

## РАЗВОЈ ИНДУСТРИЈЕ У ПРИОБАЛНОМ ПОДРУЧЈУ ЦРНЕ ГОРЕ ДО ДРУГОГ СВЈЕТСКОГ РАТА

(прилог питању)

Скоро све до почетка XX вијека развој привреде у приобалном подручју данашње Црне Горе одвијао се ван оквира тадашње црногорске државе. Бар и Улцињ били су до 1878. године у саставу Турске, а она је остала скоро потпуно по страни од индустријског развоја. Тиме је у индустријском, као и у свеукупном привредном и друштвеном развоју, ово подручје дијелило судбину цјелине којој је припадало. И Бока Которска је вјековима била изложена туђинској власти, а од 1815. године нашла се у саставу Аустро-Угарске, у којој је развитак индустрије каснио у односу на остале европске земље. Међутим, када је развој индустрије једном започео брзо се проширио и на југословенске покрајине које су биле у њеном саставу, а нарочито на Словенију и Хрватску. Бока Которска, као најјужнији дио територије која је била под Аустро-Угарском, имала је првенствено стратегијски значај, па је и већи дио привредне активности у њој био подређен војним потребама. Тиме се дјелимично може објаснити успорен развој привреде подручја у цјелини, као и разлике у развијености између сјеверног и јужног дијела Црногорског приморја.

Од индустријских предузећа у приморју само је Ремонтни завод у Тивту, познат под именом „Арсенал“ формиран у XIX вијеку. Истина из архивске грађе и веома оскудне литературе, која само периферно захвата проблематику индустријског развоја Црне Горе и овог подручја, сазнаје се да је крајем XIX вијека постојало неколико прерадних капацитета, који су рад заснивали на сировинској основи коју је подручје пружало. Нарочито је велики број маслина иницирао потребу за подизањем млинова и мањих предузећа за рафинерију уља.<sup>1</sup> Бока Которска са веома дугом традицијом имала је још у средњем вијеку низ радионица

---

<sup>1</sup> У литератури се помиње индустријско предузеће за рафинисање уља заједно са млином за маслине у Улцињу, затим Фабрика сапуна у Бару, коју је 1888. године подигао војвода Машо Врбица и Прва повлашћена фабрика сапуна и свијећа, коју су 1902. године основали у Бару Шпиро Поповић, Блажо Иличковић и Грк Димитрије Цицилиос.

за израду, оправку и одржавање једрењака и чамаца, од којих су неке продужиле рад до почетка овог вијека.<sup>2</sup>

Развој индустрије у овом подручју започео је заправо у првој деценији овога вијека, када је иницијативом домаћег и страног капитала оформљено неколико предузећа. Браћа Мардешкићи, са отока Виса, подигли су 1907. године индустрију рибе у Бијелој, а неки привредњаци Боке, готово у исто вријеме, изградиле су два предузећа за производњу прађевинског материјала. У тим годинама Аустријанци су и даље радили на оспособљавању Ремонтног завода у Тивту и подигли мање радионице за одржавање подводног оружја и хидроавиона у Ђеновићима. Истовремено, у другом јужном дијелу приобалног подручја дјеловао је италијански капитал у разним сферама привредног живота.

Подизање осталих индустријских капацитета услиједило је углавном у времену од 1921. до 1929. године, тј. у периоду када је капитализам у свијету, па и у нашој земљи, показивао осјетну стабилност. У тим годинама привреда је готово на свим подручјима Југославије доживљавала успон који је наступом свјетске кризе и овдје завршен уништавањем производних снага.

У Црној Гори у цјелини, па и у њеном обалном дијелу, недостајали су основни услови који би покренули живљи развој индустрије између два рата. Саобраћајне прилике су биле врло лоше. Црна Гора је била готово једино веће југословенско подручје чија су значајна природна богатства остала удаљена од жељезничке пруге. Продужеци босанско-херцеговачке уско-колосјечне пруге, којима су Црна Гора и њено приморје били заобилазно повезани са унутрашњошћу земље, периферно су их додиривали и нијесу имали већег значаја за укупни привредни развитак. На прузи Бар — Вирпазар, коју је саградио 1909. италијански капитал, тарифе за превоз робе биле су веће за 150% од тарифа на државним жељезницама.

