoj Vodi koje su sve do izgradnje lukobrana bile izložene navedenim vjetrovima.¹⁰² Slaba zaštićenost luka ugrožavala je obalnu infrastrukturu i ograničavala mogućnost njezinog boljeg iskorištavanja. Upravo stoga se početkom 21. stoljeća pristupilo izradi niza studija i projekata u svrhu njihove zaštite.¹⁰³

4.1.2. Društveno-gospodarska obilježja

Upravno, kulturno i gospodarsko središte Primorja od samog početka je grad Makarska. U kasnijim razdobljima profilirat će se još neka mjesta kao što su Baška Voda, Gradac, Podgora, ali po broju stanovnika, ukupnom udjelu u privredi i veličini luka nisu uspjeli nadmašiti Makarsku.

Povijesno gledano, stanovništvo je najvećim dijelom bilo seljačko-težačko (zemljoposjednici i najamnici), uz mali broj obrtnika, trgovaca i

⁹⁹ Prema lokalnoj predaju u ožujku (5., 15. i 25. ili 7., 17. i 27.) javljaju se tri marčane bure.

¹⁰⁰ B. PENZAR – I. PENZAR, 1997., str. 59-68. Zabilježene su jake pijavice 1936. godine, orkanske i olujne bure 17.-18. studenog 1942. g., snijeg s mećavom 21. svibnja 1952. g. (I. PUHARIĆ, 2000., str. 21).

¹⁰¹ *SD*, 1928/224.; *MP*, br. 52., 26. ožujka 1999., str. 8.; Isto, br. 59., 27. listopada 1999., str. 11.

¹⁰² 26. siječnja 1910. godine prilikom jedne garbinade u Makarskoj se u more urušilo 100 m obale te su srušene kamene bitve i željezni stupovi za fenjer, *Dan*, 1910., br. 4., str. 6.

¹⁰³ V. PETROV – M. VRANJEŠ, 2010., str. 633-640.

ribara. Koristilo se primitivnim načinom obrade zemlje na ionako plodnom zemljom škrtom području. Većina naselja bila je udaljena od mora, radi sigurnosnih (mletačko-turski napadi) i gospodarskih (obradiva polja, stočarstvo) razloga. Na obali, u pogodnoj uvali, imali su svoja plovila za ribolov i skrovišta za ribolovni alat (primjer Baška Voda i Bast). Izdvajaju se pojedine obitelji koje od 18. stoljeća grade kamene palače uz more ili uz glavne trgove.¹⁰⁴ Osim tih reprezentativnih građevina u naseljima posve prevladava skromnije pučko graditeljstvo, odnosno tradicionalna dalmatinska arhitektura ruralnog oblika. Stanovnici koji su se spuštali iz podbiokovskih sela naseljavali su se uz plemićke gospodarske kuće radi obrađivanja zemlje, oblikujući manja stambena područja. Postupnom i nejednakom ekspanzijom formiraju se manje ili veće urbane cjeline, odnosno disperzivno položena naselja s zbijenim kamenim kućama uz luke i lučice.

Od 60-ih godina 20. stoljeća uočljiv je kontinuirani porast broja stanovnika u naseljima uz more, dok ostala naselja bilježe negativno kretanja prirodnog prirasta. Podbiokovska mjesta i zaseoci ubrzano su gubili stanovništvo u korist priobalnih, posebice Brela Gornja, Bast, Veliko Brdo, Podgora – Selo te Gornje Igrane. U razdoblju od 1848. do 1948. godine stanovništvo grada Makarske se povećalo za 40%, a u samo 20 godina od 1961. do 1981. godine se više nego udvostručilo.¹⁰⁵ Razlog depopulacije podbiokovskog pojasa je razorni potres 1962. koji je srušio ili teško ošteti stare kamene kuće, izgradnja Jadranske turističke ceste (Jadranske magistrale) 1965. godine, početak industrijalizacije, deagrarizacija, a na koncu i sami prostorni smještaj tih naselja.¹⁰⁶ Naime, izgradnjom turističkih smještajnih kapaciteta dolazi do intenzivnijeg

¹⁰⁴ U Makarskoj su to Ivaniševići, Tonoli, Alačević itd.; u Tučepima Pavlović-Lučić, Ivanišević, Grubišić; u Podgori Mrkušić; u Bristu i Bratušu Kačići; u Igranima i Gradcu Ivaniševići; u Drveniku Ivičević.

¹⁰⁵ M. BARA – R. MIŠETIĆ, 2012., tablica 7., str. 25.

¹⁰⁶ Isto, str. 20-25.

razvoja turističke djelatnosti i gospodarske preorijentacije stanovništva. Različiti povijesno-geografski čimbenici koji su utjecali na povlačenje stanovništva u sigurnija područja više nisu bili aktivni. Suvremeni gospodarski procesi, u prvom redu razvoj turizma, privlače stanovništvo bliže obali, posebice jer je tržišna vrijednost i mogućnost iskorištavanja zemljišta bliže moru naglo porasla. Makarsko primorje nije izuzetak, brojni su primjeri izumiranja podplaninskih naselja duž cijele jadranske obale (na dalmatinskom i istarsko-riječkom području).

Razvojem turizma početkom 20. stoljeća povećava se broj pristiglih i otputovalih putnika te broj brodskih linija. S obzirom na stanje kopnenih prometnica, turisti su u naselja Makarskog primorja najvećim dijelom pristizali upravo morskim putem, kroz luke.

Nadolazeće ratne strahote Prvoga svjetskog rata utjecale su na smanjenje prometa i trgovine. Stanovništvo se novači i odlazi na bojišta, u gradu i Primorju zavladao su glad, nestašica i neizvjesnost.¹⁰⁷ Godine 1918. propašću Austro-Ugarskog Carstva Makarsko primorje ulazi u sastav Kraljevine Srba, Hrvata i Slovenaca. Nove političke i društvene prilike nakon rata donijet će val promjena, međutim novonastala država kontinentalnog usmjerenja bez pomorske tradicije i sustavne pomorske politike, velikim dijelom je zadržala raniju organizaciju. *Pomorska oblast* u Bakru zamjenjuje raniju *Pomorsku vladu* u Trstu, a 1924. godine mijenja ime i sjedište, te postaje *Direkcija pomorskog saobraćaja* u Splitu. Njena glavna zadaća bila je upravljanje i nadzor nad svim poslovima i oblicima plovidbe, ribarstva, trgovine i transporta koji se odvijaju preko luka, nad pravima i dužnostima pomoraca te nad uređenjem sanitetske i pomorske službe.¹⁰⁸

¹⁰⁷ Krajem rata, osim već spomenutih nepravilnosti, stanovništvo je pogodilo i niz bolesti: skrlet, difterija, trbušni tifus, srdobolja, španjolska gripa. Prema podacima iz matica umrlih od listopada do prosinca 1918. od španjolice je u Primorju umrlo oko 200 ljudi (V. URLIĆ, 2007., str. 81).

¹⁰⁸ *PG FNRJ*, za godinu 1941-1951., str. 8.

Što se tiče izgradnje luka, tu se jako malo napravilo, općenito Kraljevina SHS malo je ulagala u izgradnju i održavanje luka i lučica. Povećanje carina i nameta, smanjenje broja lučkih ureda i njihovih zaposlenika, centralizacija Direkcije pomorskog saobraćaja i nesigurne subvencije linija obalne plovidbe uzrokovale su nekonkurentnost domaćeg brodarstva.¹⁰⁹

U razdoblju između dva rata dolaskom većeg broja stranih i domaćih turista znatno se razvija turistička djelatnost izgradnjom smještajnih kapaciteta, osnivanjem niza društava i ureda za proljepšanje mjesta i pridavanjem pozornosti komunalnom uređenju naselja.¹¹⁰ Dovršava se makarski vodovod, gradi se zgrada Općine, uređuju se stare i grade nove župne crkve i župne kuće u Drašnicama, Živogošću, Tučepima, Igranima, Brelima i Podgori, pošumljavaju se javne površine, uređuju ceste i perivoji, puteljak i stepenice na makarskom poluotoku Sv. Petar, te se postavljaju fenjeri.¹¹¹

Glavni nositelj modernih građanskih ideja u svim mjestima bili su istaknuti pojedinci i lokalna vlast. U tom se razdoblju dovršava izgradnja prometnica, a grade se i turistički objekti u prvom redu zahvaljujući privatnoj inicijativi.¹¹² Turistička djelatnost u razdoblju između dva rata sve se više razvija da bi, razumljivo, početkom rata posve zamrla.¹¹³ U luci radna snaga posredno i neposredno nalazi zaposlenje i zaradu, a veća naselja kao što su Makarska, Baška Voda i Podgora dobivaju urbani izgled.

¹⁰⁹ F. MIROŠEVIĆ, 1992., str. 25-56.

¹¹⁰ Godine 1928. u Makarskoj je osnovan Odbor za saobraćaj putnika koji je imao svoje prostorije u zgradi Općine, a bio je zadužen za turističku propagandu, uljepšanje mjesta i odnose s turistima, *JS*, br. 8., 1928., str. 249.; Z. PUHARIĆ, 2002., str. 417.

¹¹¹ S. PIPLOVIĆ, 1995., str. 162-164; F. ŠABIĆ, 1983., str. 317-331; Lučka kapetanija Split, *Uprava pomorskih gradnji*, kutija 170., Opći spisi 1867./1918, br. 128., 755., DAS. Za fenjer je bio zadužen "špicagaferaj" koji je naslonjen ljestvama na lučka svjetla čistio tub, podrezivao paver, ulijevao petrolej, palio i gasio fenjer.

¹¹² V. URLIĆ, 2008., str. 138, 161-180.

¹¹³ Na području cijelog Makarskog primorja ukupno je 1940. godine bilo 2.908 kreveta te je ostvareno 116.000 noćenja. Većina je u hotelskom smještaju kojih je na području Makarskog primorja bilo petnaestak a u samoj Makarskoj devet (O. LAHMAN, 1970., str. 528). Također je bio i popriličan broj pansiona i gostionica. Međutim, sezona je trajala kratko, samo kroz srpanj i kolovoz.

U makarskoj općini su prema izvješću Gospodarskog odjela iz 1940. godine od ukupno 18.516 ha obradivog zemljišta, oranice zauzimale 475 ha, vinogradi 848 ha, vrtovi 1.597 ha, pašnjaci 10.740 ha, a šume 4.795 ha. Općina broji 251.500 stabala maslina, dok je neobrađivo 59 ha površine.¹¹⁴

U proljeće 1941. Drugi svjetski rat zahvaća i Kraljevinu Jugoslaviju koja se ubrzo raspada. Novi društveno-politički poredak promijenio je i pomorsku upravu. Morska flota novonastale države bila je podijeljena na tri pomorska zapovjedništva: Sjever (s bazom u Crikvenici, a kasnije u Sušaku), Središte (s bazom prvo u Makarskoj pa u Splitu) i Jug (s bazom u Dubrovniku). Prema potpisanom Rimskom sporazumu Lučka kapetanija u Splitu je bila pod talijanskom vlašću, a Makarsko primorje pod upravom NDH, u sklopu Velike župe Cetina sa sjedištem u Omišu. Umjesto *Direkcije pomorskog saobraćaja* nastaje *Ufficio Stalcio della Direzione del traffico marittimo* u čijoj nadležnosti je bila cijela obala izuzev Podvelebitskog primorja i dijela od Omiša do Dubrovnika te Istra i svi otoci izuzev Brača, Hvara i Paga. Pod zapovjedništvom *Ministarstva trgovačke mornarice* u Rimu formirane su dvije pomorske oblasti: *Pomorska oblast Kvarnera* sa sjedištem u Rijeci i *Pomorska oblast Dalmacija* sa sjedištem u Splitu.¹¹⁵ Nad dijelom obale koji je bio pod vlašću NDH ovlasti su imali: *Ministarstvo za obrt, veleobrt i trgovinu* u sklopu kojeg se nalazio *Odsjek za pomorstvo i riječno brodarstvo*, a vodilo je računa o održavanju i gradnji brodova, pomorskoj privredi i prometu; *Ministarstvo oružanih snaga* koje je donosilo pomorske pravne propise; *Ministarstvo unutrašnjih poslova* zaduženo za građevinske poslove. Međutim, sve je to ipak bilo samo na papiru jer su stvarno svu vlast na

¹¹⁴ Brojno stanje stoke u Makarskoj iste godine bilo je: konja – 84, goveda – 294, svinja – 887, ovaca – 4.753, koza – 4.932, peradi – 5.049 (*KNOO Makarska*, Gospodarski odjel, I/II, Izvještaj za 1940. g., DAS).

¹¹⁵ *PG FNRI*, za godinu 1941-1951., str. 9.

terenu imali talijanski vojni zapovjednici koji su svoje pomorske propise primjenjivali na cijelom području Jadrana.¹¹⁶

Oružnički vod Makarska imao je svoje postaje u Makarskoj, Baškoj Vodi, Gradcu, Vrgorcu, Igranima, Kozici. U Makarskoj su bile smještene neke ustaške satnije i bojne, a od talijanskih bojni u Makarskoj, Imotskom i Baškoj Vodi su stacionirane prva, druga i treća bojna 25. pješačke pukovnije.¹¹⁷

Obalna zapovjedništva pod pomorskim Zapovjedništvom mornarice imala su ispostave u Dubrovniku, Makarskoj i Crikvenici. Njima su pak bili podređeni lučki uredi.¹¹⁸ Svjetionik Sv. Petar na istoimenom poluotoku i lučko svjetlo na glavnom pristanu bili su pod nadležštvom talijanskog *Zapovjedništva rasvjetnih zona*, u sklopu talijanske Ratne mornarice. Ratni lučki kapetan bio je poručnik bojnog broda Mario Fienga iz Napulja, lučki satnik NDH Ivo Rendić.¹¹⁹ Lučki zapovjednik Operativne zone Split bio je Marijan Butković, a pripadnici zapovjedništva nadporučnik Velimir Škorpik, zapovjednik Operativne zone Makarska, i stožerni narednici Ratko Franković i Stjepan Muhtić.¹²⁰

Svojom politikom i odredbama talijanska vlast otežavala je ribarstvo zapljenom brodova i uništavanjem opreme te prekidom pomorskog prometa.¹²¹ Plovidba se, radi sigurnosti od postavljenih podvodnih mina u Bračkom i Hvarskom kanalu, odvijala samo uz obalu. Zabranjivali su

¹¹⁶ Isto, str. 10. Ustaško zapovjedništvo prvo je bilo smješteno u Makarskoj u hotelu "Zagreb" a nakon učestalih bombariranja 1944. godine prebacuje se u Promajnu.

¹¹⁷ M. UJDUROVIĆ, 1983., str. 47-48.

¹¹⁸ *PG FNRJ*, za godinu 1941-1951., str. 9.

¹¹⁹ Nakon kapitulacije Italije Mario Fienga je pobjegao iz Makarske. Prema kazivanju gospodina Ratka Pavlovića Lučića od 25. rujna 2004. godine, ustaške jedinice su se željele domoći topova s otoka Brača. Fienga ih je nagovorio da će ih prebaciti pomoću svog motornog broda "Šara". Par vojnika krenulo je s njim. Međutim kad su došli u kanal zajedno s nekolicinom ih je pobacao u more i pobjegao put Italije.

¹²⁰ Velimir Škorpik se zajedno sa svojim časnicima prebacio na partizanski teritorij u proljeće 1942. godine (M. UJDUROVIĆ, 1970., str. 502).

¹²¹ 13. svibnja talijanski rat brod doplovio je do Gradca, topničkom vatrom napao je zaseoke te u zaseoku Grma ubio 3 djevojke. 22. prosinca 1942. godine talijanski vojnici su s tri broda i jednim patrolnim čamcem napali, opljačkali i zapalili Donju Valu (Drvenik). Pri tome je oštećeno 20-ak kuća, opljačkano 30-ak kuća, proliveno 30 hektolitara vina, razbijeni ferali, zapaljeno 3 mreže plivarice i jedna potezača, odvedena 3 motorna broda, 7 manjih čamaca i 2 mreže za zimski ribolov (*MP*, br. 240., 2. srpnja 1985.).

isticanje hrvatske zastave na plovilima, postavili talijanske te ograničili ili ukinuli pomorske veze.¹²²

Prema izvješću Središnje ribarske zadruge iz Makarske tek je početkom 1943. ponovno uspostavljena, nakon mjesec dana blokade, redovna parobrodarska veza Metković – Makarska – Omiš – Split s oružanom pratnjom, a uskoro prema Pelješcu i Hvaru koje su Talijani ukinuli radi učestalih partizanskih akcija.¹²³

Parobrod "Vis" preimenovan u "Iku" održavao je liniju Makarska – Trpanj. Nakon što su ga partizani potopili kod Živogošća 20. srpnja 1942. Talijani su za patrolu područja doveli dva ratna motorna broda (topiljarke) koje su radi maskirnih boja stanovnici zvali "Šare". Stanovništvo su morili glad i oštra zima.¹²⁴ Topovima s motornih brodova talijanska vojska je porušila u široj okolici na desetke kuća uz obalu te je zapaljena borova šuma.¹²⁵

Početkom 1943. godine talijanska vojska se brzim motornim jedrenjakom pokušala iskrcati u Zaostrogu i Drveniku što je spriječeno.¹²⁶ Dolaskom njemačkih snaga, od rujna 1943. godine, velika većina stanovnika Makarskog primorja dala se u zbijeg čije je konačno odredište

¹²² N. BARIĆ, 2016., str. 362-363, 367-368.

¹²³ Isto, str. 370-371.

¹²⁴ Školska kronika Jednogodišnje pučke škole Zaostrog, siječanj 1942., *KPM* 1/II., DAS. 23./24. siječnja 1942. godine: partizanske jedinice su zarobile motorni jedrenjak "Merkur" kod Gradca koji je prevezio 100 kg hrane, 31. prosinca 1942. godine motorne jedrenjake "Istok", "Mali Ivo", "Zdravlje", "Otac Vladimir", "Sv. Ante" a sljedeći dan "Europu" s 122 tone hrane (kukuruz, krumpir, šećer, tjestenina, duhan, kukuruzno brašno, bakalar) – M. UJDUROVIĆ, 1970., str. 515.

¹²⁵ "(...) Sam dolazak broda izazvalo je komešanje u selu zbog ranijeg bombardiranja sela Gradac. Tako je počela normalno nastava ali nakon 20 minuta začuo se topovski hitac ispaljen s broda, eksplodiralo je u brežuljku Humcu poviše škole. Ispaljeno je 74 hica, oštećeno 26 kuća, brod se zadržao u pucanju 15 minuta a zatim tako pucajući krenuo prema selu Podaca gdje je također oštetiio nekoliko kuća. (...) Stanovništvo je uplašeno kad vide bilo kakav brod, bilo trgovački (...) ili jedrenjak (te) nađu se svi na Kremeniku gdje se sklanjaju" (Školska kronika Jednogodišnje pučke škole Zaostrog, 23. svibnja 1942., *KPM* 1/II., DAS.)

¹²⁶ Nedugo nakon toga s mora je otvorena minobacačka vatra na Podgoru, a krajem istog mjeseca zrakoplovima su bombardirani Podgora i Tučepi. Partizanske postrojbe gađale su grad Makarsku s tri pozicije: bacačima s Biokova te topništvom iz Podgore i Sumartina na otoku Braču (prema kazivanju Ratka Pavlovića Lučića od 27. rujna 2004.).

bio izbjeglički logor El Shatt u Egiptu.¹²⁷ Sudbinu je dijelilo cijelo Primorje sa stradanjima ljudi i materijalnim razaranjima.

Pri kraju rata novonastala država, Demokratska Federativna Jugoslavija 28. listopada 1944. godine u sklopu *Povjerenstva za obnovu zemlje* osniva *Odsjek za pomorstvo* koje prikuplja podatke o stanju nakon rata. Međutim, *Povjerenstvo za pomorstvo* se ubrzo ukida i nastaje *Ministarstvo saobraćaja DFJ*, odnosno *Odjeljenje za pomorstvo*. *Ratna mornarica* preuzima pomorsko-upravnu službu i korištenje brodova trgovačke mornarice.¹²⁸ U veljači 1946. godine osniva se *Ministarstvo pomorstva FNRJ* te svi poslovi vezani za pomorstvo prelaze u njegovu nadležnost. Reorganizirane su i modernizirane lučke kapetanije, brodogradilišta, trgovačka mornarica. Kao lučka ispostava grad Makarska je pod nadležštvom *Uprave pomorske oblasti srednjeg Jadrana* u Splitu, a Lučka ispostava pod Lučkom kapetanijom u Splitu. *Ministarstvo pomorstva* ukinuto je 1952. godine a osnovana je *Uprava pomorstva i riječnog saobraćaja* sa sjedištem u Beogradu, koja je bila nadležna novim trima upravama pomorskih oblasti.¹²⁹

Godine 1946. osnovan je kotar Makarska koji je obuhvaćao područje bivših kotareva Makarske, Imotskog i Metkovića. Takva administrativna podjela ostala je do 1962. i osnutka kotara Split koji je obuhvatio cijelu Dalmaciju.¹³⁰

Rat je u potpunosti prekinuo odvijanje bilo kakvog putničkoga, teretnoga i turističkog prometa, a uništeni su brojni privatni i državni objekti. Radi obavljanja najnužnijeg prometa odmah se započelo s raščišćavanjem ruševina i vađanjem potopljenih plovila te popravcima cesta (Podgora – Živogošće, cesta kroz Drvenik, odlomak Dubci – Podgora

¹²⁷ V. URLIĆ, 2003.

¹²⁸ *PG FNRJ*, za 1941-1951. godinu, str. 12; A. BOTRIĆ, 1964., str. 529.

¹²⁹ *PG FNRJ*, za 1941-1951. godinu, str. 8-17.

¹³⁰ Iz općine Makarska 1993. godine izdvajaju se i osamostaljuju općine Baška Voda, Podgora i Brela a 1997. godine i općina Tučepi.

– Saranč, put Gradac – Baćina, mostovi u Krvavici i Bristu) i pristaništa (Makarska, Gradac).¹³¹ Stambene i gospodarske zgrade nisu odmah popravljane radi nedostatka građevinskog materijala te broda koji bi prevezio pijesak.¹³²

Nakon Drugog svjetskog rata sva poljoprivredna zemljišta (vinogradi, maslinici, voćnjaci) bila su zapuštena. Ratna stradanja ostavila su traga, domovi su uništeni, a obrti i trgovina zamrli.¹³³

Pedesetih godina 20. stoljeća na području kotara nalazi se 48 poljoprivrednih zadruga, 4 ribarske i 6 uljarskih, koje ukupno broje 15.646 članova. Tu su i Kotarski zadružni savez, zadružna banka i štedionica.¹³⁴ Prema pregledu razvitka privrede iz 1958. godine u makarskom kotaru primjetan je pad proizvodnje u ratarstvu i voćarstvu radi slabog uroda krumpira, kukuruza, duhana i višnje-maraske, dok je povećana proizvodnja u stočarstvu radi povećanja stočnog fonta i produktivnosti. Obujam građevinskih poslova se u odnosu na prošlu godinu povećao za 27%, a porast je zabilježen u cestovnom i teretnom prometu te prometu trgovine "na malo".¹³⁵ Slab je porast visokokvalificirane radne snage, zanatskih djelatnosti, pošumljavanja i melioracije terena.¹³⁶ U istom razdoblju Makarsko primorje je jedno od najposjećenijih turističkih područja na Jadranu.¹³⁷

¹³¹ *SD*, 982/ 5. travnja 1947., str. 4.

¹³² *KNOO Makarska*, Odjel Tehničkih radova, 1/IV, Prometni odsjek, br. 855., Mjesečni izvještaj Prometnog odsjeka za prosinac 1944., od 29. prosinca 1944., DAS.

¹³³ *SD*, 1944./96., 21. XII., str. 3.; *KNOO Makarska* 1/I, 1/II, Gospodarstvo, Izvještaj za prosinac 1944. DAS. Ponovno se javlja prirodna razmjena i to u ulje za žito u omjeru 1 litra ulja za 5 kilograma kukuruza, 4 kg pšenice ili 8 kg krumpira. Makarska uljara proradila je 21. prosinca 1944. godine, a maslinarima se radi poboljšanja uroda savjetovala zamjena sorte orgulja sa sortom lastavica. Prema popisu iz 1946. godine u cijelom makarskom kotaru 850 ha je otpadalo na vinograde, a 55% površine na voćnjake, obrađeno je 95.000 stabala maslina, otkupljeno 62.000 litara ulja i pošumljeno 3.417 ha golog krša, *SD*, 1947./754., 29. lipnja, str. 4.

¹³⁴ D. VOJAK, 2012., str. 194.

¹³⁵ *KNOO Tajništvo Makarska*, V/3, DAS. Prema dostupnoj arhivskoj građi moguće je pratiti broj zaposlenih radnika u poduzećima u gradu Makarsku. Ukupno je bilo 599 zaposlenih, od toga 5 u poduzeće za otkup ribe "Riba" .

¹³⁶ *NOO Makarska*, Odjel tajništvo, 10/XI, Opći pregled razvitka privrede za 1958. g., DAS.

¹³⁷ Zanimljivi su podatci iz 1953. godine prema kojima je u gradu Makarskoj ostvareno 147.467 noćenja, a 1954. godine 276.333 noćenja, dok je u isto vrijeme Split imao tek 167.500 noćenja (O. LAHMAN,

Nakon Drugog svjetskog rata, a posebice nakon potresa iz 1962., stanovništvo će se prestrukturirati, napuštaju se tradicionalne djelatnosti, šire građevinska područja te dinamična stambena izgradnja u maritimnom pojasu. Pod utjecajem velikih društvenih promjena, rasta dohotka, pojave slobodnog vremena i s tim u vezi sve izraženije potrebe za rekreacijom i odmorom, turizam na području Makarskog primorja ulazi u novu fazu razvoja tzv. masovnog turizma. Tako se na području Baške Vode osamdesetih godina 20. stoljeća nalazi čak 30 odmarališta.¹³⁸ Razvoj turizma odrazit će se i na gospodarsku transformaciju stanovništva i preobrazbu luka i naselja. Ponovno je vidljiva aktivna uloga luka i lučica kroz povećanje broja trajektnih linija (trajektna pristaništa Makarska i Drvenik), izletničkih brodova, charter plovila i nautičara. Tendencije budućeg razvoja i planiranja, a u skladu s turističkim kretanjima, usmjerene su na kvalitativnu i kvantitativnu promjenu smještajnih kapaciteta te na razvoj nautičkog turizma.

I u socijalističkoj Jugoslaviji, sve do sredine sedamdesetih godina 20. stoljeća, vrlo malo pozornosti pridavalo se izgradnji i održavanju luka i lučica. Usmjerenost državne politike i investicija bila je na luke s većim tranzitnim prometom putnika i robe. Provode se uglavnom razni komunalni zahvati, postavlja se rasvjeta, uvodi vodovodna, kanalizacijska i oborinska mreža.¹³⁹

Krajem 20. stoljeća dolazi do negativne stope privrednog rasta, porasta broja nezaposlenih zbog propadanja postojećih poduzeća i

1970., str. 529.). Općinu Makarsku je 1958. godine posjetilo 27.180 domaćih turista i 8.683 stranih, ukupno je ostvareno 476.978 noćenja (*NOO Makarska*, Odjel tajništvo, 10/XII, Kretanje turista u 1958. g., DAS). Devizni priljev od turizma za 1957. godinu bio je 212.403 USA \$ odnosno 134.268.400 Din, a za 1959. godinu 296.403 USA \$ odnosno 187.326.696 Din (*NOO Makarska*, Odjel tajništvo, 10/V, Podaci o kretanju turista na području općine Makarska, DAS). Godine 1979. u prvih devet mjeseci ukupno je Primorje posjetilo 399.998 turista, od čega je domaćih bilo 268.101 a stranih 131.897, koji su ostvarili ukupno 4.162.539 noćenja, 1981. godine bilo je 448.136 turista, s 4.376.933 noćenja, 1985. godine bilo je ukupno 547.724 turista te 5.248,033 noćenja (*MR*, br. 196/197., 31. listopada 1981., str. 6; *MR*, br. 244., 5. studenog 1985.).

¹³⁸ Prema Prostornom planu Južnog Jadrana iz 1969. godine Makarsko primorje okarakterizirano je kao područje isključive turističke djelatnosti na što je naravno utjecalo daljnje prostorno planiranje i razvoj.

¹³⁹ Usporedi *MR*.

povećanja zaduženosti. Politička i socijalna održivost u ovisnosti su s ulaganjem i stupnjem privatizacije.

Domovinski rat na području Makarskog primorja nije donio nikakva razaranja, ali je usporio razvoj lučke infrastrukture za cijelo desetljeće.

Prema popisu stanovništva iz 1900. godine u 19. naselja Makarskog primorja živjelo je 11.722 stanovnika, 1931. godine 12.269 stanovnika, 1961. godine 13.929, a 1971. godine 16.953 stanovnika. Popis iz 1981. godine bilježi 19.421 stanovnika, 1991. godine 22.829 stanovnika, a 2001. godine u 19 naselja Makarskog primorja ukupno je živjelo 24.436 stanovnika na 261,60 km². Dakle prirodna promjena stanovništva je pozitivna.¹⁴⁰ O procesu koncentracije stanovništva uz obalu, može se potpuno opravdano govoriti kada se zna da udio stanovništva koje živi u podbiokovskim naseljima Makarskog primorja čini tek 2,9% od ukupnog broja stanovnika.¹⁴¹ Prognoza je da će se nastaviti trend laganoga demografskog rasta u pojedinim naseljima, utemeljenog na pretpostavkama dovršenja tranzicijskih procesa i daljnjeg razvoja turističke djelatnosti te stagnacije u ostalima radi niskog fertiliteta.

4.1.3. Prometna povezanost

Bez adekvatnih kopnenih prometnica luke su većini naselja Makarskog primorja bile jedina veza sa svijetom. Njihova uloga je najvećim dijelom bila u lokalnim okvirima s povremenim odstupanjima luka Makarska i Baška Voda. Veća usmjerenost prema moru izostala je iz više razloga. Probleme su predstavljali prirodni činitelji – relativno mala dubina mora u lukama i lučicama; fizička barijera u obliku planine Biokovo

¹⁴⁰ Državni zavod za statistiku Republike Hrvatske, Popis stanovništva, kućanstva i stanova 31. ožujka 2001., Zagreb; Naselja i stanovništvo – Retrospekt 1857-2001., Državni zavod za statistiku, Zagreb, 2005.

¹⁴¹ Devitalizacija podbiokovskih sela vidljiva je tek unazad nekoliko godina preuređenjem starih kuća ili gradnjom novih u svrhu turističkog smještaja visoke kategorije.

koja je onemogućila širu komunikaciju - nedostatak državne i lokalne inicijative, izostanak ekonomskih funkcija naselja te niski stupanj razvijenih kopnenih prometnica (nerazvijena prometna infrastruktura).

Premda je prometna i cestovna povezanost Primorja bila loša i oskudna, trgovina i razmjena su se još od prapovijesti odvijale teglećim životinjama po makadamskim stazama i poljskim poveznicama.¹⁴² Na području Makarskog primorja postojali su poštanski put i mjesne ceste koje su slabo ili nikako održavane. Zbog važnosti prometnica u prvom redu za vojsku i poštu, Francuzi su već 1806. godine postojeću cestu popravili te je odlučili nadopuniti novim pravcem Skradin – Šibenik – Trogir – Split – Makarska, s odvojcima dalje prema Bosni.¹⁴³

Dalmatinski sabor 14. travnja 1874. godine donosi odluku o gradnji ceste od Makarske preko predjela Staza do Vrgorca, duljine 23 milje. Cesta je bila od regionalne važnosti jer je povezivala obalu s Hercegovinom, a nazvana je po dalmatinskom namjesniku barunu Gabrielu Rodiću – *Rodić cesta*.¹⁴⁴ Ubrzo se pokazalo da je ta cesta osim gospodarskog i poštarskog interesa imala i puno važniju namjenu, vojnu.¹⁴⁵ Međutim, navedena cesta bila je od izuzetne važnosti za stanovnike Makarskog primorja, Vrgorca,

¹⁴² Tri stoljetna prijelaza povezivala su Zagoru i priobalje: prijevoj Dubci vodio je prema Gornjim Brelima, prolaz Staza iznad Tučepa i prijelaz kod Zaostroga prema vrgoračkom polju, odnosno selu Kokorići. Glavna rimska cesta – *via Egnatia* protezala se iza Biokova.

¹⁴³ Cesta koju su 1808. godine počeli graditi Francuzi (*Napoleonova cesta*) od Obrovca do Boke kotorske prolazila je Zabiokovljem. Odvojak kod Brela koji je trebao preko prijevoja Nevista i Poletnica spojiti Makarsko primorje s tom cestom u pravcu Grabovac – Zagvozd – Župa – Rašćani nikada nije dovršen (S. PIPLOVIĆ, 2012., str. 93). Pedesetih godina 19. stoljeća pokušalo se izmoliti od Beča gradnju ceste koja bi spojila Makarsku preko Brela i Zadvarja s izgrađenom francuskom cestom, pošto je 1855. godine već bila izgrađena cesta Omiš – Split. Radi skupoće projekta od tog nauma se odustalo (P. KAER, 1996a, str. 99).

¹⁴⁴ M. ALAČEVIĆ, 1890., str. 11. Radovi su započeli 1876., a trasa duljine 23 kilometra puštena je u promet 30. svibnja 1878. godine. Ta se cesta spajala s glavnom cestom duž Dalmacije koja je vodila od Zadra do Dubrovnika; širine 5,5 metara, vodi od Makarske prema brdu Sv. Andrije, dalje prema Tučepima sve do klanca Sv. Ilije, a zatim se preko Osoja spaja sa starom francuskom cestom (Isti, str. 99-100; S. PIPLOVIĆ, 2003., str. 122).

¹⁴⁵ Nakon što je zaposjela Bosnu i Hercegovinu mirom u Berlinu 1878. Austro-Ugarska je počela s dopremanjem vojnika, tegleće stoke, streljiva i topova, zobi i sijena Lloydovim parobrodima "Mars", "Urano", "Ceres", "Aurora", "Minerva", "Castor" i "Espero" i parobrodom c. k. ratne mornarice "Gargano". Cijela logistika se odvijala preko makarske luke koja je bila najbliža novoizgrađenoj cesti i koja je jedina na ovom području bila sposobna za prihvat velikih parobroda i obavljanje iskrcaja tolikoga broja ljudi, stoke i tereta (P. KAER, 1996a, str. 101).

Imotskog te cijeloga neretvanskoga i mostarskog kraja.¹⁴⁶ Da je bila u stalnoj uporabi svjedoče brojne molbe za njezino održavanje, popravak i dodatno uređenje upućene Carskom kraljevskom dalmatinskom Namjesništvu u Zadru.¹⁴⁷

Treća cesta koja je prolazila Primorjem išla je od Makarske prema Šestanovcu, bila je tzv. carska ili cestarska cesta.¹⁴⁸ Godine 1895. Ministarstvo unutarnjih poslova naredilo je proširenje puta od Sv. Andrije do raskrižja u Podgori, kao nastavak državne primorske ceste na 4,66 m. Gradnja dionice od Omiša do Dubaca započela je 1910. godine, a završena je tek 1933. godine uz brojne prekide.¹⁴⁹ Tom trasom ceste Makarska je spojena sa Splitom. Još je gora situacija bila na području Gornjeg primorja gdje je tek nekoliko teško prohodnih putova vodilo prema Zagori, i to: od Drvenika prema Pernića štali, od Podace preko Briških stina, od Zaostroga prema Šapašniku (najvišem vrhu Rilić planine) te od Gradca preko Miljačića.¹⁵⁰

Krajem 19. stoljeća na potezu od Makarske prema Zaostrogu gradi se bolja cesta koja je prema Baćini završena tek 1920. godine. Gradnja ceste prema Metkoviću također je zapadala u poteškoće tako da je do 1929. izgrađeno samo 40 km. Tijekom 1935. i 1936. gradila se cesta iz Zaostroga prema Gradcu te prema Metkoviću koja je konačno završena 1937. godine.¹⁵¹ U putničkom prometu na liniji Makarska – Zadvarje – Vrgorac – Metković tri puta tjedno vozio je državni poštanski automobil, dva puta

¹⁴⁶ *NL*, Zadar, XVI/1877., 44.; *NL*, Zadar, 1878/43; S. PIPLOVIĆ, 2003., str. 123.

¹⁴⁷ Žitom i drugim proizvodima koji su dopremani morem preko makarske luke opskrbljivani su cijela Imotska krajina i Krajiška općina te dio Sinjske krajine. A poštanska kola povezivala su Makarsku s Vrgorcem, Imotskim i Sinjom (*Građevinska sekcija*, Tehničko izvješće od 31. prosinca 1912. g., 1913., 1914., DAZd).

¹⁴⁸ Bečki vladajući krugovi odobrili su nacrt inženjera Čićina te se dionica duljine 15 kilometara gradila od 1884. do 1889. godine. Jedan dio te trase, od Makarske do škole u Brelima, u duljini od 15 kilometara, bio je sagrađen već 1818. godine (P. KAER, 1996a, str. 102-103).

¹⁴⁹ *Novo doba*, god. VIII., br. 213., Split, 5. rujna 1925. Za gradnju ceste Omiš – Rogoznica – Dubci detaljnije V. URLIĆ, 2008., str. 113. Cesta je svečano puštena u promet 13. kolovoza 1933. godine.

¹⁵⁰ V. URLIĆ, 2008., str. 113.

¹⁵¹ *JD*, 214/13. rujna 1935.; 132/8. lipnja 1936.

dnevno prometovali su autobusi na liniji Makarska – Split, a od 1938. godine jednom dnevno na relaciji Metković – Split.¹⁵²

Glavna cestovna prometnica koja je imala značajan utjecaj na promet, gospodarstvo i društvena kretanja Makarskog primorja je Jadranska magistrala (državna cesta D8).¹⁵³ Omogućila je povezivanje cijelog Primorja i nesmetano odvijanje lokalnog prometa uz obalu. Također je utjecala na spuštanje stanovništva u priobalna naselja, povećanje cijene nekretnina i izgradnju turističkih smještajnih kapaciteta s obzirom na bolju prometnu dostupnost. Negativna posljedica je ta što se izgradnjom Jadranske magistrale uvelike smanjio putnički i teretni promet luka te su ukinute brojne brodske linije na Makarskom primorju. Naime, sav promet se prebacio na kopnenu prometnicu koja se pokazala kao jeftiniji, efikasniji i sigurniji način transporta.

*

Što se tiče pomorskih prometnih veza, koje su do početka Prvoga svjetskog rata povezivale Makarsko primorje, bitno je spomenuti društvo "Lloyd", osnovano 1833. godine u Trstu i domaće parobrodarsko društvo "Braća Rismondo".¹⁵⁴ Osobito je veliki bio prijevoz robe između makarske i splitske luke, posebice žitarica: pšenice, prosa i kukuruza.¹⁵⁵ Prema

¹⁵² ND, 109/10. svibnja 1934., 113/15. svibnja; 166/17. srpnja. Godine 1916. popravljala se državna primorska cesta na predjelu Vepric jer su teretna kola i automobili nanijeli znatna oštećenja, a 1930. cesta Podgora – Drašnice – Igrane – Živogošće te Podgora Kraj – Sv. Tekla – Dračevac (*Grad. sekcija*, br. 1150/640, Makarska od 17. srpnja 1916.; I. HRSTIĆ, 2016., str. 40).

¹⁵³ Dionica Jadranske magistrale do Makarske dovršena je 1965. g. premda je dionica Makarska – Podgora bila izgrađena do 1963. g.

¹⁵⁴ Od 1853. godine jednom tjedno (petkom) jedan parobrod na povratku s Korčule na redovnoj liniji Trst – Kotor pristaje u Makarskoj. Na istoj liniji od rujna 1875. godine u Makarsku pristaju parobrodi "Alba" (109 tona nosivosti) i "Pia" (32 tone nosivosti), u vlasništvu Ivana M. Tarabocchija iz Lošinja (O. FIO, 1962., str. 33). Godine 1881. Ministarstvo trgovine odobrilo je putovanje parobroda koji bi prevozio i poštu dva puta tjedno Split – Metković. Na svom putu trebao je doticati i Makarsku, a za organizaciju prijevoza su se trebala pobrinuti braća Rismondo. Obitelj Rismondo imala je svoju agenciju na rivi u istočnom dijelu hotela "Central", koji je također bio u njihovom vlasništvu i koji će nestati u bombardiranju 1944. godine.

¹⁵⁵ NL, br. 16., 1893.

suvremeniku P. Kaeru iz makarske luke je 1895. godine izvezeno ukupno 150.393 tona trgovačke robe s preko 1.125 brodova.¹⁵⁶

Od 1902. godine povećava se broj linija prema Metkoviću i mijenja se vozni red parobroda "Braće Rismondo". Orijehtacija je prebačena na Metković kao glavnu izveznu luku obližnjeg zaleđa. Od tih pruga prva je vozila na liniji (...) – Povelja – Makarska – Sućuraj – Gradac, druga Omiš – Makarska – Igrane – Zaostrog – Gradac – Trpanj (...), a treća Povelja – Makarska – Igrane – Sućuraj – Zaostrog – Gradac – Trpanj.¹⁵⁷ Društvo "Braća Rismondo" je koncem 1907. godine brojalo sedam parobroda male obalne plovidbe (ukupno 1.105 brt i 539 nrt) te 50 članova posade, koju su uglavnom činili stanovnici Makarske i obližnjih mjesta.¹⁵⁸

Godine 1909. nastaje društvo "Dalmatia" fuzijom četiri dalmatinska parobrodarska društava ("Serafin Topić" s Visa, "Paroplovidba Pio Negri i drugovi" iz Šibenika, "Zadarska plovidba" - "Società di navigazione e vapore Zaratina" iz Zadra te "Braća Rismondo" iz Makarske) radi ukidanja državnih subvencija. Imali su ukupno 40 parobroda i plovili su na osam glavnih linija te na lokalnim prugama u zadarskom, šibenskom i splitskom akvatoriju. Uprava se nalazila u Trstu, a sjedište u Zadru. Ovo društvo je djelovalo do 1923. kada se spaja s "Ugarsko-hrvatskim parobrodarskim društvom" iz Rijeke, pod novim nazivom "Jadranska plovidba".¹⁵⁹

S obzirom na stalni zahtjev stanovnika Gornjeg Makarskog primorja koji su tražili bolje povezivanje i tih krajeva "Dalmatia" 1909. godine otvara dvije nove tjedne pruge Gradac – Makarska – Split, a od svibnja 1912. godine prugu Trst – Makarska s polaskom iz Trsta svake srijede u

¹⁵⁶ P. KAER, 1996a, str. 106.

¹⁵⁷ O., FIO, 1962., str. 134-6.

¹⁵⁸ Isto, str. 34, 50.

¹⁵⁹ U razdoblju između dva rata obitelj Rismondo je zadržala vodeću ulogu u pomorskom prometu. Ante Rismondo je u razdoblju od 1926. do 1941. godine bio generalni direktor "Jadranske plovidbe".

popodnevnim satima te povratkom u ponedjeljak u 13 i 15 sati. Društvo je 1914. godine imalo 34 redovne pruge koje su povezivale 131 mjesto.¹⁶⁰



Slika 2. Motorni brod "Rečina" ("Regina") krajem 1940-ih ili početkom 1950-ih godina u makarskoj luci¹⁶¹

Uoči Prvog svjetskog rata prema P. Kaeru u makarsku luku je tjedno pristajalo 34 parobroda i to jedan parobrodarskog društva "Lloyd", šest "Ugarsko-Hrvatskog", 25 "Dalmatie" te dva parobroda društva "Jadran". Treba spomenuti još oko 30 parobroda koji su godišnje pristajali van pruge te do oko 900 jedrenjaka.¹⁶² Za vrijeme Prvoga svjetskog rata broj pruga i parobroda bio je smanjen. Primorje je samo dva puta tjedno doticao mali parobrod "Biokovo" na liniji Metković – Split.¹⁶³

¹⁶⁰ O. FIO, 1962., str. 140.

¹⁶¹ Privatna zbirka gospodina Marina Srzića.

¹⁶² P. KAER, 1996a, str. 106.

¹⁶³ V. URLIĆ, 2007., str. 56-57.

Svršetkom ratnih strahota povećava se broj linija i parobroda.¹⁶⁴ Kao centar lokalnih pomorskih putničkih veza s priobalnim naseljima nametnuo se grad Makarska. Osim za putnički i trgovački promet, parobrodi su se koristili i za poštanski prijevoz, a parobrodarska društva su svojim parobrodima organizirali i povremene turističke izlete do Korčule, Trogira, Omiša, na otoke itd.

Još jedna domaća inicijativa potekla je iz Makarske. Naime, 1924. osniva se parobrodarsko društvo "Makarska plovidba" koje prestaje s radom već 1929. godine. Društvo je imalo samo jedan parobrod "Hajduk" od 89 BRT, 50 NRT, nosivosti 120 tona i tri člana posade.¹⁶⁵ Upravu su činili: Ivo Marija Puharić, Juraj Pavlinović, Živko Alačević, svi iz Makarske, te Petar Mirković i Fritz Deutsch iz Splita.

Između dva svjetska rata Makarsko primorje je longitudinalnim i lokalnim prugama parobrodarskih društava "Jadranska plovidba" i "Dubrovačka plovidba" povezano s obližnjim dalmatinskim otocima, Trstom, Sušakom, Splitom, Metkovićom i Dubrovnikom (Tablica 1.).¹⁶⁶ Parobrodi su najviše pristajali u Makarskoj kao središtu Primorja. Tako je 1927. godine svakodnevno u makarsku luku pristajalo šest do osam parobroda koji su prevezli ukupno 70.000 putnika. "Jadranska plovidba" imala je redovitu dnevnu prugu duž Primorja i polutoka Pelješca, brzu dnevnu liniju Split – Makarska – Metković, dva puta tjedno do otoka Brača i Hvara, dva puta tjedno Makarska – Korčula – Dubrovnik te Makarska – Trst (Tablica 1. u prilogima doktorskog rada).¹⁶⁷

¹⁶⁴ Parobrodi Bonaventura Parića iz Splita tri puta tjedno vozili su brzu prugu Šibenik – Trogir – Split – Makarska (O. FIO, 1962., str. 141).

¹⁶⁵ *Popis lista brodova Kraljevine SHS sa signalnim i radiotelegrafsko zovnim znakom*, D.P.S., Br. 855. Split, 1926. Ovaj parobrod nastradao je 1926. tijekom manevriranja u rijeci Neretvi kod Metkovića, a šteta je procjenjena na 10.000,00 Din (*PG SHS*, za godinu 1926., str. 174).

¹⁶⁶ Godine 1920. parobrod "Metoda" povezivao je Split – Sutivan – Supetar – Postire – Pučišće – Povelje – Makarsku i Metković, a "Makarska" Split – Makarsku – Metković (*J*, br. 252., 13. studenog 1920., str. 3).

¹⁶⁷ Vozni red "Jadranske plovidbe d.d." Sušak od 1. lipnja 1925. (*JS*, br. 9., 1925., str. 198); od 1. travnja 1927. (*JS*, str. 5); itd.

Dnevni prijevoz učenika i primoraca na relaciji Živogošće – Igrane – Drašnice – Podgora – Makarska između dva rata vršio je drveni parobrod "Gruž", a pred početak Drugog svjetskog rata parobrod "Vis" nosivosti 115 tona. Radi dobivanja državnih subvencija društvo "Jadranska plovidba" udružuje se s još pet parobrodarskih društava u "Jadransku plovidbu" d.d. sa sjedištem u Sušaku ("Jadranska plovidba" Sušak, "Dioničko parobrodarsko društvo 'Oceania'" Trst, "Austro-hrvatsko parobrodarsko društvo na dionice 'Punat'", "Obalna paroplovidba s. o. j. 'Dubrovnik'", "Društvo 'Dalmatia'" Split i "Hrvatsko parobrodarsko društvo 'Senj'") i time postaje najveći brodar u Kraljevini.

Sva mjesta Primorja nisu bila jednako zadovoljna s postojećim prugama. Također, radi neprikladnih pristaništa parobrodi ponekad nisu mogli pristati uz gat već ispred, što je bio slučaj u Drašnicama i Drveniku. Dva prevoznika, Marinko Glučina u Drašnicama i Ante Antunović u Drveniku, prevozili su putnike i robu s gajetom kapaciteta 10 osoba, od sidrišta parobroda do pristaništa i obratno.¹⁶⁸ Ni luka Makarska ni Baška Voda, koje su se jedine izdavajale po obujmu trgovine, nisu raspolagale sa skladišnim kapacitetima tako da robni promet nije bio odvojen od putničkog.

Tijekom Drugog svjetskog rata parobrodarski promet je bio otežan ili potpuno prekinut, a sve aktivnosti u lukama onemogućene. Obustavljen je sav civilni promet što je, naravno, uzrokovalo niz problema. Bombardiranja saveznika i partizana, odvođenje privatnih plovila od strane talijanskih trupa koje su se povlačile te dolazak njemačkih postrojbi nakon kapitulacije Italije, dodatno su otežavali ionako tešku situaciju.

¹⁶⁸ G. TUDOR, 1990., str. 204.



Slika 3. Trajekt "Zvončac" u makarskoj luci¹⁶⁹

Normaliziracija prometa uslijedila je dosta brzo, koliko je to naravno bilo moguće u danim uvjetima.¹⁷⁰ Već krajem listopada 1944. godine uspostavljen je motornim jedrenjacima vozni red br. 3. na liniji Split – Krilo – Omiš – Kutleša – Baška Voda – Makarska. Polazilo se u 8 sati ujutro tri puta tjedno.¹⁷¹ Makarski općinski NOO imao je na raspolaganju jedan brod koji je dva puta mjesečno putovao za Metković, Rogotin i Drvenik, prevozeći potrebni građevinski materijal i putnike.¹⁷²

Nakon rata osnivaju se 1947. prijevoznike tvrtke "Jugoslavenska slobodna plovidba Sušak", "Jugoslavenska linijska plovidba Sušak", "Jadranska slobodna plovidba Sušak" i "Jadranska linijska plovidba Sušak". Posljednja navedena je šest puta tjedno obavljala putničko-teretni promet na liniji Ploče – Trpanj – Makarska. Parobrodi sa 104 BRT, brzine

¹⁶⁹ URL-10.

¹⁷⁰ U rujnu i listopadu 1944. godine potpuno su uništene prostorije agencije "Jadranska plovidba" u vlasništvu Zdenka Rismonda i Zore Milunović (ukupna šteta procijenjena na 38.000 Din) i "Dubrovačke plovidbe" u vlasništvu Marcela Barbieria (ukupna procijenjena na 37.500 Din) – Ministarstvo saobraćaja DFJ, Uprava pomorstva, *Komisija za ratnu štetu na moru* (1945.-1946.), Zapisnik, kutija 31./1, GMM.

¹⁷¹ *Kotarski NOO Makarska*, redoviti sedmični vozni red motornih jedrenjaka, br. 115/44., DAS.

¹⁷² *Kotarski NOO Makarska*, Prometni odjel 1/I., Izvještaj za prosinac 1944., 29. listopada 1944., DAS.

8 čv godišnje su prevaljivali 17.000 M.¹⁷³ Već slijedeće godine povećao se broj pruga, parobroda i njihova redovitost.¹⁷⁴

Pedesetih godina 20. stoljeća Obalna plovidba "Split" iz Splita i "Jadranska linijska plovidba" iz Rijeke održavaju linije Split – Makarska, Drvenik – Split, Pisak – Brela – Omiš – Split, Brela – Makarska, Ploče – Trpanj – Makarska, Sumartin – Makarska – Split, Split – Ploče, Stomorica – Makarska, Metković – Makarska, Igrane – Ploče – Metković, Blace – Makarska itd.¹⁷⁵

Parobrodima se obavljao sav putnički i teretni promet. Prevozili su se hrana (žitarice, brašno i sl.) te građevni materijal (cigle za pokrov kuća, pregradne cigle, umjetno gnojivo, cement). Sav istovar i utovar robe vršili su lučki radnici organizirani u Zadruzi lučko-transportnih radnika.¹⁷⁶

Od rujna 1968. prestao je linijski parobrodarski promet na Makarskom primorju.¹⁷⁷ Izgradnjom Jadranske magistrale primat preuzimaju kopnene prometnice, a uskoro se uvodi i trajektna linija. S obzirom na konstantno smanjenje i robnog prometa nije se ulagalo u povećanje lučkih kapaciteta.

Tvrtka "Obalna plovidba" iz Splita 27. svibnja 1969. godine ustanovila je trajektnu vezu Makarska – Sumartin na otoku Braču s drvenim trajektom "Zvončac" (Slika 3.). Bio je to preuređeni teretni brod izgrađen na navozu bodogradilišta "Lučica" u Sumartinu. Putovanje je trajalo 55 minuta, a uvedene su tri linije.¹⁷⁸

¹⁷³ *PG FNRJ*, za godinu 1941-1951., str. 225. Ured "Jadranske linijske plovidbe" nalazio se u Makarskoj.

¹⁷⁴ Nakon rata u Makarsko primorje pristaju brodovi "Kostrena", "Hvar", "Šipan", "Budva", "Vida", "Rab", "Bakar", "Pelješac", "Cavtat", "Rećina", "Ivan", "Vladimir Nazor", "Partizanka" (bivši "Prestolonasljednik Petar"), "Proleterka" (bivši "Karadorđe"), "Dalmacija", "Takovo", "Osijek", "Novi Sad", "Maribor", "Mostar", "Ohrid", "Karlovac", "Valjevo", "Herceg–Novi" te "Njegoš". Posljednji je najduže obavljao plovidbu na liniji Split – Ploče.

¹⁷⁵ *PG FNRJ*, za godinu 1953., str. 196.

¹⁷⁶ V. LASIĆ, 2012., str. 248, f. 40, gdje se donosi popis lučkih radnika u Makarskoj nakon Drugog svjetskog rata.

¹⁷⁷ *SD*, 14. svibnja 1968.

¹⁷⁸ *SD*, 19. ožujka 1969.; 21. svibnja 1969.

Kolika je bila potreba najbolje pokazuju podatci da je u srpnju 1969. godine trajekt preveo 720 vozila i 5.000 putnika, a u prvih 6 dana kolovoza iste godine 300 vozila i 1.000 putnika.¹⁷⁹ Međutim, trajektni promet nije bio redovit, tako je 1971. trajekt plovio samo u ljetnim mjesecima te je po mišljenju mještana bio neadekvatan.¹⁸⁰ Brod je bio dug 25 m i širok 7,9 m, brzine 8 čv i 49 tona nosivosti, mogao je primiti samo 8 automobila i 59 putnika. Za "Jadroliniju" je plovio do 1978. kada je prodan tvrtki "Pomgrad" u Splitu.

Liniju Makarska – Sumartin danas održava trajekt "Pelješčanka" izgrađen 1971. godine u Kraljevici. Kapaciteta je 209 putnika i 30 vozila, brzine 11,5 čvorova. Prije njega prometovali su: trajekt "Lošinjanka", kapaciteta 200 osoba i 30 vozila, brzine 10,8 čv; trajekt "Blace", kapaciteta 150 putnika i 25 vozila, brzine 8 čv te trajekt "Laslovo" kapaciteta 150 osoba i 36 automobila.¹⁸¹

Od 29. lipnja 1981. godine u luku Makarska je na liniji Rijeka – Split – Korčula pristajao trajekt "Ilirija" vlasništvo "Jadranske linijske plovidbe" iz Rijeke, ali samo na kratko (jedna sezona).¹⁸² Godine 1986. u ljetnim su mjesecima svakodnevno u Makarsku uplovljavala tri hidroglisera, jedan katamaran i drugi brojni izletnički brodovi.¹⁸³ Do 1. kolovoza 1986. bilo je 1.000 uplovljenja i isplovljenja s preko 80.000 putnika.¹⁸⁴ Lučki kapetan požalio se na nedostatak ljudi i financijskih sredstava za gorivo i održavanje plovila lučke kapetanije radi čega ona ne plovo.¹⁸⁵ Osim toga,

¹⁷⁹ *SD*, 16. kolovoza 1969.

¹⁸⁰ Trajekt pod nazivom "Lokrum", brzine 5 čv, izgrađen je 1952. godine u brodogradilištu "Jozo Lozovina Mosor" u Trogiru za "Bager" Split. Godine 1961. kupuje ga "Opća plovidba" Split (kasnije "Obalna plovidba"), a 1971. "Jadrolinija". "Pomgrad" ga je ponovno pretvorio u teretni brod nosivosti 210 tona. Prodan je 1990. godine.

¹⁸¹ Trajekt na liniji Makarska – Sumartin godišnje preveze oko 1.000 automobila u jednom smjeru (URL-51).

¹⁸² *MR*, br. 190/191., 25. srpnja 1981.; br. 206., 26. lipnja 1982., str. 8.

¹⁸³ *MP*, br. 253., 5. kolovoza 1986., str. 5.

¹⁸⁴ Lučka ispostava Makarska, *Godišnji izvještaj za 2000. godinu*, ALIMa.

¹⁸⁵ *MP*, br. 253., 5. kolovoza 1986., str. 5.

problem su predstavljali i vaterpolisti koji su trenirali u luci pored Velikog mula radi čega je s te strane bilo onemogućeno pristajanje plovila.¹⁸⁶

Trajektno pristanište u Drveniku ranije je započelo svoj rad. Premda se o uspostavi trajektne veze spekuliralo već 1961. ona je zaživjela tek 1963. godine kada su završeni i radovi na rekonstrukciji puta od Sućurja do Hvara na otoku Hvaru.¹⁸⁷ Trajekt je mogao prevesti desetak automobila ili manji broj autobusa, vozio je svaki dan četiri linije a nedjeljom dvije. Od 1995. uspostavljena je linija Drvenik – Trpanj brodara "Meditranska plovidba", a od 1996. linija Drvenik – Dominče na otoku Korčuli, trajektom "Dominče". Broj isplovljenja redovnih linija ljeti iznosi 11 za Drvenik – Sućuraj (otok Hvar) i 3 za Drvenik – Dominče (otok Korčula) te zimi 6 za prvu liniju i 2 za drugi smjer. Slijedeće godine od 1. studenog na liniji Drvenik – Sućuraj prometuje novi moderni trajekt "Ston" koji je za "Jadroliniju" izgrađen u brodogradilištu "Brodosplit".¹⁸⁸ Trajekti koji su održavali ove linije su: "Badija" kapaciteta 30 vozila i 150 putnika, trajekt "Laslovo", kapaciteta 150 putnika i 36 vozila, trajekt "Moli" kapaciteta 193 putnika i 40 vozila, trajekt "Ston" kapaciteta 36 vozila i 150 putnika te trajekt "Brač" kapaciteta 30 vozila.¹⁸⁹

Analiza obujma trajektnog prometa (Tablica 2.) ukazuje na konstantni porast broja prevezenih putnika što je naravno u svezi s kretanjem turističke potražnje. Glavnina prometa se odvija za vrijeme ljetnih mjeseci, od lipnja do rujna.¹⁹⁰

¹⁸⁶ Isti, str. 8.

¹⁸⁷ *Vjesnik*, 10. srpnja 1963., (H-2/3).

¹⁸⁸ Prethodni trajek "Brač" je poslan u remont kako bi bio spreman do slijedeće turističke sezone za ispomoć "Stonu" (*MP*, br. 37., 23. prosinca 1997., str. 22).

¹⁸⁹ Zanimljivo je da je trajekt "Badija" izgrađen 1954. godine u pulskom "Uljaniku" za Jugoslavensku ratnu mornaricu kao desantni brod. Godine 1965. kupuje ga "Jadrolinija" te preuređuje u trajekt. U lipnju 2010. godine plovidbu na liniji Drvenik – Korčula započinje trajekt "Hanibal Lucić" kapaciteta 350 putnika i 30 vozila. Trajekt "Dominče" je zbog dotrajalosti, neudobnosti, malog kapaciteta i sporosti završio 2009. godine u rezalištu brodogradilišta "Viktor Lenac" (URL-51).

¹⁹⁰ Nedostupnost podataka brodara onemogućila je širu analizu.

4.2. Razvitak luka Makarskog primorja od 1918. godine do kraja 20. stoljeća¹⁹¹

4.2.1. Luka Baška Voda

Općina Baška Voda nalazi se istočno do Brela. Udaljena je 48 km od Splita i 9,5 km od Makarske. Formirana je 13. travnja 1993. godine.¹⁹² Čini je pet naselja: Bast, Baška Voda, Promajna, Bratuš i Krvavica. Osim stočarstvom i poljoprivredom stanovništvo se bavilo i ribarstvom i pomorstvom, koje se posebno intenzivira u drugoj polovici 19. stoljeća.¹⁹³

Obalna linija duljine 6 km većinom je prirodna, sastavljena od klifova, stijena ili prirodnih plaža. Samo je dio umjetno uređen u naseljima Baška Voda, Promajna i Krvavica. Obalni reljef je isti kao i na većem djelu hrvatskog priobalja s identičnim pravcem pružanja glavnih geoloških i geomorfoloških struktura sjeverozapad-jugoistok. Područje je bogato bujičnim potocima koji se s planine Biokovo, ovisno o intenzitetu oborina i vremenskim prilikama, slijevaju te predstavljaju opasnost za naselje radi mogućih poplava i erozija. U samom središtu mjesta u more su se ulijevala četiri potoka, a sagrađene su i dvije betonske pregrade s koritom; za pralje i stoku na jednom kraju te za pitku vodu na drugom.

¹⁹¹ Za sve luke donose se i raniji podatci ukoliko ih ima, kako bi se njihovo stanje u razdoblju 1918. – 2000. cjelovitije razumjelo. Podjednako se donose i podatci za razdoblje nakon 2000. sa ciljem isticanja tendencija daljnjeg unapređenja kvalitete luka.

¹⁹² Granica općine Baška Voda pruža se na sjeverozapadu do granice s općinom Brela, na sjeveru do granice s općinom Zagvozd, na jugu do morske granice s općinom Selca te na istoku do granice s gradom Makarskom obuhvaćajući katastarsku općinu Bast – Baška Voda. Obalna granica Baške Vode ide od uvale Šarac na jugoistoku do rta Loznice na sjeverozapadu.

¹⁹³ Prema nekim autorima pastiri iz Basta dovodili su na područje Baške Vode svoju stoku na ispašu i izvore pitke vode. Godine 1840. na području katastarske općine Bast pod koju je spadala i Baška Voda živjelo je 690 stanovnika, 119 obitelji u 150 kuća, od toga na obali samo sedamdesetak osoba (S. PIPLOVIĆ, 2000., str. 140; F. GLAVINA, 2010., str. 395).



Slika 4. Baška Voda, 1935. godine¹⁹⁴

Luka Baške Vode nalazi se ispod prapovijesnog lokaliteta Gradina. Izvori pitke vode, plodno zemljište i mogućnost ribolova nesumljivo su učinili prostor atraktivnim prvim stanovnicima koji su podigli bedem od suhozida, koji im je služio za obranu, kao *refugium*, ali najvjerojatnije i za kontrolu Bračkog kanala.¹⁹⁵ Ostaci tih gradnji na lokalitetu još uvijek su sačuvani.

Luka se smjestila na 43° 21' N geografske širine i 16° 59' E geografske duljine. Spada u II. kategoriju luka otvorenih za javni promet u nadležnosti Lučke uprave te se u njezinom sklopu nalazi i marina površine akvatorija 5,0 ha. Luka je izložena valovima koje uzrokuju jugo i bura. Prije izgradnje današnje luke najveći problem je bio *garbin* koji je

¹⁹⁴ Fototeka GMM.

¹⁹⁵ Postoji legenda lokalnog stanovništva o crkvisi sv. Ane koja se nalazila upravo na Gradini: njeno zvono pozivalo je ribare na žurni povratak u luku, kako bi se spasili od nevere koja se brzo primicala sa sjeverozapada, od Rogoznice, uz sami planinski masiv. Po istoj i danas kad naglo nastupi nevrijeme s jakim vjetrom i kišom, treba prisloniti uho na zemlju na Gradini da se čuje zvono (prema kazivanju Rajka Jurišića od 26. kolovoza 2017.)

uzrokovao materijalnu štetu jer je potkopavao obalu na dijelu Puntin i razbijao privezana plovila.

Današnje pristanište površine 1.730 m² dugo je 130 m, dok je površina akvatorija 10.200 m².¹⁹⁶ Lukobran duljine 250 m, širine 15-38 m zatvara plitku uvalu. Dubina mora uz gat u luci iznosi 7-11 m. Uz rivu se mogu vezati plovila gaza do 1 m, a uvala ispred lučice je pogodna za sidrenje većih plovila. Obala je popločana. Na glavi lukobrana smješten je bijeli piramidalni stup s lučkim svjetlom. U luci se nalaze 4 gata, prvi je duljine 18 m i širine 3 m, drugi duljine 17 m i širine 5 m, treći najstariji gat je dug 50 m i širok 10 m. Na krajnjoj istočnoj strani luke sagrađen je, radi dodatne zaštite luke, četvrti gat duljine 65 m i širine 7 m s vanjskom školjerom (Slika 6.).

Prema izvratku iz Katastarskog plana 1835.-1836. godine obala je blagoga lučnog oblika te je potpuno otvorena i nezaštićena, bez većih uvala. Upravo je nepostojanje uvala predstavljalo najveći problem ribarima koji su brodice morali izvlačiti na žalo (na suho), a mreže čuvati u kućama. Više puta su se obratili nadležnim službama (Pomorskoj vladi u Trstu i Trgovačkoj komori u Splitu).¹⁹⁷ Jata riba koja bi ugledali u moru pred mjestom nisu mogli na vrijeme uloviti radi priprema mreža i brodica za ulazak u more.¹⁹⁸ Prema tiskovinama ribe je bilo dosta, o čemu svjedoči podatak od 20. travnja 1880. godine kada je mještani Nikola Cvitanović ulovio mrežom 6.000 funta srdela.¹⁹⁹

Između Baške Vode i priobalnih i otočnih mjesta kao što su Jelsa, Stari Grad, Bol i Selca razvila se živa trgovina. Prevozili su se svake subote meso i stočni proizvodi sa Zadvarja, a kupovali od njih rakiju i

¹⁹⁶ URL-16.

¹⁹⁷ Naši dopisi osobiti, *NL*, 25. prosinca 1897., str. 2.

¹⁹⁸ Početkom 19. stoljeća stanovništvo je imalo tek 6 gajeta i leuta, ali se njihov broj s vremenom povećavao. Godine 1897. u mjesto je stigao ribarski nadzornik Petar Lorini. U izvješću je naveo da mjesto broji više od 60 većih i manjih brodica, ribarskih i trgovačkih (S. PIPLOVIĆ, 2000., str. 146).

¹⁹⁹ Domaće viesti, *NL*, 28. travnja 1880., str. 3. Preračunato u suvremenu mjernu jedinicu kg, ulov iznosi oko 2.721,500 kg.

preprodavali je dalje po Bosni i Hercegovini. Međutim, u Baškoj Vodi nije postojala carinska ispostava te je prije izvoza trebalo otići u obližnju Makarsku po dozvolu. Stanovnici su upućivali molbe Financijskom upraviteljstvu u Zadru da se poveća obujam posla lokalnoj financijskoj postaji koja je postojala u samom mjestu, ali se ništa nije promijenilo.²⁰⁰

Godine 1886. u Bašku Vodu stižu u izvid stanja predstavnici Pomorske vlade iz Trsta, predsjednik August Alber od Glanstättena, mjernik Tehničke sekcije dr. Frane Rubčić i kapetan Karlo Kovačević iz splitske Kapetanije luke i pomorskog zdravlja, te predlažu gradnju nasipnog lukobrana. Na pokazanom mjestu stanovnici su nasuli gat u duljini od 30 metara, a onda su svi radovi stali.²⁰¹ S obje strane nalazilo se žalo na kojem su se i dalje izvlače plovila. U dostupnim tiskovinama mogu se pročitati molbe mještana za izgradnju pristaništa i postavljanje lučkog svjetla.²⁰²

Premda je promet početkom 20. stoljeća rastao te je mjesto imalo već šezdesetak većih i manjih brodica, samo tri puta tjedno parobrodarske pruge doticale su Bašku Vodu. Pristajanje brodova uveliko je ovisilo o vjetrovnim prilikama te se nužno nametala potreba uređenja luke.²⁰³ Tijekom 1906. središnja vlada u Beču napravila je plan u cilju poboljšanja gospodarskih prilika u Dalmaciji prema kojem je dovršen vodovod u Bastu

²⁰⁰ S. PIPLOVIĆ, 2000., str. 145-146.

²⁰¹ Domaće vesti, *NL*, 27. kolovoza 1887., str. 3.

²⁰² Pomorska vlada poslala je u ljeto 1900. mjernika Jurja Linardovića, ali od pristaništa još uvijek nije bilo ništa (Naši dopisi osobiti, *NL*, 17. studenog 1888., str. 2). Na sjednici dalmatinskog Sabora od 10. travnja 1900. zastupnik Biankini je iznio podatke carinske ekspoziture za Bašku Vodu iz 1899. godine. Prema njima iz Baške Vode je izvezeno 2.560 kg suhih smokava, bajama, kukuruza, pšenice, suhe leće, raznog povrća, praznih vreća, sirovih i suhih koža, masti, loja, maslinova ulja (4.730 kg), vina, mesa i mesnih proizvoda, slane ribe, stoke (12.338 komada volova, teladi, ovaca, koza i 2.053 komada janjaca i kozlića), dok je uvezeno 500 kg suhih smokava, kukuruza, brašna, sirove kože, 1.700 kg maslinova ulja, rakije, vina, tjestenine, slane ribe, stoke (podatci iz: Naši dopisi osobiti, *NL*, 15. prosinca 1900., str. 2, *NL*, 21. travnja 1900.).

²⁰³ Zalaganjem Bartula Granića konačno je ponovno pokrenuto pitanje izgradnje gata. Pomorska vlada predložila je 1905. Ministarstvu financija izgradnju gata u iznosu od 40.000 kruna, ali prijedlog nije prihvaćen (*JD*, br. 102., 2. svibnja 1935., str. 5; Lučke radnje u Dalmaciji, *Jedinstvo*, Split, 31. svibnja 1904., str. 2).

te su uređena vrela u Baškoj Vodi.²⁰⁴ U odnosu na Bast, naselje Baška Voda počelo je napredovati, tako da 1900. ima 589 stanovnika, a već 1910. godine 1.098. Međutim, premda su se naselje i trgovina razvijali luka nije raspolagala s nikakvim pratećim objektima izuzev jednog gata. Godine 1908. odobren je nacrt gradnje planiranog lukobrana duljine 62 m te pregradnja postojećeg gata. Početak radova trebao je biti 1909. godine za kad je u proračunu osigurano početnih 15.000 kruna.²⁰⁵ Tijekom ljeta 1910. godine započelo se s produblivanjem luke gliboderom.²⁰⁶ Iste godine izgrađena je makadamska cesta koja je spojila Bašku Vodu s primorskom cestom prema Brelima na zapadu, odnosno Makarskoj prema istoku.²⁰⁷ Ova cesta s kasnijim automobilskim prometom (od 1931. godine) bila je za stanovništvo od životne važnosti s obzirom da po lošem vremenu nije bio moguć nikakav pomorski promet. Iz 1911. godine postoji podatak da mjesto ima ribarsku zadrugu sa 32 zadrugara, 12 ribarskih brodova (od ukupno 24 tone), 59 ribara te 3 tunare (Soline, Rat, Brela) koje su iste godine ulovile 5.000 kg tuna.²⁰⁸

Konačno, pristanište je izgrađeno 1912. godine nakon što je uplaćena zadnja planirana svota od 15.000 kruna, što je dovelo do značajnog razvoja trgovine. Iste godine, prigodom uplovljavanja prvog parobroda, upriličena je velika proslava, a svih jedanaest baškovoških trabakula podiglo je svoja bijela jedra.²⁰⁹

Između dva svjetska rata, 1928./1929. godine popravljaju se pristan, 1931. godine na traženje stanovništva na obali su postavljeni fenjeri, a 1933. proširena je i učvršćena obala te je započela izgradnja obalne ceste

²⁰⁴ Državni rad za podizanje ekonomskih prilika Dalmacije, *SD*, 28. kolovoza 1909., str. 3.

²⁰⁵ Na sjednici Vlade 16. ožujka 1906. odlučeno da se za sljedeću godinu osiguraju sredstva za izgradnju nužno potrebnog lukobrana. Stanovnici su sami predali Pomorskoj vladi u Trstu 6.000 forinti ali s gradnjom se nije započinjalo (*NL*, br. 2., 20. siječnja 1908., str. 6; Pristanište u Baškoj Vodi, *SD*, 5. rujna 1908., str. 2; Isto, 71/5. rujna 1908.; Za lukobran u Baškoj Vodi, *NL*, 20. siječnja 1908., str. 2).

²⁰⁶ Gliboderi Pomorske vlade u Dalmaciji (*SD*, 11. lipnja 1910., str. 3).

²⁰⁷ S. PIPLOVIĆ, 2000., str. 147.

²⁰⁸ V. URLIĆ, 1990., str. 161-206.

²⁰⁹ S. PIPLOVIĆ, 2000., str. 147; *MR*, br. 5., 22. ožujka 1974., str. 5.

prema Brelima.²¹⁰ Tjedno je oko 10 do 15 brodova pristajalo u luku, a tri puta tjedno u luku je pristajao parobrod. 1930-ih godina stanovnici negoduju jer je redovna linija "Jadranske plovidbe" Split – Baška Voda – Makarska ukinuta u travnju 1932. godine. Razlozi ukidanja linije bili su višestruki; privatnici su na svoju ruku sijekli stabla i vadili vapno ostavljajući rupe na obali, obala je zaudarala jer su se na njoj sušile kože i vuna, a javni zahod, ulična vrela i bunar nisu održavani.²¹¹

Godine 1932. osniva se Društvo za proljepšavanje mjesta koje će poraditi na estetskom uređenju mjesta i obale sadnjom stabala, uređenjem ulica i puteva. Neposredno prije rata 1936./1937. godine uređuje se pločnik na pristanu, postavljaju stupovi za privez plovila, a 1938./1939. se gradi obrambeni betonski gat te se popravljaju oštećeni dio pristana.²¹²

Za vrijeme Drugog svjetskog rata luka nije uništena premda je bila minirana.²¹³ Šteta je počinjena 10. listopada 1944. godine na cilindričnoj plutači za vez, njihalu, vrtuljku, 2 sidra, 2 prstena i 100 m lanca.²¹⁴ Plutača promjera 1,8 m x 1,1 m, ponovno je postavljena 100 m zapadno do glave gata.²¹⁵

Ribarska zadruga Baška Voda obnavlja se 1946. godine kada donosi i svoja Pravila.²¹⁶

Godine 1959. postavlja se prva električna javna rasvjeta na obali i u mjestu. Materijal je poklonila RO "Svetozarevo", a svjetiljke RO "Ivan Šikić".²¹⁷

²¹⁰ *PG KJ* za 1930. godinu, str. 60; *JP*, 118/23. svibnja 1931.; Isto, 167/20. srpnja 1933.

²¹¹ *JP*, 82/9. travnja 1931.; *JP*, 118/23. svibnja 1931.; *JP*, 97/26. travnja 1932.; *JP*, 201/29. kolovoza 1933.; *JP*, 94/22. travnja 1936.; *JP*, 33/10. veljače 1936.

²¹² *PG KJ*, za 1937-1938. godinu, str. 79; *PG KJ* za 1939-1940. godinu, str. 60, 64.

²¹³ Rupe od mina, dimenzija 60 x 65 cm, vidljive su i danas na glavnom gatu.

²¹⁴ *Komisija za ratnu štetu na moru* (1945.-1946.), Zapisnik, kutija 31./1, GMM.

²¹⁵ *PG FNRJ*, za godinu 1952., str. 337.

²¹⁶ Osnivači zadruge su: Zvonko Jurišić, Vilim Staničić, Ivan Staničić, Bartul Cvitanović, Jure Cvitanović, Mate Radić, Ante Staničić, Dušan Staničić, Ante J. Staničić, Šime A. Staničić, Roko Staničić, Jakov Jurišić, Ante L. Jurišić, Šimun Staničić, Šime M. Josipović, Šime M. Staničić. Pravila Zadruga nalaze se u privatnoj zbirci gospodina Rajka Jurišića.

²¹⁷ *MR*, br. 201/202., 27. veljače 1982.

U Pomorskom godišnjaku iz 1954. godine spominje se da je na gatu postavljeno novo lučko svjetlo.²¹⁸ Tijekom 1961. i 1962. godine obala je asfaltirana, a riva proširena (Slika 5.).²¹⁹ Premda je urbanističkim planom predviđena izgradnja luke većih dimenzija od tog projekta se odustalo (Slika 76.).



Slika 5. Izgradnja luke u Baškoj Vodi nakon Drugog svjetskog rata²²⁰

Jako nevrijeme praćeno olujnim valovima 1969. uništilo je pločnik na obali u duljini od 50 m te je izbacilo ogromnu količinu žala i kamenja na obalu.²²¹ Zalaganjem Mjesne zajednice te hotelskih i društvenih poduzeća u kolovozu 1972. postavljeno je 83 rasvjetnih stupova duž obale, od hotela "Berulia" do vojnog odmarališta "Baško Polje", duž Rogaća, Podluke, Zagradine te južnog dijela Baške Vode, u tzv. Novom naselju.²²²

²¹⁸ *PG FNRJ*, za godinu 1953., str. 355.

²¹⁹ *MR*, br. 15., 9. kolovoza 1974., str. 12.

²²⁰ Privatni arhiv Ante Jurišića – Aka, u vlasništvu Rajka Jurišića.

²²¹ Privatni arhiv Ante Jurišića – Aka, *Novi radovi u 1969. g.*

²²² Isto.

Tijekom gradnje novog hotela "Loznica" Komunalno poduzeće Baška Voda i Građevinsko poduzeće "Makarska" deponirali su iskopani materijal na plažu kako bi zaštitili izgrađenu kamenu obalu od djelovanja valova te je to početak izgradnje *Dige* (lukobrana) koja se nadograđuje 1973./1974. godine.²²³

Godine 1975. gradi se trgovački centar s prostorijama za novu poštu, zaobilaznica preko Rogača kako bi se prometno rasteretila obala, kanalizacija, nogometno igralište te se uređuje šetnica uz more od Baške Vode do Baškog Polja, koja se 1978. produžuje do Promajne.²²⁴ Godine 1977. počela se graditi moderna kanalizacijska mreža duljine ispusta 1.500 m, kroz sedam ispusta do dubine mora od 64 m.²²⁵

Dio obale je 1982. popločan kao prvi dio urbanističkog uređenja cijele obale, za koju je projekt izradio ing. Ante Rožić. Radove je obavila tvrtka "Jadrnkamen" iz Trogira, financirala ih je Mjesna zajednica, a dovršeni su do 30. travnja 1982. godine.²²⁶ Tadašnji radovi u luci dovršeni su 1984. čime se dobilo 400 vezova, od čega 50 vezova za strana plovila u zaštićenom dijelu luke, te je napravljen kameni nasip za budući lukobran u duljini od 300 m (Slike 77. i 78.).²²⁷ Suglasnost za korištenje luka je dobila 9. travnja 1984. od strane Lučke kapetanije Split, Ispostava Makarska. Troškove izgradnje pokrili su Mjesna zajednica i hotelski kompleks. Iste godine dovršeno je popločavanje rive do hotela "Slavije" a tvrtka "Elektrobiokovo" je postavila suvremenu rasvjetu.²²⁸

Godine 1985. završen je prvi dio izgradnje luke puštanjem u promet lukobrana *Điga – Lučica* i postavljanjem lučkog svjetla od strane tvrtke

²²³ *SD*, 17. rujna 1969.

²²⁴ Šetnica do Baškog Polja izgrađena je uz pomoć Vojne inženjerske jedinice (*MR*, br. 32., 4. travnja 1975., str. 3-5). Šetnicu do Promajne duljine 1.300 metara od bijelog pranog kulira u obliku kocke izgradilo je komunalno poduzeće "Gradina" (*MR*, br. 116., 23. lipnja 1978., str. 7).

²²⁵ *MR*, br. 90., 24. lipnja 1977., str. 3.

²²⁶ *MR*, br. 204., 24. travnja 1982., str. 10.

²²⁷ *MR*, br. 225., 31. ožujka 1982., str. 6.

²²⁸ *MR*, br. 226., 1. svibnja 1982., str. 5.

"Plovput" iz Splita.²²⁹ Slijedeće godine proširena je riva te je njena trenutna duljina 200 m, a širina 10 m. Zanimljiv je podatak da je Semmler Hermann, turist iz SR Njemačke koji redovito ljetuje u Baškoj Vodi, poklonio 10.000 DEM za izgradnju lučice.²³⁰

Poduzeće "Građevno" iz Makarske radilo je 1987. na obali od mula prema istočnoj plaži. U duljini od nekih 150 m prenosilo se žalo na druge dijelove plaže u svrhu kasnijeg širenja obale na 10 do 20 m. Riva je obložena bijelim kamenom te su zasađene palme. Sredstva je osigurala Mjesna zajednica i OUR hoteli "Baška Voda", dočim su SRD "Komarča" i Mjesna zajednica osigurali 10 milijuna dinara za proširenje dijela obale zapadno od pristaništa (od mula do Puntina). U sklopu ovog projekta planirana je i nova kanalizacijska mreža te javna rasvjeta.²³¹

Prema *Godišnjem izvještaju* za područje nadležnosti lučke ispostave Makarska iz 1987. godine luka je novoizgrađena s priključcima za struju i vodu te prihvrat krutih otpadaka. Pristanišni gat duljine 50 m i širine 10 m sastoji se od podmorskoga i nadmorskog zida. Oko 50 m² pristaništa saniralo je komunalno poduzeće "Gradina" 1989. godine. Tada je zamijenjen zastarjeli svjetionik a postavljen novi.²³²

Cjelovita obnova nije bila moguća radi nedostatka sredstava. Godine 1993. odlučilo se u narednoj godini pristupiti drugoj fazi gradnje uređenjem vanjske strane lukobrana sa školjjerom i unutarne s privezima za plovila.²³³ Tijekom 1995. godine još uvijek nije izgrađen unutarnji potporni zid radi nedostatka sredstava.

²²⁹ MR, br. 245., 3. prosinca 1984., str. 4.

²³⁰ MP, br. 228., 3. srpnja 1984., str. 4; MP, br. 253., 3. lipnja 1986., str. 4; MP od 5. kolovoza 1986., str. 4. Novac je utrošen u kupnju 20 palmi visine 3 m, iz rasadnika "Jadro" u Splitu.

²³¹ MP, br. 260., 10. ožujka 1987., str. 4.

²³² MR, 5. travnja 1989., str. 5.

²³³ MP, br. 337., 24. prosinca 1993., str. 5.



Slika 6. Luka Baška Voda²³⁴

Uređenju oborinskih voda i popločavanju 300 m obale trogirskim kamenom pristupilo se 1996. i 1997. godine, kada je Općina osigurala milijun kuna iz proračuna.²³⁵ Zapadna strana luke nasuta je zemljom i kamenjem u duljini preko 70 m i širini od 7 do 10 m 2000. godine.²³⁶ Koncesiju nad dijelom luke ima PŠRD "Puntin" iz Baške Vode, osnovano 2005. godine.

Baška Voda nije imala brodogradilište već kao i ostala mjesta lokalne kalafate koji su popravljali i izrađivali drvena plovila na pogodnom dijelu pješčane plaže.

Na predjelu Podluka u Baškoj Vodi nalazi se gat duljine 16 m i širine 2 m. Istočno od mjesta Baška Voda smješteno je nenaseljeno mjesto Baško

²³⁴ URL-15.

²³⁵ *MP*, br. 23., 28. listopada 1996., str. 21; *MP*, br. 29., 24. travnja 1997., str. 22.

²³⁶ Lučka kapetanija Split, ispostava Makarska, Klasa: 342-24/2000-06/02, Urbroj: 530-03-06-08-2000-02, Predmet: Izvješće o nadzoru pomorskog dobra, Makarska, 31. ožujka 2000., ALiMa. Općina Baška Voda 2010. godine financirala je projekt za uvođenje priključaka struje i vode u luci (URL-02, str. 28). Troškovi ishodaenja elektroenergetske suglasnosti u luci Baška Voda bili su u ukupno planiranom iznosu od 50.000,00 kn, a izrada projekta uvođenja struje i vode u iznosu od 20.000,00 kn.

Polje, poznato po drvenim barakama koje je sagradio inženjer Petar Pekota za preživjelo stanovništvo Makarske radi suzbijanja velike kuge 1815. godine.²³⁷

Godine 1966. podignuto je u Baškom Polju elitno vojno odmaralište koje je danas zastarjeli turistički kompleks s bungalovima, paviljonima, kampom i hotelom. Obala je raščlanjena s nizom malih uvala i dva kamena gata, prvi duljine 19 m i širine 1-8 m, a drugi duljine 8 m i širine 1,5 m, s po tri željezna prstena za privez brodica s istočne i zapadne strane. Koristi se samo u sezoni u turističke svrhe, za izletničke i brodove za iznajmljivanje. Izgrađeno je tijekom 1974. godine.²³⁸ Na plaži je 1984. godine postavljen kameni spomenik u spomen na pomorski desant iz Drugog svjetskoga rata.²³⁹

4.2.2. Lučica Bratuš

Bratuš je malo ribarsko naselje južno do Promajne, 5 km udaljeno do Baške Vode i oko 5 km od Makarske. U 18. stoljeću naselilo ga je nekoliko obitelji iz Podgore. Naselje se oblikovalo u prirodnoj uvali koja je bez zaštite tako da su brodice nezaštićene i izložene vjetrovima iz svih smjerova. Stanovništvo se bavi ribarstvom i turizmom.

Godine 1979. mještani su probili i osposobili za promet dio puta u duljini od 800 m prema Krvavici, što su 60% sami financirali, a ostatak sredstava je dala kreditom HE "Peruča" koja tamo ima svoje odmaralište. Osim toga izgradili su malo pristanište (gat duljine 20 m i širine 4 m) i betonski obalni zid duljine 100 metara sa 70% svojih sredstava.²⁴⁰ Gat je

²³⁷ F. GLAVINA, 2010., str. 104.

²³⁸ Lučka kapetanije Split, ispostava Makarska, donijela je Rješenje o pomorskom prekršaju radi bespravne gradnje od 20. studenog 1976. godine, ALIMa.

²³⁹ Spomenik je djelo kipara Ante Rožića iz Bratuša, a podignut je u spomen na partizanski desant izveden na plaži na Baškom Polju 18. listopada 1944. godine.

²⁴⁰ MR, br.143., 7. srpnja 1979., str. 4. Osim ovih radovi mještani su napravili i kanal za javnu rasvjetu, prostor za trafostanicu, opskrbni centar, put prema Promajni i u centru mjesta.

produžen u novije doba (Slika 8.). Izuzev toga maloga betonskog pristaništa mjesto nema nikakvih lučkih objekata.



Slika 7. Gat u Bratušu prije produženja²⁴¹



Slika 8. Bratuš²⁴²

²⁴¹ Privatno vlasništvo Rajka Jurišića.

²⁴² URL-27.

4.2.3. Luke u Brelima

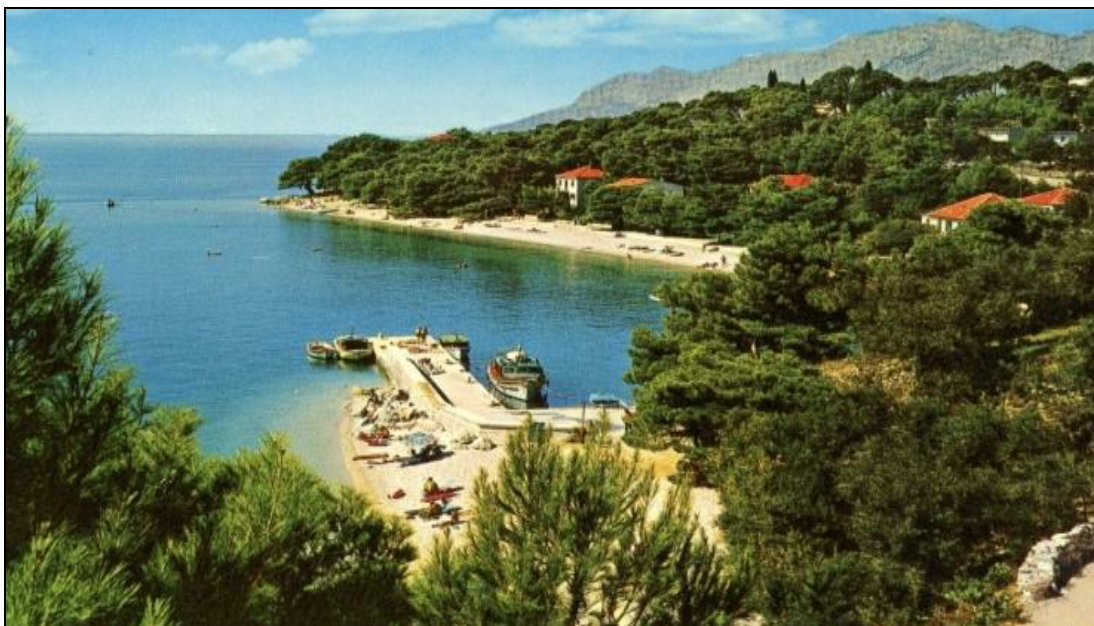
Općina Brela nalazi se na krajnjem zapadnom dijelu Makarskog primorja, 15 km od Makarske. Prema popisu stanovnika iz 2001. broji 1.771 stanovnika.²⁴³ Obuhvaća dva naselja Brela (Donja Brela sa 13 zaseoka) i Gornja Brela (sa 6 zaseoka). Prvo naselje je smješteno uz more podno planine Biokovo i okrenuto je prema jugu, a drugo u Zabiokovlju. Općina Brela osnovana je novom administrativnom podjelom 13. travnja 1993. godine.²⁴⁴ Do tada je bila u sastavu distrikta Omiš pa općine Makarska. Ovdje se razmatra samo mjesto Brela (Donja Brela) jer su svojim smještajem orijentirani na more. Naselje se sastoji od više disperzivno raspoređenih zaselaka u uskom obalnom pojasu, od kojih su najveći Soline i Donje selo.

