

## EKONOMSKI POLOŽAJ I EKONOMSKA ORIJENTACIJA ZADARSKOG KOPNENOG ZALEĐA I ZADARSKIH OTOKA IZMEĐU DVA RATA (1918—1941)

BORIS JURIC  
Filozofski fakultet u Zadru

UDK: 338(497.18)(091) Zadar  
Izvorni znanstveni rad

Primljeno: 1988-03-01

Nakon što se već više puta bavio nekim aspektima ekonomskog položaja Zadra i okolice u međuratnom razdoblju, autor ovdje sintetizira i dopunjuje novim podacima sliku o ekonomskoj strukturi i ekonomskoj orijentaciji okolice Zadra u vremenu kada je njen centar, grad Zadar, a na temelju Rapalskog ugovora iz 1920. god., bio u sastavu Italije. Konkretnije govoreći, autor u ovom radu prikazuje i ocjenjuje stanje na zadarskom kopnenom zaleđu odnosno na zadarskim otocima u pogledu tzv. »infrastrukture«. Osvjetljava, dakle, s jedne strane stanje u djelokrugu saobraćajnica, opskrbe električnom energijom i opskrbe vodom. Pored ostalog prikazuje ključne karakteristike u poljoprivredi, ribarstvu, pomorstvu i turizmu. Dolazi do općih zaključaka o tome da je ekonomska struktura promatranoga područja u vremenu 1918—1941. god. bila veoma nepovoljna. Između ostalog trendovi industrijalizacije nisu u tome vremenu bili zahvatili promatrano područje, na kojemu, izgleda, samo jedan kapacitet iz okvira prerađivačke radinosti zaslužuje da bude označen kao industrijski pogon. Odvojenost Zadra od svojega gravitacionoga područja predstavljala je golemu zapreku ne samo za privredni razvoj grada Zadra, već i za društveno-ekonomski rast njegove okolice.

Ima dosta radova koji obrađuju ekonomski položaj »međuratnog Zadra«...<sup>1</sup> Znatno je manje radova koji osvjetljavaju društveno-ekonomske prilike u okolici Zadra, pogotovo ako je riječ o zadarskom kopnenom zaleđu.<sup>2</sup> Međutim, sintetičke ocjene o socijalno-ekonomskom (i političkom) liku sjeverne Dalmacije uklopljene su u neka djela čiji je

<sup>1</sup> Npr. Boris Jurić, »O nekim aspektima ekonomskog položaja Zadra u međuratnom razdoblju (1918—1941)«, *Radovi Filozofskog fakulteta u Zadru*, 26 (13), 1986/87, 277—292.

<sup>2</sup> Usp. Lucijan Kos, »Prometno-ekonomsko značenje Biograda, Preka i Benkovca u odnosu na otuđeni Zadar između dva rata, *Zadar i zadarsko područje u NOB-i i socijalističkoj izgradnji*, Zbornik 2, Zadar 1986, str. 131—135. Koji put se u granice tzv. »zadarske regije« uvrštava i otok Pag. U privrednom pogledu za međuratno razdoblje u pogledu otoka Paga valja spomenuti: tamošnju solanu na granici između manufakture i industrije, specifičnu poljoprivredu (ovčarstvo — glasoviti sir s Paga...), te početne rezultate u turizmu u mjestima Pag i Novalja.

objekt promatranje Dalmacije kao cjeline.<sup>3</sup> Pored toga, više je pisaca pisalo o stanju u pojedinim privrednim granama, bilo da je riječ o poljoprivredi i ribarstvu, bilo da je riječ o saobraćaju, pomorstvu i turizmu.<sup>4</sup> Zadatak je ovog preglednog rada, da pruži presjek u međuratnom razdoblju, s time da će redosljed biti sljedeći:

- Stanovništvo, životni standard, iseljavanje;
- Infrastruktura (saobraćajnice i njihovo korištenje, opskrba električnom energijom, opskrba vodom);
- Poljoprivreda;
- Ribarstvo;
- Pomorstvo;
- Turizam.

*Stanovništvo, životni standard, iseljavanje*

Broj stanovnika sjeverne Dalmacije vidi se iz naredne tabele:

*Stanovništvo sjeverne Dalmacije 31. ožujka 1931.*

Kotar	Stanovništvo			Glavno zanimanje		Nepismeno % <sub>100</sub>
	ukupno	muško	žensko	Poljoprivreda	Radnici	
Benkovac	59.790	29.967	29.823	56.195	1.356	68,2
Biograd	30.063	14.478	15.585	27.760	572	46,3
Preko	21.870	9.640	12.230	18.207	1.056	30,6
Šibenik	68.135	33.967	34.168	51.444	5.282	47,1

Prenijeto iz: Kažimir Pribilović, *Treći pomorski obalski sektor mornarice NOV 1943—1945*, Zadar 1986, str. 432.)

<sup>3</sup> Tonči Šitina, *Sindikalni pokret u Dalmaciji 1929—1941. godine s obzirom na politiku KPJ*, doktorska disertacija, sv. 1, 2. i 3, Split 1985. (rukopis) Sa stajališta naše teme za nas je najrelevantniji prvi dio disertacije T. Šitina pod naslovom »Ekonomski razvoj i socijalno-klasna struktura radne snage u Splitu i Dalmaciji u međuratnom razdoblju«, sv. 1, str. 65—215. U okviru tog dijela Šitina, pored ostalog, daje pregled i ocjenu važnijih izvora i literature (sv. 1, str. 66—71) o socijalno-ekonomskim prilikama u Dalmaciji u označenom vremenskom rasponu. Nadalje, daje i argumentira temeljne sudove — okvire u koje se mogu smjestiti (naravno, uz manje ili veće specifičnosti) i privredna kretanja u pojedinim dijelovima Dalmacije. Tako npr. navodi: »Stvaranje Kraljevstva SHS i ostale političke promjene uvjetovane slomom Habsburške Monarhije imale su vidnog odnosa i na ekonomski razvoj dotada zaostale Dalmacije. Ulaškom u novo ekonomsko područje i znatno manje tržište bremenito poljoprivrednim i industrijskim siromaštvom, Dalmacija stječe uvjete za brži privredni razvitak. Ipak ekonomska struktura Dalmacije nosi pečat nerazvijenog kapitalizma i zaostale agrarne zemlje u kojoj će ogroman porast osiromašenog seljaštva i proletarijata brzo postajati sve više ne samo ekonomski, već i krupan politički problem.« (T. Šitina, nav. dj., sv. 1, str. 72.)

<sup>4</sup> Stanko Ožanić, *Poljoprivreda Dalmacije u prošlosti*, Split 1955; Josip Basloli, »Ribarstvo na zadarskom otočju u prošlosti«, *Zadarsko otočje*, Zadar 1974; Lucijan Kos, »Prometne veze Zadra s Italijom i Jugoslavijom između dva rata«, *Zadar i zadarsko područje u NOB-i i socijalističkoj izgradnji*,

Od navedenih četiriju kotareva ovdje nas zanimaju Benkovac, Biograd i Preko, dakle dio sjeverne Dalmacije koji gravitira Zadru. Kako se za- paža, udio nepismenih stanovnika je veoma visok i u kotaru Benkovac je iznad općedalmatinskog prosjeka, a u kotaru Biograd otprilike na dalmatinskog prosjeka. Jedino kotar Preko ima bitno manji udio nepismenih od prosjeka za Dalmaciju. Naime, »prema službenim podacima 1921. godine u Dalmaciji je bilo čak polovina stanovništva nepismeno. Do 1929. godine situacija se nije bitnije mijenjala...« (T. Šitin).<sup>5</sup>

Zanimljivo je — bar pomoću fragmentarnih navoda — skrenuti pažnju na nizak nivo životnog standarda stanovništva sjevernodalmatinskih prostora.

