

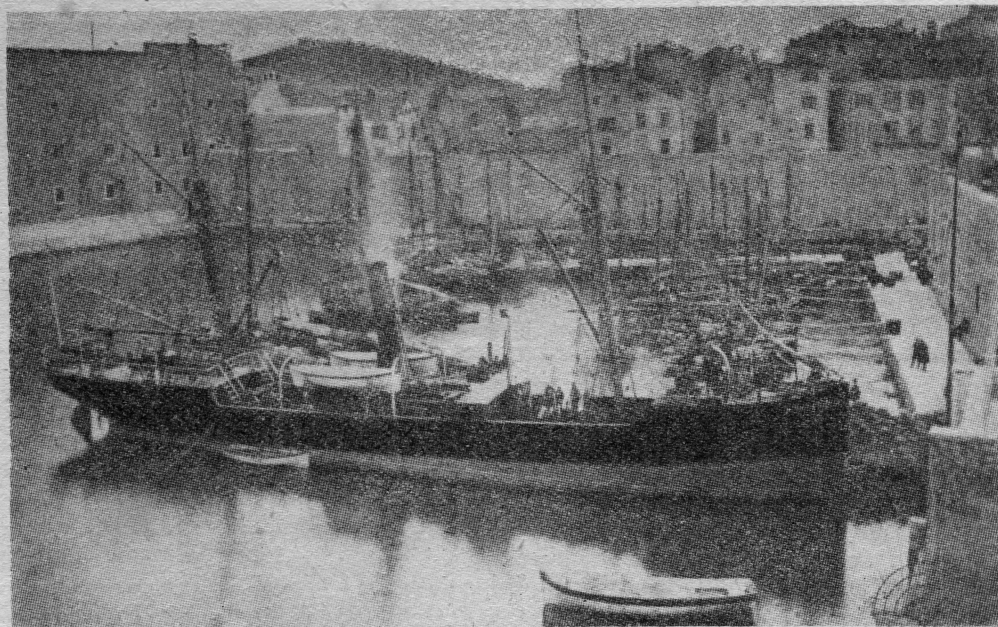
Tri značajne godišnjice dubrovačke pomorske privrede

Jozo Luetić

O prvom Dubrovačkom parobrodu »Dubrovnik«

Vodena para — simbol pobjede industrijske revolucije — u 19. stoljeću je triumfirala u pomorstvu. Ona je dokrajčila tradicionalna ponosna jedra, te pobjedom parobroda nad jedrenjekom označila novu veliku pobjedu čovjeka nad

moćnim prirodnim elementom mora i vjetra. U stvari, godine 1807. praktično je upotrebljen prvi put na svijetu parni stroj za pogon broda, ali tek godina 1838. (kad je p/b »Great Western« prešao Atlantik bez upotrebe jedara) označava početak dramatske borbe između jedrenjaka i parobro-



*Prvi dubrovački parobrod
ulazi u staru Gradsku
luku, 1880. godine*

da. Međutim, prekretnica u dubrovačkom pomorstvu nastaje tek osamdesetih godina kad je dekadencija plovidbe na jedra dostigla svoju najnižu točku. Pomorska društva (poduzeća) dubrovačkog kraja, koja su isključivo imala brodove na jedra, propadaju. To uzrokuje zastoje u pomorskoj privredi dubrovačkog kraja, što katastrofalno djeluje na ekonomsko i moralno stanje naših pomoraca.

Tada su, početkom 1880. godine, Dubrovčani nabavili prvi putničko-teretni parobrod velike obalne plovidbe, koji dobija ime »Dubrovnik«. Brod je sagrađen iste godine u engleskom brodogradilištu u Dumbartonu.

Prema ugovoru o gradnji broda i bilješkama kap. Vlaha Podića, koji je brod preuzeo na brodogradilištu, te prema sjećanju pok. M. Burića (prijatelja kap. V. Podića), koji je često putovao »Dubrovnikom«, donosimo opis prvog dubrovačkog parobroda. Članak nadopunjujemo službenim podacima iz »Annuario marittimo«, te bilješkama iz dubrovačkog časopisa »Slovinac«.

