

Prijedlog o preuređenju gradske luke u Dubrovniku

Dr. Tomislav Šoša

Pošto je u posljednjih par godina jako porastao broj sportskih i ribarskih čamaca u Gradskoj luci, to se sve više nameće pitanje kako da se prostrano smjesti taj preveliki broj lađica koje su zbijene na uskom prostoru da se prislanjaju jedna uz drugu.

Drugo još važnije pitanje koje se s time u vezi postavlja jest, kako da se čamci zaštite od kvara i havarije za vrijeme jakih istočnih i južnih vjetrova te uzburkanog mora, koje svojim valovima nadire i lomi plovni park u luci.

Razmišljajući o rješenju ovog problema te uzevši u obzir i ekonomsku stranu pitanja, slobodan sam iznijeti izvjesne sugestije po tom predmetu koje za sobom povlače odgovarajuće adaptacije i rekonstrukcije luke.

Glavno težište čitavog pitanja sastoji se u tome, da se izgradi jedan novi muo (u skici: »M«), koji bi polazio sa južnog rta lukobrana Kaše prema sadašnjem gat u Ribarnice, a završavamo 5—8 metara daleko od vrha ovoga. Na tom bi mjestu oba mula bili povezani mostom i tako spojeni, sačinjavali jedinstvenu cjelinu. Time bi se postiglo sljedeće:

