

SUŽAVANJE AKVATORIJA GRUŠKOG ZALJEVA NARROWING OF THE LOCAL WATERS OF GRUŽ BAY

UDK 001.6:338.4]627.2 GRUŽ

Stručni članak

Professional paper

Sažetak

Članak obrađuje mijene obale Gruškog zaljeva kroz tri razdoblja: 1. prirodni oblik dugodoline do početka 16. stoljeća, 2. minimalno korištenje mora i obale izgradnjom brodogradilišta i ljetnikovaca i 3. nasipanje mora za potrebe širenja luke i željeznice. Svako ovo razdoblje ima svoju gospodarsku podlogu. Prijedlog izgradnje nautičko-turističkog centra u Gruškom zaljevu predviđa daljnje sužavanje njegovog sadašnjeg oblika.

Summary

The paper analyses the changes of the bay of Gruž coast within three periods: 1. natural glen shaped up to the beginning of 16th century, 2. minimal utilization of sea and coast by building shipyard and villas and 3. filling up the sea for the purpose of broadening the harbour and railway. Each of these periods was economically supported. Further narrowing of the present configuration of Gruž bay is expected by the proposal of building a nautical-tourist center.

Prijedlog izgradnje nautičko-turističkog centra u Gruškom zaljevu na lapadskoj obali, od Orsana do uvale Seka na prirodnoj obali, znači zaokruženje izgrađenom obalom čitavog Gruškog zaljeva i predstavlja sužavanje akvatorija i slobodnog prostora u Gruškom zaljevu. Nakon ukidanja

željezničke veze sa zaleđem i gubljenja robnog prometa, te orijentacije na prijam velikih brodova na kružnim putovanjima koja imaju i svoje oscilacije iz raznih razloga, logično je tražiti nove djelatnosti u nautičko-turističkom prometu i izgradnji marina.

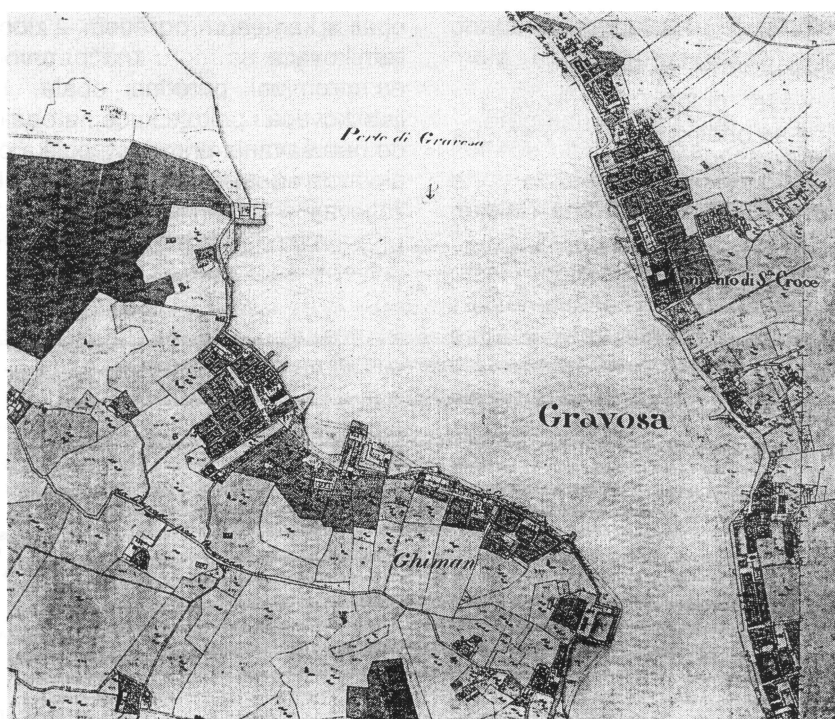
Sužavanje akvatorija Gruškog zaljeva traje već sto godina, a počelo je krajem prošlog stoljeća i traje do današnjih dana.

Gruški zaljev je nastavak udoline Grada i nastavlja se u Koločepskom i Stonskom kanalu i dalje preko Dola u Malostonski kanal.

Udolina je potopljena erozijskim djelovanjem mora u postglacijalnom izdizanju morske vode. Sa NE strane je vapnenačko brdo Srđ sa strmim uzdizanjem i velikim tektonskim lomovima, dok se na SW strani ističu vapnenjačke uzvisine Montovjerne, Gimna i Babinog kuka između kojih su udolinske veze k zaljevu – Batala i Lazareti i k Uvali Sumartin. Na ovom prostoru nisu djelovali samo rasjedi dinarskog pravca već i poprečni rasjedi.

Gruški zaljev ima 3,7 km obalne linije od kojih je 2.285 m zidane obale. Operativne obale je od gata Petka do Batahovine oko 1.450 m. Ostalo je zidana obala osposobljena samo za vez malih brodica, osim obale Batala – Petka oko 500 m. Od istezališta brodica na Batali do hotela Lapad obala je uz cestu širine 6 m. U moru je nasuto kamenje širine nekoliko metara za buduće širenje ceste od Fakulteta za vanjsku trgovinu i turizam. Dalje do Orsana je izgrađena obala i proširenje je nekoliko metara do ceste. Obala Orsana do Lazareta je izgrađena i

*Rudi Jelić, prof.
I. Zajca 23, Dubrovnik



Slika 1. Katastarska karta iz 1838. godine – Stanje obale u Gruškom zaljevu
Figure 1. Cadastral map from 1838 – The state of coast in Gruž bay

operativna za potrebe Jedriličarkog kluba Orsan i Veslačkog kluba Neptun. Uvala Orsan od Lazareta je zagrađena lukobranom kao zaštitom za jedrilice, dok se s vanjske strane mogu vezati i sidriti veće jedrilice.

