

# Preuređenje dubrovačke gradske luke

Kap. Ivo Dujmović

O ovom problemu je već pisano u našem časopisu gdje su naši vrijedni pomorski sportaši drugovi Dr. Tomislav Šoša i tehničar Ilija Burić iznijeli svoja mišljenja i prijedloge. Mislim stoga da i ovaj moj neće biti na odmet, pa stoga donosim sljedeće:

Pri rješavanju problema koji postoji danas u dubrovačkoj gradskoj luci u obzir treba uzeti više faktora.

Među prvim i najvažnijim je naći sretno rješenje proširenja današnje luke a pri tome paziti strogo na arhitektonski sklad okoline, da se isti novim radovima s postojećim objektima stopu u prirodni i logični kontinuitet.

Za postignuće željenog rezultata pri rješavanju ovoga zadatka, pored materijalnih sredstava koji se kad kad moraju žrtvovati — treba u vidu imati i budući porast samog grada a turizma uopće.

Da se nešto u granicama sadašnje luke napravi, bilo bi čisto gubitak dragocjenog vremena a da novac i ne spominjem. Ova luka odavno je preživljena, postala je premalena i uopće nemoguća za današnji turističko-putnički saobraćaj. Zato se i prema tome moramo orijentirati. Svako nadograđivanje unutar granica današnje luke pored ostaloga smanjilo bi i onako skućeni prostor, a da ne govorimo kako bi takva aglomeracija objekata uticala na sadašnji srednjovjekovni arhitektonski sklad same luke i okoline.

Moramo misliti i gledati na budućnost. Moramo misliti na proširenje dubrovačke luke ali tako, da stara luka sa svojim bedemima i mirima ostane u bitnosti kako je postojala nazad više stoljeća, ali da danas sutra ista bude obilna u prostoru i kapacitetu ne samo za današnje potrebe nego i za potrebe koje će neminovno nastupiti budućih decenija (vidi sliku).

— Ovo se može postići samo na jedan način i to izgradnjom novog gata (lukobrana) A. koji bi se protezao od malog rtića kod gradskog kupališta R. u smjeru SW (jugo-

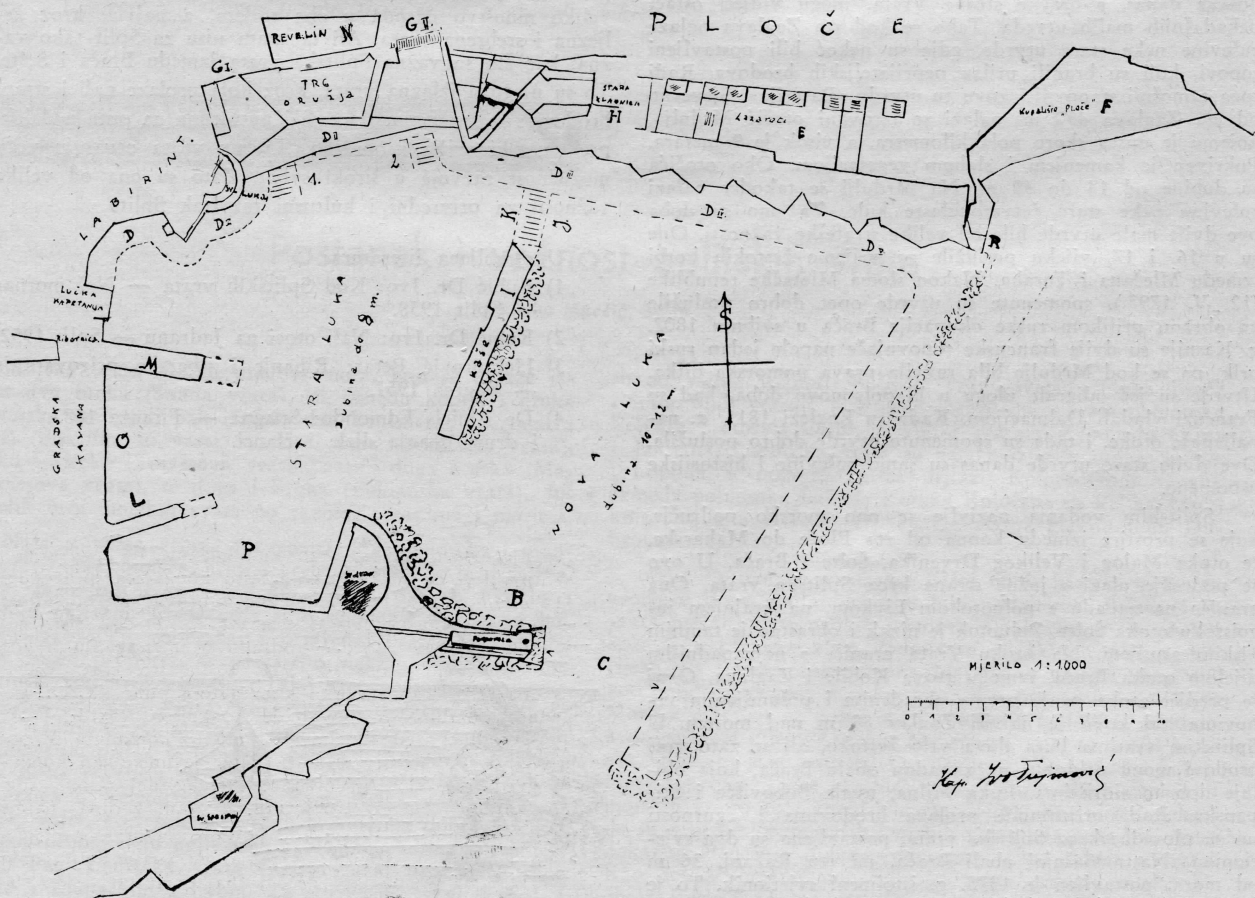
zapada) u dužini oko 250 metara tako da bi pokrивao lukobran »Porporelu« B. za dobrih 30 metara time bi lukobran A. zaštićivao luku od predominantnih vjetrova i valova od SSW (jugo-jugozapada) pa do ENE (istoka-sjeveroistoka) koji prevladaju većim dijelom godine i najviše onesposobljavaju današnju staru luku i ugrožavaju plovne objekte koje zateknu na vezovima.