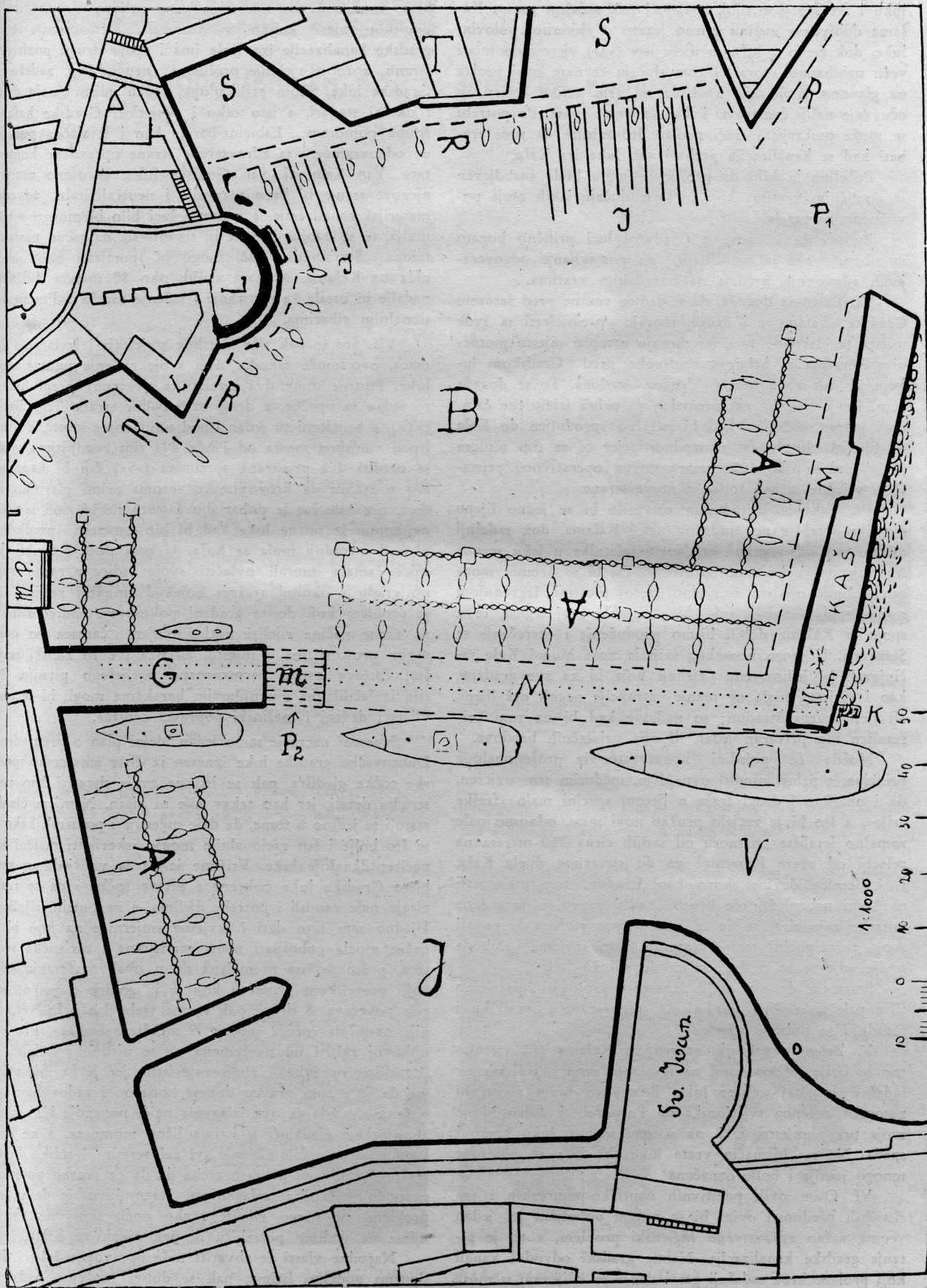
I. Dobilo bi se mjesto sadašnjeg malog gata (»G«) Ribarnice dugog oko 40 metara jedan novi, oko 100 metara dugi gat, koji bi inkluzive sa Kašama i starim gatom iznosio oko 140 metara dužine. Na takom velikom pristaništu, u malu Gradsku luku mogli bi u isto vrijeme pristajati i do tri broda tipa »Karlovac«, a što je još važnije naši, kao i strani, turistički brodovi tipa »Partizanka«, pa i veći, te neki trgovački brodovi, ne bi bili primorani da sa sidrišta pred Lokrumom prevažaju svoje izletnike u Gradsku luku, na čemu se gubi mnogo vremena, već bi ovi brodovi mogli direktno pristajati na taj muo, te brže obaviti iskrcaj i ukrcaj svojih putnika ev. tereta. Te veće lađe, pod sadašnjim uvjetima, ne mogu se uopće uvlačiti u tijesnu luku, dok pristajanjem uz muo do Kaša mogu lako da obave svoj manevar na morskoj širini od oko 40 metara između Kaša i tvrđave Sv. Ivana na mulu s druge strane. Ova vrata (»V«) između Kaša i mula uz tvrđavu Sv. Ivana trebalo bi bagerovati i očistiti kamenito dno, da bi se postigla odgovarajuća dubina za brodove sa većim gazom.

II. Ovakvom izgradnjom dobio bi se unutar luke jedan dosta veliki bazen (»B«) u području između predloženog novog mula, Kaša te sjeverne i zapadne strane luke; bazen miran i zaštićen od svakog nadiranja morskih valova, te bi se u takvoj luci mogao smjestiti mnogo veći broj čamaca negoli do sada, bez bojazni da isti oštećuju jedan drugoga ili da pokidaju svoj vez. Ako bi se tome od sadašnjeg Kluba pomoraca »M. Pracat« (»M. P.«), te uz bar »Labirint« (»L.«) i kopno sve do mjesta vis—á—vis sjevernog rta Kaša izgradila odgovarajuća riva (»R«) za koju bi se lađice privezivale, tada bi se kapacitet luke još više povećao. A ako bi se ta staza vremenom produljila prema istoku uz more ispod gimnazije i Lazareta, onda bi se njo-