Od Lazareta do rta Šipak obala je prirodna i narušavaju je mali vezovi za čamce.

Gruški zaljev je prirodna uvala čiji je prirodni oblik promijenjen ljudskim djelovanjem.

Gdje su gradine prirodne obale u Gruškom zaljevu?

More je dopiralo na Kantafigu nekoliko metara od prirodne stijene strmog ogranka Nuncijate na kojoj je izgrađena željeznička pruga i dalje otprilike sredinom današnje ceste do Solske baze i Crkve sv. Križa. Prostor današnjeg parka i onaj pred robnom kućom Srđ bio je plitka uvala do Gundulićeva ljetnikovca, a dalje sve uz rub kuća na Radićevoj obali do Gruškog polja.

Prirodna obala u Batali je dva-tri metra od današnjih kuća. Blago se spuštala iz Gruškog polja i današnjeg naselja Batala, dok je ogranak Montovjerne strmiji u sredini. Između ogranka Montovjerna i padina Gimana kod dvorca Sorkočevića more je bilo nešto više uvučeno u kopno i stvaralo malu uvalicu. Iza zavoja kod ljetnikovca Sorkočevića pa do hotela Lapad izražena je strmina ogranka Gimana. U prostoru oko hotela Lapad – Kazbeka – Kosora – Jordana postojala je plitka uvala. Prirodna obala od Jordana do Lazareta je na rubu današnje ceste, a od Lazareta nadalje i danas je prirodna obala.

Gruški zaljev u prirodnom obliku dugo je bio nenaseľjen i neiskorištavan osim za ribarenje ili nužno sklonište, dok su plodni dijelovi uz obalu iskorištavani i obrađivani.

Prvi podaci o naselju Gruž odnose se na kuće na padinama Srđa dok je obala nenaseľjena.

Ovakav prirodni oblik zaljeva ostao je najvjerojatnije od 13. – 14. stoljeća kad se počeo koristiti za izgradnju ljetnikovaca i za djelatnost vezanu uz njih koja će utjecati na malu izmjenu prirodnog oblika zaljeva.¹

Izgradnja ljetnikovaca počinje od 14. stoljeća i najviše ih je izgrađeno u 15. i 16. stoljeću i to na obali ili dva – tri metra od obale na nagnutom terenu. Dobar dio ljetnikovaca koji su izgrađeni na obalama Gruškog zaljeva s gruške i lapadske strane stoji i danas. Postoje još i dijelovi bivših dvoraca ili ostaci orsana. Orsani su u sastavu ljetnikovca, u neposrednom dodiru s morem, s otvorom – ulazom s mora. To su spremišta za čamce, ribarski pribor i ostale potrepštine za iskorištavanje mora. Orsani su izduženi nadsvođeni dijelovi ljetnikovca ili su pored njih na morskoj strani, a iznad njih su terase. Pored njih u sastavu ljetnikovaca su i ribnjaci s izravnom vezom s morem. I tako su se u 14., 15. i 16. stoljeću izgradili ljetnikovci na gruškoj strani: Majstorović,

¹ Odredbom Malog vijeća od 12. st. spominje se naselje Gruž... da se brinu o putovima...

- 1343. godine sklopio je Marin Luka Bunić ugovor o gradnji kuća... a druga na ušću Rijeke pri moru.

- 1333. u Gružu podiže kuću...

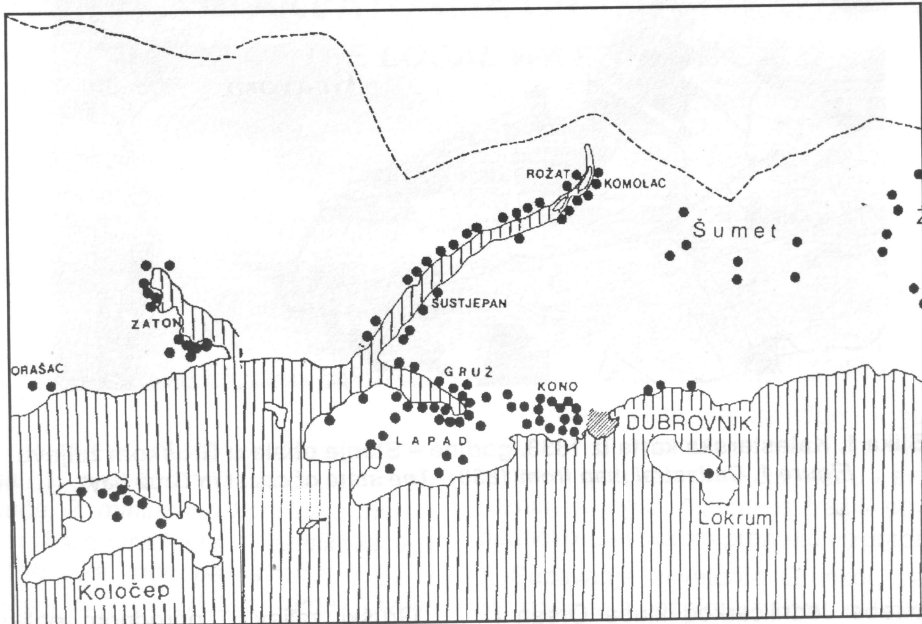
- 1342. Minčetić ima crkvicu na obali u Gružu.