Obala Brela nisko je položena i izuzetno razvedena nizom uvala (Soline, Stomarica, Luka, Čarovica). Uski pojas proteže se 4 km u smjeru istok-zapad, od strmih klifova prema uvali Jakiruša i pješčanih plaža. Tijekom 19. stoljeća još uvijek ne postoje nikakvi lučki objekti na obali kao ni kuće izuzev kuća Filipović na istočnoj strani prema hospiciju.²⁴⁵ Iznimno je zanimljivo i vrijedno dugogodišnje devastirano arheološko nalazište u uvali Jakiruša koja je predstavljala sigurno sidrište i zaklonište za pomorce od bure.

²⁴³ URL-52.

²⁴⁴ Geografski i administrativno područje općine prostire se od obale na jugozapadu do vrha Strigovo i vrha Jagodnik u Zabiokovlju te od naselja Novaci, preko Dubaca, vrha Kula i vrha Strigovo na sjeverozapadu do hotela "Berulia" i istočno od naselja Bartulovići preko vrha Bukovac, Zec i Jagodnik na jugoistoku. Prijevoj Dubci je kroz prošlost bio od iznimnog značaja za cijelo Makarsko primorje jer je predstavljao izravnu komunikaciju zaleđa (Zagore) i obale. Preko njega se priključivalo na antičku cestu koja se protezala od današnjeg Trilja preko Imotskog polja do Narone (današnji Vid kod Metkovića). Kolika je bila važnost tog puta najbolje označavaju prapovijesne gradine strateški raspoređene kod Gornjih Brela. Značaj su prepoznali i ostali; za vrijeme Prvog svjetskog rata austro-ugarska vlast gradi obrambenu crtu u duljini od jedan kilometar, a za Drugog svjetskog rata talijanske i njemačke postrojbe, te 60-tih godina 20. stoljeća jugoslavenska vlast izgrađuju vojne fortifikacijske građevine (bunker, utvrde, tuneli).

²⁴⁵ S. PIPLOVIĆ, 1997., str. 60.



Slika 9. Brela, prije 1970. godine²⁴⁶

Premda je prostor Općine oskudan s obradivom površinom stanovništvo se kroz prošlost uglavnom bavilo poljoprivredom (vinova loza, masline, višnja maraska – sorta *Sokoluša*, pšenica, ječam, krumpir) te stočarstvom, ribarstvom i pomorstvom.²⁴⁷ Svojim trabakulima Breljani su između dva svjetska rata prevozili vapno sa Šolte, drva s Brača, vadili i prevozili morski pijesak za potrebe izgradnje, prevozili su ljude i stoku, smokve, vino i srdele. Destinacije su bili otoci Brač i Hvar te obala od Trogira do Metkovića. Poznati prijevoznici bili su Šošići, Žamići, Ivanci, Raosi, Zelići i Kristići.²⁴⁸ Nakon Drugog svjetskog rata tradiciju su nastavile samo obitelji Jakiri – Medini i Šesto Žamić, a novi prijevoznik bio je Tonći Novak.²⁴⁹

Iz povijesnih izvora i literature vidljivi su osnovni problemi tadašnjeg stanovništva na početku 20. stoljeća: kašnjenje pošte, neuređeni putevi, nedostatak pitke vode u ljetnim mjesecima, zapuštenost gajeva te

²⁴⁶ Fototeka GMM.

²⁴⁷ Prema popisu iz 2003. g. na području općine Brela poljoprivredom se bavi 144 obiteljskih kućanstava, od toga 109 proizvodnjom povrća za vlastite potrebe, a 130 kućanstava proizvodnjom voća te 60 obitelji proizvodnjom grožđa.

²⁴⁸ V. JAKIR, 2000., str. 31.

²⁴⁹ Isti, str. 61-62.

neizgrađeni lukobran za koji su mještani već prije 20 godina po napatku vlade napravili kameni nasip.²⁵⁰

Kao i ostala primorska mjesta, Brela su u suvremeno doba okrenuta prvenstveno turizmu. Začetci su početkom 20. stoljeća, oko 1913. godine. Važno je napomenuti da mjesto nije imalo izgrađeno pristanište ni uređenu cestu. Do svojih smještaja turisti su dolazili brodom iz Baške Vode koja je tada imala izgrađeno pristanište ili su silazili pješice s državne ceste. Godine 1937. osniva se Kupališno povjerenstvo Brela koje je vodilo statistiku prometa turista, naplaćivalo pristojbe, brigu o uređenju mjesta, a imalo je i svoga redara koji je palio i gasio feral na obali. Uskoro je uređena šetnica od lučice do rta Dugi Rat, postavljeni su fenjeri i klupe, te je zaposlen službeni redar koji je vodio računa o kupalištu. Grade se novi smještajni kapaciteti, luksuzne vile, ljetnikovci, manji hoteli i privatni pansioni.²⁵¹ Jednom dnevno mjesto je autobusom i parobrodom preko Baške Vode bilo povezano sa Splitom i Makarskom. Mještani su ipak bili nezadovoljni zbog nepostojanja trgovačke mreže i prometne prigradske linije u donjim zaseocima.²⁵²

Na području općine Brela u suvremenom dobu nema razvijenih ribarskih ili trgovačkih plovila. Jedini oblik pomorskog prometa isključivo je vezan za turizam i to za ljetne mjesece.

²⁵⁰ *PG*, br. 7., 25. srpnja 1908.

²⁵¹ Daljnji razvoj turizma zaustavlja Drugi svjetski rat, a tek 1960-tih godina dolazi do ponovnog procvata turizma nakon izgradnje regionalnog vodovoda Makarskog primorja, Jadranske magistrale, probijanjem tunela Dubci za potrebe vodovoda, uvođenjem struje, uređenjem lučice 1953., izgradnjom depadansi i hotela (*SD*, br. 2572., 18. svibnja 1953.; Isto, br. 7634., 17. rujna 1969., str. 4). Godine 1974. grade se prometnice kroz Brela samodoprinosom i dobrovoljnim radom, 1981. dovršen je pristupni put od Jadranske magistrale do uvale Jakiruša, 1984. radi se na izgradnji novog groblja, uvedeni su telefonski priključci, a do 1986. godine završena je kanalizacijska mreža s kolektorom i ispustom u more na koju su spojena sva domaćinstva (*MR*, br. 190/191., 25. srpnja 1981.; Isto, br. 223., 28. siječnja 1984., str. 5).

²⁵² *MR*, br. 223., 28. siječnja 1984., str. 5.

4.2.3.1. Luka Brela – Soline

Luka Brela – Soline je lokalnog značaja, a otvorena je za javni promet i nautički turizam. Luka je površine 7.500 m², dok je površina akvatorija 6.800 m² te se proteže i na 1.540 m² kopnene površine. Smještena je na 43° 22' N geografske širine i 16° 56' E geografske duljine. Pristanište je dugo 35 m. Lukobran duljine oko 88 m i širine 5,6 m, bez vanjske *školjere* (kameni nabačaj), popločan je kamenim pločama. Na vrhu se nalazi lučko svjetlo bijele boje. Luka ima betonsku i kamenu obalu (duljine priveza 355 m), gatove, 3 velika i 80 malih vezova, i to 20 željeznih kolona i 63 prstena na lukobranu. Jedan gat je betonski ponton duljine 41 m i širine 1,5 m sa 29 željezna prstena za privez, a drugi duljine 25 m i širine 8 m je popločan i ima 4 kamene kolone. Luka je pod koncesijom hotelskog poduzeća "Brela". Godišnji putnički promet iznosi 2.575 putnika. Luka u uvali Soline spada u II. kategoriju luka otvorenih za javni promet u nadležnosti Lučke uprave (Slika 10.).²⁵³

Akvatorij je dobro zaštićen od svih vjetrova. Vezovi se nalaze s obje strane gata, lukobrana i rive s tim da je sjeverna strana lučice samo za plovila domicilnog stanovništva.



Slika 10. Luka Brela – Soline²⁵⁴

²⁵³ URL-13.

²⁵⁴ URL-15.

Godine 1985. formirano je sportsko ribolovno društvo "Brela" na čelu sa Žikom Makjanićem. Društvo je započelo izgradnju lučice Soline sa 60 vezova uz financijsku pomoć hotelskog poduzeća "Brela".²⁵⁵ Gradnja je potrajala nekoliko godina.²⁵⁶ *Lungomare* (betonska šetnica) zapadno od hotela "Berulia" izgradila je Mjesna zajednica 1987./1988. godine. Gradnja na uređenju luke i nadogradnji već postojećeg lukobrana počela je 1994. godine. Godine 1995. dovršeni su radovi na uređenju križanja Kričak, važne prometnice za južni pristup Solinama s Jadranske magistrale; izvođači su bili tvrtka "Lavčević" iz Splita i Hrvatske ceste.²⁵⁷

Lučica i križanje svečano su otvoreni 1995. godine na Dan državnosti, obje investicije bile su ukupne vrijednosti 6 milijuna DEM.²⁵⁸ Godine 1996., radi urušavanja i potkopavanja, obnovljene su šetnica i stepenice na mjestu ulaza kanalizacijskog ispusta u more u duljini od 15 m.²⁵⁹ Lučko svjetlo na glavi lukobrana postavljeno je 1994. godine, a iste godine i kameni ivičnjaci u lučici.²⁶⁰

4.2.3.2. Sportsko-rekreacijska luka Stomarica

Lučica je smještena u uvali Stomarica i županijskog je značaja, površine 2.100 m², površine akvatorija 1.300 m² i kopna 250 m².

U lučici je izgrađen lukobran duljine 50 m, širine 5 m, betonska i kamena obalu, 31 prsten za vezivanje plovila, 3 željezne (21 cm visine i 37 cm duljine) i 2 kamene kolone (36 cm visine, promjer 120 cm; 48 cm visine, promjer 105 cm) (Slika 11.).

²⁵⁵ MR, br. 245., 3. prosinca 1984., str. 4.

²⁵⁶ MR, br. 263., 2. lipnja 1987., str. 4. Prema izvješću lučkog kapetana 1993. godine lučica se gradi bez potrebnih dozvola (Inspekcija sigurnosti plovidbe, Ispostava Makarska, Izvješće o radu za 1993. godinu, ALIMa).

²⁵⁷ MP, br. 6., 27. svibnja 1995., str. 20.

²⁵⁸ MP, br. 7, 24. lipnja 1995., str. 16.

²⁵⁹ Lučka kapetanija Split, ispostava Makarska, Urbroj: 530-06-91-7, Predmet: Zapisnik o izvršenom inspekcijskom pregledu i utvrđenom stanju, Makarska, 8. veljače 1996., ALIMa.

²⁶⁰ Lučka kapetanija Split, ispostava Makarska, Klasa: 342-24/9-01/9, Urbroj: 530-14/MA-94-01, Predmet: Izvješće o sigurnosti plovidbe, Makarska, 1. listopada 1994., ALIMa.

Premda je projekt izgradnje lukobrana i pristana bio izrađen 1927. godine o čemu svjedoči dokumentacija pohranjena u Arhivu Jugoslavije (Slika 81.),²⁶¹ prvotni mul gradili su sami stanovnici Stomarice od 1930. do 1934., a tijekom 1936./1937. godine pojačan je obrambeni nasip lukobrana te je dograđena kameno-betonska obala.²⁶² Služio je između dva svjetska rata i za vrijeme Drugog svjetskog rata za pristajanje parobroda. Pristanište je dodatno produljeno tijekom 1938./1939. godine.²⁶³ Luka pruža malim brodicama izvrsnu zaštitu od bure.²⁶⁴



Slika 11. Lučica Stomarica²⁶⁵

4.2.3.3. Stari Porat

Na dijelu Stari Porat, predio Ščit, nalazi se mali lukobran koji s vanjske strane ima *školjeru*, a s unutarnje strane betonski nadmorski zid.

²⁶¹ Ministarstvo pomorstva SFRJ - 552, *Komisija za reviziju projekata, 1925-1932.*, Izgradnja pomorske infrastrukture na jadranskoj obali – situacioni planovi raznih luka, 552-85-102, Arhiv Jugoslavije.

²⁶² *PG KJ*, za godinu 1937-1938., str. 79. Direkcija pomorskog saobraćaja u Splitu objavila je dva javna natječaja. Prvi s rokom do 14. kolovoza 1934., a drugi do 4. siječnja 1935. godine (*JD*, br. 118., 7. kolovoza 1934., str. 4; Isto, br. 230., 17. prosinca 1934., str. 5). Predračunska svota je iznosila 90.000 Kr.

²⁶³ *PG KJ*, za godinu 1939-1940., str. 60.

²⁶⁴ Lučka uprava Splitsko-dalmatinske županije planirala je u 2017. godini sanaciju obale u Brelima (URL-14).

²⁶⁵ URL-53.

Obala je betonska i nepopločana. Malo, dotrajalo pristanište je sanirano i nadograđeno 1999. godine. Postavljeno je 50 željeznih prstenova za vezivanje plovila s unutarnje strana i planirano bijelo oboreno svjetlo.²⁶⁶ Radi male dubine mora prikladan je samo za manje brodice koje se tu sidre. Lukobran je 96 m dug i 8,6 m širok, na njegovoj glavi nalazi se stup za zastavu (Slike 79. i 80.).

Ispred hotela "Berulia" nalazi se popločani kameni mul duljine 20 m i širine 12 m sa 2 kamene kolone na samom vrhu.²⁶⁷ Na dijelu Podračće izgrađena je 2000. godine betonsku terasu s drvenim pristanom, a na području Podcrkavlja nalazi se kameno pero za zaštitu plaže.²⁶⁸

4.2.4. Brist

Brist se nalazi 38 km južnije od Makarske, a 8 km sjeverno od Ploča. Obala je blago valovita, s nepreglednim pješčanim plažama i brojnim izvorima pitke vode. Staro selo smješteno je iznad današnjeg mjesta, podno planine na plodnim flišnim padinama, a tijekom 19. stoljeća je napušteno.

Uz more je tijekom 18. i 19. stoljeća izgrađeno nekoliko stambenih sklopova obrambenih obilježja s puškarnicama i zatvorenim dvorištem. Plemićke obitelji koje su ih počele graditi stvarale su obrise budućeg naselja privlačeći i siromašnije stanovništvo.

Zbog konfiguracije i obilježja obalne crte, koja je na tom području ravna bez ikakvog prirodnog zakloništa, brodice su bile izložene morskim strujanjima, vjetrovima i valovima. Naselje je bilo bez ikakvih izgrađenih lučkih objekata i pristaništa sve do 20. stoljeća.²⁶⁹ Iz navednih razloga u

²⁶⁶ Uprava pomorstva, Lučka kapetanija u Splitu, Klasa: 361-03/99-01/37, Urbroj: 530-03-06/04-99-2, Predmet: Brela, sanacija i dogradnja lučice na predjelu Šćit – suglasnost, Split, 15. prosinca 1999., Arhiva općine Brela.

²⁶⁷ Lokalno stanovništvo ga zove "Bili mul" radi bijelih kamenih ploča.

²⁶⁸ Lučka kapetanija Split, ispostava Makarska, Klasa: 342-24/2000-01/34, Urbroj: 530-03-06/7-2000-01, Predmet: Zapisnik o izvršenom inspekcijskom pregledu i utvrđenom stanju, Makarska, 19. siječnja 2000., Lučka ispostava Makarska.

²⁶⁹ S. PIPLOVIĆ, 1997., str. 74.

naselju nisu pristajali parobrodi, a domicilno stanovništvo je izvlačilo brodice na žalo. Kroz prošlost je bio otežan svaki vid trgovine i razmjene, posebice prodaja vina jer je mjesto bilo poznato po rodnim vinogradima i vrijednim težacima.²⁷⁰ Lučki poglavar u Splitu, kapetan Petar Pavičić i nadmjernik dr. Frane Rubčić, tijekom 1896. godine obilazili su područje te su vršili mjerenja radi gradnje pristaništa i lukobrana.²⁷¹



Slika 12. Brist, oko 1960. godine²⁷²

Pristanište dugo 82 m i široko 4 m izgrađeno je 1952. godine donacijom 15 t cementa i dobrovoljnim radom mještana.²⁷³ Sadrži 5 željeznih kolona, jednu kamenu kolonu, stup za rasvjetu, stepenice sa zapadne strane, malu polukružnu obalu s plažom i 14 prstenova za privez. Nekih 50 m zapadno od lučice nalazi se nasipni gat s betonskim zidom na istočnoj strani, *školjerom* na zapadnoj strani i na vrhu. Gat je sa 7 prstenova za privez, dug je 32 m i širok 8 m, a izgrađen je 2014. godine.

Luka je izložena vjetrovima iz svih smjerova i bez ikakve je zaštite. Moguće je sidrenje plovila uz gat (10 vezova), gdje dubina mora iznosi 3,5

²⁷⁰ Naši dopisi osobiti, *NL*, 31. listopada 1896., str. 3; *NL*, 21. ožujka 1903., str. 5.

²⁷¹ S. PIPLOVIĆ, 1997., str. 74.

²⁷² Fototeka GMM.

²⁷³ *PG FNRI*, za 1952. godinu, Beograd, 1953., str. 356; *SD*, 2625/18. srpnja 1953.

m. Lučica spada u kategoriju luka otvorenih za javni promet lokalnog karaktera.



Slika 13. Brist²⁷⁴

4.2.4.1. Brodogradilište u Bristu

U Bristu se nalazi privatna brodograđevna tvrtka "Marušić d.o.o.". Osnovana je 1937. od strane Nikole Marušića.²⁷⁵ U Pomorskom godišnjaku za 1955. godinu navodi se jedan uposlenik i temeljni kapital u iznosu od 280.000 Din.²⁷⁶ Godine 1968. škver preuzima Rajko Marušić koji je izučio zanat kod Nikole Marušića, a današnji vlasnici su braća Tihomir i Ivo Veža.²⁷⁷

U početku se brodogradilište nalazilo uz more i imalo je malu rampu, a danas je udaljeno od mora. Podijeljeno je na dva dijela, ukupne površine

²⁷⁴ Zbirka fotografija Valentine Lasić.

²⁷⁵ Brodogradilište je bilo zatvoreno za vrijeme Drugog svjetskog rata, a ponovno započinje s radom 1. veljače 1945. godine kada je zapošljavalo 4 radnika. Do lipnja iste godine popravljeno je 10 brodova, od kojih 2 veća (*SD*, br. 171., 20. lipnja 1945., str. 6).

²⁷⁶ *PG FNRJ*, za godinu 1955., str. 495.

²⁷⁷ Gospodin Ivo Veža u brodogradilištu radi od 1976. godine, a kada je njegov stric Rajko Marušić otišao u mirovinu preuzeo je vlasništvo. Zahvaljujem na ustupljenim podacima gospodinu Ivi Veži.

od oko 250 m². Broj zaposlenih je varirao od 9 do 10, dok su danas uslijed nedostatka posla, zaposlena samo dvojica (vlasnici). U početku su se popravljali i radili drveni brodovi, a od 1970-ih godina plovila od plastike, većinom pasare, dimenzija 4 m, 4,40 m, 4,70 m, 5,80 m, 6,30 m i 10,50 m. Tvrtka se bavi prodajom, gradnjom, popravkom i rekonstrukcijom čamaca i brodova.

4.2.5. Lučica Drašnice – Stari Porat

Naselje Drašnice nalazi se 3 km južnije od Podgore, u uvali Sv. Križa koja se naziva još i Drašnička Vrulja. Administrativno potpada pod općinu Podgora.

Niz prapovijesnih gradina i gomila te ostaci iz kasnijih razdoblja dokaz su rane naseljenosti na tom prostoru. Kao i kod većine naselja Makarskog primorja razlikuje se staro naselje podno padina Biokova i novo uz obalu, Kvanj. Najvjerojatnije je postojalo i malo ribarsko naselje (Selo pri moru) koje se formiralo oko luke. Novo naselje nalazi se istočno od njega.²⁷⁸

Lučica se smjestila na 43° 22' N geografske širine i 16° 56' E geografske duljine. Pristanište površine 15 m² dugo je 35 m. Prema kategorizaciji to je sportsko-rekreacijska lučica s velikim nasipnim lukobranom duljine 94 m (s još dodatnih 25 m kamenometa) i širine 2,30 m (samo betonski dio), 2 kamene kolone, 37 prstenova za privez, jarbolom za zastavu, zatim lukobranom nasipnog tipa (*školjera* s obje strane) duljine 45,5 m, širine 3,20 m, 1 kamenom kolonom na vrhu, 37 prstenova za privez plovila, betonskim gatom s vezovima za domicilno stanovništvo u unutrašnjem akvatoriju ukupne duljine obale 125 m, 52 prstena za privez,

²⁷⁸ Na samoj obali nalazi se utvrđena kuća s puškarnicom, najvjerojatnije iz 17. stoljeća (N. BOŽANIĆ-BEŽIĆ, 1970., str. 320-321).

istezalištem za plovila i još jednim nasipnim gatom – perom na istočnoj strani u duljini od 20 m.



Slika 14. Lučica Drašnice nakon Drugog svjetskog rata²⁷⁹

Obala je većinom betonska, a uočljiv je stariji i novi dio. Većina prstenova za vezivanje je improvizirana. Zaklonjena je od sjevernih vjetrova, ali samo ukoliko se pristane s južne strane gata i pristana. Sidrenje je moguće uz jugoistočnu stranu gata, ali jedino prema vrhu jer je more na ostalom dijelu gata preplitko.

Na katastarskom planu iz 19. stoljeća uz obalnu crtu vidljiv je manji zaselak s tek par kuća i lučicom zaštićenom lukobranom duljine 20-ak m. Kada je lučica izgrađena nije poznato, ali s obzirom da je stanovništvo posjedovalo i obrađivalo polja na susjednom otoku Hvaru (od uvale Studenac do uvale Gačice), može se pretpostaviti da je postojala i prije 19.

²⁷⁹ Privatna zbirka Luke Šodana.

stoljeća. Pomorska vlada je kroz 1900. i 1902. godinu poduzela radove radi poboljšanja lučice, kada je produljen lukobran na 42 m.²⁸⁰

Međutim, nije došlo do većih promjena, lučica je i dalje bila nedostatna i tijesna za prihvat svih domicilnih brodica pa su se stanovnici 1908. obratili Pomorskoj vladi s molbom za proširenje lučice s obzirom da mjesto broji 56 brodica od kojih ni pola ne može naći privez u lučici.²⁸¹

Godine 1926. izvršeni su radovi na popravku pristana.²⁸² U narednom razdoblju gradi se obala te se izvode iskopi u luci.²⁸³ Tijekom 1935. novopodignuta obala je osigurana od udara valova.²⁸⁴

Oko 200 m zapadno od te lučice u predjelu Soline nalazi se mul duljine oko 42 m, širine 5,5 m s 3 željezne kolone i 14 prstenova za privez brodova. On je služio za pristajanje parobroda, ali je operativan samo s istočne strane, dok se sa zapadne danas nalazi školjera. Na vrhu je stup za zastavu (Slika 16.).

Prema *Godišnjem izvještaju* za područje nadležnosti lučke ispostave Makarska iz 1987. godine stanje luke je zadovoljavajuće, ali radi neprestanog nanosa pijeska dubina u lučici je sve manja. Također, nedostaju priključci za struju i vodu te nema mogućnosti prihvata otpadaka.

Od ožujka 1997. godine mještani su skupljali novac za prvu fazu izgradnje nasipa i vanjske strane lukobrana. Osnovan je Odbor za izgradnju luke, vlasnici vezova potpisivali su ugovore i uplaćivali sredstva te su time stekli pravo na 40% popusta na vez.²⁸⁵

²⁸⁰ AM, LI/1901., str. 113; Isto, LIII/1903., str. 129.

²⁸¹ "(...) Zemlje u primorju nemamo ni toliko, da bi se mogli povrćem nahraniti, pa nam je suđeno da obijamo planinu i prelječemo more kao galebovi. (...) Male brodice koje se kolju i biju u našem tijesnom lukobranu, pa kad koja izađe iz njega (bude) razbijenih rebara (...)" - SD, 1897/44.; Naši dopisi, SD, 22. srpnja 1908., str. 2; S. PIPLOVIĆ, 1997., str. 69.

²⁸² PG KSHS, stanje krajem 1926., str. 171.

²⁸³ PG KJ, 1932., str. 72.; Isto, za 1937-1938., str. 80.

²⁸⁴ Isto, str. 58.

²⁸⁵ Visina akontacije određivala se tako da se duljina plovila pomnožila sa 100 maraka (MP, br. 28., 26. ožujka 1997., str. 20).

U to vrijeme Drašnice su brojale oko 70-ak plovila, od čega je bilo 6 koća, 2 turistička broda od 12 m, 4 broda od 9 m, 5 od 7 m te manja plovila.



Slika 15. Drašnice, oko 1970. godine²⁸⁶

Gradnja je započela 3. travnja 1997. godine s nasipanjem pristupnog puta i izgradnjom lukobrana duljine 120 m, a potrajala do kraja listopada kada je završeno oko 60% temeljnog nasipa.

U radove je uloženo 185.000 DEM. Nakon toga su stali radi pomanjkanja sredstava. U svibnju 1998. godine su nastavljeni. Tada su završeni temeljni nasip i dio lukobrana, a konačan završetak projekta bio je planiran za 2005. godinu.²⁸⁷

Glavni problem je predstavljao zemljani nasip koji je onemogućavao komunikaciju na tom dijelu obale, a i štetio je izgledu mjesta za vrijeme turističke sezone. Da bi ubrzali radove mještani su 2000. godine osnovali

²⁸⁶ Fototeka GMM.

²⁸⁷ *MP*, br. 43., 26. lipnja 1998., str. 22.

PŠRD "Cipal" koje je kao pravna osoba preuzelo poslove oko izgradnje lučice. Također, i obitelji nastanjene na predjelu Glučinovih su vlastitim sredstvima i radom u mjesec dana proširile rivu za 6 m u duljini od stotinjak metara.²⁸⁸



Slika 16. Lučica Drašnice²⁸⁹

Na dijelu starog mula radi potrebe većeg broja vezova srušen je stari *parapet*. Mještani su planirali dovršiti sve radove do kraja turističke sezone, a do početka nove sezone 2001. godine trebalo je završiti lukobran i nasip na predjelu Soline te ukloniti i zemljanu rampu.²⁹⁰

S obzirom da je sportska luka namijenjena prvenstveno domicilnom stanovništvu, planirani su vezovi za manja plovila. Koncesiju nad dijelom luke ima PŠRD "Cipal".

²⁸⁸ MP, br. 66., 26. svibnja 2000., str. 22.

²⁸⁹ URL-35.

²⁹⁰ MP, br. 66., 26. svibnja 2000., str. 22. Urbanističkim planom iz 2013. godine Općina Podgora planirala je uređenje sportske luke s akvatorijem na sjevernom dijelu naselja približne površine 0,45 ha, uređenje sportske luke s akvatorijem, uređenje plaže, obalne ulice, šetnice, sustava odvodnje oborinskih i otpadnih voda (URL-07, str. 25).

Drašnice se u *Registru plovila* navode kao mjesto izgradnje bateline "Ivo" iz 1933. godine.²⁹¹

4.2.5.1. Škver u Drašnicama

Naselje nije imalo službeni škver. Svaki vlasnik plovila bio je "sam svoj majstor", ali kao sposobni i priučeni majstori izdvajaju se Vitomir Urlić i Tome Urlić – Grgin koji su popravljali plovila sebi i drugima. Popravak se obavljao u Starom Portu, na dijelu nazvanom *Loža* (Slika 17.).²⁹²



Slika 17. Popravak brodova u Drašnicama²⁹³

²⁹¹ Lučka ispostava Makarska, *Predbilježba ribarica*, kutija 31./4, GMM.

²⁹² Prema kazivanju Ive Šulente od 17. siječnja 2018.

²⁹³ Privatno vlasništvo Ive Šulente.

4.2.6. Luke u Drveniku

Naselje je smješteno 27 km južnije od Makarske. Prvotno naselje, Staro Selo, nalazilo se podno planine Biokovo. Potpuno je napušteno nakon potresa 1962. godine, kada su se stanovnici preselili u dvije uvale: Donju i Gornju Valu, međusobno udaljene oko jedan kilometar. One su u prošlosti nosile naziv po plemićkim obiteljima koje su se tu prve naselile: zapadna Ivičevićeva vala (Donja Vala) i jugoistočna Alačevića vala (Gornja Vala). Uz more su u 18. stoljeću sagrađena dva stambeno-gospodarska objekta obitelji Ivičević s obrambenim zidom i puškarnicama.²⁹⁴ Na katastarskoj karti iz 19. stoljeća uočava se duboka morska uvala Donja Vala otvorena prema jugu s manjom lučicom i zaseokom Luka (Porat) na sjeveroistočnoj strani.

Stanovništvo Drvenika je kroz povijest bilo težački i ribarski orijentirano. Seljačko radna zadruga (SRZ) osnovana 1948. godine već sljedeće godine u svoju djelatnost uključuje i ribarstvo. Nakon reorganizacije 1953. nastaje Ribarska zadruga koja je znala zapošljavati do 60-ak ribara. Zadruga je 1965. otvorila prvi restoran, a 1972. godine spojila se sa splitskim ribolovnim poduzećem "Jadran" ali s 30-ak zaposlenih.²⁹⁵

1960-ih izgrađena je područna osnovna škola, prvi vodovod te su postavljene i prve sijalice. Izgradnja prvog hotela u Drveniku (hotel "Hrast") započela je 1983., a iste godine je uređen prilaz naselju, plaža, postavljena je hidrantska mreža, 120 rasvjetnih stupova te je izgrađena i prva faza kanalizacijskog sustava.²⁹⁶ Naselje je u ljetnim mjesecima frekventno tranzitno mjesto radi blizine otoka Hvara i Korčule.

²⁹⁴ A. GRČIĆ, 1990., str. 25-38. Utvrdu su 23. travnja 1686. godine nakon dugotrajne opsade i usprkos žestokom otporu žena iz Drvenika Turci potpuno spalili, a stanovništvo je izbjeglo (A. KAČIĆ-MIOŠIĆ, 1889., str. 394).

²⁹⁵ MR, br. 14., 22. kolovoza 1974., str. 5.

²⁹⁶ MR, br. 214., 30. travnja 1983., str. 7; Isto, br. 226., 1. svibnja, str. 5.

4.2.6.1. Drvenik – Porat (Donja Vala)

Lučica je smještena na 43° 09' N geografske širine i 17° 14' E geografske duljine i spada u III. kategoriju luka otvorenih za javni promet u nadležnosti Lučke uprave. Pristanište površine 3.200 m² dugo je 65 m.²⁹⁷ Izložena je južnim i jugozapadnim vjetrovima. I istočni i zapadni dio uvale pružaju plovilima dobru zaštitu.

Tijekom 1870. izrađeni su stupovi za vezivanje brodica, od kojih je jedan popravljan 1879. godine, a 1899. produbljavano je dno u lučici.²⁹⁸ Pred Drugi svjetski rat gradi se obalni nasip (1933./1934.), a 1935./1936. godine izgrađen je obrambeni obalni nasip i glava pristana, dok su 1939. ojačani temelji gata.²⁹⁹ U Drugom svjetskom ratu, u rujnu 1943. godine, talijanske postrojbe potpuno su uništile lučko svjetlo (Sv. Juraj) s pripadajućim fenjerom i kristalnim lećama, rezervnim fenjerom, posudom za petrolej i sitnim inventarom.³⁰⁰

Na području Porta 1955. obnovljen je gat u duljini od 9 m.³⁰¹ Godine 1982. izgrađen je mul duljine 30 m, širine 4 m (danas sa 5 prstenova za privez i 5 metalnih kolona) s istezalištem za brodove. Napravili su ga sami mještani dobrovoljnim radom, uz financijsku pomoć Mjesne zajednice, besplatnih 40 kubika pijeska koje je doveo privatni brodar iz Neretve i betonskih blokova te kamene kolone za privez koje je donirala luka Ploče.³⁰²

Radi djelovanja valova, nakon samo par godina, blokovi lukobrana (dugog 35 m i širokog 3 m sa 10 vezova) pomaknuti su za 2 do 3 cm, a to se nastavilo i dalje.³⁰³ Obala (duljine 55 m) je kamena i betonska sa 7

²⁹⁷ URL-41.

²⁹⁸ AM, XXI/1871., str. 144., XXX/1880., str. 280; Isto, LI/1900., str. 110; S. PIPLOVIĆ, 1997., str. 71.

²⁹⁹ PG KJ, za 1935. godinu, str. 57; Isto, za 1937-1938. godinu, str. 80; Isto, za 1939-1940. godinu, str. 60.

³⁰⁰ Uprava pomorstva, *Komisija za ratnu štetu na moru* (1945.-1946.), Zapisnik, kutija 31./1, GMM.

³⁰¹ PG FNRJ, za godinu 1955., str. 434.

³⁰² MR, br. 208., 10. rujna 1982., str. 7.

³⁰³ Godišnji izvještaj za područje nadležnosti ispostave Makarska, za godinu 1987., ALIMA.

metalnih i jednom kamenom kolonom te s 35 vezova. Sa zapadne strane lukobrana nalazi se plaža, a na krajnjem istočnom dijelu mul dug 30 m i širok 4 m. Uz mul i obalu nalazi se oko 35 prstenova za vezivanje plovila. Lučica je dobro zaštićena od valova i vremenskih neprilika, ali radi svoje veličine ograničenog je kapaciteta. Površina akvatorija je oko 980 m², a ulaz u lučicu širok je 7 m (Slika 19.).



Slika 18. Drvenik, prije 1970. godine³⁰⁴

4.2.6.2. Drvenik – Trajektno pristanište

Trajektno pristanište smjestilo se u istočnom dijelu Donje Vale (Slika 21.). Betonska obala pristaništa duga je oko 110 m. Od toga je gat duljine 50 m i širine 4,60 m. Sadrži lučko svjetlo zelene boje na glavi lukobrana te 11 prstenova za privez plovila od kojih su neki ukopani u pijesak i kamen zapadno od pristaništa. U lučici je privezište sa 10-ak

³⁰⁴ Fototeka GMM.

vezova za manja domicilna plovila, a sidrenje je moguće i u istočnom dijelu uvale. Mjesto je trajektnom vezom od 1963. povezano s otokom Hvarom (Sućuraj), od 1995. s Pelješcem, a sljedeće godine i s Korčulom (Dominče).³⁰⁵



Slika 19. Luka Drvenik (Stari Porat i trajektno pristanište)³⁰⁶

Druga faza gradnje trajektnog pristaništa u Donjoj Vali, nakon tri godine čekanja, započela je u lipnju 1974. polaganjem velikih kamenih blokova uz pomoć "Pomgradove" dizalice, čišćenjem i betoniranjem te izgradnjom parkirališta i pristupne ceste.³⁰⁷ Radove su izvodili mještani, a financirali su ih Mjesna zajednica i vlasnici plovila.³⁰⁸ Projekt je bio neminovan s obzirom da je samo u prethodnoj godini na liniji Drvenik – Sućuraj prevezeno 480.000 putnika i 110.000 vozila.³⁰⁹

³⁰⁵ *MP*, br. 37., 23. prosinca 1997., str. 22.

³⁰⁶ URL-40.

³⁰⁷ *SD*, 23. studenog 1972.

³⁰⁸ *MR*, br. 2., 8. veljače 1974., str. 4.

³⁰⁹ *MR*, br. 115., 9. lipnja 1978., str. 4.

Međutim, radovi su se radi problema oko imovinsko-pravnih odnosa odužili te su mještani bili izrazito nezadovoljni zakrčenim prometnicama, a planirano proširenje prilazne ceste nije otklonilo gužve od magistrale do pristaništa.³¹⁰ Iste godine završeno je asfaltiranje ceste od Lučice do Gornje Vale te od Gornje do Donje Vale. U svibnju 1987. otvoren je novi dugoočekivani objekt na trajektnom pristaništu s restoranom, biljetarnicom, suvenirnicom, sanitarnim čvorom i prodavaonicom novina. Investicija je iznosila 80 milijuna dinara, a financirali su je Mjesna zajednica, OOUR hoteli "Nimfa" iz Živogošća, "Jadrolinija" iz Rijeke i firma "Vjesnik" iz Zagreba.³¹¹ O značenju trajektnog pristaništa najbolje govori podatak da je tijekom ljetnih mjeseci 1986. iz Drvenika na otok Hvar otputovalo 360.000 putnika i 92.000 vozila.³¹²

Prema izvršenom inspekcijskom nadzoru od 10. travnja 2000. godine na trajektnom pristaništu trebalo je postaviti nove kamene poklopnice na rampi u duljini oko 10 m te postaviti 4 velika okrugla gumena bokobrana i to 3 na polere, a jedan ugraditi na anel za vješanje. Inspekcija je naložila postavljanje i dva plosnata gumena pajeta na rampi te bokobrane duž cijele obale radi zaštite prilikom pristajanja trajekta na liniji Drvenik – Korčula te postavljanje rasvjete.³¹³

Povećanjem prometa i turističke potražnje, posebice od 1996. godine, pokazala se slaba povezanost prometne i komunalne infrastrukture. Priključna cesta koja vodi od Jadranske magistrale do pristaništa je kratka i s parkiralištem malog kapaciteta, radi čega je mjesto ljeti zagušeno vozilima. Trajektno pristanište je u samom centru naselja odmah do gradske plaže, što ugrožava sigurnost kupaca i turista, a predstavlja i

³¹⁰ MR, br. 14., 22. kolovoza 1974., str. 5; Isto, br. 94/95., 19. kolovoza 1977., str. 3.

³¹¹ MR, br. 264., 7. srpnja 1987., str. 6.

³¹² Isto.

³¹³ Lučka kapetanija Split, ispostava Makarska, Klasa: 342-24/2000-03/7, Urbroj: 530-03-06-08-2000-01, Zapisnik o izvršenom inspekcijskom pregledu i utvrđenom stanju, Drvenik, 10. travnja 2000. Do slijedeće godine nisu postavljeni ni ivičnjaci na rampi, rasvjeta niti bokobrani duž cijelog pristaništa (Isto, Klasa: Dp-I/342-24/01-03/8, Urbroj: 530-03-06-07-01-01, Drvenik, 19. svibnja 2001., ALIMa).

potencijalni ekološki problem. Radi svega navednog bilo je planirano izmještanje trajektnog pristaništa na novu lokaciju, u uvalu Galija, oko 2 km zapadnije od dosadašnjeg pristaništa na potpuno neizgrađenom dijelu obalne crte. Uz novo trajektno pristanište planirala se izgraditi i izravna poveznica s Jadranskom magistralom te dalje autocestom na spoj Ravča – Drvenik s tunelom Drvenik. Tijekom 2011. godine pripremljena je i izrađena projektna dokumentacija za izgradnju novog trajektnog pristaništa u luci Drvenik.³¹⁴

Stanovnici i lokalna vlast već su 1990-ih godina bili nezadovoljni stanjem i lokacijom trajektnog pristaništa. Kroz tiskovine upozoravaju da snažni motori trajekta uznemiravaju Valu, podižu mulj s dna, zagađuju javnu plažu, a osim toga radi svoje veličine pri manevrima predstavljaju opasnost za kupaće na obližnjoj plaži. Predlagali su da se pristanište dislocira s južne strane kao što je i predviđeno kasnijim PUP-om, na vrh nasipa u predjelu plaže Boćak čime bi se napokon riješio sigurnosni aspekt.³¹⁵

U istu svrhu već je izgrađen nasip planiranog pristaništa te je bilo potrebno samo izgraditi obalu uz koje je more duboko oko 4-5 m. Ostankom trajekta u naselju, ono bi nastavilo živjeti i zimi, a preseljenjem na susjednu plažu Boćak ne bi smetao kupaćima, izbjegla bi se prometna zagušenost mjesta, stvorili bi se uvjeti za prihvat većih trajekata i većeg

³¹⁴ Odlučeno je da trajektno pristanište ipak ostane u naselju, pa je postojeće pristanište nadograđeno, a planirana je i izgradnja novog pristaništa. Planirani su radovi u dvije faze: prva bi bila završena do 2018. godine, a obuhvaćala bi proširenje postojećeg obuhvata i premještanje trajekta s postojeće lokacije koja ide prema plaži; u drugoj fazi bi onda u postojećoj luci proširili lukobran na dvadeset metara dubine. Nova trajekta luka bila bi paralelno uz obalu, okomito na postojeći mul. Planirana su dva pristaništa, s tim da se već postojeće više ne bi koristilo, izuzev zimi tijekom lošeg vremena. Mještani, Mjesni odbor i lokalni turistički ured bili su protiv ovog projekta (URL-02, str. 27).

³¹⁵ Općina Gradac, Općinsko poglavarstvo, Klasa: 022-05/95-02/346, Urbroj: 2147/04-02-95-01, Predmet: Trajektna linija Drvenik-Trpanj, Gradac, 3. srpnja 1995. Poglavarstvo je nezadovoljno i što uopće nisu obavješteni o prometovanju novog trajekta "Mediterranske plovidbe" na liniji Drvenik –Trpanj; Isto, Klasa: 022-05/96-02/27, Urbroj: 2147/04-96-02, Predmet: Trajektno pristanište u Drveniku, Gradac, 9. veljače 1996.; Isti, Klasa: 342-01/97-01/102, Urbroj: 530-14/04-97-2, Predmet: Drvenik, Donja Vala – istražni radovi, suglasnost, Split, 1. rujna 1997., ALIMa, dozvoljeno je tvrtki "Plovput" iz Splita izvođenje geomehaničkih istražnih bušotina za potrebe dogradnje trajektnog pristaništa. Također, 2001. i 2007. godine trajektima su otkazali upravljački sustavi i samo prisebnošću posade spriječena je havarija (URL-41, URL-42).

broja linija te omogućila nesmetana manipulacija vozila pri ukrcaju i iskrcaju.³¹⁶

4.2.6.3. Drvenik – Portina

U zapadnom dijelu Drvenika, u uvali Gornja Vala, u malom prirodnom *mandraču*, smjestila se Portina. Lučica u obliku slova L izgrađena je 1973./1974. zalaganjem mještana. Uz pomoć "Pomgradove" dizalice postavljeni su veliki kameni blokovi koji su i betonirani.³¹⁷ Napravljen je mali betonski lukobran dug 22 m i širok 3 m, koji osigurava zaštitu usidrenim plovilima od vjetrova. Ostatak obale je neizgrađen s pješčanom plažom, a more je plitko. Na glavi lukobrana nalazi se jedna kamena kolona.

S obzirom da je izgradnjom mula more nanosilo velike količine pijeska, osamdesetih godina 20. stoljeća odlučilo se između velikog mula i Portine izgraditi mul. Dug je 25 m a širok 4 m, s dvije kamene kolone za privez plovila.³¹⁸

4.2.6.4. Drvenik – Gornja Vala

Izgradnja lučice u istočnom dijelu Gornje Vale započela je 1994. godine gradnjom betonsko-nasipnog lukobrana duljine 67 m, širine 2,5 m sa *školjerom* s vanjske strane i priključcima za vodu (Slika 20.).

Betonska obala duga je 37,5 m i široka 2,3 m sa 16 prstenova za privez. More uz obalu je plitko. Tu se nalazi i izvor pitke vode koji svojim nanosima dodatno zatrpava lučicu. Zapadno je mul duljine 39 m, širine 3,2 m sa 3 željezne kolone, 5 prstenova za privez, stepenicama s istočne strane te stup za zastavu na vrhu. Uz lukobran je ranije pristajao i parobrod.

³¹⁶ Isto.

³¹⁷ MR, br. 2., 8. veljače 1974., str. 4.

³¹⁸ Prema kazivanju Ivice Lulića-Ruzine i Zorana Alača od 16. rujna 2017. godine.



Slika 20. Drvenik – Gornja Vala (nova lučica)³¹⁹

4.2.6.5. Škver u Drveniku

Kao kalafat u Drveniku je djelovao Drago Lozina u razdoblju od 1950. do 1985. godine. Obavljao je popravke i gradnju manjih drvenih plovila (gajeta, kaića) prvo u Živogošću – Strnje, a nakon toga u Drveniku pored zgrade osnovne škole.³²⁰

4.2.7. Luke u Gradcu

Najveće naselje Gornjeg primorja smješteno je u Gornjoj vali na padini uzvišenog poluotoka, koja se blago spušta prema moru. Istaknuti poluotok dijeli zaljev na dvije uvale, jugoistočnu Soline i sjeverozapadnu Bošac. Općina Gradac utemeljena je još 1813. godine, zvala se Gornje primorska općina, sa sjedištem najprije u Drveniku, pa u Podaci i konačno u Gradcu. Postojala je do 1939. godine. U novije vrijeme izdvojena je iz općine Ploče, zajedno s Bristom i Podacom, te ponovno formirana kao samostalna općina krajem 1992. godine. Udaljena je 42 km od Makarske,

³¹⁹ URL-58.

³²⁰ Podatke ustupio Velimir Urlić.

13 km od Ploča i administrativno joj pripadaju naselja Gradac, Brist, Podaca, Zaostrog i Drvenik, u duljini od oko 18 km. Kao mikrogravitacijski centar sadrži javne, upravne i društvene ustanove. Domaće stanovništvo bavilo se tradicionalnim ruralnim gospodarstvom i ribarstvom, a danas je orijentirano isključivo na turizam.³²¹



Slika 21. Gradac, oko 1930. godine³²²

4.2.7.1. Luka Gradac – Novi Porat

Lučica je smještena na 43° 06' N zemljopisne širine i 17° 20' E zemljopisne duljine i spada u II. kategoriju luka otvorenih za javni promet, lokalnog značaja te je kao športsko-rekreacijska lučica u nadležnosti Lučke uprave (Slika 85.). Duljina pristaništa je 393,3 m, ukupne površine 1.162 m².³²³ Izložena je valovima koje uzrokuju bura i jugo, a dobro je zaštićena sa sjeverozapadne strane. U lučici se nalazi 10 metalnih i 2 kamene kolone,

³²¹ Prvi turisti (iz Bosne) stižu na samom početku 20. stoljeća, a 1914. godine osnovano je Društvo za proljepšanje grada i okolice. Prvi hotel otvoren je 1919. godine, a do potpunog razmaha turističke djelatnosti dolazi 1960-tih godina. Godine 1930. mjesto je dobilo električnu rasvjetu (*JP*, br. 187., 13. kolovoza 1930).

³²² Fototeka GMM.

³²³ URL-44.

prstenovi za privez plovila i istezalište za brodove. Manja plovila mogu se sidriti s unutrašnje strane lukobrana, koji je širok 3 – 4,6 m i ukupno dug 195 m, s najdužim izbačenim dijelom od 125 m ili pred manjim gatom, duljine 11 m, širine 2,9 m, gdje je dubina mora oko 3 m (Slika 22.). Veća plovila mogu pristati u uvali Božac koja je dobro zaklonište kada puše jugo.

Glavni lukobran naslanja se i zatvara lučicu u mandraču svojim zapadnim krakom. Ima samo na jednom dijelu izgrađenu *školjeru* u duljini od 47 m. S istočne strana smješten je sekundarni lukobran (gat) dug 20 m i širok 4 m (Slika 22.). Površina luke na kopnu iznosi oko 4.400 m², a akvatorija 37.480 m². Popločana obala (zajedno s mulovima i lukobranom) ukupne je duljine oko 130 m.

Luka je smještena u podnožju hridi istočno od poluotoka i dobro je zaštićena od vjetrova. Mali primitivni lukobran nepoznate je starosti. Gat je nadograđivan u nekoliko navrata za vrijeme Austro-Ugarske Monarhije u drugoj polovici 19. stoljeća (1883. godine pod nadzorom F. Rubčića).³²⁴ Naime, porastom trgovine i brodskih linija društva "Lloyd" pristanište nije više zadovoljavalo potrebe pa ga je austro-ugarska vlast produžila 1877. godine s istočne strane dodavanjem novog kraka duljine 50 m, nasipanjem obale, gradnjom obalnog zida, postavljanjem plutača i bitve za privez te uređenjem *mandrača*. Tako je stvorena nova luka s istočne strane postojeće.³²⁵ Na samom vrhu lukobrana postavljen je 1905. godine željezni stup s lučkim svjetlom na petrolej, crvene boje, dometa 5 morskih milja.³²⁶ Uskoro je uklonjeno crveno svjetlo te zamijenjeno drugim zelene boje.

³²⁴ *Urbanistički plan uređenja naselja Gradac*, općina Gradac i Urbos-Split, Klasa: 022-05/03-01/11, knjiga 1. i 2., službeno glasilo općine Gradac, br. 4., od 29. svibnja 2015. godine, Urbroj: 2147-04-15-01., str. 25.

³²⁵ Stalni nanosi obližnjeg potoka nametali su potrebu čišćenja i produbljivanja dna 1889. i 1897. godine, (S. PIPLOVIĆ, 1997., str. 76).

³²⁶ *PG FNRI*, za godinu 1957., str. 425.

Početak 20. stoljeća gat i lukobran ponovno su bili nedostatni za obavljanje prometa i pristajanje svih plovila. Povećanje prometa zahtijevalo je bolju opremljenost luke. Gradac kao mjesto pristajanja parobroda društva "Lloyd" na liniji Split – Metković, dotiču na povratku i parobrodi društva "Braća Rismondo" i "Dalmatia" uvođenjem lokalne pruge Makarska – Trpanj.

Kolnog puta nije bilo sve do 1935. godine, parobrodi često ne žele pristati u mjesto te se stanovnici žale u tiskovinama na zapuštenost prometne infrastrukture zbog nemarnosti vlasti. Tijekom 1912. godine u više navrata poduzetnik Žic izveo je lučke radove ukupne vrijednosti 100.000 kruna.³²⁷ Tim radovima je gotovo dvostruko produžen postojeći gat čime je luka dodatno osigurana, a stvorena su i nova mjesta za privez brodova. Međutim, luka još uvijek nije bila dovoljno zaštićena te je uslijed razornog djelovanja juga obala razrovana 1914. godine.³²⁸ Direkcija pomorskog saobraćaja raspisala je natječaj za radove koji su uskoro počeli, ali su vrlo brzo i prekinuti. Godine 1925. izvedeni su radovi na popravku pristaništa te ponovno 1928./1929. godine.³²⁹ Radi toga je općina izradila jedan suhozid kao nadogradnju, međutim i on je s vremenom popustio pod utjecajem valova, tako da se često radilo na osiguranju obale, a 1933./1934. godine popravljena je glava lukobrana (Slika 24.).³³⁰

Neposredno pred Drugi svjetski rat uređuju se lučki objekti, dograđuje podmorski dio pristana i gradi se betonski gat radi uređenja postojećeg *mandrača*.³³¹ Prilikom napuštanja Gradca talijanska vojska je

³²⁷ Sabor Dalmatinski XLII. Zasjedanje, *SD*, 13. listopada 1909., prilog; S. PIPLOVIĆ, 1997., str. 77.

³²⁸ *SD*, br. 35., 2. svibnja 1914.

³²⁹ *PG KSHS*, za godinu 1926., str. 170; isto, za godinu 1930., str. 53.

³³⁰ *JD*, br. 322., 28. prosinca 1935., školska djeca koja prolaze tim putem motikama su odgurnuli kamenje nazad u more i osigurali nesmetan prolaz; *PG KJ*, za 1937-1938. godinu, str. 80; *PG KJ*, za 1935. godinu, str. 57.

³³¹ *PG KJ*, za 1939-1940. godinu, str. 60, 64.

zapovijedila da se sva plovila, bez obzira na veličinu, otegle u Ploče, a one brodove koji nisu bili sposobni za to razbili su sjekirama.³³²



Slika 22. Lučica Gradac³³³

Svršetkom Drugog svjetskog rata Lučko zastupništvo u Gradcu poslalo je Kotarskom NOO Makarska izvješće o lukobranu. S namjerom da ga miniraju, talijanske vlasti su izbušile 36 rupa u lukobranu koji je već prije bio dodatno oštećen valovima koji su ga potkopavali. Tražilo se 4.000 kg cementa, a radove su radi nužnosti, obavili sami mještani (Slike 72., 73., 74. i 75.).³³⁴ Pristanište je do kraja prosinca popravljeno (7 m³ betonskog zida), u što je utrošeno 70 kvintala cementa i 650 nadnica, za koje je NOO Gradac dao 60 nadnica, a Komanda mjesta 560.³³⁵ Lukobran je popravljao 1952. i 1953. godine u duljini od 32 m.³³⁶

³³² M. UJDUROVIĆ, 1970., str. 512, f. 48.

³³³ URL-44.

³³⁴ *KNOO Makarska*, odjel Tehničkih radova, 1/V., Br. 233/44., Lučko zastupništvo Gradac, 21. studenog 1944., DAS.

³³⁵ *KNOO Makarska*, Odjel Tehničkih radova, 1/IV, Prometni odsjek, br.595/44., Mjesečni izvještaj Prometnog odsjeka za prosinac 1944., od 30. prosinca 1944.. DAS; 15. prosinca 1944. godine odobreno je 1.500 kg cementa; Isti, broj 177/44, od 15. prosinca 1944., DAS.

³³⁶ *PG FNRI*, za 1952. godinu, str. 356; *PG FNRI*, za godinu 1953., str. 395.

Luka spada u kategoriju luka otvorenih za javni promet lokalnog značaja sa 100 vezova (Slika 22.). Prema Zapisniku inspeksijskog nadzora iz 2001. godine luka nema rasvjetu ni priključke za struju i vodu, ni lučkog svjetla, a lukobran je oštećen u duljini od oko 50 m.³³⁷ Lučka Uprava Splitsko-dalmatinske županije tijekom 2010. godine izvršila je sanaciju vanjskog dijela lukobrana u luci Gradac.³³⁸

Istočno uz pješčanu uvalu nalazi se još gatova, jedan duljine 14 m, širine 2 m, drugi dug 13 m i širok 3 m, treći s druge strane uvale duž Šetališta dr. Nike Andrijaševića duljine 15 m i širine 2 m, četvrti duljine 12 m i širine 1,5 m. Radi pličine mora uz njih je moguć pristanak samo malih brodica.

Promjenom Zakona o lučkim kapetanijama (*Narodne novine*, 124/97), cijelo područje općine Gradac dolazi pod nadležstvo kapetanije Split te su vlasnici plovila i svi zainteresirani obaviješteni da svoja prava i obveze od tada ostvaruju u lučkoj ispostavi Makarska.³³⁹ Operativna obala luke i lučice nedostatane su za obavljanje pomorskog prometa turističkih i ribarskih brodova, a nedostaju i vezovi za domicilno stanovništvo.

4.2.7.2. Sportsko-rekreacijska lučica Mandrač (Stari Porat)

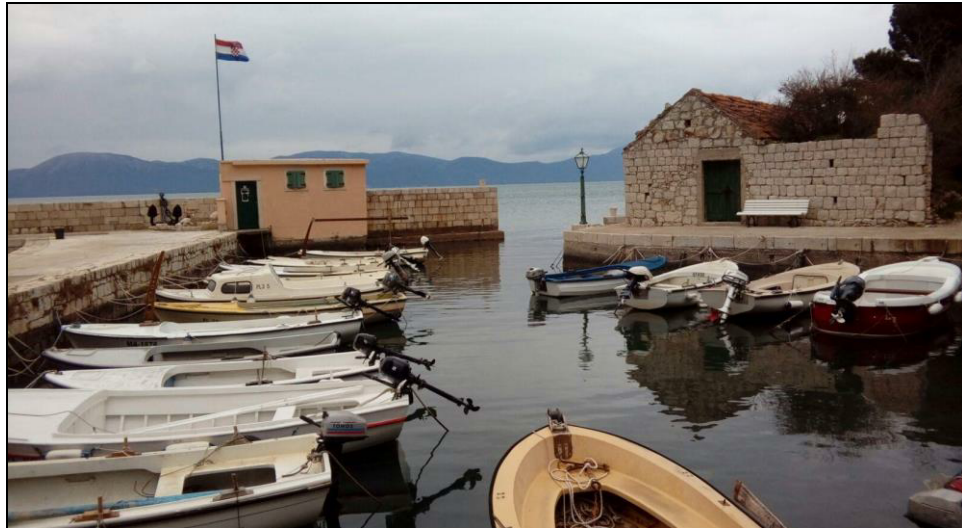
Zapadno od opisane luke nalazi se mala sportsko-rekreacijska luka *Mandrać*, s istezalištem za plovila. Zaštićena je kamenim lukobranom južno od punte Gradine. Njezina površina na kopnu iznosi oko 440 m², a

³³⁷ Lučka kapetanija Split, Klasa:Dp-I/342-24/01-01/9; Ur. Br. 530-08-06-07-01-01, Gradac, 20. svibnja 2001., Predmet: Zapisnik o izvršenom inspeksijskom pregledu i utvrđenom stanju, ALIMa.

³³⁸ Troškovi za radove realizirane kroz 2010. godinu i za ostale planirane radove iznose 600.000,00 kuna (URL-02, str. 27). Urbanističkim prostornim uređenjem iz 2013. godine općina Gradac planirala je manje proširenje lučice kapaciteta do maksimalno 50 vezova, proširenje obale na sjeverozapadnoj strani, uređenje istezališta, moguće produženje lukobrana, nasipanje obale, proširenje akvatorija, uređenje maksimalno 80 nautičkih vezova, izgradnju lučkih objekata, u svrhu stvaranja operativne obale za linijski promet te izgradnju ukrajnog mjesta za prihvat ribe (*Urbanistički plan uređenja naselja Gradac*, str. 25, knjiga 2., str. 83).

³³⁹ Lučka kapetanija Split, Klasa:342-11/98-01/51; Ur. Br. 530-14/01-98-1, Split 22. siječnja 1998., Predmet: Preupis brodica, Lučka ispostava Makarska. Svi vlasnici brodica pozvani su da se jave 10. veljače 1998. u prostorije Općine gdje će se vršiti predupis i pregled brodica za područje Gradac (Isto, Klasa: sl/98, Ur.Br.:530-14/MA-98-01, Makarska 3. veljače 1998., Predmet: obavijest o predupisu brodica, ALIMa).

akvatorij oko 1,200 m². Koncesiju nad njom ima PŠRD "Lignja" iz Gradca, osnovano 2003. godine. Lučica nepoznate starosti je radi svoje autentičnosti zaštićeno kulturno dobro (Slika 23.).



Slika 23. Sportsko-rekreacijska lučica *Mandrač*³⁴⁰

Zanimljivo je da obalna crta u potezu od Brista do rta Višnjica obiluje prirodnim lučicama koje su bile u upotrebi od najranijih vremena. Dokaz tomu su ilirske gomile u zaleđu i antički ostaci uz samu obalu. Ilirske gradine su strateški raspoređene po istaknutim vrhovima radi kontrole područja i nadziranja morskog kanala. Kao što je već naglašeno, glavna opasnost za naseljeno stanovništvo dolazila je upravo iz pravca mora, stoga su sva naselja bila više ili manje odmaknuta od obalne crte. Većina je bila smještena podno planine radi zaštite i lakšeg iskorištavanja plodnog zemljišta. Do spuštanja stanovnika dolazi tijekom 18. stoljeća, međutim to još uvijek nije bila masovna pojava sve do druge polovice 20. stoljeća kada podnoplaninska mjesta većinom zamiru.

Ovaj kraj prepun je toponima koji označavaju luke, lučice i prikladna sidrišta. Također obiluje potocima i izvorima pitke vode, što je bio jako bitan čimbenik za naseljavanje.

³⁴⁰ Privatna zbirka V. Lasić.

Sjeverozapadno od lučice *Mandrać* nalazi se kilometar duga uvala Bošac s pješčanom plažom. Uvala je pogodna za sidrenje, a naziv je dobila po istoimenom naselju. Među stanovništvom postoji predaja prema kojoj je ovo mjesto nekada bilo grad koji je uslijed razornog potresa potonuo u more. Također navode da su ostaci nekadašnjih zidova još uvijek vidljivi u moru na nekih 100 metara od obale te da ribari od davnina na tom mjestu ne mogu koristiti mreže jer se pokidaju. Međutim, po navođenju M. Ujdurovića 1988. godine ronionik Jure Šutić Baldin s kolegama iz Čehoslovačke četiri dana je provjeravao obalu na udaljenosti od 100 m od obale. Nije pronađeno ništa što bi ukazivalo na ostatke bilo kakvih građevinskih pothvata.³⁴¹

Sjeverozapadno od Gradca smjestilo se danas potpuno napušteno naselje Čista s karakterističnom ilirskom gomilom.³⁴² Tu je bilo sjedište nekadašnje Fragostinske nahije, a do danas su ostali sačuvani ostaci kule iz 16. stoljeća. Izlaz na more naselje je našlo u lučici Kačića porat, uz Jelov rat, na zapadnoj strani plaže prema Bristu.³⁴³ Prirodno zaštićena od zapadnih vjetrova, a od južnih ojačana ljudskom rukom kamenim sikama, danas je potpuno zapuštena i zaboravljena. Naziv potječe od plemena Kačića koji su nastanjivali mjesta Čista i Aleksići te im je ovo bio najbliži izlaz na more. Prema M. Ujduroviću koristili su je najvjerojatnije i Iliri te antički stanovnici obližnjeg naselja Biston. Kačići su sagradili i gospodarsku zgradu odmah uz lučicu, a sam *Porat* ucrtan je u katastru iz

³⁴¹ Prema kazivanju dr. sc. M. Ujdurovića od 11. srpnja 2017. godine.

³⁴² K. JURIŠIĆ, 1970., str. 105-106; D. VIDOVIĆ, 2012., str. 211. Postoji detaljan crtež mletačkog vojnog inženjera i kartografa Giuseppea Santinija, koji prikazuje pomorsku i kopnenu mletačko-osmanlijsku bitku oko Gradca 15. rujna 1666. godine (Santinijevo rukopisno djelo čuva Gradski muzej u Splitu). Vidljivo je mletačko i osmanlijsko sukobljeno brodovlje kao i trokatna obrambena utvrda s puškarnicama u plamenu. Sa zapadne strane na obali, u samom naselju, nalazi se obrambeni zid, koji je štiti pristanište i mjesto od upada i napada gusara i Osmanlija. Zid u visini nekih 2-3 m, duljine oko 20 m sačuvan je do danas, ali radi naknadnih dograđivanja teško je sa sigurnošću odrediti njegovu izvornu veličinu.

³⁴³ Prema kazivanju dr. sc. M. Ujdurovića od 11. srpnja 2017. godine, naziv Jelov rat nastaje nakon što se na tom mjestu 16. svibnja 1884. godine utopile dvije žene: Jela Mirka Ivanov i Jela Mirka Viskić te brat prve a suprug druge Josip Mirka Ivanov. Danas je naziv iskrivljen i koristi se Jelov vrat.

1837. godine.³⁴⁴ Koliki je bio obujam trgovine koja se odvijala kroz tu lučicu, kao i kad je točno nastala, ostaje nepoznato. Izgradnjom novog pristaništa u obližnjem Bristu i spuštanjem stanovništva u naselja uz obalu, lučica gubi svoj značaj i propada. Danas su u moru ostali sačuvani tragovi lukobrana u visini od 1 m, širine 6-7 m i u duljini od 15 m.

Na jugoistoku od rta Punta podno brežuljka Gradina nalazi se prirodna lučica Porat, a 100 m dalje, na zapadu, manja također prirodna lučica Portina. Obje su izuzetno dobro zaštićene s tim da Porat, koje lokalno stanovništvo naziva Stari porat, osigurava zaštitu od vjetrova i valova sa zapadne strane a Portina s južne. Sukladno tome, stanovnici su sidrili svoje brodove ovisno o vremenu u jednoj ili drugoj. U lučici Porat sagrađen je manji kameni nasip koji ju je dodatno osiguravao i čiji su ostaci vidljivi u podmorju. Vrijeme izgradnje tog nasipa nije dokumentirano.

Istočno od Gradca, u podnožju vrha Grabovica, nalazi se visoravan Vrisje. Na njenoj južnoj strani je veća gradina, ispod koje je nekoliko kućica od suhozida i kamena staza, poviše napušteno podplaninsko naselje Poca, a podno visoravni uvučena u morske litice uvala Poretak. Izvrsno zaštićena od morskih strujanja s malom špiljom duljine oko 10 m, otvora oko 1,5 m predstavljala je zaklonište za ribarske brodice. O tome svjedoči i njen naziv Poretak – mali porat, mala luka, lučica. Danas je to pješčana uvala i ne koristi se više kao sklonište. Naime, izgradnjom Jadranske magistrale građevinski materijal je zasuo uvalu i špilju, a kameni potporni zid ju je presjekao.³⁴⁵

Dalje, prema jugoistoku nalazi se područje nazvano Žrnovnica. Obilat izvor vode omogućio je izgradnju mlinice za žito (otud i sam toponim) uz samu morsku uvalu koja nosi naziv Luka. Mjesto je u uporabi još od prapovijesti o čemu svjedoče brojne gradine i gomile na obližnjim

³⁴⁴ Izgled Kačića Porta, Portine i Poretka donosi M. UJUDUROVIĆ, 1996.

³⁴⁵ Prema kazivanju dr. sc. M. Ujdurovića od 11. srpnja 2017. godine.

vrhovima te ostaci rimskih amfora i rimskog olovnog sidra u moru. Prirodno zaklonište i sidrište dobro je zaštićeno od istočnih i zapadnih vjetrova. Dodatno je osigurano lukobranom čiji su veliki kameni blokovi još uvijek vidljivi u podmorju. Tko ga je izgradio, nije poznato. Ova uvala obiluje izvorima pitke vode na obali odmah uz luku što je bilo od velike važnosti pomorcima, a izvori se nalaze u moru te unutar lukobrana. Prvi pisani podatci o luci potječu tek iz 17. stoljeća i vezuju se uz mlinicu čiji je vlasnik obitelj Kačić. Mlinica je često mijenjala gospodare, a u funkciji je bila sve do 1942. godine kada prestaje s radom. Napuštanjem te djelatnosti i opisana lučica gubi svoj značaj. Dalje, prema Baćini nalaze se: uvala Tribunj, lučica Porat između Žrnovnice i Tanke punte, jugoistočno prema Neretvanskom kanalu te uvale Dobrogošće i Mala Rača. Sve su malih dimenzija, ali su izuzetno dobro zaštićene od morskih strujanja i vjetrova. Kao i prethodno navedene, pružale su zaštitu u slučaju nevremena ribaricama i trgovačkim brodovima.³⁴⁶

4.2.8. Lučica Igrane

Igrane su smještene 7 km jugoistočno od Podgore, na poluotočiću čiju jugoistočnu obalu zauzima prostrana pješčana plaža duljine 1,5 km.³⁴⁷ Na krajnjem zapadnom dijelu uvale smjestila se lučica Porat, koja je plovilima pružala odličnu zaštitu od svih vjetrova. Stambena izgradnja naselja je oskudna, okružena maslinicima i vinogradima.³⁴⁸

Lučica je smještena na 43° 11' N geografske širine i 17° 08' E geografske duljine. Pristanište površine 482 m² dugo je 71 m (Slika 25.).³⁴⁹ Lučica duljine 54 m i širine 5,5 m otvorena za javni promet lokalnog

³⁴⁶ Posebnu zahvalnost na ukazanom povjerenju dugujem dr. sc. M. Ujduroviću na ugodnom razgovoru i ustupljenim podacima.

³⁴⁷ Iznad sadašnjeg naselja, iza Biokova, nalazi se danas napušteno Staro selo ili Gornje Igrane.

³⁴⁸ Na samom vrhu naselja u 17. stoljeću je bila izgrađena – Zalina kula, fortifikacijski spomenik nulte kategorije, kvadratnog tlocrta s puškarnicama.

³⁴⁹ URL-36.

značaja III. kategorije u nadležnosti je Lučke uprave, neuređena je s kameno-zemljanim nasipom koji je nastao nasipanjem materijala prilikom izgradnje obližnjeg hotela "Punta". Nasip je operativan s unutrašnje strane, dok se s njegove vanjske strane nalazi plaža sa zaštitnim perom. Na nasipu su postavljeno 9 željeznih kolona i automobilske gume kao zaštita za pristala plovila. Obala Porta (ukupne duljine 50 m, širine 2 m) je zidana i betonska s gatom duljine 90,5 m, širine 2 m, istezalištem za plovila, 2 prilaza moru u obliku stepenica te 53 prstena za plovila. Izložena je istočnim vjetrovima. Manja plovila mogu se vezati uz lukobran. Istočno od rta Igrane nalazi se sidrište dobro zaštićeno od bure.



Slika 24. Lučica u Igranima oko 1960. godine³⁵⁰

Na katastarskoj karti iz 19. stoljeća na poluotoku i u istočnoj uvali vidljivo je manje naselje. Na zapadnom dijelu smještena je lučica zaštićena lukobranom. Zbog konfiguracije obalne crte te izgrađene i donekle zaštićene lučice, Igrane su pružale kakav-takav zaklon brodicama na putu

³⁵⁰ Privatno vlasništvo Rajka Jurišića.

iz Makarske prema Neretvi i obratno.³⁵¹ Međutim, još uvijek su mještani vadili svoj brodice na žalo radi nedostatnog broja vezova.

Uređenje lučice bilo je od životne važnosti jer je većina stanovnika imala posjede i na obližnjem otoku Hvaru. Nadalje, pošta se s poštarskog parobroda prekrivala na otvorenom moru, a i parobrodi obitelji Rismondo nisu mogli pristati neposredno u mjesto radi neizgrađenog pristaništa. Više puta zatražena je pomoć i reakcija Pomorske vlade, pomoć je obećavana, ali nije stizala.³⁵²

Radilo se tijekom 1897. i 1898., a 1901. započelo se s preuređenjem glave gata koja je završena 1903. godine.³⁵³ Godine 1926. izvršeni su radovi na popravku lukobrana.³⁵⁴ Nakon toga ponovno se popravljaju lukobran te izvode iskopi u luci, a 1933./1934. popravljaju se ulegnuti pločnik.³⁵⁵ Pred Drugi svjetski rat popravljen je lukobran.³⁵⁶ Godine 1955. popravljan je i *mandrač*.³⁵⁷

Izgradnjom Jadranske magistrale mjesto je ostalo odsječeno tako da je sedamdesetih godina 20. stoljeća izgrađen priobalni put od Živogošća do Igrana koji je produžen i do Drašnica. Vertikalni spoj na magistralu financirala je država iz sredstava za substituciju nerentabilnih brodskih pruga.

³⁵¹ S. PIPLOVIĆ, 1997., str. 69.

³⁵² Isto, tijekom 1891. godine mještani su sami prionuli poslu i nabacali u more kamenje u duljini od 30 m, u smjeru kojim ih je uputio lučki poglavar iz Splita. Radovi su stoga nastavljeni i slijedeće godine. Mještani su prema dogovoru s Vladom sami morali nasuti zemljani dio. I s tim radovima se otezalo. Prema planu iz 1897. godine odlučeno je napraviti 40 m, a sljedeće narednih 20 m lukobrana. Općinski upravitelj morao je sazvati seoski zbor zbog radova koje su mještani trebali izvesti, nasipanjem zemlje i kamenja (*SD*, Naši dopisi, 30. ožujka 1892., str. 3; *NL*, 7. siječnja 1893., str. 2).

³⁵³ Domaće vesti, *NL*, 12. lipnja 195., str. 3; Službeni viesnik za Dalmaciju, *NL*, 1. srpnja 1896., str. 3; Dražbeni oglas, Objavljuje Dalmatinski, 1. srpanj 1896., str. 3; Domaće vesti, *NL*, 27. ožujka 1897., str. 3; Domaće vesti, *NL*, 30. lipnja 1897., str. 3; *AM*, XLVII/1897., str. 101; *Isti*, XLVIII/1898., str. 105; *Isti*, XLIV/1899., str. 105; *Isti*, LII/1902., str. 126; *Isti*, LIII/1903., str. 129; *Isti*, LIV/1904., str. 131.

³⁵⁴ *PG KSHS*, za godinu 1926., str. 171.

³⁵⁵ *PG KJ*, za godinu 1932., str. 72; Isto, za godinu 1935., str. 57; Isto, za godinu 1937-1938., str. 80.

³⁵⁶ *PG KJ*, za godinu 1939-1940., str. 60.

³⁵⁷ *PG FNRI*, za godinu 1955., str. 434.

Luka je bila dobro zaštićena u slučaju nevremena, ali problem je bio nedostatak lučkog svjetla na što mještani upozoravaju 1961. godine.³⁵⁸ Mjesna zajednica i stanovništvo su 1978. odlučili nadograditi mali gat, ukupne duljine 75 m, koji je nastradao u potresu 1962. godine.³⁵⁹ Početkom 1984. gradi se kanalizacijska mreža, lokalni putevi i nova lučica s lukobranom na predjelu Portina sa 50 vezova s obzirom da je stara bila premala.³⁶⁰ Za iste projekte je i 1986. izglasan mjesni samodoprinos u iznosu od 50 milijuna dinara.³⁶¹ Stari lukobran je saniran 1987., a stanje luke je prema *Godišnjem izvještaju* za područje nadležnosti lučke ispostave Makarska iz 1987. bilo zadovoljavajuće, ali uz nedostatak priključaka za struju i vodu.



Slika 25. Lučica Igrane³⁶²

³⁵⁸ *SD*, br. 4966., 3. veljače 1961.

³⁵⁹ *MR*, br. 124., 13. listopada 1978., str. 4.

³⁶⁰ *MR*, br. 227., 5. lipnja 1984., str. 6; Lučka kapetanija Split, ispostava Makarska. podnjela je zahtjev za pomorski prekršaj 9. ožujka 1984. godine radi bespravne izgradnje lukobrana.

³⁶¹ *MR*, br. 252., 2. srpnja 1986., str. 3.

³⁶² URL-54.

Godine 1997. mjesto Igrane je dobilo 300-ak m nove kanalizacijske mreže, obnovljenu staru Uljaru, popravljenu i uređenu šetnicu te nove telefonske priključke.³⁶³ Izgradnjom nasipnog lukobrana od 70 m na krajnjem istočnom dijelu naselja osigurala se zaštita uvale i dodatni vezovi za plovila.

Urbanističkim planom Općine Podgore od 2013. godine planiralo se uređenje luke otvorene za javni promet i sportsko-rekreativne luke smještene na središnjem obalnom dijelu te uređenje plaže, ukupne površine oko 4,50 ha.³⁶⁴ U luci za javni promet planirali su se osigurati vezovi za turističke brodove, nautičare i komunalni vezovi. Koncesiju nad dijelom lučice ima PŠRD "Skuša" iz Igrana, osnovano 2003. godine.

4.2.9. Krvavica

Naselje je smješteno 6 km južno od Baške Vode, 4 km sjeverno od Makarske. Prvotno naselje bilo je udaljeno od mora i prvi put se spominje 1792. godine u *Makarskom ljetopisu*.³⁶⁵ Prapovijesni lokaliteti te antički i srednjovjekovni nalazi govore u prilog pojedinačnom naseljavanju.

Malobrojno stanovništvo se bavilo ribarstvom i poljoprivredom za osobne potrebe, a od 1963. dolazi do razvoja turizma izgradnjom danas potpuno devastiranog dječjega vojnog odmarališta – lječilišta kružnog oblika, smještenog u gustom borovoj šumi uz more.³⁶⁶

³⁶³ MP, br. 32., 25. srpnja 1997., str. 21.

³⁶⁴ URL-07, str. 26 i 30. Planirano je uređenje obalnog pojasa u naselju Igrane za izgradnju sportsko-rekreacijskog centra na području Žanjeva u duljini oko 230 m s manipulativnom obalom i privezištem čime se predviđa uređenje šetnice i plaže Lovorni. Izgradnjom bi se osigurala lučica dimenzija 50 x 25 m, kapaciteta prihvata 44 brodice, operativna obala duljine oko 120 m s izvlačilištem za brodove, polivalentno i dječje igralište, parkiralište sa 90 mjesta, centralna zgrada različite namjene, centralni trg, plaža, uklonio bi se postojeći nasip lukobrana tako da mu se zadrži vrh u formi otoka koji bi služio za potrebe kupaca, a promet brodova bi se distancirao i ostavio bi se samo nužni ulaz u lučicu (URL-38).

³⁶⁵ G. BUJAS, 1957., str. 357.

³⁶⁶ Vojno odmaralište "Krvavica" izgrađeno je 1963./1964. godine sa 183 ležaja za djecu vojnih osoba od 5 do 15 godina starosti s raznim zdravstvenim tegobama. Projekt je izradio splitski arhitekt Rikard Marasović 1960./1962. godine. Otvoreno je 1. svibnja 1965. a prestalo je s radom 1973. godine kada ulazi u sastav Baškog Polja kao Vojno-ugostiteljska ustanova za odmor i rekreaciju. Odmaralište je bilo u uporabi do kraja 1980-ih godina. Tijekom Domovinskog rata postalo je prihvatilište za brojne izbjeglice iz ratom ugroženih područja (Prema kazivanju gospodina Marina Andrijaševića od 3. listopada 2017.).

Uz smještajni kapacitet nalazila se i manja vojna luka bez priključaka za struju i vodu (Slika 26.). Premda je zvučnog naziva luka je služila isključivo za plovila lokalnog stanovništva Krvavice i Bratuša. Njeno eventualno strateško značenje dosta je upitno s obzirom na veličinu, neizgrađenost i neopremljenost. Međutim, blizina prijevoja Dubci koji je kroz prošlost bio bitan različitim vlastima kategorički ne isključuje njezinu svrhu osnivanja. Pristanišna obala je duga 95 m, površina akvatorija 1.328 m², a lukobran u obliku slova L duljine je 50 i 20 m, širine 5 m. Lučica je odlično zaštićena i danas je u funkciji.

Godine 1976. mještani su samostalno izgradili betonski put širine 3-4 m i duljine 300 m koji je povezo zaseok Andrijaševići s Jadranskom magistralom i morem.³⁶⁷



Slika 26. Lučica Krvavica³⁶⁸

³⁶⁷ MR, br. 60., 30. travnja 1976., str. 3.

³⁶⁸ Privatno vlasništvo Rajka Jurišića.

4.2.9.1. Marina Ramova

Novoizgrađena nautička luka nalazi se na 43° 19' 26" N geografske širine i 16° 59' 01" E geografske duljine i otvorena je za javni promet. Raspolože sa 255 vezova, od čega 60 na kopnu i 195 u moru s priključcima za struju i vodu za prijam plovila maksimalne veličine do 16 m. Proteže se na ukupno 40.072 m², od čega 15.229 m² morske površine, lukobran i suhi vez zauzimaju 14.032 m², plaža 6.029 m², a sportski dio PŠRD "Ramova" se prostire na 4.782 m² (Slika 27.).

Luka je podijeljena na četiri dijela: glavni operativni dio između dva lukobrana, sjeverni dio s lukobranom na zapadnoj strani, južni dio s lukobranom na istočnoj strani te na istočni dio koji pripada PŠRD "Ramova" osnovanom 1998. godine. Operativna obala prema svojoj namjeni dijeli se na tri dijela: za kratkotrajni privez i dizanje brodica, za privez brodica do 9 m duljine i do 4,5 m duljine.³⁶⁹ U luci postoji mogućnost vađenja brodova širine do 7 m, s dizalicama nosivosti 20 t i 8 t. Luka posjeduje i cjelodnevnu mornarsko-čuvarsku službu, parking sa 100 parkirnih mjesta te se u njoj izdaju dozvole za ribolov za strane državljane. Lučica je pravokutnog oblika. Širina ulaza u centralni dio marine je 18 m, a najveća dubina je do 6,50 m.³⁷⁰ Plovila s manjim gazom mogu se vezati u akvatoriju uz gat.

Lučica je dobro zaštićena od južnih vjetrova, a izložena je buri i zapadnjaku. Gradnja je započela 1999. nasipanjem materijala i oblikovanjem lukobrana, a 2000. izvršena je zaštita vanjskoga istočnog dijela već nasutog lukobrana s velikim kamenjem.

³⁶⁹ Pravilnik o redu u sportskoj lučici Krvavica, Krvavica, 12. svibnja 2001., ALIMa..

³⁷⁰ Kao jedan od strateških razvojni plan općine Baške Vode navedena je legalizacija izgrađene luke. U tu svrhu završena je projektna dokumentacija, lokacijska dozvola, kao i građevinska dozvola, te je projekt kandidiran za dobivanje sredstava iz EU FONDOVA, URL-19.



Slika 27. Krvavica – marina Ramova³⁷¹

4.2.10. Luke u Makarskoj

Kao upravno, političko, kulturno, obrazovno, zdravstveno i gospodarsko središte Primorja ističe se grad Makarska, koje je ujedno i najveće naselje na tom području.³⁷² Smještena je u središnjem dijelu Primorja, oko 60 km istočno od Splita. Po kategoriji gradova spada u srednje razvojno regionalno središte. Makarska je smještena u prirodnoj uvali omeđenoj sa sjeverozapada polutokom Sv. Petar, a s jugoistoka rtom Osejava. Obalna crta u duljini od 10,594 km većinom je prirodna, sastavljena od klifova, stijena i prirodnih plaža.

Makarska ima tri luke: gradsku luku tzv. Gornja luka otvorenu za javni promet lokalnog značaja, sportsko-rekreativnu luku Arbun na krajnjem zapadnom dijelu gradske luke i malu nautičku luku ispred hotela "Dalmacija". Donja luka (*Porta Inferior*), premda u svom nazivu nosi

³⁷¹ URL-20.

³⁷² Postanak naziva grada prvi je pokušao objasniti P. Kačić Peko pretpostavljajući da je nastao od toponima Makar, a značio je *Luka sela Makra*, dakle makarska luka (P. KAČIĆ PEKO, 1863., str. 92; K. JURISIĆ, 1970., str. 94).

toponim luka, zapravo je pješćana uvala na zapadnoj strani grada. Proteže se od poluotoka Sv. Petar do hotela "Dalmacija". Danas je u funkciji gradskog kupališta, a u prošlosti je služila ribarima za izvlačenje mreža i popravak brodica.³⁷³ Izuzev tri okrugle kamene bitve, od koji su dvije na istočnom dijelu prema polutoku Sv. Petru, dok se treća nekad nalazila na području Biloševca (krajnji zapadni dio kupališta), Donja luka nikad nije imala pristanište i nije zaštićena. Vjetrovi sa sjeverozapada imaju snažan utjecaj na jačinu valova.³⁷⁴ Ova uvala pogodno je sidrište za veća plovila.

4.2.10.1. Lučica hotela "Dalmacija"

Lučica se nalazi neposredno ispred hotela "Dalmacija" na krajnjem sjeverozapadnom dijelu Donje luke.³⁷⁵ Izgrađena je u prvom redu radi obogaćivanja hotelske ponude i rekreacije, odnosno pristajanja i zaštite izletničkih brodova, jahti, glisera i čamaca. Ukupne je površine 4.024 m², od čega 2.348 m² iznosi površina na kopnu, a 1.676 m² površina na moru (Slika 28.).³⁷⁶

Lučica je formirana izgradnjom glavnog i sekundarnog lukobrana te obalnog zida – rive. Glavna uloga betonskih lukobrana, obloženih kamenim obložnicama i poklopnicama, je zaštititi lučicu od prelijevanja većih valova iz sjeverozapadnog smjera. Na istom dijelu napravljena je i *školjera* radi razbijanja valova. Između prvog loma i korijena lukobrana nalazi se otvor

³⁷³ "Na čistom bielom žalu ribari prostiru mreže da im se suše, ili ih prebacuju na sterala, drugi zagnuli nogavice i zagazili do koljena, da iz mora iztegnu tratu, preko koje vidiš kako preskakuju morske ribe; tamo kod pećina drugi ribari porivaju gaetu u more da zapašu barajuću ribu. Ne daleko mali je škver iz kojega se po vazduhu izhlapljiva balsamični miris rastopljene pakline" (P. KAER, 1996a, str. 52).

³⁷⁴ Prema kazivanju gospodina Ratka Pavlovića Lučića, od 25. rujna 2004., koje je on čuo od svog djeda, austrijsko-ugarske vlasti su namjeravale i Donju Luku pretvoriti u trgovačku nasipanjem i izgradnjom lukobrana kod današnjeg hotela "Biokovka" ali od te zamisli se odustalo zbog pobune lokalnog stanovništva. Podatak nije potvrđen kod suvremenika ni u arhivskim materijala te ostaje neprovjeren.

³⁷⁵ Za ustupljenu dokumentaciju o lučici hotela "Dalmacija" zahvaljujem ovom prigodom Ž. Kordiću, pravniku u hotelu "Dalmacija".

³⁷⁶ Hotelskom poduzeću "Biokovo" odobreno je uređenje obale Rješenjem br. UP-I-08-3133/1-69 od 25. lipnja 1969. godine. Suglasnost Lučke kapetanije Split za izgradnju lučice za smještaj brodova gostiju dobilo je Rješenjem br. 03-1090/70 od 10. kolovoza 1970. godine. Izvođač radova bila je tvrtka "Lavčević" iz Splita.

radi cirkulacije mora, a opločenje površine završava parapetnim zidom od 60 cm visine.

Lučica s ulazom od 15 m je otvorena prema jugoistoku te pruža zaštitu od jugozapadnoga, zapadnoga i sjeverozapadnog vjetra. Dno ispod lukobrana je stjenovito tako da je isključeno podlokavanje temelja lukobrana, čija težina blokova iznosi 90 t. Obalna površina je na tri mjesta spuštena radi lakšeg ulaza i izlaza iz plovila. Za privez plovila postavljeni su polari malog tipa i prsteni u uklesanim udubinama na obložnicama. Tu je i dizalica nosivosti do jedne tone, vlak-navoz za spuštanje i izvlačenje brodica. Na glavi glavnog i sekundarnog lukobrana su postavljena lučka svjetla, kula tipa "Lenac", a na rivi jarbol za zastavu i stepenice za ulaz u more.³⁷⁷ Kopneni dio lučice u početku je bio ukupne površine 1.535 m² a akvatorij 1.225 m². Hotel ima koncesiju na pomorskom dobru u svrhu gospodarskog korištenja vezova te na plažu s istočne strane ukupne površine kopna 1.400 m² (borova šuma i 500 m² pješčane plaže).³⁷⁸



Slika 28. Lučica hotela "Dalmacija"³⁷⁹

³⁷⁷ *Troškovnik*, Građevni-projektzni zavod Rijeka, br. elaborata 37/68., Invest-projekt Zagreb, Hot. p. "Biokovo" Makarska, Uređenje obale ispred hotela "Ratac" Makarska, ing. D. Ravlić, 1292, VIII/68.

³⁷⁸ URL-21.

³⁷⁹ Fototeka GMM.

Lučica je dobro zaštićena s privezištem u unutarnjem akvatoriju koji može prihvatiti oko 30 plovila duljine do 6 m. Glavni lukobran dug je 100 m, širok 4 m, dok je sekundarni, nepravilnog oblika, dug 14 m a širok 5 – 7,5 m. Prilikom pretvorbe u temeljni kapital Hotelskog poduzeća Makarska opisana lučica je unesena samo kao ulaganje a ne i kao nekretnina s obzirom da se radi o pomorskom dobru, sukladno članku 2. "Zakona o pretvorbi društvenih poduzeća" (*Narodne novine*, 19/91., 83/92., 94/93. i 9/95.).³⁸⁰ Lučica hotela "Dalmacija" je mogla primiti 50 plovila a radi velike zainteresiranosti 1978. razmišljalo se o dogradnji.³⁸¹

Istočno od lučice uz plažu hotela "Dalmacija" nalazi se manji gat, duljine 10 m i širine 3 m, koji radi svoje plicine mora nije prikladan za privez plovila. Isključivo služi kao nastavak plaže.