me izašlo na kupalište Ploče i time naši kupači iz grada, kao i publika iz Labirint-bara skratili put preko, i onako prometnih, te za djecu opasnih Ploča. Svakako bi prethodno trebalo izdubiti ovaj dio luke uklanjanjem kamenja, stijena i mulja za onoliko, koliko to diktira opadanje mora za vrijeme oseke. Da bi se navedeni bazen što racionalnije iskoristio i da bi u istome vladao jedan skladni sistem i red, trebale bi pomorske vlasti dati svoje stručne direktive i savjete za smještaj sportskih i ribarskih čamaca, kao i kvalitativne te kvantitativne obaveze u vezi sa istima. Čamci bi po mogućnosti, bili svi vezani uz kopno radi lakšeg pristupa na njih. Čamci iz južne polovine luke (»J«) t. j. smješteni između glavnog mula i Pustijerne za vrijeme olujnih dana, kao i prekobrojni čamci, koji ne bi imali svoj vez uz obalu, smjestili bi se u drugi red t. j. dalje od ovog, a po jednom izvjesnom planu, kako bi pri kretanju jedan drugome što manje ometali pristup i odlazak.

Na skici gradske luke nabačen je primjera radi jedan takav smještaj lađica. Pri ovome se zamišlja postavljanje nekoliko podvodno ukotvljenih i jakih lanaca (»A«) od jedne do druge strane obale, a na kojim bi lancima svaki čamac imao vez za pramac i krmu te bi se na taj način izbjeglo na dnu luke veliko mnoštvo raznih sidrišta za svaku pojedinu lađicu, uslijed čega dolazi do zaplitanja sidara, blokova i podvodnih lanaca. Takovim smještajem dobila bi bi se izvjesna simetrija i red čamaca, pružajući ugodan i lijep estetski efekat; naime, čamce privezane za pramac i krmu ne bi vjetar i morske struje kojekuda i bez reda gonilo po luci kao kod vezivanja lađe samo za pramac. Na čamce vezane u drugom redu ne bi se uistinu moglo prilaziti sa obale, ali je taj diskomitet mnogo lakši nego nočno ustajanje po lošem vremenu, nemirni obilasci te pojačavanje vezova po kiši i uzburkanom moru. Osim toga u jako olujnim danima neki čamci, osobito manji, u koliko bi bili na udaru valovja mogu se momentalno izvući na susjedno istezalište i obalu (»I. S.«) i izbjeći opasnost.

Što se pak tiče cirkulacije i drenaže mora unutar dobivenog bazena, kao i ulaska lađica u isti, ovo će se odvijati kroz dva prolaza. Jedan prolaz, i to glavni, imao bi biti između Kaša i kopna s druge strane (»Pl.«). Iz ovog prolaza treba ukloniti stijene i izdubiti dno istoga zbog boljeg i sigurnijeg ulaska koliko lađa toliko mora. Drugi pak prolaz će nastati na mjestu gdje se novi muo približuje starome (»P2«) i isti će biti presvođen sa mostom (»m«) za prolaz pješaka i ev. vozila na muo Kaša. Kroz ovaj drugi prolaz na mulu (širina otprilike 5—8 m) će se za vrijeme lošeg vremena ispod mosta provlačili u taj zaštićeni bazen iz ostalog ugroženog dijela luke da se sklone pred nevremenom. Most (»m«) bi se morao tako postaviti da plima ne smeta prolazu čamaca. Kad ne bi bilo ovog prolaza (»P2«) ugrožene lađe morale bi izlaziti van luke oko Kaša, i tražeći prva vrata t. j. ona između Kaša i kopna sa sjevera došle bi pod udar jakog mora i opasnog



rizika bilo za lađu bilo za ljudske živote. Znamo da su osobito južni i istočni vjetrovi jako opasni za Gradsku luku i sve što je u njoj. Spajajući pak sadašnji gat sa Kašama dobivamo uistinu mirno jezero u sjevernoj polovini luke, dok ćemo u južnom djelu iste (»J«) vjerojatno imati veću uzbibanost mora. U tom slučaju će nam ovaj prolaz na glavnom mulu biti kadkada od vrlo velike koristi za očuvanje naših čamaca t. j. biti će vrata spasa. Po potrebi se može postaviti i treći prolaz, što mislim da neće trebati kad se kanalizacija prebaci van luke iza Kaša.