P/b »Dubrovnik« je imao 219 bruto registarskih tona, a u dva skladišta je mogao ukrcati 310 tona tereta. Duljina mu je bila 39,4 metra, širina 6,12, a visina do glavne palube 3,17 metra. Na dva jarbola imao je jedra šošnjače, a na pramčanom letu letno jedro. Zapovjednički most, na kojem su se nalazile sprave za navigaciju, bio je otvoren. U krmenom produženju zapovjedničkog mosta, sa strane dimnjaka, bila su smještena na sohama dva čamca za spasavanje, a jedan manji na krmenom dijelu kasara sa desne strane. Sidra su bila starog tipa, admiralitetska, a pomoću soha podizala su se na palubu. Brod je mogao smjestiti i potpuno opskrbiti za dulja putovanja deset putnika. Kabine za putnike bile su smještene u krmenom dijelu broda gdje se nalazila i blagovaonica. Prostorije za putnike bile su za ono vrijeme pristojno uređene. Kabine zapovjednika, strojara i brodskog komesara nalazile su se u krmenom dijelu, a ostala posada imala je prema ondašnjem običaju zajedničku prostoriju u pramčanom dijelu broda.

Po sredini broda nalazile su se prostorije za stroj. Parni stroj bio je Compoundsystema, sa dva uspravna cilindra i jednim kotlom. Stroj je razvijao snagu od 50 nominalnih konjskih sila, a pomoću njega brod je postizavao brzinu od 9,5 čvorova na sat. Glavni stroj je djelovao pomoću površinskog kondenzatora. Cilindar visokog tlaka imao je 18, a niskog tlaka 33 palca dijametra. Cilindri su bili građeni od tvrdog i jakog metala, tokareni i brušeni. Imao je zračnu, cirkulacionu i nadoljevnu sisaljku. Kaljužna sisaljka bila je horizontalno dvoradna sa ventilima i sjedištima od bronce i motkama od željeza. Injektor je radio pomoću pare, a bio je pričvršćen na boku broda. Površinski kondenzator bio je od valjanog željeza, a cirkulacione cijevi vučene od dobre vrsti mjedi, dok su cijevne ploče bile od bronce. Parni kotao bio je cilindričan vatrocijevni sa radnim tlakom od 67/70. Brodski vijak bio je od lijevanog željeza.

»Dubrovnik« je imao dvije parne dizalice svaka po dva cilindra promjera 4,5 palaca, pomoću kojih je preko jednog derika krcao i iskrcao teret. Brod je bio građen po propisima »Lloyd's Register of Shipping« u Londonu, a bila mu je data klasa 100 A I.

»Dubrovnikom« je zapovjedao iskusni pomorac, kap. Vlaho Podić, rodom iz Kupara kraj Dubrovnika, koji je prije zapovijedao barkom »Dvanaesti dubrovački«, najvećim jedrenjekom »Dubrovačkog pomorskog društva«. Voda palube na brodu bio je vrsni pomorac Pero Ipšić, iz Lopuda, koji je zbog hrabrosti i naročitih mornarskih vrlina bio odlikovan od švedskog kralja srebrenom medaljom sa krunom. Čitava posada brojila je četrnaest ljudi, a svi njeni članovi, osim strojara bili su iz dubrovačkog kraja.

P/b »Dubrovnik« je saobraćao u redovitoj pruzi Dubrovnik — Trst, a kasnije i na pruzi za Bari. Ova pruga nije nikad prekidana. Za vrijeme jakog južnog mora, naročito zimi, mnoštvo bi se naroda sakupilo u dubrovačkoj luci i na Porporeli, da promatraju njegov smion odlazak iz luke. Kroz čitavo vrijeme plovidbe »Dubrovnik« je imao samo jednu havariju — pomorsku nezgodu. U siječnju 1888. godine, u blizini otoka Hvara, nasukao se na podvodni greben kod otočića Pokonjido. Pri operaciji otsukanja broda nisu bila upotrebljena nikakva pomoćna sredstva, već je iskrcajem tereta i nadolaskom plime brod pomoću vlastitog stroja otsukan. Tom prilikom mu je probijeno dno oštrom stijenom, čiji se vrh otcijepio i ostao u koritu broda kao čep ozljede. Brod je bio pregledan u Hvaru i pošto je najprimitivnije osposobljen, preuzevši teret, otputovao je u Trst gdje je bio popravljen.

Prvi dolazak p/b »Dubrovnika« u dubrovačku gradsku luku bio je onda naročit događaj za ovaj kraj. Ogromna masa svijeta sakupila se u luci i na Porporeli da promatraju njegov prvi ulazak u luku. Uz oduševljene pozdrave sakupljenog naroda p/b »Dubrovnik« je prvi put bio privezan uz dubrovačku obalu 19. veljače 1880. godine u 10 sati.