Gradi, Bona, Gundulić, Natali i na lapadskoj strani: Zago, Sorkočević, Pucić (Kosor) i drugi.

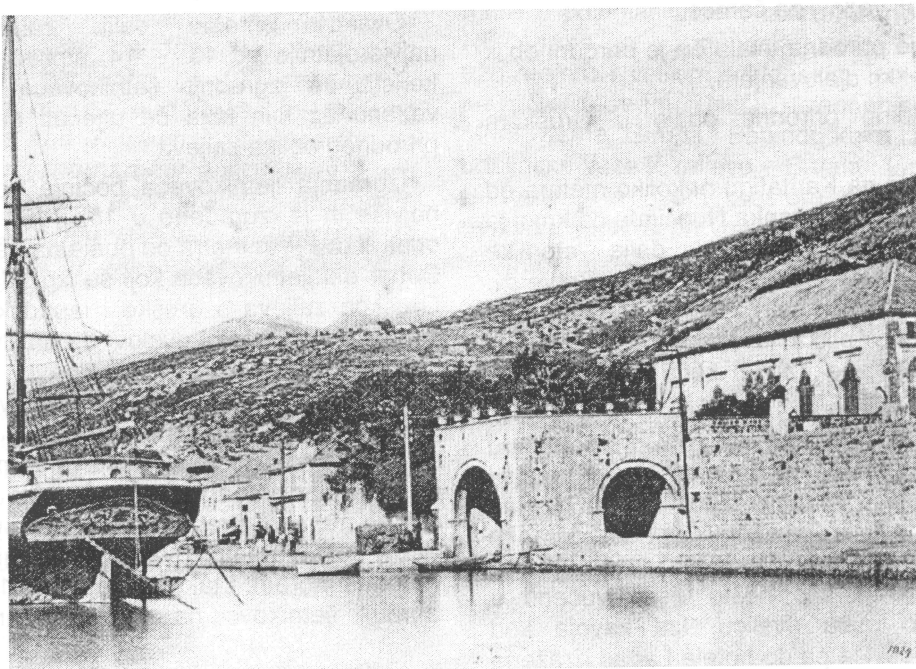
Ako se crtom poveže položaj ljetnikovaca i njihovih orsana dobit će se obalna linija tog vremena s prirodnom obalom između njih.

Ribnjaci su izgrađeni u plitkim djelovima i niskoj

obali s kamenom ogradom – zidom. Tako izgradnja ljetnikovaca na moru znači i prvo ljudsko djelovanje na promjeni prirodne obale. I pored izgradnje ljetnikovaca i pokoje kuće na obali zaljeva, nije došlo do narušavanja prirodnog oblika obale, nije smanjen akvatorij i ljetnikovci su skladno uklopljeni u mirnoću zaljeva.



Slika 2. Karta položaja ljetnikovaca
Figure 2. The map showing the localities of villas

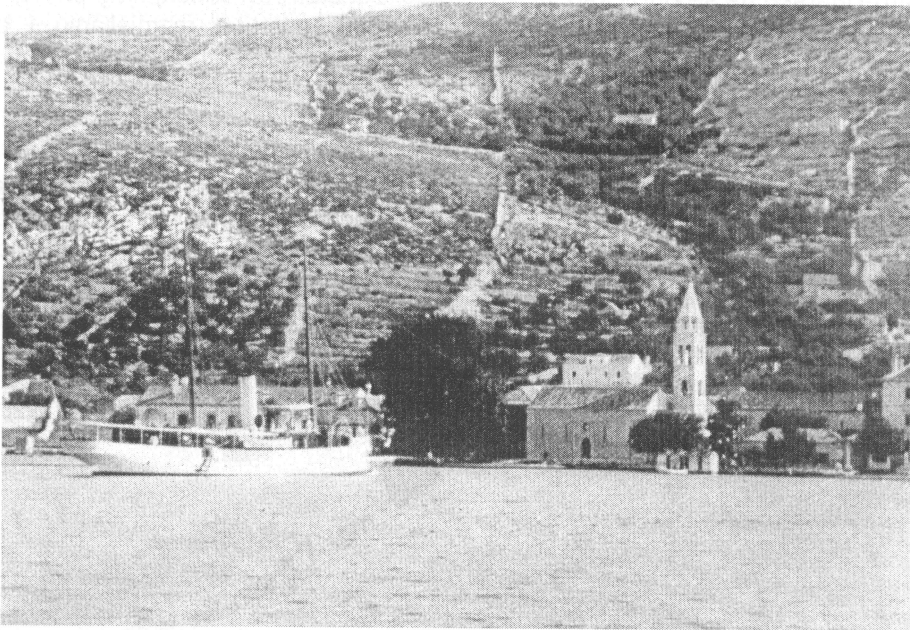


Slika 3. Orsan ljetnikovca Bona u Gruškom zaljevu
Figure 3. The shipyard of the family Bona's villa in Gruž bay