Друмска саобраћајна мрежа, као једини облик повезивања са унутрашњошћу била је неразвијена и неквалитетна. Поједина мјеста у сјеверном подручју Црне Горе и ова са јужним — приобалним дијелом повезана су тек пред други свјетски рат. Све до тада привреда и становништво приобалног подручја били су од-

<sup>2</sup> Из архивских извора сазнаје се да је у Боки Которској још XV вијека постојало низ радионица за израду и оправку једрењака и чамаца (Превлака, Котор, Пераст, Херцег-Нови). Бродоградилнице у Перасту спомине се све до пред крај француске владавине у Боки, док се бродоградилнице у Херцег-Новом одржало до почетка овога вијека.

Улцињ је од 1571. године имао бродоградилнице у коме су рађени лагани бродови од 100—200 тона. Изградња већих бродова, нарочито у новије вријеме, није била могућа због пличине која је повећана усљед засипања луке и обала од ушћа Бојане до Улциња, након провале Дрима у Бојану 1858. и 1859. године.

О овом проблему детаљније су писали М. Злоковић у чланку *Бродоградилница у Боки*, Годишњак поморског музеја у Котору, 1959. 71 — 85. и Д. Франетовић, *Историја поморства и рибарства Црне Горе до 1918*. Титоград, 1960. 322—323.

сјечени од свог залеђа, што је стварало велике тешкоће у успостављању привредног промета међу њима. Технички елементи путева били су јако неповољни. Оштре кривине и многе непрегледне дионице, мала ширина и високи успони чинили су да се саобраћај на њима одвија уз много тешкоћа и опасности. Овом треба додати да је и читав аутомобилски возни парк, нарочито путнички, био сумњиве вриједности, као и да су услови набавке погонског материјала били невјероватно тешки и компликовани и уз цијене које су биле знатно веће него у ма којем другом крају наше земље. У таквим саобраћајним условима превоз робе био је нередован и веома скуп што је утицало како на трошкове производње робе која је ту стварана, тако и на цијене производа широкe потрошње, који су из других подручја овдје допремани.<sup>3</sup>

Низак степен индустријске развијености Црне Горе и њена слаба техничка опремљеност стоји у узрочно — посљедиочној повезаности са, исто тако, малом производњом електричне енергије. У 1939. години постојало је 12 малих електричних централа од којих је 8 имало инсталирани капацитет 20 — 100 KW, а 4 од 101 — 500 KW. Шест од ових електричних централа било је лоцирано у приобалном подручју. Све су, изузев оне у Бару, подигнуте у времену 1922 — 1929. године. Због малих капацитета и употребе скупог горива трошкови производње по киловат часу били су високи, па је и продајна цијена која је на бази њих формирана (од 10 — 15 динара по KWh) дестимулативно дјеловала на њену већу примјену у индустрији.<sup>4</sup> Произведена електрична енергија углавном је трошена за потребе домаћинства, установа и услужних дјелатности. Међутим, степен задовољености и ових потреба, како то показују подаци о електрификацији у 1945. години, био је јако низак. Тада је од укупно 146 мјеста у барском срезу било електрифицирано само четири мјеста, а у боко-которском срезу дванаест од укупно деведесет седам.<sup>5</sup>

У склопу фактора који су успоравали индустријски развик овог подручја треба истаћи и неразвијеност тржишта. Црна Гора је најређе насељено југословенско подручје, у укупној структури пољопривредно становништво учествовало је са преко четири петине. Доходак тог становништва, чија је производња имала претежно натурално обиљежје, био је веома низак, а његова куповна моћ јако ограничена.

При овако ниском степену инфраструктурне израђености и ограничености тржишта, Црна Гора и поред значајних природних богатстава и јефтине радне снаге није постала атрактивно подручје за већи пласман страног капитала, или озог који се

<sup>3</sup> Због повећаног утрошка бензина, уља, аутомобилских гума и сл. трошкова: режије у Зетској бановини били су за око 40% већи него би нормално требали да буду. (Према чланку: *Аутомобилски и аутобуски саобраћај у крајевима gdje нема железница*, Записи, бр. 1, 1932).

<sup>4</sup> Спасоје Меденица, *Привредни развик Црне Горе 1918—1941. године*, Титоград, 1958, 114.