»... Prema jednoj anketi koja je provedena 1940. godine vidi se da je u sjevernoj Dalmaciji vlastita proizvodnja hrane podmirivala svega 60 posto potreba u osnovnoj hrani. Pšenično brašno i kukuruz nabavljalo se u granicama mogućnosti. Od 102 anketirana sela ni jedno nije imalo dovoljno hrane do nove žetve, pa je za oko 138.000 ljudi bilo potrebno oko 15.920 tona žitne hrane ili 115 kg po stanovniku. Računalo se da je godišnja potreba po osobi bila 290 kg žita, od čega 160 kg pšenice i 130 kg kukuruza. U toj je anketi ističeno neodloživo pitanje prehrane i jeftinije nabavke hrane, popravak zapuštenih cesta i bunara, izgradnja cisterna i škola. Posebno je isticana potreba regulacije potoka i vododerina u ... benkovačkom kraju ... Javni bi radovi, prema toj anketi, omogućili zaradu u hrani i novcu najsiromašnijem seljaštvu. Naglašeno je pitanje posrednika koji kod nabave hrane nabijaju cijene, pa je cijena pšenici mnogo veća nego u istočnim dijelovima Hrvatske — u Zagori i Bukovici 2,50 din, a u navedenim krajevima 1,30 din. Slično je i sa cijenom kukuruza, kojega je u sjevernoj Dalmaciji bila 1,75 din i u odnosu na 1,00 din u ostalim krajevima.«<sup>6</sup>

Dominantna oznaka privrede sjeverne Dalmacije bila je prirodna poljoprivreda. To se pored ostalog vidi iz narednih podataka:

»... U sjevernoj je Dalmaciji 87,1 posto stanovništva bilo prisutno u poljoprivredi, šumarstvu i ribarstvu, a svega 4,5 posto u industriji i zanatstvu, dok je 2,6 posto bilo u trgovini, kreditnim i saobraćajnim zanimanjima, te 3,7 posto u javnim službama i 2,1 posto ostalo...«<sup>7</sup>

Zbornik 1, Zadar 1984; Boris Jurić, »Pomorstvo Zadra u zadnjih pola stoljeća (1918—1967.)«, *Pomorski zbornik*, sv. 6., Zadar 1968; Vlatko Jadrešić — Boris Jurić, *Turizam zadarskoga kraja*, Zadar 1985, str. 91—96.

<sup>5</sup> T. Šitin, nav. dj., sv. 1, str. 209.

Broj radnika u punom smislu riječi u sjevernoj je Dalmaciji bio simboličan. Ipak su oni bili uklopljeni u Opći radnički savez. Iz sheme organizacije Općeg radničkog saveza Jugoslavije u Dalmaciji (1933—1934) vidi se da je Sekretarijat (na razini Dalmacije) imao je pet regionalnih podsekretarijata. Jedan od podsekretarijata bio je šibenski, koji je imao podružnice: Šibenik, Preko, Biograd, Pag, Rab i Skradin—Dubravice. Drugi podsekretarijat bio je drniški (u svojem je sastavu imao pored ostalog podružnicu Benkovac)... (Tonči Šitin, nav. d., sv. 1, str. 440. i tabela između str. 441. i 442.)

<sup>6</sup> Navedeno prema: Obrad Egčić, *Narodnooslobodilački partizanski odred za sjevernu Dalmaciju*, Zadar 1987, str. 4—5. — Usp. i T. Šitin, nav. dj., sv. 1, str. 201—202.

<sup>7</sup> O. Egčić, nav. dj., str. 4. (Podaci se odnose na 1931. god.) — Ovo je i prilika da se naglasi kako na promatranom području sjeverne Dalmacije

To su ujedno i pokazatelji privredne nerazvijenosti. Privredna nerazvijenost, nizak nivo životnog standarda, neriješena ili slabo riješena infrastrukturna pitanja, slabe razvojne mogućnosti privrede i društvenih službi i druge s time vezane socio-ekonomske oznake predstavljale su osnovicu za iseljavanje. To se iseljavanje vrši (u granicama mogućnosti) u druge dijelove naše zemlje, te u inozemstvo. Naime, na području sjeverne Dalmacije postoji velika tzv. »agrarna nezaposlenost«.<sup>8</sup> U literaturi (T. Šitin) susrećemo i prikaz iseljavanja u inozemstvo (v. tabelu na str. 175).

### Infrastruktura — Saobraćajnice i njihovo korištenje

U vremenu između dva rata uslijedila je bila intenzivna izgradnja cestovne mreže u sjevernoj Dalmaciji. Treba naime istaći da je intenzitet izgradnje tzv. državnih i tzv. banovinskih cesta bio najjači baš u sjevernoj Dalmaciji. Evo pokazatelja: Dok je u srednjoj Dalmaciji bilo izgrađeno 175 km cesta a u južnoj Dalmaciji 44 km, dotle je u označenom vremenskom rasponu u sjevernoj Dalmaciji bilo sagrađeno 222 km cesta. Pored ostalog između dva rata izgrađene su sljedeće ceste:

a) Sukošan — Zemunik	dužine 9 km
b) Obrovac — granica Dalmacije (prema Gnačacu)	dužine 16 km
c) Zemunik — Nin	dužine 24 km
d) Biograd — Sokoluša — Vrana	dužine 12 km
e) Obrovac — Žegar — Pađene (želj. stanica)	dužine 45 km
f) rekonstrukcija na relaciji Lisarica (granica Dalmacije) — Starigrad — obrovac	dužine 39 km
g) modernizacija na relaciji Biograd — Vodice — Šibenik	dužine 50 km

Industrijalizacija jedva da je bila započela. Naime, u Salima na Dugom otoku postojala je tvornica ribljih konzervi. Naravno, u većim naseljima bilo je nekih preradaivačkih kapaciteta, ali u tehnološko-organizacijskom pogledu ti pogoni nisu imali oznake suvremene industrije. Ovo se može deciderano kazati, iako u pravnom pogledu razgraničenje između industrije i zanatstva u staroj Jugoslaviji nije bilo precizno provedeno. (Vidjeti u vezi s time: T. Šitin, nav. dj., sv. 3. »Bilješke i priloci«, str. 960, bilješka br. 59.)

Iz najšireg sastava industrije koja zahvaća rudarstvo i preradaivačku industriju treba spomenuti boksit u području Obrovca. »Nakon prvog svjetskog rata, već 1919. godine, počela su se osnivati nova društva za istraživanja i eksploataciju boksita. U periodu 1926—1928. godine eksploataciju su vršili Primorski boksiti koji su na području Kruševa i Maslenice izgradili dva pristaništa za utovar boksita u brodove... Produkcija je prestala 1929. godine, vjerojatno kao posljedica već dolazeće svjetske ekonomske krize. Točni podaci o proizvodnji ovoga perioda ne postoje...« (Miodrag Radčić, »Potencijal mineralnih sirovina na području sjeverne Dalmacije«, *Zadar i zadarsko područje u NOB-i i soc. izgradnji*, Zbornik 2, Zadar 1986, str. 78. — Usp. M. Kolar - Dimitrijević, »Sjevernodalmatinski boksit i Njemačka od prvoga svjetskog rata do 1944. godine«, *Zbornik IHRPD*, br. 4, Split 1978.)