Gospodarski život u Gruškom zaljevu počinje izgradnjom brodogradilišta. Spominje se brodogradilište iz 14. stoljeća, ali glavna brodogradilišta bila su u Gradu. Dubrovačko pomorstvo u 15. i 16. stoljeću razvilo se do zavidnih razmjera. U pomorskoj trgovini javljaju se brodovi veće nosivosti, više od sto kola (jedna kola = 15 kvintala pšenice). Kako bi bili sposobni konkurirati u sredozemnoj i atlantskoj pomorskoj trgovini, Dubrovčani grade novo brodogradilište u Gružu na Kantafigu. Gradnja je odobrena 1525. godine, a izgrađeno je od kraja 1526. godine. Planirano je bilo na 80 sežanja dužine i 20 sežanja širine (1 sežanj ≈ 2 m), ali je izgrađeno 33 sežnja dužine i 18 sežanja širine. Kasnije je prošireno do planiranih veličina. Brodogradilište je nagnuto od N k S, više uz obalu i

dobrim dijelom je u moru. Podignut je i kameni zid s mora. Tako je došlo do promjena na prirodnoj obali.

Brodogradilište treba prostor i za druge razne potrebe osim navoza, kao što su spremišta za alat, drvo, otvoren i zatvoren prostor za izradbu raznih predmeta. Dovoze se razni materijali, obrađuju se drvo i željezni dijelovi, konopi i drugo. Grade se i razni objekti za osoblje, vlasnike i druge zainteresirane. Izgrađena je i Crkva sv. Nikole za potrebe porinuća i zaposlenih. Poznate su bratovštine drvodjelaca, kalafata i Sv. Nikole. I danas su sačuvani ostaci tog brodogradilišta u zgradi uz obronke što pokazuje i granicu kopna na obali. Najveći brod izgrađen u starom škveru 1568. godine imao je 1.100 kola nosivosti.



Slika 4. Crkva sv. Križa bila je na moru
Figure 4. Seaside church of St. Cross

U sredini zaljeva 1437. godine gradi se Dominikanski samostan s crkvom na obali što upućuje na određenu napućenost zaljeva na obroncima Srđa.²

Prostor u sredini zaljeva uvučen je u obalu i na njemu su se postupno izgradila razna brodogradilišta. Tako je obala od Kantafiga do Gundulićeva ljetnikovca dobila namjenu za brodograđevnu djelatnost. I na Batali pa sve do Lazareta bila su manja brodogradilišta. Brodogradilište Dubrovačkog pomorskog društva izgradilo je jedrenjake: "Osmi dubrovački", "Deveti dubrovački", "Jedanaesti dubrovački", "Dvanaesti dubrovački" i "Petku" u 19. stoljeću. To su brodovi dužine 59 m, širine 11 m, visine 6 m s 1.246 tona nosivosti. "Dvanaesti dubrovački" i "Petka" smatraju se vrhuncem dubrovačke – gruške brodogradnje. Koncem 19. stoljeća većina tih brodogradilišta je prestala s radom dok su neki nastavili graditi male barke, trabakule i čamce. Zadnje brodogradilište na

² Kamen za potrebe raznih objekata u Gradu... naručen je od majstora kamenara iz Gruža. Sve je prevezeno morem u Grad.

- u 13. stoljeću Mlečani koriste Gruški zaljev za svoju flotu... kao što je i 1614., 1687. ili 1694. mletačka flota u Gružu.

- I ruska je flota 1768. i 1806. uplovila u Gruž. Rusi i Crnogorci se povlače 1807. i ukrcavaju se u Gružu. Crnogorski vladika Petar I povukao se u Gruž i jednim dubrovačkim brodom otplovio u Boku.

- Početkom 17. stoljeća dubrovački brodovi obavljaju lučko-trgovačku djelatnost i preko Gruža.

- U Gružu je i francuska, ali i britanska flota 1812. godine

- Jean Palen kaže 1582. godine da u Gružu može stati jedna armada od 10 galija, Jean Spon navodi da se usidrio u Gružu 1675., dok Alberto Fotis 1781. navodi... "da Dubrovnik ima 150 brodova na moru i 28 na škveru u Gružu."

Lapadu prestalo je s radom sedamdesetih godina ovog stoljeća.

I pored gospodarske izgradnje na dijelovima obale može se utvrditi da je Gruški zaljev uglavnom još u prirodnom obliku.

Gruški zaljev se koristio i kao sidrište i sklonište brodovima raznih zemalja u trgovini s Republikom ili između trećih zemalja ili za ratnu flotu raznih zaraćenih zemalja.

U 18. stoljeću Austrija je nastojala zauzeti svoje mjesto u svjetskoj trgovini i otpočela je s razvojem luka. Proglasila je Trst i Rijeku slobodnim lukama i povezala ih dobrim cestama. Austrija dolazi do izražaja na Jadranu nakon 1815. kad obala od Trsta do Budve pripada njoj. Pomorska orijentacija naglašena je drugom polovicom 19. stoljeća kad se osnivaju razne pomorske organizacije.