Nabavom prvog dubrovačkog parobroda »Dubrovnik« 1880. godine označava veliku prekretnicu u pomorskoj privredi dubrovačkog kraja. To je bio početak nove ere u našem pomorstvu — parobrodarstvu, u kojem će kasnije Dubrovnik zauzeti opet jedno od vodećih mjesta.

Projektiranje željezničke pruge Dubrovnik-Sarajevo

Uz najodlučniji i najznačajniji preokret u dubrovačkoj pomorskoj privredi 19. stoljeća — nabavu prvog parobroda »Dubrovnik« — dolazi isto tako važan i odlučan momenat dubrovačke pomorske privrede kad se prije sedamdesetipet godina počelo na veliko vršiti pripreme oko gradnje željezničke pruge Gruž - zaleđe.

Povodom priprema oko projektiranja željezničkog spoja Dubrovnik - zaleđe ondašnje dubro-

vačko općinsko vijeće imenovalo je specijalni odbor od sedamnaestorice. Ovaj je odbor imao zadatak da radi na što bržem ostvarenju osnove za izgradnju željezničkog spoja Gruž-Mostar-Sarajevo.

Dubrovačko općinsko vijeće i odbor za izgradnju željezničke pruge Dubrovnik - Mostar - Sarajevo, u 1880. godini, poduzeli su uglavnom slijedeće mjere:

Dubrovačko općinsko vijeće poduzelo je korake kod obližnjih hercegovačkih komuna, da bi i one učestvovala u izgradnji željezničke pruge Gruž - zaleđe uvjeravajući ih da će i oni imati ogromne ekonomske i kulturne koristi prolazom željezničke pruge preko njihovog teritorija. Međutim, ondašnji hercegovački upravljači nisu za to imali smisla ni razumijevanja, pa je dubrovačka općina bila primorana uputiti apel na hercegovački narod. Dubrovačko općinsko vijeće dobilo je od hercegovačkog naroda pomoć u iznosu od 10.000 forinta, dok je dubrovačka općina bila već odredila iznos od 15.000 forinta za početne troškove oko izgradnje željezničke pruge Gruž - Mostar - Sarajevo. Ovaj novac je uglavnom potrošen za premjeravanje i crtanje nacrt. U ovim akcijama oko izgradnje pruge živo učestvuju i dubrovačke komore — trgovačka i obrtnička — sa svojim moralnim i materijalnim priložima.

Odbor za izgradnju željezničkog spoja Dubrovnik - Sarajevo na vrijeme se pobrinuo te je pozvao u Dubrovnik iskusnog stručnjaka Altmana iz Beča sa potrebnim stručnim osobljem (za premjeravanje i crtanje) sa zadatkom da na vri-

jeme pripreme potrebite elaborate oko izgradnje željezničke trase Gruž - Mostar - Sarajevo.

Potrebna službena dozvola od nadležnog ministarstva iz Beča na vrijeme je stigla u Dubrovnik, pa je odbor za izgradnju željeznice sklopio ugovor sa Altmanom. Ovim ugovorom Altman se obavezao, da će do mjeseca travnja 1881. godine pripremiti potrebne nacрте za željezničku trasu Gruž - Mostar - Sarajevo (u početku se mislilo graditi prugu samo do Mostara preko Trebinja!)

* * *

Eto, tako su se odvijali događaji oko rađanja dubrovačkog parobrodarstva i oko spajanja Gruža zaledem sa ondašnjim modernim sredstvom saobraćaja — željeznicom. U isto vrijeme t. j. prije sedamdesetipet godina počeo je

našli pad Dubrovačkih jedara.

»Dubrovačko pomorsko društvo« u Dubrovniku u 1880. godini na svojim redovnim i izvanrednim skupštinama i sjednicama odbora zaključuje, da se smanji društvena glavnica i odobrava se prodaja društvenih brodova. Tako je slično bilo i sa »Pelješkim pomorskim društvom« u Orebiću i sa mnogim manjim brodarskim zajednicama.

Jedrenjaci se slabo traže za prijevoze tereta. Jedrima uspješno konkurira para. Kao brže, jeftinije i sigurnije prevozno sredstvo unajmljuju se parobrodi za prevoz tereta a pogotovo putnika.

U povijesti pomorstva jedra su završila svoju ulogu.