<sup>8</sup> »Kod latentne prenaseljenosti ili, kako se još kaže, prikrivene prenaseljenosti ljudi su zaposleni, ali njihova radna snaga nije potpuno iskorištena. Najčešće se to susreće u poljoprivredi, i u tom smislu govori se o agrarnoj

*Iseljenici i iseljeničke uštede za kotareve Benkovac, Biograd i Preko*

Kotar	Broj izdanih putnih isprava			Zanimanje iseljenika	Pismenost
	1927.	1928.	1929.		
Benkovac	30	31	588	zemljoradnici 95 <sup>0</sup> / <sub>0</sub>	75 <sup>0</sup> / <sub>0</sub>
Biograd na moru	68	64	81	zemljoradnici 95 <sup>0</sup> / <sub>0</sub>	90 <sup>0</sup> / <sub>0</sub>
Preko	81	91	103	zemljoradnici 95 <sup>0</sup> / <sub>0</sub>	90 <sup>0</sup> / <sub>0</sub>
Kotar	Zemlje iseljavanja	Poslani novac od iseljenika din			
		1927	1928	1929	
Benkovac	534 u Francusku, 78 u Belgiju, 30 u Južnu Ameriku	670.000	777.000	856.000	
Biograd n/m	Južna Amerika, Francuska i Belgija	60.000	80.000	150.000	
Preko	Sjeverna i Južna Amerika	3,315.000	4,028.000	5,063.000	

(Izvor: T. Šilin, *Sindikalni pokret u Dalmaciji 1929—1941. godine* str. 176.)

Ovdje svakako valja razlikovati dva aspekta cestovnih problema: S jedne strane točno je da je intenzitet izgradnje cesta u sjevernoj Dalmaciji bio veći negoli je to bio slučaj u ostalim dijelovima Dalmacije; s druge strane raspoloživa cestovna mreža nije udovoljavala zahtjevima stanovništva i privrede promatranoga područja.<sup>9</sup> Za razliku od ostalih dijelova Dalmacije, koji su posjedovali željezničke spojeve sa zaleđem, tzv. »zadarsko željezničko pitanje« nije riješeno niti između dva rata. Čim je Zadar pripao Italiji smatralo se neoportunim graditi željezničku prugu do Zadra, jer bi ona, po mišljenju vojnih krugova, mogla poslužiti kao poluga za eventualnu ekspanziju Talijana u zaleđe. »Kad je bilo odlučeno da Zadar pripadne Italiji«, — piše Z. Jelinović — »započela je propaganda u Dalmaciji, da se ne dopusti spoj Zadra s Ličkom prugom, ukoliko Italija to zatraži. Susjedne dalmatinske luke... bojale su se konkurencije Zadra... Takvo stajalište došlo je do izražaja i na Inženjerskom kongresu u Ljubljani 1931. god. kada je stvoren zaključak

prenapučenosti...« (Adolf Dragičević, *Osnove političke ekonomije*, Zagreb 1980, str. 174.)

<sup>9</sup> Herman Nežić, *Ceste u Dalmaciji, Jubilarni zbornik Društva inženjera i tehničara Split*, Split 1958, str. 306.

da se veza sa Zadrom ima na svaki način spriječiti«. Inače u toku 1919—1920. god. bilo je govora da bi se gradila pruga Zadar — Benkovac — Knin te dalje na Vrliku i Sinj, zatim ne ta pruga nego pruga Zadar — Očestovo (Padene) i Devrske — Drniš i sl.

Međutim u međuratnom razdoblju zagovarale su se neke pruge koje bi vezale sjevernu Dalmaciju s unutrašnjošću. Željelo se naime povezati važnija naselja Ravnih kotara kako međusobno tako i s Ličkom prugom.<sup>10</sup>

Uz obalu sjeverne Dalmacije i na zadarskim otocima postojale su brojne luke i lučice. Jedina luka dobro vezana cestovnim potezima s unutrašnjošću (Benkovac) i prema jugu (Šibenik) jeste Biograd. Tokovi robe i ljudi, s obzirom na to da je Zadar u rukama Italije, mijenjaju u dobroj mjeri svoje tradicionalne tokove.<sup>11</sup>

»Gubitkom Zadra u Rapallu cijela Sjeverna Dalmacija počevši od Raba, Silbe i Oliba pa sve do Šibenika u dužini (blizu 100 n/m) i u širini od Dugog otoka do Gračaca i Knina ostala je bez svog prirodnog i ekonomsko-prometnog gravitacionog centra. Na tom razmjerno velikom prostoru zatečena su, osim na jugu petifernog Šibenika a na sjeveru udaljenog Sušaka — dijela otuđene Rijeke, tri veća naselja, i to Preko, Biograd na moru i Benkovac, koji su se između dva rata, nadomak otrgnutom Zadru, izradivali više u administrativna ... a daleko manje i u prometno-ekonomska središta. Bogato razvedeni zadarski arhipelag je u Preku oformio svoje sjedište, a prostrano zadarsko kopneno zaleđe s obalom je u Benkovcu i Biogradu imalo svoje pretežno administrativne a manje ekonomske centre. — S obzirom na to da se Biograd, Preko i Benkovac bili više-manje zatečeni da preuzmu i ekonomsko-prometnu ulogu ovog područja nakon prvoga svjetskog rata, jer su bili u fazi izgradnje, bez ikakvih industrija, to su oni i postali administrativni centri, ali ekonomsko-prometnu i prosvjetno-kulturnu ulogu u potpunosti nisu mogli preuzeti, tako da je grad Šibenik, kao kulturni, prosvjetni i privredni centar svog užeg područja, sada proširio svoje utjecajno, gravitaciono područje i na cijeli teritorij sjeverne Dalmacije...«<sup>12</sup>

Radi potpunosti valja dodati, kako je od luka na kopnu relativno važan bio i Obrovac. Poslije izgradnje Ličke pruge (1925. god.) u prometu ove luke uvoz znatno nadmašuje izvoz. Naime, između 1927. i 1939. uvoz se kreće od 3.000 do 10.000 t, dok je izvoz gotovo uvijek ispod 1.000 t. Tako je Obrovac imao ulogu trgovačkog posrednika za južnu Liku, koja se najvećim dijelom baš preko njega snabdijevala.

<sup>10</sup> Zvonimir Jelinović, *Borba za jadranske pruge i njeni ekonomski ciljevi*, Zagreb 1957, str. 108—109.

<sup>11</sup> O tim tradicionalnim tokovima kretanja robe i ljudi na području sjeverne Dalmacije vidjeti npr.: Dinko Forešić, »O ekonomskim prilikama u Dalmaciji u drugoj polovici XIX stoljeća do prvog svjetskog rata, *Zbornik o hrvatskom narodnom preporodu u Dalmaciji i Istri*, Zagreb, MH, 1969, str. 9—45.

Igor Karaman, *Privreda i društvo Hrvatske u 19. stoljeću*, Zagreb 1972, str. 266—289.

<sup>12</sup> Lucijan Kos, »Prometno-ekonomsko značenje Biograda, Preka i Benkovca u odnosu na otuđeni Zadar između dva rata«, *Zadar i zadarsko područje u NOB-i i socijalističkoj izgradnji*, Zbornik 2, Zadar 1986, str. 131.