<sup>5</sup> *Статистички годишњак НРЦГ 1955. године*, 128.

формирао у другим југословенским покрајинама. Расположиви домаћи капитал био је јако ограничен. Претходни индустријски развитак није створио материјалну основу на којој би се њен даљи развој могао темељити а степен концентрације капитала у осталим сферама привредног живота одвијао се у скромним размјерама. Трговина је била готово једина дјелатност у којој је развитак дјеловао у правцу нешто веће концентрације новчаног капитала, а тиме и стварања услова за развитак индустријског и других врста производног капитала.

Интересантно је запазити да је већи број новоподигнутих индустријских предузећа у времену 1921 — 1929. године територијално лоциран уз обалу мора гдје је јефтинији и уреднији поморски саобраћај омогућавао пласман производа и ван граница наше земље, а и гдје је, путем нешто развијеније трговине, формиран капитал остварио већи степен концентрације, него у континенталном дијелу Црне Горе.

Детаљнији увид у развој индустрије приобалног подручја до ослобођења може да се оствари анализом развоја појединих предузећа. Овакав приступ чини се да је оправдан, јер се ради о релативно малом подручју у којем су, по правилу, поједине индустријске гране заступљене само са по једним предузећем.

Ремонтни завод у Тивту је најстарији објекат у садашњој индустрији приобалног подручја. Његова изградња почела је 1889. године дакле у времену када је Аустро-Угарска још била у својој моћи, и када је њена тежња да прошири и ојача утицај на Балкану била веома јака. Аустријанци су одлучили да Завод подигну у Тивту, иако им је сметала близина Ловћена, са којег се могло у свако доба извиђати и бомбардовати залив. Локални органи власти у Тивту позитивно су се односили према овој одлуци Аустрије и помогли њено остварење бесплатном додјелом земљишта, јер је подизање ремонтног завода омогућавало да се ријеша веома акутан проблем запошљавања локалног становништва.

Оспособљавање завода за ремонт и одржавање јединица ратне морнарице имало је дуг развојни пут који је трајао више десетина година. Почело се крајем прошлога вијека са подизањем провизорног пристаништа, уређењем навоза и справа за извлачење бродова, да би се у првим деценијама овога вијека, постепеном изградњом појединих објеката оспособило за ремонт и

одржавање пловних јединица ратне морнарице.<sup>6</sup> У периоду између два рата ово је било једино војно ремонтно бродоградилнице у коме је обављан ремонт свих торпиљера који су добијени од аустро-угарске морнарице и свих разарача којима је Југославија онда располагала.

Првог дана рата, 6. априла 1941. године, арсенал је бомбардован и том приликом оштећено низ радионица и инсталација, али су оштећења релативно брзо отклоњена, јер га је италијански окупатор користио за своје потребе. Друго оштећење настало је повлачењем Немаца. Том приликом потопљен је велики и мали док, а било је припремљено и потпуно уништење завода, али је оно у задњем моменту спречијено активношћу родољуба, који су пресјекли каблове за паљење експлозива у сврху разарања електро централе, татова и свих важнијих инсталација. Па и поред тога, окупатору је успјело да уништи осим докова још и пловеће дизалице, више пловних објеката и најважније алатне машине неопходне за ремонт бродова.

Постојање и развој овога предузећа имало је многострано позитиван утицај на развој Тивта и осталих насеља Боке. Оно је омогућило измјену економске структуре становништва овога подручја и начина његова живота, а много је допринијело ширењу Тивта и рјешавању његових комуналних, стамбених и осталих проблема. Захваљујући овом објекту створена је традиција која је деценијама утицала на стручно изстрајивање кадрова. У његовој „морнарско-занатској школи“, која је пред рат прерасла у индустријску школу морнарице, оспособљен је велики број бродоградитеља, моториста, електротехничара, грађевинара и других специјалиста, што је било од великог значаја не само за ширење постојеће, већ и за развој нове индустрије у Боки Которској.

Број запослених растао је упоредо са ширењем предузећа. У почетној, 1889. години арсенал је запошљавао 60, у годинама Првог свјетског рата 300, а већ 1923. године око 600 радника из

<sup>6</sup> Живља активност на изградњи предузећа одвијала се у годинама прије и за вријеме Првог свјетског рата. У 1912. години подигнут је навоз за извлачење већих бродова и бродоградилница радионица и започета градња електричне централе, стројарске и котларске радионице и ливнице. У тим годинама започета је изградња великог хангара за токарску радионицу.