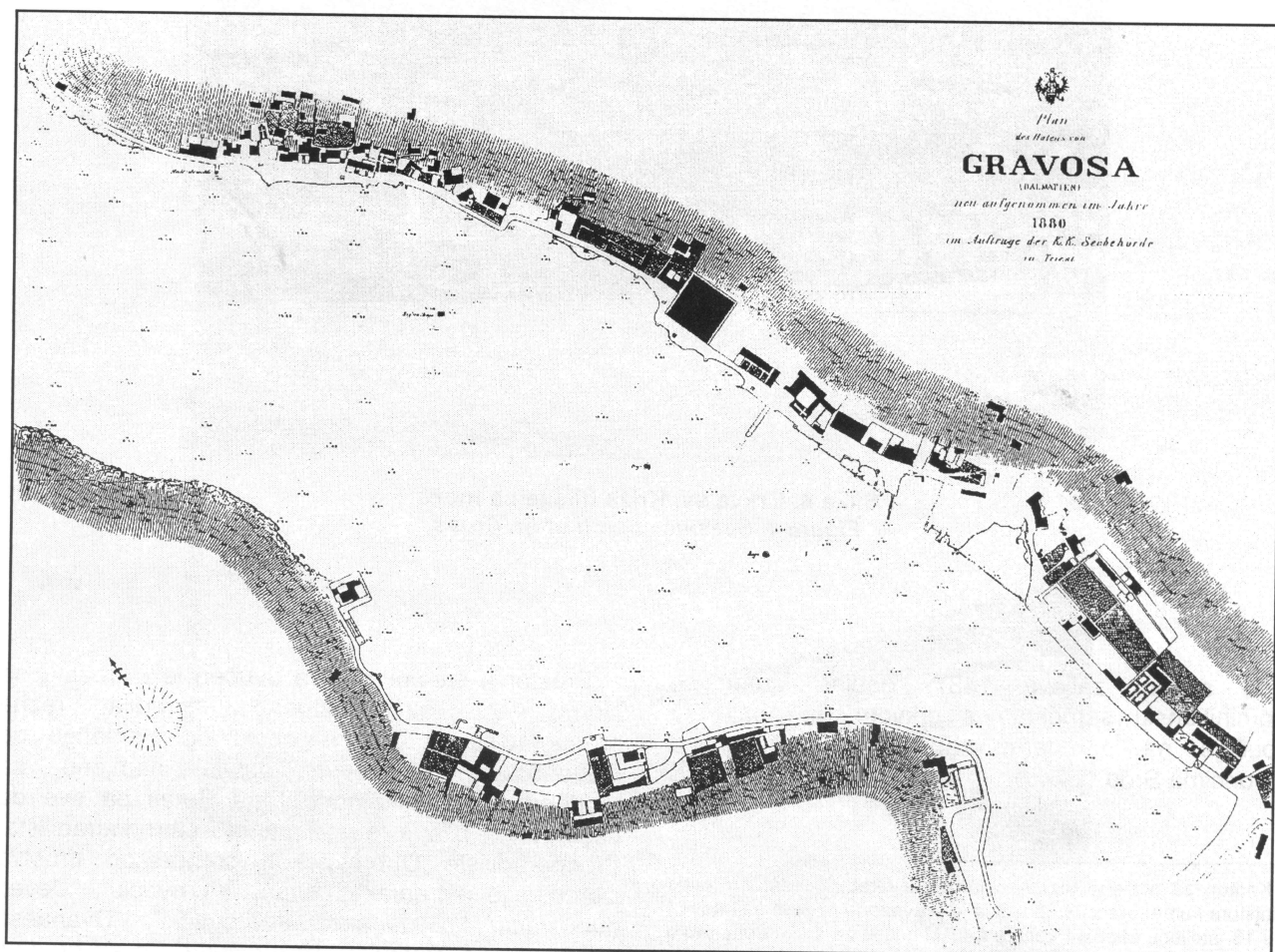
Nastojanje Austro-Ugarske da se održi kao velika sila dovodi do pojačane izgradnje trgovačke i ratne

mornarice. Za te potrebe uređuju se Pula, Šibenik i Boka. Osnivaju se pomorska društva (Austrijski Lloyd, te mađarsko parobrodarsko društvo "Adria"). uspostavlja se obalna plovidba od Trsta do Kotora i od Rijeke do Kotora s pristajanjem u Gružu, a uspostavlja se i redovna putnička, poštanska i trgovačka brodska linija Trst-Krf i dalje za Patras.

Već za kratke vladavine Francuza osjetno se unapređuje pomorska trgovina i uspostavljaju se trgovačke komore u Trstu, Rijeci i Dubrovniku. U Dubrovniku – u Gružu.

Gruškim zaljevom prometuje glavina dubrovačke trgovačke djelatnosti krajem 18. stoljeća, dok se promet s Gradom obavlja pješice i konjima. Obalni prostor ispred Crkve sv. Križa i Petke, gdje je napravljen gat, koristi se kao operativna obala.

Zapravo, Gruški se zaljev koristi u trgovini više kao sidrište, bez značajnijeg priveza na obalu. Tek se 1890. pristupa razmišljanju i pripremama za



Slika 5. Karta Gruškog zaljeva iz 1880. godine pokazuje stanje zaljeva i neke namjere izgradnje obale
Figure 5. The map of Gruž bay from 1880. shows the state of the bay and some intentions to construct the coast

ostvarivanje planova o osposobljavanju zaljeva i izgradnji moderne luke tog razdoblja.

Slika stanja obalne linije Gruškog zaljeva uočljiva je iz karata "Katastarski plan Gruža" iz 1838. godine i karte zaljeva iz 1880. godine.