Nekih 100 metara istočnije je još jedan gat duljine 25 m i širine 2,5 m sa četiri željezne bitve za privez manjih domicilnih plovila koji su potpuno nezaštićene i izložene svim vjetrovnim prilikama te propustima radi cirkulacije mora (tzv. šuplji mul).

4.2.10.2. Sportska luka Arbun

Sportska luka Arbun smještena je na krajnjem zapadnom dijelu gradskog akvatorija. Pruža se od Malog mula do sredine poluotoka Sv. Petra, na predjelu Plišćevac. Tu lučicu koristi isključivo lokalno stanovništvo za privez svojih manjih plovila uz obalu i postavljene pontone. Na središnjem dijelu je istezalište za plovila s dizalicom od 3 t. Planirano je proširenje jer postojeće stanje ne omogućava kvalitetan ni siguran privez plovila. Izgradnjom novog gata za privez brodica domicilnog stanovništva duljine 114,6 m, sa 38 vezova, povećao bi se kapacitet vezova, a određena je i izgradnja pratećeg objekta za potrebe

³⁸⁰ Rješenje Hrvatskog fonda za privatizaciju na zahtjev "Hoteli Makarska" d.d., Makarska, Klasa: 943-01/96-01/518, Urbroj: 536-04-403/96-6, Zagreb, 7. svibnja 1996.

³⁸¹ *MR*, br. 121., 1. rujna 1978., str. 3.

Jedriličarskog kluba "Bura" i Pomorsko-sportskog ribolovnog društva "Arbun".³⁸²

Pomorsko dobro (3.135 m² kopnene i 10.660 m² morske površine) je pod koncesijom Pomorskog-sportskog ribolovnog društva "Arbun", osnovanog 1956. godine, u trajanju od deset godina.³⁸³

Godine 1987. PSRD "Arbun" odlučilo je, radi pomanjkanja vezova, izgraditi armirano-betonski ponton duljine 150 metara, širine 1,5 metara sa 120 vezova. Investiciju su financirali članovi društva koji već posjeduju vez i oni koji ga žele imati. Za izvođača je izabrana tvrtka RO "Unigradnja" iz Splita, a projekt je djelo R.O. "Obala" Zavoda za studije, projektiranje u pomorstvu i istražne radove iz Splita.³⁸⁴ Planirani početak radova je bio krajem svibnja a završetak u srpnju.³⁸⁵ Ponton je 15. svibnja 1988. godine službeno otvorio najstariji član društva, Joze Talajić.

S obzirom na veliku potražnju za vezovima razmišljalo se o još jednom pontonu. Uskoro je renovirana i stara zgrada društva. Početkom svibnja 1999. završeni su radovi na proširenju toga dijela luke čime se osiguralo novih 47 vezova ugradnjom stopa i nosača.³⁸⁶ Radove je izvodila građevinska tvrtka "Glavaš" iz Trogira, a financirali su ih članovi društva ovisno o duljini plovila.³⁸⁷

Dodatno produženje privezališta za brodice obavljeno je u ožujku, travnju i svibnju 2000. godine (iskopi u moru, montaža prefabriciranih armirano-betonskih elemenata na moru), a primopredaja novih 47 vezova

³⁸² URL-22.

³⁸³ URL-23, stalna godišnja naknada sastoji se od 8.300,00 kn i promjenjivog dijela od 20% od ukupnog iznosa svih ubranih godišnjih članarina.

³⁸⁴ Općinski komitet za urbanizam, građevinarstvo, komunalne i stambene poslove, Broj: UP-IO-10-216/1-87, Građevinska dozvola PSRD "Arbun", Makarska, 26. studenog 1987., ALIMa.

³⁸⁵ MR, br. 263., 2. lipnja 1987., str. 5.

³⁸⁶ CONEX, d.o.o. za projektiranje, građenje i specijalne radove u graditeljstvu, Zagreb – Split – Mostar, Izvješće o kontroli glavnog projekta glede mehaničke otpornosti i stabilnosti (temeljenje objekta), Split, 12. prosinca 1999., ALIMa.

³⁸⁷ MP, br. 64., 27. ožujka 2000.; faksimil faksa G.O. "Glavaš", Trogir, Predmet: Obavijest o početku radova na produženju gata sportske lučice S.D. "Arbun" u Makarskoj, Trogir, 3. ožujka 2000., ALIMa.

je izvršena 30. svibnja 2000. godine.³⁸⁸ Službeno je ponton otvorio najstariji član "Arbuna" Berto Talajić 25. lipnja 2000. godine. Završetkom svih radova vrijednosti 800.000 kuna taj dio luke raspolagao je sa 200 vezova.³⁸⁹

4.2.10.3. Gradska luka

Toponim Gornja luka (*Porta Superior*), označava gradsku luku, smještenu na 43° 17' N geografske širine i 17° 01' E geografske duljine, između poluotoka Sv. Petra na zapadnoj strani i rta Osejava s jugoistočne strane. Nastala je prirodnim putem uslijed pozitivnog pomicanja obalne crte te dugotrajnih erozijskih, abrazijskih i denudacijskih procesa uz stalno djelovanje mora i obližnjih potoka. Rezultat tih procesa je oblikovanje razmjerno meke flišne podloge u današnji oblik reljefa. Uz pogodne klimatske, geomorfološke i hidrološke uvjete luka je bila jedna od glavnih odrednica za naseljavanje ovog prostora. Makarska luka je najveća prirodno zaštićena uvala na tom dijelu obale. Obilje pitke vode (brojna izvorišta), pogodne obradive površine, prirodna uvala sa sigurnim zakloništem u slučaju vremenskih nepogoda te blizina planinskog masiva privlačili su stanovnike kroz prošlost.

Luka je relativno plitka, ovalnog oblika s južnim otvorom. Površina akvatorija je 84.198,5 m², površina pristaništa je 2.676 m², a duljina pristaništa 720,5 m.³⁹⁰ Širina ulaza u luku od najisturenijeg rta Osejava prema najisturenijem istočnom rtu poluotoka Sv. Petar je 252 m. Od posljednjega navedenog do obale ima 315 m. Razdaljina dvije najudaljenije

³⁸⁸ Za iskope i nasipavanje školjera za temeljenje koristila se samohodna grtalica, a za montažu samohodna dizalica "Zvonko" nosivosti 30 tona. Lučka ispostava Makarska, Klasa: 342-24/2000-01/3, Urbroj: 530-03-06/07-2000-01, Predmet: Izvješće o sigurnosti plovidbe, Makarska, 31. ožujka 2000.; 30. travnja 2000., 1. lipnja 2000., Sigurnost u prometu: izvješća, ALIMa.

³⁸⁹MP, br. 67., 27. lipnja 2000. Društvo "Arbun" od 1970. godine radi na obogaćivanju ribljeg fonda formiranjem umjetnih barkova (od starih automobila, autobusa, raznih olupina) na potezu od svjetionika Sv. Petar, od Osejave do plaže Nugal, na udaljenosti od jednoga kilometra do 300 m od obale.

³⁹⁰ URL-15.

točke u unutrašnjosti luke je 555 m. Ukupna površina je 106.000 m². Veliki mul dug je 50 m, a širok 12 m (Slika 29.).

Izložena je valovima iz III. kvadranta, dok je dobro zaklonjena za valove koje uzrokuje bura. Za vrijeme velikih nevremena praćenih olujnim jugozapadnim vjetrom (*garbinada*) čitava obala i danas poplavi, a osnovni problem do izgradnje lukobrana bilo je podlokavanje istočne obale.³⁹¹



Slika 29. Gradska luka Makarska³⁹²

Prema podacima Hrvatskoga hidrografskog instituta iz Splita najviši valovi u gradskoj luci u Makarskoj dolaze iz smjera juga, jugozapada (za vrijeme tzv. *lebića* ili *garbina*) i zapada (*pulenat*). Visine valova najveće su za vrijeme puhanja južnog vjetra (2,0 – 2,5 m), zatim jugozapadnog vjetra (0,5 – 1,5 m) te zapadnog vjetra (0,5 – 1,5 m) koji stvara neugodne valove na istočnom dijelu luke. Radi velike dubine (oko 12 m) i visine dolazećeg

³⁹¹ 26. siječnja 1910. godine prilikom jedne garbinade oko 100 m stare obale se strovalilo u more, srušene su kamene bitve i željezni stupovi za fenjere. Radi opasnosti postavljena je na tom dijelu drvena ograda (*D*, br. 4., 1910., str. 6).

³⁹² Današnji izgled gradske luke (URL-24).

vala jača je uzburkanost južnog dijela luke.³⁹³ Snažni vjetrovi, neugodni valovi i povišena razina mora koje uzrokuje jugozapadni vjetar te bujični potoci predstavljali su opasnost za privezana plovila i obalnu infrastrukturu. Slaba zaštićenost luke sve do nedavne izgradnje lukobrana ograničavala je mogućnosti njenog boljeg iskorištavanja.

S obronaka planine Biokovo spuštaju se bujični potoci (njih 20) koji ovisno o vremenskim prilikama (obilne kiše i topljenje snijega) dovode do poplava i erozije terena. Tri su najveća: potok iz Batinića koji se ulijevao kod hotela "Biokovo", potok Vrutak iz Mlinica koji je teкао zapadnom stranom predjela Bidol i ulijevao se na Marineti³⁹⁴ i treći čiji se vodotok protezao od predjela Kotišina do hotela "Osejava" preko današnjeg Sportskog centra.³⁹⁵ Donoseći veliku količinu materijala pojedini su zatrpavali područje luke, posebice njezin istočni dio.

*

S obzirom da je Makarska središnje i najveće mjesto Primorja za njezin povijesni razvoj postoji mnoštvo izvora.³⁹⁶ Na svim prikazima grada

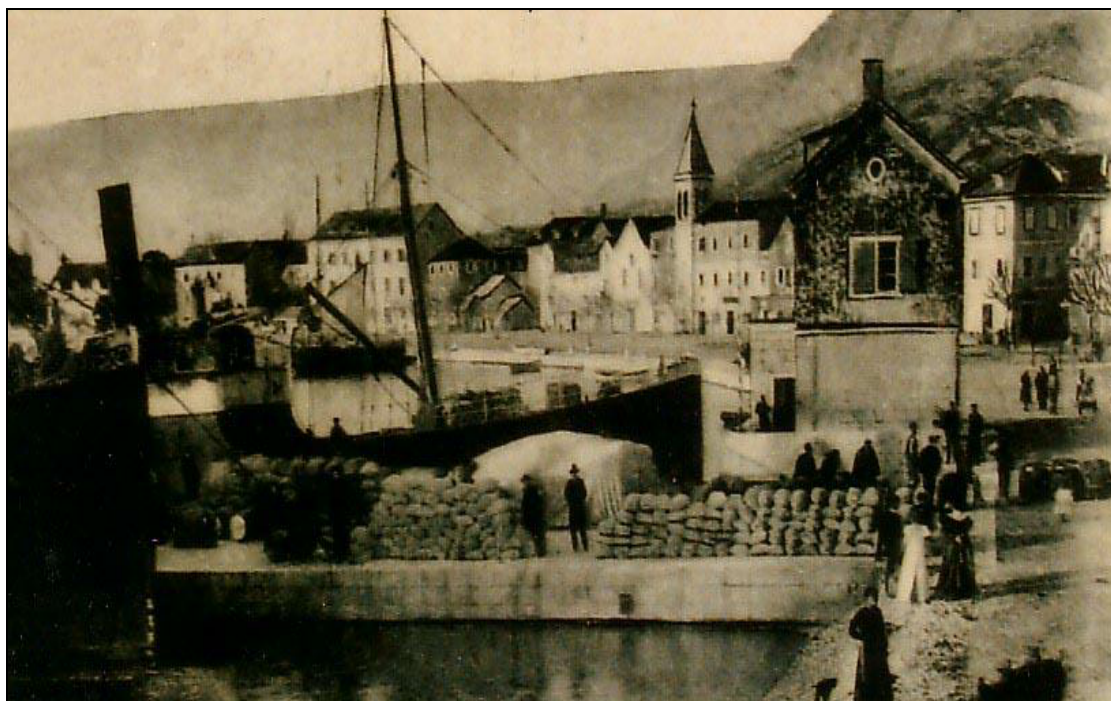
³⁹³ *Makarska – provedbeni urbanistički plan, luka i nautički centar*, Urbanistički institut SR Hrvatske, Zagreb 1985., str. 23-26.

³⁹⁴ Ovaj potok svojom količinom vode opskrbljivao je cijeli grad i punio javnu gradsku česmu sagrađenu za mletačke uprave na Kačićevom trgu. Međutim, bujične vode su za vrijeme kiša ugrožavale grad te je 1989. i 1990. godine reguliran (*MR*, br. 295., 7. veljače 1990., str. 4).

³⁹⁵ Tijekom 1892. g. Općina je zatražila premještanje potoka iz Kotišine. "Njegove su vode nanosile u luku mnogo zemljanog materijala pa je prijetila opasnost da će za kratko vrijeme zatrpati istočnu stranu. U tu svrhu su tražena sredstva od Pomorske vlade, a i sama Općina je uvrstila u svoj proračun znatnu svotu od 200 forinti" (S. PIPLOVIĆ, 1997., str. 65).

³⁹⁶ Bakrorez Gian-Francesca Camoccia iz 1572. godine najstariji je prikaz Makarske. Prikazuje mletačku pobjedu nad Turcima pred makarskom lukom, 15. prosinca 1572. godine. Obala je polukružna i valovita. Grad je otvoren prema moru, trokutastog oblika, smješten unutar zidina i kula. Nisu vidljive lučke građevine tako da se ne može sa sigurnošću reći kada je obala građena. Međutim, s obzirom da je grad bio turska trgovačka skela (posebno za trgovnu solju) najvjerojatnije je postojao neki uređeni dio obale. Mjernik Pietro Curir ostavio je prikaz Makarske iz 1767. godine (Prikaz br. 3.) na naslovnoj stranici katastra franjevačkog samostana. Na njemu je vidljivo proširenje grada koji je izgubio trokutasti oblik, nestanak bedema i kula, izuzev Providurove, korita potoka koji su se ulijevali u luku, galije u luci te duga neizgrađena obalna crta. Na planu Maximilijana de Trauxa iz 1805. godine na sredini obale vidi se Zdravstveni ured te tri vojne baterije, po jedna na istočnoj strani kod potoka Vrutak, zapadnije od crkve Sv. Filipa, te jedna prema Donjoj luci. "Nekoć je bio taj prostor ograđen motkama (stangrade) a zatim u doba austrijske vladavine kamenim zidom da se odijeli stanovništvo od nadošlih putnika. Početkom 19. st. spominje se na obali, u opisu plana vojničkih stanica i lučka carinarnica" (C. FISKOVIĆ, 1970., str. 216; A. DUPLANČIĆ, 1990., str. 117). Ni na sljedećem planu iz 1808. g. koji donosi A. Duplančić nema podataka vezanih za izgradnju pristaništa. Autor dosta precizno prikazuje razdaljine između pojedinih građevina. Tako ulaz u luku koji zatvaraju krajnje istureni dio poluotoka Sv. Petar i Osejave iznosi 100 passa. Razdaljina od navedenog rta Sv. Petra okomito na luku iznosi 150 passa. Dubine mora pri ulazu se

do druge polovice 19. stoljeća vidljiva je neizgrađena, kratka, plitka i šljunčana obala, cijelom svojom duljinom bez ikakvih pristaništa. Najviše podataka o izgledu operativne obale 1835. te promjenama izvedenim do 1879. godine, a koje su ucrtane crvenom bojom pruža *Katastarski plan grada* iz prve polovice 19. stoljeća.³⁹⁷ Dakle, izgradnji i uređenju luke pristupilo se u drugoj polovici 19. stoljeća.³⁹⁸ Izgrađena su dva gata (veći na zapadnom i manji na istočnom dijelu), proširen je i produljen Veliki mul (pošto je često bio zatrpan teretom produžen je 1894/1895. na 62 metra) (Slika 30.), uređena je zgrada lučke kapetanije te su postavljene kamene bitve duž obale.³⁹⁹



Slika 30. Makarska, Veliki mul 1906. g.⁴⁰⁰

kreću od 20-48 passa, kod Osejave i Sv. Petra 54-72 passa te 48 passa na sredini ulaza. U akvatoriju luke 30-33 passa na istoku, 14-25 passa na sredini te 4-15 passa na zapadu (Isti, str. 119).

³⁹⁷ B. UNGAROV, 1950., str. 289.

³⁹⁸ Unatoč kašnjenju lučkih gradnji prvi poznati parobrod koji je uplovio u makarsku luku bio je "Aquila" u predvečerje 4. lipnja 1838. sa saksonskim kraljem Federikom Augustom I. i njegovom pratnjom na putu po Dalmaciji (F. GLAVINA, 1998., str. 12).

³⁹⁹ Veliki mul nalazi se po sredini obale, ispod glavnog gradskog trga. Nije tek puka slučajnost što je upravo glavni mul nastao u blizini kamenica s vodom. Neki autori smatraju da je on prirodni nastavak glavnog gradskog trga, središta trgovine i razmjene (C. FISKović, 1970., str. 217).

⁴⁰⁰ Fototeka GMMa.

Međutim, ni s tim radnjama obala duljine oko 800 metara nije bila do kraja izgrađena. Uređen je bio samo dio tzv. Velike obale širine do 34 metra s kolnikom između drvoreda zasađenih 1892. godine.⁴⁰¹ Djelomično je betonirana, razdijeljena s tri gata, prstenovima i okruglim kamenim bitvama za vezivanje brodova u pravcu od današnjeg položaja Plišćevac (zapadni dio luke prema polutoku Sv. Petar) do male obale Marineta, koja se pruža u jugoistočnom dijelu.

I jedan i drugi kraj su bili neizgrađeni te su i dalje imali šljunčanu obalu, s time da je Marineta sa svojim velikim topolama predstavljala omiljeno šetalište građana, prostor za pranje bačava, a kasnije i gradsko kupalište. Na njenom kraju, ispod franjevačkog samostana, ušće potoka oblikovalo je *mandrač* koji je u prošlosti služio kao zaklonište za brodice. Potok, kao što je već naglašeno, nanosio je obilje materijala i zatrpavao luku, a hranio obližnju plažu. Pored Malog mulića nalazio se svod Ivičevićeve kuće koji je služio kao prijelaz iz jednog dijela obale na drugi.

Obala je na zapadnom dijelu uređena samo do Malog mula koji je na vrhu imao jednu kamenu bitvu (kolonu). Do njega se nalazio drveni ponton koje je koristilo obližnje veslačko društvo za spust svojih brodova. Na njenom zapadnom šljunčanom, neizgrađenom dijelu, Plišćevcu, nalazio se prostor za vađenje brodova iz mora i drvena poligonalna lođa. Još dalje prema hridima poluotoka Sv. Petra pružao se niz zgrada koje su služile kao sušione kože, klaonica i općinski zatvor, a nakon njih krajnji istureni rt poluotoka, Punta.⁴⁰²

⁴⁰¹ P. KAER, 1892., str. 14.

⁴⁰² "Reka' san klaonica i osamica, pa to svak neće razumit. Evo kako je to: u prizem'ju je klaonica, a na prvi pod je osamica. Ja san to gleda' i nikako nisan mogao' razumit zašto su to stavili zajedno? Branako je to ne razumin. Ne razumin kako to zajedno spada. Ja mislim da to za nji' nije' ni korisno, jerbo kad tamo dodju furešt i to vidi, more deboto postat vegetarijanac, pa se meso neće trošit. (...) Tamo krv se lije i priko niki grebeni gre u more. To svakako, va'ja uredit, a tako isto i one kuće di se sušu kože" (Uvodić, Marko Spličanin, I ovo i ono..., *Novo doba*, rujana 1934., str. 217-228).

U vremenu od 1872. do 1883. godine popravljena je urušena obala i popločan mul, postavljena je nova plutača, a stare su obojane.⁴⁰³ Sa zapadne strane glavnog mula, na samom moru, 1868. izgrađena je nova kuća Zdravstvenog ureda, koja je služila i za potrebe lučke kapetanije. Kuća je u više navrata preuređivana i nadograđivana. Uz obalu su se nalazile kamene višekratnice makarskih plemićkih obitelji (Kačić-Peko, Ivičević, Pavlović-Lučić, Tonoli itd.) s kraja 18. i početka 19. stoljeća s restoranima, kavanama i trgovinama u prizemlju.

Početak 20. stoljeća (1904. godine) radi lakšeg ukrcaja i iskrcaja tereta i putnika obala je ponovno produžena. Radovi na morskoj obali i mulu su završeni 1906., ali nedostaju stepenice za pristup moru i plovilima, te obala nije do kraja popločana tako da su je kiše i vjetrovi samo potkopavali.⁴⁰⁴ Pripreme za rekonstrukciju vršile su se tijekom 1910. jer se uslijed velike *garbinade* dobar dio istočne obale odlomio i srušio u more te ponovno 1914. godine.⁴⁰⁵

Konačno, 1916. Pomorska uprava izdvaja 100 kruna za popravak obale,⁴⁰⁶ 1917. godine 357,04 kruna za saniranje oštećenja koje je prouzročilo jugo na obali i mulu, a godine 1925. obavlja se manji popravak pristaništa u vrijednosti 250 Din.⁴⁰⁷

U *Pomorskim godišnjacima* mogu se iščitati svi građevinski radovi s troškovnicima u razdoblju između dva svjetska rata u samoj luci i na pomorskim građevinama (Prilog VI.).

⁴⁰³ S. PIPLOVIĆ, 1997., str. 63; *AM XXI/1871.*, 142; Isto, *XXII/1872.*, 234 i 235; Isto, *XXIII/1873.*, 392; Isto, *XIX/1896.*, 179.

⁴⁰⁴ *AM XLV/1895.*, str. 93; Isto, *XLVI/1896.*, str. 97; Isto, *XLVII/1897.*, str. 101; Isto, *XLIX/1899.*, str. 105; Isto, *LI/1901.*, str. 113; Isto, *LVII/1907.*, str. 156; *D*, br. 37., 27. rujna 1906. Godine 1907. cijela je popločana i na mjestima obnovljena radi ulegnuća pločnika u duljini od 150 m, postavljeni su fenjeri i drvored (S. PIPLOVIĆ, 1995., str. 162).

⁴⁰⁵ Lučke radnje, *SD*, 23. studeni 1910.; S. PIPLOVIĆ, 1997., str. 65; *SD*, br. 35., 2. svibnja 1914.: "(...) Valjda će se sada pomorska vlada maknuti i neće trpiti, da pred ovim primorskim gradom leže 'mesinske ruševine'."

⁴⁰⁶ *Lučka kapetanija Split*, Uprava pomorskih gradnji, kutija 170., Opći spisi 1867./1918., br. 755., DAS.

⁴⁰⁷ Isto, br. 128., ex 1917., DAS; *PG KSHS*, za godinu 1926., str. 170.

Stanovništvo se 1909. godine žalilo na zapuštenost luke, loše stanje i njenu neupotrebljivost za veće parobrode te predlažu izgradnju novoga većeg mola na mjestu Malog mulića.⁴⁰⁸ Tijekom dvadesetih godina 20. stoljeća iz tiskovina se može saznati da stanovnici Makarske traže povećanje kapaciteta vodovoda i vodovodne mreže, uvođenje mjera za vodu, izgradnju novoga javnog zahoda, pridavanje veće pozornosti čistoći grada i komunalne infrastrukture, popravak ulegnute obale koja se puni lokvama za vrijeme kiše, postavljanje bolje gradske rasvjete te zahtijevaju rušenje stare zgrade Lučke kapetanije.⁴⁰⁹

Godine 1921. u Makarskoj je osnovano JŠK "Biokovo" koje je sljedeće godine nabavilo prvi čamac, osmerku "Makarska".⁴¹⁰



Slika 31. Sjeverozapadni dio makarske luke između dva rata⁴¹¹

⁴⁰⁸ *HK*, br. 92., 14. kolovoza 1909. Unatoč tome Makarsku iste te godine posjećuje kraljevski gost. Naime, 6. srpnja 1909. u makarsku luku je jahtom "Miramare" po povratku iz Dubrovnika navratio austrougarski prijestolonasljednik nadvojvoda Franjo Ferdinand sa suprugom Sofijom (*Knjiga znamenitijih događanja zbivših se u redovničkoj obitelji Franjevačkog Manastira u Makarskoj*, str. 42).

⁴⁰⁹ *J*, br. 28., 16. srpnja 1927., str. 4.

⁴¹⁰ V. URLIĆ, 2008., str. 250.

⁴¹¹ Fototeka GMM.

Preuređenju obale i Velikog mula pristupilo se 1927. godine ponovno radi ulegnuća pločnika u kojem se skupljala voda.⁴¹² Stanovnici su tražili da se obala naspe sedrom, da se nagne prema moru radi slijevanja kišnice, da se uz postojeći kameni rub na dijelu zapadne obale postavi pločnik koji je nedostajao, da se svakodnevno koriste dva postavljena fenjera, a ne samo u nekim posebnim prigodama te da se konačno riješi pitanje potoka kod ribarnice koji se ulijevao u more i nasipavao luku.⁴¹³ Iste godine postavljen je jedan hidrant, kapaciteta 4-5 tona na sat, na zapadnoj strani glavnog pristaništa, a u vlasništvu Općinske uprave. Dubina mora uz hidrant bila je 2 m, a cijena se određivala po količini ukrcane robe (od 50 do 100 Din).⁴¹⁴ Već sljedeće godine obavljen je niz popravaka: oštećene obale, Malog mula, istočne obale, pločnika te Velikog mula.⁴¹⁵

Prema dostupnoj periodici, lokalne vlasti su tijekom 1929. godine željele postaviti željeznu ogradu na Velikom mulu kojom bi se smanjile gužve za iskrcaja i ukrcaja tereta.⁴¹⁶ Veliki problem u luci su predstavljali bujični potoci, odnosno materijal koji su donosili. Zbog toga bile su česte posjete glibodera.⁴¹⁷ Osim toga, problem su bile neuređene i neizgrađene ceste u cijelom Primorju, a posebno put duž makarske rive koji je radi povećanja trgovačkoga i turističkog prometa postao opasan. Godine 1930., uklonjeni su stari fenjeri na obali s kraja 19. stoljeća i postavljaju se željezni kandelabri s električnom rasvjetom, a 1931. uređuje se put do svjetionika i oko poluotoka Sv. Petar, kupališta, šetnice i perivoji, dubi se dno luke (580 m³).⁴¹⁸

⁴¹² *J*, br. 48., 3. prosinca 1927., str. 4; *JP*, br. 723., 16. prosinca 1927. Troškovi popravka pristana i pločnika iznosili su 52,160 i 42,840 Din (*PG KSHS*, za 1928. godinu, str. 53).

⁴¹³ *JP*, br. 138., 16. lipnja 1930., str. 2. Potok je sljedeće godine reguliran (*J*, br. 48., 3. prosinca 1927., str. 4; *JP*, br. 23., 28. siječnja 1928.).

⁴¹⁴ *PG SHS*, za godinu 1926., str. 163.

⁴¹⁵ Isto; *PG KJ*, za godinu 1930., str. 60.

⁴¹⁶ *JP*, 1929/124., 29. svibnja, str. 2.

⁴¹⁷ *JP*, 1931/43., 21. veljače, str. 7.

⁴¹⁸ *PG KJ*, za godinu 1932., str. 72.

Kako bi se poboljšao kolni prolaz te omogućilo neometano odvijanje i cestovnih i pomorskih komunikacija odlučilo se prionuti poslu. Zbog toga se 1933. osniva poseban odjel tzv. Tehnička sekcija. Već u srpnju 1933. sagrađen je obrambeni zid na obali potez Marineta, te je proširen put uklanjanjem Benkovićevog zida. Tijekom lipnja izvedena je dionica 30-31 km državne ceste Makarska – Kozica, na samoj rivi uz more zapadno od zgrade Lučke kapetanije (Prilozi I., II. i III.).⁴¹⁹ Planirano je nasipanje terena (111,50 m³), podizanje i uređenje betonskog zida, kolnika, pješačke staze, uklanjanje tri kamena stupa, premještanje željeznih stupova te postavljanje tri željezna prstena u niši za privez brodova (Slike 59., 60., 61., 62., 63.).⁴²⁰ Projekt je usklađen i s potrebama Lučke pomorske službe, skiciran u sedam profila, uz prethodno navedeno i proširenje obale za oko 2 metra prema moru (Slika 62.).⁴²¹ Kraljevska Banska uprava odobrila je rješenjem V. br. 1886/34., od travnja 1934. godine kao predračunsku svotu 68.000 Din (Prilog I.), a novoformljeni Tehnički odsjek iz Makarske zahtijevao je od Građevinskog odjeljenja Direkcije pomorskog prometa u

⁴¹⁹ *JP*, br. 174., 28. srpnja 1933., str. 6. Na čelu se sve do 1948. godine nalazi ing. građevinarstva Bepica Mastrović (*JD*, 1934./62., 2. lipnja, str. 4).

⁴²⁰ U razdoblju Kraljevine Jugoslavije Makarska je općenito privlačna destinacija za različite goste, pa i one najvišeg ranga, što je dodatni razlog domaćeg stanovništva za takva negodovanja. Evo nekih. 9. srpnja 1929. automobilom je u Makarsku stigao kralj Aleksandar u pratnji ministra Drinkovića, admirala Price i drugih uglednika. Kratko se zadržao te je dalje otputovao parobrodom (*J*, br. 12., 25. ožujka 1927., str. 4; *Knjiga znamenitijeh događanja zbivših se u redovničkoj obitelji Franjevačkog Manastira u Makarskoj*, str. 430). 11. srpnja 1930. u Makarskoj je obilježena svečanost "Jadranske straže" i predaja počasne zastave kraljevskoj podmornici "Osvetnik" od strane MO "Jadranske straže" Sarajevo. Uz obalu su pristale podmornice "Osvetnik" i "Smeli", topiljarka T3, tender "Moćni" i minonosac "Kobac". Proslava je potrajala dva dana, a pratilo ju je 5.000 sudionika, dolazak izletničkih parobroda, letovi hidroavionima iznad Donje luke, ribarske regate (gajetama, leutima), plivačka natjecanja mornara i građana, sokolske vježbe, svečani banket, koncert, vatromet i sl. (I. BELIN, 1930., str. 257-261; *JP*, br. 160., 14. srpnja 1930., str. 2-3; *Isti*, br. 161., 14. srpnja 1930., str. 2-3; *Isti*, br. 165., 18. srpnja 1930., str. 7). 11. svibnja 1931. svečano je dočekan prvo pristajanje luksuznog parobroda "Prestolonasljednik Petar" na redovnoj pruzi Sušak – Kotor s pristajanjem u Makarskoj (*JP*, br. 106., 8. svibnja 1931., str. 7). 19. kolovoza 1933. u makarsku luku su uplovili minonosci "Orao", "Galeb" i "Marjan", razarač "Dubrovnik", krstaš "Dalmacija" i brod nosač "Zmaj", ratni brod "Sitnica", jahta "Nirvana" te četiri torpiljera i minopolagači "Labud", "Soko", "Meljine" i "Kobac" (*JP*, br. 136., 13. lipnja 1933., str. 6; *Isti*, br. 136., 13. lipnja 1933., str. 6; *Isti*, br. 174., 28. srpnja 1933., str. 6). Godine 1934. u tu luku su uplovili školski brod "Jadran", engleski ratni brod "Royal", ratni razarači "Blanch", "Brilliand" i krstarica "London" (*JP*, br. 157., 28. svibnja 1934., str. 7; *JD*, br. 157., 22. rujna 1934., str. 4; *Isti*, br. 162., 28. rujna 1934., str. 4). Tom prigodom odigrane su nogometne i vaterpolo utakmice između domaćih i stranih mornara. Pored navedenih brodova često su u luku pristajale i engleske jahte, njihovi vlasnici "su uvijek sa sobom šetali neke moderne pse" (kazivanje gospodina Ratka Pavlovića Lučića, od 27. rujna 2004.).

⁴²¹ *DPS 323/I*, Tehnički opis, izrađeno 15. svibnja 1934., primljeno 18. svibnja 1934., DAS.

Splitu hitan početak radova radi nadolazeće turističke sezone.⁴²² U isto vrijeme počeli su radovi na istočnoj obali na dionici od raskrižja puta prema Osejavi do km 30 + 740, a u svrhu osiguranja priključka na državni put br. 37. na putu za Tučepe i Podgoru (Slika 64.).⁴²³ Planirani su iskopi, izrada betonskog zida (prednje lice od krupnog kamena lomljenika), propusta u more, uređenje kolnika i pješačke staze.⁴²⁴ Podmorski radovi bili su gotovi do 22. kolovoza 1934., a ostali u ožujku 1935. godine (popravljen nadmorski dio Velikog mula).⁴²⁵ Sljedeće godine na obali i Velikom mulu ponovno se izvode manji popravci.⁴²⁶

Nakon svih radova obala je proširena prema moru s istočne i zapadne strane Velikog mula te prema zgradi Lučke kapetanije i prema malom gatu (Mali mulić). Postavljeni su željezni prsteni za privez plovila, na Velikom mulu željezne bitve učvršćene betonskom utorbicom, duž obale kamene bitve u obliku gljive, a produžena je i obala prema moru na potezu Marineta⁴²⁷ te je uređen obalni zid od bijeloga bračkog kamena s pješačkom stazom i kamenim stepenicama za pristup plaži (Prilozi IV., V.).⁴²⁸

⁴²² U brzojavu od 30. svibnja 1934. godine. Projekt je odobren u lipnju 1934. godine ali pod određenim uvjetima vidljivim iz Priloga III.

⁴²³ Projekt je vraćen 25. ožujka uz primjedbu da detalji radova nisu jasno naznačeni: odstojanje od kopna, građevinska linija i duljina obalnog zida.

⁴²⁴ Na natječaj su se javili: Ivan Božinović iz Splita, Srećko Škarica iz Podgrađa i Stipe Grle iz Makarske. S obzirom da su sve predane ponude bile veće od predviđenog troškovnika odlučeno je da se odustane od stavke 6.-8. koje će sama općina naknadno izvesti na račun kuluka (*DPS*, 323/1, Teh. 2363. od 20. VIII. 1934., *DAS*). Izmjenjene ponude obuhvaćale su samo poslove pod stavkama 1.-5. i 9.-11. s tim se suglasila i Kraljevska Banska uprava (V. Br. 2068/5. od 18. VII. 1934., *DPS*, 323/1., *DAS*).

⁴²⁵ U skladu s odlukom 6141. Ministarstva prometa od 19. srpnja 1934. godine, upozoreni su svi parobrodi radi podmorskih radnji uz obalu da voze sasvim lagano kako se ne bi valovima nasipali iskopi (Isto, T.g. br. 1427., *DAS*; *PG KJ*, za godinu 1937-1938., str. 58).

⁴²⁶ *PG KJ*, za 1937-1938. godinu, str. 63.

⁴²⁷ Braća Milan i Miroslav Ivanišević su 1935. u zid dvorišta svoje obiteljske kuće na Marineti u Makarskoj ugradili kip Gospe Čuvarice pomoraca iz Marseillea. Kip je bio osvjetljen električnom sijalicom tamno crvene boje, a blagoslovio ga je fra dr. Božo Vuco (*JD*, br. 155., 5. srpnja 1935., str. 4).

⁴²⁸ Građani nisu bili u potpunosti zadovoljni s napravljenim, ali javljaju se prigovori da luka nije dobro iskorištena, da nije simetrična te da je slabo zaokružena što se moglo postići ukoliko bi se proširila i na dio franjevačkog vrta prema Osejavi. Prijedlog je odbačen s obzirom na ogromnu količinu materijala u moru koji je bilo potrebno izdubiti (*JD*, br. 46., 23. travnja 1935., str. 4). Također traže od poštanske Direkcije postavljanje poštanske škrinjicu u blizini Velikog mula (*JD*, br. 57., 28. svibnja 1934., str. 7). Nezadovoljni su i osvjetljenošću obale (*JP*, br. 124., 29. svibnja 1929., str. 2), navalom domaćih na turiste

Tridesetih godina 20. stoljeća, stanovnici su nezadovoljni nedostatkom poštanske škrinje na pristaništu, neuređenošću kanalizacije, navalom na turiste koji parobrodima pristižu na gat.⁴²⁹ Poseban problem predstavljao je potok koji se ulijevao u luku i nanosio obilje materijala. Na samoj obali je postavljen aparat za benzin marke "Dabeg".⁴³⁰ Problem je predstavljala i prašina koja se dizala nakon prolaska automobila s obzirom da obala nije bila u cjelosti popločana, izniman smrad koji su proizvodile kočara i klaonica te česma na Marineti koju su građani znali koristiti za pranje vozila pretvarajući šetnicu u pravu močvaru.⁴³¹

Radi estetskog uređenja obale tijekom 1936. godine presađene su velike palme žumare (*Chamaerops excelsa*) na dijelu od današnjeg Gradskog muzeja do hotela "Biokovo".⁴³² Otprilike u isto vrijeme postavljaju se dva mrtva priveza u obliku cilindrične bove u sredini luke, pri dubini mora 9 m.⁴³³ Privezi su bili namjenjeni brodovima koji nisu mogli pristati uz Veliki mul radi veličine, gaza ili lošeg vremena.

Za vrijeme Drugog svjetskog rata, od rujna 1943. godine Makarska je topničkim granatama napadana s otoka Brača, a prva saveznička zračna bombardiranja počela su u večer 14. prosinca 1943. te su potrajala gotovo do druge polovice 1944. godine.⁴³⁴ Cilj napada bila su plovila u luci i sama

koji pristižu parobrodima (*JP*, br. 201., 30. srpnja 1930., str. 5) te neadekvatnim štrcaljkam kojim se polijeva obala radi prašine (*J*, br. 28., 16. srpnja 1927., str. 4).

⁴²⁹ *JP*, br. 100., 30. travnja 1930., str. 7; Isto, br. 201., 30. srpnja 1930., str. 5; Isto, br. 124., 29. svibnja 1929., str. 2; Isto, br. 128., 4. lipnja 1932., str. 6; Isto, br. 57., 28. svibnja 1934., str. 7.

⁴³⁰ Početkom ljeta, u lipnju 1930., na makarsku rivu se iskrcava i odlaže građevinski materijal za centralu Gubavica. Stanovništvo negoduje jer su željezne cijevi narušavale izgled obale uoči turističke sezone, a prigodom njihovog prenošenja oštećena su i pojedina stabla (*JP*, br. 127., 3. lipnja 1930., str. 7; Isto, br. 168., 22. srpnja 1930., str. 5). Tuže se i na neugodan miris javnih nužnika i suhe kože koje lokalni trgovci ostavljaju po nekoliko dana na vrućini (*JP*, br. 156., 9. srpnja 193., str. 7).

⁴³¹ *JP*, br. 100., 30. travnja 1931., str. 7.

⁴³² Godinu kasnije, u organizaciji Oblasnog odbora "Jadranske straže" u Splitu i Mjesnog odbora "Jadranske straže" u Makarskoj 18. rujna 1937. svečano je proslavljena 1050. godišnjica pomorske bitke pred lukom (odigrane 887. godine). Posebno je istaknuta goruća baklja s brojem "887" upaljena na Osejavi (*JS*, br. 15., 1937., str. 426-427).

⁴³³ Bove su bile promjera 2,1 m, oznake S 35, težine 3.000 kg, te su bile postavljene na 100 m u smjeru sjevera 270° od Velikog mula (*PG KJ*, za godinu 1937-1938., str. 481).

⁴³⁴ Prema izvješćima oko 75% stanovništva je izbjeglo iz grada. Najteže bombardiranje je bilo 7. i 11. siječnja te 20. lipnja, 7. srpnja i 22. kolovoza 1944. godine. U mjestu Podace 21. siječnja 1944. godine saveznički avioni su potopili tri njemačka motorna jedrenjaka s teretom hrane i streljiva za njemačke

luka zbog njene važnosti talijanskim i kasnije njemačkim postrojbama, a stradali su brojni civilni objekti (obiteljske kuće, franjevački samostan). Naime, preko luke su se opskrbljivale trupe na Hvaru i Braču te su se poduzimale operacije protiv partizanskih postrojbi smještenih na planini Biokovo.⁴³⁵ Prigodom jednoga savezničkog napada na grad Makarsku aktivirale su se mine u moru i veća skupina mina koje su se nalazile ispred hotela "Meteor". Uslijed eksplozija razrušene su sve kuće u nizu uz obalnu crtu, potopljene su dvije skele i oštećeni su brodovi u luci.⁴³⁶

Sredinom 1944. godine Nijemci su postavili oko 110-115 mina duž obale, od najzapadnijeg dijela obale Plišćevca, hotela "Miramare" do hotela "Miloš Veliki" i na Velikom mulu. Mine su bile pravokutnog oblika, dimenzija komora 40 x 40 x 30 cm, postavljene su jedan metar od ruba pločnika do sredine komore, na otprilike svakih 5 m obale te u moru uz samu obalu. Ispod današnjih prilaznih stepenica katedrale Sv. Marka, s lijeve strane, nalazio se u skloništu automatski mehanizam s kojim su bile kabelima povezane.⁴³⁷ Također se još jedna skupina od 10-15 mina težine po 1.000 kg, nalazila ispred crkve Sv. Filipa te ispred dvije kuće obitelji Pavlović-Lučić na samoj obali.⁴³⁸ Njih su dijelom aktivirali zračnim bombardiranjem 8. rujna 1944. godine te kasnije njemački vojnici prilikom povlačenja. Naime, u jutro 20. listopada njemačke i ustaške trupe napuštaju

vojnike na Braču. 14. veljače 1944. godine njemačka bitnica oborila je jedan saveznički avion u more pred Baškom Vodom. Ta bombardiranja nanosila su štetu i njemačkim vojnopomorskim snagama. S vanjske strane poluotoka Sv. Petra i unutrašnje strane Osejave još uvijek se nalaze dva otvora tunela koje su 1944. iskopale njemačke postrojbe radi zaštite svojih plovila od bombardiranja. Posebno je zanimljiv tunel u Osejavi koji se pruža nekoliko stotina metara unutar rta s izlazima na dva mjesta. Projekte su izradili njemački inženjeri, a teške radove obavili su talijanski zarobljenici smješteni u hotelu "Zagreb" (*JS*, br. 15., 1937., str. 426-427). U ljeto 1986. iz makarske luke izvađena je 500 kg teška zrakoplovna bomba zaaostala od tih bombardiranja (*MP*, br. 254., 2. rujna 1986.).

⁴³⁵ U ranim jutarnjim satima, već nakon svitanja, dva saveznička zrakoplova iz pravca sjeveroistoka izviđali su područje, lokalno stanovništvo ih je radi toga nazvalo "mlikarice".

⁴³⁶ Prema kazivanju Ratka Pavlovića Lučića od 25. rujna 2004.

⁴³⁷ Miniranje je izvršila inženjersko-pionirska postrojba oberlajtant-poručnika Reibela (prema kazivanju R. Jurišića od 30. prosinca 2017. g.).

⁴³⁸ "Toliko ih je bilo da se nije moglo proći ni obalom ni šetnicom" (prema kazivanju Ratka Pavlovića Lučića, od 25. rujna 2004.). "Samo nekoliko dana prije navedenog napada vojnici Wehrmachta su sa svojih torpednih brodova premjestili više od 8 torpeda u neposrednoj blizini navedenih kuća a ispod samih stabala od murava" (neobjavljeni rukopis u vlasništvu gospodina Voje Kundičevića).

grad u pravcu Staza – Vrgorac – Mostar i aktiviraju minske pregrade na obali.⁴³⁹ Uglavnom, obala, Veliki mul, te sve kuće uz obalu i stara zgrada Lučke kapetanije bili su potpuno uništeni i pretvoreni u gomilu prašine i kamenja. Stvorili su se duboki krateri od nekih 4-5 m, širine oko 30-ak m. Svrha miniranja je bila onesposobiti luku i moguće iskrcavanje partizanskih postrojbi s okolnih otoka. Upravo stoga su se općinska tijela privremeno preselila u Bašku Vodu koja nije bila uništena, a imala je i izgrađeni operativni mul. Osim makarske luke oštećena su pristaništa u Podgori i Gradcu.⁴⁴⁰

Završetkom Drugog svjetskog rata, s obzirom da su obala i pristanište potpuno uništeni, a u gradu je bilo oko 75% srušenih ili oštećenih kuća, odmah se krenulo s raščišćavanjem. Zajedno sa Zagrebom, Karlovcem, Siskom, Dubrovnikom i Dugom Resom, Makarska je ušla u prvi red gradova izabranih za plansku obnovu. Direktivne osnove pri Ministarstvu građevina izradio je arhitekt Vlado Antolić. Njegova generalna regulaciona osnova zapravo je prvi urbanistički plan Makarske.⁴⁴¹ Već prije, a i tijekom državnih intervencija, stanovništvo je samo dobrovoljno krenulo u osposobljavanje domova te cestovnog prometa u luci.⁴⁴² Opseg razaranja odale u duljini od 681 m nametao je potrebu ponovne izgradnje cijele operativne obale (Slike 65., 66., 67., 68. i 69.).⁴⁴³ Radovi su započeli u listopadu 1946. godine, a potrajali su sve do 1954./1955. godine kroz nekoliko etapa. Obuhvatili su dio obale od Malog

⁴³⁹ S. PUHARIĆ, 1983., str. 12, od obiteljske kuće Živka Alačevića (zapadno od crkve Sv. Filipa) sve do Velikog mula.

⁴⁴⁰ Podgorska luka je osobito stradala 9. travnja 1944. Tada je bombardirana iz zraka i tada je potopljen i brod "Davorin" u vlasništvu Ante Cvitanovića čiji ratni put (oduzela ga ustaška vojska pa njemačka) možemo pratiti preko njegove molbe za podmirenje troškova (Općinsko poglavarstvo, br. 487/44., Posvjedočenje; NDH, Lučko poglavarstvo Makarska, Obalnom zapovjedništvu Split, br. 257., od 8. svibnja 1944., Molba: za pripomoć oštećenog broda "Davorin"; svi u privatnoj zbirci gospodina M. Srzića).

⁴⁴¹ V. ANTOLIĆ, 1949., str. 63-66.

⁴⁴² Prema kazivanju gospodina Ratka Pavlovića Lučića, od 25. rujna 2004., lokalnu omladinu predvodio je Stanko Lokić, znan kao "ekonom lopata, motika i maškлина". (SD, br. 978., 1. travnja 1947., str. 5. Dana 22. srpnja 1947. godine formirana je radna brigada sastavljena od 160 mladih iz obližnjih sela.

⁴⁴³ Cjelokupna slika obnove luke, uslijed nedostatka arhivskog materijala, dobivena je zahvaljujući dostupnoj periodici i intervjuiranju sudionika.

mulića (istočno od glavnog gata) do Plišćevca (zapadni dio obale). Uređenje istočnog dijela obale nije bio planirano jer taj dio obale nije ni bio uništen.⁴⁴⁴



Slika 32. Obnova makarske luke⁴⁴⁵

U prvoj etapi od listopada 1946. do kolovoza 1947. godine do kraja je raščišćena i osposobljena operativna obala zapadno od Velikog mula u duljini od 74 m čime je omogućeno nesmetano odvijanje putničkoga i teretnog prometa. Izvođač je bio lokalno građevinsko poduzeće "Izvođač", s upraviteljem inženjerom Stjepanom Batošićem, a sve podmorske iskope je napravila grtalica koju je posebno izradilo splitsko brodogradilište. Osim nje skoro sve dizalice i potrebna oprema su bili provizorni, a nedostajalo je alata i podmorske opreme. Osobiti problem su stvarali veliki kameni blokovi koji su se strovalili u more uslijed eksplozija. Posebno je zahtjevna

⁴⁴⁴ Jedini zahvat na tom dijelu je bilo rušenje kamenog zida franjevačkog vrta prema obali 1944. godine. Srušila ga je njemačka vlast s obvezom da će ga ponovno izgraditi nakon rata. Kotarski NOO je nakon rata vrt, franjevačke vinograde i *mandrač* nacionalizirao.

⁴⁴⁵ Fototeka GMM.

bila ponovna izgradnja obalnog zida i postavljanje kamene obloge (obložnica) što je potrajalo 3-4 mjeseca. Za potrebe radova stanovnici su dostavljali pijesak (sauru iz maslinika) s područja Požare i Biloševac, koji se na rivi usitnjavao posebnom drobilicom, a građevinski materijal se dovodio i iz Bosne i Hercegovine.⁴⁴⁶ Za razliku od stare obale koja je bila građena na samom mulju, pijesku i kamenom nasipu nova obala se gradila na drvenim i betonskim šipovima po sustavu zuba radi djelovanja valova (Slika 32.).⁴⁴⁷

Druga etapa gradnje započela je 1948. te je bilo planirano obnoviti 114 m obale. Međutim, uslijed nedostatka potrebnog materijala (šipova) napravljeno je samo 80 m i mali gat tzv. Mali mulić istočno od Velikog mula. U moru ispred obale bilo je potopljenih brodova te jedan njemački desantni brod (tzv. *pinica*) na čiji vrh je stavljena kamena obla bitva za vezivanje brodova.⁴⁴⁸ Te godine, sukladno politici obnove, završena je obnova 20 luka na Jadranu, a nastavljena je obnova Makarske, Omiša, Jelse, Bara, Cavtata, Herceg-Novog, Zelenike, Novog Vinodolskog, Lovrana, Vele Stinive te manjih luka u Bokokotorskom zaljevu.⁴⁴⁹

Treća etapa obnove započela je 1949. godine. Dovršena su zaostala 34 m obale od prošle etape te je izgrađeno novih 130 m obale. Produbljeno je dno u luci, uklonjen preostali materijal nastao eksplozijama, napravljen nasip, a nadvodni zid obložen je velikim blokovima bijeloga bračkog kamena.⁴⁵⁰ Na kraju treće faze ukupna duljina obnovljene operativne obale iznosila je 350 m.

⁴⁴⁶ *SD*, br. 800., 22. kolovoza 1947., str. 4.

⁴⁴⁷ *SD*, br. 755., 1. srpnja 1947., str. 4.

⁴⁴⁸ V. LASIC, 2012., str. 236.

⁴⁴⁹ *SD*, 20. veljače 1949., str. 3.

⁴⁵⁰ Kamen su s otoka Brača iz Pučišća dovozili brodovi: "Anđel" iz Krila (vlasnici braća Duje i Rajko Antišić) te "Tina", "Josko" i "Veseljko" iz Pučišća. Sama obala je u odnosu na obalni zid niža za nekih 20 centimeterata što nije bio slučaj sa starom obalom, a to se planiralo riješiti kanalizacijom i dodatnim nasipanjem (*SD*, 27. veljače 1949., str. 3).

U odnosu na staru obalu nova je nasipanjem izbačena prema moru od 5 do 8 m čime je proširena šetnica i obalna cesta, a obala je omogućavala lakši utovar i istovar robe. Postigla se veća dubina uz obalu, a time je privez (cilindrična bova) pred glavnim gatom, koji je služio za veće brodove, izgubio svoju funkciju pa je uklonjen.

Osim navedenoga, produžen je Veliki mul te su zazidane stepenice s njegove istočne strane. Na obali su postavljena dva hidranta (pored apoteke i na glavi Velikog mula) te željezne bitve za privez plovila.⁴⁵¹ Obala je dobila polukružni oblik te je poboljšana njezina prometna iskorištenost, što je u tom trenutku bilo od osobite važnosti.

Tijekom 1950./1951. godine ugrađena je nova kanalizacijska mreža te su sređene oborinske i fekalne vode. Obnovljena je obala i gat u duljini od 70 m te je asfaltirana obalna cesta u tri sloja od Malog mula do krajnjeg zapadnog dijela.⁴⁵²

Narodni odbor grada Makarske je uputio molbu Upravi pomorskih gradnji u Splitu za besplatni materijal, cijevi i dva hidranta koja bi se rasporedila po jedan na mulu i obali. Naime, prije rata bila su po dva i na mulu i na obali, ali su uništeni razaranjem obale.⁴⁵³ Navedenim radovima završena je obnova obalne crte u duljini od 380 m.⁴⁵⁴

Međutim, premda je završena obnova, nije izgradnja. Godine 1953. dovršeno je 152 m obale i popravljen je glavni pristan.⁴⁵⁵ Tijekom 1954./1955. godine na zapadnom dijelu obale prema Plišćevcu, radi bolje zaštite plovila, napravljeno je malo pristanište, Mali mul. Gat duljine 25 m i širine 4 m napravilo je "Pomorsko građevno poduzeće" iz Splita.⁴⁵⁶

⁴⁵¹ V. LASIĆ, 2012., str. 237.

⁴⁵² Prema kazivanju gospodina Slobodana Srzića, od 18. rujna 2004. Cesta je obložena sa 9 m kamene građe, a odlučeno je zasaditi i drvorede s obje strane. Sve je dovršeno do travnja 1952. godine (*SD*, br. 2198., 29. veljače 1952., str. 2; *PG FNRJ*, za godinu 1952., str. 356).

⁴⁵³ *KNOO Makarska*, Odjel Tehničkih radova, 1/IV., Br. 590/52., Predmet: Luka u Makarskoj – postavljanje hidranata, od 5. ožujka 1952.

⁴⁵⁴ *SD*, br. 2200., 3. ožujka 1952., str. 2.

⁴⁵⁵ *PG FNRJ*, za godinu 1954., str. 395.

⁴⁵⁶ *SD*, br. 2912., 22. lipnja 1954., str. 2; Isto, br. 2913., 23. lipnja, str. 2.

Konačnim završetkom svih radova površina akvatorija povećala se na 6.530 m², a površina pristanišne obale na 862 m². Duljina obnovljenog Velikog mula iznosila je 60 m (dubina mora uz glavu 4,5 m), istočnog mula 29 m, a Malog mula 54 m, dok je duljina pristanišne obale bila 166,5 m.⁴⁵⁷ Po svojoj namjeni luka je predviđena za obalnu plovidbu, putničko-teretne pruge te male brodove i čamce.

Godine 1962. Makarsko primorje pogodio je potres uslijed kojeg je i pločnik na obali oštećen. Šteta je popravljena 1963. godine postavljanjem 250 metara bijelih kamenih ploča.⁴⁵⁸

O direktivnom planu obnove Urbanističkog instituta iz Zagreba iz 1948. godine već je bilo riječi u prethodnim istraživanjima tako da ga nećemo detaljno objašnjavati (Slika 33.).⁴⁵⁹ S obzirom na viziju modernog turističkog mjesta plan je predviđao podjelu naselja na dva dijela: stari dio za stalno stanovništvo i novi dio uz plažu za turistički smještaj. Zatim je plan predviđao i potpuno rasterećenje obale i luke od prometa, dislociranje prerade ribe, žičaru s izletištem na Biokovu, uspinjaču za Makar, funkcionalne zone za turizam, sport, rekreaciju i stanovanje. Da bi se osigurala zaštita luke planirana su dva lukobrana, jedan od polutoka Sv. Petar, a drugi od Osejave te produljenje obale čime bi nestala dva mala mula.⁴⁶⁰ Osim produžetka dijela obale prema moru, studija, barem što se tiče luke, nije u cijelosti ostvarena.⁴⁶¹

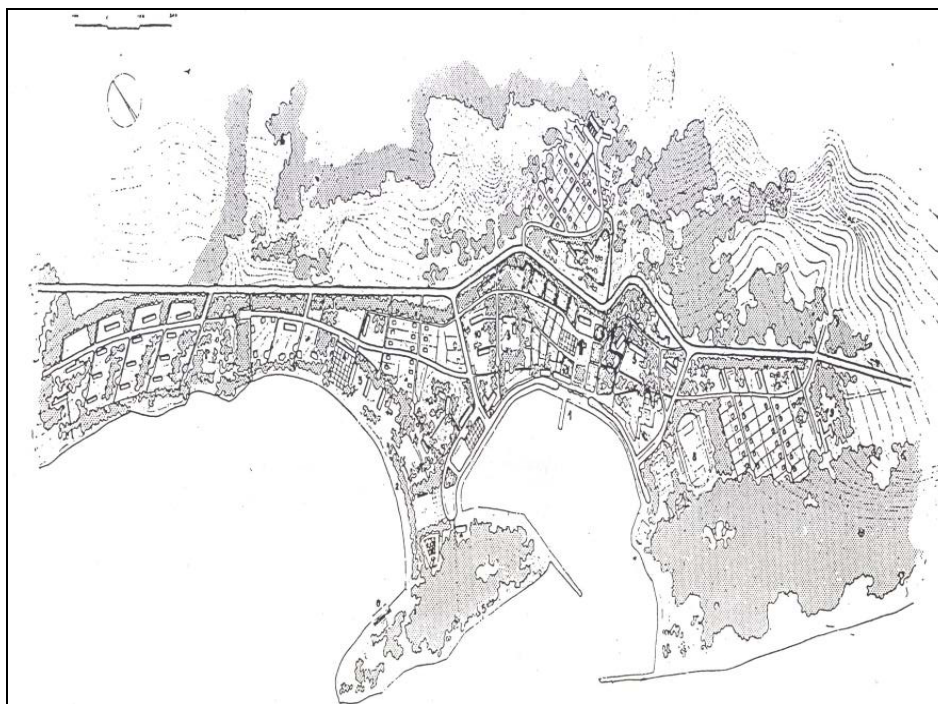
⁴⁵⁷ *PG FNRJ*, za godinu 1959., str. 378.

⁴⁵⁸ *SD*, 8. lipnja 1963., str. 5.

⁴⁵⁹ V. LASIĆ, 2005., str. 88-90.

⁴⁶⁰ V. ANTOLIĆ, 1949., str. 62; Lj. URLIĆ, 1998., str. 18.

⁴⁶¹ Nakon toga slijedi plan uređenja grada i luke makarske arhitektice Olge Pavlinović iz 1957. godine koji nažalost nije sačuvan u arhivi Gradskog poglavarstva.



Slika 33. Regulaciona osnova Makarske iz 1948. g.⁴⁶²

Nedostatak vezova, nezaštićenost luke, nered pri prihvatu plovila, problem oko parkiranja na samoj rivi (od Velikog mula do Malog mulića) koji se pokušao zaustaviti postavljanjem kamenih žardinjera, bili su stalno prisutna tema u periodici od 1970-ih i posebno 1980-ih godina kroz koju se pozivaju hotelska poduzeća na uređenje i izgradnju marina.⁴⁶³ Jedno od mogućih rješenja oblikovala je makarska arhitektica Olga Pavlinović 1974. godine predlažući da se luka i ostale pogodne zone maksimalno iskoriste, smještajući dva lukobrana u istočnom dijelu te jedan lukobran i produženje mula u zapadnom dijelu.⁴⁶⁴ Osim toga, predlagala je i izgradnju dodatne marine zapadno od postojeće kod hotela "Dalmacija" sa 50 vezova (Slika 34.).

⁴⁶² V. ANTOLIĆ, 1049., str. 64.

⁴⁶³ *MR*, br. 180-181., 22. veljače 1981., str. 5; Isto, br. 225., 31. ožujka 1981., str. 9. Tijekom 1984. godine prigovori su na izgradnju novog ribljeg restorana na Marineti koji je svojim ogromnim štekatom zaklonio i uzurpirao nekadašnju šetnicu (*MR*, br. 225., 31. ožujka 1982., str. 8; Isto, br. 20., 26. srpnja 1996., str. 7).

⁴⁶⁴ *MR*, br. 11., 14. lipnja 1974., str. 4.



Slika 34. Skica prijedloga arhitektice Olge Pavlinović⁴⁶⁵

Četiri godine poslije novi je prijedlog mr. ing. Dominka Ravlića koji je dosta sličan prethodnom s razlikom što je on bio usmjeren samo na uređenje istočnog dijela luke. Autor je planirao nasipni lukobran na temeljnom kamenome s vanjskom *školjerom* u istočnom dijelu i plutajućim pontonima za privez, čime bi se dobilo 230 vezova za glisere i 120 vezova za jahte i jedrilice veće dubine gaza. Ni taj projekt radi problema oko financiranja nije prošao.⁴⁶⁶

Javna vizija budućeg razvoja grada i luke još uvijek nije bila jasna. Lokalne vlasti su se dvoumle između dva prijedloga: razvijati postojeće kapacitete manjim preuređenjem i reorganizacijom ili temeljito promijeniti izgled grada većim zahvatima?⁴⁶⁷

⁴⁶⁵ Isto.

⁴⁶⁶ *MR*, br. 126., 10. studenog 1978., str. 4.

⁴⁶⁷ Isto.

Godine 1976. reguliran je potok Vrutak i uređeno je na području Marinete novo parkiralište za autobuse koji su blokirali makarsku rivu i Veliki mul.⁴⁶⁸ Sljedeće godine reguliran je potok Trakače koji se ulijevao u luku na Marineti i nanosio veliku količinu žala. Ušće je očišćeno bagerom a dno dodatno produbljeno.⁴⁶⁹

Iz sredstava samodoprinosna grada Makarske za razdoblje 1981./1986. planirana je izgradnja razne komunalne infrastrukture pa je tako izgrađena šetnica duž Donje luke sve do predjela Ramova, uređen je WC, potok, dio pristaništa i pontona.⁴⁷⁰ Lokalna vlast odlučila je 1983. godine učiniti luku još funkcionalnijom te je u tu svrhu sljedeće godine odobreno 46.990,00 Din iz općinskog proračuna za mjerenje luke.⁴⁷¹ Provedbeni urbanistički plan luke Makarske i nautičkog centra (tzv. marina "Marineta") izradio je 1985. godine Urbanistički institut iz Zagreba.⁴⁷² Projekt je predviđao podjelu akvatorija na 6 dijelova čime bi se dobilo: lukobran s nautičkom lukom, dio za trajekt, dio za trgovačko-teretni promet, sportsko-rekreativna lučica, dio za turističke svrhe te privezi za domicilna plovila.

Planiralo se izgraditi i trajektni gat za bočno pristajanje na mjestu današnjeg trajekta. Zapadno od tog mjesta nalazi se prostor za trgovačko-teretni promet, gdje je u budućnosti planirano potpuno uklanjanje pumpne stanice. Istočno od trajekta prostorno je najveći dio akvatorija namjenjen izletničkim, turističkim i službenim plovilima Lučke kapetanije. Najzapadniji dio luke Plišćevac izgradio bi se sve do poluotoka Sv. Petar i zaštitio sekundarnim lukobranom, a namijenjen je korisnicima sportskih

⁴⁶⁸ MR, br. 63., 11. lipnja 1976., str. 3. Preko ljeta je od 18 do 23 sati bio zabranjen sav promet preko rive da bi se omogućila nesmetana šetnja turista gradom (MR, br. 72., 15. listopada 1976., str. 5).

⁴⁶⁹ MR, br. 85., 15. travnja 1977., str. 3.

⁴⁷⁰ MR, br. 182., 14. ožujka 1981., str. 5; Isto, br. 184/185., 9. svibnja 1981.

⁴⁷¹ MR, br. 237., 2. travnja 1985., str. 10.

⁴⁷² Godine 1983. probijena na stazu na Osejavi, izgrađene su stepenice (838.550,00 Din), popravljen je put i postavljena javna rasvjeta na Sv. Petru (1.664.228,95 Din), uređeno je šetalište Donja Luka (42.064.695,00). Podatci iz: MR, br. 237., 2. travnja 1985., str. 9.

organizacija (veslački klub "Bura", jedriličarski klub "Bura" i ribarski klub "Arbun") i lokalnom stanovništvu. Istočno od Velikog mula obala bi se izbacila prema moru nasipanjem i podizanjem obalnog zida u visini otprilike Malog mula čime bi se on zapravo uklonio, odnosno uklopio u novu obalu. Prostorno bi se dobila velika površina namijenjena parkiranju turističkih autobusa te za priveze domaćih plovila. Planirana je izgradnja lukobrana na izbačenom dijelu rta Osejava s nautičkom marinom sa 250 vezova.⁴⁷³ Predviđalo se prostorno povećanje lučke obale, broja vezova (ukupno 757, od čega je najviše bilo namijenjeno domicilnom stanovništvu), izmještanje mogućeg zagađivača (pumpne stanice), zaštita luke izgradnjom lukobrana i tzv. pogled u budućnost – izgradnja nautičke luke.

Pod pritiskom javnosti, a nakon javne rasprave koja je održana 17. siječnja 1985. godine, prvotni plan je izmijenjen.⁴⁷⁴ Izbačeni su glavni i sekundarni lukobran i trajektni gat. Iste godine produžava se mjesni samodoprinos kako bi se počelo s radovima izgradnje obalnog zida na potezu od Velikog mula do hotela "Osejave".⁴⁷⁵

Iako su samo djelomično zahvatili luku, radovi koji su počeli 1986. a završili 1989. godine bili su iznimno zahtjevni. Ukupni troškovi investicije financirani su iz mjesnog samodoprinos, hotelskih poduzeća i sredstava banaka, a projekt je izradio ing. Žarko Dešković u suradnji s Građevinskim institutom u Splitu.⁴⁷⁶ Planirano je proširenje prometne funkcije rive,

⁴⁷³ *Makarska – provedbeni urbanistički plan, luka i nautički centar*, Urbanistički institut SR Hrvatske; *MR*, br. 234., 1. siječnja 1985., str. 6. Studijom se tražilo proširenje granica luke i to: duljine pristanišne obale na 720,5 m, površine pristališne obale na 2.676 m² i površine akvatorija na 84.198,5 m².

⁴⁷⁴ "Pretvorio bi makarsku luku u važ srdela, a bezbroj pristaništa, mula, te pontona narušilo bi ljepotu obale" (*MP*, br. 234., 1. siječnja 1985., str. 5-6; *MP*, br. 235., 5. veljače 1985., str. 6).

⁴⁷⁵ Samodoprinos u trajanju od pet godina podijeljen je tako da je 1% išao za uređenje rive a 1% za izgradnju srednje škole (*MR*, br. 250., 29. travnja 1986., str. 4).

⁴⁷⁶ Prema Izvješću o izvršenju programa mjesnog samodoprinosu grada Makarske 1986-1991. godine u 1986. je utrošeno 1.719,60 Din za Projektnu dokumentaciju za Luku Makarska; 1987. godine za istražne radove za Luku Makarska 3.303,70 Din; za građevinske radove za Luku Makarska 28.296,10 Din; za nadzor nad radovima za Luku Makarska 550,00 Din; 1988. godine za građevinske radove za Luku Makarska 34.657,60 Din; za nadzor nad radovima za Luku Makarska 426,70 Din; za kamate na kredite za Luku Makarska 36.407,00 Din (*MP*, br. 311., 3. srpnja 1987., str. 3).

popravak oštećenja na obalnom zidu te proširenje šetnice u duljini od nekih 400 m i širini od 15 m.⁴⁷⁷ Ovaj put je svoj preobražaj doživjela istočna obala, Marineta. Nasipanjem terena nestao je Mali mulić s istočne strane Velikog mula, obalni zid je pomaknut na cijelome potezu do hotela "Osejave", proširena je cesta, dobilo se prostrano parkiralište i šetnica koja je presvučena bijelim bračkim kamenom po projektu ing. Ante Rožića za površinski dio projekta.⁴⁷⁸ Cjelokupni projekt financiran je iz doprinosa mjesne zajednice (1% od osobnog dohotka), a radove je izvela tvrtka "Pomgrad".⁴⁷⁹

Slijedeće godine završena je prva faza radova te je riješen problem oborinskih voda. Planiralo se izgraditi i lukobran radi buduće marine, međutim od toga se odustalo uslijed nezaiteresiranosti makarskih hotelskih poduzeća za financiranje projekta.

Godine 1975. nakon pregovora s INA-om i kratke gradnje otvorena je, zapadno od trajektnog pristaništa na malom mulu (duljine 27 m i širine 7 m), benzinska postaja najmijenjena ribarima i nautičarima.⁴⁸⁰ Međutim, dubina mora na jedinoj benzinskoj postaji na Primorju je samo 1,60 m što predstavlja problem većim brodovima. Godine 1989. "Građevno poduzeće" iz Podgore dobilo je radove na benzinskoj postaji u luci.⁴⁸¹ Godine 1997. prateći objekat je obložen kamenom površine 15 m². Radove je izvela tvrtka "Kerakem" iz Splita, a financirao ih je Poslovni centar INA iz Solina.⁴⁸²

S obzirom da je luka izložena valovima koji potkopavaju obalu već 1995. sanirani su dijelovi nove šetnice (djelomično ili potpuno oko 50 m²)

⁴⁷⁷ MR, br. 260., 10. ožujka 1987., str. 7.

⁴⁷⁸ MR, br. 287., 7. lipnja 1989.

⁴⁷⁹ MR, br. 250., 29. travnja 1986., str. 4.

⁴⁸⁰ MR, br. 42., 22. kolovoza 1975., str. 4. Već sljedeće godine pumpna stanica nije radila (MR, br. 64., 25. lipnja 1976., str. 3).

⁴⁸¹ Renovirali su pumpu i zamijenili stari rezervar (MR, br. 285., 5. travnja 1989., str. 4).

⁴⁸² MP, br. 32., 25. srpnja 1997., str. 3.

na Marineti te ispred zgrade Općine.⁴⁸³ Godine 1996. Splitsko-dalmatinska županija dodijelila je Gradu 500.000 kuna za komunalnu oblast, a Poglavarstvo ju je prenamijenilo za uređenje rive.⁴⁸⁴ Tada se ponovno uređuje šetnica, odnosno 2.100 m² rive. Postavljene su nove klupe, rasvjeta i nove kamene ploče na 300 m² šetnice. Ukupan trošak iznosio je 773.000,00 kuna, što su financirali Grad Makarska i Splitsko-dalmatinska županija, a za radove je bila zadužena tvrtka "Građevno" iz Makarske.⁴⁸⁵ Ista tvrtka je 1998. postavila kamene klupe, koševе za otpatke i šuplje betonske elemente. Tom prigodom uređena su parkirališta na Osejavi i rivi, popločan dio šetnice prema Sv. Petru (zapadni dio obale), očišćeno morsko dno od Velikog mula do Plišćevca u duljini od oko 300-ak m i na dubini od nekih 10-ak m za što je Grad osigurao 250.000 kuna.⁴⁸⁶ Neophodno parkiralište sa 150 parkirališnih mjesta konačno je uređeno 1997. ispred hotela "Osejava" ulaganjem 210.000 kuna od strane Grada.⁴⁸⁷ Popis svih radova na području makarske luke, nakon Drugog svjetskog rata, može se iščitati u Prilogu VI.

Poglavarstvo Grada Makarske svojim *Pravilnikom o luci* od 26. lipnja 1998. godine odredilo je uporabu i korištenje luke te granice lučkog akvatorija. Prema njemu luka je na zapadu ograničena polutokom Sv. Petar, na istoku poluotokom Osejava, na jugu pravcem koji spaja istočni rt Sv. Petra, Puntu i zapadni rt Osejava, a na sjevernoj strani obalnom crtom.⁴⁸⁸

Prema svojoj namjeni makarska luka je podijeljena na:

⁴⁸³ MP, br. 10., 25. rujna 1995., str. 5.

⁴⁸⁴ MP, br. 18., 24. svibnja 1996., str. 37

⁴⁸⁵ MP, br. 19., 26. lipnja 1996., str. 1. Grad je izdvojio 500.000,00 kuna (MP, br. 21., 23. kolovoza 1996., str. 7). Do povećanja troškova je došlo radi problema s oborinskim vodama te potrebe ugradnje vodovodne, elektro mreže i PPT kabela (MP, br. 20., 26. srpnja 1996.). Riva je svečano otvorena 26. srpnja, ukupno je uređeno 2.100 četvornih metara, od trajektnog pristaništa do hotela "Miramare" (MZ, br. 21., 23. kolovoza 1996., str. 7).

⁴⁸⁶ Morsko dno gradske luke šest ronioca je čistilo i 9. travnja 1997. godine (MP, br. 29., 24. travnja 1997., str. 5; MP, br. 44., 28. srpnja 1998., str. 6; MP, br. 43., 26. lipnja 1998., str. 3; MP, br. 41., 28. veljače 1998., str. 12-13; MP, br. 37., 23. prosinca 1997., str. 2; MP, br. 41., 28. travnja 1998.) te 27. lipnja na potezu od Velikog mula do Plišćevca (MP, br. 44., 28. srpnja 1998., str. 6).

⁴⁸⁷ MP, br. 32., 25. srpnja 1997., str. 2.

⁴⁸⁸ *Pravilnik o redu u makarskoj luci, Pravilnik o lučkim nakandama u makarskoj luci*, Zapisnik 8. sjednice Poglavarstva Grada Makarske od 26. lipnja 1998.; J. GLUČINA, 1998., str. 4.

- Ovlaštene koncesije,
- Benzinsku postaju,
- Komercijalne vezove,
- Operativnu obalu za trajekt,
- Putničko-operativnu obalu,
- Športsko-ribarski dio,
- Operativni mul,
- Športsko-rekreacijski dio,
- Dio obale za športske aktivnosti i
- Dio za ukrcaj i iskrcaj tereta i ribe.

Benzinska postaja se nalazi uzduž istočne strane malog mula i dijela obale s njegove istočne strane u duljini od 30 m. Dubina mora uz gat je od 2,5 do 5 m.

Na tematskoj sjednici Gradskog poglavarstva od 23. rujna 1999. raspravljalo se o propadanju makarske luke i rješenjima za njegovo sprečavanje. Naime, Lučka kapetanija već je u veljači upozorila na oštećenja istočne obale i Velikog mula koji je bio u lošem stanju, nakon čega je na teren izašla tvrtka "Obala", specijalizirana za projektiranje i studijski rad u pomorstvu. Uočene su pukotine od 3 do 14 mm u pločniku u duljini od 33 m te napuknuće zida od 2 do 4 cm na dijelu obale građene 1987. godine. Osim toga, u vrijeme loših vremenskih prilika taj dio nije bio siguran za privez i sidrište. I na betonskoj podlozi na Velikom mulu vidljive su rupe od skoro jednog metra u podmorskom i nadmorskom dijelu, što je po mišljenju ing. Galassa posljedica ispiranja betonske podloge i materijala od kojeg je građen.⁴⁸⁹ Ronioci su po sredini uočili velike šupljine koje su vremenske neprilike (*garbinade* i *lebićade*) dodatno potkopavale. U lošim vremenskim uvjetima luka nije bila sigurna za privez i sidrište plovila.

⁴⁸⁹ *MP*, br. 59., 27. listopada 1999., str. 11.

Lučka ispostava Makarska, 2000. godine dala je svoju suglasnost za izvođenje armirano-betonske podloge u duljini od 45 m i širine od 5 do 10 m od postojećeg ivičnjaka ispred hotela "Osejava", a radi dobivanja veće operativne površine.⁴⁹⁰ Godine 2010. Lučka uprava Splitsko-dalmatinska izradila je projekt sanacije obalnog zida Velikog mula u iznosu od 100.000,00 kn.⁴⁹¹

Još 1990. planirana je izgradnja marine i lukobrana nakon što je proširena riva na istočnome dijelu grada. Inicijator izgradnje nautičke marine je bio tadašnji direktor ACY-ja Veljko Barbieri. Zajedno s novoosnovanim hotelskim poduzećem "Osejava" udružili su sredstva, međutim od svega nije bilo ništa radi neslaganja dijela javnosti i lokalne vlasti oko zaštite prirode u lučkom akvatoriju.⁴⁹² Suradnjom Gradskog poglavarstva i Lučke uprave Splitsko-dalmatinske županije gradnja lukobrana počela je na jesen 2011. godine.⁴⁹³ Njegovom izgradnjom osigurana je zaštita istočnog dijela luke koji je bio najugroženiji neprestanim zapljuskivanjem i potkopavanjem valovima pogotovo iz smjera juga i jugozapada. Osim toga dobio se prostor za razvoj nautičkog

⁴⁹⁰ Uprava pomorstva, Lučka kapetanija u Splitu, Klasa: 342-24/00-03/06, Urbroj: 530-03-06/04-00-2, Predmet: Makarska-betoniranje dijela obale ispred hotela *Osejava*, Split, 2. ožujka 2000., ALIMa. Iste godine 29. rujna naloženo je Poglavarstvu grada Makarske promjena šestog po redu željeznog polera na trajektnom pristaništu (Uprava inspekcijskih poslova, Inspektor sigurnosti prometa, Klasa: UP/I 342-24/00-03/76, Urbroj: 530-03-06/04-00-2, Split, 29. rujna 2000., ALIMa).

⁴⁹¹ Izvješće o poslovanju za 2010. godinu Lučke uprave Splitsko-dalmatinske (URL-02). U kolovozu 2008. na Pliševcu u Makarskoj, na inicijativu PŠRD-a "Arbun" postavljeno je 5.300 kg teško, visoko 3 metra, široko 2 metra, sidro starog trgovačkog broda "Makarska" koji je 1978. potopljen kod Marseillesa u Francuskoj pri čemu su nastradala tri člana posade, od kojih je jedan bio iz Baške Vode, Tomislav Tonko Josipović. Neposredno prije potonuća sidro je zamijenjeno tako da je ostalo sačuvano (O brodu "Makarska" detaljnije *MR*, br.147., 1. srpnja 1979., str. 7).

⁴⁹² Dio građana je iskazivao svoje nezadovoljstvo planiranom izgradnjom naglašavajući problem onečišćenja i zamućivanja akvatorija. Radi navedenog izrađena je 1990. godine i ekološka studija te provedena javna rasprava. Voditelj stručnog tima bio je dr. Jadran Nizeteo (*MR*, br. 304/305., 12. prosinca 1987., prilog; *MR*, br. 307., 6. ožujka 1991., str. 4).

⁴⁹³ Predložene su bile tri varijante lukobrana: prva duljine 217 m (135 + 82 m), druga duljine 111 m i treća isto 217 m, ali sa sekundarnim lukobranom duljine 20 metara na zapadnom ulazu u luku na rtu Sv. Petar. S obzirom na valove, posebice utjecaj lebića prva i treća varijanta su se pokazale kao najbolje rješenje, smanjujući utjecaj lebića za oko 60%, a prihvatilo se prvo idejno rješenje (URL-25; V. PETROV – M. VRANJEŠ, 2010., str. 634-635). Radovi su završeni u veljači 2016. godine. Izgrađen je kamenozidani lukobran dug 217 m, sa *školjerom* s vanjske strane i vertikalnom obalnom konstrukcijom s unutarnje strane, ugrađeno je lučko svjetlo na glavi lukobrana i na rtu Sv. Petra. U blizini lukobrana u moru, u istočnom dijelu luke postavljeno je pontonsko privezište (6 sekcija) duljine 67,5 m sa 43 veza isključivo za domicilno stanovništvo, za plovila širine 2,5 do 3,5 m (URL-26; URL-28).

turizma kao izvrsnog izvora prihoda, dok je domicilnom stanovništvu omogućeno povećanje broja vezova za plovila.

*

Lukom kao pomorskim dobrom upravlja Županija koja daje koncesije na određeno vremensko razdoblje. U luci Makarske su prisutna četiri koncesionara: Makarski komunalac d.o.o., INA d.d., "Jadrolinija" i Pomorsko-sportsko ribolovno društvo "Arbun". INA d.d. ima koncesiju na prostoru benzinske postaje, "Jadrolinija" na trajektnom pristaništu, "Arbun" ispred svog objekta, a u preostalom dijelu luke koncesionar je Makarski komunalac.

Koncesiju za obavljanje lučke djelatnosti priveza i odveza plovila (jahti, ribarskih, sportskih i svih drugih plovila i plutajućih objekata) te gospodarske djelatnosti u luci ima Makarski komunalac d.o.o. Tvrtka ujedno pruža i usluge ispomoći pri provođenju reda u luci i naplati lučkih pristojbi u skladu s "Pravilnikom o visini naknada za obavljanje lučkih djelatnosti u lukama otvorenim za javni promet županijskog i lokalnog značaja" (lučke tarife).

Zanimljiv običaj koji se sačuvao do danas je prodaja ribe na rivi, izravno s brodova, premda postoji ribarnica koja se najprije nalazila na zapadnom dijelu obale pored hotela "Sarajevo", a zatim na istočnom dijelu obale uz stari franjevački zid, da bi se u novije vrijeme (1983. godine), uredila ribarnica na Žbarama u bivšoj upravnoj zgradi "Elektrodalmacije" i Vatrogasnog doma.⁴⁹⁴

4.2.10.4. Škverovi u Makarskoj

Za Makarsku postoji podatak da je u 19. stoljeću iz Splita u grad stigao kalafat Anđelo Katalinić sa svojom obitelji, koji je imao radionicu na

⁴⁹⁴ Prema projektu ing. N. Maleševića na prostoru od 200 m².

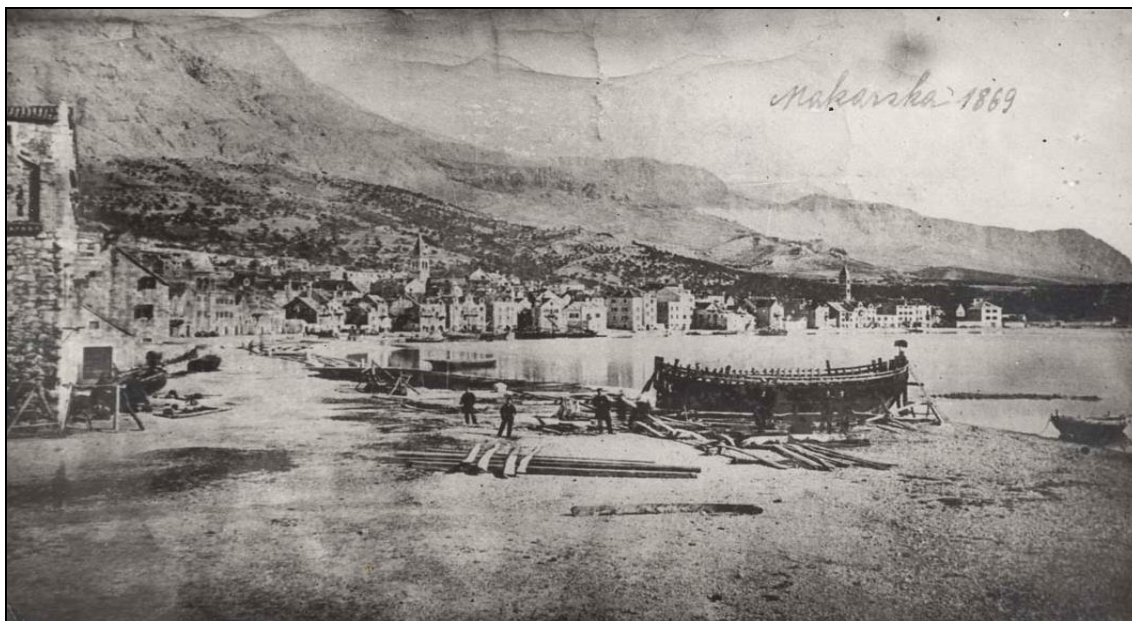
Plišćevcu.⁴⁹⁵ Brodograditeljski majstori u potrazi za poslom odlazili su u manja mjesta na privremeni ili stalni boravak. S obzirom da je jedan sin Anđela Katalinića rođen 1836. u Makarskoj, najvjerojatnije se dolazak može smjestiti oko te godine. Jedan dio obitelji Katalinić (Šimun Jakov Katalinić) preselio se u Bašku Vodu, gdje je zasnovao obitelj i nastavio obiteljsku tradiciju kalafata (Slika 35.).

Krajem 19. stoljeća u grad iz Trpnja je stigao kalafat Ivan Dužević.⁴⁹⁶ Malu, privatnu radionicu smjestio je u gornjem dijelu *Donje luke*. Na istom mjestu su na pomorskom dobru sagradili i privatnu kuću koju su po dogovoru uz novčanu naknadu trebali ukloniti ukoliko bude smetala budućim prostornim planovima. Gradio je i popravljao drvene brodove (bracere, leute, stele, gajete, kaiće, jole, bateline i guceve), a posao su nastavili i sinovi s obje strane kuće te na zapadnom dijelu luke, Plišćevcu. Radionica se nalazila u drvenoj baraci u kojoj su ujedno čuvali sav potreban alat i materijal. Točan podatak kad je osnovan škver ostaje nepoznanica s obzirom da se u Pomorskom godišnjaku Kraljevine Jugoslavije iz 1930. godine navodi 1905. godina, u Godišnjaku iz 1939. da je škver veličine 400 m² osnovan 1906. godine, a u Godišnjaku iz 1956. godine da je osnovan 1902. godine. U istom Godišnjaku prijavljen je jedan zaposlenik i osnovna sredstva vrijednosti 150.000 Din.⁴⁹⁷

⁴⁹⁵ Anđelo Katalinić je rođen u Trogiru 11. siječnja 1804. a umro je u Makarskoj 11. lipnja 1879. godine. Živio je u Splitu gdje je radio kao brodograditelj na predjelu Lučac, podno crkve Sv. Petra. Imao je 10 djece (5 kćeri i 5 sinova) od kojih su dvoje umrli mladi. Šimun Jakov Katalinić rođen 20. srpnja 1829. u Splitu, Ivan Anastazije Katalinić rođen 26. kolovoza 1831. također u Splitu, Dominko Katalinić rođen 14. travnja 1836. u Makarskoj, umro 11. svibnja 1862. u Makarskoj, a Jakov Katalinić rođen je 22. srpnja 1842. u Makarskoj. Anđelo je bio poznat kao vrsni graditelj bracara i leuta (URL-11).

⁴⁹⁶ Brodograditelj Ivan Baldasare Dužević (sin Tome i Frane Dužević, rođenog u Dolu na Hvaru) rođen je na Korčuli 27. lipnja 1860. a umro u Makarskoj 7. listopada 1928. godine. Sa suprugom Tomicom – Tomazinom rođenom Puharić oženio se 20. veljače 1887. i imao je dva sina: Tomažin – Toma Dužević, rođen u Trpnju 10. siječnja 1888., umro u Makarskoj 19. srpnja 1968. i Klement Dužević, rođen u Trpnju 21. siječnja 1895. a umro u Makarskoj 23. studenog 1958. godine. Obojica su bili brodograditelji (URL-12).

⁴⁹⁷ *PG KSHS*, za godinu 1929., str. 195; *PG KJ*, za godinu 1939., str. 268; *PG FNRJ*, za godinu 1955., str. 495.



Slika 35. Makarska 1869. godine, prikaz prvog škvera⁴⁹⁸

U Makarskoj su prema Registru izgrađeni: leut "Jadran" 1907. godine; pasara "Sokol" i gajeta "Sv. Ivan" 1910. godine; guc "Nikola" 1913. godine; pasara "Mirna" i guc "Sokol" 1920. godine; guc "Dupin" i gajeta "Pomoćnice Kršćanska" 1922. godine; leut "Lisac" 1923. godine; "Sv. Juraj" 1925. godine; leut "Sv. Petar" i gajeta "Vesela" 1930. godine; batelina "Volicia", "Sv. Nikola", pasara "Danica" i čamac "Jastreb" 1931. godine; pasara "Sv. Petar" 1933. godine; leut "Anka i Žiro" 1935. godine; kaić "Riviera" 1936. godine; leut "Sv. Juraj" 1940. godine; čamac "Ero" 1941. godine; leut "Vladimir" 1943. godine; gajeta "Jadran" 1947. godine; leut "Marija" i gajeta "Slavica" 1948. godine.⁴⁹⁹ Prema podacima iz Pomorskog godišnjaka za 1926. godinu u Makarskoj je izgrađeno 10 jedrenjaka male obalne plovidbe nosivosti 73 BRT, 1928. godine isto toliko jedrenjaka sa 100 BRT, 1929. godine 4 čamca, nosivosti 5 tona, popravili su 2 čamca, 1930. godine 6 čamaca, a 1931. godine sagrađen je motorni jedrenjak "Daksa" (ex "Gundulić", Dubrovnik) sa četiri člana posade,

⁴⁹⁸ Fototeka GMM, Album von Dalmatien, Franz Thiard Laforest in Canttaro.

⁴⁹⁹ Lučka ispostava Makarska, *Predbilježba ribarica*, kutija 31./4, GMM.

nosivosti ispod 50 BRT.⁵⁰⁰ Godine 1939. brodogradilište je sagradilo 3 čamca nosivosti 4 BRT i vrijednosti 18.000 Din, obavilo popravak 6 čamaca ukupne nosivosti 9 BRT, vrijednosti 20.000 Din te zapošljavalo dva naučnika te po jednoga majstora i brodograditelja.⁵⁰¹

Nakon Drugog svjetskog rata oblasni NOO za Dalmaciju tražio je da se popišu svi veći i manji brodovi koji se nalaze napušteni u uvalama i lukama. Prema izvješću Kotarskog NOO Makarska ni jedno plovilo na području Makarske nije bez svog vlasnika.⁵⁰² Oštećenja plovila nastala su uslijed oduzimanja ili namjernog uništavanja plovila od strane njemačkih i talijanskih vojnika, bombardiranja Saveznika, aktiviranja mina ili minskih pregrada na obali nakon povlačenja Nijemaca i ustaških postrojbi. Veće brodove tipa trabakul sami su vlasnici potopili nakon talijanske okupacije uz plažu pa su ih poslije rata vadili i popravljali.