Što se tiče robnog (i ostalog) prometa lukā Biograd i Preko, može se reći sljedeće:

»U takvoj ekonomskoj konstelaciji Zadra, naša tri centra — Biograd, Preko i Benkovac postepeno su ekonomski i prometno jačala — prva dva na moru, a treći u zaleđu. Kretanje brodova, putnika i robe na lokalnim i regionalnim prugama (u Biogradu i Preku) odvijalo se je ovako:

Luka	Godina	B r o d o v i		Putnici	Roba (u kv.)
		broj	NRT		
Biograd	1929.	1.835	195.147	20.463	23.207
	1939.	1.519	204.298	26.793	18.686
Preko	1929.	2.329	221.231	32.466	16.182
	1939.	1.366	173.637	29.962	10.374

Iz ovog je pregleda vidljivo, da je promet putnika u Preku bio veći nego u Biogradu zbog prostranog otočja, a da je promet robe u Biogradu bio veći od takva prometa u Preku zbog toga što je Biograd bio izvozno-uvozna luka Benkovca (poljoprivredni proizvodi, vojni transporti i dr.). Promet brodova bio je u tim lukama približno podjednak s postepenim umanjnjem broja brodova uz određeno povećanje odnosno pad njihove tonaže. — Kako je Benkovac kao zaleđe i Biograda i Preka bio povezan tadašnjom makadamskom, primorskom automobilskom cestom Obrovac — Zemunik — Sukošan — Biograd — Vodice, te takvim cestama Benkovac — Biograd i Benkovac — Knin, to se je njegov promet putnika i robe odvijao većim dijelom u pravcu Knina, a manjim dijelom u pravcu Biograda i Šibenika. Prema podacima iz 1931. god. stanovništvo triju kotareva — Biograda (30.063), Preka (21.870) i Benkovca (59.790) gravitiralo je Šibeniku i Kninu...<sup>13</sup>

### Opskrba električnom energijom

U međuratnom razdoblju u okvirima promatranoga područja elektrificirana su bila četiri naselja, i to Biograd, Benkovac, Obrovac i Iž Veli. Pri tome »početak elektrifikacije Biograda na moru datira od 1926. godine, kada je općinska uprava, čiji je predsjednik tada bio Rude Bačinić, izgradila električnu centralu s generatorom od 20 kVA. Električna struja osvijetljavala je ulice, te domaćinstva i urede u užem centru grada. Žarulje su bile snage 15 i 25 W...<sup>14</sup>

Međutim, to je bila tek početna faza elektrifikacije Biograda. Naime, »taj generator bio je u pogonu sve do 1931. godine kad u Biograd na moru dolazi ing. Karaganjan. U dogovoru s općinom, uz hotel 'Iliriju' gradi još neke objekte, te proširuje električnu centralu s dva nova generatora od 60, odnosno 50 kVA. Karaganjan se ugovorom obavezao da će

<sup>13</sup> Lucijan Kos, »Prometno-ekonomsko značenje Biograda, Preka...«, op. cit., str. 133—134.

<sup>14</sup> *Devedeset godina prve žarulje u Zadru (1894—1984)*, Zadar 1985, str. 160.

električnu centralu s ostalim postrojenjem održavati trideset godina, nakon čega bi centrala prešla u vlasništvo Općine. U tom vremenu Karaganjan bi vršio naplatu utroška električne energije za svoj račun.<sup>15</sup>

S jačanjem električne centrale usporedo se širio broj potrošača, kako pravnih tako i fizičkih osoba. Ključna je novina i to, što za razliku od ranijeg stanja, počevši od 1931. god. centrala je u pogonu čitav dan (prije samo u večernjim satima). Kako ćemo kasnije pobliže naznačiti, 1936. god. na biogradsku elektranu priključen je i Benkovac.

Što se tiče Benkovca, tu će biti korisno primijetiti, kako početak elektrifikacije ovoga gradića datira još iz 1907. god. Naime, »prva električna rasvjeta u Benkovcu vezana je za mlinicu Novaković... i datira od 1907. Novaković nabavlja dinamo i uvodi rasvjetu u mlin i stambenu kuću, lociranu u središtu Benkovca, uz samu općinsku zgradu. Za vrijeme značajnijih događaja, svečanosti i sl. električna rasvjeta iz mlinice Novakovića osvjetljavala je općinsku zgradu.«<sup>16</sup>

Sljedeća faza elektrifikacije Benkovca vezana je sa spomenutom izgradnjom elektrane u Biogradu početkom tridesetih godina. »Naime, 1931. godine u Biogradu na moru je ing. Vagan Karaganjan izgradio dizel-električnu centralu, dovoljne snage da električnu energiju može dati i dvadesetak kilometara udaljenom Benkovcu. Benkovčani sredinom tridesetih godina prihvaćaju ponudu Karaganjana koji gradi dalekovod Biograd — Benkovac napona 6 kV, transformatorsku stanicu... mrežu niskog napona, uličnu rasvjetu i kućne instalacije. Kao glavni potrošači bile su vojne zgrade i crpna stanica zvana 'Biba'«<sup>17</sup> Međutim, agregat u mlinu Novaković i dalje je bio važan; iz njega bi se napajala mreža ukoliko bi došlo da kvara na dalekovodu.

»Interesantno je napomenuti da je Benkovac neko vrijeme bio i veći potrošač od samog Biograda na moru...«<sup>18</sup>

U pogledu Obrovca valja istaći, kako je u tom mjestu 1930. god. postavljena dizel-električna centrala. Iz nje je Obrovac dobijao struju sve do vremena poslije drugog svjetskog rata (točnije — do 1958. god.).

Ako još dodamo Iž Veli, tada bismo s time zaokružili mjesta u okolini Zadra koja su (makar i u skromnim dimenzijama) bila elektrificirana u međuratnom razdoblju.

### *Opskrba vodom*

Opskrba vodom u okolici Zadra u međuratnom se je razdoblju vršila na tradicionalan način: na otocima iz cisterne, na kopnenom dijelu iz vodotoka (tamo gdje ih je bilo), odnosno iz bunara te eventualno iz cisterne. Higijenski uvjeti opskrbe vodom na kopnu nisu bili zadovoljavajući.

<sup>15</sup> *Devedeset godina prve žarulje...*, nav. izd., str. 161.

<sup>16</sup> *Devedeset godina prve žarulje...*, nav. izd., str. 149.

<sup>17</sup> *Devedeset godina prve žarulje...*, nav. izd., str. 149.

<sup>18</sup> *Devedeset godina prve žarulje...*, nav. izd., str. 150.

Pri tome je za mnoga mjesta i zaseoke pitanje opskrbe vodom bilo infrastrukturni problem prvoga reda. Svega dva-tri mjesta su (u međuratnom razdoblju) imala kvalitetnija vodoopskrbna rješenja...<sup>19</sup>

### Poljoprivredna proizvodnja

Glavna poljoprivredna podgrana bila je proizvodnja žitarica. Uspoređujući stupanj tržišnosti poljoprivrede u odnosu na austro-ugarsko vrijeme vidi se da je gubljenje Zadra kao relativno masovnog potrošača poljoprivrednih proizvoda, a još više nemogućnost da se preko zadarske luke plasiraju pojedini poljoprivredni artikli na inostrana tržišta, destimulativno utjecalo na proizvodnju za tržište. Poljoprivreda zadarske regije prema tome se još više zatvara u prirodne okvire privređivanja. U vezi s time razumljivo je da su stagnirale poljoprivredne podgrane, kao što su industrijsko bilje, povrćarstvo, krmno bilje, voćarstvo, maslinarstvo i vinogradarstvo, tj. podgrane čiji su proizvodi dobrim dijelom namijenjeni tržištu. Evo nekih, premda fragmentarnih, podataka o stanju pojedinih poljoprivrednih kultura u granicama promatranog prostora: Prije drugog svjetskog rata na području bivših kotareva Benkovac, Biograd i Preko broj stabala maslina bijaše ovaj:<sup>20</sup>