Na karti iz 1838. godine uočljiv je uski put od Kantafiga do Batale na prirodnoj obalnoj liniji. Na nekim dijelovima je obala podzidana. Taj je mali uski put temelj današnjem putu kroz Gruž. Na prostoru obale od ljetnikovca Natali pa prema Batali izgrađeno je nekoliko malih "mulića" od nasutog kamenja. Nešto je izraženiji onaj pred carinskim skladištem i pred Crkvom sv. Križa. Oni prema Gundulićevom ljetnikovcu nešto su manji.

Kroz Batalu prirodna obalna linija ide uz kuće ljetnikovca Vujić i Majstorović do Zaga i dalje. I na lapadskoj obali prirodna obalna linija obilazi ljetnikovac Sorkočević s kopnene strane i ide uz rub ogranka Gimana uz samo more do hotela Lapad.

Na prostoru od hotela Lapada do Orsana zaobilazi udubljenje, današnje ribnjake i ljetnikovce, na čijim su dijelovima uz more orsani i ide dalje do Lazareta, koji ima zidanu obalu. Ostala obala oko Babinog kuka je netaknuta.

I na lapadskoj obali ima nekoliko "mulića", sve do ljetnikovca Kosor.

Na karti je uočljivo i nekoliko budućih izravnavanja obale na većim prirodnim udubljenjima od ljetnikovca Gundulića do Crkve sv. Križa. Planiran je nešto veći pristupni gat pred Crkvom sv. Križa. I na lapadskoj strani obale zaljeva zamišljena

su i nova proširenja od Batale do ljetnikovca Sorkočević i dalje do "mulića" pred današnjim Fakultetom za turizam i vanjsku trgovinu, kao i od brodogradilišta Krile do Kazbeka.

Gustina izgrađenih objekata je slaba i tek se neki dijelovi zaljeva koriste kao točke gospodarske djelatnosti.

Četrnaestak godina kasnije na karti iz 1880. godine uočljivo je da je obala ostala netaknuta na Kantafigu. Obala pred današnjom poštom i do gata pred Crkvom sv. Križa već je izgrađena s predviđenim produžetkom. Netaknuto je udubljenje oko parka i robne kuće Srđ. Nešto je širi put uz obalu do ljetnikovca Gradi. Planiran je gat Petka.

Na lapadskoj strani zatvoreno je udubljenje oko ljetnikovca Sorkočević, te udubljenje hotela Lapad – Jordan i oko Lazareta.

U sredini luke označene su podvodne stijene, a jedna stoji i danas označena plutačom.

Do konca osamdesetih godina 19. stoljeća obala Gruškog zaljeva malo je izmijenjena u odnosu na 16. stoljeće. Od tada se uočavaju oblici buduće luke. Od Batale do Gundulićeva ljetnikovca izgrađen je 1882. godine zaštitni obalni zid, a već iduće godine gat Petka i nadalje obala od Gundulićeva ljetnikovca do gata Petka i Crkve sv. Križa, dužine 500 m. Nasut je i prostor bivših brodogradilišta, današnji park i tako dobiven prostor za otvorena skladišta, promet roba i putnika. Prostor malog udubljenja od Solske baze do dvorca Natali, u dužini 230 m i širini 50 m, nasut je i izgrađena operativna obala.



Slika 6. Krajem 19. stoljeća brodogradilište je u sredini zaljeva
Figure 6. Late in the 19th century the shipyard was situated in the middle of the bay

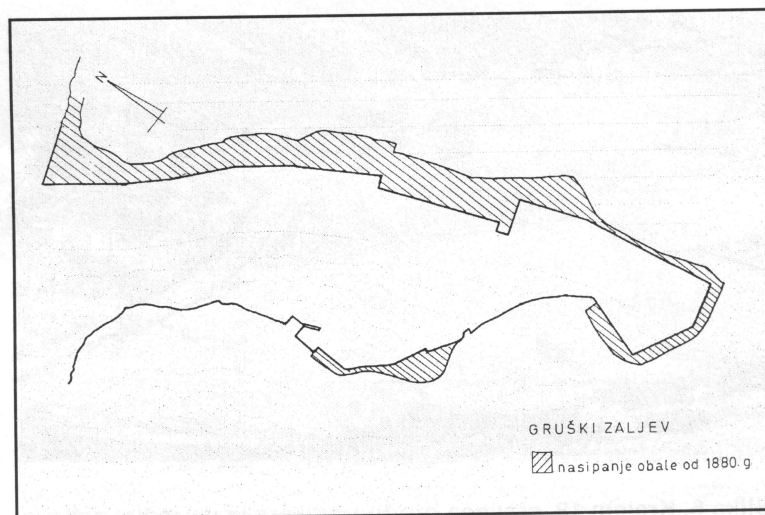


Slika 7. Slika krajem 19. stoljeća – izgrađen je gat “Petka”, a na ostalom prostoru zaljeva uočljiva je prirodna obala
 Figure 7. Photo from late 19th century – the jetty “Petka” was built. Natural coast can be noted in the remaining space of the bay.

I dok se ostvaruje izgradnja luke u Gruškom zaljevu, istodobno se vodi borba za ceste i željeznicu. Zadnjih trideset godina 19. stoljeća nudi se nekoliko projekata za izgradnju željeznice prema Drini, kasnije prema Mostaru i Sarajevu. Nakon donošenja odluke o izgradnji željeznice za Zeleniku i odvojka za Dubrovnik, 1898. godine otpočinje gradnja željezničke pruge koja je i svečano otvorena u Gružu 1901. godine.