Slika 36. Kalafat Tomo Dužević⁵⁰³

⁵⁰⁰ *PG SHS*, za godinu 1926., str. 140; Isto, za godinu 1928.; Isto, za godinu 1929., str. 215; *PG FNRJ*, za godinu 1941-1951.

⁵⁰¹ *PG KJ*, za godinu 1939., str. 268.

⁵⁰² *KNOO Makarska*, Izvještaj od 29. I. 1945., Prometni odjel I/IV., DAS. Njemačka vojska odvela je jedino brod Miljenka Vele iz Makarske u Zadvarje, na Pavića Most gdje je obavljao tehničke radove (*KNOO Makarska*, Izvještaj od 8. III. 1945., Prometni odjel I/IV., DAS).

⁵⁰³ Privatni arhiv Milivoja Žanetića.

Da bi se što prije obnovilo ribarstvo i omogućilo prehranjivanje stanovništva tijekom veljače 1945. Prometni odjel Kotarskog NOO-a uputio je motorni brod "Zvonimir" u Ploče radi vađenja potopljenih ribarskih plovila.⁵⁰⁴ S obzirom da je skoro 90% svih plovila (ribarskih oko 95%) uništeno, brodogradilište je radilo punim kapacitetom već od 23. listopada 1944. godine.⁵⁰⁵ U Državnom arhivu u Splitu pohranjeni su brodograđevni dnevnik i podatci brodogradilišta braće Kleme i Tome Duževića (Slika 36.) čija je radionica smještena u jugozapadnim dijelu hotela "Rivijera". Tvrтка je bila pod nadzorom NOO-a Makarska, na čelu uprave je u početku bio Joze Srzić, dok je upravitelj prijašnji vlasnik Kleme Dužević.⁵⁰⁶ Odmah je uvedeno komercijalno poslovanje na financijskoj bazi. Računi su izdavani na osnovi odrađenih nadnica i kupljenog materijala. Od studenoga 1945. radionica je ponovno privatizirana, odnosno prepuštena vlasniku Klemi Duževiću.⁵⁰⁷

U poslijeratnim uvjetima iz razumljivih razloga nedostajalo je alata, dok su strojevi bili zastarjeli i neodgovarajući, a činio ih je jedan mali motorni cirkular, jedna mala motorna blanja (*planja*), koji su dobiveni od Štaba mornarice iz Splita te vinč s odgovarajućim čeličnim užetom za vađenje brodova iz mora koji su napravili sami radnici.⁵⁰⁸ Također, materijala za popravak uopće nije bilo, a nedostajalo je i majstora jer su bila samo dvojica, stara i bolesna. Nije bilo moguće plovila odvoziti u druga brodogradilišta jer su sva bila zatrpana s poslom.

Radi stalne potrebe za stručnom radnom snagom Oblasni NO Dalmacije odlučio je zaposliti novu radnu snagu te je dodijelio

⁵⁰⁴ SD, br. 125., 1. ožujka 1945., str. 2.

⁵⁰⁵ SD, br. 171., 20. lipnja 1945., str. 6.

⁵⁰⁶ V. LASIĆ, 2012., str. 246-247.

⁵⁰⁷ *Kotarski NOO Makarska 1/III*, Brodogradilište i stavljanje pod rukovodstvo vlasnika, br. 8135/45. od 23. XI. 1945., Odjel trgovine i obrta, DAS. Kotarski NO je smatrao da K. Dužević ne pokazuje dovoljno razumijevanja za rukovodstvo. Međutim nisu uspjeli postići organizaciju rada u akordu, podići produkciju ni formirati planiranu brodograditeljsku zadrugu.

⁵⁰⁸ V. LASIĆ, 2012., str. 247.

brodogradilištu dva radnika iz Korčule.⁵⁰⁹ Posebno su duž cijele obale bili traženi drvodjelci kao i radnici koji su radili brodograditeljske poslove povremeno ili kao pomoćni radnici. U početku su poslove obavljala samo 4 radnika, da bi se uskoro to osnivanjem drvodjelske sekcije povećalo na 25 radnika. Tijekom 1945. godine broj je varirao od 10 do 14 zaposlenih, većinom drvodjelaca, oko 6 brodograditelja i 5 naučnika. Prema sačuvanim platnim listama pojedinih mjeseci iz 1945. moguće je utvrditi broj i imena namještenika što je prikazano u Tablici 3.⁵¹⁰ Skromna plaća nije zadovoljavala osnovne potrebe tako da se nadopunjavala bonovima za prehrambene artikle iz fonda humanitarnih organizacija. U izvješću od srpnja 1945., Odjel obrta i industrije, Makarska, traži 10 drvodjelaca od kojih bi bar dvojica trebala biti brodograditelji; 10 pomoćnika; 10 nestručnih radnika (*manuvala*) za prijenos materijala i ostale teške pomoćne poslove. Planiralo se otvaranje i mehaničarske radionice sa 4 stručna radnika i 2 naučnika.⁵¹¹

U rujnu iste godine brodogradilište zapošljava 14 radnika, od kojih su 2 prava brodograditelja, 1 mehaničar, 7 drvodjelaca i 4 naučnika (Tablica 3.). U studenom broji 2 brodograditelja, 3 pomoćna radnika, 2 starija i 3 mlađa naučnika. Kao naučnici spominju se Jure Bilas, Drago Lozina, Zvonko Lucijetić, Tomo Puharić te Joze i Berto Ivandić.⁵¹²

Svi potopljeni brodovi izvučeni su iz mora, tako da je do srpnja iduće godine veliki dio već bio osposobljen za plovidbu. Prednost su imali prijevozni brodovi i ribarice radi ljetnog ribolova. Najveći broj oštećenih brodova bile su upravo ribarice i brodovi male obalne plovidbe za prijevoz raznog materijala i težačke potrebe (na motorni pogon i na jedra).

⁵⁰⁹ Jedan od njih je radi bolesti otpušten 15. VIII. 1945., a nedugo zatim i brodograditelj Nikola Marušić (*Podaci o brodogradilištu, 21. XI.1945.*, Odjel trgovine i obskrbe, Kotarski NO Makarska 1/III, DAS).

⁵¹⁰ *NOK Makarska 1/III.*, Platni spiskovi za veljaču, ožujak, kolovoz 1945. g., DAS.

⁵¹¹ *Kotarski NOO Makarska 1/III.*, Izvještaj o potrebama za pravilno odvijanje rada na Kotarskom brodogradilištu, od 19. srpnja 1945., Odjel trgovine i obskrbe, DAS.

⁵¹² P. PUHARIĆ, 2002., str. 58.

Prema podacima za 1945. godinu, u lipnju je popravljeno 69 plovila, do rujna 92 ribarice i 3 prijevozna broda, a u studenom 100 ribarica i 6 prijevoznih brodova.⁵¹³

Osim neprestane potražnje za kvalificiranom i nekvalificiranom radnom snagom problem su predstavljali nedostatak sirovina i alata, posebno tvrdog drva i galvaniziranih čavli. Borova građa se dovlačila iz Donjih Brela, a zatim se pilila na poluproizvode zastarjelim alatom.⁵¹⁴ Materijal je nabavljao NO Makarska, a vrlo često i Komanda Jugoslavenske ratne mornarice.

Tablica 32. (u privitku doktorskoga rada) prikazuje popis popraavljenih brodova u brodogradilištu tijekom 1945. godine. Plovila su popraavljana u Makarskoj, a često su majstori odlazili i na teren u obližnja mjesta, Bašku Vodu, Drvenik te Podgoru kako bi ubrzali radove i smanjili troškove. Ponekad je i sam vlasnik oštećenog broda donosio materijal za popravak, tako da bi se naplatio samo broj dnevnica.⁵¹⁵ Prema dostupnim podacima najčešći popravci bili su: krpanje trupa, postavljanje motora i stakla kabine na krmu, izmjena dna, karaba, korbi, madira, purtela, krmehih parapeta te bojanje plovila. Kao sirovine se spominju borovo i jelovo drvo, razni čavli, stupa, pakla, katran, pegula, blaka, boja. Škver obitelji Dužević radio je do oko 1956. godine. Za mehaničarske radove bio je zadužen Franc Mahalek, a za izradu konopa Marko Koceić.⁵¹⁶

Nekadašnji naučnici otvoriti će svoje radionice. Tomo Puharić na Bidolu u prizemlju svoje obiteljske kuće, Jure Bilas na dijelu Donje Luke iznad današnje Peškere.⁵¹⁷

⁵¹³ U rujnu su se završavala dva prijevozna broda (jedan od 60 tona nosivosti), a u listopadu su popravak čekala slijedeća četiri (*Kotarski NO Makarska* 1/III, Podaci o brodogradilištu, 21. studenog 1945., Odjel trgovine i opskrbe, DAS; *SD*, br. 111., 20. lipnja 1945., str. 2).

⁵¹⁴ *Kotarski NOO Makarska* 1/III, Izvještaj o radu brodogradilišta od početka do danas, 28. IX. 1945., Odjel trgovine i opskrbe, DAS.

⁵¹⁵ V. LASIC, 2012., str. 248.

⁵¹⁶ Nedugo nakon završetka rata odlazi u Split (Ista, str. 248., f. 39).

⁵¹⁷ Brodograditelj Tomo Puharić rođen je 9. srpnja 1933., a umro je 15. kolovoza 1998. godine u Makarskoj, brodograditelj Jure Bilas rođen je 10. listopada 1929., a umro 26. siječnja 1995. godine,

4.2.11. Lučica Podaca

Podaca se nalazi 2 km istočno od Zaostroga i 4 km sjeverozapadno od Gradca. Imala je dva glavna naselja: Selo ispod brda (Gornja Podaca) i Kraj uz more.⁵¹⁸ Stanovništvo se, osobito nakon potresa 1962. godine, spustilo uz obalu, u Kraj. Danas se sastoji od tri zaseoka: Kapeć, Viskovića vala i Ravanje.



Slika 37. Podaca⁵¹⁹

Obala je kratka, kamenita i blago nagnuta. Zaselci naselja Kraj Viskovića vala i Konopliva su smješteni uz more i bez ikakvih su izgrađenih pristanišnih objekata izuzev 4 kamena prstena za privez koji su postavljeni 1871. godine.⁵²⁰

brodograditelj Josip Ivandić rođen je 2. lipnja 1935., a Dominik Ivandić 13. svibnja 1940. godine. Braća Ivandić već kao mladići od 15-16 godina kreću na nauk kod makarskog kalafata Kleme Duževića oko 1955./1956. godine. Nakon tri godine učenja otvaraju svoju malu radionicu u Promajni na predjelu Plaža kod stare kuće (prema kazivanju ing. M. Žanetića od 30. kolovoza 2017. godine).

⁵¹⁸ Na ulazu u mjesto do danas je sačuvana kamena kula kružnog oblika s bačvastim svodom, manjim obrambenim zidom i bretešom za izlivanje užarenih tekućina na središtu pročelja. Sagrađena je radi obrane od osmanlijskih napada u 17. stoljeću. Kulu "Torre di Podaz" je naslikao mletački vojni inženjer Giuseppe Santini u svom grafičkom prikazu bitke kod Gradca iz 1666. godine. Kula nije u cijelosti očuvana, a danas je obnovljena.

⁵¹⁹ URL-43.

⁵²⁰ AM, XXII/1872., str. 235.

Lučica u samom središtu naselja ima 10 vezova za domicilna plovila i više gatova od koji je jedan veći betonski gat duljine 20 m. Cijela obalna crta disperzivno raširenog naselja je raščlanjena malim betonskim i drvenim gatovima te pontonima izgrađenima na samoj plaži, najvjerojatnije privatnom inicijativom. Kada je izgrađen gat nema podataka, a Programom gradnje objekata i uređaja komunalne infrastrukture za 2016. godinu općina Gradac je planirala za 100.000,000 kn urediti javnu rasvjetu u Viskovića vali u kojoj se nalazi obala s malim privezištem za plovila.⁵²¹

4.2.12. Luke u Podgori

Naselje Podgora nalazi se 10 km južno od Makarske. Pod općinu Podgora administrativno spadaju: Podgora, Drašnice, Gornje Igrane, Igrane i Živogošće. Općina graniči na zapadu s općinom Tučepi, na sjeveru s gradom Vrgorcem te malim dijelom s općinom Zagvozd, dok na istoku graniči s općinom Gradac.

Mjesto Podgora sastoji se od dva dijela: stare Podgore (Selo: s pet zaselaka smještenih u podnožju planine Biokovo: Vrulja, Sridnja Mala, Gornja Mala ili Domančića i Marinovića Mala) i Podgore (zaselak Kraj). Selo Podgora bilo je nastanjeno sve do 1960-ih godina, odnosno do razornog potresa 1962. godine kada stanovništvo masovnije silazi prema moru i gradi kuće bez ikakvih tradicionalnih obilježja. Stanovništvo je već od 18. stoljeća počelo naseljavati područje obalnog pojasa, poimenice obitelji Mrkušići i Velići.⁵²² Zaselak je nazvan Luka. Područje je iznimno bogato brojnim izvorima te većim i manjim potocima koji se spuštaju s Biokova. Osobito je zanimljiva uvala Klokun između Podgore i Igrana gdje u moru izvire dvadesetak izvora vode.

⁵²¹ Službeno glasilo općine Gradac "Službeni glasnik", Klasa: 022-05/15-01/14; Urbroj:2147-04/15-01, Gradac, 18. prosinca 2015. godine

⁵²² M. STOJKOVIĆ, 1932., str. 101.



Slika 38. Podgora, Stari Porat 1939. godine⁵²³

Još od nastarijih vremena stanovnici Podgore živjeli su od mora i za more. To je tradicionalno naselje ribara i pomoraca premda su dobar dio činili i težaci nastanjeni u Selu (Gornjoj Podgori).⁵²⁴ Mjesto je imalo Ribarsku zadrugu, tri uljare (u zaseocima Kraj, Čaklje i Marinovići), otkupnu stanicu za višnje i 24 privatne mlinice radi obilja potoka i izvora.⁵²⁵

Morska obala duga je oko 5,5 km. Tu su smještene dvije lučice: luka Podgora ili Stari Porat, otvorena za javni promet lokalnog značaja III. kategorije luka u nadležnosti Lučke uprave, s dizalicom od 2 tone i sportsko-rekreativna lučica Čaklje, županijskog značaja.

⁵²³ Fototeka GMM.

⁵²⁴ Prilikom arheološkog rekognosciranja podgorskog primorja tijekom svibnja 1998. od strane Ministarstva kulture, Uprave za zaštitu kulturne baštine i Odsjeka za arheologiju iz Zagreba pronađena je olovna prečka antičkog sidra. Duljine 102 cm, težine 88 kg otkrivena je na dubini od 20 m, kod lukobrana marine na Čakljama, 30 m od obale. Napravljena je od punog olova lijevanjem, ravnih je krakova s otvorom za nasad drvenog dijela (A. KUNAC, 1999., str. 10-11).

⁵²⁵ S. ŠUNDE, 2003., str. 177-181.

Dvadesetih godina 20. stoljeća stanovništvo muče neredovitost i malobrojnost parobrodarskih veza, neuređenost i neizgrađenost vodovoda (izgrađen je 1932. godine), gradnja nove škole pored mora te sporst poštanske službe što je riješeno uspostavom sezonskog poštanskog ureda 1936. godine.⁵²⁶ Godine 1923. osniva se Društvo za uljepšanje mjesta, uskoro i Kupališno povjerenstvo te nekoliko pansiona i hotela.⁵²⁷



Slika 39. Školski brod "Jadran" u Podgori, oko 1980-ih godina⁵²⁸

U Drugom svjetskom ratu Podgora je odigrala značajnu ulogu. Iz bataljuna "Vid Mihaljević" 10. rujna 1942. izdvaja se Primorski vod za obranu i zaštitu priobalja i za uspostavljanje glavnog pomorskog koridora s otokom Hvarom, 28. prosinca 1942. u Podgori je formirana Mornarička postaja sa 5 mornara-partizana, a 13. siječnja 1943. godine isto u Podgori osniva se Prvi mornarički odred sa 150 vojnika. Preuređena plovila, leuti

⁵²⁶ *J*, br. 37., 2. rujna 1926.; *JP*, br. 325., 21. kolovoza 1926.; *ND*, br. 145., 24. lipnja 1936.; *JP*, br. 272., 21. studenog 1938.

⁵²⁷ V. URLIĆ, 2008., str. 294-307.

⁵²⁸ Privatno vlasništvo Fabijana Nole.

"Pionir" i "Partizan", naoružani puškomitraljezima a zaštićeni prsobranom od pijeska, služila su uglavnom za prijevoz vojnika, manje gerilske napade i opskrbu. Prve posade činili su težaci i ribari. Bili su podijeljeni u tri skupine, od kojih je prva pokrivala područje od Makarske do Vruje, druga Podgoru, Igrane i Drašnice do Tučepa, a treća područje od Igrana do Podace a kasnije i do Gradca.⁵²⁹

4.2.12.1. Luka Podgora – Stari Porat

Prirodno zaštićena lučica smjestila se na 43° 14' N geografske širine i 17° 04' E geografske duljine. Pristanište površine 1.100 m² dugo je 220 m.⁵³⁰ Akvatorij je dobro zaštićen od svih vjetrova i valova. U lučici se nalazi dugi povijeni lukobran s lučkim svjetlom crvene boje na glavi lukobrana, postavljenim između dva svjetska rata kao bijela kula sa stupom i galerijom na plinski pogon što je 1959. godine zamijenjeno u automatsko svjetlo.⁵³¹ Ulaz je okrenut prema jugoistoku. S unutarnje strane lukobrana dubine mora su od 2 do 8 m (Slike 41. i 82.).

Lučica je vidljiva na katastarskom planu iz 19. stoljeća s manjim gatom i lukobranom.⁵³² S obzirom da je lučica bila nedostatna za prihvati i zaštitu brodova Pomorska vlada je 1895. naložila je Lučkom poglavarstvu u Splitu da se napravi osnova planiranih radova. Iste godine postavljeni su stupovi za privez, a dvije godine poslije produbljivalo se dno u luci radi

⁵²⁹ M. UJDUROVIĆ, 1970., str. 501-512. Zapovijednik m/b "Pionir" bio je Žarko Vodanović. Brod je redovno patrolirao Hvarskim, Neretvanskim i Viškim kanalom, a nakon rata je služio za prijevoz putnika na relaciji Živogošće – Makarska – Brela, da bi 1960. bio vraćen svojim vlasnicima koji su ga prodali u Račišće, gdje je služio kao turistički brod Turist-biroa Korčula (prema kazivanju Ratka Lučica Pavlovića od 25. rujna 2004.).

⁵³⁰ URL-33.

⁵³¹ *PG FNRJ*, za godinu 1953., str. 356; *Isti*, za godinu 1959., str. 518.

⁵³² Radovi su počeli tijekom 1870. uređenjem potoka koji se ulijevao u more i nanosio obilje materijala. Kroz 1874. i 1875. godinu Općina je uz državnu pomoć izgradila manji gat, a 1883. završen je lukobran i ojačan kameni zaštitini nabačaj (*AM*, XXI/1871., str. 144; *AM*, XXV/1875., str. 151; *AM*, XXVI/1876., str. 189; *AM*, XXXIV/1884., str. 103).

potoka koji su nosili materijal.⁵³³ Krajem 1904. postavljeno je lučko svjetlo na Novom mulu na obali Kokići, na kojem je pristajao parobrod dva puta tjedno na liniji Gradac – Makarska.⁵³⁴

Međutim, stanovnici kroz periodiku upozoravaju da bi luku trebalo bolje zaštititi te da nema dovoljno priveza.⁵³⁵ Godine 1907. gradi se južni lukobran koji je dodatno štiti ulaz u luku i omogućio proširenje akvatorija.⁵³⁶

Napokon se 1908. počeo graditi kolni put iz luke prema selu Podgora koji se gradio sve do 1937. godine.⁵³⁷ Radovi oko pristaništa za parobrode započeli su dražbom za lučke radnje 23. studenog 1912., a sama gradnja započela je 1914. godine.⁵³⁸

Početak Prvog svjetskog rata zaustavit će i odgoditi radove sve do proljeća 1924. godine.⁵³⁹ Novi gat na dijelu Podgore – Kraj pušten je u promet u ožujku 1925. godine.⁵⁴⁰

U narednom razdoblju napravljen je obrambeni zid, dograđen gat (1928./1929.), a 1931. vršili su se iskopi u luci (1.130 m³).⁵⁴¹ Tijekom 1935. i 1936. godine uređena je obala, obavljani su razni popravci te je luka djelomično obnovljena.⁵⁴² Međutim, s obzirom da lučko svjetlo ponekad

⁵³³ Popravne radnje, jedinstvo, Split, 28. lipnja 1895., str. 3; Popravak pristaništa u Podgori, *SD*, 26. lipnja 1895., str. 2; *AM*, XLVI/1896., str. 98; *AM*, XLVIII/1899., str. 105. Zanimljivo je da su u Podgori, u najvećem potoku Potok, obitali su slatkovodni ugori (S. ŠUNDE, 2003., str. 171).

⁵³⁴ Nova svjetionica, *SD*, 11. siječnja 1905., str. 3.

⁵³⁵ *SD*, br. 3, 11. siječnja 1905. Godine 1905. "Lloydov" parobrod "Almissa" koji se sklonio u luku nije se imao za što privezati (*NL*, br. 20., 11. ožujka 1905.). Napori oko gradnje luke potrajat će sljedeće dvije godine kada je Vlada odobrila 20.000 kruna iz Državnog proračuna, s prvim obrokom od 4.000 kruna (Dalmacija u državnom proračunu za 1907., *SD*, 13. listopada 1906., str. 3).

⁵³⁶ S. PIPLOVIĆ, 1997., str. 67.

⁵³⁷ *PG*, br. 2., 20. lipnja 1908.

⁵³⁸ *NL*, br. 91., 16. studenog 1912.

⁵³⁹ Lučka kapetanija Split, *Uprava pomorskih gradnji*, 119/1915., Predmetni spisi 2/II, DAS.

⁵⁴⁰ Podmorske radnje obavio je gospodin Plazibata, vanjsku stranu pristaništa poduzetnik N. Zelić (*ND*, br. 272., 21. studenog 1924.; *PG KSHS*, za godinu 1930., str. 61).

⁵⁴¹ *PG KJ*, za godinu 1932., str. 72; Isto, za godinu 1937-1938., str. 81.

⁵⁴² Isto, str. 58.

nije radilo ili nije bilo dostatno, a da obala uopće nije bila osvijetljena, plovila su imala problem prilikom uplovljavanja.⁵⁴³

Na zapadnom dijelu obale, 100 m jugozapadno do pristaništa, nalazila se valjkasta bova (oznaka S 36), promjera 2,2 m, sa sidrom na štit. Dubina mora kod bove iznosila je 25 m.⁵⁴⁴

U Drugom svjetskom ratu Podgora je partizansko uporište. Bombardiranjem iz zraka i s mora u svibnju 1943. talijanske postrojbe oštetile su lukobran (u duljini od 179 m) i obalu te uništile lučko svjetlo.⁵⁴⁵ Obala je raščišćena odmah nakon rata, kada se pristupilo obnovi i ponovnoj izgradnji lukobrana (Slike 70. i 71.).



Slika 40. Izgradnja luke u Podgori⁵⁴⁶

Godine 1958. vrši se rekonstrukcija stare luke.⁵⁴⁷ Uređenju lučice ponovno se pristupilo početkom 1983. godine po projektu ing. Rožića i

⁵⁴³ Kate Vela koja je živjela u Portu, čim bi čula brod da dolazi pa makar i u gluho doba noći, palila je uljanicu da plovilo sigurno može pristati. Nadimak joj je bio "Kate Graška" ili "stara Graška" jer je rođena u Gradcu 1878. godine. Umrla je u Podgori 1967. u 88 godini života (URL-34).

⁵⁴⁴ *PG KSHS*, za godinu 1926., str. 167.

⁵⁴⁵ Potpuno je uništen fenjer s kristalnim lećama te mala ostava sa svim pripadajućim priborom (*Komisija za ratnu štetu na moru (1945.-1946.)*, Zapisnik, kutija 31./1, GMM, ukupna šteta je procjenjena na 28,209 Din).

⁵⁴⁶ Privatni arhiv Svete Vele.

Maleševića iz RO "Obala" iz Splita.⁵⁴⁸ Planirala se izgradnja luke za oko 250 plovila, s mogućnošću trajektnog pristaništa i pristajanja većih plovila. Troškove izgradnje financirali su: Mjesna zajednica, OOUR "Hoteli Podgora", OOUR "Građevinska operativa", OOUR "Turist biro" te svi koji imaju ili u budućnosti planiraju imati plovila. Uplatom su svi stekli pravo korištenja veza u luci. S ovim sredstvima izgrađeno je 10 m nove luke. Radovi su nastavljeni u prosincu 1984. godine.



Slika 41. Luka Podgora⁵⁴⁹

Uz taj projekt izvodili su se i radovi na novoj kanalizacijskoj mreži, a planirana je i izgradnja marine južno do Čaklji na predjelu Žuč kamen, radi

⁵⁴⁷ *PG FNRJ*, za godinu 1958., str. 542.

⁵⁴⁸ Sa 130 milijuna dinara sudjelovali su mještani i tako su osigurali vez u novoizgrađenoj lučici (*MR*, br. 214., 30. travnja 1983., str. 6; *MR*, br. 226., 1. svibnja, 1984., str. 6). Projekt su izradili tvrtka "Investprojekt" iz Zagreba i Građevinski institut iz Splita (Lučka kapetanija Split, Klasa: 361-01/92-01/03, Urbroj: 530-11/04-92-2, Suglasnost od 13. travnja 1992., ALIMA).

⁵⁴⁹ URL-57.

optimalne dubine mora za prihvata plovila. Marina je planirana kao privredni objekt, a izgradnja je ovisila o zainteresiranosti ugostitelja.⁵⁵⁰

Mještani 1986. negoduju jer su se radovi na uređenju šetnice uz obalu odužili i tijekom srpnja, usred turističke sezone.⁵⁵¹ Godine 1987. uređuju se obalne prometnice i oko 320 m obale.⁵⁵² Prema Godišnjem izvješću za područje nadležnosti lučke ispostave Makarska iz 1987. godine u Starom Portu je stari lukobran u derutnom stanju te je zabranjeno nasipanje iza njega, premda je već napravljeno nekih 40 do 50 m.

Radovi na izgradnji luke nastavljani su i devedesetih godina 20. stoljeća. Tako je 1993. dovršeno pet betonskih gatova s otvorima za cirkulaciju mora, jedan pontonski gat i obala na zapadnoj strani duljine 400 m s oko 190 vezova za sportska plovila različite veličine i navoz za izvlačenje brodova. Radove je izvodila tvrtka "Pomgrad" pod nadzorom ing. Bepice Borića. Na peti lukobran smješteno je istezalište za brodove. Na predjelu obale Kokići – Brusje tvrtka "Pomgrad" vršila je podvodna miniranja radi potrebe gradnje.⁵⁵³

U drugoj fazi radova tijekom lipnja dovršena je sportska lučica, produljen je glavni lukobran za 90 m u što je utrošeno 80.000 kubika kamenog nasipa, izgrađeno je 250 m obale na lukobranu i u lučici za privez velikih brodova kao što su kočice i turističke jahte (Slika 41.). Prema projektu završeno je 70% radova nasipavanja te 50% ukupnih radova.⁵⁵⁴ Planirana je daljnja izgradnja na dijelu velikog mula oko 100 m i na predjelu Kokićevi 110 m čime se planiralo dobiti još 200 m prostora za vezove raznih plovila što je i ostvareno završetkom turističke sezone u rujnu 1993. godine.⁵⁵⁵ Tada je srušena stara zgrada Ribarske zadruge

⁵⁵⁰ MR, br. 239., 4. lipnja 1985., str. 5.

⁵⁵¹ MR, br. 252., 2. srpnja 1986., str. 5.

⁵⁵² MR, br. 262., 29. travnja 1987., str. 2.

⁵⁵³ Lučka kapetanija, Ispostava Makarska, Obavijest od 24. rujna 1993., ALIMa.

⁵⁵⁴ Lučka kapetanija Split, ispostava Makarska, Klasa: S1/93., od 7. srpnja 1993., Predmet: izgradnja lučice Podgora, Izvješće, ALIMa.

⁵⁵⁵ MR, br. 332/333., 1. srpnja 1993., str. 5.

(sagrađena sedamdesetak godina ranije) na samoj obali u kojoj su se kasnije nalazile prostorije ljekarne. Otvorio se prostor za proširenje obale i uređenje glavnog trga.⁵⁵⁶ Vršila su se i podvodna miniranja na predjelu obale Kokići – Brusje.⁵⁵⁷ Radovi su dovršeni za dvije godine. Izgrađeno je 1.100 m privezne obale, 2/3 unutar akvatorija i 1/3 otvorene obale, sa 210 privatnih i 40 komercijalnih vezova u 6 kategorija za mala plovila i 3 koćarske kategorije.

Radi velike dubine mora (na sredini lukobrana čak 25 m) bilo je potrebno 350.000 m² nasipa, a nasuto je 140.000 m². Kao svjedoci vremena ostavljene su četiri željezne bitve za privez brodova s južne strane. Uz mala ulaganja u budućnosti je moguće nadograditi lučicu s dodatnih 100 vezova.⁵⁵⁸

Glavni trg sa spomenikom don Mihovilu Pavlinoviću, djelo akademskog kipara Stipe Sikirice, svečano je otvorio dr. Franjo Tuđman 21. svibnja 1994. godine.⁵⁵⁹ Svečano otvorenje luke bilo je 20. kolovoza 1995. na blagdan Sv. Vicenca, zaštitnika Podgore.⁵⁶⁰

U mjestu nema suhog veza ni benzinske postaje. Stari Porat koriste najvećim dijelom podgorski kočari, koji se zimi bave ribolovom, a ljeti prijevozom turista. Zanimljivo je spomenuti da se pred Starim Portom, na

⁵⁵⁶ MR, br. 334/335., 28. rujna 1993., str. 3.

⁵⁵⁷ Pomgrad – Split, gradilište Podgora, od 24. rujna 1993., Predmet: Obavijest, ALIMa.

⁵⁵⁸ Ukupna investicija (luka, trg i dio obale u Kokićevima) stajala je 3 milijuna i 200 tisuća DEM od čega su 650.000 DEM bila privatna ulaganja (MP, br. 3., 25. veljače 1995., str. 12).

⁵⁵⁹ MP, br. 1., 24. prosinca 1994., str. 1-2.

⁵⁶⁰ MP, br. 9., 25. kolovoza 1995., str. 20. Luku je otvorio Niko Vela, ribar, donaćelnik općine i član Odbora za izgradnju luke. Tom prigodom postavljena je ploča s natpisom: "Luka i trg don Mihovila Pavlinovića izgrađeni su slogom i marom Podgoranina na ponos mjesta. Podgora 1994." Koncesije za luke Podgora i Čaklje izdane su 5. veljače 1998. godine od strane Lučke kapetanije Split, Ispostava Makarska (za Podgoru – Klasa: 022-04/98-02/21-UG; za Čaklje – Klasa: 022-04/98-02/20-UG). Za odgovornu osobu za obje lučice imenovan je Mario Nola (Lučka kapetanije Split, Ispostava Makarska, Izvješće o pripremi turističke sezone, sigurnost, Makarska, 14. travnja 1998., ALIMa). Lučka Uprava Splitsko-dalmatinske županije tijekom 2010. izradila je projekt sanacije obale u luci Podgora u iznosu od 30.000,00 kn te projekt uspostave hidrantske i elektro mreže u iznosu od 30.000,00 kn, a Općina Podgora u ožujku 2013. (Detaljni plan uređenja dijela Naselja Podgora – Centar). Prema tom projektu dosadašnja operativna obala bi se proširila i dogradila za potrebe ukrcaja i iskrcaja izletničkih brodova s izdvojenim dijelom akvatorija za nautičku luku, obalni pojas s višenamjenskom poslovnom zgradom i svim sadržajima potrebnim za nautički turizam te luka za nautički turizam (sa cca 70-75 vezova). Ukupan broj vezova u luci bio bi po tom projektu 200, ukupne maksimalne površine akvatorija 3 ha (URL-02, str. 28; URL-06).

istaknutom rtu nalazi mala kapela-svjetionik posvećena Bogorodici i Sv. Nikoli koja je detaljnije opisana u poglavlju o objektima sigurnosti plovidbe (Slika 53.).

4.2.12.2. Sportsko-rekreativna lučica – Čaklje

Lučica županijskog značaja nalazi se istočno od luke Podgora. Dugim lukobranom zaštićena je od svih vjetrova, a otvorena je prema sjeverozapadu (Slike 42. i 83.). Dubina akvatorija je od 2 do 4 m. Uz rivu se nalaze priključci za vodu i struju. Godine 1937. stanovnici apeliraju kroz tiskovine da se konačno i tu izgradi pristanište i zaklonište za brojne brodove koji pristižu u turističkoj sezoni.⁵⁶¹



Slika 42. Lučica Čaklje⁵⁶²

Gradnja pristana lukobrana započela je neposredno pred Drugi svjetski rat, tijekom 1938./1939. godine.⁵⁶³ Godine 1992. izgrađen je obalni pojas od hotela "Sirena" do kraja naselja.⁵⁶⁴

Na prostoru lučice Čaklje inicijativom PŠRD "Kanjac", radovi su započeli 1993., tijekom 1995. godine završeno je betoniranje lukobrana i

⁵⁶¹ *JD*, 297/22. prosinca 1937.

⁵⁶² URL-34.

⁵⁶³ *PG KJ*, za godinu 1939-1940., str. 64.

⁵⁶⁴ Lučka kapetanija Split, Klasa: 361-01/92-01/03, Urbroj: 530-11/04-92-2, Predmet: Suglasnost, Makarska, 13. travnja 1992. godine, Arhiv LIMA.

postavljanje kamena, a 1998. izgrađen je obalni zid (površine 400 m²) visine do 2 m u što je utrošeno oko 200 kamiona materijala, pa se dobio prilazni put širine oko 11 m i parkiralište sa 100 parkirališnih mjesta.⁵⁶⁵ Lokalno građevinsko poduzeće izgradilo je temeljni nasip i srednji sloj kamena budućeg lukobrana, a tvrtka "Pomgrad" iz Splita postavlja *školjeru* (kamenomet).⁵⁶⁶ Lučica ima 90 vezova za 3 kategorije plovila, čiji su vlasnici domicilno stanovništvo i Hotelsko poduzeće "Podgora".

Koncesiju na lučice imaju PŠRD "Kanjac" i Hoteli Podgora. Hotelsko poduzeće raspolaže s ukupno 42 veza na dvije lokacije u Podgori, glavnoj marini (maksimalna dubina mora iznosi 4 m, dok maksimalna duljina broda može biti 20 m) te komunalnoj marini u centru mjesta.⁵⁶⁷

Pomorsko športsko ribolovno društvo "Kanjac" dobilo je na korištenje i upravljanje lučicama u Podgori 15. srpnja 1995.⁵⁶⁸ Društvo je osnovano 6. prosinca 1978. godine, a bavi se sportskim ribolovom, podvodnim aktivnostima i brodarenjem.

4.2.12.3. Škver u Podgori

Podgora nije imala brodogradilište, ali kao priručni škver služio je prostor pored Ribarske zadruge na mjestu gdje se odvojak Starovinskog potoka ulijevao u more. Bilo je to pogodno mjesto za istezalište brodica radi pličine i pijeska koje je potok donosio. Dva poznata kalafata iz 20.

⁵⁶⁵ *MP*, br. 44., 28. srpnja 1998., str. 18.

⁵⁶⁶ *MR*, br. 334/335., 28. rujna 1993., str. 3.

⁵⁶⁷ Komunalno poduzeće Podgora d.d. kupilo je 1996. tanker "Sveti Vicenco" vrijednosti 800.000 DEM, duljine 43 metra i nosivosti 435 tona. Brod je namjenjen za skladištenje i prijevoz naftnih derivata za desetak benzinskih crpki na srednjodalmatinskim otocima te u Dubrovačko-neretvanskoj županiji. Još jedan imaju tanker "Slaven" nosivosti 125 tona (*MP*, br. 25., 20. prosinca 1996., str. 21).

⁵⁶⁸ Lučka ispostava Makarska, Klasa: 342-24/96-01/7, Urbroj: 530-14/MA-96-01, Zapisnik o izvršenom inspekcijskom pregledu i utvrđenom stanju, Podgora, 15. veljače 1996., Lučka ispostava Makarska; Pomorsko-športsko ribolovno društvo "Kanjac", Podgora, Broj: 17/95., Suglasnost, statut PŠRD "Kanjac"; Pravilnik o redu u lučici i korištenju veza u lučici Podgora, Rješenje općine Podgora, Podgora 1. kolovoza 1995., ALiMa. U lučici su vezovi dani na korištenje prema kategoriji plovila i to u 6 kategorija i ribarice-koče prema duljinama broda u 4 kategorije. Organi upravljanja su: Zbor ulagača, Upravni odbor i voditelj lučice kojeg javnim natječajem bira Upravni odbor.

stoljeća su bili Nediljko Vodanović i Zvonimir - Zvonko Lucijetić.⁵⁶⁹ Sve do 1970-tih godina popravljali su veća plovila te gradili drvene kaiće i gundule. Nakon Drugog svjetskog rata razmišljalo se o izgradnji brodogradilišta u Podgori za što je izrađen i nacrt, ali projekt nikad nije ostvaren. Prema *Registru upisanih plovila* Podgora se navodi kao mjesto gradnje gajete "Antica" 1920. i gajete "Grozdana" 1931. godine.⁵⁷⁰

4.2.13. Lučica Promajna

Malo primorsko mjesto oko 4 km južno od Baške Vode, 6 km sjeverozapadno od Makarske, smjestilo se uzduž pješčane uvale.⁵⁷¹ Stanovništvo se kroz prošlost bavilo isključivo poljoprivredom obrađujući zemlju veleposjednika te ribarstvom. Do razvoja turizma dolazi izgradnjom susjednog Dječjeg sela, specijaliziranog lječilišta za bolesti dišnog sustava, danas potpuno napuštenog i devastiranog.⁵⁷²

Malo betonsko pristanište popravljeno je i produženo na 13 m (širina 1,5 m) 1953. doniranim jednim vagonom cementa i dobrovoljnim radom mještana.⁵⁷³ Godine 1958. Turističko društvo Promajna je od utrženih taksi

⁵⁶⁹ Kalafat Nediljko Vodanović rođen je 7. siječnja 1928. u Podgori, a umro je 6. travnja 1994. godine, Zvonimir Lucijetić rođen je 20. rujna 1930. godine a umro je 14. siječnja 2018.

⁵⁷⁰ Lučka ispostava Makarska, *Predbilježba ribarica*, kutija 31./4, GMM.

⁵⁷¹ Premda je prostor bio naseljen već u 2. stoljeću pr. Krista o čemu svjedoče arheološki nalazi naselje je novijeg datuma. Je li postojala neka antička *villa rustica* ili kompleksnija građevina ili nekakvo srednjovjekovno zdanje nije još uvijek jasno determinirano. U prilog tome govori i dio rimske vodovodne trase između Basta i Promajne otkriven 2000. godine (M. TOMASOVIĆ, 2003., str. 71-77).

⁵⁷² Kompleks od 15 objekata izgrađen je 1957./1958. godine od strane lokalnih građevinskih poduzeća a financirala ga je švedska organizacije "Radda Barnenn" u svrhu prihvata mađarskih izbjeglica nakon pobune protiv sovjetske vlasti. Odlaskom emigranata naselje je predano Crvenom križu Jugoslavije a ono ga je prosljedilo Medicinskom fakultetu Sveučilišta u Zagrebu koji osniva Zavod za talasoterapiju pri Klinici za dječje bolesti. Izgrađeno je 14 montažnih kuća za prihvata 196 djece. Godine 1962. tu su smješteni stanovnici Makarskog primorja čije su kuće stradale u potresu. Za vrijeme Domovinskog rata u naselju su bili smješteni progranici i izbjeglice iz Hrvatske i Bosne i Hercegovine. Skupina vukovarskih branitelja je 1993. osnovala ribarsko društvo, za čiju svrhu su uredili podrumsku prostoriju u nekadašnjoj bolnici. Društvo je brojalo 15-ak članova. Mještani su im poklonili jedan stari i oštećeni brod koji su Vukovarci popravili a Lučka kapetanija motor "Tomos 4". Lovili su ribu i dijelili je progranicama (*MR*, br. 3., 25. veljače 1994., str. 8).

⁵⁷³ *SD*, br. 2625., 18. srpnja 1953.

za sezonu 1960./1961. planiralo izgraditi pristanište za brodove u središtu mjesta, ali se od toga odustalo.⁵⁷⁴

Godine 1987. mjesnim samodoprinom izgrađena je kanalizacijska mreža, a od ostatka sredstava prilazni put od Jadranske magistrale prema mjestu.⁵⁷⁵



Slika 43. Lučica Promajna⁵⁷⁶

Nova lučica je izgrađena tek nedavno, tijekom 2000. godine. Na zapadnom dijelu naselja nasipanjem materijala i betoniranjem izgrađen je prvotni lukobran, a u istočnom dijelu izgrađen je mali armirani gat. Tim radovima lučica je produljena za dodatnih 25 m i proširena za 5 do 7 m. Na zapadnoj strani je 2006. izgrađen kameni lukobran duljine preko 250 m

⁵⁷⁴ *NOO Makarska*, Odjel tajništvo, 10/XII, Plan utrška sredstava za 1960./1961., DAS.

⁵⁷⁵ *MP*, br. 264., 7. srpnja 1987., str. 6.

⁵⁷⁶ Fototeka GMM.

(Slika 43.).⁵⁷⁷ Osigurao je stotinjak vezova i dobru zaštitu plovila od vjetrova.⁵⁷⁸ Investitor je Općina Baška Voda, a izvođač radova tvrtka "Oming" iz Omiša. Dakle, sve do nedavno domicilno stanovništvo nije imalo izgrađenu luku te je izvlačilo brodove na plažu.⁵⁷⁹

U samom mjestu nalazi se mali gat duljine 8 m i širine 1 m. Radi pličine i šljunčane plaže koja ga okružuje prikladan je samo za pristup malih plovila. Na predjelu Puntin (najistočnija točka mjesta) na najisturenijem rtu, radi zaštite uvale sagrađen je lukobran dug 40 m i širok 5,5 m. Ima *školjeru* s vanjske strane i 4 kamene bitve za privez plovila.



Slika 44. Kalafati braća Ivandić⁵⁸⁰

⁵⁷⁷, Lučka kapetanija Split, ispostava Makarska, Klasa: 342-24/2000-03/3, Urbroj: 530-03-06-08-2000-01, Zapisnik o izvršenom inspekcijskom pregledu i utvrđenom stanju, Makarska, 28. ožujka 2000.; isto, Klasa: 342-24/2000-06/02, Urbroj: 530-03-06-08-2000-02, Predmet: Izvješće o nadzoru pomorskog dobra, Makarska, 31. ožujka 2000., ALIMa.

⁵⁷⁸ O izgradnji ove lučice više puta su izvješćile tiskovine radi bespravne gradnje (URL-17, URL-18).

⁵⁷⁹ Novim projektom "Luka nautičkog turizma Promajna" planirana je dogradnja marine kategorije dva ili tri sidra s 130 vezova u moru te uređenje prateće infrastrukture za opremu i privez plovila, lučko svjetlo, glavna zgrada s recepcijom i pratećim objektima, jedriličarskom klupskom zgradom, radionicama, parkiralište s oko 30 parkirališnih mjesta i dr. Planirana je izgradnja i uređenje glavnog lukobrana, duljine oko 250 m i sekundarnog lukobrana koji će zatvarati akvatorij luke te osiguravati priveze (URL-55).

⁵⁸⁰ Privatna zbirka Valentin Ivandić.

4.2.13.1. Škver braće Ivandić

U Promajni je djelovalo malo obiteljsko brodogradilište. Braća Ivandić, Josip – Joze i Dominik – Berto (Slika 44.), imala su radionicu na predjelu Plaža kod stare kuće. Gradili su i popravljali drvene brodove. Sagradili su nekih 100 brodova od kojih je najveća ribarica "Lubin". Posljednji brod je sagrađen 1998. godine.⁵⁸¹

4.2.14. Marina Tučepi

Tučepi su smješteni 6 km južno od Makarske. Naselje je bilo naseljeno još u prapovijesti o čemu svjedoče brojne kamene gradine i gomile koje su nastale na uzvišenjima srednje nadmorske visine. One su služile su kao osmatračnice, skloništa i naselja.

U 18. stoljeću makarski plemići Ivanišević i Pavlović Lučić uz more grade barokne vile, a opat Grubišić svoj ljetnikovac koji je danas hotel "Kaštelet". Međutim, do značajnijeg spuštanja stanovništva prema obali dolazi nakon velikog potresa 1962. godine kada je naseljen tučepski predio Kraj.

Jedan od najprepoznatljivijih hotela u Tučepima i na području bivše Jugoslavije svakako je nekadašnji hotel "Jadran".⁵⁸² Ispred njega nalazi se kameni popločani gat dug 12 m, širok na prvom dijelu 5 m, a na drugom (nakon 7,5 m) 22 m. Na glavi se nalaze 2 kamene kolone za privez plovila, a sa zapadne strane kamene stepenice za pristup moru. Dubina mora je 4 m. Zbog njegove nepragmatičnosti i neodržavanja Lučka ispostava Makarska

⁵⁸¹ Brodograditelj Josip Ivandić rođen je 2. lipnja 1935., a Dominik Ivandić 13. svibnja 1940. godine. Braća Ivandić već kao mladići od 15-16 godina kreću na nauk kod makarskog kalafata Kleme Duževića oko 1955./1956. pa se nakon 3-4 godine osamostaljuju (prema podatcima gospodina Milivoja Žanetića od 30. kolovoza 2017. godine).

⁵⁸² Projekt je arhitekta Branka Bona iz 1948., a gradili su ga njemački ratni zarobljenici, sve do polovice 1949. godine. Potpuno je završen i otvoren tek 1954. godine. Razlog tome je nedostatak financijskih i građevinskih sredstava. Zanimljivo je da su iz navedenih razloga za kanalizacijske i vodovodne cijevi iskorištene one s luksuznog putničkog broda "Partizanka" koji je izgorio u splitskom brodogradilištu (prema kazivanju Ratka Lučića – Pavlovića od 24. rujna 2004. godine).

je u srpnju 2000. godine naložila zabranu pristajanja brodova i brodica za prijevoz putnika.⁵⁸³

Marina Tučepi smještena je na 43° 15' N geografske duljine i 17° 3' E geografske širine. Tijekom 19. stoljeća obalna crta bila je ravna bez ikakvih građevinskih zahvata.⁵⁸⁴ U razdoblju između dva svjetska rata na mjestu današnjega lučkog akvatorija sagrađena su dva manja gata za pristajanje plovila. Brojne bujice i potoci (posebno potoci *Nova pošta* i *Gospin potok*) zatrpavali su lučicu.



Slika 45. Tučepi nakon Drugog svjetskog rata⁵⁸⁵

Današnja lučica podijeljena je na dva dijela: na nautičku luku i luku otvorenu za javni promet. Opremljena je s 25 vezova za komercijalne svrhe, 125 za lokalne vlasnike brodica, 2 veza u sportskoj luci, koji su poredani duž unutarnje strane lukobrana te kopnenog dijela šetnice. Ima i jedan pontonski vez. Svi privezi namjenjeni su manjim brodovima i

⁵⁸³ Lučka ispostava Makarska zatražila je zabranu pristajanja brodovima i brodicama za prijevoz putnika na taj mul radi njegove neuvjetnosti, blizine neograđene plaže ali i postojanja opremljene operative obale u luci Tučepi (Lučka kapetanija Split, Ispostava Makarska, Klasa: SI/2000-07-12, Predmet: Privez brodova za prijevoz putnika, Makarska, 12. srpnja 2000., ALIMa).

⁵⁸⁴ S. PIPLOVIĆ, 1997., str. 67.

⁵⁸⁵ Fototeka GMM.

brodicama. Lučica je pod koncesijom komunalne tvrtke Tučepi d.o.o. (Slike 46. i 84.).

Gradnja lučice započela je 1985. izradbom projektne dokumentacije i nasipa u duljini od 150 m u što je utrošeno 25.000 m³ materijala.⁵⁸⁶ Radove je izvodilo lokalno komunalno poduzeće, a financirali Mjesna zajednica i hotelska poduzeća prema projektu tvrtke "Investprojekt" iz Zagreba. Uz izgradnju lučice probijen je i novi put prema moru.⁵⁸⁷ Godine 1987. radove na novoj obali izvodila je tvrtka "Pomgrad" iz Splita.⁵⁸⁸ Prema *Godišnjem izvještaju* za područje nadležnosti lučke ispostave Makarska iz 1987. godine stanje luke je zadovoljavajuće, s dubinom mora od 2 do 5 m, priključcima za telefon, struju i vodu te za prihvat krutih otpadaka, a do sezone i onih tekućih.



Slika 46. Marina Tučepi⁵⁸⁹

⁵⁸⁶ *MP*, br. 239., 4. lipnja 1985., str. 7.

⁵⁸⁷ *MP*, br. 240., 2. srpnja 1985., str. 6.

⁵⁸⁸ *MP*, br. 260., 10. ožujka 1987., str. 4; Isto, br. 262., 29. travnja 1987., str. 3.

⁵⁸⁹ URL-30.

Lukobran je završen 1988. nasipanjem kamenog nasipa (*školjera*) čime je stvorena operativna obala duljine 230 m.⁵⁹⁰ Sam lukobran je dug 204 m i širok 6,5 m. Vezovi su raspoređeni s unutrašnje strane lukobrana i duž kopnenog dijela šetnice. Zahvaljujući lukobranu, luka je dobro zaštićena te se u nju uplovljava s jugoistočne strane. Na samom vrhu lukobrana je stup s crvenim upozoravajućim svjetlom. U svrhu dodatne zaštite od valova napravljena su dva gata: jedan u akvatoriju luke (manje linijsko pero) te još jedan prije samog ulaza u luku (gat-pero u obliku slova L), duljine 6 m i širine 20 m, s vanjskom *školjerom*. Radi cirkulacije vode u akvatoriju je napravljen propust dimenzija 2 m x 2 m. Lučica pruža dobro zaklonište od svih vjetrova i valova, premda meaestral i tramuntana ponekad uzrokuju neugodne valove. Vez za nautičare s priključcima za struju i vodu nalazi se s unutarnje strane lukobrana.⁵⁹¹

Druga faza radova započela je 1993. nasipavanjem na sjeverozapadnoj strani radi uređenja terena restoranta "Marina" i izrade pera za zaštitu plaže.⁵⁹² Dvije godine poslije uređuje se šetnica uz obalu, a 1999. dovršen je ponton.⁵⁹³ Koncesiju nad dijelom lučice ima PŠRD "Oštrulj" iz Tučepa, osnovano 1993. godine.

Povećanjem prometa nametnula se potreba i za povećanjem kapaciteta prihvata brodica, odnosno za rekonstrukciju postojeće lučice i nadogradnju luke za nautički turizam "Eko marina Tučepi". Osim toga, postojeći sustav lukobranskih zaštita nije omogućavao dovoljnu sigurnost plovilima. U tu svrhu je u travnju 2017. izrađena studija utjecaja na okoliš

⁵⁹⁰ Građevinsku dozvolu za postojeću luku izdao je 25. ožujka 1987. godine Općinski komitet za urbanizam, građevinarstvo, komunalne i stambene poslove (bivše) Općine Makarska, Broj: UP-Io-10-113/1-87.

⁵⁹¹ Prema izvješću lučkog kapetana nasipavanje na sjeverozapadnoj strani lučice se 1993. vršilo bez potrebnih dozvola (Inspekcija sigurnosti plovidbe, Izvješće o radu za 1993. godinu, ALIMa).

⁵⁹² Lučka kapetanija Split, Lučka ispostava Makarska, Urbroj: 45/93., Zapisnik o izvršenom inspekcijskom pregledu i utvrđenom stanju, Split, 6. listopada 1993.; Isto, Urbroj: 49/93., Zapisnik o izvršenom inspekcijskom pregledu i utvrđenom stanju, Tučepi, 11. listopada 1993., ALIMa.

⁵⁹³ *MP*, br. 6., 27. svibnja 1995., str. 3; Isto, br. 52., 26. ožujka 1999., str. 20.

koja je obuhvatila i uređenje kupališta s uljevom korita *Suhog potoka*.⁵⁹⁴ Površina obuhvata radova je 11.465 m² na kopnenom dijelu luke nautičkog turizma i 14.592 m² na morskom dijelu luke, odnosno ukupno 26.057 m².⁵⁹⁵

Tučepi nemaju škver te su mještani koristili usluge obližnjih kalafata (Makarska, Podgora, Brist). Manje popravke brodica od 1970-ih godina obavlja Zdravko Šimić Pape.

4.2.15. Lučica Zaostrog

Naselje Zaostrog nalazi se 34 km južnije od Makarske. Smješteno je u prirodnoj uvali podno planina Rilić i Viter. Već u 17. stoljeću dolazi do prvoga masovnijeg spuštanja stanovnika prema moru, a Staro selo potpuno je napušteno nakon potresa 1962. godine i nastaje novo naselje Zaostrog – Kraj.

Lučica se nalazi ispred franjevačkog samostana iz 15. stoljeća.⁵⁹⁶ Smještena je na 43° 08' N geografske širine i 17° 16' E geografske duljine, spada u III. kategoriju luka otvorenih za javni promet u nadležnosti Lučke uprave. Pristanište površine 1.240 m² dugo je 110 m s privezištem i istezalištem za plovila na zapadnoj strani, zaštitnim lukobranom duljine 42 m i širine 1,8 m, manjim zapadnim gatom duljine 17,5 m i širine 1,4 m te

⁵⁹⁴ URL-03. Prema projektu građevinskih radova, postojeći akvatorij proširio bi se u smjeru sjeverozapad-jugoistok oko 400 m te u smjeru sjeveroistok-jugozapad oko 120 m. Dogradio bi se stari lukobran za oko 60 m prema sjeverozapadu što otvara prostor za izgradnju zasebnog akvatorija luke nautičkog turizma te izgradio još jedan novi lukobran duljine 25 m. Između novog i postojećeg lukobrana planirana je plaža, a na novom lukobranu s vanjske strane vanjski vez s dvije betonske utvrde. Planirana je izgradnja luke od tri dijela: luke nautičkog turizma sa 105 vezova; komunalne luke uz rivu uz postojeći lukobran sa 120 vezova; sportske luke na istočnom dijelu akvatorija te pratećih sadržaja (Luka nautičkog turizma, "Eko marina Tučepi" u Tučepima – idejni projekt, oznaka projekta T.D.826-G/14-003., općina Tučepi; Glasnik općine Tučepi, službeno glasilo općine Tučepi, godina XVIII., broj 6., od 8. rujna 2014.; URL-31). Predmetni projekt predviđen je prostornim planovima na županijskoj i općinskoj razini, a izrađen je i Urbanistički plan uređenja luke otvorene za javni promet, luke nautičkog turizma-marine i sportske luke LN i LS ("Glasnik općine Tučepi", br. 06/14).

⁵⁹⁵ Izvješće o izvršenju proračuna po programskoj klasifikaciji za razdoblje od 01. siječnja 2014. do 30. lipnja 2014., str. 39-40., URL-29.

⁵⁹⁶ Zbog blizine mora i opasnosti koja je prijetila, franjevci su 1619. godine isposlovali dozvolu od kadije Mustafe Balijeva za gradnju manje kule (N. BOŽANIĆ-BEŽIĆ, 1970., str. 327).

većim istočnim duljine 63 m, a širine 10 m, s 50 vezova, 9 metalnih i jednom kamenom kolonom (Slika 47.).⁵⁹⁷

Tijekom 19. stoljeća uz more sa zapadne strane se nalazi samo jedan manji zaselak Na kraj. Obalna crta je kratka i ravna bez prirodnih zakloništa u slučaju lošeg vremena te bez izgrađenog pristaništa.⁵⁹⁸ Oko 1887. godine pristupilo se izradi projekta pristaništa, ali su radovi čekali. Slijedeće godine, bez objavljenog natječaja s obzirom da se radilo o manjem zahvatu, Pomorska vlada predala je radove za izgradnju manjeg gata ispod samostana poduzetniku Mati Andrijaševiću.



Slika 47. Pogled na lučicu Zaostrog (snimljeno poslije 1980. g.)⁵⁹⁹

Već iduće godine napravljeni su stupovi za vezivanje brodica, a tijekom travnja 1897. započela je gradnja gata.⁶⁰⁰ Neučinkovit i još k tome

⁵⁹⁷ URL-43.

⁵⁹⁸ S. PIPLOVIĆ, 1997., str. 71.

⁵⁹⁹ Fototeka GMM.

⁶⁰⁰ Međutim, oduševljenje mještana naglo je splasnulo jer je gat bio dug samo 6 m i plitko postavljen tako da su mu mogle pristupiti samo trupice i manje lađe (Naši dopisi osobiti, *NL*, 31. listopada 1896., str. 3; *AM*, XLVII/1897., str. 101).

napravljen na lošim temeljima potpuno je propao u more 24. travnja iste godine uslijed djelovanja jakog vjetrova i valova.⁶⁰¹ Dvije godine poslije napravljeni su novi stupovi za privez te pripremni radovi za rekonstrukciju i produženje gata. Pomorska vlada raspisala je javni natječaj 13. kolovoza 1910., a radovi su obavljani 1912. godine.⁶⁰² Također je planirano i produbljenje luke i čišćenje dna, što je obavio gliboder.⁶⁰³

Godine 1914. mjesto dobiva svoj prvi vodovod, a izgradnja mula je odgođena.⁶⁰⁴ Pristanište je popravljano tijekom 1928./1929., a 1936. sagrađena je cesta uz obalu i mali mul koji je 1953. godine rekonstruiran i produžen na 62 m.⁶⁰⁵

Izgradnja moderne lučice započela je početkom 1970-ih godina sredstvima i dobrovoljnim radom mještana.⁶⁰⁶ Istim naporima asfaltirane su sve ceste i prilazi te su izgrađeni vodovodna mreža, tržnica, ambulanta i turistički ured. U veljači i ožujku 1984. godine odvijali su se radovi na sanaciji pristaništa koji još uvijek nema priključaka za struju i vodu.⁶⁰⁷ Zapadno od lučice nalazi se betonski gat dug oko 25 m i širok 9 m.

4.2.16. Lučice u Živogošću

Mjesto Živogošće smjestilo se uz živopisnu pješčanu uvalu podno strmih padina planine Biokovo. Od grada Makarske je udaljeno 20 km. Sastoji se od tri manja naselja Porat, Mala Duba i Blato smještenih neposredno uz more te starih napuštenih naselja Murave i Strnja u podnožju planine uz staru cestu.

⁶⁰¹ Naši dopisi osobiti, *NL*, 5. svibnja 1897., str. 3: "(...) za koga je ovi most pod manastirom u Zaostrogu: ili za čupke morske, ili za razumna stvorenja trijuh sela na moru? Potrošilo se nekoliko hiljada u nj, a on na oseki kao i brabonjak na cjedilu niti viri niti piri. Samo djeci služi na glavu u more. Da se produži još dva tri metra, tada bi lako i parobrod mogao pristupiti, i onda se ljudi ne bi u parobrod uvaljivali, što je uprav sramota u ovom vijeku pare i željeza." Vidjeti *NL*, br. 67., 20. kolovoza. 1902.

⁶⁰² *AM*, L/1900., str. 110; *AM*, LI/1901., str. 113; Lučke radnje, *SD*, 23. srpnja 1910., str. 3.

⁶⁰³ Gliboderi Pomorske vlade u Dalmaciji (*SD*, 11. studenog 1911., str. 2).

⁶⁰⁴ *SD*, 35/2. svibnja 1914.

⁶⁰⁵ *PG KJ*, za godinu 1930., str. 61; *PG FNRJ*, za godinu 1953., str. 395; *SD*, br. 2572., 18. svibnja 1953.

⁶⁰⁶ *MR*, br. 2., 8. veljače 1974., str. 8.

⁶⁰⁷ Izvještaj lučke ispostave Makarska za 1984. g., ALIMa.

4.2.16.1. Lučica Živogošće – Porat

Luka se nalazi na 43° 10' N geografske širine i 17° 09' E geografske duljine. Pristanište površine 190 m² dugo je 57 m.⁶⁰⁸ Po kategorizaciji je to sportsko-rekreativna lučica županijskog značaja i lučica otvorena za javni promet lokalnog značaja, odnosno III. kategorija luka otvorenih za javni promet u nadležnosti Lučke uprave. Površina njena akvatorija je oko 1,462 m².

Obala je uska, ali duga i ravna. Prema katastarskoj karti iz 19. stoljeća uz more je smješten zaselak Na kraj s tek par kuća, nekoliko manjih gatova i manja zaštićena lučica, tzv. *mandrač*. Radovi na njenom uređenju i proširenju odvijali su se tijekom 1897., te od 1901. do 1903. godine.⁶⁰⁹



Slika 48. Živogošće, 1955. godine⁶¹⁰

⁶⁰⁸ URL-39.

⁶⁰⁹ AM, XLIII/1898., str. 104; AM, LII/1902., str. 126; AM, LIV/1904., str. 131.

⁶¹⁰ Fototeka GMM.

Godine 1987. u Starom Portu je dovršeno betoniranje nogostupa uz more te je postavljena javna rasvjeta.⁶¹¹ Prema *Godišnjem izvještaju* za područje nadležnosti lučke ispostave Makarska iz 1987. godine stanje luke je zadovoljavajuće, bez priključaka za struju i vodu te bez mogućnosti prihvata otpadaka.

Lučica se 1997. ponovno uređuje za iznos od 120.000 kuna što je skupilo 70-ak zainteresiranih mještana, a za što je suglasnost izdala Lučka kapetanija u Splitu.⁶¹² Riva je produljena za oko 15 m čime se dobilo parkiralište, betonska obala ima 55 prstenova za privez, istezalište za plovila te 2 pravokutne betonske kolone na mulu duljine 22 m i širine 3 m. Materijal za temelje se osigurao s trenutne rekonstrukcije Jadranske magistrale.



Slika 49. Lučica Živogošće⁶¹³

⁶¹¹ MR, br. 261., 7. travnja 1987., str. 6.

⁶¹² Lučka kapetanija u Splitu, Klasa: 361-03/96-01/54., Urbroj: 530-14/04-96-3., Predmet: Živogošće-Blato, gradnja lukobrana – načelna suglasnost, Split, 4. prosinca 1996., ALIMa.

⁶¹³ URL-39.

Nova lučica ima 130 vezova (Slika 49.), a Stari Porat koji može primiti samo 30-ak plovila mještani su odlučili sačuvati i obnoviti radi povijesne vrijednosti (Slika 48.).⁶¹⁴ Tijekom 1998. 40-ak mještana je velike kamene blokove sa starog mula postavilo duž operativne obale kako bi je zaštitili od udara valova.⁶¹⁵

Urbanističkim planom općine Podgora iz 2013. godine planirano je uređenje i gradnja luke otvorene za javni promet, sportske luke i luke nautičkog turizma, približne površine 2,70 ha.⁶¹⁶ Luka nautičkog turizma trebala bi imati 180 vezova, maksimalne površine akvatorija 3 ha, smještene na središnjem obalnom dijelu naselja Živogošće (Živogošće – Porat).⁶¹⁷

U Živogošću se nalaze tri PŠRD: "Škrpun" osnovan 1997. godine, "Gira" osnovano 2005. godine i "Paškal" osnovan 2016. godine.⁶¹⁸

Na području mjesta Živogošće – Mala Duba nalazi se mul duljine 25 m, širine 6 m s 2 željezne i 2 kamene kolone (od kojih je danas ostala samo jedna). Mul ima betonske stepenice za pristup moru s istočne strane te stup za zastavu. Stari mul izgrađen je na drvenim šipovima. Produžen je 1960-tih godina i bio je prikladan za pristup parobrodu.⁶¹⁹

4.2.16.2. Sportsko-rekreativna lučica Blato

Sportsko-rekreativna lučica Blato prema kategorizaciji spada u lučice otvorene za javni promet te zajedno s nautičkom lučicom površine je akvatorija 3,238 m². Dovršena je 1983. godine izgradnjom i uređenjem

⁶¹⁴ MP, br. 37., 23. prosinca 1997., str. 22.

⁶¹⁵ MP, br. 41., 28. travnja 1998., str. 20.

⁶¹⁶ URL-07., str. 26. U luci za javni promet osigurali bi se vezovi za turističke brodove, nautičare i domicilne brodice. Naglašava se značaj očuvanja obalnog pojasa od nove gradnje zgrada. Uz obalu je planirana šetnica širine od 1,5 do 3,0 m. Prostor od obalne šetnice do mora je u javnoj uporabi te je namijenjen za uređenu plažu, zelene površine i sportsku luku.

⁶¹⁷ Isto.

⁶¹⁸ Živogošće se navodi kao mjesto izgradnje bateline "Zora" iz 1930. godine (Lučka ispostava Makarska, *Predbilježba ribarica*, kutija 31./4., GMM).

⁶¹⁹ Prema kazivanju gospodina Tomislava Perića od 16. rujna 2017. godine.

betonsko-nasipnog lukobrana duljine 115 m i širine 6 m, sa 3 betonske kolone, stupom za zastavu na glavi lukobrana i 40 prstenova za privez (Slika 50.).⁶²⁰ Lukobran je otvoren prema zapadu i osigurava sigurno sidrište privezanih plovila. Središnji dio je nasipni s užom i širom *školjerom* s vanjske strane te s tri betonske kolone. Vidljiv je stari dio lukobrana i novi u duljini od 21 m. Ukupno postoje 92 prstena za privez plovila.

Obalna crta duga je 112 m, a na zapadnom dijelu se nalazi mali gat, dug 20 m i širok 3 m, s dvije betonske pravokutne kolone za privez plovila na samom vrhu. Na istočnoj strani gata je istezalište za plovila, a na zapadnoj pješčana plaža.



Slika 50. Lučica Živogošće – Blato⁶²¹

⁶²⁰ Izvještaj lučke ispostave Makarska za 1983. g., ALIMa.

⁶²¹ URL-56.

4.3. OBJEKTI LUČKE INFRASTRUKTURE NA MAKARSKOM PRIMORJU

4.3.1. Zgrada Lučke kapetanije

Lučke kapetanije kao upravna tijela obavljaju razne pravne i inspekcijske poslove vezane za sigurnost i nadzor plovidbe, nadzor i korištenje pomorskog dobra, nadzor nad lukama i lučicama, nadzor nad sprovođenjem reda u lukama, traganje i spašavanje ljudskih života i imovine na moru, zaštite morskog okoliša, upisa, brisanja, preupisa brodica, baždarenja te izdavanja raznih uvjerenja.

Godine 1927. sve izvršne lučke ustanove postale su kapetanije prvog, drugog i trećeg reda. Samim time Makarska je Lučka kapetanije II. reda s lokalnim ispostavama u Baškoj Vodi, Podgori, Igranima, Drveniku i Gradcu, koje nisu radile kroz cijelo razdoblje. Takva podjela održala se do 1941. i stvaranja Nezavisne Države Hrvatske. Osim tog ureda u Makarskoj se nalaze i odjeli Financijske kontrole (također i u Baškoj Vodi, Podgori, Igranima, Drveniku i Gradcu), lučke sanitetske stanice, veterinarske stanice, ribarska povjerenstva (i u Gradcu), lokalne komisije Pomorske Uboške zaklade te telegraf i telefon s direktnom vezom sa Splitom koji je bio dostupan tijekom cijelog dana, a nedjeljom i praznikom ograničeno.⁶²²

Prema dostupnom popisu lučkih upravitelja 1926. tu dužnost je obnašao lučki kapetan I. klase Mate Dabinović, od 1934. Ivo Dujmović, zatim Marjan Dabrović, a od kraja 1939. godine Ivo Rendić–Miočević.⁶²³ Završetkom Drugog svjetskog rata on postaje upravitelj Lučke kapetanije Split. Na čelu Lučke ispostave Makarska nalazi se upravitelj Frane Zelić. Njega će zamijeniti Svetomir Dragan Živković, pa Vlado Jurčević a zatim Josip Kalajdžić. Ispomoć lučkom kapetanu bili su lučki pilot koji je bio

⁶²² Usporedi *PG*.

⁶²³ Isto.

zadužen za nadzor luke i ribarski stražar (1929.-1935. Đuro Vuletić, 1936. Andrija Festeni, a 1937./1938. Mato Bulica, nakon rata Mate Josipović i Ante Mendeš).⁶²⁴ Pod njihovom jurisdikcijom bilo je područje od uvale Sv. Martina kod Podstrane obalom do Vrulje i Drašnica, vode otoka Brača od Supetra do Sv. Martina te istočne obale otoka Hvara od rta Tanki rat do uvale Medvedina.⁶²⁵

Ured Lučke kapetanije Makarska nalazi se na obali, istočno od zgrade Općine, a u prošlosti je upošljavao lučkog upravitelja, peljara i ribarskog stražara. Smješten je u zgradi s kraja 18. stoljeća koja je često mijenjala svoju namjenu.⁶²⁶ Kao vlasnik se 1835. u Katastarskom arhivu navodi obrađivač Pietro Achich iz Baške Vode (Slika 52.).⁶²⁷ Zgrada je porušena u Drugom svjetskom ratu, a nakon obnove 1954. od strane građevinskog poduzeća "Izvođač" u nju je smještena Lučka kapetanija.⁶²⁸

Radi izloženosti posolici i vlazi zgrada Lučke kapetanije je često zahtijevala održavanje fasade i vanjske stolarije.⁶²⁹ Prema Godišnjem

⁶²⁴ Od 1933. do 1943. godine lučki pilot je Vicko Kundičević koji je dočekivao plovila u luci. Usporedi *PG*.

⁶²⁵ Lađom na vesla i jedraoznake br. X. obilazili su nadzirali navedni akvatorij, *PG KJ*, za godinu 1938., str. 40.

⁶²⁶ U prizemlju se između dva rat nalazila banka i štedionica dr. Dušana Ugrinovića.

⁶²⁷ Katastarski plan Makarske 1834./1936. (*Arhiv mapa za Istru i Dalmaciju*, DAS).

⁶²⁸ Mjesečno je svaki radnim morao odraditi 8 sati dobrovoljnog rada. Kao inženjeri se navode Sokolovski, Ljubo Pavlinović, Ante Barišić, a tehničari Pjero i Tomo Puharić, Bepica Mahalek, Vinko Luketina, Rako Pelegrin. Fasada je crvene boje, s bijelim graničnicima i s po dva pravokutna prozora na oba kata smještenim u slijepim triforama. U prizemlju se nalaze uredske prostorije (prijemni ured, sanitarni čvor, hodnik i stepenište). Drveno unutarnje stubište povezuje prizemlje s prvim katom na kojem je smješten ured za lučkog kapetana i mala prostorija za arhiv. Ukupna površina uredskih prostorija je 64,24 m². Na drugom katu i nadograđenom visokom potkrovlju, privatne su prostorije za lučkog kapetana i njegovu obitelj ukupne površine 77,50 m². Ukupno zgrada ima 141,74 m² (Lučka kapetanija Split, Ispostava Makarska, Klasa: SI/2000, Urbroj: 530-03-06-08-2000-01., Predmet: Podaci o poslovnom prostoru, Makarska, 3. travnja 2000., ALIMa).

⁶²⁹ Zgrada je uređivana u rujnu 1976., pregradnjom zidova, postavljanjem vodoinstalacija i vodomjerila. Tijekom 1988., 1989. i 1990. godine sređena je sva vanjska stolarija, zamijenjeno 57 krovnih kupa, popravljeno krovnište, dijelomično obojana fasada (tražilo se oblaganje drvetom do visine od 1.40 m), sva unutrašnja stolarija je obrušena i obojana, zamijenjene su električne i vodovodne instalacije (izuzev odvodnje). Podatci iz: Lučka kapetanija Split, Klasa: SI/94., Predmet: Stan – lučke ispostave – ugovor, Lučka ispostava Makarska; Isto, Klasa: 372-01/91-01/1., Ur.Br.: 530-11/MA-91-01., Makarska 11. veljače 1991., Predmet: Poslovni prostor stan Kapetanije. U travnju 1991. godine popravljena su stakla i postavljena lamperija (Isto, Klasa: 372-01/91-01/2., Urbroj: 530-11/MA-91-01., Predmet: Dostava ugovora "Stolariji" Makarska radi radnji od 4. travnja 1991.). Godine 1996. ponovno su obnovljeni fasada, prozorski otvori i uredske prostorije (Predmet: Zamolbnica za financijsku potporu, Makarska, 26. srpnja 1996.). Godine 2000. obavljeno je bojanje i obnova fasade te prozorskih kapaka u cilju vraćanja prijašnjeg izgleda starih zgrada u centru Makarske (Isto, Klasa: SI/2000., Predmet: Uređenje fasade,

izvješću za područje nadležnosti lučke ispostave Makarska iz 1990. godine ispostava je posjedovala VHF – pomorsku stanicu 1./25 W, marke "Dabeg", čamac-gliser od stakloplastike duljine 8,60 m s motorom "Perkins" 2 x 197.06 Kw te službeni automobil.⁶³⁰



Slika 51. Zgrada Lučke kapetanije početkom 20. stoljeća⁶³¹

Prva kuća Lučke kapetanije se nalazila doslovno pri moru, nasuprot današnje, izbačena od obalne crte sa zapadne strane Velikog mula (Slika 51.). Prilikom ovog znanstvenoga istraživanja nije se uspjelo pronaći podatke kada je sagrađena, ali najvjerojatnije je to bilo tijekom 70-ih godina 19. stoljeća. Građevina je bila malih dimenzija, građena od kamenih blokova. Imala je prizemlje, prvi kat, potkrovlje, kamenu ogradu koja ju je okruživala, mali prolaz s južne strane i stepenice prema moru. U prizemlju

Makarska, 27. siječnja 2000., ALIMa; Stambeno gospodarstvo d.o.o., Makarska, Br. 12/2000., Makarska, 26. siječnja 2000., ALIMa). Godine 2012. zamijenjene su električne instalacije u prizemlju i na katu, a 2014. obnovljen je kompletan krov s olukom te bočne strane fasade.

⁶³⁰ Godine 1993. lučki kapetan je zapisao da se tijekom te godine čamac nije upotrebljavao, premda je bio ispravan, radi nedostatka goriva, nepostojanja radara, dotrajale opreme (akumulatora i konopa bokobrana). Kapetan je istakao da od navedene godine na moru više nema policijskog glisera koji je pomagao u kontroli i inspeksijskim pregledima (Republika Hrvatska, Ministarstvo pomorstva, prometa i veza, Inspekcija sigurnosti plovidbe, Ispostava Makarska, Izvješće o radu za 1993. godinu, ALIMa).

⁶³¹ Fototeka GMM.

je bilo smješteno skladište i ured lučkog pilota, na prvom katu privatne prostorije za lučkog kapetana i njegovu obitelj, a u potkrovlju se nalazila kuhinja s dnevnim boravkom. Zid s istočne i južne strane, visine oko 1,5 m, građen od bijelog bračkog kamena, okruživao je malu terasu i prolaz za vlasnike plovila. Tu je bio smješten i jarbol sa zastavom te vinč za istezanje službenog plovila.⁶³²

Kuća Lučke kapetanije ili *Šenitada*, kako su je Makarani od milja zvali, predstavljala je omiljeno sastajalište, a u moru između kuće i Velikog mula lokalni mladići su trenirali vaterpolo.⁶³³

S obzirom na svoj smještaj kuća je bila izložena valovima i posolici te je često zahtijevala obnovu. Tehničko ravnateljstvo za Dalmaciju je 25. kolovoza 1919. donijelo odluku o djelomičnom popravaku zgrade Lučkog ureda i svjetionika Sv. Petra što je povjereno Pomorskom građevinskom odsjeku.⁶³⁴ Izvođač nije pronađen zbog opsežnosti poslova i skupoće materijala te je odlučeno da se radovi razdvoje.

Na ponovnom natječaju 10. listopada 1919. Građevinski odsjek pri Kotarskom poglavarstvu u Makarskoj za izvođača uzima Nikolu Matulića, čiju ponudu 22. listopada 1919. odobrava Tehničko ravnateljstvo za Dalmaciju.⁶³⁵ Troškovnik građevinskih radova iznosio je 1.523,80 Kr.⁶³⁶ Svi radovi su bili dovršeni tijekom 1920. godine, a dogovoreni troškovi nisu prekoračeni.

Iz istih razloga kuća Lučke kapetanije obnovljena je i tijekom 1925., a 1931. napravljen je dvoslivni krov te ponovno obnavljana 1933./1934.

⁶³² Prema kazivanju Ratka Pavlovića Lučića, od 27. rujna 2004. godine.

⁶³³ Isto. Osim Lučke kapetanije tu se nalazio i Zdravstveni ured, a na zapadnoj strani mala trafika Mile Pavlinović.

⁶³⁴ *DPS 323/I.*, br. 2576., predmet 578/III., DAS.

⁶³⁵ Radi povećanja cijene drvene građe određeno je da se poveća iznos za 30-40%, *DPS 323/I.*, br. 654/19., DAS.

⁶³⁶ Postavljen je drveni pod u sobi lučkog upravitelja i lučkog pilota, nova drvena vrata, novi dostruki stakleni prozor, manji popravak vrata od terase i dva prozora. Drvodjelski radovi su podrazumijevali postavljanje drvenog poda, vrata i prozora, a na terasi je, radi nakupljanja kišnice, odstranjena niska zidana ograda za cvijeće, *DPS 323/I.*, br. 654/19., DAS.

godine.⁶³⁷ Po mišljenju nekih stanovnika, kuća na samom moru narušavala je sklad obalne crte i luke "bilo bi poželjno, da Direkcija Pomorskog Saobraćaja u Splitu, kojoj leži na srcu razvitak i poljepšanje naših luka, sruši ovu zgradu i tako otvori lijep pogled na naše šetalište, što bi u velike razveselilo i Makarane i strance".⁶³⁸ Jedan od prijedloga je bio da se izgradi nova zgrada na istočnoj strani kod Ivičevićeve kuće, nasuprot Malom muliću.⁶³⁹

Prvotna kuća Lučke kapetanije nije dočekala kraj Drugog svjetskog rata. Naime, porušena je bombardiranjem i aktiviranjem obalnih mina u listopadu 1944. godine.⁶⁴⁰

Ured Lučke kapetanije privremeno je bio smješten u privatnoj kući u vlasništvu Ante Kokića, nedaleko od obale. Međutim, to nije bilo najsretnije rješenje jer su ga pomorci često tražili po gradu, tako da je ured premješten u današnju zgradu na obali pored zgrade Općine. U tu svrhu gradski NO ustupio je nacionaliziranu zgradu bivše gradske štedionice (Slika 52.).⁶⁴¹ Popravak zgrade završen je 1955. godine.⁶⁴²

Problemi s kojima se suočava Lučka ispostava nakon Drugog svjetskog rata su neoznačena ribarska i ostala plovila.⁶⁴³ Nadalje, u svrhu očuvanja plaža upozoravaju da se nadzire vađenje pijeska i *pržine* u granicama područja. Naime, povećao se broj pojedinaca koji su iz osobnih interesa iskorištavali resurse nanoseći štete ribarenju i lučkim napravama.⁶⁴⁴

⁶³⁷ *PG KJ*, za godinu 1931., str. 61; *Isti*, za godinu 1935., str. 58.

⁶³⁸ *JP*, br. 124., 29. svibnja 1929., str. 2.

⁶³⁹ *D*, br. 51., 19. veljače 1907.

⁶⁴⁰ *Komisija za ratnu štetu na moru* (1945.-1946.), Zapisnik, kutija 31./1, GMM. Ukupna šteta procijenjena je na 252,000 Din.

⁶⁴¹ *SD*, br. 1954./2819., 4. ožujka, str. 2. Od 1953. godine upisana je u posjedovni list broj 693., čestica zgrade 186., na posjednika: Općenarodna imovina – Uprava pomorske oblasti Srednjeg Jadrana Split, SR Hrvatska, Općina Makarska, Općinska uprava za katastar i geodetske poslove, Br. 6-38/1-1985., Uvjerenje o vlasništvu, Makarska, 13. svibnja 1985., ALIMA.

⁶⁴² *PG FNRJ*, za godinu 1955., str. 435.

⁶⁴³ *Lučka kapetanija Makarska*, br. 1331/48., 26. listopada 1948., Fasc.1., DAS.

⁶⁴⁴ *Lučka kapetanija Makarska*, br. 762/48., 19. lipnja 1948., DAS.



Slika 52. Sadašnja zgrada Lučke kapetanije između dva svjetska rata
(krajnje desno)⁶⁴⁵

Glavni problemi 1970-ih, 1980-ih i 1990-ih godina bili su ograđivanje javnih kupališta radi zaštite kupaca, određivanje lokacija za iznajmljivanje raznih plovila (vodeni skuteri, sandoline, pedaline), glisiranje u blizini kupališta, neisticanje meteoroloških biltena po mjestima, izdavanje koncesija, mala dubina mora uz benzinsku postaju u Makarskoj te uzurpiranje pomorskog dobra radi razvoja turističke djelatnosti.⁶⁴⁶ Danas se Lučka uprava suočava sa sve većim brojem brodica, dok su luke ostale istih dimenzija. Također je evidentan manjak lučkih kapaciteta te drugoga osoblja (kasno aktiviranje sezonskih radnika i preobimna administracija), ispusti brodova koji ugrožavaju ekosustav, glisiranje u ograđenom prostoru te porast dopuštene veličine na 12 m za sportske brodice za iznajmljivanje. Prema Godišnjim izvješćima svake godine uočljiv je porast broja vinjeta za oko 10%.⁶⁴⁷ Danas su stalno zaposlena dva djelatnika (kapetan Zvonko

⁶⁴⁵ Fototeka GMM.

⁶⁴⁶ *MR*, br. 84., 29. travnja 1975., str. 4; Isto, br. 89., 24. lipnja 1977., str. 4; Isto, br. 144., 21. srpnja 1987., str. 11.

⁶⁴⁷ Lučki kapetan u svojim redovnim godišnjim izvješćima predlaže: uskladiti tehničke preglede s pravilima za statutarnu certifikaciju brodica i jahti, servisirati brodice i brodove prije turističke sezone,

Klarić i voditelj brodice Marino Popović), te sezonski na određeno vrijeme, dva djelatnika.⁶⁴⁸

4.3.2. Objekti sigurnosti plovidbe

Objekti sigurnosti plovidbe koji se nalaze na području Makarskog primorja su: kapelica-svjetionik, obalno svjetlo (svjetionik), lučka svjetla i svjetleća plutača.

Svjetionici su kao najvažniji objekti sigurnosti plovidbe uvijek građeni na najistaknutijom točki s osnovnom zadaćom da osiguravaju dnevnu i noćnu plovidbu određenim područjem. Lučko svjetlo osigurava sigurnu plovidbu, kretanje unutar luke, pristajanje plovila ili njihov izlazak iz luke. Svjetleće plutače su plutajući objekti koji označavaju položaj i granice navigacijskih prepreka i plovnih putova.⁶⁴⁹

Objekti sigurnosti plovidbe koji se nalaze na Makarskom primorju postavljeni su u 20. stoljeću, izuzev kapelice-svjetionika u Podgori, lučkog svjetla i obalnog svjetla (svjetionika) u Makarskoj. U prošlosti su kao gorivo korišteni petrolej, disuplin i propan, a danas električna energija. Za njihovo paljenje većinom je bio zadužen obalni radnik, dok je danas sve automatizirano. Prema ugovoru s lučkim upravama postavlja ih tvrtka "Plovput" d.o.o. iz Splita koja je zadužena za postavljanje i održavanje objekata sigurnosti plovidbe, uklanjanje eventualnog kvara, održavanje metalne konstrukcije, održavanje plovnih putova, projektiranje, istraživanje

zapošljavati sezonske radnike najkasnije do 1. travnja tekuće godine, opremiti luke uređajima i opremom za sprečavanje onečišćenja mora, da se djelatnost iznajmljivanja vodenih skutera i ostalih pomagala obavlja s usidrenog pontona izvan zone ograđene plaže radi sigurnosti kupaca, zapošljavanje jednoga stalnoga djelatnika u radni odnos (Uprava sigurnosti plovidbe, Lučka kapetanija Split, Ispostava Makarska, Klasa: 001-01/16-05/16., Urbroj: 530-04-4-6-6-16-2., Predmet: Godišnje izvješće o radu LI Makarska za 2015. godinu, Makarska, 20. siječnja 2016., ALIMa).

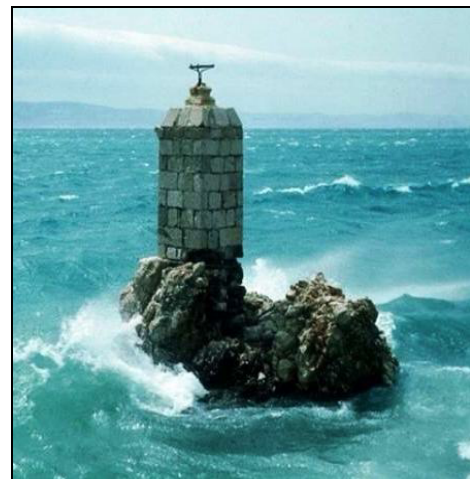
⁶⁴⁸ Kapetan Zvonko Klarić preuzima dužnost krajem 2012. godine odlaskom kapetana Josipa Kalajžića u mirovinu. Lučka ispostava Makarska raspolaže sa službenim vozilom marke Škoda Fabia iz 2003. godine te manjim ili većim brodom (duljine 11 m).

⁶⁴⁹ URL-45.

i radijsku službu u unutarnjim morskim vodama i teritorijalnom moru Republike Hrvatske.

4.3.2.1. Kapelica-svjetionik

Točna godina njene izgradnje je nepoznata, ali se prema izgledu pretpostavlja da je izgrađena krajem 18. ili početkom 19. stoljeća. Danas više nije u uporabi te služi kao spomenik. Imala je sakralnu i svjetovnu funkciju. Naime, smještena na maloj izbačenoj hridi sjeverno od Starog Porta, koje je lokalno stanovništvo zvalo Ijak ili Ik služila je kao svjetionik na luč za orijentaciju i utočište pomorcima i ribarima (Slika 53.).



Slika 53. Kapelica – svjetionik danas i u prošlosti⁶⁵⁰

Kvadratna baza obnovljena je čime je kapela-svjetionik izdignuta, kvadratni središnji dio od obrađenih kamenih blokova na prednjoj strani ima dva brončana reljefa, Bogorodica s djetetom i Sv. Nikola. Iznad je profilirani vijenac te krnji trapez na kojem je usađen profilirani akroterij.

Otočić je bio malim mostom spojen s kopnom, a u novije doba taj prolaz je nasut te je kapelica-svjetionik dislocirana nekih 20 m prema moru, a zatim je područje betonirano. Jedno vrijeme su bila postavljena i

⁶⁵⁰ Fototeka GMM i zbirka Valentine Lasić.

dva velika sidra naslonjena na njen zapadni i istočni zid, koja su kasnije premještena na suprotnu stranu ceste.

4.3.2.2. Svjetionik Sv. Petar

Svjetionik je izgrađen je 1884. godine u Makarskoj, na krajnjem isturenom sjeverozapadnom dijelu poluotoka Sv. Petra po kojem i nosi ime (Slika 54.). Smješten je na 43° 17' 7" N geografske širine i 17° 0' 7" E geografske duljine. Na kućici je natpis: *Svjetionik Sv. Petar podignut god. 1884.*



Slika 54. Svjetionik Sv. Petar⁶⁵¹

Službu svjetioničara (uz jednog pomoćnika) na svjetioniku Sv. Petar obavljali su: od Prvog svjetskog rata Pjer Gojak Pjerin, 1928. spominje se Josip Raguzin, od 1931. tu dužnost obavlja Fabjan Begović, kojeg 1941. zamjenjuje Nikola Pensa, te 1953. Lucijano Kapitelli, dok je od 1959.

⁶⁵¹ URL-59.

godine svjetioničar Tonči Milošević. Njega su nasljedili Toni Mendeš te Špiro Lović.⁶⁵²

Kamena kućica četvrtastog je oblika, površine 80 m², a iz njenog središnjeg dijela izdiže se četvrtasti toranj. U prizemlju se nalaze dvije spavaće sobe, dnevna soba, kuhinja, kupaonica i odvojeni WC. Svjetionik je prije održavao svjetioničar koji je tu bio i nastanjen, dok je danas automatiziran te se kao turistički objekt iznajmljuje turistima.