Наредна етапа у развоју Завода обухвата период између два рата. Заправо она почиње након предаје арсенала представницима ЈРМ, 4. марта 1921. године. Тада је не само довршена изградња раније започетих, него подигнут и низ нових објеката којим је коначно оспособљен за ремонт и одржавање јединица ратне морнарице бивше Југославије. Пред Други свјетски рат арсенал је располагао радионицом за ремонт структуре бродског трупа, радионицом за оправку парних котлова, токарском радионицом за обраду машинских дјелова, бродских осовина, електро-радионицом, столарском, ужетарском, једрарском и бојадисарском радионицом, као и докови-ма различитих капацитета дизања.

готово свих већих насеља Боке.<sup>7</sup> Тиват је тиме израстао у нај-крупнији центар индустријског радништва, не само Боке которске, већ и читаве Црне Горе.

Поред арсенала почело се у периоду између два брата развијати и мало бродоградилште у Бијелој. Темеље су му поставили, изградњом малог шквера за оправку једредњака — бродоградитељи из Корчуле Антун Виловић и Иво Пранчић 1919. године. Десет година касније (1928. године) проширили су га брата Илићи и Буро Тодоровић да би у њему могли поправљати своје старе моторне једрењаке и градити нове. Радионица се одржала до ослобођења,<sup>8</sup> али се она по броју запослених и осталим обиљежјима није могла уврстити у индустријска предузећа.

Током 1908. године — у размаку од шест мјесеци подигнуте су двије циглане — Прва бокешка глинена индустрија у Кртолима и „Рачица“ ДСОЈ за глинену индустрију у Тивту.<sup>9</sup> Оба предузећа имала су форму друштва са опраниченим јемством, ослањали су се на веома издана и квалитетна налазишта сировина која је дијелила мала просторна удаљеност и отпочели су пословање са приближно истом величином капитала. Прва бокешка глинена индустрија имала је почетни капитал 200 хиљада круна, који се у 1919. години повећао на један милион, док је капитал уложен у „Рачицу“ износио 288 хиљада круна<sup>10</sup>

Капиталом уложеним у Прву бокешку глинену индустрију изграђена је жичана жељезница за превоз глине од мајдана

<sup>7</sup> М. Злоковић, нав дјело, 83—84.

У наведеном раду С. Меденица пише да је број запослених радника у државном арсеналу у Тивту износио 1927. године око 1.400. Вјероватно да се овај податак односи на све војне објекте који су били лоцирани како у Тивту, тако и у другим насељима Боке, јер се према *Поморској енциклопедији* I (Загреб 1954, 212) у склопу арсенала, поред бродоградилшта налазило и артиљеријско одјељење у Лепетанима, муницијско складиште у Опатову, радионица одјеће и обуће у Перасту, интендантско складиште у Тивту, складиште текућег горива у Липцима, складишта угљена у Бијелој, Пристану и Кумбору, радионице подводног оружја у Ђеновићима и Пристану, складиште карата и инструмената у Тивту и неколико других складишта.

<sup>8</sup> 1939. године радионица је упошљавала 7 радника, а обављала је радова у вриједности 75.000 динара. Те године изграђено је шест чамаца запремине 8 БРТ, извршило оправку једног параброда шест једрењака и 20 чамаца.

<sup>9</sup> Као суоснивачи Прве бокешке глинене индустрије помињу се Др Филип Лазаревић, Божо Вукотић, Мехо Дежуловић из Јањина на Пељешцу и други, а као судионици у предузећу „Рачици“ поред оснивача Антуна Ивовића, који је у предузеће унио дио своје зараде стечене у својству пословође на изградњи Багдадске жељезнице, још и бискуп Ућелини, М. Фажо, директор наутике у Котору Рајмунд Перучић и други.