Izgradnja željeznice u luci zahtijevala je veći prostor za kolosijeke, skladišta, otvorena i zatvorena, radionice i objekte potrebne željeznici i robnom prometu. Prvo je zauzet prostor na Kantafigu, bivše brodogradilište, sve do stare zgrade željezničkog kolodvora. Širenje prostora za potrebe

željeznice obavljano je postupno. Kasnije je zauzet prostor između Solske baze i gata Petke, pa je završni dio kolosjeka dolazio do otvorenog skladišta u današnjem parku. Željeznička pruga zadire i u padine Srđa, na sastavu Gruškog zaljeva i Rijeke dubrovačke i narušava prirodan oblik i već strme obronke Nuncijate pravi još strmijima. Taj dio obronaka još je više narušila izgradnja obalnog puta kroz Rijeku dubrovačku 1898. godine. Materijal iskopa za željeznicu i put služio je kao nasipni materijal za prostor budućeg širenja u more. Za nasipavanje tog prostora dovezio se materijal i s lapadske obale. Od osamdesestih godina 19. stoljeća pa do završetka željeznice prostor je osvajanje nasipavanjem mora i sužavanjem prirodnog zaljeva.



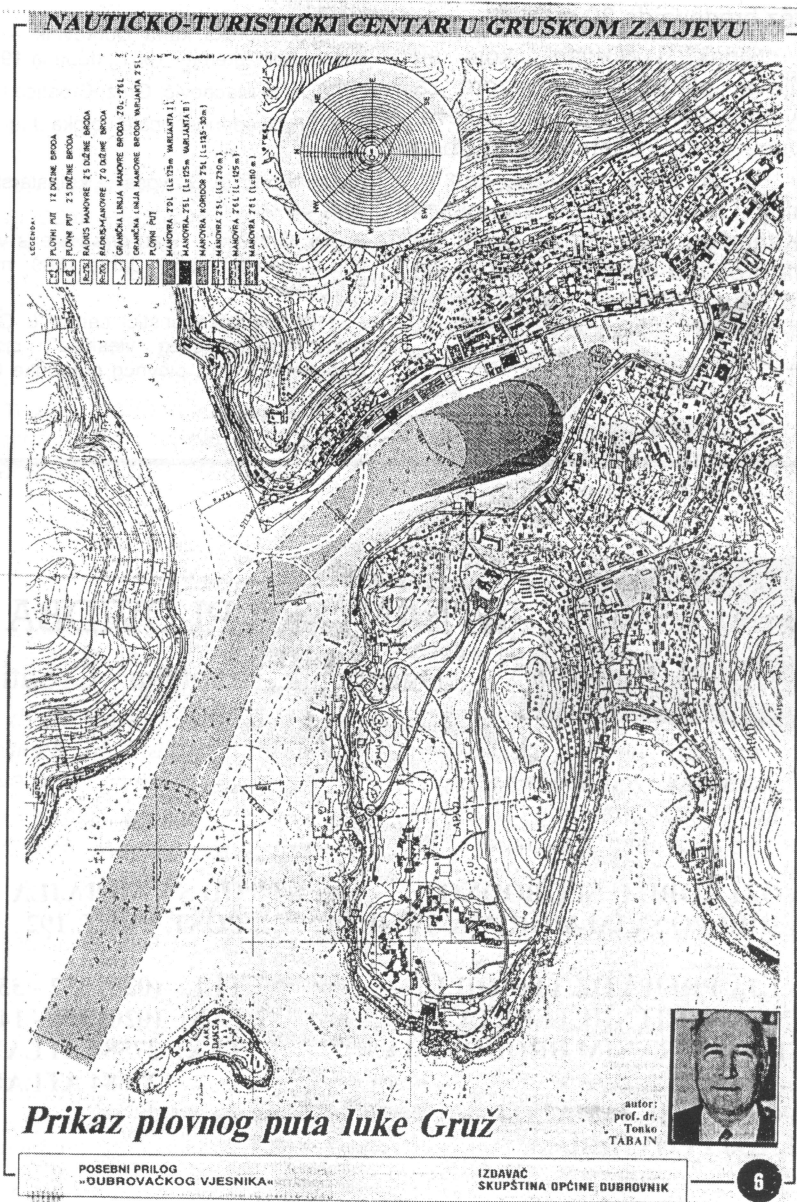
Slika 8. Gruški zaljev – nasipanje obale od 1880. godine (grafički prikaz)
 Figure 8. Gruž bay – reconstructing in the bay by filling up (shown graphically)

Obala uz željeznički kolodvor izgrađena je do 1909. godine., a Nova obala (319 m) od Crkve sv. Križa do Solske baze 1929. godine. Izgradnja obale prema Kantafigu izvedena je 1948., 1956. i 1970. godine proširenjem i polaganjem velikih blokova. Također je izgrađena obala u Batahovini, za prijam brodova za cement u silose za izgradnju HE Trebišnjica.

Na nekim mjestima nasut je prostor širine preko 80 m. Godine 1975. nasut je "mandrač" između gata Petka i Nove obale. U razdoblju šezdesetih godina uređena je obala na Batali te obala između hotela Lapad i Orsana, gdje je nasut dio širine preko 10 m, a njegov nastavak je do Fakulteta za turizam i vanjsku trgovinu. Tako se izgradnjom operativne obale u Gruškom zaljevu nastavlja sužavanje prirodnog oblika zaljeva sve do današnjih izmjera.