Aparat sadrži leće tipa L. 5. Svjetlo je bijele boje, domet glavnog svjetla je 11 nautičkih milja, a rezervnog 7 nautičkih milja. Visina cijele građevine je 14,2 m, a nad morem 16 m. Vrsta rasvjetne sprave je D promjera 300 mm. Svjetlo je vidljivo od 321° put N i E do 141°. ⁶⁵³ Karakteristike svjetla su: B (bijelo svjetlo) Bl (bljesak) 5s (1+4)s, period izmjene je 3 sekunde i to: svjetlo 0,3 sekunde, tama 2,7 sekunde.

Svjetionik okružuje popločana terasa (220 m²) i kameni zid.⁶⁵⁴ Put koji je vodio do svjetionika napravljen je kad i svjetionik, ali je naknadno proširivan i obnavljan (1907. i 1930. godine).

Sam svjetionik je više puta popravljan o čemu nam svjedoče sačuvani podaci Tehničkog ravnateljstva u Državnom arhivu u Splitu. Tako su radovi odobreni 25. kolovoza 1919. godine.⁶⁵⁵ Prema dostupnom Akordnom zapisniku kao konačni rok završetka radova određen je 1. listopada. Radi blizine mora (samo 10 m udaljenosti) veliki problem za krov i drvene materijale predstavlja posolica tako da se stalno javlja potreba za popravkom.

⁶⁵² Svjetioničar Pjerin Gojak na predjelu Bidol u Makarskoj napravio je obiteljsku kuću koja je po dimenzijama bila identična svjetioniku Sv. Petar na kojem je službovao (*PG FNRJ*, za godinu 1959., str. 24).

⁶⁵³ *PG KJ*, za godinu 1932., str. 396-397; *Popis svjetionika i pomorskih oznaka Jadranskog mora*, Hidrografski institut Jugoslavenske ratne mornarice, Split 1950., str. 37.

⁶⁵⁴ Splitska tvrtka "Plovput" ga zajedno s ostalih 12 jadranskih svjetionika iznajmljuje u turističke svrhe. Radi svoje atraktivne lokacije veoma je poželjno i traženo odredište.

⁶⁵⁵ *DPS*, 323/1., DAS.

Godine 1931. odobreni su radovi u ukupnom iznosu od 15.975,00 Din. Tom prigodom ponovno su promijenjeni krovni crjepovi, pokriven je krov kućice skladišta, izmijenjena vrata i prozori, popravljeno je istezalište lađa miniranjem i postavljanjem tri drvene poprečne gredice, postavljena je slivnica za kišnicu, ožbukana i obojana je unutrašnjost i vanjski dio, postavljen novi štednjak, izdubljene, očišćene i popunjene cementom sljubnice na kamenom podu kuhinje, popravljena troja sobna vrata i tri prozora, te je produžen kanalizacijski kanal.⁶⁵⁶

Svjetionik je popravlján 1936., 1938. te 1942./1943. godine.⁶⁵⁷ U listopadu 1944. njemački vojnici bacili su eksploziv na zgradu i oštetili je.⁶⁵⁸

Svjetionik je obnovljen tijekom 1948. godine, a usput je miniranjem proširen put do Donje luke radi lakšeg odvijanja cestovnog prometa.⁶⁵⁹ Popravci nakon te godine bili su standardni: obnova prozorskih okna, krovíšta, bojanje fasade i unutrašnjosti i sl.⁶⁶⁰

Od svjetionika Sv. Petar u duljini od 1.550 m, smjer 210°, pruža se podvodni kanalizacijski ispust. Kraj te cijevi označen je plutačom i posebno je zabranjeno sidrenje svih plovila između plutače i obale.

4.3.2.3. Lučka svjetla

Lučka svjetla obrađena u ovom dijelu doktorskog rada su: svjetlo na glavi lukobrana u Brelima, zatim na glavi lukobrana u Baškoj Vodi, na

⁶⁵⁶ Za upravitelja radova postavljen je inženjer Ivan Juričević, a za nadzornika Ivo Modun. Radove je izvodio građevinski poduzetnik Marin Duplančić iz Splita odnosno njegov zastupnik iz Makarske, Toma Puharić od 5. do 25. svibnja 1931. godine (*DPS 40.*, Građevni dnevnik za popravak zgrade Pomorskog Svjetionika S. Petar u Makarskoj, 23.449/30., DAS). Radovi su odobreni 28. veljače 1931. (Br. 23.449/30; *PG KJ*, za godinu 1932., str. 70).

⁶⁵⁷ Zamijenjene su stare krovne ploče od salonita radi posolice novima dimenzija 1,20 x 1,20 m. Radove je vodio Pjero Puharić uz Antu Milunovića (*PG KJ*, za 1939./1940. godinu, str. 65).

⁶⁵⁸ *Komisija za ratnu štetu na moru* (1945.-1946.), Zapisnik, kutija 31./1, GMM. Ukupna šteta je procijenjena na 627,0989.50 Din.

⁶⁵⁹ *PG FNRJ*, za godinu 1941./1951., str. 557.

⁶⁶⁰ Prema *Godišnjem izvještaju* za područje nadležnosti lučke ispostave Makarska iz 1990. godine svjetionik ponekad ne gori jer lokalna vlast ne plaća redovito održavanje i popravke tvrtki "Plovput" iz Splita.

vrhu glavnog mula u Makarskoj, na glavi vanjskog lukobrana u Makarskoj, na jugoistočnom dijelu polutoka Sv. Petar u Makarskoj, na glavi vanjskog lukobrana u Tučepima, na glavi vanjskog lukobrana u Podgori, na glavi gata u Drveniku te ono na glavi lukobrana u Gradcu. Prema boji svjetla i metalne konstrukcije uočava se njihov značaj, odnosno operativnost obale: lateralni – lijevi (crvena boja i crveno svjetlo), lateralni – desni (zelena boja i zeleno svjetlo) i obostrani (bijela boja i bijelo svjetlo).⁶⁶¹

4.3.2.3.1. Lučko svjetlo u Brelima

Lučko svjetlo postavljeno je na glavi lukobrana u luci Soline 1994. godine. Oznake su: obostrani prihvat plovila, karakteristika B Bl 3 s, što znači bijelo svjetlo, bljesak svake 3 sekunde. Lučko svjetlo ima oblik bijele kule sa stupom i galerijom nadmorske visine 6 m, a dometa 4 nautičke milje.

4.3.2.3.2. Lučko svjetlo u Baškoj Vodi

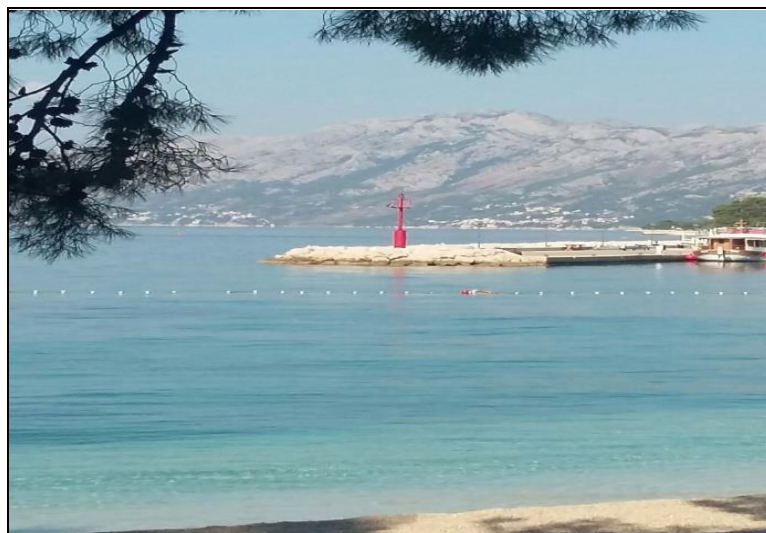
Prvo lučko svjetlo u Baškoj Vodi bilo je postavljeno na glavi glavnog gata 1931., a zamijenjeno je 1985. godine.⁶⁶² Objekt je u obliku bijeloga željeznoga piramidalnog stupa, visine 4,9 m. Zeleno svjetlo imalo je vidljivosti 4 nautičke milje, a rasvjetni aparat D promjera je 200 mm.⁶⁶³

Današnje glavno lučko svjetlo nalazi se na glavi lukobrana. U obliku je crvene kule sa stupom i galerijom, lateralnog značaja – lijeva strana, oznake C Bl 5 s, (svjetlo crvene boje, bljesak svakih 5 sekundi), dometa 5 nautičkih milja, a svjetlo je smješteno na 7 m nadmorske visine (Slika 55.).

⁶⁶¹ Obalna pomorska karta 100-26 Brač – Hvar (Makarska), mjerilo: 1:100000, Hrvatski Hidrografski institut, Split, 2013.

⁶⁶² MR, 5. travnja 1989., str. 12.

⁶⁶³ PG KJ, za godinu 1937-1938., str. 442.



Slika 55. Lučko svjetlo u Baškoj Vodi⁶⁶⁴

4.3.2.3.3. Lučka svjetla u Makarskoj

Lučko svjetlo u Makarskoj nalazi se na vrhu glavnog gata *Velikog mula*. Postavljeno je 1873. godine. Danas je vidljivosti 4 nautičke milje, a u samom početku je bilo 2 nautičke milje. Stup od lijevanog željeza visine je 5,7 m, na 7 m nadmorske visine. Dužnost paljenja svjetla na petrolej obavljali su svjetioničar i obalni radnici.⁶⁶⁵ Godine 1879. postavljeno je samo crveno svjetlo.⁶⁶⁶

S obzirom da je bilo dosta nisko postavljeno (6 m od mora), brodovi su ga često oštećivali tako da je 1889. godine premješten na drugi stup, 15 metara od mora.

Rasvjetni aparat je D promjera 200 mm, jakosti 4 decimalne svijeće. Svjetlo je postavljeno tako da je vidljivo i preko nizine koja spaja Sv. Petar s kopnom. U izvješćima se navodi da je najveći problem bio taj što se svjetlo fenjera nije moglo upaliti za vrijeme jake bure.⁶⁶⁷

⁶⁶⁴ Privatni arhiv Valentine Lasić.

⁶⁶⁵ Godine 1874. na petrolej je utrošeno 40 Kr., na troškove poslovanja 10 Kr., a na plaću onoga tko ga je palio i održavao 32 Kr. (J. JURIČIĆ, 1988., str. 491).

⁶⁶⁶ S. PIPLOVIĆ, 1995., str. 63.

⁶⁶⁷ *Popis svjetionika i pomorskih oznaka Jadranskog mora*, 1947., str. 34-35.

U travnju 1978. zamijenjen je električni kabel koji prolazi posred mulla, a napaja lučko svjetlo.⁶⁶⁸ Godine 1998. promjenjena je boja svjetla iz crvene u bijelo (bljesak svake 3 sekunde) radi toga što je operativni mul postao sposoban za prijem plovila s obje strane. Ranije je crveno svjetlo označavalo da je istočna strana bila operativna obala, a zapadna strana samo za vezivanje plovila.⁶⁶⁹

Drugo lučko svjetlo postavljeno je u travnju 2014. godine. Nalazi se na glavi novoizgrađenog lukobrana sa stupom i galerijom u obliku zelene kule. Značaj objekta: lateralni – desna strana, pozicija: 43° 17' 31" N; 017° 01' 20,7" E. Karakteristika svjetla je Z B1 3s (0,5 + 2,5)s, (zeleno svjetlo, bljesak svake 3 sekunde).⁶⁷⁰ Postavljeno na 7 m nadmorske visine, dometa 4 nautičke milje.

Treće lučko svjetlo je postavljeno krajem travnja 2014. na jugoistočnom rtu poluotoka Sv. Petar, pored Grotte (Slika 56.). Pozicija je 43° 17' 31,7" N; 017° 01' 17,0" E. U obliku je crvene kule sa stupom i galerijom. Značaj objekta: lateralni – lijeva strana, a karakteristika svjetla: C B1 (2) 4s 7m 4M (0,5 + 1; 0,5 + 2)s.⁶⁷¹



Slika 56. Lučko svjetlo u Makarskoj na punti Sv. Petra⁶⁷²

⁶⁶⁸ MR, br. 112., 28. travnja 1978., str. 6.

⁶⁶⁹ Lučka kapetanija Split, Lučka ispostava Makarska, Klasa: SL/98., Ur. br.: 530-14/MA-98-01., Makarska 20. lipnja 1998., Predmet: Odgovor na vaše traženje od 15. lipnja 1998. g. (Gradskom vijeću grada Makarska), ALIMa.

⁶⁷⁰ URL-46.

⁶⁷¹ URL-47.

⁶⁷² Isto.

4.3.2.3.4. Lučko svjetlo u Tučepima

Lučko svjetlo u Tučepima postavljeno je na glavi lukobrana nakon izgradnje marine. Crvena kula sa stupom i galerijom smještena je na 7 m nadmorske visine. Značaj objekta je lateralni – lijeva strana, a svjetlo crvene boje bljeska svakih 5 sekundi i dometa je 4 nautičke milje.⁶⁷³

4.3.2.3.5. Lučko svjetlo u Podgori

Lučko svjetlo u Podgori smješteno je na 7 m nadmorske visine, na glavi lukobrana poviše obrambenog zida, u luci Stari Porat. Postavljeno je 1936. godine na željezni stup. Obilježja sprave bila su: crveno svjetlo, D promjera 200 mm, jakosti 11 decimalnih svijeća, vidljivosti 4 nautičke milje i visine stupa od temelja do vrha 3,60 m. Godine 1959. svjetlo je iz petrolejskog promijenjeno u električno.⁶⁷⁴ Značaj objekta je lateralni – lijeva strana, a karakteristike svjetla su: C Bl 3 s, (crveno svjetlo, bljesak svakih 3 sekunde), dometa 4 nautičke milje.

4.3.2.3.6. Lučko svjetlo u Drveniku

Lučko svjetlo u Drveniku postavljeno je na 5 metara nadmorske visine, na glavi trajektnog gata u Donjoj Vali. U obliku je zelene kule s galerijom i stupom. Značaj svjetla je: laterarni – desna strana. Svjetlo je karakteristika: Z Bl 2 s, (zeleno svjetlo, bljesak svakih 2 sekunde), dometa 3 nautičke milje.⁶⁷⁵

⁶⁷³ Svjetla na lukobranu u Tučepima i Baškoj Vodi tijekom 1993. i 1995. godine nisu radila radi nepodmirenja troškova za električnu energiju ili kvarova koji su trebali plaćati korisnici luke, a za to nisu imali sredstva (Republika Hrvatska, Ministarstvo pomorstva, prometa i plovidbe, Inspekcija sigurnosti plovidbe, Ispostava Makarska, Izvješće o radu za 1993. godinu, ALIMa).

⁶⁷⁴ *PG FNRJ*, za godinu 1959., str. 518.

⁶⁷⁵ Obalna pomorska karta 100-26 Brač – Hvar (Makarska), mjerilo: 1:100000, Hrvatski Hidrografski institut, Split, 2013.

4.3.2.3.7. Lučko svjetlo u Gradcu

Lučko svjetlo u Gradcu nalazi se na 6 m nadmorske visine, na glavi lukobrana od 1905. godine. Željezni stup na kamenom podnožju, bio je visok 4,6 m. Svjetlo je bilo zelene boje, vidljivosti 2 nautičke milje, D promjera 200 mm, jakosti 3 decimalne svijeće.⁶⁷⁶ Današnji objekt je crvena kula s galerijom i stupom. Značajka svjetla: lateralni – lijeva strana, sa svjetlom C Bl 3 s, (svjetlo crvene boje, bljesak svakih 3 sekunde), dometa 4 nautičke milje.⁶⁷⁷

4.3.2.3.8. Svjetleća plutača

Čim se započelo s radovima na novom lukobranu na ulazu u makarsku luku postavljene su dvije svjetleće plutače. Značaj prve plutače je bio lateralni – desna strana. Plutača je bila zelene boje s okom i znakom na vrhu (sigurne vode). Karakteristika svjetla je Z Bl 2s, (zeleno svjetlo, bljesak svakih 2 sekunde), dometa 2 nautičke milje.⁶⁷⁸



Slika 57. Svjetleće plutače na ulazu u luku Makarska. Umjesto ranije dvije tipa kao na slici lijevo, 2014. godine postavljena je jedna, tipa na slici desno⁶⁷⁹

⁶⁷⁶ PG KJ, za godinu 1935., str. 24.

⁶⁷⁷ Obalna pomorska karta 100-26 Brač – Hvar (Makarska), mjerilo: 1:100000, Hrvatski Hidrografski institut, Split, 2013.

⁶⁷⁸ URL-48.

⁶⁷⁹ URL-60.

Druga plutača je bila žute boje (Slika 57. – lijeva slika), sa žutim znakom "X" na vrhu. Ta plutača posebnog značaja upozoravala je plovila na trenutne radove. Karakteristika svjetla bila je Ž B1 2s, (žuto svjetlo, bljesak svakih 2 sekunde), dometa 2 nautičke milje.

Obje su uklonjene od strane tvrtke "Plovput" 25. travnja 2014. godine. Postavljena je nova svjetleća plutača (Slika 57. – desna slika) sa znakom na vrhu (sigurne vode) na 500 m od novoizgrađenog lukobrana čime je započela nova regulacija prometa u luci. Plutača je crvene boje, bijelo svjetlo je izofazno (izjednačen period svjetla i tame) svakih 5 sekundi, dometa 5 nautičkih milja.⁶⁸⁰

4.4. Pomorske djelatnosti

Prethodno znanstveno raščlanjene luke i lučice u brojnim su funkcijama raznolikih gospodarskih aktivnosti vezanih uz more i zaobalje, no ipak prvenstveno uz morski akvatorij. Drugdje duž istočne obale Jadrana, osim pomorskog prometa i ribarstva, dohodovni su bili pjeskarstvo, školjkarstvo, spužvarstvo, solarstvo, iskorištavanje drva iz zaobalja kao ogrjevnoga, ali i građevnog materijala u brodarstvu i sl.

Geomorfološki i meteorološki čimbenici Makarskog primorja, zbog smještaja luka i lučica u podnožju vrlo strmih obronaka Biokova, na relativno uskom prostoru, tijekom vremena bili su ograničavajući čimbenik u razvitku luka i njihove povezanosti s dužobalnim, a još više s naseljima u vlastitu zaobalju (Zabiokovlje). Ta ograničenja uputila su domicilno stanovništvo tek na tri temeljna aspekta pomorskih djelatnosti: pomorski promet i ribarstvo te turizam, lapidarno opisan na prethodnim stranicama doktorskog rada, ali gospodarsku djelatnost najnovijeg doba. I u tom

⁶⁸⁰ URL-49.

segmentu Makarsko primorje vrlo je posebno u odnosu na cjelinu istočnojadranskog akvatorija.

4.4.1. Pomorski promet

Kao luke manjeg značaja, luke na Makarskom primorju nisu detaljno prikazane u Pomorskim godišnjacima. Međutim, dostupni statistički podaci svakako omogućuju uvid u stanje trgovačke mornarice i ribarica, broj linija, promet brodova, putnika i robe. Prometna povezanost luka već je prethodno opisana tako da je ovdje izostavljena. Podatke za sve luke i sve godine, posebice nakon Drugog svjetskog rata, radi nedostatka izvora i statističkih podataka nije bilo moguće predstaviti.

Pomorski promet na Makarskom primorju je bio izuzetno važan jer se uslijed neizgrađenih ili neadekvatnih kopnenih prometnica gotovo cijeli robni i putnički promet, sve do izgradnje Jadranske magistrale, odvijao upravo preko luka. Vlasnici plovila s promatranim lukama pripadnosti nisu raspolagali plovilima velike i duge obalne plovidbe. Pomorska djelatnost u istraživanom razdoblju bila je lokalnog karaktera te su flotu isključivo činila plovila male obalne plovidbe. To su bile ribarice, lađe s pogonom na jedro i stroj (bracere, leuti, pasare i sl.) te čamci. U razdoblju između dva svjetska rata mogu se istaknuti parobrod "Makarske plovidbe" "Hajduk" (motorni pogon, iznad 25 BRT), "Sv. Nikola" iz Podgore u vlasništvu Ivana Vele (motorni pogon, 27 BRT, sa 3 člana posade), jedrenjak male obalne plovidbe "Gusar" iz Podgore u vlasništvu Mate Vele (55 BRT i 3 člana posade) te "Merkur" iz Podgore, u vlasništvu Bože Vele (71 BRT i 4 člana posade). Godine 1924. u *Popisu brodova trgovačke mornarice i jahta s Makarskom kao lukom pripadnosti* su parobrodi male obalne plovidbe: "Cetina" (226 BRT, 133 NRT, 540 KS), "Dinara" (118 BRT, 39 NRT, 250 KS), "Jadro" (327 BRT, 129 NRT, 320 KS), "Makarska" (226 BRT, 133

NRT, 540 KS) i "Mosor" (132 BRT, 49 NRT, 250 KS).⁶⁸¹ Godine 1951. spominje se ribarica na motorni pogon "Biokovac", vlasnika Središnje ribarske zadruge "Jednakost" iz Drvenika s lukom pripadnosti u Makarskoj, nosivosti 42 BRT, 115 KS.

Plovilo se duž cijelog Primorja, do okolnih otoka, po Splitskom okružju, do Ploča i Metkovića. Uloga značajnog izvoznika Zagore slabila je u ovom razdoblju izdizanjem i boljim kopnenim povezivanjem drugih gradova. Otežavajuća okolnost je bila i ta što na Makarskom primorju nije bilo značajnije industrije ili obrta koji su mogli konkurirati sa svojim proizvodima. Ako se uzme u obzir da luke Makarska i Baška Voda nisu više komercijalno iskoristive razumljivo je opadanje broja brodova manje obalne plovidbe. Za razliku od njih koji su u prosjeku imali posadu od jednoga do tri mornara, ribarice su brojale veću momčad. Nešto ribarica je bilo u vlasništvu zadruga, ali najveći broj njih bio je u privatnom vlasništvu. Svojom ribarskom flotom isticali su se Podgora, Drašnice, Baška Voda i Makarska (Tablice 25. i 26.).⁶⁸²

Trgovačka mornarica Makarskog primorja prikazana je u Tablicama 4. i 5.⁶⁸³ Ako ovu tablicu usporedimo s tablicom 26., koja prikazuje brojno stanje ribarica, vidljivo je da najveći broj plovila čine upravo ribarice. S obzirom na nedostatak sredstava, domaćeg kapitala i državnih poticaja najzastupljenija su još uvijek bila plovila s pogonom na jedra.⁶⁸⁴ Samo neznatan broj (većinom označeni čamci i ribarice) činila su plovila s motornim pogonom.

Luke koje se ističu najvećim brojem plovila su Baška Voda, Podgora, Makarska, Gradac i Drašnice. S manjim odstupanjem, situacija će

⁶⁸¹ Usporedi *Popis jedinica ratne mornarice, trgovačkih brodova i jahta sa oznakom znaka raspoznavanja i radiotelegrafskog zovnog znaka*, 1925.

⁶⁸² Kako se ne bi integralni tekst doktorskog rada opterećivao brojnim tablicama njih se donijelo na kraju, kao prilog.

⁶⁸³ S obzirom na količinu podataka nije bilo moguće staviti jednu tablicu već je ona podijeljena na dva dijela.

⁶⁸⁴ Usporedi Pomorske godišnjake.

biti ista i nakon Drugog svjetskog rata, s tim da će se trgovačka flota konstantno smanjivati u korist manjih nekomercijalnih plovila (Tablice 15., 16. i 17.). Najveći broj plovila na motorni pogon, u razdoblju prije Drugog svjetskog rata imala je Podgora, kao glavno ribarsko mjesto cijelog Primorja nekada i danas (Tablice 5., 15., 16., 17.).

Prema statistici prometa (Tablica 6., Grafikoni 1. i 2.) makarska luka bilježi najveći broj pristalih i otputovalih brodova od svih luka na Primorju. Razlog tome je dovoljno velika i izgrađena operativna obala, koja ipak kasnije nije mogla udovoljiti svim izazovima pomorske trgovine. Pristali parobrodi u luci svojim brojem i tonažom znatno nadmašuju broj jedrenjaka. Također, broj redovnih pruga veći je od onih slobodne plovidbe.⁶⁸⁵

Godine 1930. bilo je 2.555 pristajanja brodova s 478.017 t tereta, 1931. godine pristalo je 2.455 brodova s 532.820 t, a 1932. godine 2.089 brodova sa 487.675 t tereta. U odnosu na ostale luke splitske lučke ispostave, s količinom prometa robe tijekom 1930. godine Makarska je zauzimala 13. mjesto, odnosno sudjelovala je s 0,24% u cjelokupnom prometu.⁶⁸⁶ Već slijedeće godine zauzima 17. mjesto sa 0,21%, a 1932. godine uslijed gospodarske krize pada na 35. mjesto sa 0,12% udjela.⁶⁸⁷ Prema cjelokupnom prometu doputovalih i otputovalih brodova u 1932. godini Makarska je bila na 10. mjestu sa 4.172 broda te na 7. mjestu sa 975.208 t, iza Splita, Dubrovnika (I i II), Sušaka, Šibenika, Korčule i Kotora.⁶⁸⁸

Ista je situacija i s domaćim prometom robe koji s godinama opada (Tablica 7., Grafikon 3.), dok razmjene s inozemstvom nakon Drugog

⁶⁸⁵ Npr. 1930. godine bilo je redovnih pruga 2.386, a slobodne plovidbe 57; 1931. godine redovnih pruga 2.357, slobodne plovidbe 34; 1932. godine redovnih pruga 2.015, slobodne plovidbe 22 (*Pomorska statistika Kraljevine Jugoslavije*, Split, 1930., 1931. i 1932., str. 4, DAS).

⁶⁸⁶ *Pomorska statistika Kraljevine Jugoslavije*, 1930., str. 4., DAS.

⁶⁸⁷ Prvo mjesto po količini prometa je zauzimala luka Split (*Pomorska statistika Kraljevine Jugoslavije*, 1931., str. 4, 20; Isto, 1932., str. 4, 20, DAS).

⁶⁸⁸ Isto, 1932., str. 20, DAS.

svjetskog rata nije ni bilo. Nakon Makarske po količini robnog prometa slijedi Baška Voda (Tablica 14., Grafikon 5.), a domaći promet ostalih mjesta je neznatan ili ga uopće nema (Brela, Podaca, Brist, Bratuš, Promajna, Tučepi – Tablice 8., 9., 10., 11., 12., 13., Grafikon 4.). Količina uvezene robe u domaće luke prevladava nad izvozom, za razliku od prijašnjeg stanja. Nestanak starih makarskih obrta te prekid karavanskih putova uzrokovali su veći izostanak robe za izvoz. Pojavom gumenog opanka, nekada na daleko poznati obrti za izrađivanje kože za opanke čiji su se proizvodi širom izvozili, potpuno izumiru. Početkom tridesetih godina 20. stoljeća dolazi do opadanja prometa što se može dovesti u vezu s prisutnom gospodarskom krizom. Oporavkom tržišta krajem tog razdoblja promet će se ponovno znatnije povećati, ali ubrzo i usporiti. Naime, početkom Drugog svjetskog rata pomorska djelatnost je ograničena uslijed restrikcija i oduzimanja plovila. Potpuno je zamrla svaka pomorska trgovina izuzev najnužnije opskrbe.

Iskrcaj tereta u makarskoj luci tijekom 1946., 1947. i 1948. godine bio je povećan zbog potreba za obnovom grada i okolnih naselja nakon ratnih stradanja (Tablice 19. i 21., Grafikoni 6. i 8.). Međutim, u razdoblju koje je uslijedilo luka je izgubila svoju nekadašnju važnost, a pomorske i kopnene rute su je zaobišle. Također ni opremljenost, odnosno bolje reći neopremljenost luka (nedostatak skladišnog prostora, ograničena operativna obala, slaba prometna povezanost, udaljenost od regionalnih središta, mala dubina luka, nezaštićenost uslijed vremenskih nepogoda) značajni su čimbenici koji su utjecali na daljnji razvoj luka na Makarskom primorju. Nakon Drugog svjetskog rata naselja Primorja su se, od kraja 1950-ih godina, najvećim dijelom preorijentirala na turističku djelatnost (npr. na izletničke brodove) i na održavanje redovitih linija s obližnjim otocima.

Najveći promet putnika u razdoblju između dva svjetska rata (Tablica 18.) čine dolasci i odlasci u domaće luke, dok je povezivanje s inozemstvom neznatno jer tek manji broj stanovnika putuje u inozemstvo. Tako je 1927. godine usluge makarske luke koristilo ukupno 66.771 putnika, od čega samo 90 putnika s inozemnim odlascima ili dolascima, 1930. godine 70.429 putnika, od čega 52 putnika s inozemnim odlascima ili dolascima, a 1939. godine 63.505 putnika sa 34 putnika iz inozemstva. Promet putnika u luci Baška Voda je bio u konstantnom porastu s tim da su zabilježene dvije godine s izuzetno visokim brojem putnika, 1930. s ukupno 27.982 i 1937. godine s ukupno 19.239 doputovalih i otputovalih putnika. Razlog tome je ukidanje redovne linije Split – Makarska 1932. godine koja je pristajala i u Baškoj Vodi. U istom razdoblju nije zabilježen niti jedan inozemni dolazak ili odlazak u luci Baška Voda. Glavno inozemno odredište bila je Italija, a Makarska je još od kraja 19. stoljeća bila redovitom linijom spojena s Trstom i Venecijom. Razumljivo, razvojem turizma situacija će se promijeniti. Tako je nakon Drugog svjetskog rata broj putnika u makarskoj luci (Tablica 20., Grafikon 7.) svake godine znatno rastao, npr. 1952. godine 124.454 putnika, 1953. godine 147.467 putnika (za usporedbu Omiš je te godine imao 11.667 prevezenih putnika), 1957. godine 185.330 putnika, a 1963. godine 258.592 putnika. Početkom izgradnje Jadranske magistrale promet putnika je pao te je za 1967. godinu zabilježeno 46.416 putnika. Godine 1957. otputovalo je u inozemstvo 142 putnika, a doputovalo je iz inozemstva 149 putnika.⁶⁸⁹ Sukladno s izloženim rastao je i padao i broj pristiglih plovila (Tablica 19., Grafikon 6.). Tako je Makarska 1952. godine imala 2.146 prispjelih plovila s 211.153 NRT, Omiš 2.357 plovila s 120.757 NRT, Trogir 1.516 plovila s 49.768 NRT.

⁶⁸⁹ *PG FNRI*, za godinu 1957., str. 380.

Za Makarsku kao luku pripadnosti plovila postoje detaljni podatci zahvaljujući zahtjevu KNOO Makarska od 30. X. 1944. godine za popisom stradalih plovila (Tablica 31.).⁶⁹⁰ Sva su plovila manjih dimenzija od 3 do 7 metara duljine. Većinom su to ribarice, njih 18, te sportski brodovi. Broj plovila za cijelo Primorje moguće je iščitati iz popisa ratne štete (Tablice 33. i 34.). Međutim, ostaju otvorena neka pitanja: jesu li to sva plovila, jesu li svi vlasnici prijavili štete, koliko su mjerodavni troškovi i procjene štete? Prema izvješću NO Makarska na području cijele općine stradalo je za vrijeme rata oko 95% svih brodova. Povećanje prometa i broja plovila osjetilo se tek 1947. godine. Razumljivo, trebalo je pričekati raščišćavanje i osposobljavanje obale te obnavljanje postojećih i izgradnju novih turističkih kapaciteta.

Početakom šezdesetih godina, točnije 1962., ispostava Makarska broji 318 čamaca na vesla i jedra, nosivosti 241 BRT, 89 motornih čamaca, nosivosti 258 BRT, 934 KS, 44 ribarice na vesla i jedra, nosivosti 68 BRT, te 38 ribarskih čamaca na motorni pogon, nosivosti 223 BRT i 675 KS.⁶⁹¹ Prema podacima iz 1965. godine na području Lučke ispostave Makarska (koja je tada pod Lučkom kapetanijom Ploče) nalazi se 419 čamaca na vesla i jedra, s ukupno 466 BRT nosivosti, 107 čamaca na motorni pogon, nosivosti 405 BRT i snage 810 KS.⁶⁹²

Kako bi se spriječila zlouporaba ribarenja Glavna uprava luka i pomorskih putova 4. srpnja 1947. donosi propis o kretanju brodova. Njime se određuje da je slobodno kretanje na području luka pripadnosti na daljinu od 2 Nm od kopna, dok je na području lučkih ureda na otocima dozvoljena daljina od 1 Nm od obale samo za sportske jedrilice s i bez motora kao i za čamce s i bez motora, a ukoliko ta plovila žele prijeći označenu granicu

⁶⁹⁰ KNOO Makarska, Popis plovnih objekata, Prometni odjel I/II., DAS; KNOO Makarska I/IV 1945., DAS.

⁶⁹¹ PG FNRJ, za godine 1962./1963., str. 192.

⁶⁹² PG SFRJ, za godine 1964./1967., str. 173.

trebaju od nadležnog Lučkog ureda zatražiti potrebnu dozvolu koja vrijedi samo 24 sata. Posebna dozvola potrebna je i ribarskim kočama, brodovima koji vrše dubinski ribolov, ribarskim brodovima, sportskim brodovima za natjecanja i svim trgovačkim brodovima do i više od 5 tona nosivosti.⁶⁹³

Prema podacima Lučke ispostave Makarska za 1977. godinu u lukama Makarska i Drvenik pristiglo je i otputovalo 281.537 putnika, ukrcano je i iskrcano ukupno 52.581 vozila (automobila i autobusa), 9.677 teretnih kamiona, ukrcano je i iskrcano ukupno 44.588 t raznog tereta te je pristalo 4.713 plovila. Na području Ispostave iste godine, bilo je registrirano 1.050 plovila (236 ribarskih i 814 za vlastite potrebe), 95 plovila za prijevoz putnika i 3 veća broda (M/B "Turist", M/B "Putnik" i M/B "Vrulja", kapaciteta 48 putnika svaki). Upisano je 15 kočica i 8 ribarica te nekoliko plovila za prijevoz šljunka i morskog pijeska (*salbuna*), tzv. *salbunjeri*.⁶⁹⁴ Prema dostupnim Godišnjim izvješćima Lučke ispostave Makarska najveći broj stranih plovila prema zastavi plovila dolazi iz Njemačke, slijede Austrija, Italija i skandinavske zemlje. Većinom su to manja plovila (gliseri, jahte, jedrilice), a najviše uplovljavanja je bilo u kolovozu, srpnju, rujnu i svibnju. Nemoguće je napraviti detaljniju analizu promatranog razdoblja jer osim dostupnih Izvješća, ostali nedostaju ili su nepotpuni (Tablica 22.). Uočljiv je porast broja uplovljavanja stranih i domaćih plovila, izuzev ratne 1993. godine. Godine 1990. do 31. kolovoza bilo je 1.416 uplova, 1997. već 1.788, a 1998. godine 2.098. Godine 1995. ukrcano je 4.264 vozila, a iskrcano 4.691 vozila, dok je tijekom 2001. godine bilo ukrcano 49.566, a iskrcano 49.901 vozila.⁶⁹⁵ Prema Izvještaju Lučke ispostave Makarska godine 1999. bilo je dnevno pet pristajanja i isplavljenja trajekta u gradu Makarskoj. Radilo se o različitim trajektima

⁶⁹³ Lučka ispostava Makarska, Ograničenje kretanja brodova, br. 21921/U.P., 4. srpnja 1947., DAS.

⁶⁹⁴ MR, br. 111., 14. travnja 1978., str. 5.

⁶⁹⁵ Lučka ispostava Makarska, Izvješće o radu za 1995. g., Izvješće o radu za 2001. g., ALIMa.

prosječnog kapaciteta 40 vozila i 200 putnika.⁶⁹⁶ Dakle, jedina opterećenost luka na Makarskom primorju zabilježena je tijekom ljetnih mjeseci radi povećanja broja plovila (domaćih i stranih), porasta broja *charter* plovila, te neadekvatnih pristupnih cesta koje dovode do prometnog kolapsa posebno u gradu Makarskoj i Drveniku (Tablice 23. i 24.).

4.4.2. Ribarstvo

Ribolov na području Makarskog primorja, kao što je prethodno naglašeno, nije bio glavna djelatnost u svim naseljima. Međutim, često je to bio jedini izvor egzistencije za većinu stanovništva. Ribarstvo je najvećim dijelom bilo nasljedno zanimanje, koje se generacijama prenosilo s "koljena na koljeno".

Da je ribolov bio prisutan još od najstarijih vremena dokazao je M. Tomasović nizom arheoloških istraživanja tijekom kojih su u pećini Bubnjavači iznad svetišta Vepric, na polutoku Sv. Petar, lokalitetu Podstinje sjeverozapadno od sela Makar uz osteološke i keramičke ostatke pronađene i razne vrste morskih školjaka i puževa.⁶⁹⁷ U pećini na Viterskom točilu pored Zaostroga i u uvali Dračevac kod Tučepa pronađeni su kameni utezi za mrežu ili udicu, a u moru pored rta Erceg na Osejavi rimsko kameno sidro.

Duž cijelog Primorja nalaze se brojne "pošte" (ribarska lovišta), počevši od Vruje do Gradca. Najpoznatija su: Vruja, Soline, dio Hvarskog kanala, Šćitorovica, Gospe od Brela, Liskamen, Punta Rata, Soline, Laznica, Kuk kod Baške Vode, Promajna, Veliki Bratuš, Mali Bratuš, Ramova, Blaca, Šupjača, Kamena kod Tučepa, Garma, Žuč kamen, Komojača, Vire, Škaka, Žrnovnica i Tanka Punta kod Gradca. One su pogodne za lov parangalom i *mrižicama*. Za lov migavicom i girarama tu

⁶⁹⁶ Lučka ispostava Makarska, Urbroj: 530-03-06/08-2000-01, Predmet: Odgovor na Vaš faks od 2000-02-21, 3. veljače 2000., ALIMa.

⁶⁹⁷ M. TOMASOVIĆ, 2014., str. 231-272.

su: Donja, Sridnja i Gornja Vruja, Šćitovica, Donja-Sridinja i Gornja Lovuša, Pod vodu, Jakiruša, Valica, Podporat, Glavica Šćita, Šćit, Pod Dugi rat, Dugi Rat, Zidina, Pod Gospu, Donje, Sridnje i Gornje Soline, Puntin, Gornja i Donja Medvidovina, poviše Medvidovine, Loznica, pod Puntin od Kruške, Donja i Gornja Kruška, Ikovac, Pod Pajol, Česmina, Pri sri žala, Nugal, Dugi kuk, Puntin, Voda, Beroševa kuća, Pod Potok, Gornji Potok, posli Potoka, Skaline, Velika Sedra, Pod Stazicu, Stazica, Pod špilju, Rasadnik, Telac, Šarac, Sridnja, više Sridnje, Gornja, Pod potok, Promajna, Puntin, Pod liticu, Donje, Sridnje i Gornje Litice, Bratuš, Mali Bratuš, Krvavica, Batalo, Ramova, Blaca, Cvitačka, Jakića, Kučica, Velika luka, Gornji i Donji Brig, Donja Luka, Nugal, Nova pošta, Pod Gospom (ispod tučepškog groblja), Slatina, Sv. Juraj, Pliševac, ispred Mrkušičeve obale u Podgori, Igrane Vala, Komojača, Duba, Blato, Zaostrog, Marin vinograd, Podaca, Klokun, Brist. Veliki brak koji se nalazi u potezu od Komojače do Igrana 2 morske milje od otoka Hvara, na 1 morsku milju od Sv. Tekle prema Nuglu.⁶⁹⁸ Kao orijentacija korišteni su brojni sinjali, odnosno neke posebnosti na obali i stara jedinica *uzi*, po kojima su se ribari snalazili. Ne treba izostaviti ni planinu Biokovo kao logični prirodni orijentir.

Nedjeljom ili početkom sezone se obično izvlačio *brušket* za podjelu lovišta.⁶⁹⁹ Svatko je, naravno, priželjkivao neku od glavnih *pošta* jer su tako rasli izgledi za bolji ulov. Najčešća lovina bila je plava riba: srdele, skuše, incuni i tune.⁷⁰⁰ Od ostale ribe treba spomenuti ciple, arbune, trilje,

⁶⁹⁸ Kazivanje gospodina Paške Vele, profesionalnog ribara iz Podgore, od 1. rujna 2017. godine.

⁶⁹⁹ Ždrijeb ili bruškep propisan je i zakonom za cijeli Jadran od 1919. godine. Način ribolova početkom 20. stoljeća opisao je P. KAER, 1996a, str. 106-114. "Svaki je od njih (ribara – op. a.) priželjkivao jednu od glavnih *pošta* jer su one davale obično dobre izgleda za bolje ulove. Lovili su u mrižice, potezali migavice, salpavali parangale, svičaricom jata okupljali, s punim panjerima zorom se vraćali" (Isti, str. 148). "Ribolov se obavljao s tri lađe: leut i dvije svičarice. Na svakoj trati bilo je uposlano 16 ribara od kojih su bila četiri šijavca, dva svječara i patrun. Od lovine polovicu je dobijao vlasnik mreže i brodova, koji se brinuo za gorivo, a polovicu je dobijala družina. Od ove polovice šijavci i svječari su imali po dva dijela, patrun dio i po, a članovima družine po jedan dio. Kada su uvedene plivarice one su imale dva svičara i dva šijavca. Pripadao ih je po jedan i po dio, patrun je imao dio i četvrt, a družinari po dio" (J. RAVLIĆ, 2000., str. 30).

⁷⁰⁰ 28. travnja 1944. godine u Solinama je bio rekordni ulov tuna oko 10.000 kg. Iste godine u Baškoj Vodi je ulovljeno 1.200 komada tuna težine 20-25 kg.

lubine, komarče. Ribarilo se po danu i noći *pod svićom* (feralom na *petromaks*). Lovilo se na udicu, mrižicama, potezalo migavicama, bacao i *salpavao* (dizao) parangal. Običaj je bio da jedan ribar stražari na uzvišenom mjestu i kad ugleda jato glasnim povicima ili korištenjem roga ili paljenjem vatre dimom poziva ostale na brzo okupljanje i ribolov.⁷⁰¹ Prije današnjih modernih metroloških pomagala i prognoza vremenske prilike su se uočavale gledanjem u nebo, motrenjem mora i valova, vjetrova i *bava* (povjetarac).

U kolikoj mjeri je ribarenje do novog vijeka bilo za osobne potrebe, a u kolikoj kao izvor zarade, nije poznato. P. Kaer spominje proglas mletačkog Providura u Makarskoj u kojem stoji: "Svi su ribari domaći i strani, bili dužni dovesti se brodom izpod kule i namiriti ribom Providura i njegovu čeljad uz cieniu ustanovljenu od gradskih procienitelja".⁷⁰² Prve podatke o ribarenju imamo iz 18. stoljeća kod makarskog kroničara Nikole Gojaka koji po pojedinim godinama donosi zapise o lovu. Tako za svibanj 1743. stoji zapisano, "na 18 i danas ulovi se ribe dosti toliko skuša kako, i sardela, ko veće ko manje, i ova se sve, ulovila posada u donji pošta počamši od Baške Vode ter do Brataca, a više ništa. Na 19 istoga ulovi mriža Mije Grubišića 2 lađe pune skuša, i još, i drugi tko veće tko manje (...)." ⁷⁰³ A. Fortis je boravio u Makarskom primorju 1772. i 1773. godine. Navodi da se Primorci bave lovom na srdele i skuše potezačom, izlovom cipala, njihovim soljenjem i sušenjem izuzetno ukusne *butarge*.⁷⁰⁴

⁷⁰¹ Zapise o ribarstvu ovog područja donosi A. LULIĆ, 1860., a zanimljiv opis S. ZUBANOVIĆ, 2007., str. 222-229.

⁷⁰² P. KAER, 1996a, str. 126.

⁷⁰³ V. URLIĆ, 1990., str. 70.

⁷⁰⁴ Dok Gojakova kronika samo sporadično spominje ribarstvo i ulov, A. Fortis je detaljno opisao običaj ribarenja u Makarskom primorju, A. FORTIS, 1994., str. 221-227. "Dvanaest trata, koje zapošljaju oko sto pedeset ljudi, lovi svake godine u obilju skuše, srdjele, gire i ciple uz obalu Makarske i Primorja, premda se i oni tuže na nestašicu ribe od mase. Lov na ciple uz Primorje je bogatiji nego uz ostalo primorje Dalmacije. Ova vrsta ribe, koja mnogo voli slatku vodu, upadno se skuplja baš u ovakve predjele radi onih brojnih izvora, koji izvire ispod podnožja gora i slijevaju se u more svojom obilnom vodom izvirući usred mora (...). Pošto Primorci raspolove ciple, koje pod konac listopada love na pune lađe, običavaju im najprije izvući ikru, onda ih osole u barilima. Bez ovog zahvata bi se riba pokvarila radi onih jajašaca u njoj, jer ih radi otporne kožice na njima ne može dovoljno proći sol. Ikra Primorja nije

Makarski ljetopis, osim vremenskih prilika, također donosi i podatke o ribolovu posebno na srdele i ciple, po pojedinim godinama, navode se bogati i slabiji ulovi. Prema podacima A. J. Solde 1770. godine u Drveniku je bilo 8 gajeta, u Zaostrogu 5, u Podaci 6, u Gracu 8, u Bristu ni jedan brod, ukupno 27 gajeta, a na cijelom Primorju 22 mreže potegače.⁷⁰⁵ Iz istog razdoblja P. Kaer donosi tablicu (iz 1790. godine) prema kojoj je od Brela do Gradca bilo 118 brodova, 10 bracera i 108 gajeta, a V. Maštrović spominje isti broj i 1803. godine, i to: Makarska 3 bracere i 36 gajeta-leuta, Baška Voda 6 gajeta-leuta, Tučepi 1 bracara, Podgora 3 bracere i 12 gajeta-leuta, Gradac 6 gajeta i leuta, Podaca 9, Brist 11, Zaostrog 1 bracara i 6 gajeta-leuta, Drvenik 1 bracara i 7 gajeta-leuta, Živogošće 1 bracara i 4 gajete-leuta, Igrane 11 gajeta-leuta.⁷⁰⁶ Dakle, u Donjem primorju je 1803. godine postojalo 69 leuta, a u Gornjem primorju 39 leuta, 32-36 ljetnih potezača i 400-450 "ljetnih" ribara.⁷⁰⁷ Austrijska vlast nije pridavala veliku važnost ribarstvu, tako da je stanje bilo dosta nesređeno.

Za vrijeme francuske uprave s nekoliko Pravilnika o ljetnom ribarenju iz 1808. godine regulirana je ribarska djelatnost, a posebni naglasak je stavljen na izlov plave ribe, posebice srdela, zlouporabu slobode ribolova uporabom štetnih sprava i mreža, ukidanje nameta na svježju ribu te na određivanje metode i sredstva ribolova, razne zabrane i kazne, kao i ždrijeb za pošte.

Za vrijeme druge austrijske uprave na snazi ostaje Dandolov zakonik kojim su ukinuti brojni nameti iz mletačkog razdoblja, ali s vremenom

obilata, ali njezinu količinu nadvisuje kakvoća. Stanovnici Makarske i Primorja su možda najbistroumniji narod u svoj Dalmaciji i po naravi su obdareni za trgovinu. Ali su nam ovi štetni, jer znaju vrlo dobro računati, te malo svojih proizvoda (ribljih) šalju u glavni grad (Veneciju)" – A. M. STRGAČIĆ, 1959., str. 165.

⁷⁰⁵ A. J. SOLDO, 1970., str. 361.

⁷⁰⁶ P. KAER, 1996a, str. 108; V. MAŠTROVIĆ, 1968., str. 552, 553, 564.

⁷⁰⁷ V. URLIĆ, 1990., na stranici 77, f. 86., prepostavlja broj mreža potezača po pojedinim mjestima Makarskog primorja krajem 18. stoljeća, a V. MAŠTROVIĆ, 1968., 552-553, navodi popis vlasnika plovila.

nadopunjen novim propisima. Ribarstvo je podvrguto većoj kontroli i stavljeno pod nadležnost lučkih kapetana. Prema J. Basioliju godine 1846. u Makarskom primorju nalazi se samo 6 mreža potezača.⁷⁰⁸ Radi nedostatka mreža čest je slučaj da su se Primorci udruživali s ribarima iz Trpnja i s obližnjeg otoka Hvara.⁷⁰⁹ Godine 1860. cijelo Primorje je imalo 56 lađa od kojih su njih 14 ribarice, 1889. godine 17 ribarica i 86 čamaca, a 1890. godine 41 ribaricu i 76 mreža.⁷¹⁰ Ribarenje je većinom bilo sezonsko, "ljetno", a tek se nekolicina ribara bavilo tim poslom profesionalno dočim ostali usputno, ostajući težaci. Zaostalo stanje vlast je pokušala popraviti organiziranjem zadružnog rada posebnim zakonom iz 1873. godine.

Do kraja 19. stoljeća gotovo sva usoljena riba izvozila se u Grčku i Italiju. Međutim, kasnija slaba prodaja uslijed talijanske konkurencije kao i poskupljenje ribolovne opreme zadali su znatne poteškoće vlasnicima brodica. Problem je riješio C. Warhanek otvaranjem Tvornice za konzerviranje ribe (srdela, skuša i lokardi) 1904. u Makarskoj na predjelu Donja luka, koja je radila do srpnja 1929. godine.⁷¹¹ Ribarska pomagala su uglavnom bila primitivna, tako su se kao umjetno svjetlo koristila luč i drva (borovina), a kasnije razni petrolejski i plinski ferali.

Za 1911. godinu postoje detaljni podatci koje donosi I. Pastrović u svom *Ribarskom priručniku*. Prema tom izvoru u Makarskom primorju bilo je ukupno 88 brodova, nosivosti 190 t, s ukupno 484 ribara (Tablica 25.). Ostalih ribarskih sprava bilo je ukupno 316 na cijelom Primorju.⁷¹² Ovo razdoblje obilježili su postupna motorizacija te pojava kočarica i tunolovaca.

⁷⁰⁸ J. BASIOLI, 1959., str. 203.

⁷⁰⁹ V. URLIĆ, 1990., str. 83.

⁷¹⁰ O. LAHMAN, 1970., str. 523; V. URLIĆ, 1990., str. 84, f. 127., donosi količinu ulovljene ribe za pojedina mjesta Makarskog primorja. Zanimljiv podatak donosi i *NL*, br. 36., iz 1889., naime 4. svibnja ribari iz Baške Vode ulovili su rekordan broj tuna (15.000 kg).

⁷¹¹ Carl Warhanek, porijeklom Čeh, svoje tvornice otvorio je 1872. u Barcolli kod Trsta, 1896. u Komiži, 1898. u Trpnju, Veloj Luci i Korčuli. Prve godine poslovanja tvornica je izvezla 700.000 kutija srdela a sljedeće radi pomanjkanja sirovine samo 163.000 kutije (*JP*, br. 155., 8. srpnja 1929., str. 2).

⁷¹² I. PASTROVIĆ, 1913., str. 188-193.

Zanimljiv podatak donosi *Školska kronika* Pučke škole u Bristu, od 31. svibnja 1929. godine: "ovogodišnji lov skuša tako je obilan da se ni jedan starac u mjestu ne sjeća tako obilatog lova ove vrste ribe. Ribari, mornari pa i oni koji rijetko kad idu po moru, idu na lov. Divno je gledat lađe, koje križare morem pred Bristom, loveći burdelje. U malim lađicama po dva čovjeka s 2 panule za 2-3 sata lovili su preko 30 kg burdelje (...). Lov je trajao do konca augusta."⁷¹³ I 1936. kroničar bilježi "po cijele noći pred obalom Brista po 12 do 16 svijeća sa 6 do 8 srdelnih mreža (ogroman ulov po 20-30 kg u jednoj mreži), u noći od 1 do 2 na nogama je bilo cijelo selo. Starci preko 90 godina ne pamte."⁷¹⁴

Pokušaj osnivanja ribarskih zadruga kako bi se unaprijedio ovaj vid privrede, osigurali materijalni interesi članova i nabava ribarske opreme, nije do kraja polučio rezultate, jer je njihovo djelovanje bilo orjentirano samo na zajednički ribolov. Između dva svjetska rata postojale su samo četiri ribarske zadruge i to u Podgori (osnovana 1921.), koja broji 56 članova, a 1934. i 1938. nešto više, 62 člana; u Gradcu (osnovana 1927.), s 13 članova 1934. i 15 članova 1938. godine; u Igranima (osnovana 1928.) s 35 članova 1934. i 51 članom 1938. godine te u Drveniku (osnovana 1938.) s 11 članova.⁷¹⁵ Godine 1928. dolazi do povećanja broja ribarskih plovila u makarskom kotaru na 174, ali sa samo 553 ribara.⁷¹⁶ Uočljive su oscilacije u broju ribarskih plovila i broja momčadi. Većinom su to brodovi na jedro: leut, gajeta i guc. Najveći broj ribarskih posada konstantno ima Podgora, slijede Gradac, Makarska, Drašnice i Igrane (Tablica 26.).

*

Prema podacima iz *Pomorskih godišnjaka* ribarska savjetodavna komisija bila je nadležna za cijelo Makarsko primorje, a na njezinom čelu

⁷¹³ *Školska kronika Jednorazredne pučke škole u Bristu*, 31. svibnja 1929., DASt.

⁷¹⁴ Isto, od 1. srpnja 1936.

⁷¹⁵ *Statistika morskog ribarstva*, godina 1934., str. 89; Isto, godina 1938., str. 90.

⁷¹⁶ I. HRSTIĆ, 2016., str. 120.

se nalazio lučki kapetan i članovi (1928. godine dr. Mate Vilina iz Makarske, Josip Jurišić iz Baške Vode, Josip Vela iz Podgore, Ivan Šarić iz Makarske kojeg 1929. nasljeđuje Marijan Ivandić iz Promajne; prema podacima iz 1931. Ivan Franceski iz Makarske, Jakov Jurišić iz Baške Vode, Zamarija Stipić, Josip Vela iz Podgore, Marijan Ivandić iz Gradca, Mate Marušić i Andrija Jurišić iz Brista; u razdoblju od 1934. do 1941. Šimun Nola iz Podgore, Filip J. Morović iz Igrana, Leon A. Jurišić iz Baške Vode, Vicko P. Granić iz Promajne, a od 1939. članovi su i Jure Sutlić-Galić iz Gradca i Ivan Katanić iz Drvenika).

Godine 1933. za okružje općine Gradac lučki kapetan bio je Ivo Dujmović, dok su članovi bili: Mate Juras i Zamarijo Stipić iz Gradca, Mate Marušić i Andrija Jurišić iz Brista. Lokalnom komisijom Pomorske Uboške zaklade upravljaju lučki kapetan te Mate Srzić, Augustin Nola, Stipe Vela, Vicko Cvitanović, koji će svoju funkciju obnašati sve do početka Drugog svjetskog rata. Pod Financijskom direkcijom u Splitu nalazila se Lučka carinarnica I. reda zadužena za izvozno carinjenje kudjelje i nadzor nad tvornicom za preradu ribe, na čelu s veterinarom.⁷¹⁷

*

Broj ribarica opada u razdoblju između dva svjetska rata (Tablica 26.). Razlog tome je nepostojanje državnih poticaja, slab izvoz usoljene ribe, nedostatak domaćeg kapitala, slaba tehnička opremljenost ribara, što će biti aktualno i nakon Drugog svjetskog rata.⁷¹⁸

Od iznimne koristi su podatci o ulovu, vrstama ribarske opreme i ribaricama iz *Statistike morskog ribarstva Kraljevine Jugoslavije*. Od travnja do rujna 1934. ukupno je u Makarskoj ulovljeno 76.150 kg ribe, od

⁷¹⁷ Ured Financijske kontrole obavljao je nadzor na moru (s motornim patrolnim brodom) na i kopnu (područje Makarske, Kotišine, Makra i Velikog Brda).

⁷¹⁸ Neposredno nakon Drugog svjetskog rata u gradu Makarskoj poznati su ribari: Joze Paunović Čune, Marko i Frane Stipičević, Tome Ganga, Ante Mravičić, Ante Kajba, Joze Ševeto, Jako Tančica, stari Škendo, Leon Talajić Lone vlasnik jedrenjaka "Bog s nama" i braceri "Tri brata", a zajedno s Ivanom Srzićem kupuje motorni brod "Zmaj". Njegov sin Joze bio je posljednji makarski *salbunjer* s trabakulom "Mali Ante".

čega je najviše ulovljeno u svibnju (ukupno 28.200 kg), a u Baškoj Vodi u istom razdoblju je ulovljeno 2.640 kg ribe, i to samo u rujnu.⁷¹⁹ Iste godine u Makarskoj je ulovljeno 5.780 kg tuna, 140 kg polanda i 560 kg trupa, ukupno 6.480 kg u vrijednosti 76.630 Din. Prema dostupnoj evidenciji od 11 lučkih ureda lučke kapetanije Split, Makarska je po ulovu na 4. mjestu iza Vranjica, Omiša i Trogira. U Baškoj Vodi iste godine ulovljeno je 56 kg cipala u vrijednosti 540 Din.⁷²⁰

Ribari su nezadovoljni slabom prodajom ribe i njezinim plasmanom radi loše organizacije trgovine i prometa. Porastom cijena poljoprivrednih proizvoda u narednom razdoblju povećat će se broj ribara te prodaja svježih i prerađene ribe. Ukupno je od travnja do rujna 1938. u Makarskoj ulovljeno 191.380 kg ribe, od čega najviše u ožujku (89.500 kg), a u Baškoj Vodi 12.840 kg, od čega najviše u travnju (4.170 kg) (Tablica 28.).⁷²¹

Prema statistici ukupnog ulova iz 1938. na području splitske Lučke kapetanije (od 11 podokružja lučkog ureda) prvo mjesto drži Komiža, dok je Makarska na 3. mjestu. Iste godine u Makarskoj je ulovljeno 1.850 kg tuna, 110 kg polande i 470 kg trupa, ukupno 2.430 kg (u vrijednosti 25.650 Din), a u Baškoj Vodi 2.160 kg tuna, 70 kg polande i 160 kg trupa, ukupno 2.390 kg (ukupne vrijednosti 27.920 Din).⁷²² Cipala je ulovljeno u Makarskoj 1.140 kg, od čega je izvezeno u unutrašnjost 420 kg u vrijednosti 4.200 Din, a u Baškoj Vodi 340 kg, što je sve prodano lokalnom stanovništvu.⁷²³ Prema ukupnom ulovu tuna i srodnih riba za 1938. godinu Baška Voda je na 3. mjestu iza Omiša i Trogira, dok je Makarska na 4. mjestu. Pred početak Drugog svjetskog rata Makarsko primorje broji 28

⁷¹⁹ *Statistika morskog ribarstva*, godina 1934., str. 150.

⁷²⁰ Isto, str. 145.

⁷²¹ *Statistika morskog ribarstva*, godina 1938., str. 145.

⁷²² Isto, str. 146.

⁷²³ Isto, str. 151.

trata, 3 plivarice i 621 ribara, 1952. godine 592 ribara, od čega 42 profesionalna, a 1958. godine ribara je 526 (Tablica 29.).⁷²⁴

Nakon Drugog svjetskog rata te postupne normalizacije života i popravka plovila ribarska djelatnost se obnavlja. Već od studenoga 1944. bilo je dozvoljeno i neograničeno ribarenje u cijelom sektoru, osim uokolo otoka Biševa.⁷²⁵ Lokalne vlasti imenovale su ribarskog povjerenika koji je kontrolirao besplatnu raspodjelu ribe građanima i popravak mreža te je o tome izvješćivao nadležne svakih 8 dana.⁷²⁶

Prema dostupnim podacima Komisije za ratne štete na moru osim plovila, oštećen je, uništen ili odnesen i veliki broj ribarskih mreža, ribarskog pribora (fenjeri, konopi, parangali), pogonsko gorivo, slana riba, sol.⁷²⁷ Najveći broj ribara ponovno se spominje u Podgori. Zanimljiv je podatak da je u gradu Makarskoj izostao lov na srdele s obzirom da su se u gradu nalazile tek 23 mreže migavice.⁷²⁸

Ribarstvo je u konstantnom padu radi nezainteresiranosti državnih vlasti, nacionalizacije svih plovila iznad 60 BRT, povremenog nestanka ribe, nedostatka ribarske opreme, nemogućnosti ulaganja u nju te stalne konkurencije modernih talijanskih ribarskih flota. *Statistički godišnjak Jugoslavije iz 1953.* navodi da 1952. godine na cijelom Primorju ima 229 ribarica i 592 ribara od čega je najveći broj privatnika, odnosno sezonskih ribara (ukupno 383), privatnih profesionalnih je bilo 20, zadružnih sezonskih 167, a profesionalnih 14 te općedruštvenih 8.⁷²⁹ Najveći broj plovila ponovno su leuti i gajete na jedra i vesla, ukupno njih 185 prema

⁷²⁴ *Statistički godišnjak za 1953.*, NRH, Zavod za statistiku i evidenciju, Zagreb, 1954., str. 250; J. RAVLIĆ, 2000., str. 30.

⁷²⁵ *KNOO Makarska*, Gospodarski odjel, 1/III., Odsjek ribarstvo, Br. 870/44., 14. studenog 1944., DAS.

⁷²⁶ *KNOO Makarska*, Gospodarski odjel, 1/III., Odsjek ribarstvo, Br. 854/44., 13. studenog 1944., DAS. 29. travnja 1944. u Solinama u Brelima baškovoška družina Žilinih ulovila je ukupno 1.800 komada tuna, prosječne težine oko 20-25 kg (*MR*, br. 234., 1. siječnja 1985.). Posljednji brod tunjolvac "Lovac" prodan je oko 1965. godine u Tučepi, gdje ga je vlasnik prenamjenio u koču. Krajem 1984. brod "Lovac" kupuje Marko Cvitanović iz Baške Vode za lov na škampe (*MR*, br. 236., 5. ožujka 1985., str. 7).

⁷²⁷ *Komisije za ratnu štetu na moru (1945./1946.)*, Uništene mreže, ribarski pribor, kutija 31./4., GMM.

⁷²⁸ V. LASIĆ, 2012., str. 245.

⁷²⁹ *Statistički godišnjak za 1953. godinu*, 1954., str. 250.

izvješću iz 1952. godine.⁷³⁰ Najveći broj mreža su mreže stajaćice, njih 241, te migavice, njih 26.⁷³¹

Godine 1953. na području makarskog kotara ulovljeno je 1.648 tona ribe, od čega 1.413 tona male plave ribe; 184 tona pridnene ribe (bijela riba s morskog dna); 28 tona raznih rakova; 9 tona landovine; 8 tona velike plave ribe; 6 tona glavonošaca.⁷³² Samo u Makarskoj je ulovljeno ukupno 267 t ribe, od čega 189 t male plave ribe, dok je u cijeloj Dalmaciji ulovljeno 9.661 t.⁷³³ Prikazani ulov činio je 2,76 % ukupnog broja tona ribe ulovljene u Dalmaciji, odnosno 1,75 % od ukupnog broja tona ribe ulovljene u NR Hrvatskoj.⁷³⁴

Prema nepotpunim podacima iz 1954. godine *Opća poljoprivredna zadruga s.o.j. Baška Voda* nije zapošljavala najamne ribare, a imala je jednu mrežu migavicu (vrijednosti 18.000 Din), dvije mreže kočice (svaka vrijednosti 7.200 Din), jedan leut od 11 m s motorom "Coventry" jačine 25 KS (vrijednosti 644.000 Din), jednu gajetu od 5 m (vrijednosti 81.900 Din), jedan feral od 2.000 svijeća i jedan od 4.000 svijeća; *Poljoprivredna zadruga s.o.j. Drašnice* ljeti je zapošljavala 16 do 18 najamnika a zimi 6 do 8, imala je jednu mrežu plivaricu, jednu mrežu migavicu, dvije mreže kočice (ukupne vrijednosti 680.000 Din), jedan leut od 11 m s motorom marke "Coventry" jačine 20 KS (vrijednosti 600.000 Din), dva ferala od 4.000 svijeća (vrijednosti 80.000 Din); *Poljoprivredna zadruga s.o.j. Tučepi* zapošljavala je pet najamnih ribara u zimskom periodu a imala je jednu mrežu giraricu, dvije male mreže kočice (ukupne vrijednosti 161.000 Din), jedan leut od 13,30 m s motorom jačine 25 KS (ukupne vrijednosti 1.143,400 Din); *Zanatsko poduzeće Radnik iz Makarske* u ljetnim mjesecima je zapošljvalo pet najamnih radnika, a zimi tri, imalo je tri

⁷³⁰ Isto, str. 245.

⁷³¹ Isto, str. 248.

⁷³² Isto, str. 256.

⁷³³ Isto, str. 256.

⁷³⁴ D. VOJAK, 2012., str. 195.

mreže koće od 300 metara (svaka vrijednosti 25.000 Din), dvije mreže plivarice (svaka vrijednosti 18.000 Din), kočicu na jedan vijak "Alga" duljine 13,90 m s motorom jačine 100 KS (vrijednosti 1.200.000 Din), dok ferale nije posjedovalo nego ih se iznajmljivalo od privatnika (obično po dva).⁷³⁵ U Makarskoj je 1955. godine bila samo jedna ribarica i 46 čamaca.

Godine 1955. u Okružni registar je upisana *Ribarska zadruga "Mala Duba"*, ranije upisana u zadružni registar NOK Makarska. Prema Pravilima zadruge članovi prilikom upisa uplaćuju najmanje jedan udio koji iznosi 500 Din.⁷³⁶ U Podgori je 5. siječnja 1958. godine osnovana *Ribarska zadruga Podgora* koja je bila registrirana za lov, uzgoj, prodaju, otkup i preradu ribe i ribljih preradevina, štedno kreditno poslovanje, brigu o stručnom i kulturno-prosvjetnom uzdizanju svojih članova. Prema njihovom Pravilniku koji je uobičajan, članstvo je bilo dobrovoljno, a svaki radnik koji stupi u trajni radni odnos sa zadrugom stječe pravo za članstvo.⁷³⁷

⁷³⁵ *NOO Makarska*, Ribarski registar, 1/IV., Narodni odbor gradske općine Makarska, Br. 3079/54; 962/1954; 173/54; 260/54; 1753/54, DAS.

⁷³⁶ Rješenje Okružnog privrednog suda u Splitu, od 7. travnja 1955.; Zapisnik sa konstituirajuće sjednice upravnog odbora Ribarske zadruge "Mala Duba" od 26. veljače 1958.; Prijava radi upisa promjena u Registar; Rješenje, Broj: Fi – 206/58-2., od 31. ožujka 1958.; Pravila Ribarske zadruge "Mala Duba" od 6. studenog 1953., DAS.

⁷³⁷ *NOO Makarska*, Odjel Tajništvo, 10/II., Pravila Ribarske zadruge so.j. Podgora, DAS.



Slika 58. Ribari u Drašnicama⁷³⁸

Upravo su podgorski ribari prvi koristili koće, a imali su i najveći broj ribara. Nakon njih slijede ribari iz Drvenika, Drašnica te Bratuša i Promajne. Broj profesionalnih ribara bio je u konstantnom padu (izuzev kratkog razdoblja sedamdesetih godina 20. stoljeća), kao i broj sezonskih ribara, dok se povećao broj povremenih.

Godine 1987. ribari na Makarskom primorju su nezadovoljni suradnjom poduzeća za otkup ribe ("Koteks" i "Razvitak") i planom za iznajmljivanje mora talijanskim ribarima u trajanju od 7 godina.⁷³⁹

Problem je i što je postojala samo jedna benzinska crpka za plovila koja je smještena u Makarskoj, zapadno od trajektnog pristaništa.⁷⁴⁰ Iskrcaj ribe s brodova dužih od 15 metara moguć je samo u lukama Makarska i Drvenik.

Inspekcijski nadzor nad morskim ribarstvom do 1. siječnja 1995. godine obavljali su djetanici Lučke kapetanije, međutim promjenom

⁷³⁸ Privatna zbirka Luke Šodana.

⁷³⁹ *MR*, br. 270., 29. prosinca 1987., str. 5.

⁷⁴⁰ U prošlosti se skladište za gorivo nalazilo kod današnjeg trgovačkog centra "Sveti Nikola" u Makarskoj. Bačve s gorivom su se dovodile do luke gdje su se kukama prebacivale na brodove.

Zakona o morskome ribarstvu, članak 51., više nisu bili za to nadležni.⁷⁴¹ Za obavljanje inspekcije odgovorni su ribarska inspekcija, inspektori sigurnosti plovidbe, policijski službenici te ovlaštene osobe Obalne straže i gospodarski inspektori Državnog inspektorata.

I danas je osjetan pad broja zaposlenih u ribarstvu.⁷⁴² Problemi su ostali isti uz, naravno, novopridošle: slabi državni poticaji, previsoka davanja i cijene pogonskog goriva, odnosno povećanje troškova poslovanja, loša prodaja ulova zbog pada standarda stanovništva, povećanog uvoza strane svježije i zaleđene ribe, neusklađenosti sa zakonodavstvom EU.⁷⁴³

Prema podacima iz 2014. godine u Makarskom primorju su 22 kočara i vlasnika migavica i to: u Makarskoj Ozren Urlić i Nikša Ćiro Puharić; u Promajni Igor Ivandić, Ante Babić, Zoran Ivandić, Mate Granić i Ante Ivandić; u Tučepima Dragan Čović i Toni Lalić; u Drašnicama Toni Urlić i Tonči Alač; u Podgori Ivica Vela, Petar Vela, Paško Vela, Edo Vela, Duško Vela, Jure Vela, Mario Vela, Neno Vela, Denis Kržanić, Vladan Bjedov i Darko Kunac.⁷⁴⁴

⁷⁴¹ Lučka kapetanija Split, Klasa: 342-01/95-01/01., Urbroj: 530-02-95-1., Predmet: Obavljanje ribarske inspekcije, Split, 13. siječnja 1995., ALIMa.

⁷⁴² U Drveniku je 2017. g. samo jedan profesionalni ribar, Ranko Delić.

⁷⁴³ Prema kazivanju ribara Paške Vele, predsjednika Ribarske zadruge Makarskog primorja "Mali Vicenco" i potpredsjednika Ceha ribara u Obrtničkoj komori Splitsko-dalmatinske županije.

⁷⁴⁴ Prema kazivanju Paška Vele od 1. rujna 2017.

5. ZAKLJUČAK

Propitujući mikroregionalnu posebnost Makarskog primorja može se zaključiti da je ovo područje sa zamjetnim brojem uvala i izvora pitke vode u prošlosti bilo zanimljivo pomorcima. Nedvojbeno su tu pronalazili zaklonište u slučaju nevremena, opskrbljivali se vodom, a naravno ne bi trebalo izostaviti ni trgovačku razmjenu s lokalnim stanovništvom. U kolikim okvirima je bila ta trgovina još uvijek nije poznato, ali je njena prisutnost zabilježena arheološkim nalazima iz prapovijesnog i antičkog razdoblja.

Luke na Makarskom primorju nastale su u uvalama koje su prirodno zaštićene od djelovanja valova i vjetrova iz barem jednog kvadranta te uz neizostavan izvor vode i s obradivom površinom u neposrednoj blizini. Uz obalu su smještene gusto zbijene kamene kuće i radijalno (npr. Makarska, Brela, Baška Voda, Drvenik, Gradac) ili linearno položena naselja (npr. Promajna, Bratuš, Tučepi, Podgora, Živogošće, Brist). Cestovna povezanost nije odigrala neku značajnu ulogu u nastanku naselja i više će utjecati na kasniji razvoj mjesta i luka. Luke su malih dimenzija i komunalnog značaja, izuzev trajektnih pristaništa u Makarskoj i Drveniku.

Kontinuitet naseljenosti uz obalu nije bio jednak na cijelom području kroz prošlost. Stanovništvo se radi opasnosti većinom zadržavalo na podbiokovskim padinama, tek povremeno se spuštajući uz obalu. Međutim, strateški raspoređene gradine, još iz prapovijesnog razdoblja, pomno su kontrolirale morske kanale i pješačke komunikacijske rute prema moru i Zabiokovlju. Kontinuirani pad broja stanovnika u podbiokovskim selima od početka 20. stoljeća uzrokovao je mehaničko kretanje i porast broja stanovnika u obalnim naseljima, a devitalizaciju zaleđa.

Luke i lučice na Makarskom primorju kroz povijest neujednačeno su se razvijale. Razlog tome su geomorfološki i meteorološki čimbenici, te nedovoljna državna zainteresiranost. Izgradnja pristaništa i obale kod

većine luka započela je krajem 19. stoljeća za vrijeme austro-ugarske vladavine. U spomenutom razdoblju izgrađeni su svi obimni lučki uređaji, dok su kasnije intervencije bile uvijek u obliku sanacija postojećih ili izgradnje manjih lučkih objekata. Ranija razdoblja slabo su arhivski dokumentirana te se mogu pratiti jedino analizom skromnog materijala. Usprkos nastojanjima lokalne zajednice i istaknutih pojedinaca, gradnja luka je bio mukotrpan i dugotrajan proces koji ponegdje još uvijek nije završen.

Do 1918. godine donekle izgrađena pristaništa imale su Baška Voda, Makarska, Podgora, Drašnice, Igrane, Živogošće, Drvenik i Gradac. Izložene vjetrovima, luke su pružale slabu zaštitu domicilnim plovilima i parobrodima tako da su tek pojedine mogle udovoljiti osnovnim zahtjevima pomorske trgovine i djelatnosti. Skromna pristaništa imala su jedan veći gat za prihvatanje putnika i robe, poneka manji gat (jedan ili dva) s lijeve ili desne strane koji je služio kao osiguranje od nakupljanja pijeska te kamene ili željezne kolone za privez plovila. U razdoblju između dva rata lučka izgradnja podrazumijevala je sanaciju oštećenja uslijed teških južina ili orkanske bure, te radove manjeg opsega kao nasipanje obale kako bi se dobila veća dubina mora, produženje glavnog gata koji dobiva funkciju lukobrana, uređenje vodno-komunalne infrastrukture. Svjetski sukobi koji su potresali prošlo stoljeće ne samo da su kočili razvoj, već su svojim razaranjima uništili većinu lučke infrastrukture u gradu Makarskoj, Gradcu, te Podgori. Izgradnja nakon Drugog svjetskog rata bila je selektivna, ovisno o stupnju razaranja ili važnosti određenih naselja. Tako je u prvi red luka za obnovu ušla samo Makarska. Usredotočenost državne politike na velike luke dovela je do posljedičnog zanemarivanja manjih. Tempo razvitka i gospodarska valorizacija nisu bili usklađeni ni s lokalnim potrebama. Sve do 1970-ih godina 20. stoljeća mještani manjih mjesta sami su nadograđivali ili produživali pristaništa bez prostornih planova. Izgled

luka je danas neprivačan i neujednačen. Većina ih ima jednostavnu, nepopločanu betonsku obalu s improviziranim privezištima (Drvenik – Porat, Drvenik – Portina, Drašnice – Stari Porat, Zaoštrog).

Graditeljski pritisak na obalu intenzivirat će se tek od 1970-ih godina povećanjem broja sportskih i rekreacijskih plovila. Najveći dio tih gradnji nije potkrijepljen ni pripadajućim dozvolama ni arhivski što predstavlja izniman problem za povijesno osvjetljavanje razvoja luka i lučica.

Osnovna obilježja svih luka do 1980-ih godina 20. stoljeća su ista. Luke imaju kratku operativnu obalu, mali broj vezova, ne raspolažu sa skladišnim prostorom, nemaju komunalne priključke za struju i vodu, a pojedine niti rasvjetu. Radi brojnih bujičnih potoka, izvora i oborinskih odvodnih kanala koji nanose recentni materijal i zatrpavaju obalu, luke su i plitke te neadekvatne za prihvat većih plovila, posebice teretnih. Regulacija luka, većinom u drugoj polovici 20. stoljeća, i produženje operativne obale donekle će riješiti problem. Najveći broj lučica je komunalnog značaja te služe isključivo za privez manjih domicilnih plovila. Izuzetak je turistička sezona kada služe za prihvat turističkih i sportsko-rekreacijskih plovila. Međutim, i tu se uočava nedostatak u broju i kvaliteti vezova i sidrišta.

Domovinski rat ponovno će biti čimbenik koji je usporio razvitak tako da se tek krajem 1990-ih godina 20. i početkom 21. stoljeća pridaje veća pozornost lučkim izgradnjama kao jednoj od strategija za daljnji razvitak turizma. Prostor Makarskog primorja usmjeren je upravo na turizam kao osnovnu dohodovnu djelatnost. Pod pretpostavkom restrukturiranja, selektivnosti i modernizacije ponude, pozornost se u prvom redu pridaje unapređenju nautičkog turizma s posebnim naglaskom na svrhovito korištenje i ekološke standarde. Upravo je ovo posljednje kočilo izgradnju lukobrana u Makarskoj krajem 1990-ih godina.

Pomorstvo je uslijed geomorfoloških i meteoroloških čimbenika, smještaja luka i lučica na uskom pojasu podno planine Biokovo, prometne

nepovezanosti i velikog siromaštva, uglavnom bilo slabije razvijeno. To je ujedno i osnovni razlog što su dimenzije i značenje luka, u usporedbi s drugim istočnojadranskim lukama, bile male. Njihova kvantiteta i vrijednost ne ukazuju na prioritet državnih ulaganja. Osim toga, kasno se pristupilo uređenju operativnih obala. Zašto stanovnici Makarskog primorja nisu uspjeli razviti sav svoj potencijal na pomorskom planu predstavlja nedoumicu i otvara novo poglavlje u sagledavanju važnosti pomorskog naslijeđa ovoga kraja. Ono je pak vidljivo kroz ostatke prošlosti, arheološke artefakte i brojne toponime.

Pa ipak, premda pomorstvo nije bilo osnovna privredna grana na cijelom području Makarskog primorja, u nedostatku kopnenih prometnica luke su povezivale naselja uz obalu sa zaleđem i obratno te su omogućavale živu gospodarsku aktivnost. Luke i lučice bile su od iznimne važnosti stanovništvu Makarskog primorja. Bile su u funkciji dužobalne plovidbe te su kroz cijelo vrijeme, od nastanka naselja, djelovale više ili manje ovisno o potrebi tadašnjih vlasti i snalažljivosti samih stanovnika, posebice u 19. stoljeću osnutkom domaćeg parobrodarskog društva „Braća Rismondo“. Sav trgovački promet s Dalmatinskom zagorom, obližnjim otocima te dijelom zapadne Bosne i Cetinske krajine, sve do kraja 1920-ih godina, odvijao se upravo preko Makarske i Baške Vode. Posljedični gospodarski napredak odraziti će se na prostorni preobražaj dijela naselja Makarskog primorja (Makarska, Baška Voda), dok su se ostale male urbane i ruralne cjeline sporo modernizirale. Proces će kasnije ubrzati pojava turizma. Jedinstveni spoj kopna i mora, kojim se odlikuje Primorje, svakako je bitan čimbenik koji je utjecao na razvoj turizma. Kao siguran izvor prihoda, naselja uz obalu privlače sve veći broj stanovnika. Međutim, nakon Drugog svjetskog rata izgradnjom Jadranske magistrale, koja je ubrzala dnevnu cirkulaciju i izdizanjem većih trgovačkih središta, koja su bolje povezana s okolicom, znatno se smanjuje tranzitna uloga luka. Trgovina sa zaleđem

nije više tako aktivna kao prije, nestaju stari obrti, a novi život lukama i naseljima udahnut će opet turizam podižući standard i omogućujući prosperitet stanovništva.

Osmišljavanje koncepcije nautičkih luka jedan je od prioriternih ciljeva razvitka turizma u Republici Hrvatskoj. Makarsko primorje u tom smislu ima sve potrebne preduvjete: prirodno-geografske, klimatske, izgrađene smještajne kapacitete. Usprkos svim prostornim planovima, radi nedostatka financijskih sredstava mogućnosti većina luka su još uvijek slabo iskorištene, premda bi njihova samoodrživost, naravno nakon značajnoga početnog investiranja, bila moguća. Ponegdje je manjak državne inicijative nadoknadila privatna izgradnjom marina i pristaništa (Krvavica i Promajna) koje su tek nakon gradnje pristupile procesu legalizacije.

Postavljena početna pitanja i temeljne postavke rada zaokružiti će završno razmatranje. Iz navedenih statističkih podataka primjetno je da je pomorska djelatnost u 20. stoljeću sve do Drugog svjetskog rata bila je živahna. Međutim, 1960-ih godina izgradnjom Jadranske magistrale, teretni promet je zamro dok je putničko-turistički izuzetno razvijen, posebice redovite brodske linije i izletnički brodovi (trajektna pristaništa Drvenik i Makarska), sa sezonskim poslovanjem, od lipnja do rujna. Godine 1968. prestao je linijski parobrodarski promet na Makarskom primorju a uskoro ga zamjenjuje trajektni promet.

Ribarstvo je bilo slabo razvijeno i nije bilo osnovna dohodovna djelatnost na Makarskom primorju. Dominatno je bilo seljačko-težačko stanovništvo orjentirano na poljoprivredu. Po broju ribarica i momčadi ističu se luke Podgora, Baška Voda, Makarska i Drvenik. Kao i na većem dijelu hrvatske obale, ribarska flota je u konstantnom padu još od 1930-ih godina. Smanjuje se i broj profesionalnih ribara zbog brojnih problema s kojima se suočavaju (slabih državnih poticaja, tehničke neopremljenosti,

nedostatka domaćeg kapitala). Premda su početkom 20. stoljeća Baška Voda i Makarska poznate po velikom ulovu plave morske ribe (tune, srdele) većinom se lovilo za lokalne potrebe, a Tvornica sardina u Makarskoj 1933. godine prestaje s radom.

Izvan turističke sezone najveći broj plovila pripada domicilnom stanovništvu i to su većinom manji brodovi. Turističke linije u stalnom su porastu, kao i broj *charter* plovila, ali svi su oni sezonski ograničeni što predstavlja značajan problem. Visoki broj sezonskih dnevnih posjetitelja zagušuje luke. Prometno-tehnička obilježja nisu kod svih primjerena što se posebno vidi ljeti kada su primjerice grad Makarska i Drvenik zagušeni vozilima koja žele u trajektno pristanište. Loše prilazne ceste, nedostatak parkirališta, komunalnih priključaka i mogućnosti prihvata otpada s plovila još uvijek su veliki problem većine luka i lučica. Pokazatelji su to neorganiziranog gospodarenja prostorom. Veći broj vozila i plovila samim tim nameće potrebu za povećanjem lučkih kapaciteta u svim naseljima.

Zbijene kuće tik uz samu obalu ne samo da otežavaju nego i onemogućavaju proširenje postojećih prometnica. Povećanje broja stanovnika, prostorni razmještaj i pritisak na priobalni dio, utjecali su kroz prošlost na izgled luka i lučica, te degradaciju priobalnog prostora. Društveni i razvojni procesi novih urbanih cjelina nisu potencijalno djelovali na lučku gradnju. Međutim, trebalo bi očekivati da će u budućnosti pritisak planirane infrastrukture i broja posjetitelja na ekološki sustav i okoliš manjih naselja, sigurno biti daleko veći. U skladu s tim se i planiraju prostorno-planske razvojne vizije. Treba spomenuti i saturiranje, nelegalnu i samovoljnu izgradnju, uzurpiranje pomorskog dobra (putem privatnih gatova, betoniranja plaža) što u novije vrijeme predstavlja ozbiljan problem.

Pojedine luke i lučice su pod koncesijom hotelskih poduzeća ili ribarsko-sportskih društava čija zadaća je održavanje reda i infrastrukture.

Financiraju se iz članarina, troškova korištenja vezova i svih sadržaja lučke infrastrukture. Njihova održivost danas je vezana najvećim dijelom za sezonski turizam.

Kapacitet luka, izuzev Makarske a dijelom i Baške Vode, nije nikad bio velik. Većinom su lokalnog karaktera, ograničenog kapaciteta, slabe gospodarske iskoristivosti i manjeg opsega. Upravo stoga i nisu mogle udovoljiti povećanoj prometnoj potražnji nakon Drugog svjetskog rata.

Uočljiva je razlika u razvoju i izgrađenosti lučke infrastrukture Donjeg i Gornjeg Makarskog primorja. Danas su pojedine luke (Baška Voda, Krvavica, Makarska, Tučepi, Podgora) suvremeno opremljene osnovnom i dodatnom lučkom infrastrukturom za pružanje prometnih usluga i prihvata većih i manjih plovila. Izuzev njih ostale se (posebice na području Gornjeg Makarskog Primorja) i dalje suočavaju s brojnim problemima: nedostatkom vezova i parkirališta, nedovoljnom i neadekvatnom zaštićenošću, zagušenošću automobilima tijekom turističke sezone, nemogućnošću prihvata nautičara, dotrajalošću pristaništa. Bržu modernizaciju usporava slaba urbanizacija i nedostatak financijskih ulaganja.

Brodograđevnu djelatnost također nije lako pratiti s obzirom na skromne podatke, odnosno nedostatak arhivske građe, dok su službene publikacije bilježile samo škverove s više od tri zaposlenika. Sigurno su u svakom mjestu u nekom razdoblju bili pojedinci koji su bili vješti s alatima i sposobni obaviti manje ili veće popravke brodova. Dakle, brodogradnja je bila usmjerena na zadovoljavanje lokalnih potreba. Materijala je bilo u izobilju: borovine za podvodne dijelove i kobilicu, hrastovine za prove, krme i kolumbe, jelovine za madijere, murovine za rebra broda, borove smole (*pakline*) za premaz i zaštitu. Jedini veći škver, u vlasništvu obitelji Dužević, djelovao je u Makarskoj na predjelu Donja luka. Nesumljivo su svi okolni kalafati tu započeli i izučili svoj nauk. Privatno brodogradilište

„Marušić“ u Bristu još uvijek radi, ali preorijentacijom na plastična plovila suočili su se s neminovnim opadanjem posla.

Luke i lučice su oduvijek bile integrirane u život mjesta. Čak i kad nisu imale izgrađenu modernu lučku infrastrukturu, stanovnici su ih svakodnevno koristili za primarne i sekundarne potrebe, prevozeći robu, ribareći i odlazeći u svoje maslinike ili vinograde na obližnjim otocima ili uz obalu. Ponekad im je brod bio jedino prijevozno sredstvo. Samoaktivacijom dolazi do izdizanje pojedinih pomorskih obitelji, kao na primjer obitelji Rismondo u 19. stoljeću, koja je imala značajan utjecaj ne samo na pomorstvo Makarskog primorja već i šire. Međutim, isti proces nije zabilježen u novijem razdoblju. Novonastali društveni poredak nakon Drugog svjetskog rata bio je ograničavajući za svaku privatnu inicijativu, a uspostavljene i forsirane ribarske zadruge nisu postigle željeni učinak. Zanačajnu ulogu odigrala je i slaba cestovna povezanost sve do 1965. godine, odnosno do izgradnje Jadranske turističke ceste. Komparacijom razvoja luka na Makarskom primorju s drugim lukama sličnog kapaciteta u bližem okruženju, npr. Omiš, Trogir, Hvar, Stobreč, Jelsa, Dugi Rat, dolazi se do zaključka da je njihov razvoj bio iznimno sličan. Naime, sve su izgrađene u drugoj polovici 19. st., lokalnog su karaktera i manjeg obima. Njihov razvoj ovisio je o kretanju robe iz zaleđa, a parobrodarska društva su se orijentirala na obalnu plovidbu. Kao tranzitne luke ovisile su o ponudi i potražnji svog zaleđa. Sve do druge polovice 20. st. među spomenutim lukama se ističe Makarska po obimu pomorske trgovine (prometu robe i putnika), dok je promet ostalih luka na Makarskom primorju neznatan. U odnosu na veće luke (Split, Sušak, Dubrovnik, Šibenik, Kraljevica, Crikvenica, Korčula, Kotor, Tivat...) udjel makarske luke u cjelokupnom prometu doputovalih i otputovalih brodova je malen. Stanovnici makarskog primorja više su u prošlosti bili orijentirani na poljoprivredu, stočarstvo i neke druge grane privređivanja nego li na pomorsku trgovinu. S obzirom

na blizinu ili bolju cestovnu povezanost s većim središtem (Split) ili zaleđem, neke luke (npr. Trogir) će gospodarski napredovati dok će se Makarska preorijentirati na turistički prijevoz putnika.

Usmjerenost na more i suživot s morem prisutni su od najranijih vremena, kao prirodna spona otoka i kopna, unutrašnjosti i Primorja. Nesumnjivo su se djelatnosti i umještosti plovidbe i ribarenja na području Makarskog primorja učili od "malih nogu". U nekim mjestima, kao primjerice u Podgori, "obiteljsko zlato" – ribarski brod i zanat se još uvijek prenose "s koljena na koljeno". Proučavanje međuodnosa i simbioze stanovnika i luka, ribara i mora, težaka, trgovaca i trabakula, složen je proces koji zasigurno zahtijeva multidisciplinarni pristup i višegodišnje izučavanje.