<sup>10</sup> Подаци узети из писма Рајмунда Перучића Покрајинској влади у Сплиту датирано 20. марта 1920. године, које се чува у Поморском музеју у Котору. У дјелу Ј. Лакатоша, *Индустрија Далмације*, Загреб 1923. године наводи се да почетни капитал у Првој бокешкој глиненој индустрији износи 62.500 динара и да је у 1919. години повећан на 250.000 дин. Почетни капитал у Рачици према истом дјелу износио је 75.000 динара.

до мјеста прераде и набављена опрема из Аустрије којом је предузеће оспособљено за производњу 4,2 милиона комада опека и око 50 врсти разних пуних и шупљих израђевина од глине.<sup>11</sup>

Циглана је радила непрекидно до 1948. године када су постројења демонтирана и пренесена у циглану Лазине код Даниловграда, наводно због исцрпљености квалитетне сировине и потрајалости постројења.

„Рачица“ је за оно вријеме била технички веома добро уређено предузеће.<sup>12</sup> Годишња производња кретала се до 4 милиона комада пуних и шупљих опека, каналица, површница и других производа. Тај обим производње све до недавно није се битније мијењао.

Обим производње ова два предузећа далеко је прелазило потребе локалног тржишта, па су производи пласирани и у осталим крајевима Црне Горе, као и у Далмацији, Херцеговини, а нешто и у Албанији. На овим тржиштима, посебно у Далмацији, предузећа су имала озбиљне конкуренте у италијанским произвођачима који су на бази јефтиније радне снаге и угљена, а потпомогнути извозним премијама од државе, могли своје производе да нуде уз ниже цијене. Италијански произвођачи имали су предност чак и у превозним трошковима, јер су за довоз цигле и опеке коришћени једрењаци који су у Далмацији долазили за дрва и тушину.

Развој индустрије у Црногорском приморју између два рата поспјешен је изградњом солане у Улцињском пољу. Одлуку о подизању овог објекта донијела је Монополска управа Југославије да би ублажила оскудицу у соли и потпуније задовољила домаће потребе које су се у великој мјери подмиривале увозом. За избор локације није било много алтернатива, јер су неискоришћене равне површине водонепропусног терена, подесног за изградњу економичне солане, биле јако ограничене. Улцињско поље одговарало је због свог пространства, повољних метеоролошких прилика и задовољавајућег степена сланости мора.

Радови на изградњи солане почели су 1928. а довршени 1934. године. Солана је захватала површину од 8.412.000 m<sup>2</sup> (од које 1,8 милиона отпада на Зогајско блато) и била је не само онда, него је и данас један од највећих објеката ове врсте на Јадрану.<sup>13</sup>

<sup>11</sup> Прва бокешка глинена индустрија била је опремљена са три пресе за цигле, пресом за фалцовани цријеп, три елеватора, два транспортера и двије спуштанице. Поред ових постојала је локомотива на пару од 75. КС.

<sup>12</sup> Имала је велики млин за мрвљење и мијешање глине, машине за прављење опека, каналица и шупљих опека, двије машине за прављење фалцованог цријепа, машину за прављење површница, три кружна транспортера, два елеватора, двије спуштанице и stroj са компримираним зраком за бушење. Покретну снагу давао је мотор на упојни плин од 130 — 140 КС.

<sup>13</sup> По величини површине и капацитету највећа солана у Европи је Margherita di Savoia у провинцији Фођа у Италији. Она захвата површину 26,6 милиона m<sup>2</sup>, а просјечна годишња производња је око 300 хиљада тона.

Укупни трошкови њене изградње (за откуп терена, теренске радове, градњу објеката, водовода, насипа, електричне, централе, пловног парка и сл.) износили су око 55 милиона ондашњих динара, дакле, средства која су по величини неколико пута премашвала просјек капитала који је онда имало једно југословенско индустријско предузеће.

Капацитет солане пројектован је на 35.000 т / годишње, али све до другог свјетског рата толика производња није постигнута ни у једној години.<sup>14</sup> У почетној 1935. години произведено је 5.000 т / соли а у 1939. 13.930 тона. Со је продавана на унутрашњем тржишту, али се због периферног положаја солане и слабе саобраћајне повезаности са унутрашњошћу непрекидно постављао проблем транспорта. За превоз морем користио се сопствени пловни парк којим је со отпремана, већ према мјесту одређења у унутрашњости, преко сушачке или солунске луке.