Kotar	Broj stabala	Prinos u kv.	Ulje u hl.	S jednog stabla kg
Benkovac	35.285	1.597	244	4,5
Biograd	322.000	32.300	5.152	10,0
Preko	428.000	42.800	6.420	10,0

Ustvri u međuratnom razdoblju nije zaustavljeno nazadovanje maslinarstva koje je započelo u drugoj polovici 19. stoljeća, kada su se maslinjaci često sjekli, da ustupe mjesto vinovoj lozi. Ipak su nerodne godine (osobito 1929) tu i tamo utjecale da su poljoprivrednici maslini počeli pridavati veće značenje u sjevernoj Dalmaciji, jer su tih godina podbacili prinosi skoro svih poljoprivrednih kultura, a jedino je maslina dala dobar plod. Osnovane su i neke uljarske zadruge, npr. u Ždrelcu, Pašmanu, Tkonu, Neviđanima.<sup>21</sup>

Ni voćarstvo nije ni izdaleka bilo na onakvom stupnju razvoja kao što je moglo biti na osnovi prirodnih uvjeta. Brojno stanje i prinos voća u 1983. god. na području bivših kotareva Benkovac, Biograd i Preko daje ova tabela:<sup>22</sup>

<sup>19</sup> Usp.: Gordijan Zausnigg, »Mjesni vodovodi i njihove karakteristike«, *Zadarski vodovodi*, Zadar 1976, str. 72—79.

<sup>20</sup> S. Ožanić, *Poljoprivredna Dalmacija...*, op. cit., str. 186.

<sup>21</sup> Isto, str. 194.

<sup>22</sup> Isto, podaci tabele između str. 208. i 209.

KOTAR	ŠLJIVE		JABUKE		KRUŠKE		ORASI	
	Stabala	Kv.	Stabala	Kv.	Stabala	Kv.	Stabala	Kv.
Benkovac	2.540	154	1.100	34	1.080	54	3.022	362
Biograd	335	50	76	12	70	8	780	78
Preko	285	28	130	13	160	16	35	7
KOTAR	KAJSIJE		BRESKVE		TREŠNJE		VIŠNJE	
	Stabala	Kv.	Stabala	Kv.	Stabala	Kv.	Stabala	Kv.
Benkovac	721	58	1.608	119	1.685	132	8.435	135
Biograd	653	78	1.065	160	5.580	558	3.530	284
Preko	100	10	280	14	800	80	1.570	157
KOTAR	DUNJE		SMOKVE		BADEMI		NARANČE	
	Stabala	Kv.	Stabala	Kv.	Stabala	Kv.	Stabala	Kv.
Benkovac	97	5	24.370	3.650	43.450	2.639	—	—
Biograd	126	13	33.500	6.700	14.950	2.093	—	—
Preko	120	12	23.100	1.155	1.810	602	18	?

I duhan proizvođača zadarskog područja dijelio je sudbinu ostalih tzv. »prečanskih krajeva«. Naime, velikosrpska buržoazija išla je za tim, da »prečansku« proizvodnju duhana oslabi, ako ne i uništi, da bi tadašnja Srbija dobila monopol duhanske proizvodnje u Jugoslaviji. U vezi s tim Trgovinska industrijska komora u Splitu (1938. god.) diže svoj glas, pišući kao »otkupne cijene (dalmatinskih duhana) trebalo bi revidirati, jer su preniske i naši su duhani nepravedno deklasirani prema južno-srbijanskima«. Dalje se dodaje da duhani iz Dalmacije »imadu mnoge prednosti, naročito su fine žute boje, nježnog i tankog tkiva, vanredno sagorivi uz prijatnu aromu«. Tretman dalmatinskih duhana nešto se promijenio 1939. god. osnivanjem Banovine Hrvatske, ali je uza sve »duhansko pitanje« ostalo neriješeno.

Od industrijskog bilja važan je bio buhač. Prema navodu J. Lakatoša zadarsko je područje uoči 1923. god. proizvodilo oko 15 vagona buhača, tj. suhog cvijeta, a to je otprilike bilo 10 posto čitave proizvodnje u Dalmaciji, koja je iznosila 125—150 vagona buhača.<sup>23</sup>

Stočarstvo je gotovo bilo u potpunosti primitivno. Za vrijeme Primorske banovine osnovane su u Pagu, Molatu i Olibu ovčarsko-sirarske zadruge (isticale ova potonja), te mljekarska zadruga u Sibli, koja je svoj sir izvozila čak u Ameriku.

Svijetlu točku u poljoprivredi predstavljalo je Državno poljoprivredno dobro »Vrana«, koje je unapređivalo obje temeljne podgrane poljoprivrede. U zemljoradnji DPD »Vrana« ima ogledne parcele i primjere

<sup>23</sup> J. Lakatoš, *Industrija Dalmacije*, Zagreb 1923, str. 82.

eksperimentalnog intenzivnog ratarstva. U stočarstvu su također činjeni zapaženi pokušaji da se unaprijedi ta privredna djelatnost. Ostvareni su pritom evidentni uspjesi. Ali njemu se nije davala veća pažnja niti sa strane države niti sa strane poljoprivrednih proizvođača. Možemo spomenuti da se glede vranskog posjeda nerijetko javljala želja da se on parcezilizira i podijeli okolnom stanovništvu.

Taj kratki presjek u vezi s poljoprivredom zadarske okolice između dva rata moglo bi se dopuniti navođenjem nekih podataka o poljoprivredi zadarskog otočja:

— »Prema podacima iz 1927. ... na području Zadarskih otoka gajilo se najviše ovaca. Olib je imao oko 3.300, Dugi otok oko 9.000, Silba 700—900, Molat oko 1.400, Ugljan 2.000, Pašman 2.700, Iž 1.700, Premuda 600, te Ist, Sestrunj, Rivanj i Rava oko 1.200 ovaca.«<sup>24</sup>

— Prema podacima Lucijana Marčića na svim zadarskim otocima (osim Vira) proizvedeno je 1927. god. 21,5 t vune, 943 t vina, 104 t ulja, 168,8 t žitarica, 61 t voća, 34,4 t sira i 155,5 t ribe. Ako je vjerovati tim podacima, onda poljoprivredna proizvodnja područja zadarskih otoka nije bila u stanju da prehrani njegovo stanovništvo niti mjesec dana u godini, što je — prema D. Foretiću — teško vjerovati. Može se pretpostaviti — dodaje D. Foretić — da su u navedenim količinama (osim kod žitarica) bili uglavnom iskazani tržišni viškovi područja.<sup>25</sup>

— I u vremenu između dva rata (kao i prije prvog svjetskog rata) na zadarskim je otocima bilo dobro razvijeno zadrugarstvo, o čemu smo već dali nekoliko napomena.