Na koncu, s obzirom da je postojeća lučka infrastruktura nedovoljna, neodržavana i derutna, strateški razvoj luka na Makarskom primorju svakako bi trebao biti usmjeren na podizanje lučke ponude na višu razinu, u svrhu stvaranja konkurentnosti ponude, a u skladu s novim zahtjevima turističkog i nautičkog tržišta koje nameće povećanje rekreacijskih plovila. Ograničavajući čimbenik u tom smjeru je utjecaj na tradicionalni krajolik i saturiranje obalne crte. Dosadašnji projekti su većinom za zadaću imali samo osiguranje plovila i obale od razarajućeg učinka vjetrova i valova. Iako lokalna zajednica razumije potrebu, često nije bila u stanju, radi financijskih sredstava, realizirati projekte nautičkog turizma. Strateški gledano, nautički turizam je od krucijalne važnosti za budući razvoj i ekonomski napredak svih mjesta Makarskog primorja.

6. POVIJESNI IZVORI I LITERATURA

6.1. Povijesni izvori

6.1.1. Neobjavljeni povijesni izvori

Arhiv mapa za Istru i Dalmaciju u Splitu (Državni arhiv u Splitu)

Katastar Dalmacije iz prve polovine 19. st., Katastarska mapa br. 334., listovi 9, 10 i 12. (Makarski distrikt).

Katastar Dalmacije iz prve polovine 19. st., Operat poreske procjene za sela Makarskog distrikta.

Arhiv Jugoslavije u Beogradu

Ministarstvo pomorstva SFRJ, *Komisija za reviziju projekata*, 1925-1932., Izgradnja pomorske infrastrukture na jadranskoj obali – situacioni planovi raznih luka, 552-85-102.

Državni arhiv u Splitu (fondovi)

Direkcija pomorskog saobraćaja, 323/1.

DPS 40., Građevni dnevnik za popravak zgrade Pomorskog Svjetionika S. Petar u Makarskoj, 23.449/30.

Kotarski NOO Makarska, Gospodarski odjel, III/1.

Kotarski NOO Makarska, Lučka kapetanija, I/1., II/1.

Kotarski NOO Makarska, Odjel Tajništvo, VI/2., XIII/2., V/3., XIII/3., III/4., VI/4., III/6.

Kotarski NOO Makarska, Odjel tehnički radovi, IV/1., VI/1.

Kotarski NOO Makarska, Prometni odjel, II/1., IV/1.

Lučka kapetanija Split, Uprava pomorskih gradnji, kutija 170., Opći spisi 1867/1918, br. 755.

Lučka kapetanija Split, Uprava pomorskih gradnji, kutija 170., Opći spisi
1867/1918, br. 128, ex 1917.

Narodni odbor kotara Makarska, Odjel saobraćaj, V/1., VII/1., I/10.

Narodni odbor kotara Makarska, Odjel Tajništvo, IV/1., VI/1., VII/1.,
VII/26., II/34.

Narodni odbor kotara Makarska, Odjel trgovine i opskrbe, III/1.

NOO Makarska, Odjel Tajništvo, 10/II., Pravila Ribarske zadruge so.j.
Podgora.

NOO Makarska, Ribarski registar, 1/IV, Narodni odbor gradske općine
Makarska.

Popis Narodnih odbora općine Makarska, Odjel Tajništvo, II/1., VI/2., II/3.,
II/8., V/10., XII/10., 11., 20., IV/21.

Popis skupština Općine Makarska, Mjesni narodni odbori, II/2., Zadrudni
savez Makarska, I/1., II/1.

Popravci makarskog brodogradilišta 1945. g., Kotarski NOO Makarska.

Ribarska zadruha "Igrane", 272., 1909-1953.

Ribarska zadruha "Mala Duba", Živogošće, 324-, 1953-1958., knjiga
rashoda i prihoda; Blagajnički dnevnik Ribarske zadruge, Popis
ribara.

Školska kronika jednorazredne pučke škole u Bristu, Ljetopis 1915.-1936.,
KPM 1/II.

Školska kronika jednorazredne pučke škole u Zaostrogu 1917.-1942., KPM
1/II.

Državni arhiv u Zadru

Građevinska sekcija, sv. 36. (br. VII-239/1911), 44. (br. XI-54/1913) –
(Područje Makarskog primorja).

Gradski muzej u Makarskoj

Knjiga zapisnika sjednica Općinskog vijeća (Makarsko-Primorska) od 20.04.1929. do 23.10.1931.

Lučka ispostava Makarska, Predbilježba ribarica, kutija 31/4.

Ministarstvo saobraćaja DFJ, Uprava pomorstva, Komisije za ratnu štetu na moru (1945.-46.), kutija 31.

Arhiv Lučke ispostave Makarska

CONEX d.o.o. za projektiranje, građenje i specijalne radove u graditeljstvu, Zagreb – Split – Mostar, Izvješće o kontroli glavnog projekta glede mehaničke otpornosti i stabilnosti (temeljenje objekta), Split, 12. prosinca 1999.

Godišnja izvješća o poslovanju Lučke ispostave Makarska.

Izvješća o inspekciji sigurnosti plovidbe i prometa.

Izvješća o nadzoru nad pomorskim dobrom.

Mjesečna izvješća o poslovanju Lučke ispostave Makarska.

Obavijesti i suglasnosti za građevinske radnje.

Općinski komitet za urbanizam, građevinarstvo, komunalne i stambene poslove, Broj: UP-IO-10-216/1-87., Građevinska dozvola PSRD "Arbun", Makarska, 26. studenog 1987.

Pravilnik o redu u sportskoj lučici Krvavica, Krvavica, 12. svibnja 2001.

Republika Hrvatska, Ministarstvo kulture, Uprava za zaštitu kulturne baštine, Klasa: UP/I-612-08/98-01/83., Urbroj: 532-10-1/17-98-3., Rješenje Odjelu za zaštitu arheološke baštine za podvodno arheološko istraživanje – iskopavanja na lokacijama uvale Jakiruša Donja Brela, Zagreb, 24. rujana 1998.

Republika Hrvatska, Ministarstvo pomorstva, prometa i veza, Lučka kapetanija Split, Klasa: 342-01/95-01/01., Urbroj: 530-02-95-1., Predmet: Obavljanje ribarske inspekcije, Split, 13. siječnja 1995.

Rješenja o pomorskim prekršajima.

Sanacije, dogradnje i obavijesti o preupisu brodica.

Zapisnici o izvršenom inspekcijskom pregledu i utvrđenom stanju.

Razno

Ljetopis Franjevačkog samostana u Makarskoj, Knjiga znamenitijih događanja zbivših se u redovničkoj obitelji Franjevačkog Manastira u Makarskoj, sastavili fra Krsto Belamarić, fra Petar Grabić, fra Gabro Cvitanović, fra Roko Rogošić, fra Karlo Jurišić, 1905-1957., sv. I., Franjevački samostan Sv. Marije, Makarska.

Ljetopis župe u Makarskoj, sv. I-VI. (1933.g.- 1995.), Župa Sv. Marka, Makarska.

Općinski komitet za urbanizam, građevinarstvo, komunalne i stambene poslove (bivše) Općine Makarska, Broj: UP-Io-10-113/1-87.

Pomorsko-športsko ribolovno društvo "Kanjac", Podgora, Broj. 17/95., Suglasnost, Statut PŠRD "Kanjac", Pravilnik o redu u lučici i korištenju veza u lučici Podgora, Rješenje općine Podgora, Podgora 1. kolovoza 1995.

Pravilnik o redu u makarskoj luci, Pravilnik o lučkim naknadama u makarskoj luci, Zapisnik 8. sjednice Poglavarstva Grada Makarske od 26. lipnja 1998.

Privatni rukopisi gospodina Voje Kundičevića: *Moja sjećanja turističke Makarske iz dalekih 1937. – 1940. lita Gospodnjih; Nezaboravno sjećanje nemilih događaja zračnih bombardiranja tokom II. svjetskog rata a u godini 1944.; Događaji u Makarskoj 8. rujna 1944. god.*, u vlasništvu obitelji.

Prostorni plan uređenja općine Brela, Ministarstvo pomorstva, prometa i veza, Uprava pomorstva, Lučka kapetanija u Splitu, Klasa: 361-03/99-01/37., Urbroj: 530-03-06/04-99-2., Predmet: Brela, sanacija i

dogradnja lučice na predjelu Šćit – suglasnost, Split, 15. prosinca 1999.

Rješenje Hrvatskog fonda za privatizaciju, na zahtjev "Hoteli Makarska" d.d., Makarska, Klasa: 943-01/96-01/518., Urbroj: 536-04-403/96-6., Zagreb, 7. svibnja 1996.

Troškovnik, Građevni-projektzni zavod Rijeka, broj elaborata 37/68., Invest-projekt Zagreb, Hotelsko poduzeće "Biokovo" Makarska, Uređenje obale ispred hotela *Ratac* Makarska, ing. D. Ravlić 1292., VIII/68.

Slikovni materijal

Fototeka Gradskog muzeja u Makarskoj.

Privatna zbirka Valentina Ivandića.

Privatna zbirka Ante i Rajka Jurišića.

Privatna zbirka Valentine Lasić.

Privatna zbirka Fabijana Nole.

Privatna zbirka Marina Srzića.

Privatna zbirka Luke Šodana.

Privatna zbirka Ive Šulente.

Privatna zbirka Svete Vele.

Privatna zbirka Milivoja Žanetića.

6.1.2. Objavljeni povijesni izvori

Državni arhiv u Splitu

Annuario marittimo, Trieste, 1852. – 1913. (XIX/1896., 179; XXI/1871., 142; XXII/1872., 234 i 235; XXIII/1873., 392; XXV/1875., 150; XXVI/1876., 191; XXVIII/1878., 129; XXIX/1879., 198; XXX/1880., 280; XXXII/1882., 174; XXXIII/1883., 98; XXXIV/1884., 103; XXIX/1879., 183; XXX/1880, 90; XL/1890., 206; XXXIV/1884., 202; XXXV/1885., 244, 193; XXXVII/1887.,

185; XL/1890., 143; XLII/1892., 87; XLIV/1894., 88; XLVII/1897., 101; XLIX/1899., 105; LI/1901., 113; LVII/1907., 156).

Pomorska statistika Kraljevine Jugoslavije, Trgovačka i obrtnička komora, Split, 1930.

Pomorska statistika Kraljevine Jugoslavije, Trgovačka i obrtnička komora, Split, 1931.

Pomorska statistika Kraljevine Jugoslavije, Trgovačka i obrtnička komora, Split, 1932.

Popis jedinica ratne mornarice, trgovačkih brodova i jahta sa oznakom znaka raspoznavanja i radiotelegrafskog zovnog znaka, M.S. KSHS, Split, 1925.

Popis liste brodova Kraljevine SHS sa signalnim i radiotelegrafsko zovnim znakom, D.P.S., Br. 20.445/27., br. 855., Split

Popis svjetionika i pomorskih oznaka Jadranskog mora, Hidrografski institut Jugoslavenske ratne mornarice, Split, 1947.

Popis svjetionika i pomorskih oznaka Jadranskog mora, Hidrografski institut Jugoslavenske ratne mornarice, Split, 1950.

Statistički godišnjak za 1953., Narodna Republika Hrvatska, Zavod za statistiku, Zagreb, 1954.

Statistika morskog ribarstva Kraljevine Jugoslavije, Ministarstvo saobraćaja, D.P.S., Opšte odelenje ribarski osek, Split, 1932.

Statistika morskog ribarstva Kraljevine Jugoslavije, Ministarstvo saobraćaja, D.P.S., Opšte odelenje ribarski osek, Split, 1933.

Statistika morskog ribarstva Kraljevine Jugoslavije, Ministarstvo saobraćaja, D.P.S., Opšte odelenje ribarski osek, Split, 1934.

Statistika morskog ribarstva Kraljevine Jugoslavije, Ministarstvo saobraćaja, D.P.S., Opšte odelenje ribarski osek, Split, 1935.

Statistika morskog ribarstva Kraljevine Jugoslavije, Ministarstvo saobraćaja, D.P.S., Opšte odelenje ribarski osek, Split, 1936.

Statistika morskog ribarstva Kraljevine Jugoslavije, Ministarstvo saobraćaja, D.P.S., Opšte odelenje ribarski otek, Split, 1937.

Državni zavod za statistiku u Zagrebu

Naselja i stanovništvo – Retrospekt 1857-2001., Zagreb, 2005.

Prijevoz, skladištenje i veze u 2000., 1999., 1998., Promet i veze u 1997., 1996., 1995., 1994., 1993., Zagreb, 2001.

Hrvatski pomorski muzej u Splitu

Godišnjak pomorstva i rečnog saobraćaja za godine 1962-1963., Uprava pomorstva i rečnog saobraćaja FNR Jugoslavije, Beograd, 1964.

Godišnjak pomorstva i rečnog saobraćaja za godinu 1953., Uprava pomorstva i rečnog saobraćaja FNR Jugoslavije, Split, 1954.

Godišnjak pomorstva i rečnog saobraćaja za godinu 1954., Uprava pomorstva i rečnog saobraćaja FNR Jugoslavije, Beograd, 1955.

Godišnjak pomorstva i rečnog saobraćaja za godinu 1955., Uprava pomorstva i rečnog saobraćaja FNR Jugoslavije, Beograd, 1956.

Godišnjak pomorstva i rečnog saobraćaja za godinu 1956., Uprava pomorstva i rečnog saobraćaja FNR Jugoslavije, Beograd, 1957.

Godišnjak pomorstva i rečnog saobraćaja za godinu 1957., Uprava pomorstva i rečnog saobraćaja FNR Jugoslavije, Beograd, 1958.

Godišnjak pomorstva i rečnog saobraćaja za godinu 1958., Uprava pomorstva i rečnog saobraćaja FNR Jugoslavije, Beograd, 1959.

Godišnjak pomorstva i rečnog saobraćaja za godinu 1959., Uprava pomorstva i rečnog saobraćaja FNR Jugoslavije, Beograd, 1960.

Godišnjak pomorstva za godine 1964-1967., Uprava pomorstva i rečnog saobraćaja FNR Jugoslavije, Beograd, 1968.

- Pomorski godišnjak Kraljevine Jugoslavije za godine 1937-1938.*, M.S.P.O. br. 2982/38, godište XI-XII., Štamparija "Radenković", Beograd, 1938.
- Pomorski godišnjak Kraljevine Jugoslavije za godinu 1932.*, godište VI, Ministarstvo saobraćaja Kraljevine Jugoslavije, Hrvatska štamparija Gradske štedionice, Split, 1933.
- Pomorski godišnjak Kraljevine Jugoslavije za godinu 1933.*, DPS, br. 9823/33., godište VII., Hrvatska štamparija "S. Vidović", Split, 1934.
- Pomorski godišnjak Kraljevine Jugoslavije za godinu 1934.*, DPS, br. 6945/34., godište VIII., Hrvatska štamparija "S. Vidović", Split, 1935.
- Pomorski godišnjak Kraljevine Jugoslavije za godinu 1935.*, DPS, br. 14.316/35, godište IX., Štamparija "Radenković", Beograd, 1936.
- Pomorski godišnjak Kraljevine Jugoslavije*, M.S.P.O. br. 1991/40., 1939/1940., godište XIII-XIV., Štamparija "Radenković", Beograd, 1940.
- Pomorski godišnjak Kraljevine SHS za godinu 1931.*, DPS br. 5402/31., godište V., Narodna tiskara "Novo doba", Split, 1932.
- Pomorski godišnjak Kraljevine SHS, za godinu 1926.*, godište I., Direkcija Pomorskog Saobraćaja u Split, br. 5550/27., Ministarstvo saobraćaja Kraljevine SHS, Štamparija Direkcija državnih železnica, Subotica, 1927.
- Pomorski godišnjak Kraljevine SHS, za godinu 1928.*, DPS, god. II., Ministarstvo saobraćaja Kraljevine SHS, Štamparija Direkcija državnih železnica, Subotica, 1929.
- Pomorski godišnjak Kraljevine SHS.*, DPS, br. 23.130/28., god. III. za godinu 1929., Štamparija Direkcija državnih železnica, Subotica, 1930.

Pomorski godišnjak Kraljevine SHS., DPS, br. 6322/30., god. IV. za godinu 1930., Narodna tiskara "Novo doba", Split, 1931.

Pomorski godišnjak za godine 1941-1951, Ministarstvo pomorstva FNRJ, Beograd, 1952.

Pomorski godišnjak za godinu 1952., Ministarstvo pomorstva FNRJ, Beograd, 1953.

Općinski arhivi

Izmjena i dopuna PPUO Podgora, kartografski prikaz broj 4. "Građevinska područja naselja" u mjerilu 1:5.000., *Glasnik Podgora*, br. 6./2017.

Luka nautičkog turizma, "Eko marina Tučepi" u Tučepima – idejni projekt, oznaka projekta T.D.826-G/14-003., Općina Tučepi, *Glasnik općine Tučepi*, godina XVIII., broj 6., od 8. rujna 2014.

Pravilnik o redu u makarskoj luci, Pravilnik o lučkim nakandama u makarskoj luci, Zapisnik 8. sjednice Poglavarstva Grada Makarske od 26. lipnja 1998. g.

Prostorni plan uređenja općine Podgora, *Službeni glasnik Općine Podgora*, broj 4/2007., 1/2010., 7/2011., 7/2013., 7/2014., 13/2015., 8/2016.

Službeno glasilo općine Gradac, Klasa: 022-05/15-01/14., Urbroj: 2147-04/15-01., Gradac, od 18. prosinca 2015. godine.

Urbanistički plan uređenja naselja Gradac, općina Gradac i Urbos-Split, Klasa: 022-05/03-01/11, Urbroj: 2147-04-15-01., knjiga 1. i 2., *Službeno glasilo općine Gradac*, br. 4., od 29. svibnja 2015.

Urbanistički plan uređenja općine Tučepi, *Glasnik općine Tučepi*, godina XVIII., broj 6., od 8. rujna 2014., Izvještaj o izvršenju proračuna po programskoj klasifikaciji za razdoblje od 01.01.2014. do 30.06.2014.

Ostalo

Podaci "Jadrolinije" o broju prevezenih putnika na lokalnim linijama za godine 1987., 1995., 1998., 1999., 2000., Rijeka, 2002.

Popis stanovništva, kućanstva i stanova 31.3.2001., Državni zavod za statistiku Republike Hrvatske, Zagreb, 2002.

Obalna pomorska karta 100-26 Brač – Hvar (Makarska), mjerilo: 1:100000, Hrvatski Hidrografski institut, Split, 2013.

6.2. Literatura

ALAČEVIĆ, J., 1888., La fame di Macarsca nell anno 1817., *Cronaca dalmatica*, 1/13, Zadar.

ALAČEVIĆ, M., 1890., *Opis grada Makarske s obzirom na njezino primorje i na susjedne kotare i rod Kačića, prigodom otkrića spomenika i svečanosti za dvjestogodišnje narogjenje fra. Andrije Kačića Mijošića*, Split.

ALAČEVIĆ, N., 1910., *Slavni i zaslužni muževi. Makarska i Primorje. Izlet na Biokovo*, Spljet.

ALAUPOVIĆ-GJELDUM, D., 1992., O nekim osobitostima tradicijskog graditeljstva Makarskog primorja, *Ethnologica Dalmatica*, 1., 151-160.

ALAUPOVIĆ-GJELDUM, D., 1999., O običajima životnog ciklusa u tradiciji Gornjeg Makarskog primorja, *Makarsko primorje*, 4., 135-158.

ANDRIJAŠEVIĆ, R., 2001., Naselja Zaostroga kroz vijekove, *Viter vila*, IV. (4), 4-7.

ANTOLIĆ, V., 1949., Makarska – Generalna regulaciona osnova, *Arhitektura*, 18-22., 63-66.

- BABIĆ, A., 1897., *Makarsko-primorska općina i njezini ekonomični odnošaji (statistički dio za 1887)*, Split.
- BAND, M., 1910., *Dalmatien das Land der Sonne, Eine wanderfahrt and der Adria von Moritz Band*, Wien – Leipzig.
- BARADA, M., 1928., Topografija Porfirogenetove Paganije, *Starohrvatska prosvjeta*, II. (1-2), 37-54.
- BARBIERI, V., 2003., *Protiv vjetra – memoarski zapisi*, Rijeka.
- BARIĆ, N., 2016., Pomorstvo Nezavisne Države Hrvatske u okolnostima talijanske prisutnosti na istočnom Jadranu (1941. – 1943.), *Radovi Zavoda za povijesne znanosti HAZU u Zadru*, 58., 359-382.
- BARJAKTAREVIĆ, Z. – GUŠIĆ, I. – JELASKA, V. – ĆOSOVIĆ, V. – JUKIĆ, N., 1995., Ćurilo i Sv. Petar: značajna paleontološka nalazišta numulita užeg makarskog područja, *Acta Biokovica*, 7., 83-92.
- BASIOLI, J., 1978., Ribarstvo Makarskog primorja, *Pomorska enciklopedija*, 4., Zagreb, 469-470.
- BENIĆ-PENAVA, M., 2012., Proizvodnja buhača u dubrovačkom kotaru između dva svjetska rata, *Ekonomika i ekohistorija*, VIII. (8), 108-115.
- BEROŠ, J., 1969., Pobune u Dalmaciji protiv Francuza 1806. i 1807. g., *Zadarska revija*, 4., 263-287.
- BOJANOVSKI, I., 1977., Prilozi za topografiju rimskih i predrimskih komunikacija i naselja u rimskoj provinciji Dalmacija, I (Prehistorijska i antička komunikacija Salona – Naronna i njena topografija u svjetlu arheoloških i historijskih izvora), *Godišnjak Centra za balkanološka ispitivanja ANUBiH*, XV (13), 83-152.
- BOLTAR, D., 1962., Prvi pokušaj prostornog planiranja turizma u nas, *Arhitektura*, 16 (15-18), 17-18.

- 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.
- BOŽANIĆ-BEZIĆ, N., 1967., Stećci i nadgrobne ploče u Makarskom primorju, *Starinar*, 17., 167-171.
- BOŽANIĆ-BEZIĆ, N., 1970., Kule u Makarskom primorju, *Makarski zbornik*, 1., 313-336.
- BOŽANIĆ-BEZIĆ, N., 1982., Iz povijesti Podgore u XVIII stoljeću, *Čakavska rič*, 1-2., 33-50.
- BOŽANIĆ-BEZIĆ, N., 1978., Kulturno-povijesna sredina Makarske u 18. st., *Dani hvarskog kazališta 18. st.*, Split, 345-373.
- BOŽEK, S. – KUNAC, A., 1998., *Dva stoljeća arheologije na Makarskom primorju*, Izdanje Gradskog muzeja u Makarskoj, Makarska.
- BOŽEK, A. – JURIŠIĆ, M. – ORLIĆ, M., 2000., *Brela – Jakiruša. Podmorsko arheološko nalazište*, Brela, Gradski muzej Makarska.
- BOŽIĆ-BUZANČIĆ, 1996., Glad, prosjaci, epidemije, higijenske i zdravstvene prilike u Dalmaciji krajem 18. i početkom 19. stoljeća, *Radovi Zavoda za hrvatsku povijest*, 29., 138-162.
- BRUSIĆ, Z., 1970., Problemi plovidbe Jadranom u prehistoriji i antici, *Pomorski zbornik*, 8., 549-568.
- BUJAS, G., 1957., Makarski ljetopis, *Starine JAZU*, XLVII., 357.
- BULIĆ, F., 1928., Starinski nalazi u Promajni, odlomku Baškevode kod Makarske, *Vjesnik za arheologiju i historiju dalmatinsku*, 49., 66-72.
- CAREV, F., 1983., Alberto Fortis i Makarsko primorje, *Acta Biokovica*, II., 303-307.
- ĆOSIĆ, S., 1998., Obilježja i ustroj austrijske vlasti u Dalmaciji u doba apsolutizma, *Radovi Zavoda za povijesne znanosti HAZU u Zadru*, 40., 349-360.

- ČOLAK, N., 1959., Iz života iseljenika iz Makarske i njenog Primorja na srednjodalmatinskom otočju u 17. i 18. st., *Prilozi povijesti otoka Hvara*, I., 87-121.
- ČORALIĆ, L., 1989-1990., Izvori i literatura o prošlosti Makarske i Makarskog primorja do kraja XIII. st., *Kačić*, 21-22, 135-144.
- ČORALIĆ, L., 1998-1999., Omišani i Makarani u Mlecima od XVI. do XVIII. stoljeća, *Kačić*, 30-31, 509-535.
- ČORALIĆ, L., 2004-2006., Politički, gospodarski, crkveni i kulturni odnosi Makarske i Mletaka XVI. – XVIII. st., *Kačić*, 36-38., 57-85.
- ČULINOVIĆ, F., 1962., Pomorska politika stare Jugoslavije, *Pomorski zbornik*, I., 671-690.
- DUPLANČIĆ, A., 1990., Makarska na crtežima i planovima od sredine XIX. st., *Makarsko primorje*, 1., 115-125.
- FAVRO, S. – KOVAČIĆ, M., 2010., *Nautički turizam i luke nautičkog turizma*, Ogranak Matice hrvatske Split, Split.
- FIO, O., 1962., *Parobrodarstvo Dalmacije 1879-1918.*, Zadar.
- FISKOVIĆ, C., 1970., Spomenici grada Makarske, *Makarski zbornik*, 1., 213-276.
- FORETIĆ, V., 1970., Veze stare Makarske s Dubrovnikom, *Makarski zbornik*, 1., 169-212.
- FORTIS, A., 1994., *Put po Dalmaciji*, prijevod M. Maras, priredio J. Bratulić, Zagreb.
- FRANIĆ M., 1983., Kretanje stanovništva i neke migracije pod utjecajem turizma na području općine Makarska, *Acta Biokovica*, II., 393-401.
- FRANIĆ M., 1985., *Turizam na makarskoj rivijeri 1933-63-83*, Makarska.
- FRANIĆ M., 2003., *Makarska riviera*, Makarska.
- FRANIĆ, M., 2006., *Razvoj turizma u Makarskoj 1906-2006.*, Makarska.
- GAMULIN, A., 1999., Utvrde Gornjeg makarskog primorja, *Makarsko primorje*, 4., 35-64.

- GARAGNIN, G, L., 1806., *Riflessioni economico-politiche sopra la Dalmazia*, Zadar, tab. IV.
- GERMAR, E., 1817., *Reise nach Dalmaten und Ragusa*, Leipzig.
- GLAVINA, F., 1970., Kulturno-politička strujanja u Makarskoj i njenom Primorju u 19.st., *Makarski zbornik*, 1., 425-500.
- GLAVINA, F., 1980., Povijest zdravstvene kulture Makarske i njenog Primorja, *Prilozi za povijest Dalmacije*, X., 28-29.
- GLAVINA, F., 1989., Makarska u Ljubićevo doba, *Makarski zbornik*, 3., 11-40.
- GLAVINA, F., 2010., *Makarske teme*, Makarska.
- GLIBOTA, M., 2004-2006., Nepoznati i neobjavljeni stari planovi i vedute grada Makarske, *Kačić*, 36-38., 497-510.
- GLUČINA, J., 1998., Uvođenje reda u korištenje gradske luke, *Makarsko primorje*, 44., 28.7.1998., 4.
- GRČIĆ, A., 1990., Kasnoantički i ranosrednjovjekovni nalazi iz Drvenika, *Makarsko primorje*, 1., 25-38.
- HRSTIĆ, I. – VUJNOVIĆ, N., 2006., Arheološka topografija šireg područja Makarske, *Makarsko primorje*, 6., 11-61.
- HRSTIĆ, I., 2016., *Vrijeme promjena. Makarska 1918. –1929.*, Zagreb.
- IVKOVIĆ, F., 1992., Organizacija uprave u Dalmaciji za vrijeme druge austrijske vladavine 1814.-1918., *Arhivski vjesnik*, 34-35, 31-51.
- JAKIR, V., 2000., *Putovanja i sjećanja*, Split.
- JAKIR, V., 2009., *More i brodarstvo*, Split.
- JELASKA V., 1995., Osejava kod Makarske: geološki spomenik prirode, *Acta Biokovica*, 7., 63-72.
- JURIČIĆ, J., 1988., Uspostava objekata za sigurnost plovidbe na istočnoj obali Jadranskog mora do 1875. godine, *Pomorski zbornik*, 26., 473-492.

- JURIŠIĆ, K., 1969., Iz prošlosti Promajne, Bratuša i Krvavice, *Svjetonik – Župski list Bast – Baška Voda*, IV, 11.
- JURIŠIĆ, K., 1970., Nazivi naselja Makarskog primorja, *Makarski zbornik*, 1., 83-121.
- JURIŠIĆ, K., 1972., *Katolička crkva na biokovsko-neretvanskom području u doba turske vladavine*, Zagreb.
- JURIŠIĆ, K., 1981., Priroda i kulturna baština na području Makarskog primorja, *Acta Biokovica*, 1., 291-317.
- JURIŠIĆ, M., 2000., *O nalazištu uvala – Jakiruša*, Brela, 19-24.
- KAČIĆ-MIOŠIĆ, A., 1889., *Razgovor ugodni naroda slovinskoga*, Zagreb.
- KAČIĆ PEKO, P., 1863., *Poviest okružja makarskoga*, Zagreb.
- KAER, P., 1996a, *Makarska i Primorje*, Makarska.
- KAER, P., 1996b, Stari makarski pazari, u: *Kačićev trg kroz povijest*, Makarska.
- KARALAŠ-OBRADOV, M., 2008., Saveznički zračni napadi na Split i okolice i djelovanje anrodne zaštite u Splitu tijekom Drugog svjetskog rata, *Historijski zbornik*, LXI (2), 323-349.
- KIRIGIN, J. – MAKSIMOVIĆ, B., 1984., *Monografija. Makarska rivijera*, Zagreb.
- KIRIGIN, B. – KATUNARIĆ, T. – ŠEŠELJ, L., 2005., Amfore i fina keramika (od 4. do 1. st. pr. Kr.) iz srednje Dalmacije: preliminarni ekonomski i socijalni pokazatelji, *Vjesnik za arheologiju i povijest dalmatinsku*, 98, 7-24.
- KLAIĆ, N., 1970., Historijska uloga neretvanske kneževine u stoljetnoj borbi za Jadran, *Makarski zbornik*, 1., 121-167.
- KOJIĆ, B. – BARBALIĆ, I., 1970., *Povijest jadranskog pomorstva*, Zagreb.
- KOKIĆ, I., 1999., *Lipa Makarska*, Makarska.

- KOLAR-DIMITRIJEVIĆ, M., 1991., Stanje i problemi dalmatinske poljoprivrede i poljoprivrednog stanovništva sredinom međuratnog razdoblja (1927-1929), *Historijski zbornik*, XLIII., 59-75.
- KOZLIČIĆ, M., 1990., *Historijska geografija istočnog Jadrana u starom vijeku*, Split.
- KRANJČEVIĆ, J., 2012., Turizam u prostornim planovima Makarskog primorja od 1945. do 1990., u: *Makarsko primorje danas. Makarsko primorje od kraja Drugog svjetskog rata do 2011.*, Zagreb, 211-230.
- KRIZOMALI, U., 1998., Od travnja 1941. do konca 1944. (prilog za povijest splitske i makarske biskupije), *Testimonia Croatica*, 1., 5-60.
- KUNAC, A., 1999., Antičko sidro u Arheološkoj zbirci Gradskog muzeja Makarske, *Makarsko primorje*, 4., 9-16.
- LALIĆ, B., 1968, *Iz povijesti makarskog turizma*, Split.
- LAHMAN, O., 1952., Makarsko primorje i njeno ribarstvo u prošlosti, *Morsko ribarstvo*, 11-12., 176-177.
- LAHMAN, O., 1970., Suvremena društvena transformacija Makarske, *Makarski zbornik*, 1., 519-544.
- LAHMAN, O., 1971., Poslijeratna migracija stanovništva Makarskog primorja, *Zbornik za narodni život i običaje južnih Slavena*, 45., 471-489.
- LAHMAN, O., 1975., Donje Makarsko primorje - sociološki profil današnjice, *Zbornik za narodni život i običaje*, 46., 505-520.
- LASIĆ, V., 2005., Pomorsko-urbanistički razvoj makarske luke (1918.-1954.), Magistarski rad (neobjavljen), Zadar.
- LASIĆ, V., 2012., Pomorsko-urbanistički razvoj makarske luke od 1945. do 1985. godine, u: *Makarsko primorje danas*, 231-250.
- LOVRIĆ, M., 2008., Hrvatska pomorska periodika do kraja XX. stoljeća, Hrvatski pomorski muzej Split, Split.

- LULIĆ, A., 1860., *Compendio storice-chronogico di Makarska e del suo littirale ossia Primorje*, Split.
- MARASOVIĆ, T., 1998., *Makarska i Primorje u ranome srednjem vijeku*, Split.
- MAŠTROVIĆ, V., 1964., Gusari u Dalmaciji za vrijeme ruske blokade Francuza godine 1806. i 1807., *Pomorski zbornik*, 2., 733-752.
- MAŠTROVIĆ, V., 1968., Brodarstvo Dalmacije u prvoj austrijskoj vladavini, *Pomorski zbornik*, 6, 539-566.
- MAŠTROVIĆ, V., 1970., Gusarenje kao efikasan faktor engleske blokade blokade Francuza u Dalmaciji od 1808-1810. god., *Pomorski zbornik*, 8., 697-726.
- MAŠTROVIĆ, V., 1971., Engleska pomorska blokada Francuza na hrvatskoj obali i gusarstvo od 1811. do 1813., *Pomorski zbornik*, 9., 169-188.
- MEDINI, J., 1970., Makarsko primorje u antici, *Makarski zbornik*, 1., 13-83.
- MILAS, D., 1983., Makarsko primorje i planovi, *Acta Biokovica*, 2., 355-377.
- MILAS, D. – BRADIĆ, D. – STIPANČIĆ, A., 1985., *Makarska, provedbeni urbanistički plan, luka i nautički centar*, Urbanistički institut SR Hrvatske – Zavod za urbanističko planiranje, Zagreb.
- MILIĆ, B., 1993., *Razvoj grada kroz stoljeća*, Zagreb.
- MIROŠEVIĆ, F., 1992., Odnos Kraljevine Srba, Hrvata i Slovenaca prema hrvatskom brodarstvu (1918. – 1929.), *Historijski zbornik*, XLV., 25-56.
- MUCIĆ, K., 2005., Kulturna i prirodna baština Makarskog primorja – Makarska, *Makarsko primorje*, 7., 221-278.

- MUSTAPIĆ, M. – HRSTIĆ, I. (ur.), 2012., *Makarsko primorje danas. Makarsko primorje od kraja Drugog svjetskog rata do 2011.*, Zagreb.
- NIKŠIĆ, G., 1990., Gradska česma u Makarskoj, *Makarsko primorje*, 1., 143-159.
- NIMAC, S., 1991., Brist: kulturno-povijesni vodič, Brist.
- NOVAK, G., 1944., *Prošlost Dalmacije*, I-II, Zagreb.
- OBAD, S., 1977., Uzroci iseljavanja iz Dalmacije u devetnaestom stoljeću, *Radovi Filozofskog fakulteta u Zadru*, 16 (7), 175-182.
- OBAD, S., 2006., Franjevački samostan u Makarskoj za druge austrijske uprave (1814.-1918.), *Kačić*, 36-38., 117-130.
- OREB, F., 1998., Veze između Korčule i Makarske u Ljubićevo vrijeme, *Makarski zbornik*, 3., 213-224.
- PASTROVIĆ, I., 1912., *Ribarski priručnik za godinu 1913.*, Tieste.
- PENZAR, B. – PENZAR, I., 1997., Bilješke iz 17. i 18. stoljeća o vremenu u Makarskoj, *Hrvatski meteorološki časopis*, 32., 59-68.
- PERIĆ, J., 1933., Ribarstvo u Dalmaciji, *Zbornik za narodni život i običaje Južnih Slavena*, 29 (1), 120-147.
- PERIČIĆ, Š., 1969., Poštansko-pomorska služba na dalmatinskoj obali Jadrana u XIX. st., *Pomorski zbornik*, 7., 573-590.
- PERIČIĆ, Š., 1973a, Pomorska trgovina Makarske u 18. st., *Radovi Instituta za hrvatsku povijest*, 4., 101-119.
- PERIČIĆ, Š., 1973b, Pomorsko-trgovačke veze Makarske s Hrvatskim primorjem u 18. st., *Pomorski zbornik*, 11., 195-202.
- PERIČIĆ, Š., 1980., *Dalmacija uoči pada Mletačke republike*, Zagreb.
- PERIČIĆ, Š., 1993., *Gospodarske prilike u Dalmaciji od 1797. do 1848.*, Split.

- PEROJEVIĆ, M., 1972., Odjek bečkog rata na Makarskom primorju i u Hercegovini (1683-1723), *Historijski zbornik*, XXIII-XXIV., 179-214.
- PETROV, V. – VRANJEŠ, M., 2010., Utjecaj lukobrana na valno polje luke u Makarskoj, *Građevinar*, 62 (7), 633-640.
- PIPLOVIĆ, S., 1992., Historijat prvog stabilnog katastra Dalmacije, u: *Blago Hrvatske iz Arhiva mapa za Istru i Dalmaciju*, Split, 29-35.
- PIPLOVIĆ, S., 1995., Javne gradnje u Makarskoj općini tijekom 19. stoljeća, *Makarsko primorje*, 2., 155-166.
- PIPLOVIĆ, S., 1997., Izgradnja luka u makarskom kotaru tijekom XIX. st., *Makarsko primorje*, 3., 59-7
- PIPLOVIĆ, S., 1999., Posjed Franjevačkog samostana u Makarskoj u 18. stoljeću, *Makarsko primorje*, 4., 65-75.
- PIPLOVIĆ, S., 2000., Nastanak Baške Vode, *Makarsko primorje*, 5., 139-149.
- PIPLOVIĆ, S., 2003., Cesta baruna Rodića, *Makarsko primorje*, 6., 121-129.
- PIPLOVIĆ, S., 2012., Graditeljstvo u Dalmaciji za francuske uprave, *Adrias*, 18., 75-102.
- PODGORELEC, S. – KLEMPIĆ BOGADI S., 2012., Socio-geografske promjene u naseljima Makarskog primorja, u: *Makarsko primorje danas*, Zagreb, 101-120.
- POLJANEC-BORIĆ, S. – ŠIKIĆ, L., 2012., Makarsko primorje – od rivijere do mikroregije, u: *Makarsko primorje danas*, Zagreb, 169-168.
- PUHARIĆ, I., 2000., *Makarska – ubavi kutak Jadrana*, Makarska.
- PUHARIĆ, P., 2002., *Zavičajne uspomene*, sv. 1., Makarska.
- PUHARIĆ, P., 2005., *Zavičajne uspomene*, sv. 2., Makarska.
- PUHARIĆ, P., 2007., *Zavičajne uspomene*, sv. 3., Makarska.

- PUHARIĆ, P., 2010., *Zavičajne uspomene*, sv. 4., Makarska.
- PUHARIĆ, P., 2011., *Zavičajne uspomene*, sv. 5., Makarska.
- PUHARIĆ, S., 1983., Razorena je makarska riva, *Makarska rivijera*, 23. VII. 1983., 12.
- PUHARIĆ, Z., 2002., Kretanje stanovništva i gospodarske prilike Podbiokovlja, Prirodoslovna istraživanja biokovskog područja, u: *Zbornik radova s Kongresa održanog 11-16. X. u Makarskoj*, 2., Zagreb, 415-430.
- RAVLIĆ, R., 2000., *Makarska i njezino Primorje*, Makarska.
- Regionalni prostorni plan južnog Jadrana*, (1968-1969.), Ujedinjene nacije – program za razvoj, Vlada SFR Jugoslavije, Urbanistički institut SR Hrvatske, Republički zavod za urbanizam SR Crne Gore, Urbanistički zavod SR Bosne i Hercegovine, Institut za ekonomiku turizma, Međunarodni konzultativni konzorcij Tekne Milano i Cekop Warszawa, 16 studija.
- ROGLIĆ, J., 1931., Privreda i naselja Makarskog primorja, *Glasnik geografskog društva*, 17., 29-37.
- ROGLIĆ, J., 1935., *Biokovo*, Beograd.
- SIMOVIĆ, A. (ur.), 1990., *Pomorski leksikon*, Zagreb.
- SKOK, P., 1933., *Naša pomorska i ribarska terminologija na Jadranu*, Split.
- SOLDO, A., 1970., Prilozi proučavanju agrarno-društvenih odnosa u Gornjem primorju od XVI. do polovine XIX. stoljeća, *Makarski zbornik*, 1., 337-381.
- SOLDO, J., 1993., *Makarski ljetopisi 17. i 18. stoljeća*, Split.
- STIEGLITZ, H., 1845., *Istrien und Dalmatien*, Stuttgart – Leibnitz.
- STOJKOVIĆ, M., 1933., Podgora u XVII. stoljeću. Obiteljske i demotične crtice od 1621. do 1730., *Zbornik za narodni život i običaje Južnih Slavena*, XXIX (I), 95-145.

- STRGAČIĆ, A. M., 1959., Ribanje i ribarski obrt u Dalmaciji druge polovine 18. stoljeća gledani očima jednog zapadnog naturaliste, *Radovi Instituta JAZU u Zadru*, 4-5., 143-173.
- ŠABANOVIĆ, H., 1959., *Bosanski pašaluk*, Sarajevo.
- ŠABIĆ, F.V., 1983., Pošumljavanja na Biokovu, *Acta Biokovica*, 2., 317-331.
- ŠETKA, M., 1968., *Tučepska spomenica*, Tučepi.
- ŠIMONČIĆ-BOBETKO, Z., 1989., Agrarno pitanje u Dalmaciji između dva rata (1918-1941), *Povijesni prilozi*, 8., 93-141.
- ŠKARICA, M., 1922., *Topografski priručnik Dalmacije i popis stanovništva*, Split.
- ŠTAMBUK, M., 1983., Sociodemografske promjene i perspektive razvitka biokovskog sela, *Sociologija sela*, 20 (3-4), 169-183.
- ŠUNDE, S., 1999., Narodna predaja o ustanku Primoraca protiv Francuza, *Makarsko primorje*, 4., 159-190.
- ŠUNDE, S., 2003., Podgorski potoci i mlinice, *Makarsko primorje*, 6., 159-191.
- ŠUTIĆ, B., 2012., Makarsko primorje pod turskom upravom, *Makarsko primorje*, 10., 51-66.
- TIR, L., 1981., Obala pod Biokovom, *Acta Biokovica*, 1., 203-206.
- TOLIĆ, Z., 2006., Političke i društvene prilike u Makarskom primorju koncem XIX. i početkom XX. stoljeća, *Kačić*, 36-38., 131-164.
- TOMASOVIĆ, M., 1995., Srednjovjekovno nasljeđivanje antičkog prostora u Tučepima, *Makarsko primorje*, 2., 27-43.
- TOMASOVIĆ, M., 1996., Makarska ili Makrasyka?, *Makarsko primorje*, 2 (23), 28. X. 1996., 15.
- TOMASOVIĆ, M., 2000., Novi nalaz rimskih grobova u Makarskoj i pitanje smještaja antičkog naselja prema položaju nekropola, *Opuscula archaeologica*, 23-24., 171-183.

- TOMASOVIĆ, M., 2003., Kasnobrončanodobno koplje iz Podace u Gornjem Makarskom primorju, *Opuscula archaeologica*, 27, 165-170
- TOMASOVIĆ, M., 2004., 8000 godina života na prostoru Makarske (*Problemi i pitanja uz arheološku topografiju Makarske i uže okolice od prapovijesti do srednjeg vijeka*), Makarska.
- TOMASOVIĆ, M., 2006., Arheološke bilješke i razmatranja uz pojedine nalaze iz antičkog razdoblja na Makarskom primorju, *Makarsko primorje*, 6., 65-86.
- TOMASOVIĆ, M., 2007., *Starine Makarskog primorja u svjetlu arheološke literature (Komentari, napomene i kritički osvrt na podatke iz literature u okvirima arheološke problematike Makarskog primorja – do 2006.)*, Makarska.
- TOMASOVIĆ, M., 2007., *Srednjovjekovni nadgrobni spomenici u Makarskom primorju*, Makarska.
- TOMASOVIĆ, M., 2009., Arheološke sugestije za ubikaciju gradova iz 36. poglavlja Porfirogenetova 'De administrando imperio', *Starohrvatska prosvjeta*, III. serija, 36., 293-313.
- TOMASOVIĆ, M., 2010., Dodaci i dopune arheološkoj topografiji Makarske i njene okolice, *Makarsko primorje*, 9., 25-39.
- TOMASOVIĆ, M., 2012., Interes za Makarsko primorje u humanističkim znanostima od polovine 20. stoljeća na temelju objavljenog u literaturi, u: *Makarsko primorje danas*, Zagreb, 353-372.
- TOMASOVIĆ, M., 2012., Zidine grada i položaj muslimanskog groblja u osmanskoj Makarskoj 16. – 17. stoljeća, *Makarsko primorje*, 10., 69-88.
- TOMASOVIĆ, M., 2014., Arheološke potvrde ribarstva i izlova školjaka i puževa u međurječju Cetine i Neretve, *Etnologica Dalmatica*, 22., 231- 272.

- Topografska karta Hrvatske, Makarska (536), Republička geodetska uprava SR Hrvatske, Zagreb.*
- TOMAŠ, I., 2012., Vruja, prirodni fenomen i legende te jedna od najljepših netaknutih hrvatskih plaža, *Vrela Brela*, 7., 47-58.
- TUDOR, G., 1990., Prilozi za povijest pomorstva na Makarskom primorju u razdoblju između dva svjetska rata, *Makarsko primorje*, 1., 197-206.
- TUDOR, G., 2010., Prilog poznavanju splitske brodogradnje u 19. stoljeću, u: *Iz splitske prošlosti*, Split, 41-58.
- UJDUROVIĆ, M., 1970., Početak organiziranja Jugoslavenske ratne mornarice, *Makarski zbornik*, 501-517.
- UJDUROVIĆ, M., 1983., *Biokovsko-neretvansko područje u narodno-oslobodilačkoj borbi*, Split.
- UJDUROVIĆ, M., 1995., Izvori i literatura o ubikaciji antičkog naselja na prostoru Graca u Makarskom primorju, *Makarsko primorje*, 2., 93-100.
- UJDUROVIĆ, M., 1996a., Luke i lučice Gradca, u: *Zbornik članaka znanstvenog skupa Gornje makarsko primorje*, Gradac – Zaostrog, 74-80.
- UJDUROVIĆ, M., 1996b., Slučajni nalazi ostataka antičkog naselja na prostoru Graca u Gornjemu Makarskom primorju, u: *Gornje makarsko primorje*, Gradac – Zaostrog, 23-44.
- UJDUROVIĆ, M., 2002., Stanovništvo Makarskog primorja od 15. do 19. stoljeća, Split.
- UNGAROV, B., 1950., Prilog povijesnom proučavanju katastarskih radova u Dalmaciji, *Geodetski list*, IV (10-12), 286-298.
- URLIĆ, Lj., 1998, 50. obljetnica prvog urbanističkog plana, *Makarsko primorje*, 38., Makarska 27.I.1998., 18.

- URLIĆ, Lj., 1999, Prilozi poznavanju nastanka grada Makarske, *Makarsko primorje*, 4., 83-93.
- URLIĆ, V., 1986., *200 razglednica općine Makarska*, Makarska.
- URLIĆ, V., 1990., Povijesni prikaz ribarstva Makarskog primorja do 1918. g., *Makarsko primorje*, 1., 161-206.
- URLIĆ, V., 1997., Načelnici općine Makarska od 1864-1941. g., *Makarsko primorje*, 3., 43-57.
- URLIĆ, V., 2003., Elektrifikacija Makarske 1930 godine, *Makarsko primorje*, 6., 147-158.
- URLIĆ, V., 2003., *Makarski primorci u zbjegu 1943.-1946*, Makarska.
- URLIĆ, V., 2005., Prilog o pomorskim stradanjima makarskih Primoraca, *Makarsko primorje*, 7., 131-168.
- URLIĆ, V., 2007., *U spomen 1914.-1918. – Makarsko primorje*, Makarska.
- URLIĆ, V., 2007., *Počeci turizma u Makarskoj i Primorju do 1940. godine*, Makarska.
- UVODIĆ, M., 1934., I ovo i ono..., *Novo doba*, 217-228., Split rujan.
- VELA-PUHARIĆ., V., 2008., Tradicijska kuhinja Makarskog primorja, *Etnološka istraživanja*, 1., 12/13., 397-410.
- VEŽIĆ, P., 1999., Ranoromaničke crkvice Makarskog primorja – I, *Makarsko primorje*, 4., 19-33.
- VEŽIĆ, P., 2000., Ranoromaničke crkvice Makarskog primorja – II, *Makarsko primorje*, 5., 31-39.
- VISKOVIĆ, I., 1984., *Makarska riviera*, Makarska.
- VIDOVIĆ, D., 2012., Pogled u toponimiju Makarskog primorja, *Folia onomastica Croatica*, 21., 207-232.
- VIDOVIĆ, R., 1984., *Pomorski rječnik*, Split.
- ZADRO, B., 2000., *Hrvatska. Croatia. Ilustrirani atlas. Illustrated atlas*, Zagreb.

- Zakon o pomorskom dobru i morskim lukama – Pročišćeni tekst zakona, 2016., *Narodne novine*, 158/03., 100/04., 141/06., 38/09., 123/11., 56/16., na snazi od 25. lipnja 2016.
- Zakon o turističkoj djelatnosti, 1996., *Narodne novine*, 8/1996.
- VOJAK, D., 2012., Gospodarski razvoj makarskog područja u razdoblju od 1945. do 1962., u: *Makarska primorje danas*, Zagreb, 187-199.
- VRANDEČIĆ, J., 2006., Franjevački samostan u Makarskoj za mletačke uprave (1684.-1797.), *Kačić*, 36-38, 41-56.
- ZANINOVIĆ, K., 1995., Bioklimatske karakteristike Makarske i Imotskog, *Acta Biokovica*, 7., 127-132.
- ZANINOVIĆ, M., 1997., O nekim prometnim osobitostima Makarskog primorja u prahistoriji i antici, *Makarsko primorje*, 3., 9-17.
- ZAVODNIK, D. – JAKLI, A. – ZAHTILA, E. – ZAVODNIK, N., 2002., Životne zajednice morskog dna na području gradske luke Makarska, Prirodoslovna istraživanja biokovskog područja, u: *Zbornik radova s Kongresa održanog 11-16. X. u Makarskoj*, 2., Zagreb, 303-312.
- ZELENKA, R., 2000., *Metodologija i tehnologija izrade znanstvenog i stručnog djela*, Rijeka.
- ZELIĆ-BUĆAN, B., 1970., Obiteljski život na području Makarske biskupije u drugoj polovici 18.st., *Makarski zbornik*, 1., 417-424.
- ZLATOVIĆ, S., 1889., Kronika O. Pavla Šilobadovića o četovanju u Primorju (1662-1686.), *Starine JAZU*, XXI., 93-113.
- ZUBANOVIĆ, S., 2007., Hod s burom – Na Dubcima po Vruji u Brelima i okolo, Brela.
- ZUBANOVIĆ, S., 2012., Fortifikacije – bunker, rovovi, lagumi (I. dio), *Vrela Brela*, 7., 163-169.
- ŽERJAVIĆ, V., 1997., *Population loses in Yugoslavia 1941-1945*, Zagreb.
- ŽUPANOVIĆ, Š., 1962., Naše ribarstvo od propasti Mletačke Republike do 1941., *Pomorski zbornik*, I., 425-438.

6.3. Mrežne stranice

URL-01:

<https://www.google.hr/maps/search/makarsko+primorje+google+maps/@42.8381354,17.1601822,69741a,35y,34.83t/data=!3m1!1e3?dcr=0> (11. srpnja 2017.)

URL-02:

<https://www.dalmacija.hr/Portals/0/docs/Skupstina/2011/24/9.%20izvje%C5%A1%C4%87e%20o%20radu%20lu%C4%8Dke%20uprave.pdf> (12. srpnja 2017.)

URL-03:

<https://repositorij.efst.unist.hr/islandora/object/efst%3A615/datastream/PDF/view> (12. srpnja 2017.)

URL-04: http://mzoip.hr/doc/studija_o_utjecaju_na_okolis_12.pdf (21. srpnja 2017.)

URL-05: <http://www.simplonpc.co.uk/Jadrolinija3.html#anchor1148553> (14. srpnja 2017.)

URL-06: [http://www.tz-](http://www.tz-podgora.hr/opcina_legalizacija/Podgora%20%20Natjecajni%20program.pdf)

[podgora.hr/opcina_legalizacija/Podgora%20%20Natjecajni%20program.pdf](http://www.tz-podgora.hr/opcina_legalizacija/Podgora%20%20Natjecajni%20program.pdf) (19. srpnja 2017.)

URL-07:

http://stara.podgora.hr/ppu_javna_rasprava/prosinac_2013/JPG_ZA_JAVNI_UVID_1/Odredbe%20Podgora.pdf (11. kolovoza 2017.)

URL-08: [http://www.dzs.hr/Republika Hrvatska — Državni zavod za statistiku: Naselja i stanovništvo Republike Hrvatske 1857.-2001.](http://www.dzs.hr/Republika_Hrvatska_-_Drzavni_zavod_za_statistiku:_Naselja_i_stanovnistvo_Republike_Hrvatske_1857.-2001.) (11. kolovoza 2017.)

URL-09: <http://www.geografija.hr/hrvatska/bura-u-makarskoj> (Čelan, T.J., Bura u Makarskoj, Geografija, 13.07.2004.,) (11. srpnja 2017.)

URL-10: <http://www.simplonpc.co.uk/Jadrolinija3.html#anchor1148553> (10. srpnja 2017.)

URL-11: <https://www.geni.com/people/An%C4%91elo-Katalini%C4%87/6000000010301210877> (11. srpnja 2017.)

URL-12: <https://www.geni.com/people/Ivan-Baldasare-Du%C5%BEevi%C4%87/6000000020799656024> (15. srpnja 2017.)

URL-13: <http://www.lucka-uprava-sdz.hr/Luke/tabid/85/agentType/View/PropertyID/28/Default.aspx> (15. srpnja 2017.)

URL-14: <http://www.lucka-uprava-sdz.hr/Novosti/tabid/76/articleType/ArticleView/articleId/211/DOBRO-MORE-ZA-NOVE-LUKE-U-2017.aspx> (15. srpnja 2017.)

URL-15: <http://www.croatia-holidays-charter.com/hr/marine-u-hrvatskoj/baska-voda-4> (14. srpnja 2017.)

URL-16: <http://www.lucka-uprava-sdz.hr/Luke/tabid/85/agentType/View/PropertyID/9/Default.aspx> (16. srpnja 2017.)

URL-17: <http://www.gradimo.hr/clanak/vlasti-baske-vode-rsquo-divlji-rsquo-graditelji/9655> (21. srpnja 2017.)

URL-18: <http://slobodnadalmacija.hr/dalmacija/split-zupanija/clanak/id/114038/utrka-u-bespravnoj-gradnji-tri-ilegalne-lucice-na-prostoru-baske-vode> (1. rujna 2017.)

URL-19: <http://www.opcinabaskavoda.com/hr/100/investicije-u-krvavici> (1. rujna 2017.)

URL-20: <http://croatiayachts.com/en/marina-krvavica/> (11. srpnja 2017.)

URL-21: <http://zse.hr/userdocsimages/prospekti/HMAM-prospekt.pdf> (20. srpnja 2017.)

URL-22: <http://makarska.hr/hr/uredenje-sportske-luke-arbun/4077> (21. srpnja 2017.)

URL-23:

<https://www.dalmacija.hr/Portals/0/Glasnik/2010/12/462s.%20odluka%20o%20koncesiji%20sportske%20luke%20na%20dijelu%20k.o.%20makarska-makar,%20predio%20pli%C5%A1%C4%87evac,p%C5%A1rd%20arbun%20makarska.pdf> (28. srpnja 2017.)

URL-24: <http://www.makarski-komunalac.com/luka/> (28. srpnja 2017.)

URL-25: <http://www.lucka-uprava-sdz.hr/Novosti/tabid/76/articleType/ArticleView/articleId/26/Potpisan-Ugovor-o-sufinanciranju-lukobrana-u-Makarskoj.aspx> (11. srpnja 2017.)

URL-26: <http://www.lucka-uprava-sdz.hr/Novosti/tabid/76/articleType/ArticleView/articleId/5/Otvoreni-radovi-na-izgradnji-glavnog-lukobrana-u-luci-Makarska.aspx> (11. srpnja 2017.)

URL-27: <http://baskavoda.hr/hr/bratus-1> (28. srpnja 2017.)

URL-28:

http://www.kronika.hr/kronikaold/index.php?option=com_content&task=view&id=4468&Itemid=43 (24. srpnja 2017.)

URL-29:

<http://www.tucepi.hr/images/data/glasnik%20općine%20tućepi%206%20-%202014.pdf> (24. srpnja 2017.)

URL-30: <http://croatiayachts.com/en/marina-tucepi/> (19. srpnja 2017.)

URL-31: <http://www.lucka-uprava-sdz.hr/Luke/tabid/85/agentType/View/PropertyID/43/Default.aspx> (11.

kolovoza 2017.)

URL-32: <https://www.geni.com/people/Kate-Gra%C5%A1ka-Vela-Rude%C5%BE/6000000001419798131> (11. kolovoza 2017.)

URL-33: <http://www.lucka-uprava-sdz.hr/Luke/tabid/85/agentType/View/PropertyID/43/Default.aspx> (19. srpnja 2017.)

URL-34:

https://www.google.hr/search?q=luka+%C4%8Daklje+podgora&client=firefox-b&dcr=0&source=lnms&tbm=isch&sa=X&ved=0ahUKEwiGk__GoJvWAhVI0RQKHfmzDCgQ_AUICigB&biw=1920&bih=971#imgdii=KvuNIolebAFDhM:&imgrc=YnbdUkdQ0kwrOM (20. kolovoza 2017.)

URL-35: <https://www.booking.com/hotel/hr/apartmani-soline.pl.html> (20. kolovoza 2017.)

URL-36: <http://www.lucka-uprava-sdz.hr/Luke/tabid/85/agentType/View/PropertyID/32/Default.aspx> (22. kolovoza 2017.)

URL-37:

<https://www.dalmacija.hr/Portals/0/docs/Skupstina/2011/24/9.%20izvje%C5%A1%C4%87e%20o%20radu%20lu%C4%8Dke%20uprave.pdf> (21. kolovoza 2017.)

URL-38: http://mzoip.hr/doc/elaborat_zastite_okolisa_74.pdf (24. kolovoza 2017.)

URL-39: <https://croatia.hr/en-GB/Destinations/Town/Zivogosce?ZHNCMTU2LHBcNw%3D%3D> (25. kolovoza 2017.)

URL-40: <https://www.croatia-expert.com/drvenik/> (25. prosinca 2017.)

URL-41:

<http://slobodnadalmacija.hr/more/vijesti/clanak/id/479058/mjestani-i-turisticka-zajednica-drvenika-protiv-projekta-lucke-uprave-luku-premjestite-u-bocak> (20. kolovoza 2017.)

URL-42:

<http://www.slobodnadalmacija.hr/novosti/hrvatska/clanak/id/140710/grci-siju-paniku-novi-incident-posada-u-drveniku-u-posljednji-trenutak-bacila-sidra> (20. kolovoza 2017.)

URL-43: <http://www.privatni-smjestaj-hrvatska.com.hr/apartmani-podaca> (6. lipnja 2018.)

URL-44: [http://www.lucka-uprava-](http://www.lucka-uprava-sdz.hr/Luke/tabid/85/agentType/View/PropertyID/11/Default.aspx)

[sdz.hr/Luke/tabid/85/agentType/View/PropertyID/11/Default.aspx](http://www.lucka-uprava-sdz.hr/Luke/tabid/85/agentType/View/PropertyID/11/Default.aspx) (25. kolovoza 2017.)

URL-45: <http://www.plovput.hr/pomorska-signalizacija/ostali-objekti/svjetlece-i-signalne-plutace> (28. kolovoza 2017.)

URL-46: <http://www.plovput.hr/novosti/id/595/postavljanje-luckog-svjetla-luka-makarska-glava-novog-lukobrana> (20. kolovoza 2017.)

URL-47: <http://www.plovput.hr/novosti/id/594/izgradnja-luckog-svjetla-luka-makarska-jugoistocni-rt-poluotoka-sv-petar> (23. kolovoza 2017.)

URL-48: <http://www.plovput.hr/novosti/id/592/uklanjanje-svjetlece-plutace-makarska-br-1> (23. kolovoza 2017.)

URL-49: <http://www.plovput.hr/novosti/id/593/uklanjanje-svjetlece-plutace-makarska-br-2> (23. kolovoza 2017.)

URL-50: http://narodne-novine.nn.hr/clanci/sluzbeni/2008_06_72_2402.html (20. rujna 2017.)

URL-51: <http://www.simplonpc.co.uk/Jadrolinija3.html#anchor129073> (7. siječnja 2017.)

URL-52: https://www.dzs.hr/Hrv/censuses/census2011/results/htm/H01_01_01/h01_01_01_zup17_0779.html (26. kolovoza 2017.)

URL-53: http://www.stomarica.de/index_hr.html (20. prosinca 2017.)

URL-54: <http://www.igrane.org/> (22. prosinca 2017.)

URL-55: <http://www.opcinabaskavoda.com/hr/99/investicije-u-promajni> (20. prosinca 2017.)

URL-56: <http://zivogosce-apartmani.com/en/zivogosce/> (22. prosinca 2017.)

URL-57: <http://www.marinebook.hr/hr/marina/227/port-podgora> (22. prosinca 2017.)

URL-58: <http://www.rezerviraj.hr/social/zapis-2343-plaza-drvenik-drvenik.html> (23. prosinca 2017.)

URL-59:

<https://www.slobodnadalmacija.hr/novosti/hrvatska/clanak/id/266195/admiral-kardum-svjetionici-s-radarima-moraju-cuvati-naftne-platforme-i-jadran> (30. siječnja 2018.)

URL-60: <https://www.plovput.hr/novosti/id/596/postavljanje-svjetlece-plutace-luka-makarska-500m-sw-od-novog-lukobrana> (30. siječnja 2018.)

7. SAŽETAK

Makarsko primorje smješteno je u srednjoj Dalmaciji i obuhvaća 53 km priobalnog pojasa u duljinu i od 4 do 7 km u širinu. Proteže se od zaljeva Velika Vruja kod prijevoja Dubci na sjeverozapadu, preko planine Biokovo i njegovog ogranka – planine Rilić do rta Kokuljica na jugoistoku. Kroz povijest Primorje se dijelilo na Donje i Gornje, pri čemu Donje Primorje obuhvaća mjesta Brela, Bast, Bašku Vodu, Veliko Brdo, Makar, Kotišinu, Makarsku, a Gornje Tučepi, Podgoru, Drašnice, Igrane, Živogošće, Drvenik, Zaoštrog, Podacu, Brist, Gradac. Područje je naseljeno još od prapovijesti o čemu svjedoče pronađeni ostaci materijalne kulture. Upravno, kulturno i gospodarsko središte Primorja kroz prošlost je bio grad Makarska. U kasnijim razdobljima istaknuti će se još neka naselja kao što su Baška Voda, Gradac, Podgora, ali po broju stanovnika i ukupnom udjelu u gospodarstvu nisu uspjeli nadmašiti Makarsku.

Dinamika naseljavanja priobalnog i podbiokovskog dijela mijenjala se kroz prošlost ovisno o političkim i gospodarskim prilikama. U potrazi za zaštitom od opasnosti koja je dolazila s mora (gusarstvo, mletački i osmanski napadi) stanovništvo Makarskog primorja povlačilo se na sigurnu udaljenost, podno vapnenačkih padina, u svojevršne prirodne refugiume. Uz obalu su se zasigurno vraćali radi ribarenja, a tu su najvjerojatnije imali i svoje ribarske kućice za pohranu ribarske opreme. Do većeg priljeva i značajnijeg razvoja naselja uz obalu dolazi krajem 17. i tijekom 18. stoljeća prestankom osmanlijsko-mletačkih sukoba i iseljavanja stanovništva uslijed nepovoljnih političkih prilika. Spuštanje stanovništva iz podbiokovskih zona intenzivirat će se tijekom 60-ih godina 20. stoljeća kada je uočljiv kontinuirani porast stanovništva u naseljima uz more, dok ostala bilježe negativno prirodno kretanje. Podbiokovska mjesta i zaseoci ubrzano su gubili stanovništvo u korist priobalnih, posebice Brela Gornja, Bast, Veliko Brdo, Podgora – Selo te Gornje Igrane. Razlozi depopulacije su razorni

potres 1962. godine koji je srušio ili teško oštetiio stare kamene kuće, izgradnja Jadranske magistrale 1964. godine, početak industrijalizacije, deagrarizacija, a na koncu i sami prostorni smještaj tih naselja. Naime, izgradnjom turističkih smještajnih kapaciteta dolazi do intenzivnijeg razvoja turističke djelatnosti i preorijentacije stanovništva. Različiti povijesno-geografski čimbenici koji su utjecali na povlačenje stanovništva u sigurnija područja više nisu bili aktivni. Suvremeni gospodarski procesi, u prvom redu turizam, privlače stanovništvo bliže obali, posebice jer je tržišna vrijednost i mogućnost iskorištavanja zemljišta bliže moru naglo porasla.

Kao tipični primorski kraj osnovna grana privređivanja stanovništva oduvijek je bila zemljoradnja, zatim stočarstvo (sitna stoka) i ribarstvo. Ograničene mogućnosti iskorištavanja ionako škrtih područja za uzgoj poljoprivrednih kultura (maslina, vinova loza, voćke i dr.) uvjetovale su većinom slabije imovinsko stanje stanovnika i oskudicu te kasniju širu orijentaciju na nepoljoprivredne djelatnosti kao i prekomorske migracije. Ribarstvo nije bilo svugdje isto razvijeno. U tom smislu mjesto Podgora se posebno i danas izdvaja s najvećom ribarskom flotom.

Druga polovica 19. stoljeća i početak 20. stoljeća bili su značajni za pomorstvo na Primorju. Austro-ugarska vlast počinje gradnju pristaništa i lučkih objekata. Pažnja se pridaje i komunalnom uređenju, dovršava se makarski vodovod, gradi zgrada Općine, škole, uređuju stare i grade nove župne crkve i župne kuće u Drašnicama, Živogošću, Tučepima, Igranima, Brelima i Podgori, pošumljavaju se javne površine, uređuju ceste i perivoji, gradi svjetionik Sv. Petar u Makarskoj (1884. godine), postavljanju fenjeri i lučka svjetla na glavama pristaništa u svrhu sigurnije plovidbe. U razdoblju između dva rata dolaskom većeg broja stranih i domaćih turista znatno se razvija turistička djelatnost izgradnjom smještajnih kapaciteta (hotela i restauracija), komunalnim uređenjem naselja i osnivanjem niza društava i

ureda za proljepšanje mjesta koji su bili zaduženi za turističku propagandu, uljepšanje mjesta i odnose s turistima. U tom razdoblju dovršava se izgradnja prometnica, a grade se i turistički objekti u prvom redu zahvaljujući privatnoj inicijativi. Zahvaljujući luci i prometu koji se intenzivira radna snaga posredno i neposredno nalazi zaposlenje i zaradu, a veća naselja kao što su Makarska, Baška Voda i Podgora dobivaju urbani izgled. Što se tiče lučkih radova, oni su bili malog obujma i više komunalnog obilježja, jer Kraljevina Jugoslavija nije ulagala u izgradnju i održavanje luka i lučica. Luke nisu raspolagale plovilima duge ni velike obalne plovidbe. Njihovu flotu činila su samo plovila male obalne plovidbe, ribarice, čamci i lađe na jedro i stroj.

Daljni razvoj i napredak ponovno će zaustaviti rat. Premda je Primorje spadalo u tzv. drugu okupaciju zonu i formalno je bilo pod vlašću Neovisne Države Hrvatske, stvarnu vlast je imala Italija. Svojom politikom i odredbama talijanska vlast otežavala je ribarstvo zapljenom brodova i uništavanjem opreme te prekidom pomorskog prometa. Ratna razaranja su pogodila mnoge privatne i državne objekte koji su bili djelomično ili potpuno uništeni. Od listopada 1944. godine odlaskom njemačkih jedinica odmah se započelo s raščišćavanjem ruševina i vađenjem potopljenih plovila s obzirom da je u nekim mjestima Primorja čak 90% brodova bilo uništeno. U tom razdoblju intenzivirana je izgradnja posebice makarske luke koja je uslijed savezničkih bombardiranja i njemačkog miniranja potpuno uništena. Radovi su bili sveobuhvatni a potrajali su sve do 1954. godine.

Primorje nije imalo potpuno izgrađen sustav kopnenih prometnica sve do 30-ih godina 20. stoljeća tako da su luke imale izuzetnu prometnu važnost. Međutim, novoizgrađene kopnene prometnice nakon Drugog svjetskog rata kao i pomorske rute zaobišle su Makarsko primorje. Nestanak starih obrta i prekid karavanskih putova uzrokovali su u razdoblju

između dva svjetska rata nedostatak robe za izvoz. Izgradnjom Jadranske magistrale šezdesetih godina 20. stoljeća potpuno opada pomorska trgovina Makarske, a turizam postaje dominantna djelatnost privređivanja.

Nedostatak izvora onemogućava stvaranje cjelovite slike o brodograđevnoj djelatnosti u Primorju. Stanovnici su naručivali veća plovila iz drugih brodograđevnih središta, dok su popravke obavljali sami. Kao prikladan teren obično im je služio plitki dio morske obale u luci ili plaža. U 19. stoljeću u Makarsku se doseljuje brodograditelj Anđelo Katalinić iz Splita, a krajem istog stoljeća Ivan Dužević iz Trpnja. Obiteljsku tradiciju gradnje i popravaka drvenih brodova (bracera, leuta, stela, gajeta, kaića, jola, batelina i guceva) nastavili su sinovi Klement i Tomažin do oko 1956. g. kada brodogradilište potpuno prestaje s radom. Nakon Drugog svjetskog rata rade brodograditelji Tomo Puharić i Jure Bilasu Makarskoj, braća Ivandić (Josip – Joze i Dominik – Berto Ivandić) u Promajni, dok u Bristu Rajko Marušić osniva brodogradilište "Marušić d.o.o." koje još uvijek popravlja i gradi brodove.

U socijalističkoj Jugoslaviji, sve do sredine 1970-ih godina, vrlo malo pažnje se pridavalo izgradnji i održavanju luka i lučica. Uglavnom se radilo na uređenju i estetskim popravcima postojeće infrastrukture. Od osamdesetih, a posebice od devedesetih godina 20. stoljeća, s izuzetkom Domovinskog rata, intenziviraju se aktivnosti na izgradnji luka radi zaštite plovila od valova, postavljanje lučkih svjetala, priključaka za vodu i struju te proširivanje pristaništa radi osiguranja većeg broja vezova. Posebna pozornost pridaje se i gradnji kapaciteta za nautički turizam, kao sve važnijeg činitelja lokalnog i regionalnog razvoja od posebnog nacionalnog interesa. Upravo u malim sredinama nautički turizam predstavlja pogonski kotač za napredak naselja, a potražnja za marinama posljednjih godina je u neprestanom porastu. Posebno je sveobuhvatan projekt izgradnje lukobrana u Makarskoj. Osmišljavanje koncepcije nautičkih luka jedan je od

prioritetnih ciljeva razvoja turizma u Republici Hrvatskoj. Makarsko primorje u tom smislu ima sve potrebne prirodno-geografske preduvjete: kao i izgrađene smještajne kapacitete.

Danas se luke Makarskog primorja dijele na luke lokalnog značaja otvorene za javni promet (Brela – Soline, Baška Voda, Makarska, Podgora – Stari Porat, Živogošće, Drvenik, Zaoštrog, Gradac), trajektne luke županijskog značaja (Drvenik, Makarska), sportsko-rekreacijske luke (Brela – Stomarica, Makarska – Arbun, Podgora – Čaklje, Drašnice, Živogošće), te nautičke luke (Baška Voda, Krvavica, Tučepi, Makarska).

Ključne riječi: luka, lučica, lukobran, gat, pomorstvo, ribarstvo, trajekt, Makarsko primorje, 1918. – 2000. godina

8. SUMMARY

Makarsko Primorje region is situated in the central Dalmatia, and covers a coastal area that is 53 km long and 4 to 7 km wide. It spreads from the Velika Vrulja Bay near the Dubci pass in the north-west over Biokovo Mountain and the adjacent Rilić Mountain, all the way to Kokuljica Cape in the south-east. Throughout the history, Makarsko Primorje has been divided into Lower Primorje and Upper Primorje, where Lower Primorje included Brela, Bast, Baška Voda, Veliko Brdo, Makar, Kotišina, Makarska, and Tučepi, Podgora, Drašnice, Igrane, Živogošće, Drvenik, Zaostrog, Podaca, Brist, Gradac, belonged to the Upper Primorje. There are remains of the material culture which is an evidence that the area been inhabited since the prehistoric times. Administrative, cultural and economic centre of the Primorje has, always been the town of Makarska. In the later periods, some other towns, such as Baška Voda, Gradac, Podgora, gained importance, however, their population and economy could not outmatch Makarska.

The dynamics of population of the littoral and the foothill of Biokovo Mt. have changed throughout history depending on the political and economic situation. The oldest population of the Makarska Littoral has, in search of a safe haven from the dangers threatening from the sea (pirates, Venetian and Ottoman attacks), made a retreat to a safe distance, beneath the limestone slopes, in a kind of natural refuges. They would return to the coastal area to fish, and they probably had some fishing huts to store their fishing equipment in. By the end of the 17th, and during the 18th century, towns gained in population and developed significantly with the end of the Ottoman-Venetian Wars, and also with a halt of emigration caused by difficult political situation. The descend of the population from the Biokovo foothills would increase during the 1960s, as the continued population growth is noted in the towns by the sea, while in the other towns

negative natural population growth occurred. The Biokovo foothill towns and villages were increasingly losing its population, as the coastal ones, especially Brela Gornja, Bast, Veliko Brdo, Podgora – Selo, Gornje Igrane grew. The depopulation was due to severe earthquake of 1962, which destroyed, or badly damaged the old stone houses; as well as due to the building of Adriatic Highway in 1964, the beginning of the industrialisation, deagrarization, and finally due to the location itself. The building of the tourist accommodation caused the rapid development of the tourism trade as well as the economical reorientation of the population. Various historical and geographical factors which caused the retreat of the population to safer areas were no longer active. Contemporary economical processes, with tourism in the first place, were bringing the population closer to the shore, especially due to the rapid growth of the land's market value and the opportunity to utilise the land near the sea.

The main branches of economy, typical for the littoral area, have, from the beginning, been agriculture, livestock farming (sheep, goat) and fishing. Limited opportunities for agriculture (olive tree, vine, fruit, etc.) in already barren areas have caused the population to have slender means and destitution, and consequently later more often engaging in non-agricultural trades and overseas migrations. Fishing was not developed equally everywhere. Even today the largest fishing fleet can be found only in the town of Podgora.

The second half of the 19th, and the beginning of the 20th century was very significant for the whole Littoral. Austro-Hungarian monarchy began building the docks and harbour facilities. Utility services were gaining importance, water supply line was constructed, the Municipality building and schools were being built, old parish churches were being restored, and new ones, along with parish houses in Drašnice, Živogošće, Tučepi, Igrane, Brela and Podgora, were being built. There was also an

onset of afforestation of the public areas, roads and parks were being restored, the St. Peter's lighthouse was constructed (1884.), lanterns and harbour lights were installed to ensure safe sailing. In the period between two world wars, with the growing number of foreign, as well as domestic tourists, tourism was significantly developing, with the building of accommodation facilities (hotels and restaurants), town utility services being set up, founding of numerous societies and offices for the towns' and villages' enhancement which were in charge of the tourist propaganda, town adornment, and relations with tourists. During that period roads were completed, and, tourist facilities were built owing to the mostly private initiative. Labour force found, directly and indirectly, jobs and income, due to the harbour and increasing traffic, and bigger towns, such as Makarska, Baška Voda and Podgora, were becoming more urban. As for harbours' improvements, little was done, as the Kingdom of Yugoslavia didn't invest much in harbour and port development and maintenance. Harbours didn't have ships for coastal navigation or for ocean navigation. Their fleet consisted of vessels for coastal navigation, fishing vessels, motor ships and sailing boats.

Further development and growth was again halted by war. Even though the Primorje was a part of the demilitarised zone, and formally under NDH regime, the real ruler was Italy. With its politics and policies, Italian authorities were making fishing hard with all the boat seizures and equipment destruction, as well as with putting a stop to the sea traffic. The war damaged or completely destroyed numerous private, as well as state buildings. In October 1944, German troops left, and immediately after started the removing of the ruins, and pulling ashore of the sunken ships, since in some littoral towns more than 90 per cent of the ships were destroyed. During that period, there was intensive building, especially of the Makarska harbour, which was completely destroyed due to the Ally

bombing as well as German mining. The full-scale works would last all the way to 1954.

The Littoral had few completely built inland roads until the 1930s, so the harbours were extremely significant for the transport. However, newly built roads and sea routes bypassed the Makarsko Primorje after the World War II. The disappearance of the old crafts and discontinuance of the wagon trails caused the lack of exported goods in the period between two world wars. After the Adriatic Highway was built in 1960s Makarska's sea trade completely lost its importance, and tourism became the main trade.

The lack of sources was making the overview of the whole shipbuilding history impossible. The residents ordered larger ships from other shipbuilding centres, while they were doing the repairs themselves. They usually found some shallow waters of the harbour, or some beach for that. Anđelo Katalinić, shipbuilder, came to live in Makarska from Split in the 19th century, and by the end of the century Ivan Dužević from Trpanj arrived as well. Dužević family tradition of shipbuilding and repairing of the wooden ones (*bracera, leut, stela, gajeta, kaić, jola, batelin* and *guc*) was continued by his sons, Klement and Tomažin until 1956, when the shipyard stopped working. After the World War II, there were shipbuilders Toma Puharić and Jure Bilas, Ivandić brothers (Josip – Joze and Dominik – Berto Ivandić) in Promajna, and, in Brist Rajko Marušić founded "Marušić d.o.o." shipyard, which is still in shipbuilding and repairing business.

In former Yugoslavia, up until 1970's, little attention was given to the harbour and port building and maintenance. There were usually only some refurbishments and aesthetic repairs of the existing infrastructure. Since the 1980s, and especially since 1990s, except for the Croatian War of Independence, there have been intensive works on the harbour infrastructure to protect the ships from the waves, harbour lights as well as water and power supply, have been installed, and docks have been widened

to ensure more berths. Special attention has been given to the nautical tourism capacities building, which has been growing in its importance nationwide. These were the areas where they have been the most significant factor for the development of the town, and the demand for those marines has been on the growth in the last couple of years. Makarska breakwater is a capital project.

The concept development of the nautical harbours is one of the priorities for the development of tourism in Croatia. The Makarsko Primorje has all the necessary preconditions: nature, climate, and already built accommodation facilities.

Today, the ports of the Makarsko Primorje can be divided in the local ports open for the public traffic (Brela – Soline, Baška Voda, Makarska, Podgora – Stari Porat, Živogošće, Drvenik, Zaostrog, Gradac), county ferry ports (Drvenik, Makarska), sport and recreational ports (Brela – Stomarica, Makarska – Arbun, Podgora – Čaklje, Drašnice, Živogošće), and nautical ports (Baška Voda, Krvavica, Tučepi, Makarska).

Keywords: harbour, boat dock, breakwater, pier, maritime affairs, fisheries, ferry, Makarsko primorje, 1918 – 2000

9. KAZALO POJMOVA

Bava – lagani povjetarac

Blaka – rijetki i gusti katran koji se koristi za bojanje lađa.

Bracera – srednjodalmatinski teretni obalni jedrenjak s jednim jedrom, oblog dna i bokova, može imati i kosnik s jednom prečkom. Bio je rasprostranjen duž cijelog Jadrana. Veće bracere su duge 15-17 m, nosivosti 50-70 t, a manje 7-12 m, nosivosti 10-40 t.

Butarga – ikra.

Gajeta ili *gaeta* – drveni brod duljine 6-8 m, nosivosti 5-12 t. Prednji, a ponekad i zadnji dio broda je pokriven. Ima jedan jarbol s latinskim jedrom.

Guc – manji ribarski brod duljine 4,80-6,40 m, s latinskim jedrom. Većinom se koristio kao pomoćni brod.

Kalafat – brodograditelj.

Kameno pero – kameni nasip u obliku pera koji služi kao fizički sustav zaštite plaža od abrazije sitnozrnog materijala.

Karaba ili *kasar* – tal. *cassero*, podignuti dio palube na krmi.

Koča – vrećasta mreža koju po morskom dnu ili na određenoj dubini povlači jedan ili više brodova.

Korba – tal. *corba*, rebro lađe.

Krmeni parapet – krmeni kasar, uzdignuta krmena paluba.

Leut ili *levut* – mali jedrenjak s jednim jarbolom i latinskim jedrom, duljine 7-12 m, nosivosti 5 do 8 t. Čest u uporabi na istočnoj obali Jadrana za ribolov i prijevoz tereta. Na pramcu može imat skočnicu duljine do 1,2 m.

Lokardara – mreža potezača kojom se love lokarde, bukve i šnjuri, duljine 70 do 75 m.

Lukobran – nasip od kamena ili od betonskih blokova koji štiti luku od valova. S unutrašnje strane akvatorija obično služi za pristanjanje brodova i iskrcavanje tereta.

Madira ili *madijeri* – bočna oplata, daske pribijene na rebra lađe (korbe).

Mandrać – riječ ima više značenja, od zaklon za brodice u luci; lučica; unutarnji zatvoreni dio luke; močvarni dio obale; muljevita pličina.

Migavice – veća zimska potezača (potegača), raširenih okna, 100 m danas, 75 m prije. Koristi se po danu, svrha je poplašiti ribu.

Pakla – pakal, paklina, smola s dodatkom katrana i nešto loja.

Pegula – vrsta ljepila.

Petromaks – svjetiljka na petulje.

Polandara – mreža za lov na palamide, napravljena od debljeg konca i većeg oka, na kraju mreže veže se kamenje koje je nateže prema dnu mora, duljine od 100 m pa i više.

Poponica – najraširenija troslojna mreža stajačica, najčešće se koristi noću te u jesen i proljeće, za pliće more i kamenito dno.

Porat – lat. *portus*, tal. *porto*; uređen dio obale za pristajanje brodova; luka pogodna uvala za sklanjanje brodova; lučica.

Purtela ili purtel – tal. *portello*, otvor za ulaz u unutrašnjost broda.

Salpat – podizati mrežu (ili sidro) iz mora na brod.

Sklatarata – stajaća mreža duljine 15 do 25 m za lov na jastoga.

Srdjelara – najveća mreža potezača za lov na srdele, koristi se noću, uz umjetno svjetlo.

Stajačice – mreže za lov na malu plavu ribu.

Stupa – masni materijal za krpanje drvenih lađa.

Šabakun – velika mreža migavica za lov na tune i polande.

Školjera – kamena obloga za lukobran (kameni blokovi).

Tartana – povlačna ribarska mreža, manja od kočice.

Tunare ili šabakuni – mreže za lov na tune.

Vojge ili srdjelare – mreže stajačice za lov na malu plavu ribu.

10. POPIS KRATICA

- AB* – *Acta Biocovica*, Makarska
AJS – *Almanah Jadranske straže*, Split
ALIMa – Arhiv Lučke ispostave Makarska
AM – *Annuario marittimo*, Trieste
D – *Dan*
DAS – Državni arhiv u Splitu
DAZd – Državni arhiv u Zadru
DG – *Dalmatinski glasnik*
DPS – Direkcija pomorskog saobraćaja, Split
GMM – Gradski muzej Makarska
J – *Jadran*
JD – *Jadranski dnevnik*, Split
JP – *Jadranska pošta*, Split
JS – *Jadranska straža*, Split
MP – *Makarsko primorje*, Makarska
MR – *Makarska rivijera*, Makarska
MZ – *Makarski zbornik*, Makarska
N – *Narod*, Split
NL – *Narodni list*, Zadar
PG – *Primorski glas*, Makarska
PG FNRJ – *Pomorski godišnjak FNRJ*
PG KJ – *Pomorski godišnjak Kraljevine Jugoslavije*
PG SHS – *Pomorski godišnjak Kraljevine SHS*
PZ – *Pomorski zbornik*
SD – *Slobodna Dalmacija*, Split
TZ – *Težacke novine*

11. POPIS SLIKA

1. Makarsko primorje.....	str. 27.
2. Motorni brod "Rečina" ("Regina") krajem 1940-ih ili početkom 1950-ih godina.....	str. 45.
3. Trajekt "Zvončac" u makarskoj luci.....	str. 48.
4. Baška Voda, 1935. g.....	str. 53.
5. Izgradnja luke u Baškoj Vodi nakon Drugog svjetskog rata	str. 58.
6. Luka Baška Voda	str. 61.
7. Gat u Bratušu prije produženja	str. 63.
8. Bratuš	str. 63.
9. Brela, prije 1970. g.....	str. 65.
10. Luka Brela – Soline	str. 67.
11. Brela – lučica Stomarica	str. 69.
12. Brist, oko 1960. g.....	str. 71.
13. Brist	str. 72.
14. Lučica Drašnice nakon Drugog svjetskog rata	str. 74.
15. Drašnice, oko 1970. g.....	str. 76.
16. Lučica Drašnice.....	str. 77.
17. Popravak brodova u Drašnicama	str. 78.
18. Drvenik, prije 1970. g.	str. 81.
19. Luka Drvenik (Stari Porat i trajektno pristanište).....	str. 82.
20. Drvenik – Gornja Vala (nova lučica)	str. 86.
21. Gradac, oko 1930. g.....	str. 87.
22. Luka Gradac	str. 90.
23. Sportsko-rekreacijska lučica <i>Mandrać</i>	str. 92.
24. Lučica u Igranima oko 1960. g.	str. 96.
25. Lučica Igrane	str. 98.

26. Lučica Krvavica	str. 100.
27. Krvavica – marina Ramova.....	str. 102.
28. Lučica hotela „Dalmacija“	str. 104.
29. Gradska luka Makarska.....	str. 108.
30. Makarska, Veliki mul 1906. g.	str. 110.
31. Sjeverozapadni dio makarske luke između dva rata.....	str. 113.
32. Obnova makarske luke	str. 120.
33. Regulaciona osnova Makarske iz 1948. g.	str. 124.
34. Skica prijedloga arhitektice Olge Pavlinović	str. 125.
35. Makarska 1869., prikaz prvog škvera	str. 134.
36. Kalafat Tomo Puharić	str. 135.
37. Podaca	str. 139.
38. Podgora, Stari Porat 1939. g.....	str. 141.
39. Školski brod "Jadran" u Podgori, oko 1980-ih.....	str. 142.
40. Izgradnja luke u Podgori.....	str. 145.
41. Luka Podgora.....	str. 146.
42. Lučica Čaklje	str. 149.
43. Lučica Promajna	str. 152.
44. Kalafati braća Ivandić	str. 153.
45. Tučepi nakon Drugog svjetskog rata	str. 155.
46. Marina Tučepi	str. 156.
47. Pogled na lučicu Zaostrog (snimljeno prije 1980. g.).....	str. 159.
48. Živogošće, 1955. g.....	str. 161.
49. Lučica Živogošće	str. 162.
50. Lučica Živogošće – Blato	str. 164.
51. Zgrada Lučke kapetanije početkom 20. st.....	str. 167.
52. Sadašnja zgrada Lučke kapetanije između dva rata (krajnje desno).....	str. 170.