У Котору је 1926. године отпочела производњу Фабрика сапуна „Ривигера“, коју су подигли браћа Вучковићи. Постројења за ову фабрику набављена су на рачун ратних репарација које је Немачка по Версајском уговору имала да плати предратној Југославији. Капацитет постројења износио је 1.200 тона годишње, али је он само дјелимично коришћен. У 1939. години произведено је свега 411 тона сапуна. Већи дио те производње пласиран је у земљи, док су мање количине извожене у Албанију и Грчку.

Предузеће је у 1932. години набавило комплетна постројења за екстракцију маслинових коштица и рафинерију сировог биљног уља, а 1938. и 1939. године купљена су постројења за пречишћавање и разређивање масноћа у аутоклави и комплетна постројења за производњу сировог глицерина из сапунске подложине. Постројења за производњу глицерина стављена су у погон још прије рата, док је аутоклава за разређивање масноћа комплетнирана и стављена у рад тек по ослобођењу, 1946. године.

Прехрамбена индустрија била је једина грана у оквиру које је пословало више производних јединица. Индустријалци браћа Мардишићи, са острва Виса, подигли су 1907. године Фабрику за конзервирање рибе у Бијелој, чији се рад заснивао на великим количинама квалитетне рибе која се онда ловила у Бок-Которском заливу. Фабрика је имала капацитет од 240 тона, али се он због смањеног улова у годинама пред други свјетски

<sup>14</sup> Амерички стручњаци за градњу солана сматрају да је у њиховим соланана потребно да протекне 15 година по завршетку градње да се терен консолидира и постане у тој мјери водонепропустан да би радила пуним капацитетом. Толико је било отприлике потребно и солани у Улцињу, јер је тек 1950. године остварена производња која је надмашила пројектовани капацитет. (Анте Кулудровић и Младен Франић, *Сол и морске солане*, Загреб 1955, 38).



рат често користио и испод 50%. Просјечна производња износила је 90—100 тона. Производи су због свог квалитета били јако цијењени, па су преко централног окладишта у Вису, гдје су Мардешини имали још двије фабрике за конзервирање рибе (Вис и Камича), извожени у разне земље свијета. Дио производа извожен је у облику слане рибе у Аустрију, јер се тиме избјегавало плаћање високе царине, којом су финални производи били оптерећени. За вријеме рата фабрика је дјелимично оштећена и онеспособљена за рад, па је у посљератним годинама (1949—1951) путем реконструкције вршена обнова и проширење капацитета на 410 тона.

У Бару је од 1927. године постојала фабрика маслиново уља. Подигли су је браћа Марићи, користећи за њену изградњу више зајмова од Народне, Хипотекарне, Црногорске и других банака. Фабрика је у свом саставу имала три погона: уљару, рафинерију и екстракцију са дневним капацитетом прераде 30.000 кгр. маслина, рафинисања 3.000 кгр. уља и прераде 10.000 кг. маслинове комине од које се добијало сулфурово уље за производњу сапуна.<sup>15</sup>

Фабрика је добро почела да послује али је у годинама кризе запала у финансијске тешкоће и постала инсолвентна да редовно одговара својим обавезама по основу узетих зајмова. Предузеће је санирано претварањем у акционарско друштво, али само за кратко вријеме јер је наилазило на све изразитије тешкоће око пласмана уља, за које је домаће тржиште било недовољно, а уз то је морало да издржи и све јачу конкуренцију биљних уља из иностранства. У 1937. години предузеће је поновно доспјело у кризу и пало под секвестар Хипотекарне банке са Цетиња. Поновна санација ради скидања секветра изведена је повећавањем броја акција и акционара, а самим тиме и повећањем капитала. Послије тога уљара је почела успјешно да послује, али је 1939. године избио пожар и скоро је сасвим уништио.

Након овог удеса, оснивачи предузећа — браћа Марићи дошли су у везу са Југословенским друштвом жижица а. д. из Београда које је било власништво шведског капитала и у заједници са њима формирано ново а. д. у коме је мајоритет (са 51% акција) прешао на југословенско друштво жижица. Овако новоформирано друштво направило је план да изгради модерну фабрику за прераду маслина и воћа и у ту сврху је инвестирало 10 милиона динара, али је рат омео да се ова замисао до краја реализује. Па ипак, и ако недовршена фабрика је радила и за вријеме окупације.