\* \* \*

Robni promet između zadarske okolice i grada Zadra i kada je riječ o plasiranju poljoprivrednih proizvoda iz okolice u Grad i kada je riječ o plasiranju sredstava za poljoprivrednu proizvodnju odnosno industrijsko-prehrambenih proizvoda iz Grada u okolicu, imao je skromne dimenzije. Doduše, pored tzv. legalne trgovine razvijalo se krijumčarenje u različitim smjerovima. Dominirala je (u zadarskoj okolini) naturalna poljoprivreda. Elementi robne privrede su doduše ovdje tradicionalni, pogotovo kada se imaju u vidu specifični prirodno-geografski uvjeti. Dio proizvodnje, namijenjene tržištu, plasirao se je jednim dijelom u Zadar, a drugim pak dijelom u Šibenik i neka druga mjesta u okviru jugoslavenskog tržišta. Što se tiče plasmana u Zadar, može se — ilustracije radi — navesti kako se je 1933. god. iz jugoslavenske pogranične zone oko Zadra plasiralo u Zadar: 527.000 litara mlijeka, 1,216.000 kom. jaja, 9.000 »glava« živine, 351.000 kg povrća i 225.000 kg maraske.

<sup>24</sup> Dinko Foretić, »Otoci zadarskog arhipelaga u vremenu od 1860. do 1940«, *Zadarsko otočje*, Zadar 1974, str. 217.

<sup>25</sup> Isto, str. 217.

*Ribarstvo*

Za međuratno razdoblje u pogledu ribarstva na zadarskom području naročito je značajno:

a) da su zadarskim ribarima u njihovu ribolovu na istočnim obalama Jadrana konkurirali talijanski ribari i

b) da je, i pored te otežavajuće okolnosti, došlo do preorijentacije čitava niza dotad zemljoradničkih mjesta na ribolov.

U pogledu okolnosti pod a) — to je djelomično bilo regulirano jednim talijansko-jugoslavenskim ugovorom. Naime, »kada je Italija poslije Prvog svjetskog rata stekla neka područja na istočnoj obali..., ona je postala gospodar i dijela naših obalnih voda. — Brionskom konvencijom od 14. rujna 1921. riješena su pitanja ribolova na osnovi tzv. mješovitih zona, koje su se sve nalazile u srcu naših voda i u kojima su mogli loviti Talijani jednako kao i naši ribari...»<sup>26</sup>

Inače, vodeće mjesto u ribolovu osvajaju ribari iz Kali. Njima napose pripada zaslužno mjesto u razvitku suvremenih kružnih plivarića. Tako je brod »Tunolovac« bio treći moderni tunolovac koji se pojavio na Jadranu. Bilo je to u listopadu 1932. god. Dug je bio 20 met., a jačina brodskog motora mu je iznosila 110 KS. Iza njega slijedili su: motorni tunolovac »Vitlov«, četvrti po redu na Jadranu, koji je započeo tunolov u kolovozu 1934. god. Dug je bio 12,8 met., a jačina brodskog motora mu je iznosila 32 KS. »Kolega T«, bio je osmi na Jadranu, započeo je tunolov 1938. god. Bio je dug 19,4 met., s jačinom brodskog motora od 150 KS, itd. »Kalski su tunolovci obilazili čitavu našu obalu i imali su godine s vrlo dobrim uspjehom. Prvi su otpočeli tražiti tune na otvorenom Jadranu u 1939. godini. Odlazili su na 20 NM udaljenosti od Ancone. Na području Žirje — Jabuka postigli su pred zadnji rat dobre lovine tonida. Kraj Blitvenice su u lipnju 1939. godine odjednom ulovili 80 t malih tuna«<sup>26</sup>

Pored toga lovili su Kaljani naročito migavicom. »Profesionalni ribari u mjestu Kali tvrde, da je ribolov migavicom bio stalno rentabilan ribolov, pogotovu s obzirom na ekonomično ribolovno sredstvo i na prosječni dnevni ulov od 100 kg ribe, kakav tamošnji ribari postižu.«<sup>29</sup>

Pored Kali u red eminentnih ribarskih mjesta ušla je i Kukljica. N. Milić kaže, da su prije rata ribari iz Kukljice bili pokušali obavljati intenzivan ribolov parangalima, ali da se takav ribolov, kao jedina vrsta ribolova kroz određeno vrijeme u godini, pokazao kao nedovoljno rentabilan...

<sup>26</sup> Isto, str. 218—219.

<sup>27</sup> V. Brajković - N. Katačić, *Pravo mora i ribolova*, Zagreb 1961, str. 99.

<sup>28</sup> Josip Basioli, *Tunolov na Jadranu*, Zagreb 1962, str. 63.

<sup>29</sup> Srđan Srđar, *Morsko ribarstvo Jadrana*, Zagreb 1960, str. 330.

U oba mjesta bilo je nekoliko stotina aktivnih ribara. Tako npr. u Kalima ih je bilo 520, čija je starosna struktura bila ova:<sup>30</sup>

od 15 do 20 godina	60
od 20 do 30 godina	160
od 30 do 60 godina	300.

Zahvaljujući tako povećanom broju ribara, koji nisu pasivno preuzeli način rada iz ranijih vremena nego su smjelo tražili nove putove upotrebljavajući nova proizvodna sredstva i eksperimentirajući s njima, ribolov se širio i »bilo je slučajeva, kada bi Kornatsko područje ili koji drugi ribolovni predjel noću izgledao kao pravi gradski bulevar od mnoštva ribarskih svjetiljki sve jedne do druge, premda su propisno morali biti udaljeni jedan od drugoga najmanje 300 m.«<sup>31</sup> Ribe se katkad hvatalo daleko više nego što je to ikad ranije bilo.<sup>32</sup> Ali pogriješilo bi se ako bi se reklo da je za ribare zadarskih otoka i obalnog pojasa zadarske regije stanje bilo veoma povoljno. Kada je bilo puno ribe, bila je teška prodaja, a kada je ribe bilo malo, nije bilo zapaženije zarade. Vlasnici alata zarađivali su preko 30 posto čiste dobiti na uložena sredstva, Oni su pridržavali polovinu lovine po odbitku troškova osvjetljenja. Cijena ribi na putu do finalnog potrošača je rasla, jer je u pravilu bilo mnogo posrednika, a trgovci su imali monopolni položaj u odnosu na ribare. I vlasnici alata su se bavili trgovanjem ribom. Uilo je npr. slučajeva da se riba plaćala ribaru ispod 2 din po 1 kg, da bi se potom od strane trgovaca prodavala po 12 din po 1 kg.

Opća ocjena ribarstva zadarskog područja (prvenstveno zadarskih otoka) u četvrtom desetljeću ovog stoljeća mogla bi biti ova:

»U razdoblju decenije 1931—1939. g. najprije zapažamo vrlo visok broj ribara, koji su... povremenog i sezonskog karaktera. Vrlo mali broj tih ribara se je mogao izdvojiti u čiste profesionalce u ribolovu. Takvi su postojali na otoku Ižu i Ugljanu, ali su i oni bili djelomično povezani s poljoprivrednom proizvodnjom. Noćni ribolov na lokalnim lovištima male plave ribe u ljetnoj sezoni konvenirao je tim ribarima jer im je bilo omogućeno održavanje vinograda i drugih poljoprivrednih kultura. Pojavljuje se sada i prva, skromna motorizacija ribarskih brodova i čamac. Na kraju ovog razdoblja zapaža se snažan uspon mreža plivačica za lov male plave ribe, a održava se i velik broj mrež potegača i stajačica za lov spomenutih vrsta...«<sup>33</sup>

<sup>30</sup> S. Srdar, nav. dj., str. 180.

<sup>31</sup> Gracija Bilafet, »Ribolov i ribarska privreda na zadarskom području od davnina do danas«, *Zadarska revija*, br. 4/1955, str. 241.

<sup>32</sup> G. Bilafet, nav. dj., str. ista.

<sup>33</sup> Josip Basioli, »Ribarstvo na zadarskom području...«, op. cit. str. 515.