53. Kapelica – svjetionik danas i u prošlosti.....	str. 172.
54. Svjetionik Sv. Petar.....	str. 173.
55. Lučko svjetlo u Baškoj Vodi.....	str. 177.
56. Lučko svjetlo u Makarskoj na pundi Sv. Petra.....	str. 178.
57. Svijetleće plutače na ulazu u luku Makarska.....	str. 180.
58. Ribari u Drašnicama	str. 200.
59. Plan lučkih radnji 1934. g.....	str. 266.
60. Plan lučkih radnji 1934. g., s obje strane Velikog mula.....	str. 267.
61. Plan lučkih radnji 1934. g., sa zapadne strane Malog mula.....	str. 267.
62. Plan lučkih radnji 1934. g., profili nadmorskih radova.....	str. 268.
63. Plan lučkih radnji 1934. g., prstenovi za vezivanje plovila.....	str. 269.
64. Plan lučkih radova 1934. g., uređenje obale na potezu Marineta.....	str. 269.
65. Troškovnik izgradnje nove obale (zapadno od Velikog mula) u Makarskoj nakon Drugog svjetskog rata.....	str. 270.
66. Troškovnik izgradnje istočne obale u Makarskoj nakon Drugog svjetskog rata.....	str. 270.
67. Troškovnik izgradnje Velikog mula u Makarskoj nakon Drugog svjetskog rata.....	str. 271.
68. Troškovnik izgradnje obale Plišćevca u Makarskoj nakon Drugog svjetskog rata.....	str. 271.
69. Troškovnik izgradnje malog zapadnog mula u Makarskoj nakon Drugog svjetskog rata.....	str. 272.
70. Troškovnik izgradnje nove obale u Podgori nakon Drugog	

svjetskog rata.....	str. 272.
71. Troškovnik lukobrana u Podgori nakon Drugog svjetskog rata.....	str. 273.
72. Troškovnik izgradnje nove obale u Gradcu nakon Drugog svjetskog rata.....	str. 273.
73. Troškovnik izgradnje vanjskog mula u Gradcu nakon Drugog svjetskog rata.....	str. 274.
74. Troškovnik izgradnje unutarnjeg mula u Gradcu nakon Drugog svjetskog rat.....	str. 274.
75. Troškovnik izgradnje lukobrana u Gradcu nakon Drugog svjetskog rata.....	str. 275.
76. Urbanistički plan Baške Vode iz 1960-ih godina	str. 275.
77. Urbanistički plan luke Baška Voda iz 1984. g.	str. 276.
78. Detalj Urbanističkog plana nautičke luke Baška Voda iz 1984. g.	str. 277.
79. Nacrt lučice Stari Porat – Brela.....	str. 278.
80. Nacrt lučice Stari Porat – Brela.....	str. 279.
81. Lučica Stomarica – izgradnja lukobrana 1927. g.....	str. 280.
82. Luka Stari Porat, Podgora.....	str. 281.
83. Lučica Čaklje, Podgora.....	str. 282.
84. Marina Tučepi.....	str. 283.
85. Plan luke i <i>Mandraća</i> u Gradcu.....	str. 284.

12. POPIS TABLICA

1. Prikaz parobrodarskih linija na Makarskom primorju između dva rata	str. 285.
2. Broj putnika na lokalnim linijama Jadrolinije	str. 285.
3. Platni popis zaposlenika brodogradilišta 1945. g.....	str. 286.
4. Trgovačka mornarica – broj plovila male obalne plovidbe, ribarica i označenih čamaca i lađa, s pogonom na jedro i stroj (I. dio).....	str. 286.
5. Trgovačka mornarica – broj plovila male obalne plovidbe, ribarica i označenih čamaca i lađa, s pogonom na jedro i stroj (II. dio).....	str. 287.
6. Statistika prometa makarske luke	str. 287.
7. Promet robe makarske luke (A i B).....	str. 289.
8. Promet robe luka Baška Voda.....	str. 290.
9. Promet robe luke Podgora.....	str. 291.
10. Promet robe luke Gradac	str. 292.
11. Promet robe lučice Igrane	str. 292.
12. Promet robe lučice Zaostrog	str. 292.
13. Promet robe lučice Živogošće.....	str. 293.
14. Promet brodova u lukama Makarska i Baška Voda.....	str. 293.
15. Prikaz plovila 1956. g.....	str. 295.
16. Prikaz plovila 1958. g.....	str. 295.
17. Prikaz plovila 1959. g.....	str. 296.
18. Promet putnika.....	str. 296.
19. Broj pristiglih brodova u makarsku luku.....	str. 297.
20. Luka Makarska, unutrašnji promet putnika.....	str. 298.
21. Unutrašnji promet robe u luci Makarska.....	str. 300.
22. Godišnja izvješća za područje nadležnosti Lučke	

ispostave Makarska.....	str. 302.
23. Promet brodova, putnika i robe u luci Makarska	str. 302.
24. Promet brodova, putnika i robe u luci Drvenik	str. 302.
25. Prikaz stanja brodova i mreža za Makarsko primorje 1911. g. (A i B).....	str. 303-4.
26. Pregled broja ribarica, tonaže i momčadi.....	str. 304-5.
27. Pregled ljetnog ribolova 1933. g.....	str. 305.
28. Pregled ljetnog ribolova 1938. g.....	str. 306.
29. Brojčano stanje mreža, ribarskog alata, ribara i brodova na Makarskom primorju.....	str. 306.
30. Ribari, lađe i alati.....	str. 307.
31. Popis stradalih brodova Makarske tijekom Drugog svjetskog rata.....	str. 307-12.
32. Popravci škvera u Makarskoj 1945. g.....	str. 313.-14.
33. Uništeni i oštećeni manji (ribarski) brodovi po mjestima Makarskog primorja.....	str. 314.
34. Uništeni i oštećeni veći brodovi male obalne plovidbe po mjestima Makarskog primorja.....	str. 315.

13. POPIS GRAFIKONA

1. Statistika prometa makarske luke (broj brodova) prema podacima iz Tablice 6.....	str. 288.
2. Statistika prometa makarske luke (tonaža) prema podacima iz Tablice 6	str. 288.
3. Promet robe luka Makarska prema podacima iz Tablice 7	str. 290.
4. Promet robe luka Baška Voda prema podacima iz Tablice 8 .	str. 291.
5. Promet brodova u lukama Makarska i Baška Voda prema podacima iz Tablice 14	str. 294.
6. Broj pristiglih brodova u luku Makarska prema podacima iz Tablice 19	str. 298.
7. Luka Makarska, unutrašnji promet putnika, prema podacima iz Tablice 20	str. 299.
8. Unutrašnji promet robe u luci Makarska prema podacima iz Tablice 21	str. 301.

14. SLIKE

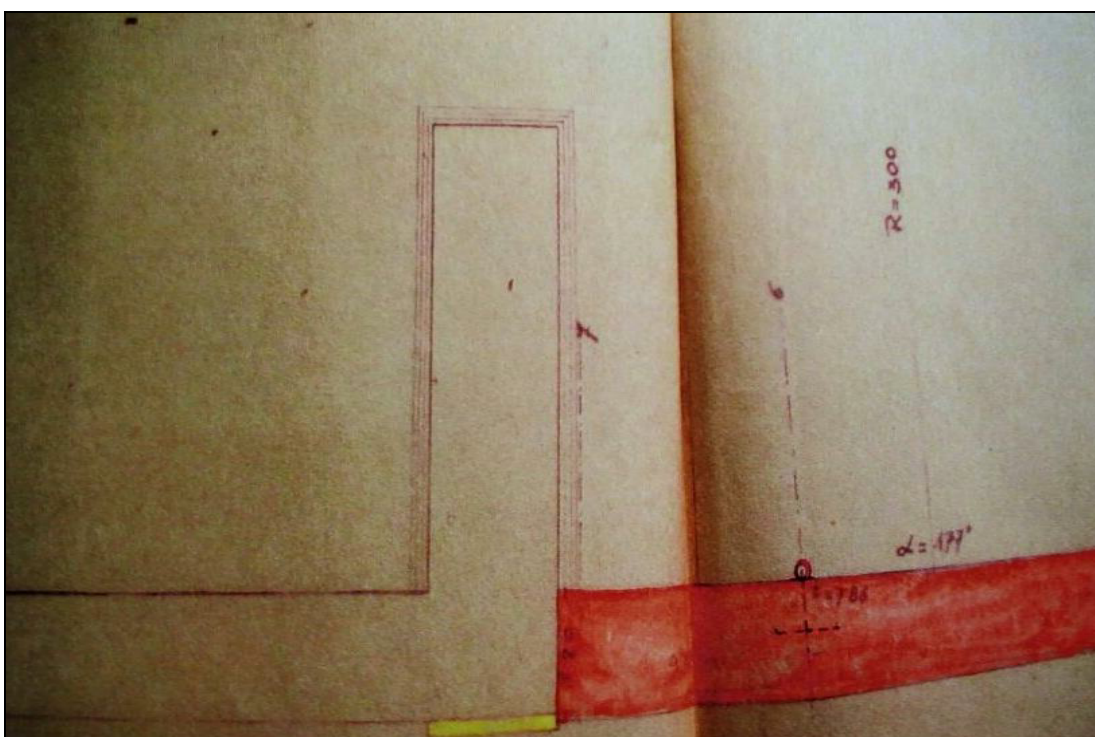


Slika 59. Plan lučkih radnji 1934. g.⁷⁴⁵

⁷⁴⁵ DPS 323/1, DAS.



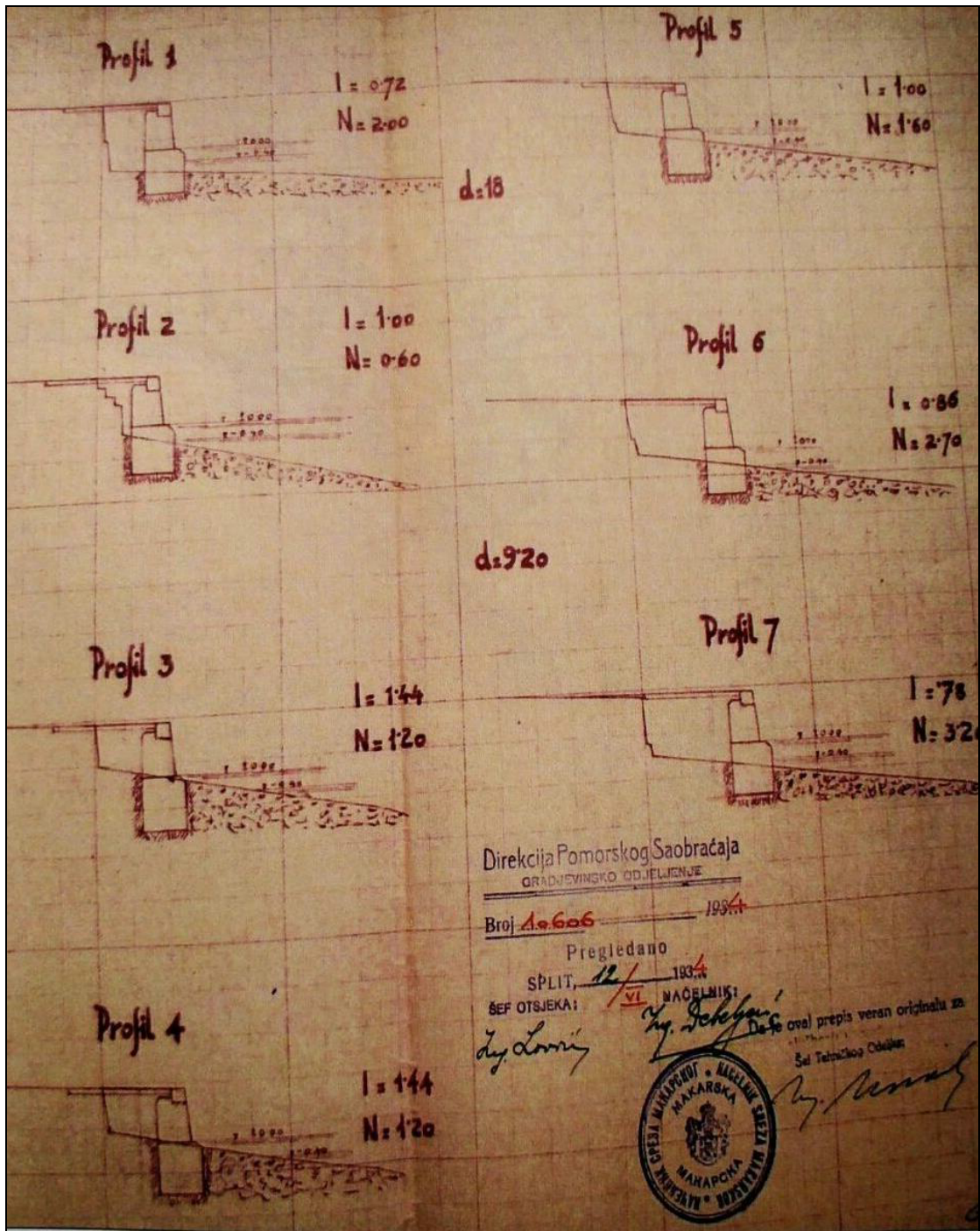
Slika 60. Plan lučkih radnji 1934. g., s obje strane Velikog mula⁷⁴⁶



Slika 61. Plan lučkih radnji 1934. g., sa zapadne strane Malog mula⁷⁴⁷

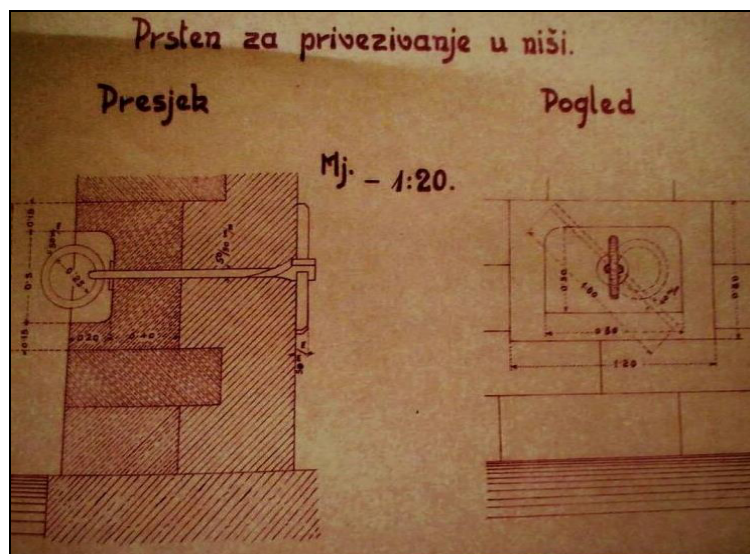
⁷⁴⁶ Isto.

⁷⁴⁷ Isto.



Slika 62. Plan lučkih radnji 1934. g., profili nadmorskih radova⁷⁴⁸

⁷⁴⁸ Isto.



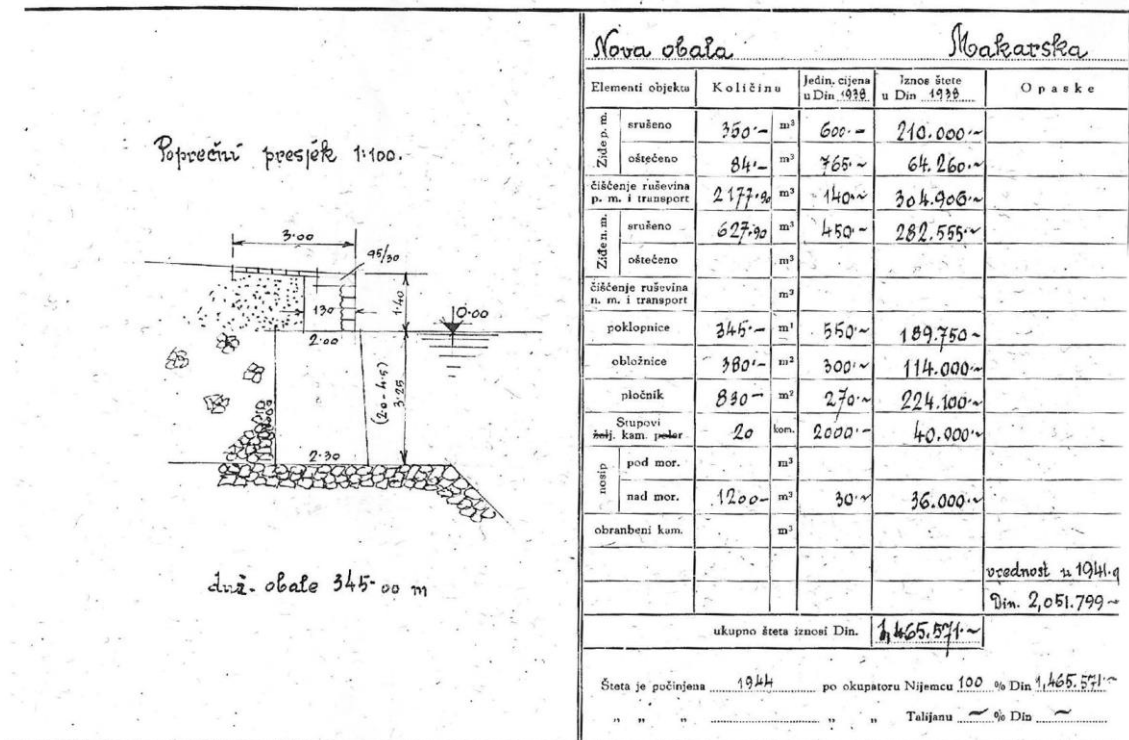
Slika 63. Plan lučkih radnji 1934. g., prstenovi za vezivanje plovila⁷⁴⁹



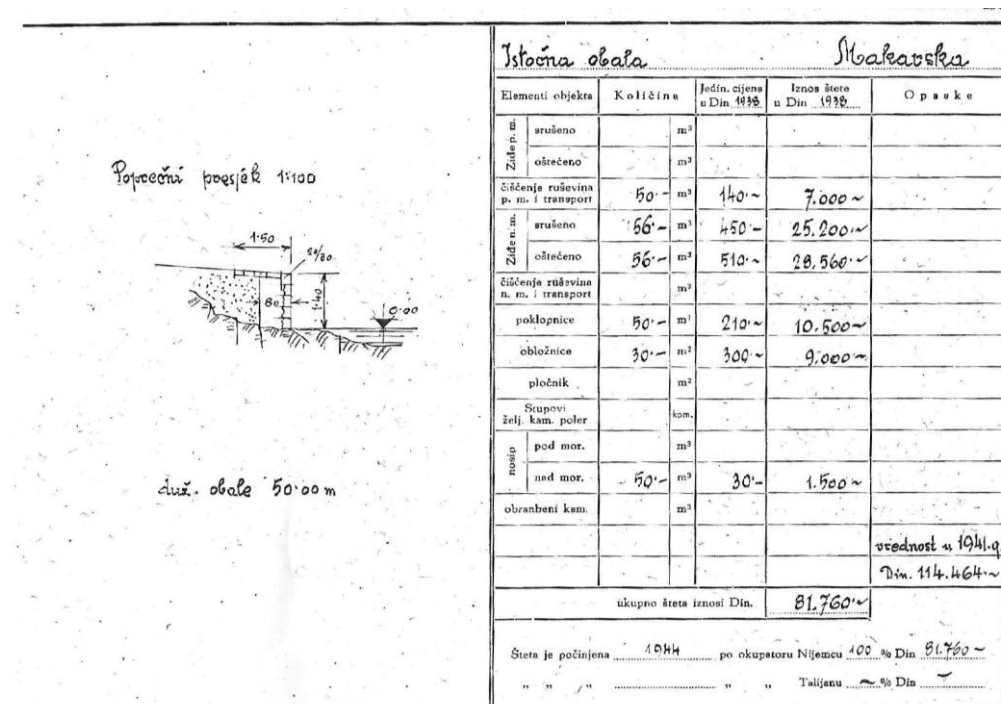
Slika 64. Plan lučkih radova 1934. g., uređenje obale na potezu Marineta⁷⁵⁰

⁷⁴⁹ Isto.

⁷⁵⁰ Isto.



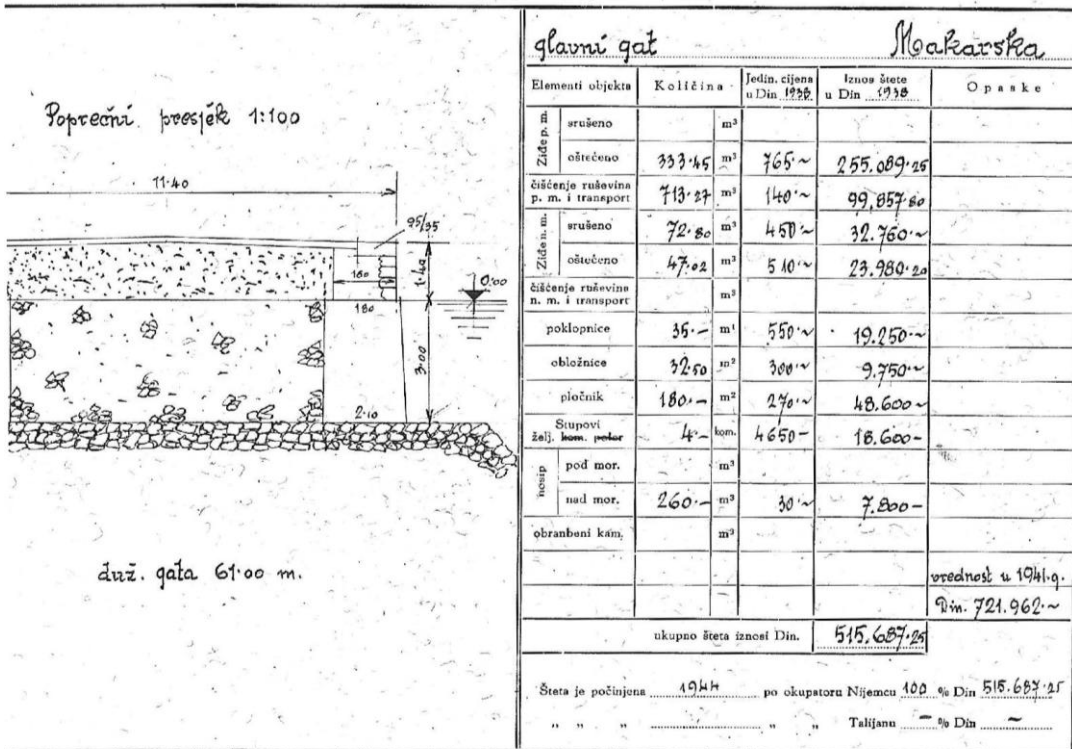
Slika 65. Troškovnik izgradnje novog dijela obale u Makarskoj nakon Drugog svjetskog rata⁷⁵¹



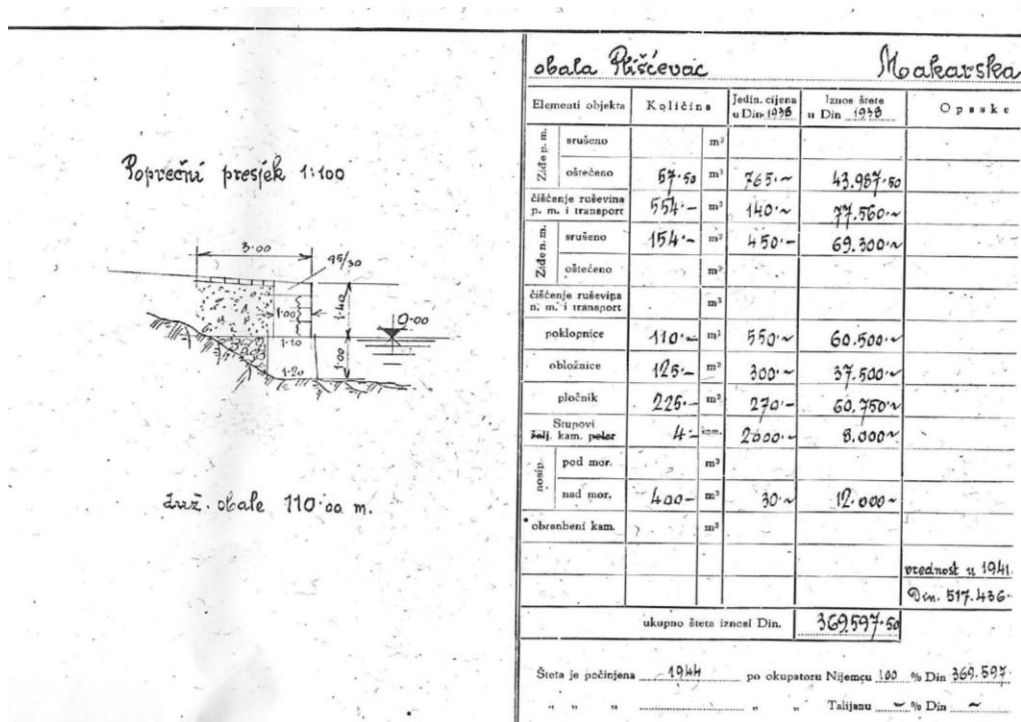
Slika 66. Troškovnik izgradnje istočne obale u Makarskoj nakon Drugog svjetskog rata⁷⁵²

⁷⁵¹ Uprava pomorstva, Komisije za ratnu štetu na moru (1945.-1946), GMM.

⁷⁵² Isto.



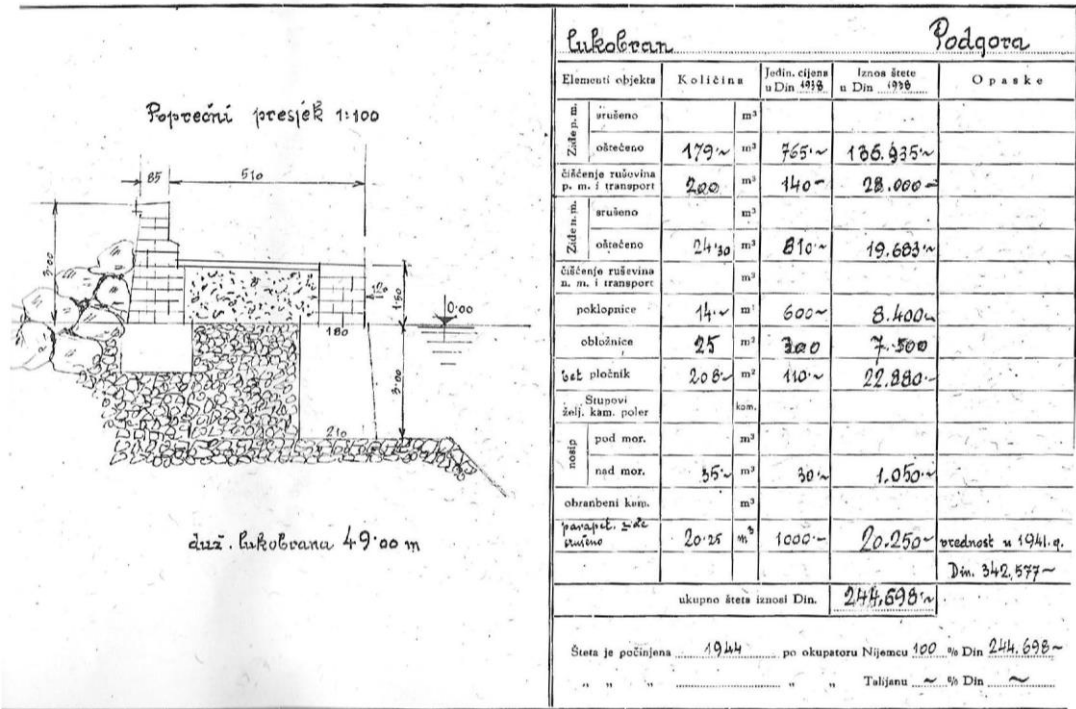
Slika 67. Troškovnik izgradnje Velikog mula u Makarskoj nakon Drugog svjetskog rata⁷⁵³



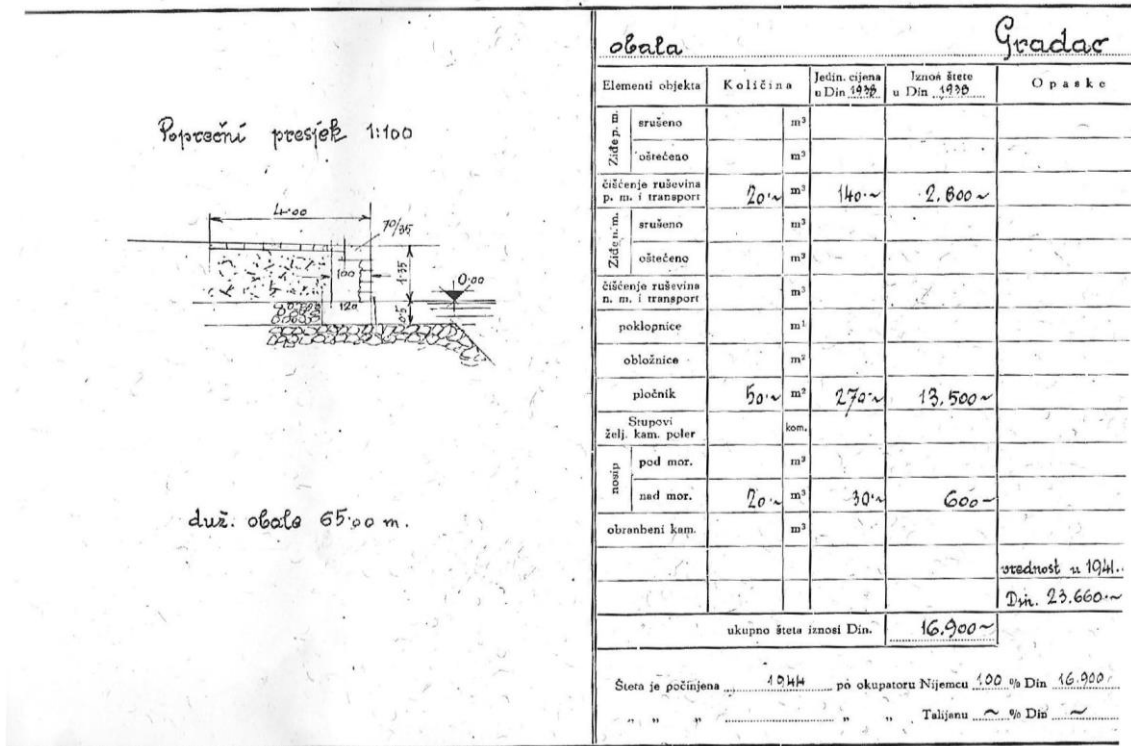
Slika 68. Troškovnik izgradnje obale Pliševeca u Makarskoj nakon Drugog svjetskog rata⁷⁵⁴

⁷⁵³Isto.

⁷⁵⁴Isto.



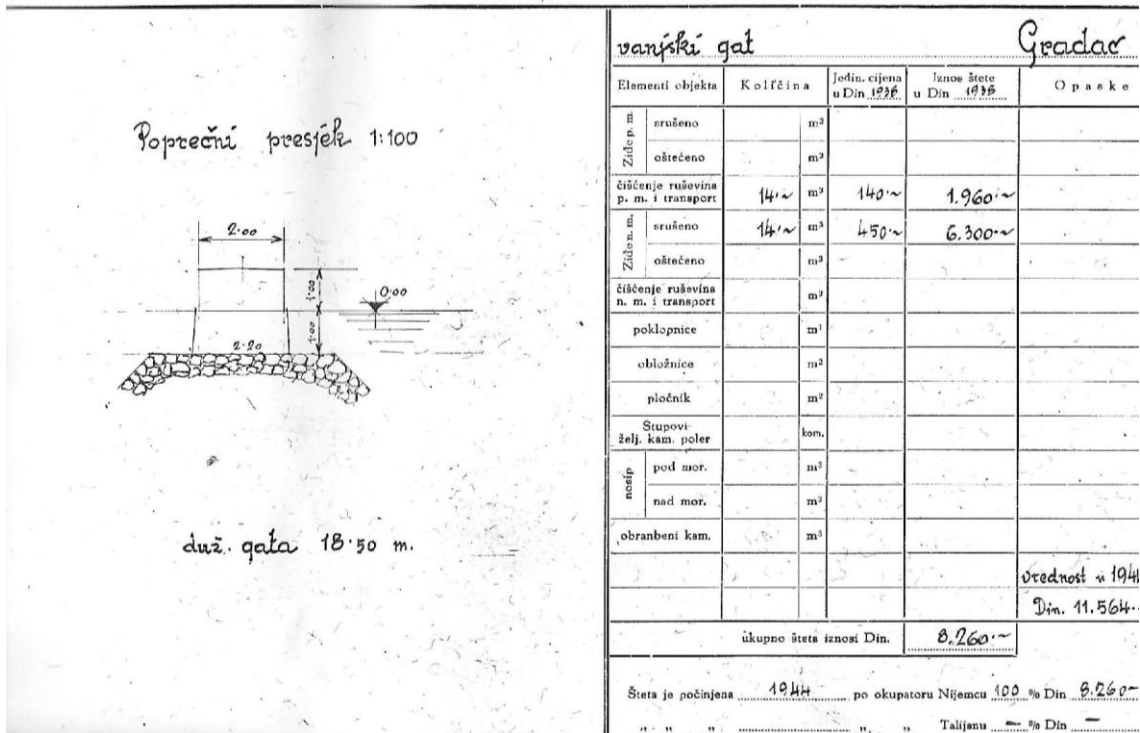
Slika 71. Troškovnik lukobrana u Podgori nakon Drugog svjetskog rata⁷⁵⁷



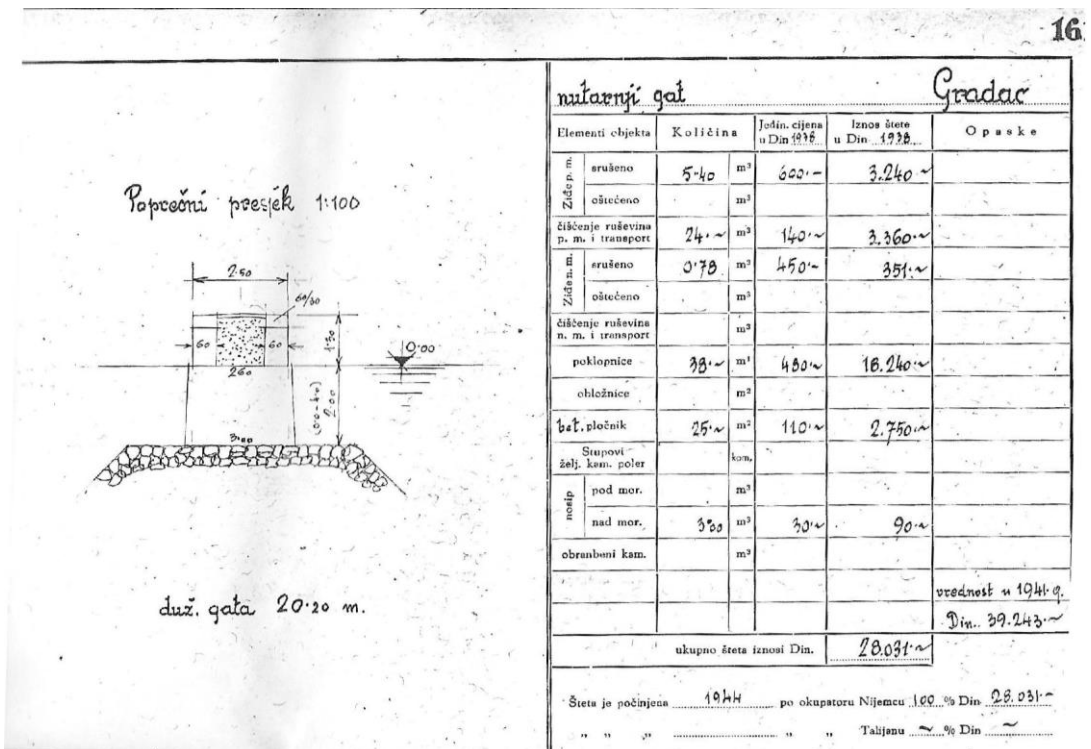
Slika 72. Troškovnik izgradnje nove obale u Gradcu nakon Drugog svjetskog rata⁷⁵⁸

⁷⁵⁷ Isto.

⁷⁵⁸ Isto.

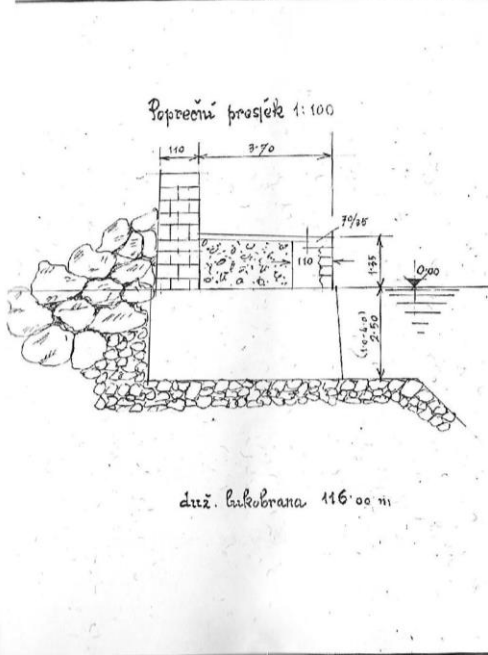


Slika 73. Troškovnik izgradnje vanjskog mula u Gradcu nakon Drugog svjetskog rata⁷⁵⁹



Slika 74. Troškovnik izgradnje unutarnjeg mula u Gradcu nakon Drugog svjetskog rata⁷⁶⁰

⁷⁵⁹ Isto
⁷⁶⁰ Isto.



Lukobran		Gradac		
Elementi objekta	Količina	Jedin. cijena u Din. 1944.	Iznos šteta u Din. 1944.	Opaske
Zidovi: m ³	orušeno	m ³		
	oštećeno	m ³		
Šifčenje rušovina po m ³ i transport	90~	140~	12.600~	
Zidovi: m ³	orušeno	m ³		
	oštećeno	m ³		
Šifčenje rušovina n. m. i transport				
poklopnice	9.00	480~	4.320~	
obložnice				
pločnik	50~	270~	13.500~	
Stupovi želj. kam. poler				
nosip pod mor.				
nad mor.	30~	30	900~	
obranbeni kam.				
parapet. i zid	1~	1000~	1000~	brdnost u 1944. g
ukupno šteta iznosi Din.			32.320~	Din. 45.248~
Šteta je počinjena		1944.	po okupatoru Nijemcu	100 % Din 32.320~
		" " "	" " Talijanu	" % Din "

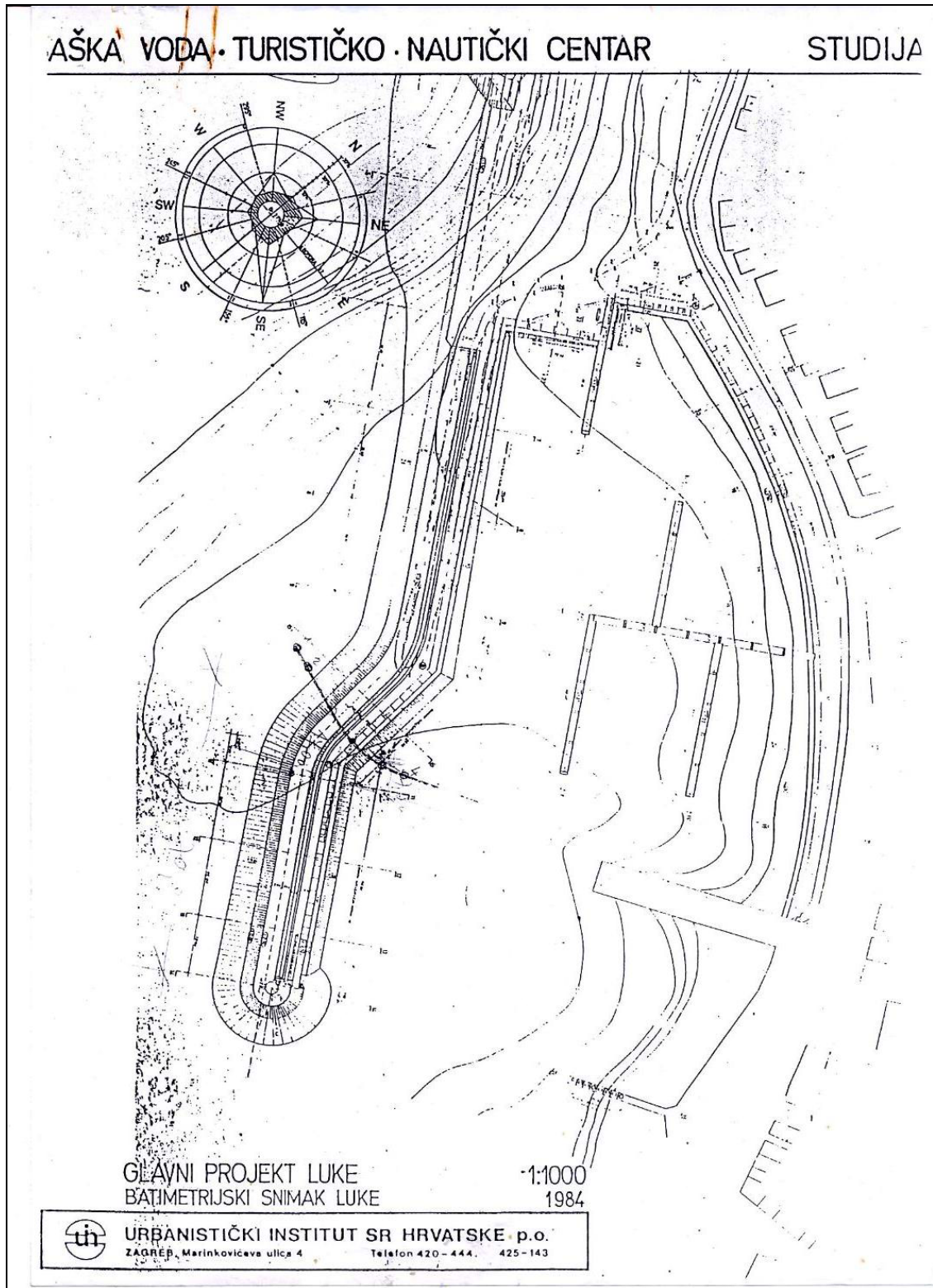
Slika 75. Troškovnik izgradnje lukobrana u Gradcu nakon Drugog svjetskog rata⁷⁶¹



Slika 76. Urbanistički plan Baške Vode iz 1960-ih godina⁷⁶²

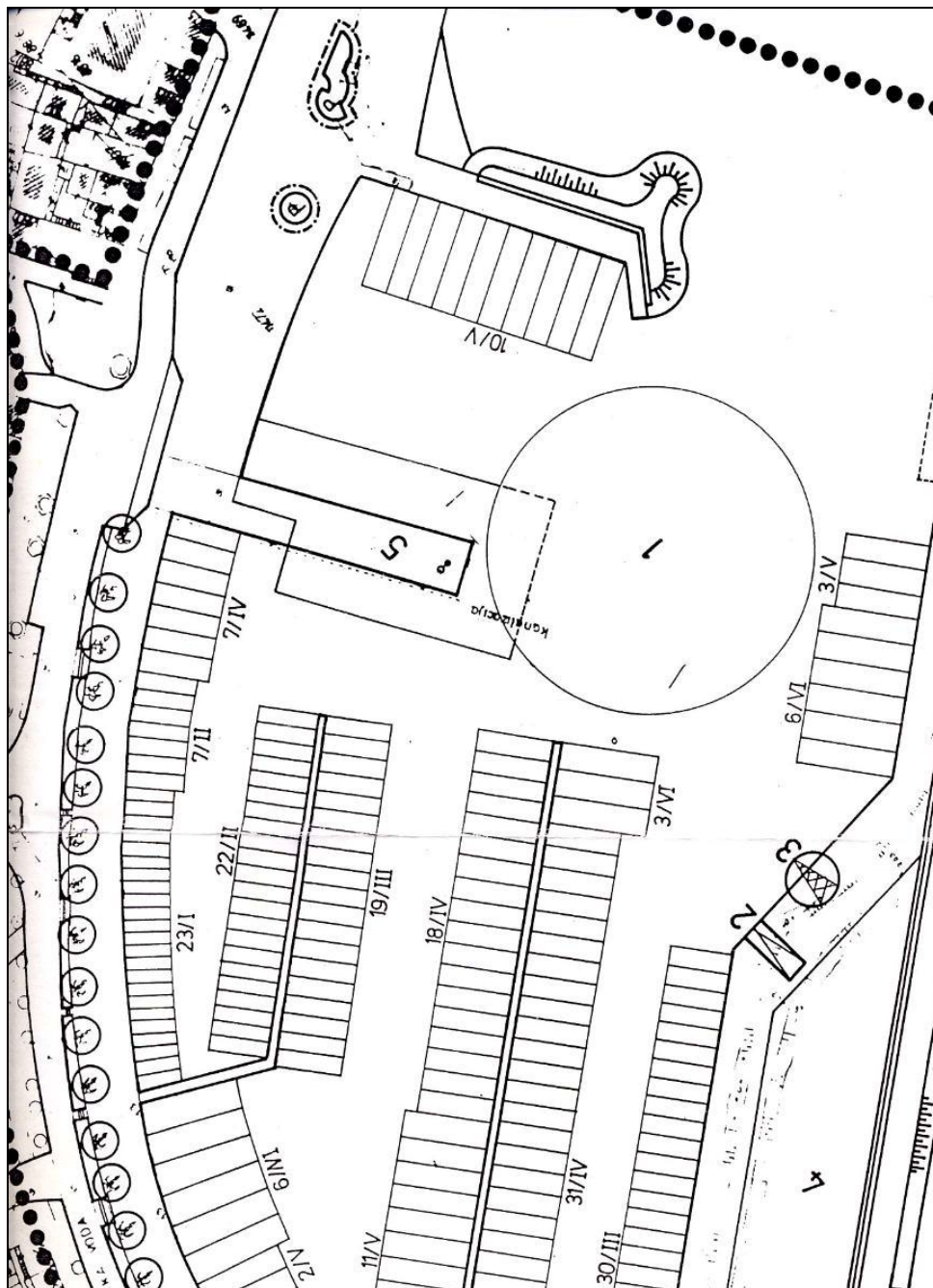
⁷⁶¹ Isto.

⁷⁶² Privatni arhiv Ante Jurišića – Ake.



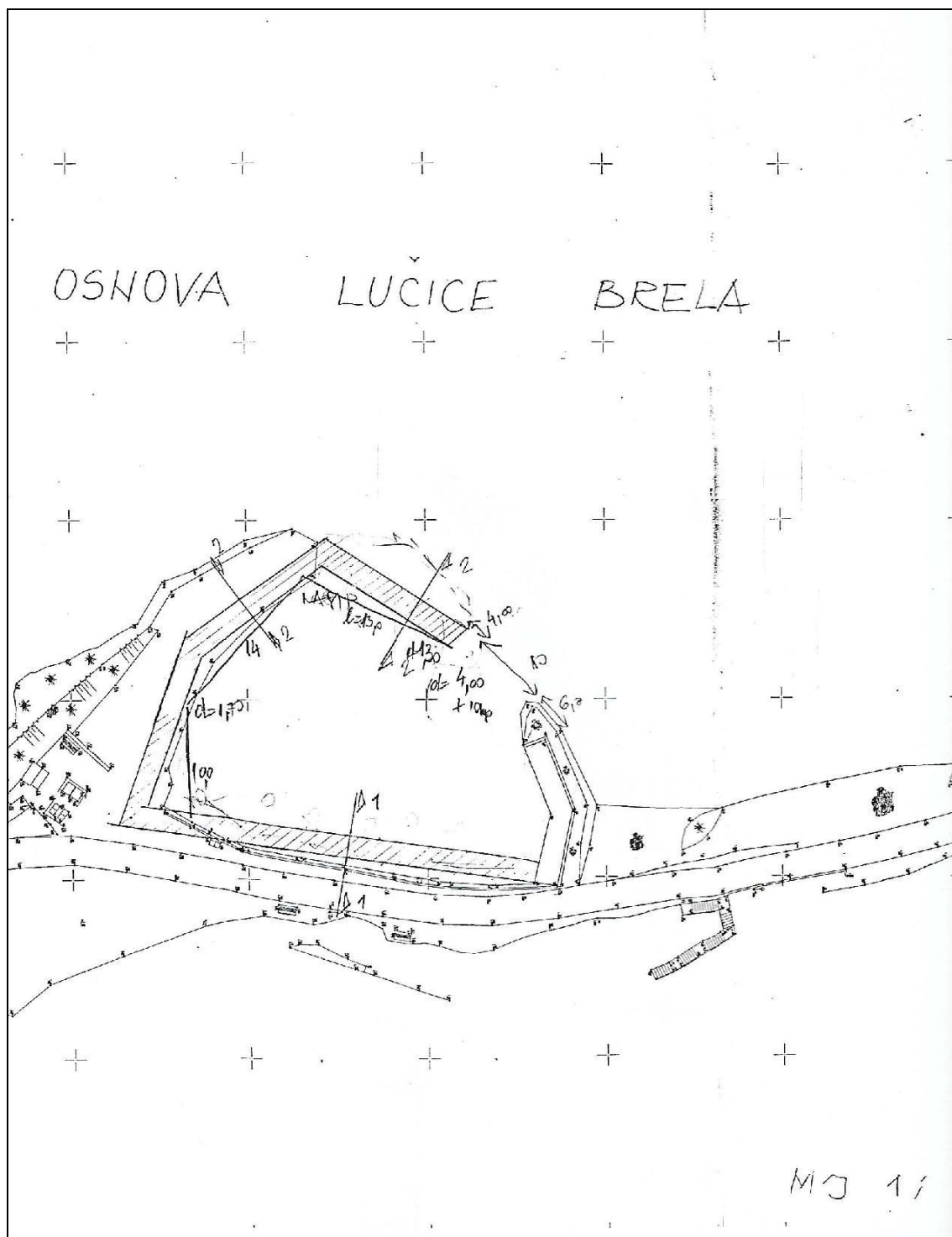
Slika 77. Urbanistički plan luke Baška Voda iz 1984. g.⁷⁶³

⁷⁶³ Privatni arhiv Ante Jurišića – Ake.



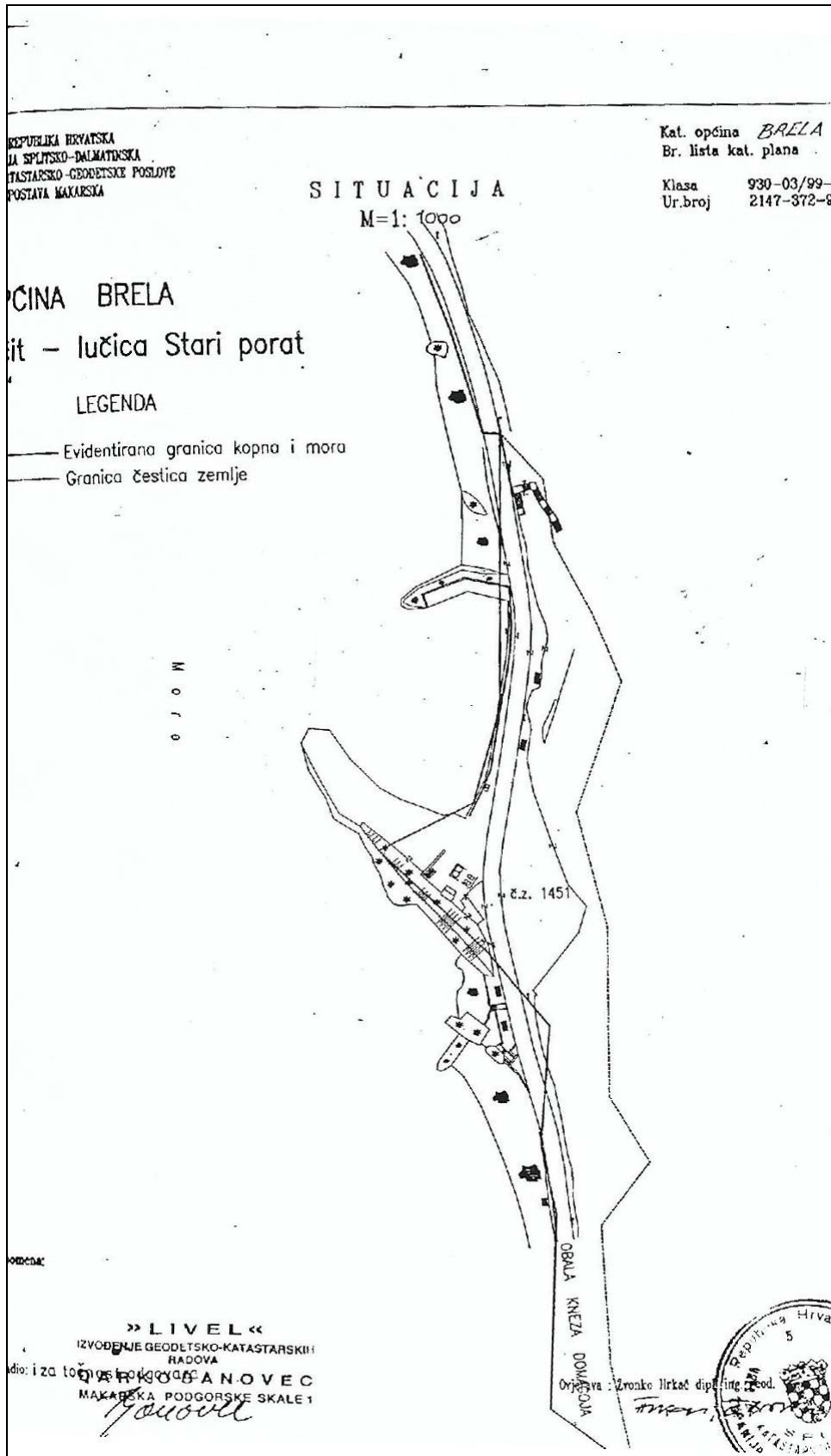
Slika 78. Detalj Urbanističkog plana nautičke luke Baška Voda iz 1984. g.⁷⁶⁴

⁷⁶⁴ Isto.



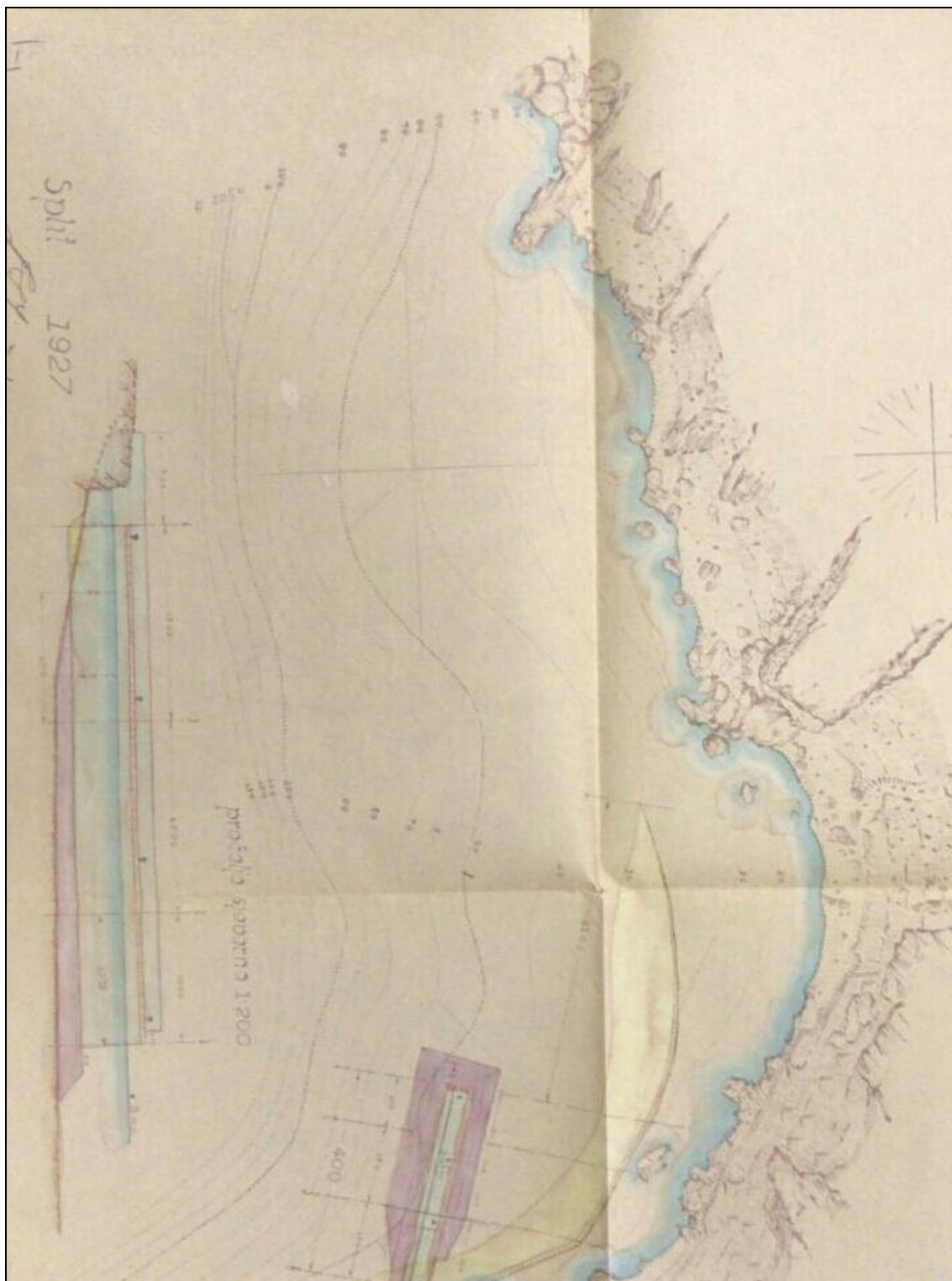
Slika 79. Nacrt lučice Stari Porat – Brela⁷⁶⁵

⁷⁶⁵ Nacrt je pohranjen u arhivu općine Brela.



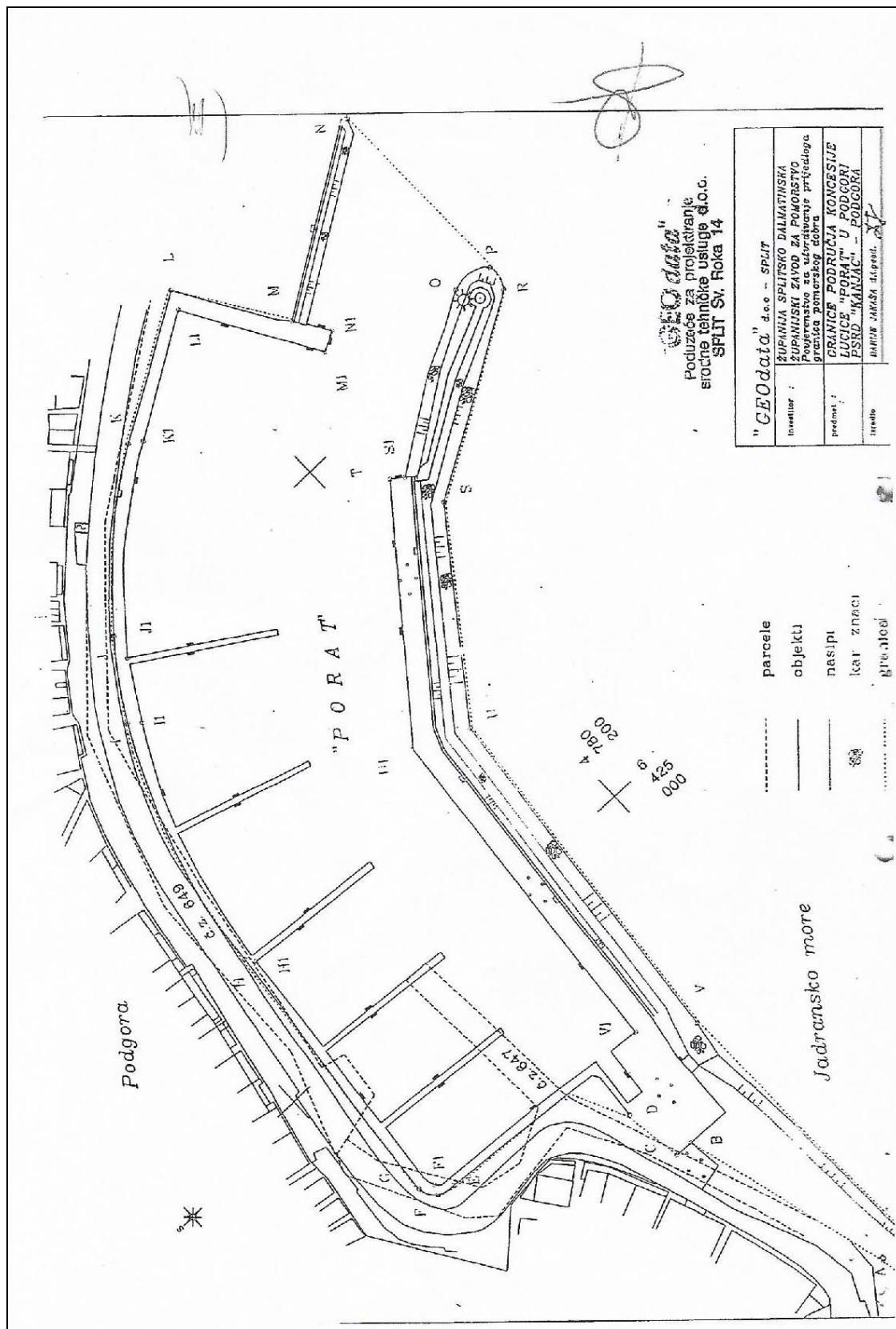
Slika 80. Nacrt lučice Stari Porat – Brela⁷⁶⁶

⁷⁶⁶ Isto.



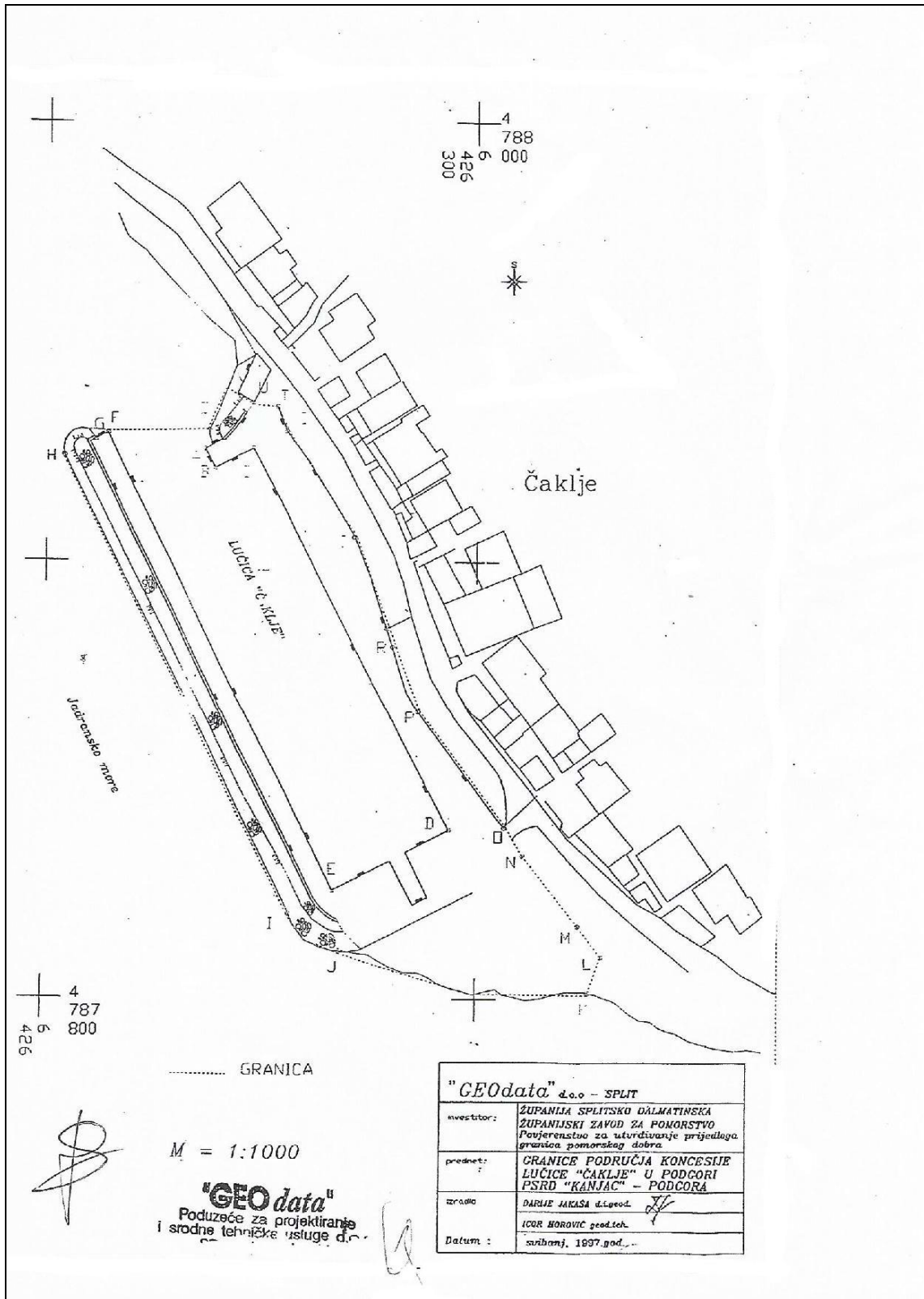
Slika 81. Lučica Stomarica - Brela⁷⁶⁷

⁷⁶⁷ Ministarstvo pomorstva SFRJ - 552, *Komisija za reviziju projekata, 1925-1932.*, 552-85-102, Izgradnja pomorske infrastrukture na jadranskoj obali – situacioni planovi raznih luka, Arhiv Jugoslavije.



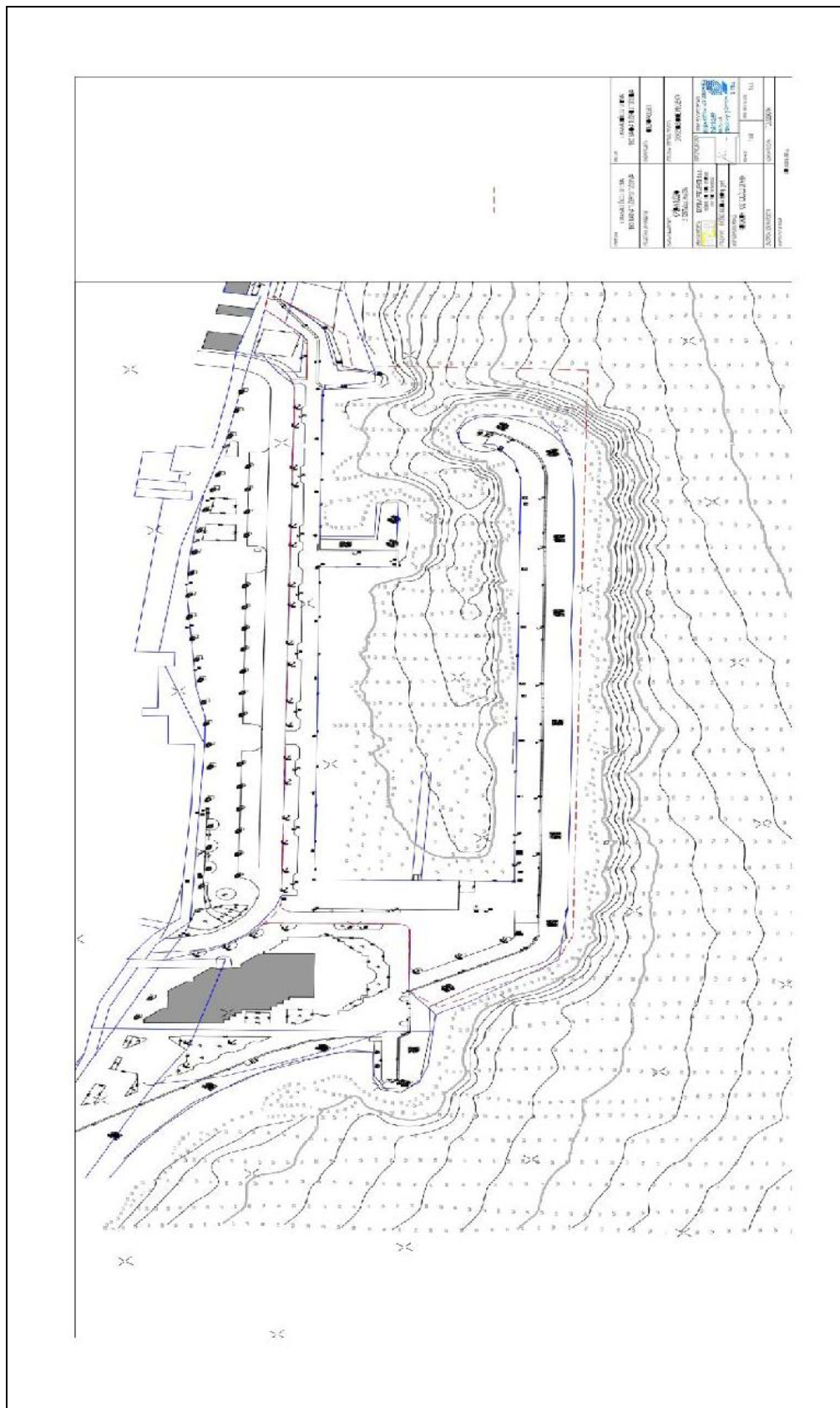
Slika 82. Luka Stari Porat, Podgora⁷⁶⁸

⁷⁶⁸ Koncesijski ugovor iz 2012. godine, PŠRD "Kanjac".



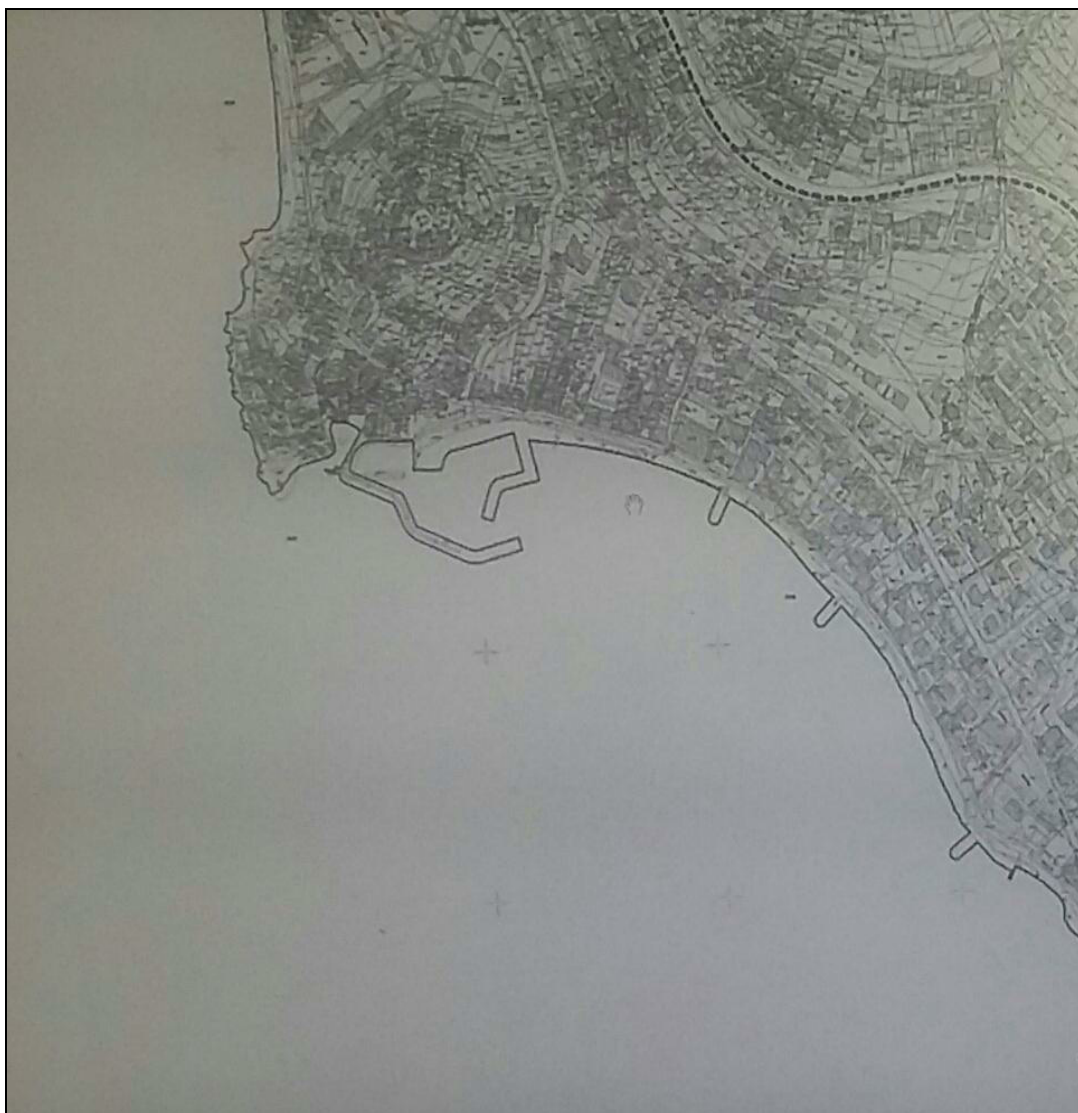
Slika 83. Lučica Čaklje, Podgora⁷⁶⁹

⁷⁶⁹ Koncesijski ugovor iz 2012. godine, Klasa: 934-01/12-01/10, Ur.br.: 2181/01-06-12-2 , Split, 29. veljače 2012., PŠRD "Kanjac"



Slika 84. Marina Tučepi⁷⁷⁰

⁷⁷⁰ Urbanistički prostorni plan uređenja Općine Tučepi, pohranjen u arhivi Općine.



Slika 85. Plan luke i *mandrača* u Gradcu⁷⁷¹

⁷⁷¹ Urbanistički plan uređenja naselja Gradac, općina Gradac i Urbos-Split, Klasa: 022-05/03-01/11, knjiga 1. i 2., službeno glasilo općine Gradac, br. 4., od 29. svibnja 2015. godine, Urbroj: 2147-04-15-01., str. 83.

15. TABLICE I PRILOZI

15.1. Tablični i grafički prikazi podataka

Tablica 1. Prikaz parobrodarskih linija na Makarskom primorju između dva rata⁷⁷²

Svaki dan	Jednom tjedno	Dva puta tjedno	Pet puta tjedno	Šest puta tjedno
Split – Metković	Sušak – Kotor	Split – Brač – Metković	Trpanj – Makarska	Makarska – Omiš – Split
Živogošće – Igrane – Drašnice – Podgora – Makarska	Sušak – Split, Metković – Trst	Makarska – Korčula – Dubrovnik	-	Makarska – Sumartin – Split
Split – Makarska – Metković	Metković – Makarska – Trst	Makarska – Trst	-	-
-	Metković – Vela luka – Split – Ulcinj	-	-	-
-	Split – Jelsa – Metković	-	-	-
-	Split – Metković – Gruž – Bar	-	-	-
-	Kotor – Gruž – Split – Trst – Venecija	-	-	-

Tablica 2. Broj putnika na lokalnim linijama Jadrolinije⁷⁷³

Linija	Godina				
	1987.	1995.	1998.	1999.	2000.
Makarska – Sumartin	68.496	26.200	43.417	35.581	49.829
Drvenik – Sućuraj	194.478	50.759	137.844	139.160	171.219

⁷⁷² Vozni red Dubrovačke parobrodarske plovidbe od 11. lipnja 1925. – *JS*, 1925., str. 199; od 1. travnja 1927., str. 5 – *JS*, od 1. travnja 1930. i od 1. travnja 1932. – *JS*, str. 226; od 1. travnja 1933. – *JS*, 1933., str. 434; od 15. rujna 1935. – *JS*, 1936., str. 88; *JP*, br. 133., 9. lipnja 1928., str. 3.

⁷⁷³ Podatci "Jadrolinije".

Tablica 3. Platni popis namještenika brodogradilišta Makarske 1945. godine⁷⁷⁴

Redni broj	Veljača 1945. g.	Ožujak 1945. g.	Kolovoz 1945. g.
1.	Kleme Dužević	Kleme Dužević	Kleme Dužević
2.	Vicko Drušković	Vicko Drušković	Vicko Drušković
3.	Marko Šikica Raos	Marko Šikica Raos	Marko Šikica Raos
4.	Marin Vilović	Marin Vilović	Stipe Sanko
5.	Nikola Staničić	Nikola Staničić	Nikola Staničić
6.	Vice Šantić	Vice Šantić	Petar Raos
7.	Klement Puharić	Klement Puharić	Veljko Srzić
8.	Nikola Marušić	Nikola Marušić	Bariša Šarić
9.	Josko Srzić Čunilo	Josko Srzić Čunilo	Nedjeljko Vodanović
10.	Miro Parčina	Miro Parčina	Jure Bilas
11.	Roko Staničić	Roko Staničić	Roko Staničić
12.	Marko Kristić	Marko Kristić	Rajko Gareljčić
13.	-	-	Ivan Lucijetić

Tablica 4. Trgovačka mornarica - broj plovila male obalne plovidbe, ribarica i označenih čamaca i lađa, s pogonom na jedro (J) i stroj (S),⁷⁷⁵ za godine 1925. - 1932., I. dio

Mjesto	1925. J/S	1926. J/S	1927./1928. J/S	1929. J/S	1930. J/S	1931. J/S	1932. J/S
Brela	13/0	13/0	14/0	15/0	13/0	13/0	15/0
Baška Voda	63/1	63/1	65/1	63/1	65/1	59/0	41/2
Promajna	-	-	-	-	-	-	-
Bratuš	4/0	4/0	4/0	4/0	4/0	4/0	5/0
Makarska	42/2	40/1	36/1	36/1	33/0	36/0	32/0
Tučepi	4/0	4/0	4/0	4/0	4/0	4/0	5/0
Podgora	56/0	59/0	48/0	54/0	56/0	55/0	45/11
Drašnice	38/0	38/0	35/0	33/0	33/0	33/0	34/0
Igrane	43/0	43/0	42/0	43/0	43/0	44/0	41/0
Drvenik	16/0	16/0	19/0	15/0	18/0	18/0	14/0
Podaca	4/0	4/0	4/0	5/0	5/0	5/0	5/0
Zaostrog	9/0	9/0	9/0	9/0	9/0	9/0	6/0
Živogošće	11/0	11/0	13/0	13/0	13/0	13/0	16/0
Brist	-	14/0	16/0	16/0	18/0	18/0	14/0
Gradac	-	37/0	35/0	38/0	36/0	34/0	38/3
Ukupno	303/3	364/2	344/2	348/2	350/1	345/0	312/16

⁷⁷⁴ NOK Makarska 1/III., Platni spiskovi za veljaču, ožujak, kolovoz 1945. g., DAS.

⁷⁷⁵ Isto.

Tablica 5. Broj plovila male obalne plovidbe, ribarica i označenih čamaca i lađa, s pogonom na jedro (J) i stroj (S),⁷⁷⁶ za godine 1933. - 1940., II. dio

Mjesto	1933. J/S	1934. J/S	1935. J/S	1936. J/S	1937./1938. J/S	1939./1940. J/S
Brela	24/0	21/0	20/0	25/0	26/0	15/0
Baška Voda	42/2	41/2	41/2	41/2	47/0	40/0
Promajna	7/0	7/0	7/0	6/0	6/0	8/0
Bratuš	7/0	8/0	8/0	8/0	3/0	10/0
Makarska	33/0	25/0	30/1	29/2	48/4	64/4
Tučepi	7/0	8/0	8/0	8/0	9/0	10/0
Podgora	46/11	39/12	33/12	32/13	46/3	46/3
Drašnice	34/0	32/0	26/0	27/0	39/0	33/0
Igrane	41/0	34/0	27/0	28/0	34/0	30/0
Drvenik	6/0	6/0	10/0	7/0	13/0	11/0
Podaca	9/0	6/0	5/0	5/0	4/0	3/0
Zaostrog	6/0	6/0	5/0	6/0	6/0	6/0
Živogošće	22/0	22/0	8/0	10/0	17/0	16/0
Brist	6/0	6/0	8/0	8/0	10/0	16/0
Gradac	36/1	22/2	25/2	21/2	33/2	38/0
Ukupno	333/15	289/16	261/17	261/19	341/9	337/7

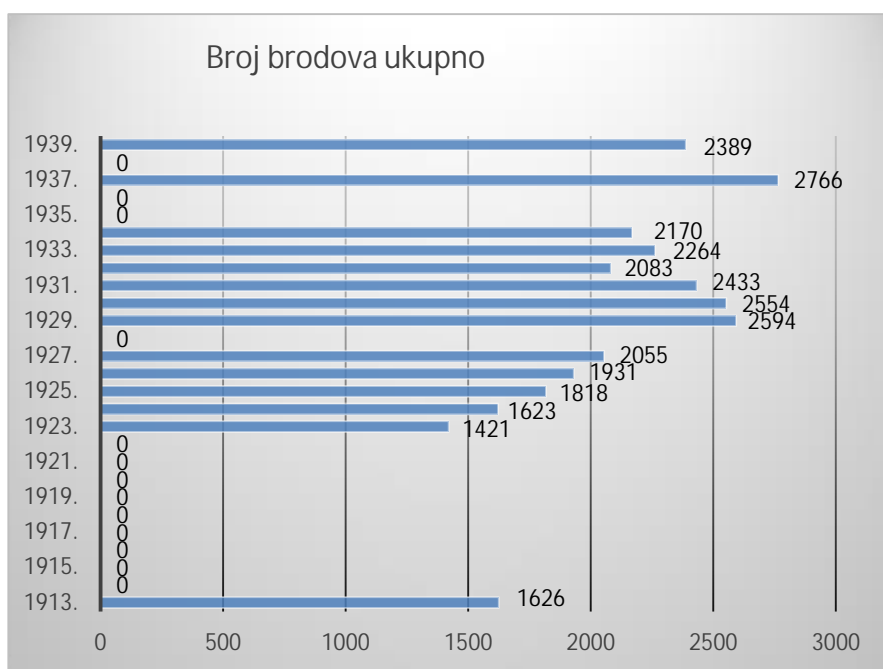
Tablica 6. Statistika prometa makarske luke⁷⁷⁷

Godina	Važnost luke po neto tonaži pristalih brodova			Brodova otputovalo					
	Na jedro	Na paru	Na jedro i paru	Na jedro		Na paru		UKUPNO	
	Broj	Broj	Broj	Broj	Tonaža	Broj	Tonaža	Broj	Tonaža
1913.	-	-	-	43	2.352	1.583	353.752	1.626	355.104
1923.	-	-	-	108	4.579	1.313	187.613	1.421	192.192
1924.	-	-	-	78	7.129	1.545	248.622	1.623	255.791
1925.	-	-	-	18	1.852	1.900	350.272	1.818	315.125
1926.	-	-	-	36	1.293	1.895	377.805	1.931	379.999
1927.	24	7	7	49	1.836	2.006	389.683	2.055	391.519
1929.	28	6	6	66	1.853	2.528	554.654	2.594	556.507
1930.	29	6	6	112	2.444	2.442	475.497	2.554	477.941
1931.	33	7	7	64	1.912	2.379	517.830	2.443	519.742
1932.	-	-	-	52	1.860	2.031	485.673	2.083	487.533
1933.	59	8	8	32	639	2.232	507.725	2.264	508.364
1934.	-	-	-	25	-	2.145	-	2.170	-
1937.	10	10	8	37	1.050	2.729	605.821	2.766	606.871
1939.	26	7	7	52	1.864	2.337	571.815	2.389	573.679

⁷⁷⁶ Usporedi *Pomorske godišnjake*.

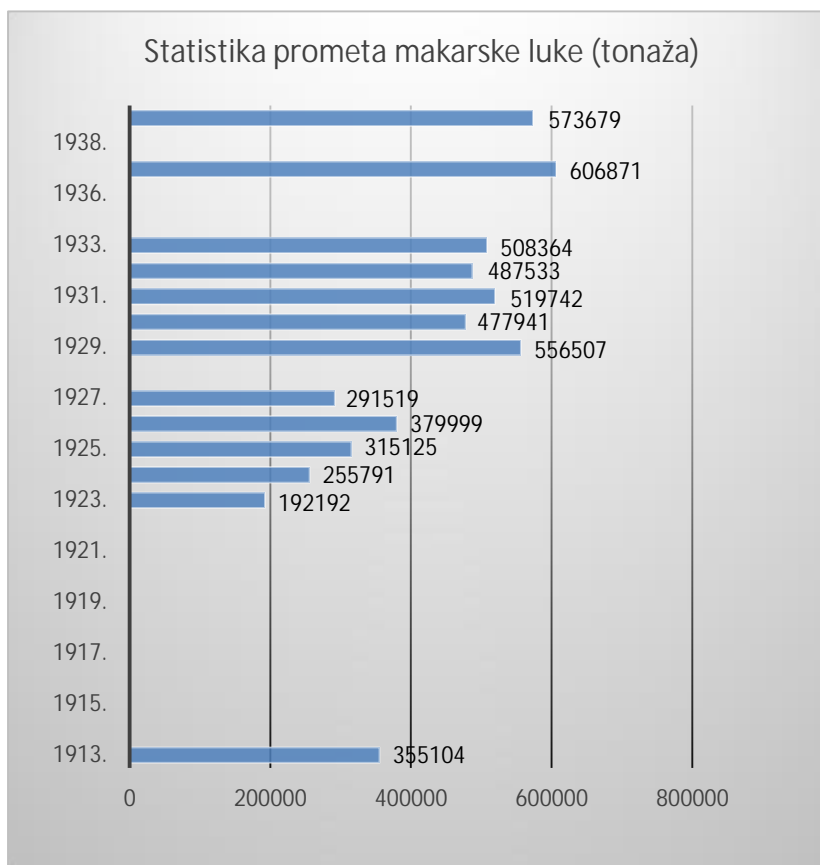
⁷⁷⁷ Izvor: *PG KSHS, 1926-1931, PG KJ, 1932-1940.*

Grafikon 1. Statistika prometa makarske luke (broj brodova) prema podacima iz Tablice 6.



Napomena: S obzirom na nedostatak arhivskog materijala za određene godine nema podataka

Grafikon 2. Statistika prometa makarske luke (tonaža) prema podacima iz Tablice 6.



Napomena: S obzirom na nedostatak arhivskog materijala za određene godine nema podataka

Tablica 7. Promet robe luka Makarska (A i B)⁷⁷⁸

A.

Godina	Promet sa tuzemstvom / Makarska				Ukupni promet s tuzemstvom qp.
	Uvoz qb. ⁷⁷⁹		Izvoz qb.		
	jedro	para	jedro	para	
1927.	5.157	30.973	72	18.465	54.667
1929.	16.595	22.242	759	7.666	47.262
1930.	20.245	25.335	3.627	8.671	57.878
1931.	15.013	23.799	734	7.446	46.992
1932.	3.965	15.262	594	3.871	23.692
1933.	1.605	9.881	1.301	3.059	15.846
1934.	200	11.579	350	3.059	15.188
1937.	2.818	6.026	115	2.444	11.403
1939.	3.996	4.728	396	4.025	13.145

B.

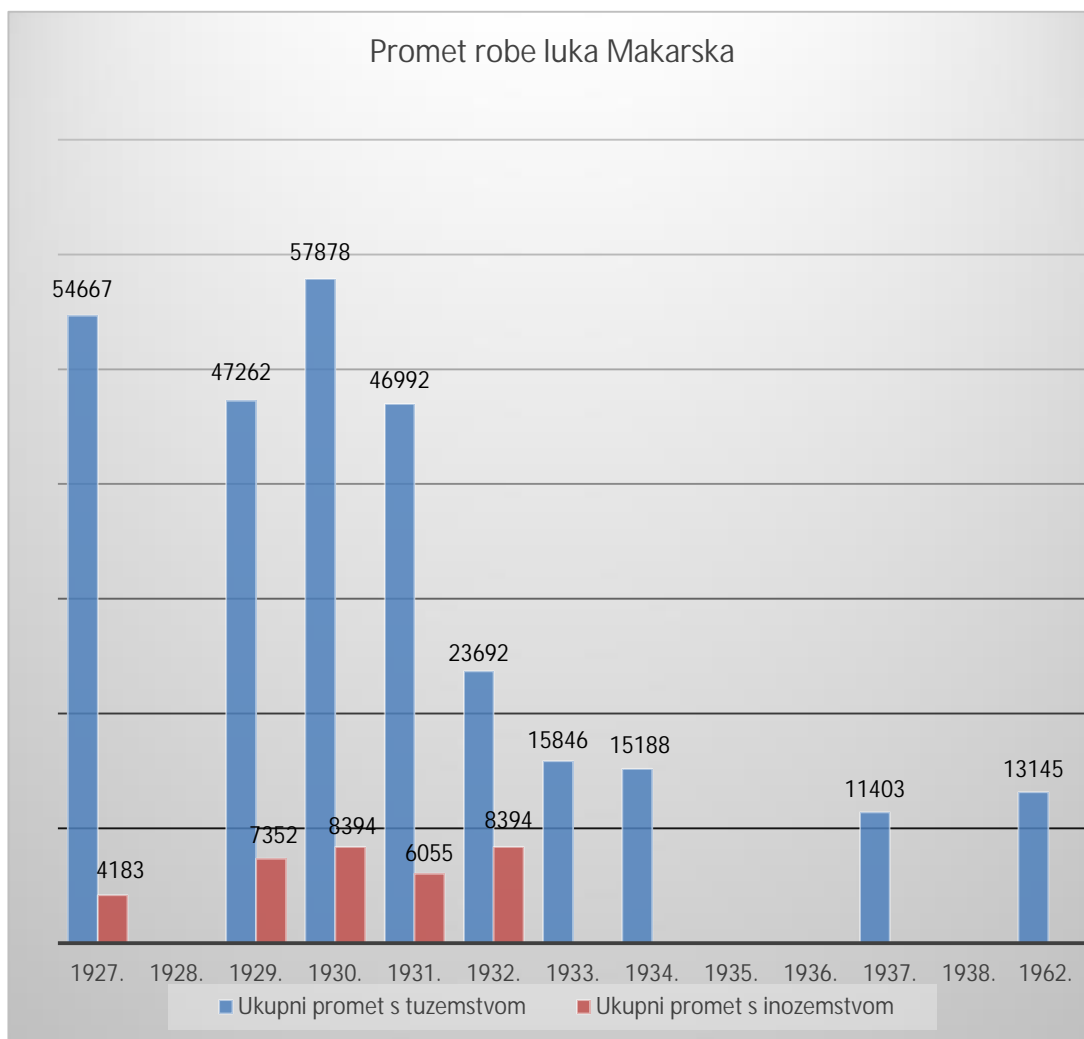
Godina	Promet sa inozemstvom / Makarska				Ukupni promet s inozemstvom qp.	Ukupno qp.
	Uvoz qb.		Izvoz qb.			
	jedro	para	jedro	para		
1927.	-	2.250	-	1.933	4.183	58.850
1929.	690	2.736	2.250	1.676	7.352	54.614
1930.	-	7.074	-	1.320	8.394	66.272
1931.	-	6.055	-	-	6.055	53.047
1932.	-	7.074	-	1.320	8.394	66.271
1933.	-	-	-	-	-	15.846
1934.	-	-	-	-	-	15.188
1937.	-	-	-	-	-	11.403
1939.	-	-	-	-	-	13.145

Napomena: S obzirom na širinu papira tablicu se moglo dati jedino u dva dijela – A i B.