Razmak C. između novog lukobrana A. i »Porporele« B. treba da bude dovoljan za sigurni brodski saobraćaj — najmanje 50 metara tako da brodovi veće tonaže i gaza do 11 metara mogu nesmetano uploviti i isplivati iz luke.

Konstrukcijom ovog lukobrana A. postiglo bi se više prednosti, među najvažnijim i što nam je cilj — dubrovačka luka imala bi u stvari još jednu novu luku skoro dvostruku od prvobitne srednjovjekovne lučice a obe bi bile sigurne i uspješno zaštićene od svih predominantnih vjetrova i bile bi sigurne za sve vrste plovnih objekata i u svakoj sezoni.

Novi lukobran trebao bi biti kao kontinuitet šetalista uz obalu D.—Dv. koje bi se moralo izgraditi od mjesta stare lučke kapetanije uz obalu zidina I, Posata II i III, stare Klaonice IV i Lazareta V. što bi sve skupa pravilo jednu krasnu i neizmjerne korisnu kombinaciju. Taj predjel bio bi podesan za večernje šetnje i dnevni saobraćaj sa namještanim turističkim objektima u nekadašnjem Lazaretu E. a pogotovo gradskom kupalištu F. — direktno iz samoga grada uz more, bez izlaza na glavni uski i po pješačke opasni put do Ploča.

Ostvarenjem ovog šetalista dobilo bi se mnogo prostora za vez plovnih objekata svih vrsta i kategorija, koje bi u svako doba bile pristupačne vlasnicima a pored toga na sigurnom vezu. Sam lukobran mogao bi biti pristupačan i automobilima ako bi se širina istoga i šetalista prilagodila toj zamisli o kojoj bi trebalo voditi strogo računa s obzirom na današnji a još više na budući moderni putnički saobara-



čaj. Taj put mogao bi se spojiti sa glavnom cestom iz grada kroz prostor ispod prvog mosta, G., ili pak pogodnim usponom gdje je bila stara klaonica H.

Lukobran bi trebao da bude uređen i takovih dimenzija (15 metara širine) da na njegovu obalu slobodno mogu pristajati naši domaći i strani turistički brodovi srednje tonaže, a ne da polaze na sidrište daleko od grada i luke, dočim unutrašnja luka bila bi prepuštena i zonirana prema potrebama i svrhama.

Kaše I. bi trebalo spojiti djelomično sa stalnom nadograđenom obalom, postrance prema kraju ostaviti prolaz J. cirka 20 metara za prolaz manjih čamaca i bolju cirkulaciju morske vode u samoj luci. Ovaj prolaz trebalo bi da bude spojen jednim mostom na luk K. tako da bi Kaše uvijek bile pristupačne u svako doba zainteresiranim osobama osobito profesionalnim ribarima.

U unutrašnjoj luci da se dobiše više saobraćajnog prostora, današnja dva postojeća mula L. i M. mogli bi se produžiti shodno potrebi najviše 15 metara, a gradska kanalizacija s osobito jakim cementnim cijevima izvesti izvan obih luka.