<sup>15</sup> Алманах шематизам Зетске бановине, Сарајево 1931. наводи се да је погон уљаре располагао са два велика млина, шест моторних преса, два филтер апарата, перјоницом за маслине и једним сепаратором, а рафинерија са апаратом за неутрализацију, апаратом за прање уља, апаратом за регулисање боје уља и одузимање мириса и киселина.

Одређено вријеме између два рата радиле су и индустрија маслинова уља Димитрија Лазовића у Бару, фабрика за конзервисање воћа „Дива“ у Ђеновићима и мала фабрика леда у Котору.

У Боки Которској тостојала су и два погона дрвне индустрије: пилана у Рисну и радионица намјештаја „Лада“ у Котору.

Пилана у Рисну изграђена је 1928 а 1929. године отпочела је рад. Пилана је подигнута ради коришћења граховских шума, које је посредством београдског индустријалца Павла Војиновића купило од приватних власника „Д. Д. за експлоатацију дрва“ у Загребу, чији је главни представник био лондонски банкар В. Фриман. Међутим, стварно искоришћавање шума и власништво над пиланом имало је „Јадранско шумско д. д.“ које је основано у Дубровнику 1928. године. У управном одбору овог друштва поред осталих био је Фриман и генерални директор „Д. Д. за експлоатацију дрва“ из Загребa.

Пилана у Рисну била је највећа пилана на подручју Црне Горе. Имала је шест парних гатера, велики број помоћних радних машина и двије радионице за буково дрво. Са шумским комплексом у Грахову била је повезана жичаром дугом 16 км и шумском жељезницом у дужини од 8 км. На изградњи свих ових објеката утрошено је 24 милиона динара, а у радовима на искоришћавању шума и њиховој преради било је запослено око 840 радника.<sup>16</sup> Резервна грађа извожена је претежно у Италију и Шпанију, а опревно дрво у Италију и Далмацију. Искоришћавање шума, па и рад пилане прекинут је у вријеме кризе 1931. године.

Радионицу покућства „Лада“ у Котору основао је гвожђарски трговац А. Смит 1930. године са почетним капиталом од 50.000 динара. Радионица је располагала са 4 машине за обраду дрвета на којима је радило 10 радника, а јачина погона је била 10 КС. Предпоставља се да је оснивач накнадним улагањима проширио радионицу, јер се она у званичној статистици за 1938. годину приказује као творница намјештаја и столарије, а таквим су третиране само оне које су упошљавале најмање 15 радника и имале јачину погона 20 КС. Просјечна годишња производња у времену од 1937—1940. године износила је 90—120 спаваћих соба и 20—50 кухиња.<sup>17</sup> Фабрика се дрветом снабдијевала из Словеније, Хрватске и Босне, а у годинама рада и са пилане у Рисну. Извори снабдијевања у унутрашњости Црне Горе мало су коришћени због лоше саобраћајне повезаности.

<sup>16</sup> Д. Вучковић, Индустрија за прераду дрвета у Црној Гори 1873—1941. године (рукопис) 66—68.

<sup>17</sup> Исто.

На крају анализе појединачних објеката од интереса је да се помене радионица одјеће главног интендантског складишта морнарице са сједиштем у Тивту, из које је у посљератном периоду израсла Индустрија модне конфекције „Јадран“ у Перасту. Радионица је основана 1924. године. Рад је почела са скромним средствима која су се састојала из 8 шиваћих машина и једне опецијалке на којима је радило 13 радника. Највећу производну способност имала је у годинама 1927—1931. када је запошљавала 56—68 радника. Крајем 1936. године радионица је пресељена у Пераст у зграду у којој се и данас налази. Тамо је уз конфекцију формирно и одјељење за израду обуће и плетионичарско одјељење. Предузеће током рата користио је окупатор а при повлачењу однио је већи број машина, међу којима и машине за обраду обуће и плећење, ради чега ове радионице у посљератном периоду нијесу обновиле рад.<sup>18</sup>

Предузеће је и после рата радило за потребе југословенске ратне морнарице и запошљавало већи број радне снаге нарочито женске. Рад је обављан на занатски начин све до 1948. године, када се прешло на ланчани систем рада.