⁷⁷⁸ Izvor: *PG KSHS*, 1926-1931, *PG KJ*, 1932-1940.

⁷⁷⁹ Mjerna jedinica bruto nosivosti (mase).

Grafikon 3. Promet robe luka Makarska prema podacima iz Tablice 7.



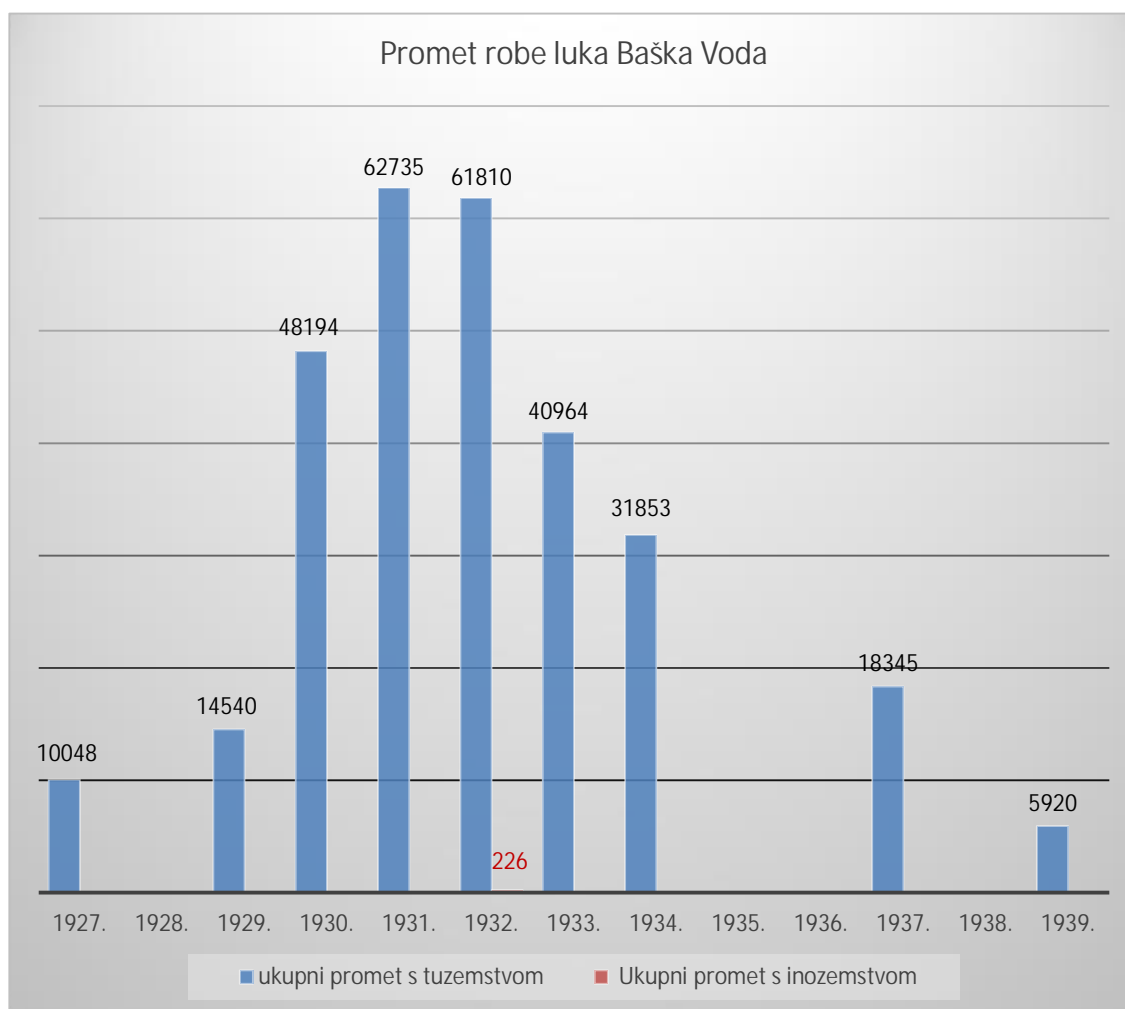
Napomena: S obzirom na nedostatak arhivskog materijala za određene godine nema podataka

Tablica 8. Promet robe luka Baška Voda⁷⁸⁰

Godina	Promet sa tuzemstvom/ Baška Voda				Ukupni promet s tuzemstvom qp.	Promet s inozemstvom qp.
	Uvoz qb.		Izvoz qb.			
	jedro	para	jedro	para		
1927.	-	8.629	-	1.419	10.048	-
1929.	-	12.913	-	1.627	14.540	-
1930.	27.226	15.063	4.642	1.263	48.194	-
1931.	34.436	22.087	5.169	1.043	62.735	-
1932.	27.542	26.113	6.689	1.466	61.810	226
1933.	18.419	18.157	3.294	1.094	40.964	-
1934.	9.323	18.525	2.260	1.745	31.853	-
1937.	1.000	15.214	461	1.670	18.345	-
1939.	1.716	3.451	435	318	5.920	-

⁷⁸⁰ Usporedi *Pomorske godišnjake*.

Grafikon 4. Promet robe luka Baška Voda prema podacima iz Tablice 8.



Napomena: S obzirom na nedostatak arhivskog materijala za određene godine nema podataka

Tablica 9. Promet robe luka Podgora⁷⁸¹

Godina	Promet sa tuzemstvom / Podgora				Ukupni promet s tuzemstvom qp.
	Uvoz qb.		Izvoz qb.		
	jedro	para	jedro	para	
1927.	-	865	-	450	1.315
1929.	-	960	-	459	1.419
1930.	-	831	-	263	1.094
1931.	54	610	104	206	974
1932.	-	831	-	263	1.094
1933.	50	520	40	144	754
1934.	51	577	36	78	742
1937.	205	705	63	210	1.183
1939.	388	203	349	131	1.071

⁷⁸¹ Isto.

Tablica 10. Promet robe luka Gradac⁷⁸²

Godina	Promet sa tuzemstvom / Gradac				Ukupni promet s tuzemstvom qp.	Promet s inozemstvom qp.
	Uvoz qb.		Izvoz qb.			
	jedro	para	jedro	para		
1927.	-	1.991	-	399	2.398	-
1929.	-	1.952	-	747	2.699	-
1930.	-	1.496	-	644	2.140	-
1931.	40	1.120	70	684	1.914	-
1932.	60	1.511	110	451	2.132	-
1933.	80	1.061	100	641	1.882	-
1934.	30	1.069	95	654	1.848	-
1937.	308	605	410	418	1.741	-
1939.	231	667	185	703	1.786	-

Tablica 11. Promet robe lučica Igrane⁷⁸³

Godina	Promet sa tuzemstvom/ Igrane				Ukupni promet s tuzemstvom qp.	Promet s inozemstvom qp.
	Uvoz qb.		Izvoz qb.			
	jedro	para	jedro	para		
1927.	100	1.044	-	595	1.739	-
1929.	-	1.211	-	373	1.584	-
1930.	-	844	-	242	1.086	-
1931.	36	900	45	337	1.318	-
1932.	120	747	240	476	1.583	-
1933.	100	666	150	165	1.081	-
1934.	306	462	200	297	1.265	-
1937.	480	260	465	250	1.455	-
1939.	350	234	210	247	1.041	-

Tablica 12. Promet robe lučica Zaostrog⁷⁸⁴

Godina	Promet sa tuzemstvom/ Zaostrog				Ukupni promet s tuzemstvom qp.	Promet s inozemstvom qp.
	Uvoz qb.		Izvoz qb.			
	jedro	para	jedro	para		
1927.	-	83	-	241	324	-
1929.	-	114	-	154	268	-
1930.	-	29	-	304	333	-
1931.	20	343	28	159	550	-
1932.	110	755	120	317	1.302	-
1933.	110	962	85	330	1.487	-
1934.	95	659	68	370	1.192	-
1937.	85	765	195	370	2.015	-
1939.	161	759	159	463	1.542	-

⁷⁸² Isto.

⁷⁸³ Isto.

⁷⁸⁴ Isto.

Tablica 13. Promet robe lučica Živogošće⁷⁸⁵

Godina	Promet sa tuzemstvom/ Živogošće				Ukupni promet s tuzemstvom qp.	Promet s inozemstvom qp.
	Uvoz qb.		Izvoz qb.			
	jedro	para	jedro	para		
1927.	-	-	-	-	-	-
1929.	-	217	74	-	292	-
1930.	-	264	-	49	313	-
1931.	28	229	50	50	357	-
1932.	100	177	260	38	575	-
1933.	100	146	180	45	471	-
1934.	45	195	60	61	361	-
1937.	75	150	250	301	776	-
1939.	198	114	124	103	539	-

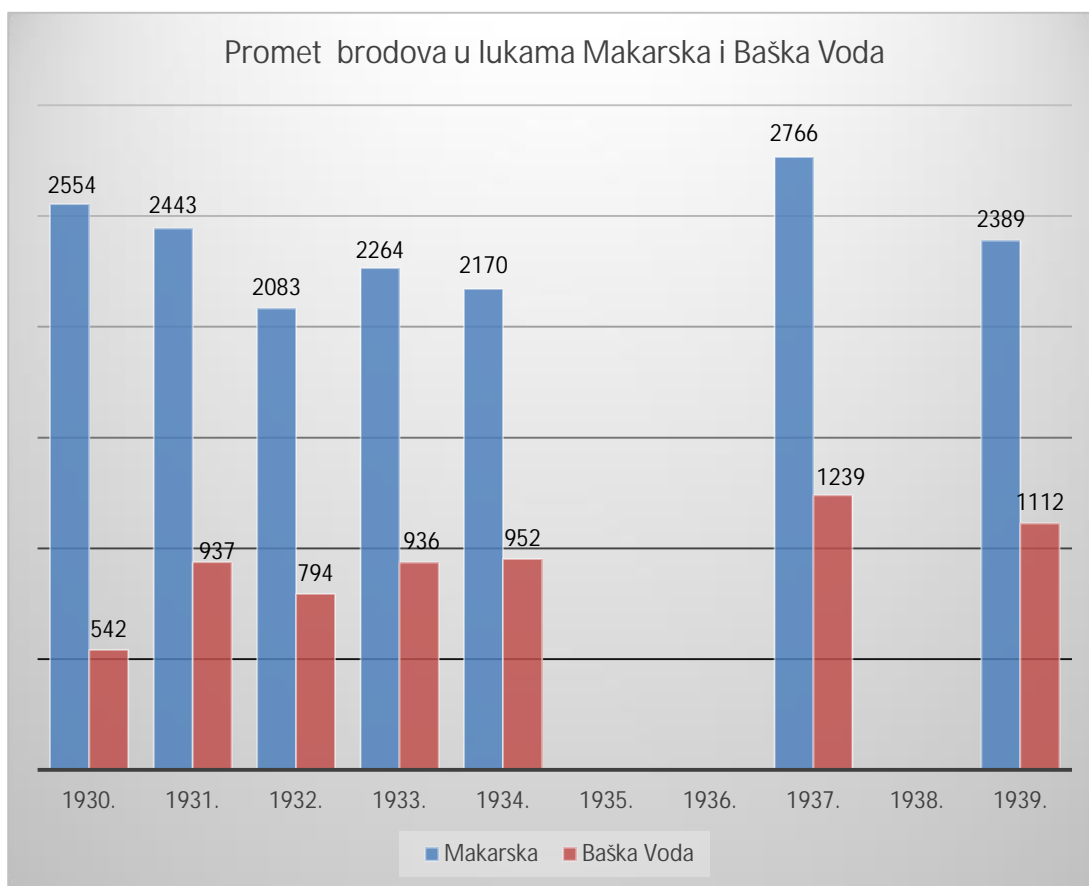
Tablica 14. Promet brodova u lukama Makarska i Baška Voda⁷⁸⁶

Stanje krajem godine	Makarska			Baška Voda		
	Na jedra	Na paru	UKUPNO	Na jedra	Na paru	UKUPNO
1930.	112	2.442	2.554	25	517	542
1931.	64	2.379	2.443	15	922	937
1932.	52	2.031	2.083	13	781	794
1933.	32	2.232	2.264	2	934	936
1934.	25	2.145	2.170	10	942	952
1937.	37	2.729	2.766	4	1.235	1.239
1939.	52	2.337	2.389	82	1.030	1.112

⁷⁸⁵ Isto.

⁷⁸⁶ Isto.

Grafikon 5. Promet brodova u lukama Makarska i Baška Voda prema podacima iz Tablice 14.



Napomena: S obzirom na nedostatak arhivskog materijala za određene godine nema podataka

Tablica 15. Prikaz plovila 1956. g.⁷⁸⁷

LUKA PRIPADNOSTI	OBIČNI ČAMCI					RIBARSKI ČAMCI				
	Na vesla ili jedra		S motorom			Na vesla ili jedra		S motorom		
	Br. čamaca	BRT	Br. čamaca	BRT	K.S.	Br. čamaca	BRT	Br. čamaca	BRT	K.S.
Brela	19	14	6	26	30	-	-	-	-	-
Baška Voda	18	9	3	12	22	7	13	-	-	-
Promajna	2	3	-	-	-	9	15	1	4	9
Bratuš	6	6	-	-	-	3	5	-	-	-
Makarska	45	30	7	21	63	1	2	-	-	-
Tučepi	11	8	4	26	143	7	8	4	13	52
Podgora	37	28	4	17	39	3	4	9	48	113
Dražnice	36	32	9	64	180	-	-	2	10	24
Igrane	26	30	5	20	45	1	3	1	8	20
Živogošće	15	12	2	13	22	-	-	-	-	-
Mala Duba	7	3	1	1	2	-	-	-	-	-
Drvenik	10	7	1	4	8	4	5	2	19	45
Podaca	3	2	-	-	-	-	-	1	9	25
Zaostrog	3	3	2	3	11	-	-	1	8	20
Brist	10	9	1	7	27	2	3	1	8	20
Gradac	18	16	2	11	27	1	3	3	19	45

 Tablica 16. Prikaz plovila 1958. g.⁷⁸⁸

LUKA PRIPADNOSTI	OBIČNI ČAMCI					RIBARSKI ČAMCI				
	Na vesla ili jedra		S motorom			Na vesla ili jedra		S motorom		
	Br. čamaca	BRT	Br. čamaca	BRT	K.S.	Br. čamaca	BRT	Br. čamaca	BRT	K.S.
Brela	19	14	6	26	30	-	-	-	-	-
Baška Voda	20	17	2	11	16	5	9	-	-	-
Promajna	1	2	1	1	5	8	12	3	16	63
Bratuš	7	7	-	-	-	2	3	1	2	5
Makarska	47	28	9	20	84	-	-	1	4	25
Tučepi	12	10	4	17	126	8	10	8	29	120
Podgora	42	29	14	65	243	4	5	7	37	142
Dražnice	36	29	7	48	164	-	-	2	10	24
Igrane	30	32	5	17	27	1	3	4	25	61
Živogošće	14	9	1	5	8	-	-	-	-	-
Mala Duba	8	3	1	1.	3	1	1	1	8	20
Drvenik	10	7	1	4	8	4	5	2	19	45
Podaca	4	4	-	-	-	1	2	-	-	-
Zaostrog	3	4	2	3	11	-	-	1	8	20
Brist	10	8	1	7	27	2	2	-	-	-
Gradac	20	20	3	12	52	1	3	2	14	35

⁷⁸⁷ PG FNRI, za godinu 1956., str. 156., 164.

⁷⁸⁸ PG FNRI, za godinu 1958., str. 199, 200., 210.

Tablica 17. Prikaz plovila 1959. g.⁷⁸⁹

LUKA PRIPADNOSTI	OBIČNI ČAMCI					RIBARSKI ČAMCI				
	Na vesla ili jedra		S motorom			Na vesla ili jedra		S motorom		
	Br. čamaca	BRT	Br. čamaca	BRT	K.S.	Br. čamaca	BRT	Br. čamaca	BRT	K.S.
Brela	18	13	6	26	30	-	-	-	-	-
Baška Voda	20	15	2	11	16	5	9	-	-	-
Promajna	3	3	-	-	-	8	12	3	16	63
Bratuš	7	7	-	-	-	2	3	1	2	5
Makarska	72	40	5	26	130	-	-	3	23	95
Tučepi	12	9	5	19	151	8	10	8	29	120
Podgora	42	27	14	65	244	4	5	7	35	171
Drašnice	36	25	7	45	147	-	-	2	10	24
Igrane	27	7	7	22	39	1	3	5	32	81
Živogošće	14	3	4	15	32	-	-	-	-	-
Mala Duba	8	8	1	1	3	1	1	1	8	20
Drvenik	11	8	1	4	8	9	12	2	19	45
Podaca	7	6	-	-	-	1	2	-	-	-
Zaostrog	3	4	2	3	11	-	-	1	8	20
Brist	10	8	1	7	27	2	2	-	-	-
Gradac	20	20	3	12	52	1	3	2	14	35

 Tablica 18. Promet putnika⁷⁹⁰

Godina	Makarska / Baška Voda			Makarska			Ukupni tuzmeni i inozemni promet putnika
	Kretanje u tuzemstvo broj			Kretanje sa inozemstvom broj			
	U dolasku	U dolasku	Ukupno	U dolasku	U odlasku	Ukupno	
1927.	32.760/-	33.921/-	66.681/-	38	52	90	66.771
1929.	33.707/-	33.275/-	66.982/-	44	31	75	67.057
1930.	34.916/14.170	35.461/13.812	70.377/27.982	34	18	52	70.429
1931.	30.937/ 2.044	30.709/2.350	61.646/4.394	36	19	55	61.701
1932.	30.300/1.686	30.412/1.848	60.712/3.534	6	12	18	60.730
1933.	28.332/2.100	25.002/2.111	53.334/4.211	6	-	6	53.340
1934.	28.693/3.039	27.904/2.800	56.597/5.839	1	-	1	56.598
1937.	31.844/9.801	3.514/9.438	63.358/19.239	-	-	-	63.358
1939.	38.186/3.069	25.285/4.352	63.471/7.421	34	-	34	63.505

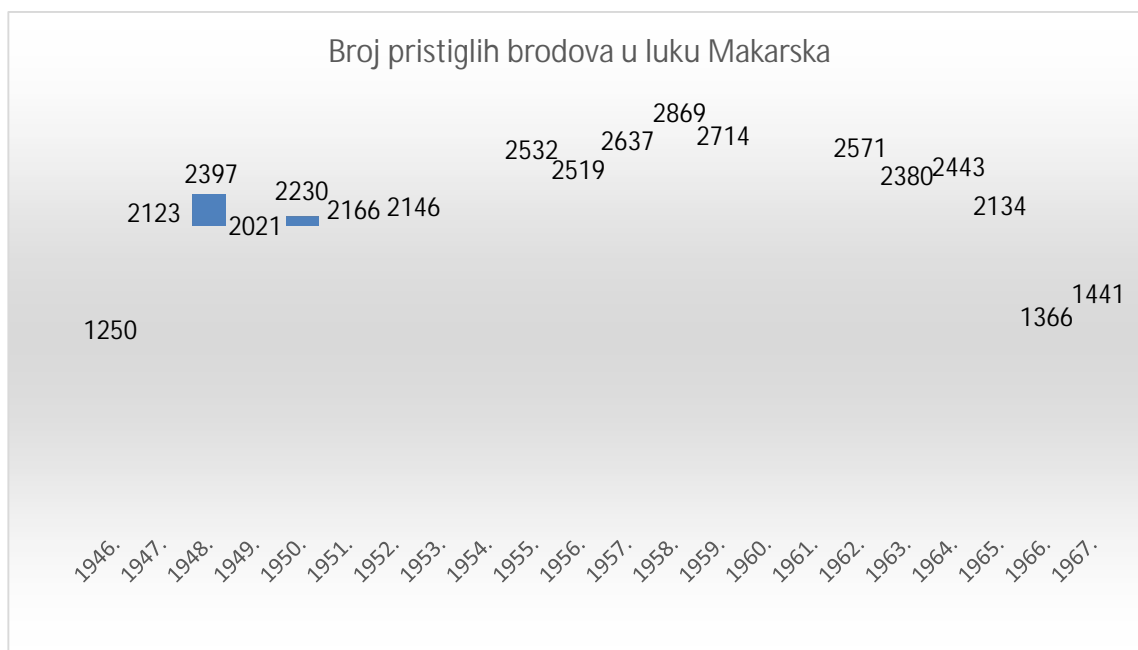
⁷⁸⁹ PG FNRI, za godinu 1959., str. 213-214., 224.

⁷⁹⁰ Uspoređi Pomorske godišnjake.

Tablica 19. Broj pristiglih brodova u luku Makarska

Godina	Broj brodova	NRT
1946.	1.250	98.717
1947.	2.123	112.700
1948.	2.397	145.635
1949.	2.021	319.205
1950.	2.230	214.914
1951.	2.166	178.722
1952.	2.146	211.153
1955.	2.532	347.068
1956.	2.519	360.486
1957.	2.637	353.323
1958.	2.869	369.981
1959.	2.714	400.018
1962.	2.571	342.379
1963.	2.380	374.048
1964.	2.443	393
1965.	2.134	306
1966.	1.366	76
1967.	1.441	63

Grafikon 6. Broj pristiglih brodova u luku Makarska prema podacima iz Tablice 19.



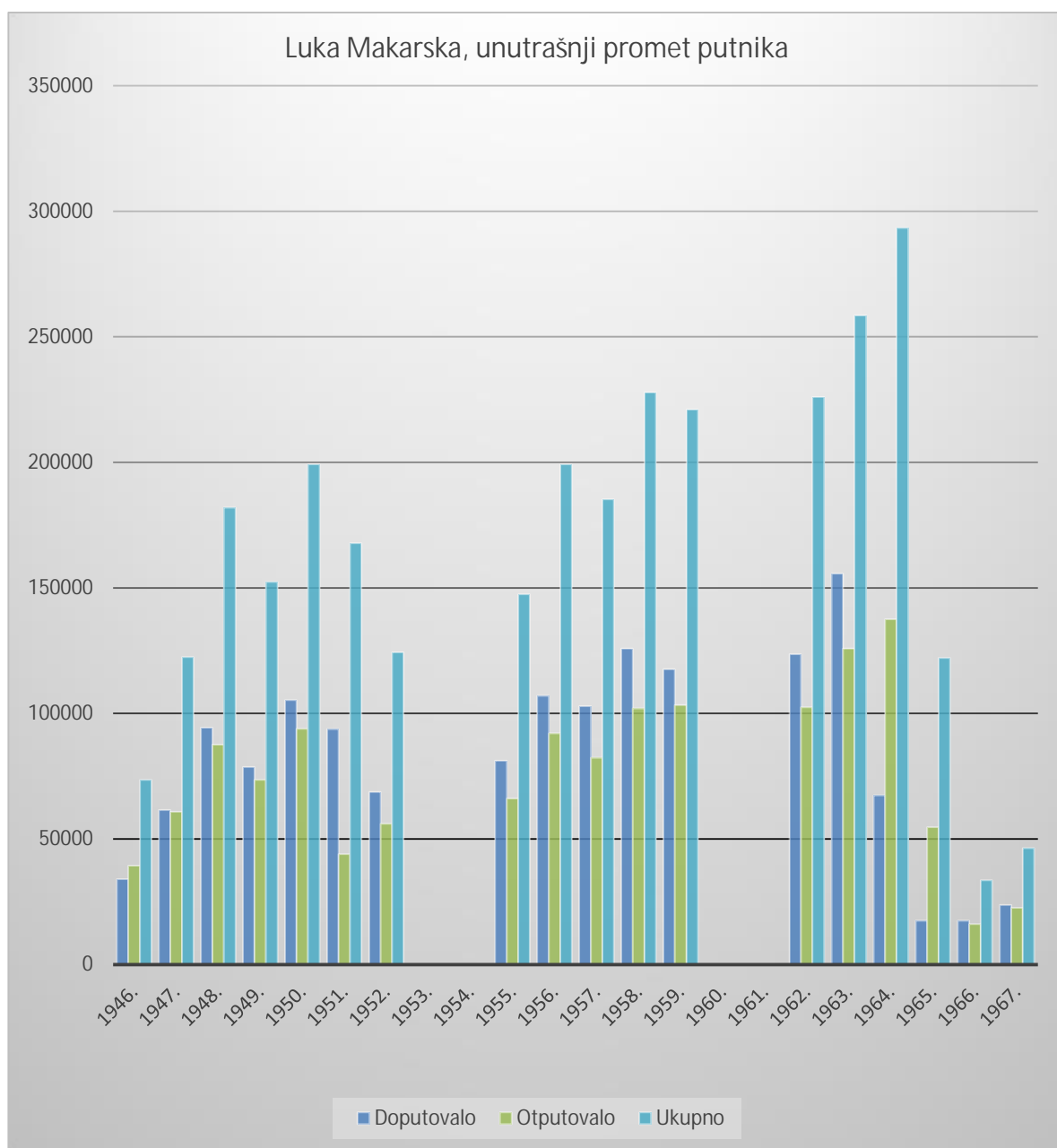
Napomena: S obzirom na nedostatak arhivskog materijala za određene godine nema podataka

Tablica 20. Luka Makarska, unutrašnji promet putnika⁷⁹¹

Godina	Doputovalo	Otputovalo	UKUPNO
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
1952.	68.800	56.154	124.454
1953.	81.308	66.159	147.467
1955.	107.120	92.112	199.232
1957.	102.954	82.376	185.330
1958.	125.915	101.990	227.905
1959.	117.690	103.443	221.133
1962.	123.587	102.521	226.108
1963.	132.658	125.934	258.592
1964.	155.790	137.580	293.370
1965.	67.471	54.726	122.197
1966.	17.471	16.172	33.643
1967.	23.786	22.630	46.416

⁷⁹¹ Isto.

Grafikon 7. Luka Makarska, unutrašnji promet putnika, prema podacima iz Tablice 20.



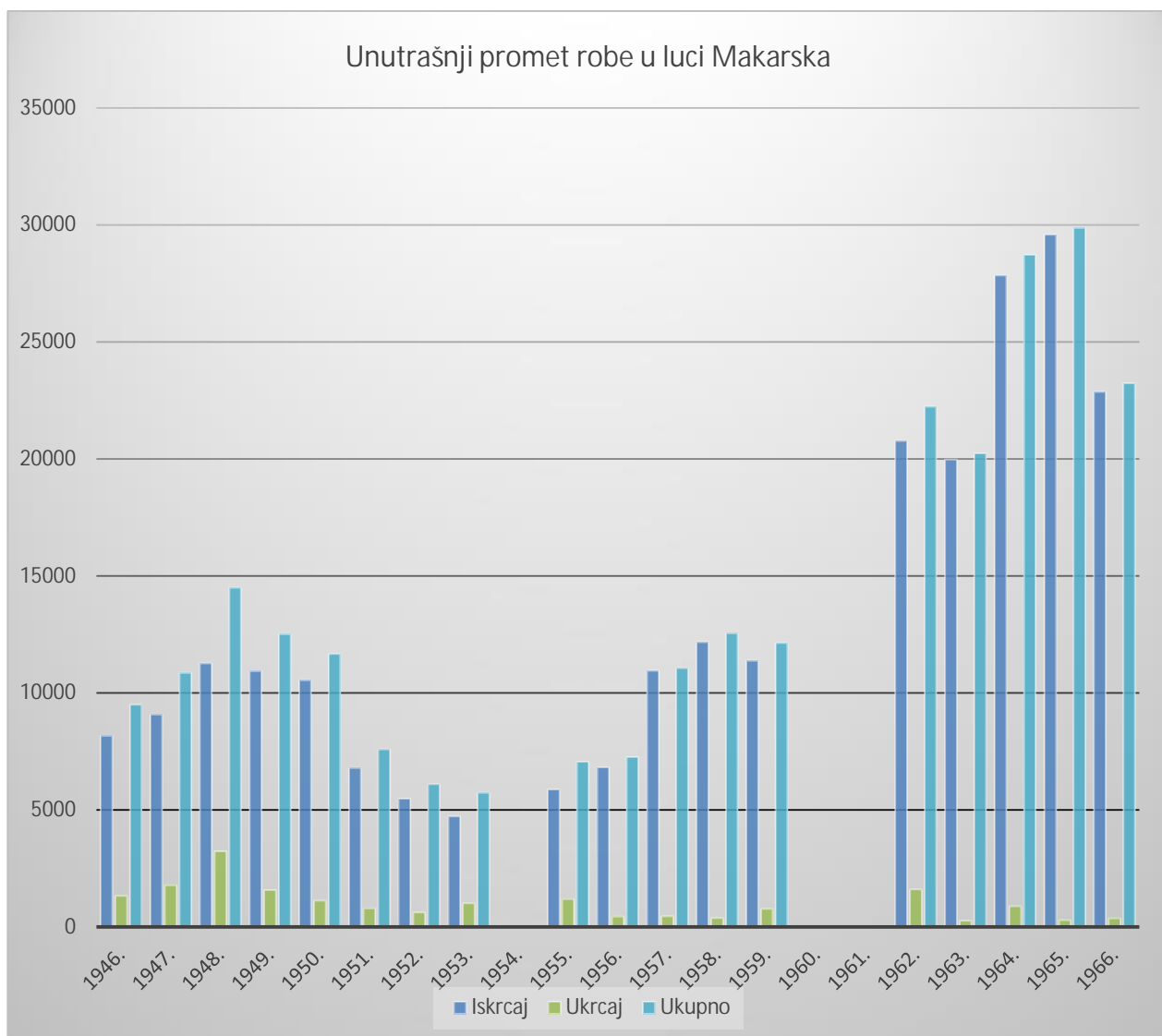
Napomena: S obzirom na nedostatak arhivskog materijala za određene godine nema podataka

Tablica 21. Unutrašnji promet robe u luci Makarska⁷⁹²

Godina	Iskrcaj	Ukrcaj	UKUPNO
1946.	8.161	1.328	9.489
1947.	9.082	1.777	10.859
1948.	11.262	3.226	14.488
1949.	10.926	1.581	12.507
1950.	10.538	1.127	11.665
1951.	6.792	789	7.581
1952.	5.483	613	6.096
1953.	4.726	1.005	5.731
1955.	5.873	1.188	7.061
1956.	6.815	438	7.253
1957.	10.944	454	11.057
1958.	12.166	381	12.547
1959.	11.368	767	12.135
1962.	20.761	1.597	22.358
1963.	19.970	262	20.232
1964.	27.835	886	28.721
1965.	29.573	294	29.867
1966.	22.856	367	23.223
1967.	25.824	70	25.894

⁷⁹² Isto.

Grafikon 8. Unutrašnji promet robe u luci Makarska prema podacima iz Tablice 21.



Napomena: S obzirom na nedostatak arhivskog materijala za određene godine nema podataka

Tablica 22. Godišnja izvješća za područje nadležnosti Lučke ispostave Makarska⁷⁹³

Godina	1987.	1990.	1993.	1995.	2001.
Broj upisanih čamaca	1.766	2.019	1.985	2.118	2.351
Broj novoupisanih čamaca	98	109	26	39	85
Broj brisanih čamac	18	25	-	-	87
Broj uplovljenja domaćih brodova	1.157	1.966	766	889	4.217
Broj uplovljenja stranih brodova	-	-	-	-	443
Iskrcano tereta u tonama	12.330	-	4.870	6.137	359
Ukrcao tereta u tonama	3.757	-	1.521	1.953	3.206
Ukrcao putnika	80.512	-	7.835	14.860	183.839
Iskrcao putnika	82.304	-	8.751	15.539	181.068
Broj izvršenih tehničkih pregleda brodova	523	585	-	345	320
Broj izdanih dozvola stranim brodovima	937	1.006	36	64	443
Broj pomorskih nezgoda	6	6	4	2	1
Broj inspekcija	-	16	51	17	10
Broj obavljenih baždarenja čamaca	80	371	52	65	67
Broj upisanih ribarskih čamaca	-	396	385	540	276
Broj upisanih čamaca za prijevoz putnika	-	158	68		156
Broj prijavljenih pomorskih prekršaja	-	39	-	29	14

Tablica 23. Promet brodova, putnika i robe u luci Makarska⁷⁹⁴

Godina	Prispjeli brodovi		Promet putnika			Promet robe		
	Broj	NRT	Ukupno	Došli	Otišli	Ukupno	Ukrcao	Iskrcao
1993.	711	97	16.746	7.918	8.828	6.197	1.337	4.860
1994.	826	128	31.730	14.884	16.846	5.923	1.516	4.407
1995.	718	120	27.139	13.275	13.864	5.530	1.252	4.278
1996.	947	180	42.446	19.155	23.291	252	-	252
1997.	1.694	386	133.764	59.837	73.927	5.209	1.055	4.154
1998.	1.983	440	129.144	64.618	64.526	3.104	1.305	1.799
1999.	1.608	361	108.873	53.686	55.187	1.177	118	1.059
2000.	2.117	498	187.290	91.701	95.589	2.019	115	1.904

Tablica 24. Promet brodova, putnika i robe u luci Drvenik⁷⁹⁵

Godina	Prispjeli brodovi		Promet putnika			Promet robe		
	Broj	NRT	Ukupno	Došli	Otišli	Ukupno	Ukrcao	Iskrcao
1998.	31	15	716	357	359	70	-	70
1999.	243	119	19.695	9.879	9.816	-	-	-

⁷⁹³ Usporedi *Godišnja izvješća*, ALIMA.

⁷⁹⁴ Državni zavod za statistiku, Prijevoz, skladištenje i veze u 2000., 1999., 1998., Promet i veze u 1997., 1996., 1995., 1994., 1993., Zagreb.

⁷⁹⁵ Isto.

Tabela 25. Prikaz stanja brodova i mreža za Makarsko primorje 1911. g. (A i B) ⁷⁹⁶

A.

		Brela	Baška Voda	Promajna i Bratuš	Makarska	Tučepi	Podgora	Drašnice
Brodovi upisani za ribarstvo	Broj brodova	4	12	15	12	3	19	2
	Tonaža	13	24	28	14	5	69	3
Broj ribara	Momčad	26	59	62	36	14	106	4
	Domaći	26	80	90	40	20	120	6
	Inozemni	-	-	-	12	-	-	-
Vrsta mreža	Migavice i šabakuni	1	3	7	2	3	6	-
	Šabake	-	5	-	-	-	-	-
	Polandare i tunare	-	-	-	2	-	-	-
	Sklatare	1	-	-	-	-	-	2
	Poponice	-	-	-	8	-	20	8
	Bugvare ili lokardare	4	12	14	12	-	12	6
	Koće i tratane	-	-	-	2	-	4	-
	Srdelare (vojge) 200-400 oka	-	-	-	16	-	-	-
	Srdelare 600-800 oka	-	-	-	-	-	7	-
	Ljetne trate na svijeću	1	2	4	-	-	5	-
Ostale sprave	-	14	54	-	41	-	20	19
Fenjeri za ljetno ribarenje	-	2	4	8	-	-	10	-

B.

		Igrane	Drvenik	Zaostrog	Podaca	Brist	Gradac	Ukupno Makarsko primorje
Brodovi upisani za ribarstvo	Broj brodova	4	2	5	2	3	5	88
	Tonaža	18	2,5	7	3	5	8,5	190
Broj ribara	Momčad	15	5	18	6	10	11	372

⁷⁹⁶ Isto; V. URLIĆ, 1990., str. 88.

	Domaći	22	8	28	10	12	22	484
	Inozemni	-	-	-	-	-	-	12
Vrsta mreža	Migavice i šabakuni	3	1	3	1	2	3	35
	Šabake	-	-	-	-	-	-	5
	Polandare i tunare	-	-	-	-	-	1	3
	Sklatare	-	-	1	1	4	-	9
	Poponice	16	5	4	3	2	6	72
	Bugvare ili lokardare	2	3	-	-	-	-	65
	Koće i tratane	-	-	-	-	-	-	6
	Srđelare (vojge) 200-400 oka	-	-	-	1-	-	-	16
	Srđelare 600-800 oka	-	-	-	-	-	-	7
	Ljetne trate na svijeću	1	-	-	-	-	-	13
Ostale sprave	45	20	20	9	38	36	316	
Fenjeri za ljetno ribarenje	-	-	-	-	-	-	26	

Tablica 26. Pregled broja ribarica, tonaže i momčadi⁷⁹⁷

	Baška Voda	Makarska	Podgora	Igrane	Drašnice	Gradac
1925. Broj ribarica	38	21	36	18	15	16
1925. Tonaža	58	26	86	29	19	30
1925. Momčad	137	57	144	50	32	47
1926. Broj ribarica	38	20	38	18	15	16
1926. Tonaža	58	23,5	90,5	29	19	30
1926. Momčad	137	53	154	50	32	47
1928. Broj ribarica	38	21	38	17	15	16
1928. Tonaža	58	25	91	27	19	30
1928. Momčad	137	53	154	46	32	47
1929. Broj ribarica	39	21	34	19	13	18
1929. Tonaža	58	29	82	28	17	38
1929. Momčad	144	61	126	48	28	50

⁷⁹⁷ Usporedi *Pomorske godišnjake*.

1931.	Broj ribarica	33	19	30	19	13	14
	Tonaža	54	26	78	28	17	26
	Momčad	133	54	118	48	28	39
1932.	Broj ribarica	25	11	24	23	14	21
	Tonaža	38	13	58	35	18	31
	Momčad	92	41	71	59	29	56
1934.	Broj ribarica	24	19	26	21	16	20
	Tonaža	37	21	63	32	22	30
	Momčad	84	58	100	53	35	52
1935.	Broj ribarica	24	8	20	10	9	15
	Tonaža	38	10	61	12	10	24
	Momčad	85	65	86	48	35	45
1939./40.	Broj ribarica	27	23	20	13	12	20
	Tonaža	55	25	90	18	16	55
	Momčad	98	70	77	43	36	80

Tablica 27. Pregled ljetnog ribolova 1933. g.⁷⁹⁸

Ulov ribe 1933. godine						Prodano svježe ribe	Prerađeno
	Srdela	Skuša	Plavica	Brgljuna ⁷⁹⁹	UKUPNO	Kilograma	
Makarska							
Travanj	9.060	8.630	-	-	17.690	11.590	6.100
Svibanj	21.450	6.750	-	-	28.200	12.400	15.800
Lipanj	23.600	160	230	-	23.990	4.790	19.200
Srpanj	3.200	2.610	-	20	5.830	5.230	600
Kolovoz	4.190	-	210	-	4.400	4.150	250
Rujan	-	-	-	-	-	-	-
UKUPNO	61.500	18.150	440	20	80.110	38.160	41.950
Baška Voda							
Travanj	-	-	-	-	-	-	-
Svibanj	-	-	-	-	-	-	-
Lipanj	-	-	-	-	-	-	-
Srpanj	-	-	-	-	-	-	-
Kolovoz	-	-	-	-	-	-	-
Rujan	2.400	-	170	-	2.640	1.490	1.150
UKUPNO	2.400	-	170	-	2.640	1.490	1.150

⁷⁹⁸ Statistika morskog ribarstva, godina 1934., str. 128.

⁷⁹⁹ Brgljun = inćun

Tablica 28. Pregled ljetnog ribolova 1938. g.⁸⁰⁰

Ulov ribe 1938. godine						Prodano svježe ribe	Prerađeno
	Srdela	Skušā	Plavica	Brgljuna	UKUPNO	Kilograma	
Makarska							
Travanj	27.000	700	-	3.00	30.700	9.950	20.750
Svibanj	31.950	2.720	-	-	35.670	5.500	30.170
Lipanj	87.900	1.100	-	500	89.500	3.100	86.400
Srpanj	9.500	2.710	500	-	12.710	4.110	8.600
Kolovoz	10.800	3.570	2.000	-	16.370	10.270	6.100
Rujan	4.710	890	830	-	6.430	3.630	2.800
UKUPNO	172.860	11.690	3.330	3.500	191.380	36.560	154.820
Baška Voda							
Travanj	-	-	-	-	-	-	-
Svibanj	1.600	130	-	-	1.730	1.730	-
Lipanj	2.900	50	-	-	2.950	240	2.710
Srpanj	3.150	600	160	80	3.990	1.570	2.420
Kolovoz	3.380	250	540	-	4.170	1.170	3.000
Rujan	-	-	-	-	-	-	-
UKUPNO	11.030	1.030	700	80	12.840	4.710	8.130

Tablica 29. Brojčano stanje mreža, ribolovnog alata, ribara i brodova na Makarskom primorju⁸⁰¹

Godina	1911.	1939.	1958.
Plivarice za male plave ribe	-	3	13
Potegače za male plave ribe	13	27	32
Šabakuni i polandre	6	8	4
Potegače zimske i migavice	35	32	45
Kočari	7	5	14
Mreže stajačice razne	148	160	305
Parangali (broj udica)	-	21.200	22.000
Vrše	-	110	108
Brodovi i čamci na motor	-	11	44
Brodovi i čamci na vesla i jedra	88	165	118
Ribari	484	621	526

⁸⁰⁰ Isto, str. 127-128.

⁸⁰¹ J. BASIOLI, 1959., str. 203.

Tablica 30. Ribari, lađe i alati⁸⁰²

God.	Ribari	Lađe		Ljetne trate	Zimske trate i migavice	Travli	Tunolovne mreže	Stajačice	Parangali, vrši, osti, fenjeri, itd.
		Na jedra	Na paru						
1931.	377	120	6	5	27	8	5	140	550
1932.	406	138	6	10	29	6	15	151	606
1933.	406	138	6	10	29	8	15	170	710
1934.	237	60	6	11	23	4	6	133	173
1935.	382	79	8	11	22	3	7	23	138
1936.	332	64	10	12	21	18	7	8	184
1937.	445	126	8	16	24	14	8	60	207

Tablica 31. Popis stradalih brodova Makarske tijekom Drugog svjetskog rata⁸⁰³

1.	Ime broda	"Moča", br. 13
	Vlasnik	Marcel Barbieri
	Gdje se nalazi	U Makarskoj
	Državljanstvo vlasnika	Hrvatsko
	Gdje se i u čijoj službi plovilo nalazi	Kod vlasnika
	Vrsta materijala	Presano drvo
	Stanje broda	Uništen
	Pogonsko sredstvo	Jedro
	Dužina, širina, visina plovila	-
	Vrsta plovila	Sportski čamac
	Šteta	35.000,00 Din
	Tko je napravio štetu	Saveznici u Makarskoj
2.	Ime broda	"Volim te", br. 196.
	Vlasnik	Marko Stipičević
	Gdje se nalazi	U Makarskoj
	Državljanstvo vlasnika	Hrvatsko
	Gdje se i u čijoj službi plovilo nalazi	Kod vlasnika
	Vrsta materijala	Drvo
	Stanje broda	Uništen
	Pogonsko sredstvo	Jedro
	Dužina, širina, visina plovila	500 x 175 x 70 cm
	Vrsta plovila	Ribarski čamac
	Šteta	-
	Tko je napravio štetu	-
3.	Ime broda	"Ljubica", br. 1725 S
	Vlasnik	Frano Stipičević
	Gdje se nalazi	U Makarskoj
	Državljanstvo vlasnika	Hrvatsko
	Gdje se i u čijoj službi plovilo nalazi	Kod vlasnika
	Vrsta materijala	Drvo (gajeta)
	Stanje broda	Uništen
	Pogonsko sredstvo	Jedro
	Dužina, širina, visina plovila	92 x 68 cm (nije poznata dužina)
Vrsta plovila	Ribarski čamac	

⁸⁰² Statistika morskog ribarstva Kraljevine Jugoslavije, god. 1932-1936.

⁸⁰³ KNOO Makarska 1/IV 1945., DAS.

	Šteta	-
	Tko je napravio štetu	-

4.	Ime broda	"101", br. 101.
	Vlasnik	Dr. Eduard Bulat
	Gdje se nalazi	U Makarskoj
	Državljanstvo vlasnika	Hrvatsko
	Gdje se i u čijoj službi plovilo nalazi	Kod vlasnika
	Vrsta materijala	Presano drvo (motorni čamac)
	Stanje broda	Uništen
	Pogonsko sredstvo	Motor 86 KS, 30 čv
	Dužina, širina, visina plovila	586 x 160 x 70 cm
	Vrsta plovila	Sportski čamac
	Šteta	9.000,00 Din
	Tko je napravio štetu	Ustaše ga odveli u Metković

5.	Ime broda	"Miss Dalmacija", br. 40.
	Vlasnik	Dr. Milivoj Juraković
	Gdje se nalazi	U Makarskoj
	Državljanstvo vlasnika	Hrvatsko
	Gdje se i u čijoj službi plovilo nalazi	Kod vlasnika u Makarskoj
	Vrsta materijala	Presano drvo (motorni čamac)
	Stanje broda	Uništen
	Pogonsko sredstvo	Motor, 15 čv
	Dužina, širina, visina plovila	410 x 136 x 50 cm
	Vrsta plovila	Sportski čamac
	Šteta	-
	Tko je napravio štetu	-

6.	Ime broda	"Miss Dalmacija", br. 200.
	Vlasnik	Dr. Milivoj Juraković
	Gdje se nalazi	U Makarskoj
	Državljanstvo vlasnika	Hrvatsko
	Gdje se i u čijoj službi plovilo nalazi	Kod vlasnika u Makarskoj
	Vrsta materijala	Presano drvo (motorni čamac)
	Stanje broda	Uništen
	Pogonsko sredstvo	Motor 28 KS, 11 čv
	Dužina, širina, visina plovila	550 x 150 x 60 cm
	Vrsta plovila	Sportski čamac
	Šteta	-
	Tko je napravio štetu	-

7.	Ime broda	"Jastreb", br. 745.
	Vlasnik	Frane Lovrić
	Gdje se nalazi	U Makarskoj
	Državljanstvo vlasnika	Hrvatsko
	Gdje se i u čijoj službi plovilo nalazi	Kod vlasnika u Makarskoj
	Vrsta materijala	Drvo (čamac)
	Stanje broda	Uništen
	Pogonsko sredstvo	-
	Dužina, širina, visina plovila	-
	Vrsta plovila	Ribarski čamac
	Šteta	-
	Tko je napravio štetu	-

8.	Ime broda	"Mali Frano", br. 74.
----	-----------	-----------------------

	Vlasnik	Ivan Beroš
	Gdje se nalazi	U Makarskoj
	Državljanstvo vlasnika	Hrvatsko
	Gdje se i u čijoj službi plovilo nalazi	Kod vlasnika u Makarskoj
	Vrsta materijala	Drvo (čamac)
	Stanje broda	Uništen
	Pogonsko sredstvo	Motor semi-diesel 5 KS, 4 čv
	Dužina, širina, visina plovila	-
	Vrsta plovila	Ribarski čamac
	Šteta	-
	Tko je napravio štetu	-

9.	Ime broda	"Veternik", br. 76.
	Vlasnik	Ante Andrijašević Marinov
	Gdje se nalazi	U Makarskoj
	Državljanstvo vlasnika	Hrvatsko
	Gdje se i u čijoj službi plovilo nalazi	Kod vlasnika u Makarskoj
	Vrsta materijala	Drvo (guc)
	Stanje broda	Uništen
	Pogonsko sredstvo	Jedro
	Dužina, širina, visina plovila	625 x 288 x 80 cm
	Vrsta plovila	Sportski čamac
	Šteta	-
	Tko je napravio štetu	-

10.	Ime broda	"Sv. Nikola Putnik", br. 1325.
	Vlasnik	Ane Zanchi, žena Frane
	Gdje se nalazi	U Makarskoj
	Državljanstvo vlasnika	Hrvatsko
	Gdje se i u čijoj službi plovilo nalazi	Kod vlasnika u Makarskoj
	Vrsta materijala	Drvo (guc)
	Stanje broda	Uništen
	Pogonsko sredstvo	Jedro
	Dužina, širina, visina plovila	491 x 179 x 69 cm
	Vrsta plovila	Ribarski čamac
	Šteta	-
	Tko je napravio štetu	-

11.	Ime broda	"Sv. Petar", br. 574.
	Vlasnik	Vjekoslav Puharić
	Gdje se nalazi	U Makarskoj
	Državljanstvo vlasnika	Hrvatsko
	Gdje se i u čijoj službi plovilo nalazi	Kod vlasnika u Makarskoj
	Vrsta materijala	Drvo
	Stanje broda	Uništen
	Pogonsko sredstvo	Jedro
	Dužina, širina, visina plovila	-
	Vrsta plovila	Ribarski čamac
	Šteta	-
	Tko je napravio štetu	-

12.	Ime broda	"Zmaj", br. 6.
	Vlasnik	Petar Rančić
	Gdje se nalazi	U Makarskoj
	Državljanstvo vlasnika	Hrvatsko
	Gdje se i u čijoj službi plovilo nalazi	Kod vlasnika u Makarskoj

	Vrsta materijala	Drvo
	Stanje broda	Uništen
	Pogonsko sredstvo	Motor Sachs 6 KS, 5 čv
	Dužina, širina, visina plovila	560 x 180 x 70 cm
	Vrsta plovila	Ribarski čamac
	Šteta	-
	Tko je napravio štetu	-

13.	Ime broda	"Mali Šime", br. 75 HM
	Vlasnik	Ivan Vlajko Srzić
	Gdje se nalazi	U Makarskoj
	Državljanstvo vlasnika	Hrvatsko
	Gdje se i u čijoj službi plovilo nalazi	Kod vlasnika u Makarskoj
	Vrsta materijala	Drvo
	Stanje broda	Uništen
	Pogonsko sredstvo	Motor penta 5 KS 5, 5 čv
	Dužina, širina, visina plovila	615 x 180 x 70 cm
	Vrsta plovila	Ribarski čamac
	Šteta	-
	Tko je napravio štetu	-

14.	Ime broda	"Galeb"
	Vlasnik	Stipe Grle, pok. Bartula
	Gdje se nalazi	U Makarskoj
	Državljanstvo vlasnika	Hrvatsko
	Gdje se i u čijoj službi plovilo nalazi	Kod vlasnika u Makarskoj
	Vrsta materijala	Drvo
	Stanje broda	Uništen
	Pogonsko sredstvo	-
	Dužina, širina, visina plovila	385 x 144 x 55 cm
	Vrsta plovila	Ribarski čamac
	Šteta	-
	Tko je napravio štetu	-

15.	Ime broda	"Tri brata"
	Vlasnik	Levi Talajić, pok. Grge
	Gdje se nalazi	U Makarskoj
	Državljanstvo vlasnika	Hrvatsko
	Gdje se i u čijoj službi plovilo nalazi	M.O.P.S.
	Vrsta materijala	Drvo (bracera)
	Stanje broda	Uništen
	Pogonsko sredstvo	Motor penta 6 KS, 7 čv
	Dužina, širina, visina plovila	550 x 180 x 68 cm
	Vrsta plovila	Teretni čamac
	Šteta	-
	Tko je napravio štetu	-

16.	Ime broda	"Terka", br. 803.
	Vlasnik	Ivo Boško
	Gdje se nalazi	U Makarskoj
	Državljanstvo vlasnika	Hrvatsko
	Gdje se i u čijoj službi plovilo nalazi	Kod vlasnika u Makarskoj
	Vrsta materijala	Drvo
	Stanje broda	Uništen
	Pogonsko sredstvo	Motor penta 6 KS, 6 čv
	Dužina, širina, visina plovila	550 x 180 x 68 cm

	Vrsta plovila	Ribarski čamac
	Šteta	-
	Tko je napravio štetu	-

17.	Ime broda	"Mirna", br. 911.
	Vlasnik	Miljenko Vela
	Gdje se nalazi	U Makarskoj
	Državljanstvo vlasnika	Hrvatsko
	Gdje se i u čijoj službi plovilo nalazi	-
	Vrsta materijala	Drvo
	Stanje broda	Odveden od Nijemaca
	Pogonsko sredstvo	-
	Dužina, širina, visina plovila	500 x 160 x 65 cm
	Vrsta plovila	Ribarski čamac
	Šteta	Šteta 5.000,00 Din
	Tko je napravio štetu	Nijemci

18.	Ime broda	"351", br. S
	Vlasnik	Niko Stanić
	Gdje se nalazi	U Makarskoj
	Državljanstvo vlasnika	Hrvatsko
	Gdje se i u čijoj službi plovilo nalazi	Kod vlasnika u Makarskoj
	Vrsta materijala	Drvo
	Stanje broda	Uništen
	Pogonsko sredstvo	Motor penta 6 KS, 6 čv
	Dužina, širina, visina plovila	400 cm
	Vrsta plovila	Ribarski čamac
	Šteta	Šteta 3.000,00 Din
	Tko je napravio štetu	-

19.	Ime broda	"Bidol", br. 895 S
	Vlasnik	Marin Gojak Petrov
	Gdje se nalazi	U Makarskoj
	Državljanstvo vlasnika	Hrvatsko
	Gdje se i u čijoj službi plovilo nalazi	Kod vlasnika u Makarskoj
	Vrsta materijala	Drvo
	Stanje broda	Uništen
	Pogonsko sredstvo	Motor Skandio 3 KS
	Dužina, širina, visina plovila	500 cm
	Vrsta plovila	Ribarski čamac
	Šteta	-
	Tko je napravio štetu	-

20.	Ime broda	"Sv. Petar", br. 159.
	Vlasnik	Joze – Šime Paunović
	Gdje se nalazi	U Makarskoj
	Državljanstvo vlasnika	Hrvatsko
	Gdje se i u čijoj službi plovilo nalazi	Kod vlasnika u Makarskoj
	Vrsta materijala	Drvo (leut)
	Stanje broda	Uništen
	Pogonsko sredstvo	Jedro
	Dužina, širina, visina plovila	650 x 210 x 70 cm
	Vrsta plovila	Ribarski čamac
	Šteta	-
	Tko je napravio štetu	-

21.	Ime broda	"Slir", br. 1420 S
	Vlasnik	Tomo Puharić
	Gdje se nalazi	U Makarskoj
	Državljanstvo vlasnika	Hrvatsko
	Gdje se i u čijoj službi plovilo nalazi	Kod vlasnika u Makarskoj
	Vrsta materijala	Drvo (guc)
	Stanje broda	Uništen
	Pogonsko sredstvo	Motor penta 4 KS 4, 4 čv
	Dužina, širina, visina plovila	600 x 210 x 78 cm
	Vrsta plovila	Ribarski čamac
	Šteta	-
	Tko je napravio štetu	NOVJ bacačima u Makarskoj

22.	Ime broda	"Vedran", br. 23.
	Vlasnik	Vedran Radatović
	Gdje se nalazi	U Makarskoj
	Državljanstvo vlasnika	Hrvatsko
	Gdje se i u čijoj službi plovilo nalazi	Kod vlasnika u Makarskoj
	Vrsta materijala	Drvo (gola)
	Stanje broda	Uništen
	Pogonsko sredstvo	Motor penta 4 KS 4, 4 čv
	Dužina, širina, visina plovila	600 x 210 x 78 cm
	Vrsta plovila	Ribarski čamac
	Šteta	35.000,00 Din
	Tko je napravio štetu	Saveznici u Makarskoj

23.	Ime broda	"Lastavica", br. 887 S
	Vlasnik	Leon Talaić, pok. Grge
	Gdje se nalazi	U Makarskoj
	Državljanstvo vlasnika	Hrvatsko
	Gdje se i u čijoj službi plovilo nalazi	Kod vlasnika u Makarskoj
	Vrsta materijala	Drvo (gola)
	Stanje broda	Uništen
	Pogonsko sredstvo	-
	Dužina, širina, visina plovila	578 x 202 x 75 cm
	Vrsta plovila	Ribarski čamac
	Šteta	-
	Tko je napravio štetu	Nijemci XI. 1944.

24.	Ime broda	"Erš", br. 80 HM
	Vlasnik	Frano Gospodnetić
	Gdje se nalazi	U Makarskoj
	Državljanstvo vlasnika	Hrvatsko
	Gdje se i u čijoj službi plovilo nalazi	Kod vlasnika u Makarskoj
	Vrsta materijala	Drvo
	Stanje broda	Uništen
	Pogonsko sredstvo	-
	Dužina, širina, visina plovila	380 x 141 x 52 cm
	Vrsta plovila	Ribarski čamac
	Šteta	-
	Tko je napravio štetu	-

Tablica 32. Popravci na škveru u Makarskoj 1945. g.⁸⁰⁴

Red. broj	Ime plovila	Vlasnik	Luka pripadnosti	Vrsta i dimenzije
1.	"Sv. Nikola", br. 78.	Anđelko Škarica	Živogošće	Čamac 7,20 x 2,50 x 0,85 m
2.	"Sv. Nikola", br. 113.	Ivan Visković	Drašnice	Gajeta 8 x 2,80 x 0,96 m
3.	"Terka", br. 803.	Ivo Baški	Makarska	Čamac 5,50 x 1,60 x 0,65 m
4.	"Mali Šime", br. 75 HM	Ivan Srzić	Makarska	Čamac 6,15 x 1,90 x 0,70 m
5.	Patrolni čamac, br. 56.	Lučka kapetanija	Makarska	Leut
6.	"Zora"	Ante i Rade Granić	Baška Voda	Gajeta 5,65 x 1,90 x 0,60 m
7.	"Davorin"	Nediljko i Ante Cvitanović	Drašnice	Kuter 14 x 4,10 x 1,20 m
8.	"Sv. Ante", br. 1409 S	Ante Čobrnić	Tučepi	Leut 9 x 2,15 x 0,80 m
9.	"Sv. Nikola Pomogao nas", br. 190.	Ivan i Vladimir Urlić	Drašnice	Stela 11 x 3,80 x 1,75 m
10.	"Sv. Nikola Pomogao nas"	Ivan i Vladimir Urlić	Drašnice	Kaić
11.	-	Vlade Peko	Gradac	Gaeta duga 6 m
12.	-	Vlade Peko	Gradac	Gaeta duga 6 m
13.	"Jadran", br. 79 HM	Ivan Glučina	Drašnice	Leut 5,20 x 1,80 x 0,75 m
14.	"Vitomir", br. 51.	Tome Grgin Urlić	Drašnice	Leut dug 7,50 m
15.	"Jednakost", br. K 21.	Komanda područja	Drvenik	Leut dug 9,60 m
16.	"Jastreb", br. 444.	Vicko Granić	Promajna	Leut dug 5,20 m
17.	"Lastavica»"	Ljubo Urlić		Guc dug 6 m
18.	"Sv. Ante"	Brod u prolazu samo zakrpan	Krilo	Loger
19.	"Sokol", br. 643.	Filip Babić	Promajna	Čamac dug 5,20 m
20.	"Lovac", br. 706 S	Braća Granić-Divić	Baška Voda	Leut 9,30 x 3,50 x 1 m
21.	"Biser", br. 185.	Jerko Ivandić	Promajna	Čamac dug 5,25 m
22.	"Vitez", br. 489.	Frane Perić	Živogošće	Čamac 4,50 x 1,60 x 0,50 m
23.	-	Mijo Perić	Živogošće	Batelina
24.	"Marija A", br. 280.	Jozo Ančić	Živogošće	Čamac
25.	"Jugoslaven", br. 1686.	Ribarska zadruga	Igrane	Leut 8 x 2,40 x 0,80 m
26.	"Sv. Ante", br. 98.	Stipe Talijančić	Igrane	Gajeta duga 6 m
27.	"Dalmacija", br. 2.	Mile Lulić	Igrane	Guc 6,90 x 2,50 x 0,90 m
28.	"Vesela", br. 505.	Ante Čobrnić	Tučepi	Gajeta 5 x 1,80 x 0,75 m
29.	"Sokol", br. 2136 S	Ivan Kostanić	Igrane	Leut dug 9 m
30.	"Uran", br. 252 M	Luka Nola	Podgora	Leut dug 10 m
31.	"Sv. Juraj", br. 1335.	Miše Čobrnić	-	Gajeta 6,25 x 1,98 x 0,70 m
32.	"Sretan Lovac", br. 1464.	Miše Čobrnić	-	Gajeta 5,20 x 1,80 x 0,70 m
33.	"Bog s nami"	Ivan Jozipović	Baška Voda	Stela 11,35 x 4,20 x 1,60 m
34.	"Sv. Frane", br. 61.	Ante Vela i drugovi	Podgora	Trabakul 11,53 x 3,50 x 1,96 m
35.	"Milosrđe Božje budi u pomoći"	Ivan Urlić	-	Gajeta 6,45 x 2,15 x 0,85 m
36.	"Nada"	Niko Visković	Drašnice	Gajeta 6,25 x 2,25 x 0,75 m
37.	Br. 6791.	Marijan Babić	Bratuš	Čamac dug 4 m
38.	"Dinara", br. 387 S	Ante Glučina	Drašnice	Leut 11 x 3,15 x 0,90 m
39.	"Sv. Nikola"	Ivan Škarica Antonelov	Živogošće	Leut dug 7 m
40.	"Miroslav", br. 155 S	Ane Beroš, pok. Ante	Bratuš	Gajeta duga 6 m
41.	"Marija A", br. 280.	Jozo Ančić	Živogošće	Čamac

⁸⁰⁴ NOK Makarska I/III., bilježnica s podacima o radu 1945. g., DAS.

42.	"Zvonimir", br. 63.	Braća Nola	Podgora	Kuter 11,80 x 3,70 x 1,50 m
43.	-	Ivan Alač	Drašnice	Guc dug 4,50 m
44.	"Srdela", br. 1483.	Šutić-Bartulović	Gradac	Gajeta duga 6 m
45.	"Rad", br. 1721.	Šutić-Bartulović	Gradac	Leut dug 9,50 m
46.	"Višnjica", br. 1352.	Mate i Marko Marušić	Brist	Leut dug 6 m
47.	"Nada", br. 141.	Ivan Veža	Brist	Batelina duga 4,60 m
48.	"Meri"	Vlade Peko	Gradac	Batelina
49.	-	Lučka kapetanija	Gradac	Bajbut
50.	"Sv. Nikola", br. 77. M	Kleme Nola i drugovi	Podgora	Leut 10 x 2,90 x 0,80 m
51.	"Mali Janko", br. 1360.	Paško Vela i braća Nola	Podgora	Guc 5,74 x 1 x 0,66 m
52.	"Sv. Roko", br. 196.	Ivan Staničić	Sumartin	Leut 8 x 2,20 x 0,75 m
53.	-	Rosandić	Sučuraj	Leut
54.	"Labud", br. 875 S	Nikola Cvitanović	Baška Voda	Čamac 4,90 x 1,75 x 0,65 m
55.	"Rinko"	Nikola Cvitanović	Baška Voda	Gajeta 4 x 1,50 x 0,70 m
56.	-	Jakov Kokić	Podgora	Čamac dug 3,50
57.	"Marija"	Dinko Slavić	Sučuraj	Gajeta duga 5,50 m
58.	"Mali Niko", br. 105.	Frano Juraković	Živogošće	Guc
59.	"Anka"	Tome Antičić	Igrane	Guc
60.	"Dupin", br. 1609 S	Andrija Šestić	Tučepi	Guc 5 x 1,90 x 0,70 m
61.	"Sv. Vicenco"	Špiro Alač	Drašnice	Bracera 9 x 3,10 x 1,20 m
62.	"Paun"	Petar Miošić	Brist	Čamac dug 3,85 m
63.	"Putnik"	Ribarska zadruga	Drvenik	Leut dug 7,20 m
64.	"Jednakost"	Ribarska zadruga	Drvenik	Leut dug 9 m
65.	"Štefica", br. 536.	Mate Šimić	Igrane	Gajeta 4,85 x 1,74 x 0,62 m
66.	"Nada", br. 1558.	Ivan Mihaljević	Igarne	Gajeta 5 x 1,80 x 0,70 m

Tablica 33. Uništeni i oštećeni manji (ribarski) brodovi po mjestima Makarskog primorja⁸⁰⁵

Luka pripadnosti	Gajeta	Leut	Čamac	Pasara	Guc	Batelina	Trupa	UKUPNO
Brela	4	-	9	-	2	-	-	15
Baška Voda	6	2	10	-	-	-	-	18
Promajna	5	-	5	-	-	-	-	10
Bratuš	3	1	5	-	-	-	-	9
Makarska	-	-	1	-	-	-	-	1
Tučepi	3	1	8	-	-	-	-	12
Podgora	3	-	30	2	3	2	-	40
Drašnice	2	1	14	1	1	-	-	19
Igrane	7	-	14	1	-	-	-	22
Živogošće	1	-	1	-	-	-	-	2
Drvenik	6	2	9	-	3	-	2	22
Zaostrog	-	-	2	-	1	-	-	3

⁸⁰⁵ Komisije za ratnu štetu na moru (1945.-46.), kutija 31./3., GMM.

Tablica 34. Uništeni i oštećeni veći brodovi male obalne plovidbe po mjestima Makarskog primorja⁸⁰⁶

Luka pripadnosti	Bracera	Stela	Kuter	Motorni čamac	Ribarica (motorna)	Loger	Trabakul	UKUPNO
Brela	5	5	-	-	-	-	-	10
Baška Voda	4	-	1	1	-	-	-	6
Makarska	1	-	-	-	-	-	-	1
Tučepi	2	-	-	-	1	-	-	3
Podgora	3	2	1	3	11	6	6	32
Drašnice	2	-	-	2	2	-	-	6
Igrane	1	1	-	1	2	-	-	5
Živogošće	-	-	-	-	1	-	-	1
Drvenik	-	-	-	1	2	-	-	3
Zaostrog	-	-	-	-	2	-	-	2

15.2. Prilozi o pomorskim gradnjama na Makarskom primorju

Prilog I.

Predračun Kralj. Banske uprave V. Br. 1886/34., od travnja 1934. godine za radove na dionici 30 – 31 km državne ceste Makarska – Kozica⁸⁰⁷

1. za iskop u žalu i zemlji pod vodom (60,60 m ³ po 12,50 Din)	757,50 Din
2. nasipanje dijelom s materijalom dobivenim iz iskopa, a dijelom od poduzetnika (111,50 m ³ po 4 Din)	446,00 Din
3. temelji za zid od betona mješavine 1:2 – 2,5, odnosno 320 kg cementa na m ³ betona, bez kamena (81 m ³ po 354 Din)	28.674,00 Din
4. betoniranje jezgre zida u sastavu 1:5, odnosno sa 250 kg cementa bez udjela kamena lomljenika (32,50 m ³ po 212 Din)	6.890,00 Din
5. za izvođenje vanjskog ruba s kamenjem presjeka 0.35/30 cm nominalne duljine 60 cm. Rub čisto štokovan na dva lica i s dva čista brida (na položenoj plohi i na plohi uz betonsku ploču) te s čistih dodirnih ploha (59 m po 100 Din)	5.900,00 Din
6. za 1 m ² vanjskog lica zida iz kamena štokovana na licu (u	6.497,60 Din

⁸⁰⁶ Isto, kutija 31./2., GMM.

⁸⁰⁷ DPS 323/I, Predračun za osiguranje državnog puta br. 37. Kozica – Makarska u km 30-31, br. 10606. DAS.

cementnoj smjesi 1:2) sa sitnom zubačom i brižljivo obrađen na dodirnim ploham; fuga 6m/m u redovitim slojevima 0,85/3 (0,85 x 58,30 = 49,60 m ² po 131 Din)	
7. za izvođenje rubnjaka uz kolnik presjeka 20/20 cm, čisto štokovan sa dva čista brida i čistim dodirnim ploham (59 m po 35 Din)	2.065,00 Din
8. za betonsku ploču za osiguranje puta koja je ujedno i pješačka staza i to za njen donji sloj debljine 15 cm u sastavu 1:6. Betoniranje će se izvršiti uz brižljivo nabijanje sa željeznim nabijačima odgovarajuće težine, a neposredno nakon završenog betoniranja donjeg sloja slijedi nanošenje gornjeg sloja. Na svakih 10 metara duljine izvest će se po jedna tlačna fuga, koja će se premazati asfaltom ili destiliranim katranom. Betoniranju donjeg sloja prethodit će planiranje i nabijanje tla za solidnu podlogu s drvenim nabijačima. Budući da se betoniranje vrši na nasipu postoji opasnost da beton nakon slijeganja nasipa pukne, stoga posebno treba pripaziti da je nasip dobro nabijen i kamena podloga čvrsto izvedena. Za opisani donji sloj (3.16 x 0.151 x 59 = 27,966 oblo, cca 28 m ³ po 336 Din)	9.408,00 Din
9. za izvedbu gornjeg sloja na betonskoj ploči debljine 3 cm sastava 1:3,5 (3.16 x 0.03) x 59 = 5.5932 m ³ oblo (cca 5.60 m ³ po 445 Din)	2.492,00 Din
10. za nabavu i postavljanje željeznih prstenova za privezivanje brodova u niši (kom 3 po 370 Din)	1.110,00 Din
11. za premještanje postojećih željeznih stupova za privezivanje brodova na gatu (izvedeno po uputstvima lučkih organa) (kom 2 po 900 Din)	1.800,00 Din
12. za uklanjanje kamenih stupova za privezivanje brodova te njihovo deponiranje na mjesto koje će odrediti lučki organi (kom 3 po 170 Din)	510,00 Din
13. za izvedbu kaldrme (10 m ² po 97 Din)	970,00 Din
14. za produženje dvaju propusta u more, te za ostale nepredviđene izdatke	479,90
UKUPNO	68.000,00 Din

Predračun je sastavio s.r. Pelegrini Rako.

Prilog II.

Tehnički opis plana radova na dionici 30 – 31 km državne ceste Makarska – Kozica⁸⁰⁸

1. u profilu 1. (Lučka kapetanija) vrši se proširenje od 2 m u more, a kod profila 2. (lučki gat, zapadna strana) 1,70 ml, zatim profil 3. (lučki gat, istočna strana) 2.00 ml proširenje a u zadnjem profilu 7. (mali gat) 3,20 ml proširenja
2. profil 1. i 2. spojeni su pravocrtno, između profila 3. i 7. umetnut je luk sa R = 300, slijedeći dosadašnji oblik ruba
3. stupove obojane u žuto u situaciji potrebno je premjestiti odnosno ukloniti i to; one s gata treba premjestiti kako je crveno označeno u situaciji, a na mjestu kamenih stupova kod profila 1., 5. i 6. predviđaju se željezni prsteni u niši
4. lice nadmorskog zida bit će čisto štokovano, a osiguranje puta (ujedno pješačka staza) predviđeno je, umjesto iz kamena, radi uštede, od betona sa kamenim rubom

⁸⁰⁸ DPS, Tehnički opis, izrađeno 15. V. 1934., primljeno 18. V. 1934., DAS.

Prilog III.

Plan odobrenih radnji za proširenje obale na dionici 30 – 31 km Makarska – Kozica⁸⁰⁹

1. temelji za zid od betona koji su u predračunu predviđeni pod st. 3. trebaju se izvesti sa 320 kg portland cementa na svaki m ³ suhe mješavine pržine i šljunka, a ne na svaki m ³ gotovog betona. Isti trebaju počivati na čvrstom tlu, bilo što niže ili više nego je to predviđeno u pojedinim presjecima projekta
2. betoniranje jezgre zida, predviđeno st. 4., treba se izvesti sa 285 kg portland cementa na svaki m ³ suhe mješavine pržine i šljunka
3. premješteni željezni stupovi za privezivanje brodova po st. 11. trebaju se na određenom mjestu u planu učvrstiti betonskom utordicom dimenzija 200 x 2,50 x 1,60 m, za koju radnju će se upotrijebiti mješavina betona kao za jezgru zida pod st. 4. s količinom cementa istom kao pod točkom 2., s razlikom što će se ovdje dozvoliti umetanje čistog kamena do 25% u beton
4. u temeljima za zid pod st. 3. trebaju se na pogodnim mjestima ostaviti otvori s obzirom na buduću kanalizaciju, računajući da će kod njenog provođenja gornji rub izljeva u more ležati najmanje 50 cm pod najnižim morem
5. nadzor nad izvršenjem radova pod ovim uvjetima vršit će Pomorsko-građevinska sekcija u Splitu koja će sudjelovati i kod kolaudacije ovog rada, a svoj izvještaj će podnijeti Direkciji pomorskog prometa u Splitu
6. izgrađeni obalni zid i pozadina sve do sadašnje granice javnog dobra ostaje u nadležnosti Pomorske uprave, dok će se za održavanje izgrađenog objekta brinuti Banska uprava

Prilog IV.

Poprečni profil izvedenih radnji u vezi Priloga III.

iskop: $\frac{1}{2} \times (0,95 \times 2,10) = 0,997$ m; [ukupno] $0,997 \text{ m}^2 \times 116,0 = 115,650 \text{ m}^3$
nasip: $\frac{1}{2} \times (1,25 \times 0,50) = 0,313 \text{ m}^2$; [ukupno] $0,313 \text{ m}^2 \times 115,6 \text{ m}^2 = 36,183 \text{ m}^3$
zid za temelje: $(0,87 \times 0,50) - \frac{1}{2} \times 0,10 \times 0,10 = 0,347$; [ukupno] $0,347 \text{ m}^2 \times 116,0 \text{ m}^2 = 40,252 \text{ m}^3$
zid mješavina 1:4:1,05 $\times \frac{1}{2} (0,3 \times 0,443) = 0,382 \text{ m}^3$; [ukupno] $0,382 \times 115,6 = 44,159 \text{ m}^3$
prednje lice zida: $0,83 \times 115,6 = 98,600 \text{ m}^3$

Prilog V.

Predračun Kr. Banske uprave, rješenje V. Br. 2068/1.od 11. svibnja 1934. g. za radove na *Marineti*⁸¹⁰

1. za nasipanje s kamenim materijalom dobivenim s udaljenosti od 500 m i brižljivo nabivenim. Za nasipanje se ne smije upotrijebiti materijal iz iskopa	81,40 Din
1a. za iskop u žalu i zemlji djelomično pod vodom za temelje (115,650 m ³ po 1 Din). Dobiveni materijal ne smije se upotrijebiti za nasip niti za pripremanje betona već će se prebaciti pred zid, te se treba planirati da se njime stvori zaštita od direktnog utjecaja morskih valova	115,65 Din
2. za temelje zida od betona sastava 1:5 uz primjesu od 25 % ispravnog kamena lomljenika (49,880 m ³ po 105 Din)	5.237,40 Din

⁸⁰⁹ DPS 323/1, br. 10606, Makarska – proširenje obale za osiguranje državnog puta Kozica – Makarska, DAS.

⁸¹⁰ DPS 323/1., Predračun za osiguranje drž. puta 37. uz more na Marineti u Makarskoj, Tehnički odjeljak pri Sreskom načelstvu Makarska, br. 20223, DAS.

3. za izvedbu prednjeg lica zida iz krupnog kamena lomljenika poput kiklopskog zida s fugiranjem debljine 30 cm (98,600 m ³ po 70 Din)	6.902,00 Din
4. za betoniranje jezgre zida u sastavu 1:5 uz primjesu od 25 % ispravnog lomljenika (44,266 m ³ po 116 Din)	5.134,85 Din
5. za nabavu i ugradnju rubnog kamena 0.35/0.30 od zdravog kamena čisto štokovanog na licu i dva čista brida (na položenoj plohi uz betonsku ploču), te sa čistim dodirnim plohama (116 m ³ po 80 Din)	9.280,00 Din
6. za betonsku ploču koja osigurava put a ujedno je pješačka staza i to za njen donji sloj debljine 15 cm sastava 1:6 (2,65 x 0,15 x 116,0 = 46,110 m ³ po 152 Din). Betoniranje će se izvesti uz brižljivo nabijanje sa željeznim nabijačima odgovarajuće težine, a neposredno nakon završenog betoniranja donjeg sloja slijedi nanošenje gornjeg sloja (pod točkom 7.). na svakih 10 m duljine izvest će se tlačna fuga koja će se premazati asfaltom ili destiliranim katranom. Betoniranju donjeg sloja prethodit će planiranje i nabijanje tla za solidnu podlogu s drvenim nabijačima	7.008,72 Din
7. za izvedbu gornjeg sloja na betonskoj ploči debljine 3 cm sastava 1:3,5 = 2,65 x 0,03 x 116,0 = 9,225 m ³ po 227 Din	2.094,07 Din
8. za izvedbu kamenog ruba uz betonsku ploču presjeka 16/20 cm čisto štokovanog na gornjem licu s dva čista brida sa strane i čistim dodirnim plohama (116 m ³ po 35 Din)	4.060,00 Din
9. za produženje postojećeg propusta svijetlog otvora 1,20 m prekrivenog betonskom pločom po normalnom tipu a upornjacima iz zida u suho debljine 80 cm paušalno	1.000,00 Din
10. za rubni kamen presjeka 25/30 cm, obrađen sa šiljkom jednim čistim bridom i surovo obrađen s dodirnim plohama, uključivo presijecanjem cestnog jarka 25/50 cm (30 m po 22 Din)	660,00 Din
11. za propust svijetlog otvora 50/70 cm prekrivenog betonskom pločom debljine 25 cm, zidan upornjakom u suho debljine 60 cm, uključivo izvedba kotlačom s predgrlom (10 m po 250 Din)	2.500,00 Din
12. kao zadnja točka za nepredviđene troškove	925,91 Din
UKUPNO	45.000,00 Din

Predračun je izradio s.r. Hrvoje Katunarić.

Prilog VI.

Građevinski radovi izvođeni u makarskoj luci od 1.IV.1919. do 31.III.1939. godine⁸¹¹

- popravak oštećene obale	8.000,00 Din
- popravak malog pristana	8.503,00 Din
- popravak istočne obale	4.180,00 Din
- popravka pločnika	40.522,00 Din
- popravka pločnika	42.840,00 Din
- popravak pristana	51.886,00 Din
- popravak pristana	250,00 Din
- popravak pristana	52.160,00 Din
- popravka lučkih objekata	2.249,00 Din
- popravak nadmorskog dijela velikog pristana	35.911,00 Din
- iskopi 530 m ³	19.523,00 Din
- popravak zgrade svjetionika Sv. Petar	15.975,00 Din
- popravak zgrade svjetionika Sv. Petar	21.654,00 Din
- popravak zgrade svjetionika	16.630,54 Din
- popravak zgrade lučkog ureda	15.457,00 Din

⁸¹¹ Usporedi *Pomorske godišnjake* 1925-1939.

- popravak zgrade lučkog ureda	5.895,00 Din
- popravak zgrade lučkog ureda	104.003,00 Din
- popravak zgrade lučkog ureda	15.457,99 Din
- manji popravci na obali i velikom pristanu	4.964,00 Din
UKUPNO	466.060,53 Din

Prilog VII.

Građevinski radovi izvođeni u makarskoj luci nakon Drugog svjetskog rata⁸¹²

- obnova luke	26.000.000 Din
- popravljen Veliki mul	4.800.000 Din
- popravljen Mali mul	4.600.000 Din
- popravak pločnika nakon potresa	nepoznato
- regulacija potoka, uređenje parkirališta	nepoznato
- rekonstrukcija luke – Marineta	600.000.000 Din
- postavljanje benzinske stanice	nepoznato
- obnova benzinske stanice	110.000.000 Din
- izgradnja lučice Arbun	35.000.000 Din
- sanacija i rekonstrukcija šetnice (nadmorskog zida), uređenja parkirališta	773.000.000 Kn
- produženje pristaništa Arbun	800.000 Kn

Prilog VIII.

Građevinski radovi izvođeni na pomorskom građevinama na području Makarskog primorja 1900. – 2000.⁸¹³

Mjesto	Vrsta radova	Vrijednost
BRELA STOMARICA	- dogradnja obale	85.712 Din*
	- pojačanje obrambenog nasipa lukobrana	11.760 Din
	- produženje pristana	66.202 Din
SOLINE	- izgradnja lučice "Soline" sa 60 vezova i pristupnog križanje	6 milijuna DEM
STARI PORAT	- nadogradnja pristaništa, postavljeni željezni prstenovi i stup za zastavu	nepoznato

⁸¹² Usporedi *Pomorske godišnjake* i periodiku.

⁸¹³ Isto; usporedi za razdoblje od 1. travnja 1919. do 31. ožujka 1939. G. TUDOR, 1990., str. 199.; *MR, MP, Urbanistički planovi prostornog uređenja Općina*.

*Od tu pa nadalje: vrijednost u 1,000 Din.

BAŠKA VODA	<ul style="list-style-type: none"> - gradnja lukobrana i pristaništa - popravak pristana - popravak pristana - gradnja stupova za privez - uređenje pločnika na pristanu - gradnja obrambenog betonskog gata - postavljanje plutače za vez - asfaltiranje obale i proširenje rive - postavljanje rasvjetnih stupova - izgradnja Dige - proširenje i uređenje luke - popločavanje i uređenje rive, proširenje zapadno od pristaništa - zamjena lučkog svjetla - uređenje oborinskih voda i popločavanje rive 	<p>55.000 Kr 2.956,66 Din 28.825 Din 4.040 Din 12.751 Din 49.710,56 Din nepoznato nepoznato</p> <p>250 milijuna Din 170 milijuna Din</p> <p>nepoznato milijun Kn</p>
PROMAJNA	<ul style="list-style-type: none"> - popravak i produženje pristaništa - gradnja nove lučice 	nepoznato nepoznato
PUNTIN	<ul style="list-style-type: none"> - izgradnja lukobrana 	nepoznato
BRATUŠ	<ul style="list-style-type: none"> - gradnja pristaništa i betonskog nadmorskog zida 	nepoznato
KRVAVICA	<ul style="list-style-type: none"> - gradnja vojne lučice 	nepoznato
MARINA "RAMOVA"	<ul style="list-style-type: none"> - izgradnja nautičke marine s lukobranom 	nepoznato
TUČEPI	<ul style="list-style-type: none"> - izgradnja lučice i pristupnog puta - postavljanje pontona 	100 milijuna Din 60.000 Kn
PODGORA STARI PORAT	<ul style="list-style-type: none"> - dogradnja gata i južnog lukobrana - gradnja obrambenog zida - popravci, obnova obale - uređenje obale - postavljanje stupova za privez - postavljanje novog lučkog svjetla - iskopi u luci - rekonstrukcija luke - uređenje lučice - uređenje obalne prometnice i obale - izgradnja sportske lučice, produženje lukobrana, uređenje velikog mula, obale i trga 	<p>265.772 Din 25.428 Din 24.783 Din 60.803 Din nepoznato 38.967 Din 43.345 Din 7.100 Din Milijarda Din 14 milijardi Din 3 milijuna i 200.000 DEM</p>
ČAKLJE	<ul style="list-style-type: none"> - gradnja pristana - izgradnja lučice s lukobranom, nadmorskog zida i parkirališta 	38.965,89 Din nepoznato
DRAŠNICE	<ul style="list-style-type: none"> - produljenje lukobrana - popravak lukobrana 	nepoznato 13.004 Din

	<ul style="list-style-type: none"> - gradnja obale - osiguranje nove obale - iskopi u lučici - izgradnja nasipa i vanjske strane lukobrana - proširenje rive 	<p>41.917 Din 12.229 Din 43.345 Din 230.000 DEM nepoznato</p>
ZAOŠTROG	<ul style="list-style-type: none"> - postavljanje stupova za privez, rekonstrukcija i produženje gata - popravak pristana - popravak pristana - nadogradnja lučice - sanacija pristana 	<p>40.546 Din 60.542,81 Din 3 milijuna 254.000 Din nepoznato nepoznato</p>
IGRANE	<ul style="list-style-type: none"> - preuređenje glave pristana - popravak pristana - popravak pristana - popravak lukobrana - iskopi u lučici - popravak gata i pločnika - popravak lukobrana - nadogradnja malog gata - izgradnja nove lučice s lukobranom, sanacija starog lukobrana 	<p>nepoznato 60.542 Din 55.532 Din 81.948 Din 11.084 Din 18.103 Din 26.415,70 Din 150 milijuna Din 50 milijuna Din</p>
ŽIVOŠĆE PORAT	<ul style="list-style-type: none"> - popravak pristana - uređenje i proširenje lučice - betoniranje nadmorskog zida i postavljanje javne rasvjete - uređenje lučice 	<p>19.973 Din nepoznato 150 milijuna Din 120.000 Kn</p>
MALA DUBA	<ul style="list-style-type: none"> - produženje gata 	nepoznato
BLATO	<ul style="list-style-type: none"> - izgradnja i uređenje lukobrana 	nepoznato
DRVENIK PORAT	<ul style="list-style-type: none"> - gradnja obrambenog nasipa - nadogradnja pristana - pojačanje temelja gata - obnova gata - gradnja novog gata, postavljanje kolona za privez 	<p>27.612 Din 35.844 Din 15.330 Din 3.911 Din nepoznato</p>
TRAJEKTNO PRISTANIŠTE	<ul style="list-style-type: none"> - gradnja trajektnog pristaništa 	nepoznato
PORTINA	<ul style="list-style-type: none"> - gradnja lučice - gradnja gata 	<p>nepoznato nepoznato</p>
GORNJA VALA	<ul style="list-style-type: none"> - gradnja lučice s lukobranom 	nepoznato
BRIST	<ul style="list-style-type: none"> - popravak obale - izgradnja obrambenog zida - uklanjanje betonskih i kamenih blokova - gradnja novog pristaništa 	<p>65.388 Din 8.890 Din 6.937 Din 4.729 Din</p>

GRADAC	- popravak pristaništa	100.000 Kr
	- popravak lukobrana	505 Din
	- popravak pristana	14.852 Din
	- osiguranje obale	86.933 Din
	- popravak lukobrana	72.080,80 Din
	- uređenje objekata i gradnja betonskog gata	43.250 Din
	- gradnja betonskog gata u mandraču	53.266 Din
	- dogradnja podmorskog dijela pristana	48.103 Din
	- popravak lukobrana	2 milijuna 231.000 Din

16. ŽIVOTOPIS

Valentina Lasić rođena je 1977. g. u Makarskoj. U Makarskoj je završila osnovno i srednjoškolsko obrazovanje. Diplomirala je 2000. g. na Filozofskom fakultetu u Zadru Sveučilište u Splitu te stekla naslov profesor povijesti i diplomirani arheolog. Poslijediplomski znanstveni magistarski studij "Povijest pomorstva hrvatskog Jadrana" na Filozofskom fakultetu u Zadru uspješno je završila 2005. g. obranom magistarskog rada "Pomorsko-urbanistički razvoj makarske luke 1918.-1954." Na Sveučilištu u Zadru 2011. g. upisuje V. semestar znanstvenog doktorskog studija "Jadran – poveznica među kontinetima".

Sudjelovala je na znanstvenom skupu "500. obljetnica franjevačkog samostana Uznesenja BDM u Makarskoj" u listopadu 2002. g., te na interdisciplinarnom znanstveno-stručnom skupu "Makarsko primorje od kraja Drugog svjetskog rata do 2011. godine" u svibnju 2012. g. u organizaciji Instituta Ivo Pilar. Objavila je stručne i znanstvene radove: Družba sestara milosrdnica u Makarskoj, Makarsko primorje 6., Makarska, 2003.; Osnovno školstvo u franjevačkom samostanu u Makarskoj, zbornik Kačić, god. XXVI-XXXVIII., Split, 2004.-2006.; Pomorsko-urbanistički razvoj makarske luke 1945.-1985., Zbornik radova Makarsko primorje danas, Zagreb, 2012.; Razvoj podgorskih luka, Podgorske kalade, Četrdeset godina PŠRD "Kanjac" Podgora, Podgora, 2018.

Kao nastavnica povijesti zaposlena je u Srednjoj školi fra Andrije Kačića Miošića u Makarskoj i u Osnovnoj školi dr. Franje Tuđmana u Brelima. Područje njezina znanstvenog interesa jesu povijesni, pomorski i gospodarski razvoj Makarskog primorja u 20. stoljeću.