*Pomorstvo*

Pomorstvo (brodarstvo) i brodogradnja su u međuratnom razdoblju u okolici Zadra (prvenstveno na zadarskim otocima) bili solidno razvijeni. Štoviše, može se kazati da je brodarstvo Molata, Oliba, Iža i — naročito — Ista u to vrijeme doživljavalo pun procvat. Njihovi brodovi bili su dobro opremljeni, neki čelične konstrukcije s motornim pogonom, a oni veće tonaže bili su upisani u kategoriju velike obalne plovidbe. Brodarstvo spomenutih otoka ne zaustavlja se na granicama Jadrana, već se orijentira na čitav evropski Mediteran. Pomorstvo zadarskih otoka između dva rata:

- Održavalo je kontinuitet u kretanju pomorstva zadarskog područja, dakle u vremenu kada prilike za privredne pothvate u zadarskoj okolici nisu ni malo bile povoljne s obzirom na to da je privremeno središte tog područja bilo izolirano od gravitirajućeg prostora.
- Omogućilo je da se iz sačuvanih brodova stvori jezgro budućeg pomorstva. Neki su brodovi preživjeli pustošenja II. svjetskog rata
- Stvorilo je niz odličnih pomoraca svih kategorija, pomoraca koji su u trgovačkoj mornarici nove Jugoslavije ili aktivno sudjelovali na odgovarajućim radnim mjestima ili su svoja bogata iskustva prenosili na mlađe pomorske kadrove.

U brodarstvu Iščani su se najviše udruživali sa žiteljima Molata, Brgulja, Zapuntela i Oliba. Oblik suvlasništva bio je karatni. Iščani su plovili u Grčku, Siciliju, Kalabriju, Francusku, Španjolsku, Tripoli i u Crno more (Bugarsku i Rumunjsku). Prevozili su u prvom redu: drvo, cement, ugljen, zatim pšenicu, vino, kukuruz. Iščani su se bili specijalizirali za brodarenje na tuđi račun. U Ištu je također postojao mali »škver« Adama Počine, gdje su se gradili čamci i vršili manji popravci i popravljali u brodogradilištima Splita, Trogira, Zadra, Pirana (na kopnu) odnosno Lošinja i Korčule (na otocima). Uvoz i izvoz luke Ist (ukupno) iznosio je 1927. god. 145,2 tona.<sup>34</sup>

Uoči 1940. god. Iž je imao 13 brecera i 7 jedrenjaka s pomoćnim motorom.<sup>35</sup> Iški su brodovi plovili duž cijele jadranske obale, a vjerojatno i Sredozemljem. Prevozili su: volove, drvo, kamen, sol, sir, ulje, vino, vrše, lonce, soljenu ribu, brašno, cement... Pored ostalog i putnike. Na skoro svim našim brodovima duge ili obalne plovidbe (u međuratnom razdoblju) nalaze se Ižani kao mornari, kormilari, ložači, vođe palube i stroja. Pomorstvom su se pretežno bavili stanovnici Iža Velog.

<sup>34</sup> Boris Juric, »Pomorstvo Zadra u zadnjih pola stoljeća«, *Pomorski zbornik*, sv. 6, Zadar 1968, str. 132.

<sup>35</sup> B. Juric, isto kao u bilješci br. 34, str. 132—133.

Može se dakle u vezi s brodarstvom zadarskih otoka između dva rata istaći, zajedno s O. Fiom, da su tada stanovnici Oliba, Ista i Molata stvorili »najveću flotu motornih jedrenjaka na Jadranu«. Bili su uz ostalo suvlasnici parobroda velike obalne plovidbe »Olib« (1926—1933).<sup>36</sup>

Slika pomorstva zadarskog područja između dva rata ne bi bila potpuna kad ne bismo spomenuli živahnu brodograđevnu djelatnost, kako na otocima tako uz obalu kopna. Činjenica je da su između dva rata, pored niza malih pogona za popravak gajeta, leuta i manjih bračerica, postojala dva brodograđilišta, i to: jedno u Ižu Velom, vlasništvo Rafaela Baučića, a drugo u Sukošanu, vlasništvo obitelji Filipi. Ti brodograditelji, iako u drvu, bili su veoma zapaženi — naročito brodograđilište u Ižu Velom, koje je izradilo ugledne brodove za prijevoz putnika »Enare« 1 i 2, »Rava« i »Vir«. Po svojim kapacitetima nisu mnogo zaostajali za zadarskim brodograđilištima. To je potrebno naglasiti radi toga da se vidi kako je to djelatnost kojom se naš obalni i otočni svijet uvijek bavio, bez obzira na neravnopravan položaj u konkurentskoj borbi. I dalje, to je veoma važno i zbog toga što su upravo ti kadrovi bili ona potencijalna snaga koja je utjecala da se (poslije oslobođenja) tadašnje zadarsko brodograđilište podigne na značajnu razinu.

Pored tih dvaju glavnih brodograđilišta — iškog i sukoškanskog, na zadarskom području postojala su i ova manja brodograđilišta: Dragutin Filipi u Kukuljici (osn. 1935), Božo Končurat u Kalima (osn. 1928), Krsto Ivoš i Lovro Končurat (također u Kalima), Paško Mihić u Salima (osn. još 1906) i brodograđilište Elim Uroda u Biogradu (osn. 1920).<sup>37</sup>

### *Turizam*

U međuratnom razdoblju turistička mjesta u zadarskoj regiji su, pored Zadra, još prije svega Biograd i Silba. U Biogradu je podignuto nekoliko objekata turističko-ugostiteljskog karaktera, kojima je udaren temelj turističkoj djelatnosti. Najveći od tih objekata — hotel »Iliriju« — sagradio je ruski emigrant Karaganjan, kojega smo imali prilike već spomenuti podsjećajući na elektrifikaciju Biograda.

I Silba je bila relativno dobro razvijeno turističko ljetovališno mjesto.

Pored ovih (i nekih drugih) mjesta, bilo je još određenih lokaliteta, odnosno prirodnih ambijenata, koji su kadikad bili cilj turističkih putovanja. Tu je najzanimljiviji podatak da je u uvali Telašćica te u Novigradskom moru proveo dio jednog putovanja engleski kralj Eduard Osmi jahtom »Nahlin«.

<sup>36</sup> Navedeno prema: B. Jurić, isto kao u bilješci br. 34, str. 133.

<sup>37</sup> B. Jurić, isto kao u bilješci br. 34, str. 133.

Broj turista i noćenja u turističkim mjestima zadarske regije u 1938. godini bio je sljedeći:<sup>38</sup>

Mjesto	Broj turista			Broj noćenja		
	domaćih	stranih	ukupno	domaćih	stranih	ukupno
Biograd	978	388	1366	8442	4269	12711
Silba	438	143	581	7212	2635	9847

Ako bismo posebno htjeli dati opću ocjenu turističkih rezultata na području zadarskih otoka u međuratnom razdoblju, možemo istaći zajedno s D. Foretićem: »Najveći uspjeh u toj novoj grani privrede — turizmu postigla je Silba. Ona je jedina s ovoga područja bila upisana u registar turističkih mjesta Primorske banovine 1938. U Silbi, Istu, Molatu i Preku postojala su društva za unapređivanje turizma, a u Velom lžu postojala je Kupališna zadruga sa svrhom da unapređuje turizam na otoku ...«<sup>39</sup>

Između dva rata više brodskih pruga vezivalo je zadarske otoke s kopnom i drugim otocima. Naime, od 1925. god. pa dalje postoje sljedeće putničko-teretne pruge u organizaciji Jadranske plovidbe: Rab — Preko — Šibenik (1), Rab — Sali — Šibenik (1), Šibenik — Olib (1), Šibenik — Pag — Obrovac (1), Molat — Biograd — Šibenik (5). (Brojevi u zagradama kažu koliko je puta pojedina pruga tjedno vezivala naznačena mjesta.