Poželjno bi bilo da prolaz na mulu bude snabdjeven sa pomičnim vratima koja bi se u slučaju jakih oluja povremeno zatvarala.

Budući da je more u Gradskoj luci prilično bogato sa ribom može se pomišljati i na postavljanje odgovarajućih ribolovnih uređaja na navedenim vratima.

III. Često se događa, da se lađice vezane pred terasom Gradske kafane, a i druge, moraju premješati sa svog mjesta te lutati po luci, jer moraju ustupiti mjesto motornim čamcima sa brodova usidrenim pred Gradskom lukom ili pak zbog nekog drugog razloga. To se događa zato, jer je sadašnji gat premalen da primi izletničke čamce i jahte; međutim, kad bi isti bio produljen do Kaša ne bi dolazilo do tih neugodnosti, jer bi se tim mulom (»M«) dobilo oko 100 metara novog operativnog pristaništa s jedne, a isto toliko s druge strane.

IV. Takvom izgradnjom ostvarilo bi se jedno lijepo i veliko šetalište po gradskoj luci i Kašama, dok sadašnji maleni gat jedva prima građane i izletnike u jeku sezone na zbijenom i skućenom prostoru. Taj bi se promet mnogo udobnije odvijao na jednoj većoj ploštini. Izgradnjom novog mula Gradska luka bi poljepšala svoj izgled, te u spoju sa Kašama dobili bismo produženje i oterećenje sa Straduna. U moru neonskog svijetla novi muo i Kaše sačinjavali bi jedinstvenu cjelinu koja bi za sve građane, kao i turiste, imala ne manje atrakcije negoli naš lijepi, ali ljeti sparni Stradun; to nadasve kad bi na tom pristaništu bio privezan jedan ili više privlačnih brodova.

Možda će pojedini konzervator iz profesionalnog principa, a priori osuditi ovu ideju, međutim sam uvjeren, da i oni kao i drugi traže u ljetnoj sparini malo »freške arije«, a što bi je zacjelo pružao novi muo, odnosno naše zamašno šetalište po moru od svojih cirka 260 metara na relaciji od vrata Ribarnice pa do sjevernog dijela Kaša, t. j. šetnica dužine skoro kao Stradun. Isto tako naši uvidavni urbanisti neće kruto kočiti razvoj i opravdane potrebe zajednice, te će iz razumljivog razloga žrtvovati svoj principijelni stav i ustupiti nam izvjesne slobode ondje gdje se to može i mora dozvoliti.

Smatram da nas ovdje izneseni problemi paralelno tište pak sa nadom očekujem odgovarajuću podršku i suradnju sa njihove strane.

V. Zeleni svjetionik isturen na Kašama (F) vjerojatno bi bolje služio svojoj navigacionoj svrsi negoli njegov sadašnji smještaj unutar luke. Postavljen tamo stajao bi nasuprot crvenog svjetionika na Porporeli, i došao bi na svoje pravo mjesto, t. j. na stvarni ulaz u luku kamo i spada. Na taj bi način vrata luke (V) bila za pomorce mnogo jasnije i bolje označena.

VI. Osim ovih pozitivnih nautičko-pomorskih i turističkih prednosti ovim bi se putem poboljšao još jedan veoma važan zdravstveno higijenski problem, a to je pitanje gradske kanalizacije. Naime gradski odvodni kanali koji prolaze kroz sadašnji gat i danas se izlijevaju u more Gradske luke, trebali bi da se podvodno produže u novi