Za spremanje i izvlaku manjih plovnih jedinica moglo bi se predvidjeti navlake. Jedna na obali kod prvog mosta (1) a druga ispod drugog mosta (2). Kod prve navlake (1) put bi se mogao napraviti kako je naprijed spomenuto ispod mosta G., koji bi se mogao spojiti sa putem ispod »Buže« iza grada prolazeći kroz »Posat«, ali svakako na glavni put oko tvrđave »Revelin« N. Time bi se omogućilo prenos čamaca i kolima ili drugim sredstvima po okolnim magazinima. U tu svrhu prostor gdje se nalazi baraka »Neptuna« trebalo bi preurediti i rezervirati za parkiranje automobila za one koji dolaze u posjetu gradu autom; a naročito za one koji dovode svoje motorne ili druge čamce »Trailer« (trajlera) do morske obale.

Pored ovih dviju navlaka kao podobnost za izvlačenje čamaca mogle bi se na podesnim mjestima namjestiti sohe (gruje) koje bi čamce izvučene iz mora odmah ukrcavale na prevozno sredstvo za otpremu i pohranu ili popravak.

Jaružanje unutrašnje luke bilo bi potrebno samo s unutrašnje strane Porporele do ugla tvrđave Sv. Ivana prema Kašama, koji se plićak produžuje znatno prema sredini prolaza između tvrđave Sv. Ivana i Kaša.

Prilikom gradnje obalnog šetališta uz zidine do novog lukobrana odnosno kupališta kod izgradnje obalnog zida do žive obale moglo bi se napuniti raznom sovrnjom kao i materijalom iz samog dna luke koja bi se jaružala, a ostalu zemlju za nasade kakvi su sada u malenom parku gdje se nalazila stara klaonica, dovozom sa stranih gradilišta ili pustih zemljišta.

Prolaz za šetaliste uz obalu trebao bi se urediti kroz prednji dio stare lučke kapetanije i to gdje su svodovi sa stepenicama ili još sretnijim rješenjem tog pitanja sa potpunim rušenjem dotične zgrade, koja je ionako priljepak na staru arhitekturu.

Zoniranje vanjske i unutrašnje luke irelevantna je stvar, koja bi se mogla promijenjivati prema potrebama. Obje luke ad priori služile bi isključivo putničkom, turističkom i sportskom saobraćaju uključivši u ovu posljednju grupu i ribare. U svakom slučaju zabraniti definitivno upotrebu obih luka za pristajanje plovnih objekata kratkih raznom robom kao na pr. vinom, vapnom, drvom, dinjama i drugim materijalom koji bi trebao da bude istovaren u luci Gruž.

Novi gat — lukobran trebao bi da prvenstveno služi za pristajanje putničkih brodova. Prostor i sidrište s jedne i druge strane Kaša isključivo za ribarice, koje bi u isto vrijeme imale prednost za sušenje i popravak mreža i ribarskog alata uopće. Sidrišta i obale u obim lukama namijenjene bi bile za sportske jedinice svih kategorija.

Pristanište M. da se eventualno produži i ostavi za upotrebu manjih putničkih jedinica — lokalnog saobraćaja. Obala O. pred gradskom kafanom za privremeni vez stranih i domaćih sportskih jedinica (jahta) manje tonaže. Pristanište L. da se eventualno produži i ostavi za uporabu i prevoz putnika i turista. Bazen P. da se dodijeli isključivo komercijalnim jedinicama za prevoz turista i publike na izlete na Lokrum i bližu okolicu.

Sa ovim novim gatom — lukobranom riješilo bi se još jedno akutno pitanje t. j. zapriječilo bi se, da se mulj i pijesak sa gradskog kupališta zanaša i nanosi u gradsku luku i spriječavao bi njeno zatrpanje skupa sa izljevom gradske kanalizacije i drenaže sa puteva i zaleda iza grada koji se zajedno slijevaju iz Posata u gradsku luku. Osim toga novi gat bi također poslužio, da se vremenom proširi jedno pjeskovito kupalište u gradu, a što bi se lako moglo postići, da se tokom zimskih mjeseci baca neupotrebljiva sovrnja i materijal umjesto da se plaća za izvoz i baca kud bilo, što u većini slučajeva nema nikakove koristi.

Kako se iz prednjeg može razabrati vjerujem, da bi se jednom zamašnjom finansijskom investicijom za izgradnju dubrovačke luke sretno riješilo ovo aktualno i buduća pitanja koje ne samo da bi služilo svojim svrhama već bi također bilo podesno i u skladu budućih objekata koji su u gradnji na i u mjestu Lazareta, također modernih i nužnih potreba modernog turizma, a konačno bi uljepšao čitav izgled i formirao bi jednu skladnu i logičnu kontinuitet prošlosti za budućnosti.