»Lokalne pruge ... uvedene 1925. godine, održale su se do 1940. osim pruga Molat — Biograd — Šibenik i Šibenik — Olib. Manjih promjena na prugama u ovom okružju bilo je u broju tjednih putovanja i zimi i ljeti. Bilo je poboljšanja u plovidbenim redovima uspostavom novih pruga. Tako su već 1926. uspostavljene tjedne pruge: Sali — Preko (2), Olib — Preko (2) i Šibenik — Olib (1), i održale su se do kraja ovoga razdoblja. Godine 1928. uvedena je linija pruga Šibenik — Preko — Obrovac kao tjedna linija i postojala je četiri godine (1928—1931.). Dvije nove pruge Šibenik — Nin — Preko i Preko — Nin — Biograd, uvedene 1930. godine, kao tjedne linije, održale su se također do 1940. godine. Sve pruge ovog područja bile su putničko-teretne pa nije postojala ni jedna brza pruga. Namijenjene su bile većinom domaćem stanovništvu, a manje su služile u turističke svrhe ...«<sup>40</sup>

Kombinirajući podatke iz više izvora moglo bi se podcrtati kako su sredinom 30-ih godina u nekim mjestima zadarskog kopnenog zaleđa odnosno na zadarskim otocima postojali doduše skromni ali ipak respektabilni ugostiteljski kapaciteti. U Biogradu n/m bila su tri hotela i

<sup>38</sup> Vlatko Jadrešić i Boris Jurić, *Turizam zadarskoga kraja*, Zadar 1985, str. 92.

<sup>39</sup> Dinko Foretić, »Otoci zadarskog arhipelaga...«, op. cit., str. 221.

<sup>40</sup> Navedeno prema: V. Jadrešić i B. Jurić, *Turizam...*, op. cit. str. 94—95.

četiri gostionice. U Preku su bile četiri, a u Silbi tri gostionice. Po dvije gostionice bile su u Sukošanu, Ižu Velom, Salima, Velom Ratu, Molatu i Obrovcu. Konzultirani izvori bilježe po jednu gostionicu u Filip Jankovu i Božavi. Veći broj ovih objekata imao je ležajeve za goste. I kućna je radinost u nekim mjestima bila solidno razvijena; tako npr. u Biogradu, Božavi i drugdje. Npr. u Božavi, računajući objekt Uglešić i privatne sobe koje su se iznajmljivale, bilo je na raspolaganju eventualnim gostima — turistima oko 50 ležajeva...<sup>41</sup>

Svakako u sklopu prikaza turističkih destinacija valja spomenuti predio Velike Paklenice u Velebitu...<sup>42</sup>

\* \* \*

Time smo stigli do kraja ovog preglednog rada o ekonomskom položaju i ekonomskoj orijentaciji zadarskog kopnenog zaleđa odnosno zadarskih otoka u međuratnom razdoblju. Osvijetlili smo, nadamo se, neke aspekte privrednog stanja promatranoga područja, ali je — naravno — ostalo još dosta otvorenih pitanja. Na privredu sjeverne Dalmacije, kao uostalom i na privredu Dalmacije u cjelini odnosno na privredu stare Jugoslavije, negativno je djelovala pojava velike ekonomske krize početkom tridesetih godina. »Ekonomska kriza koja je u svijetu započela 1929. godine, u privredi Dalmacije počela se osjećati od 1930. godine, a kulminaciju je dostigla 1932. godine (u industriji), odnosno 1933 godine (u poljoprivredi)...« (Tonći Šitin, nav. dj., sv. 1, str. 80.) — »Od 1934. godine pratimo ponovni ciklus privrednog uspona i postepenog povlačenja ekonomske krize...« (Tonći Šitin, nav. dj., sv. 1, str. 81.)

<sup>41</sup> Isto, str. 95—96.

<sup>42</sup> O statusu Paklenice u međuratnom razdoblju vidjeti: Boris Jurić, »Turizam kao jedan od polova regionalnoga privrednog rasta (na primjeru Zadra i zadarskog područja)«, *Zadar i zadarsko područje u NOB-i i soc. izgradnji*, Zbornik 2, Zadar 1986, str. 55—56.

*Literatura*

Pored literature citirane u prethodnim bilješkama upotrebljena je i ova literatura:

- a) Josip Smodlaka, »Novo zadarsko pitanje«, *Zadarska revija*, br. 5/1970. (J. Smodlaka je taj svoj tekst napisao 1924. god.)
- b) Gojko Jakovčev, »Izbori u sjevernoj Dalmaciji u periodu između dva rata«, *Zadarska revija*, br. 6/1968.
- c) Dragan R. Živojinović, »Italija u Dalmaciji 1918—1920«, *Zadarska revija*, br. 1—2/1974.
- d) *Ministarstvo inostranih dela Kralj. SHS, Rapalski ugovor i Sporazum i konvencije između Kralj. SHS i Kralj. Italije*, Beograd 1923.
- e) *Jadranski, Zadar i okolica*, Split 1933.
- f) Ivo Rubić, *Talijani na Primorju kraljevine Jugoslavije*, Split 1930.
- g) Oliver Fio, »Pomorstvo otoka Ista«, *Radovi Instituta JAZU u Zadru*, sv. 3.
- h) Oliver Fio, »Pomorstvo otoka Oliba«, *Radovi Instituta JAZU u Zadru*, sv. 4—5.
- i) Vjekoslav Maštrović, »Nin od pada Mletačke republike 1797. do 1941. god.«, *Povijest grada Nina*, Zadar 1969.
- j) Dušan Plenča, »Sjevernodalmatinska zagora i Ravni kotari između dva svjetska rata (1921—1941)«, *Zadarska revija*, br. 5—6/1982, i br. 1/1983.
- k) Mladen Friganović, »Socio-demografske osobine i problemi sjeverne Dalmacije pred drugi svjetski rat i neposredno nakon oslobođenja«, *Zbornik IHRKP*, br. 4, Split 1978.
- l) G. Ziliotto, »Il regime doganale della Provincia di Zara nel diritto e nella realtà«, *La Rivista Dalmatica*, II/1936, III/1936.

Boris Jurić: ECONOMIC POSITION AND ECONOMIC ORIENTATION OF ZADAR HINTERLANDS AND ZADAR ISLANDS BETWEEN TWO WORLD WARS (1918—1941)

## S u m m a r y

Having investigated some aspects of the economic position of Zadar and the surrounding areas in between the two wars, the author provides new data and gives a synthesis of the economic structure and orientation of the surrounding areas of Zadar at the time when its center, the town of Zadar, was part of Italy after the Rapal agreement from 1920. In other words, the author presents and evaluates the position of Zadar hinterlands and the islands in regard to the so-called »infrastructure«. He shows the state of the main roads, the supply of the electrical energy and water. He also presents the key characteristics of the agriculture, fishing industry, nautical forces and tourism and comes to the general conclusion that the economic structure in the investigated area between 1918. and 1941. was quite inadequate. The industrialization was not progressing at that time in this area where only one manufacturing industry could have been classified as industry Zadar was separated from its gravitational center and that presented an enormous obstacle not only for the industrial development of Zadar but also for the socioeconomic growth of its neighbouring areas.