У Котору од 1908. године постоји Бокешка штампарија, која после ослобођења ради под именом штампарије „А. Палташић“. Она је раније, а углавном и данас, служила за подмиривање локалних потреба.

\*

Одређеније закључивање о степену развијености индустрије у приобалном подручју претпоставља коришћење адекватне документације из које би се ближе сагледали не само услови, већ и резултати индустријске производње пред рат. До такве документације није увијек лако доћи, јер статистичка служба у територијалном обухвату ограничава се на обраду података за подручја бановина или данашњих републичких територија, а ријетки су примјери приказивања података о активности појединих привредних организација. Привредна и посебно индустријска неразвијеност Црне Горе, у којој су у неким случајевима поједине индустријске гране заступљене само са једним предузећем, па и једним производом омогућава да се и у таквој оскудности података уоче нека карактеристична обиљежја индустрије Црне Горе, а у том склопу и приобалног подручја.

Црна Гора је у 1939. години имала укупно 24. предузећа, од којих је 9 отпадало на електричне централе. Осталих 15 предузећа, која по својој погонској снази и броју радних мјеста, како се то из прегледа види једва прелазе величину занатских предузећа, распоређена су у пет индустријских грана.<sup>19</sup>

<sup>18</sup> Бока, број 3—5, за 1959.

<sup>19</sup> У прегледу је изостављен Ремонтни завод у Тивту јер га званична статистика не приказује, а није приказан ни низ других радионица које су у раду поменуте, јер нијесу имале третман индустријских предузећа.

Грана	Број предузећа	Број рад- них мјес.	Погонска снага у КС
Индустрија неметала	1	168	400
Индустрија грађ. материјала	2	339	258
Дрвна индустрија	5	597	255
Хемијска индустрија	1	60	150
Прехрамбена индустрија	6	84	151

Индустрија неметала, грађевинског материјала и хемијска индустрија Црне Горе биле су у цјелини лоциране на обали мора, а дјелимично дрвна и прехрамбена. Тиме је индустрија континенталног дијела Црне Горе, практично, била сведена на неколико малих предузећа примарне прераде дрвне и прехрамбене индустрије. Ако се има у виду да је у приказу изостављен Ремонтни завод и војна индустрија, као и да је више од половине електричних центара лоцирано у насељима приобалног подручја, онда се поуздано може тврдити да је приобално подручје и по броју предузећа и величини њихових капацитета представљало индустријски развијенији дио Црне Горе.

Укупна индустрија Црне Горе и по техничком нивоу и степену развијености далеко је заостајала за осталим југословенским подручјима. Инсталирана погонска снага по радном мјесту (без електричних централа) износила је 0,98 КС, према 1,2 КС, колико је износио просјек у прерађивачкој индустрији Југославије у 1938. години, која се иначе по техничком нивоу, мјереним овим индикатором, налазила далеко иза Пољске (2,8 КС по инсталираном радном мјесту у 1926. години) или Мађарске (2,5 КС у 1938.). Техничка заосталост нарочито је била велика у старијим индустријама, као што је индустрија грађевинског материјала (0,76 КС) и у веома уситњеној дрвној индустрији (0,43 КС). Повољније је стање било у хемијској индустрији (2,5 КС) и индустрији неметала (2,4 КС).

Ако се као критеријум степена индустријске развијености узме стање индустрије у односу на број становника, а то је, чини се најисправнији критеријум, онда наведени закључци о стању у индустрији постају још аргументованији. Према подацима објављеним у статистици индустрије Југославије, који се односе на 1938. годину, на 1000 становника у Црној Гори долазило је 85 хиљада динара капитала уложеног у индустрији, 7 КС и једно радно мјесто. Исте године одговарајући подаци за Словенију износили су 1.927 хиљада динара капитала, 151 КС и 57 радних мјеста. По уложеном капиталу Црна Гора је заостајала за овим најразвијенијим југословенским подручјем за преко 22 пута, а по броју радних мјеста чак за 57 пута. Такво стање оправдано наводи многе истраживаче да у анализи индустрије Југославије пред рат Црну Гору готово потпуно занемарују.

Ако се посматрање развијености индустрије путем ових индикатора ограничи само на приобалну индустрију, разлике престају да буду овако драстичне али и даље остају велике.

*Мирко Петрановић*