muo, sprovedu kroz isti i izlijevaju izvan luke, tj. s vanjske strane Kaša (»K«). Na taj bi način more u samoj luci bilo mnogo čistije i bistrije, a ne prljavo i muljevito u onolikoj mjeri koliko je to sada. Prebacivanje ušća gradske kanalizacije iza Kaša ima i svoju drugu pozitivnu stranu, a to je rješenje problema neugodnog zadaha iz Gradske luke. Silom prilika ovaj zadah udišu i naša djeca i okolni stanari, a isto tako i posjetioci Gradske kafane, Kluba pomoraca, Labirint-bara, kao i šetalačka publika uz odgovarajuće i sa zdravstvene strane opravdane komentare. Van Kaša, tj. van Gradske luke, otvoreno more i njegove struje bi brzo raznosile i neutralizirale odvodni materijal kanalizacije, a u samoj luci bilo bi mnogo manje mulja, te se dubina iste ne bi smanjivala na račun nastalog taloga. Strvstveni ribači mogli bi sportirati oko novog ušća na Kašama. Kaše sa svojih oko 80 metara dužine i nadalje bi ostale za rastiranje i sušenje mreža našim profesionalnim ribarima.

VII. Što se pak tiče zimskog smještaja i izvlačenja čamaca, ovo može također naći svoje rješenje unutar same luke. Postoje nime dva terena na sjevernoj strani luke i to jedan sa istočne, a drugi sa zapadne strane Trga Borca (»T«), a smješteni su jedan ispod unutarnjeg mosta, a drugi ispod vanjskog mosta od Ploča. Na tim zemljištima mogu se urediti dva prostrana spremišta (»S«) čiji bi kapacitet bio u stanju da kroz zimsku sezonu primi glavninu lađica, tim više što se dobar dio čamaca ne bi zimi izvlačio na kopno iz mirne luke kad bi bio ostvaren predloženi plan o izgradnji mula sa Kaša. U tom slučaju ne bi vlasnici čamaca morali uvlačiti svoje lađice u razne rupe po gradu i okolini tražeći kojekud smještaj za iste. To je problem koji doista građani pokušavaju individualno i na razne načine riješiti uskladištenjem čamaca po pojedinim prostorijama u mjestu, ali uza sve to zimski smještaj čamaca ostaje permanentno neriješeno pitanje. Na tim izvlačilištima i u njihovim barakama mogli bi se obavljati i drveni i mašinski popravci čamaca.

Izneseni nacrt je samo jedan idejni plan o preuređenju Dubrovačke gradske luke iznesen iz čiste amatersko-sportske točke gledišta, pak se isti ne smije shvatiti kao neki stručni detalj, jer kao takav nije ni pisan. Namjera članka sastoji se jedino u tome, da daje sugestije i podstrek kako bi se što bolje i što racionalnije mogao iskoristiti maleni kapacitet današnje luke. Vrijeme je da se već jednom problem Gradske luke pokrene s mrtve točke i da se realiziraju naše zamisli i potrebe djelima, a ne pustim riječima. Ujedno sam hito dati i izvjesne smjernice na koji bi se način mogla poboljšati njena maritimna i turistička svojstva, pošto je ista premalena da u ovakvom stanju udovolji prevelikom prometu koji se iz godine u godinu sve više povećava. S druge pak strane treba što brže i efikasnije okončati goruće pitanje o smještaju čamaca, kao i o njihovoj zaštiti od nevremena, te se ujedno pobrinuti za istezalište, opravke, i zimovanje istih, jer je krajnje vrijeme da se u tom pravcu donese konačno i zadovoljavajuće rješenje. Možda će ova izlaganja naići ponegdje i na nerazumijevanje gledajući u istima lične momente, a ne društvenu potrebu čije rješenje svi zainteresirani toliko željno traže i isčekivaju, pa zato treba da da svatko pomogne energičnim svojim zalaganjem. Razumljivo je da se ovi problemi ne mogu riješiti preko noći, tim više ako o njima ne vodimo potrebitu ili pak nikakovu brigu.

Narodne vlasti će shvatiti naše opravdane želje i dati sigurno podršku istima, pak se doista možemo nadati u uspješan ishod naših težnja po ovom pitanju.