Slika 9. Izgrađena obala na lapadskoj strani zaljeva
Figure 10. The quay constructed along the Lapad side of the bay



Slika 10. Karta prijedloga nautičko-turističkog centra u Gruškom zaljevu
Figure 11. The map of proposed nautical-tourist center on Gruž bay

Gruški je zaljev imao tri razdoblja: 1. prirodni oblik dugodoline do početka 16. stoljeća, 2. minimalno korištenje mora i obale izgradnjom brodogradilišta i ljetnikovaca i 3. nasipanje mora za potrebe širenja luke i željeznice. Svako ovo razdoblje ima svoju gospodarsku podlogu.

Prijedlog izgradnje nautičko-turističkog centra u Gruškom zaljevu predviđa daljnje sužavanje sadašnjeg oblika Gruškog zaljeva i na nekim mjestima skoro isto toliko nasipavanje mora kao na djelovima gruške strane.³

Predviđena je izgradnja pet zona za privez većih ili manjih brodova s pratećim objektima, obalom, pristupom na vezove, infrastrukturom i ostalim.

Plažu "Seke" od "Kuće starog kapetana" trebalo bi proširiti za povećan prihvat kupaca. U zoni "Vranac" trebalo bi omogućiti privez brodova od 70 – 100 m duljine i to za 50 – 60 plovnih jedinica. Predviđen je i veliki lukobran. Zona "Solitudo" predviđena je za privez brodova do 30 m.

Zone "Belveder", "Šipak" i "Orsan", koje su sastavni dijelovi zaljeva, planiranim privezom za brodove do 30 m najviše sužavanju akvatorij zaljeva. To predstavlja i najveću tehničku intervenciju zbog velikog nasipavanja za izgradnju vezova, ceste, obalne šetnice i ostalog. Ovim prijedlogom se plovni put u luci između Kantafiga i rta Šipak svodi na širinu od 150 m, a na prosotru Orsan – Nova obala na 250 m. Prostor na Batali ostaje za male čamce i jedrilice.

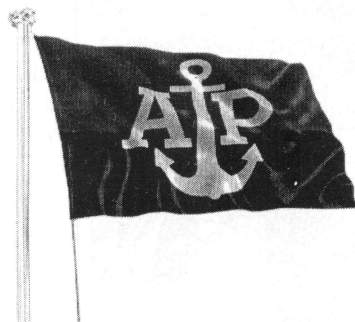
Rukopis primljen: 20.10.1999.

Bez obzira hoće li ovakav prijedlog, ovog ili manjeg opsega, ili neki drukčiji prijedlog biti u igri, obalu zaljeva s lapadske strane treba privesti svrsi za potrebe nautičkog i turističkog prometa.

Gruški zaljev, odnosno luka Gruž u sadašnjim uvjetima korištenja, bez željeznice i jakih cestovnih veza sa zaleđem, svoj daljnji razvoj može osigurati samo orijentacijom na pomorsko-turistički promet, uključujući putničke brodove na kružnim putovanjima, velike brodarice (trajekte), jahte i jedrilice.

Literatura/References

- [1] Rudi Jelić: Gruška luka, Dubrovačko pomorstvo, 1952.
- [2] Rudi Jelić: Luka Gruž, Naše more 1-2/1991.
- [3] Nada Grujić: Ladanjska arhitektura dubrovačkog područja, 1991.
- [4] Ing. Oto Derner: Dubrovnik i željeznica, Dubrovački horizonti
- [5] Pomorska karta Dubrovnik – Gruž 1:5000, Hidrografski institut Split, premjer 1951., dopuna 1975.
- [6] Ante Marinović: Gruž, Croatica Christiana, 1987.
- [7] Razvedenost obale i otoka Jugoslavije, Hidrografski institut Split
- [8] "Porta di Gravosa" - katastarska karta, 1838., Historijski arhiv Split
- [9] "Gravosa" - Plan des Hafens von Gravosa (Dalmatien) – neu aufgenommene in Jahre 1880. im Auftrage der Seebehörde in Trieste
- [10] "Nautičko-turistički centar u Gruškom zaljevu", poseban prilog "Dubrovačkog vjesnika", izdavač: Skupština općine Dubrovnik, Prikaz plovnog puta luke Gruž – prof. dr. sci. Tonko Tabain



ATLANTSKA PLOVIDBA d.d.

Dubrovnik, Hrvatska - Croatia

**PREVOZI ROBU U SLOBODNOJ
PLOVIDBI PO SVIM MORIMA SVIJETA.**

**OBAVLJA PRIJEVOZ TEŠKIH I
IZVANGABARITNIH TERETA
SPECIJALIZIRANIM BRODOVIMA.**

**PREVOZI ROBU U MALOJ
OBALNOJ PLOVIDBI.**

**OD SV. MIHAJLA 1
POŠT. PRET. 192**

**TEL: (020) 352 - 333
FAX: (020) 356 - 148
TLX: 27584 ATLANT RH
27684 ATLANT RH**

³ "Nautičko-turistički centar u Gruškom zaljevu", poseban prilog Dubrovačkog vjesnika, Izdavač: Skupština općine Dubrovnik