



Korak D 100



LUKA DUBROVNIK

Ivo Batričević

Ivo Batričević

LUKA DUBROVNIK - KORAK DO 100



LUKA DUBROVNIK D.D.

Obala pape Ivana Pavla II. 1

Za nakladnika:

ŽELJKO RAGUŽ

Urednik:

IVO BATRIČEVIĆ

Tehničko uređivanje:

DUBROVAČKI DNEVNIK

NEDIM BRKOVIĆ

Dizajn i grafička priprema za tisak:

BORIS JOVIĆ (DIVERSA DUBROVNIK)

Ivo Batričević

KORAK DO 100

LUKA DUBROVNIK

Dubrovnik, 2025.

Uvodna riječ

Luka Gruž se spominje još u 10. stoljeću, ali se za istinski početak njezina sustavnog i organiziranog djelovanja uzima početak 20. stoljeća. Dubrovačka luka u Gružu je 15. srpnja 1901. godine bila umrežena u sustav europskih željezničkih pruga izgradnjom željezničke pruge Gabela - Zelenika.

Za datum osnivanja današnje Luke Dubrovnik d.d. uzima se 4. listopada 1947. godine.

Luka je u početku bila teretno-putnička pa je shodno tome uređen jedan putnički gat, a ostatak luke je izgrađen kao pristanište za teretne brodove s dizalicama za istovar i utovar broskog tereta, kao i terminalom za istovar i utovar željezničkih vagona, kojima se vršio transport raznih dobara diljem bivše Jugoslavije.

1. lipnja 1976. godine dolazi do ukidanja željezničkog prometa na liniji Dubrovnik – Čapljina. Odlaskom željeznice, poduzeće je bilo prisiljeno promijeniti poslovnu politiku i investirati značajna sredstva u gradnju operativnih obala. Izgrađen je suvremeni putnički terminal te su podignuta nova zatvorena skladišta.

Tijekom Domovinskog rata grad Dubrovnik je bio u potpunoj blokadi i jedina mu je veza s ostatkom države i sa svijetom bila preko luke u Gružu. Luka je u velikoj mjeri zapaljena, uništena, proizvodne infrastrukture više nije bilo, a operativna obala jako je oštećena.

Luka Dubrovnik je zauvijek ostala i bez svoje pisane povijesti s obzirom na to da je izgorjela gotovo sva predratna dokumentacija, a među njom čak i radne knjižice zaposlenika!

U teškim lučkim prilikama, godine 1997., donesen je Zakon o morskim lukama na temelju kojeg su formirane dvije lučke uprave: Lučka uprava Dubrovnik i Županijska lučka uprava, koje su preuzele gotovo svu dotadašnju imovinu Luke.

Hrvatski fond za privatizaciju je dana 5. veljače 2001. godine izdao Rješenje o pretvorbi „Luke Dubrovnik“, poduzeća za obavljanje lučkih usluga, u dioničko društvo.

Nakon Domovinskog rata, s obalnog dijela luke Dubrovnik uklonjene su sve dizalice.



Željko Raguž

To je značilo usmjeravanje luke Dubrovnik isključivo u smjeru razvoja putničke luke. Radovima koji su započeli 2006., a završeni 2011. godine rekonstruirano je oko 1.000 metara obale te je na toj trasi povećan koristan gaz na 11-11,5 metara. Tako je na području luke Dubrovnik omogućeno pristajanje brodova većih od 300 metara.

Luka Dubrovnik d.d., kao prvenstveni koncesionar, u planu ima izgradnju višenamjenskog terminala za putnike na kružnim putovanjima u unutarnjem bazenu Gruškog zaljeva.

Realizacijom infrastrukturnih projekata, dio luke unutar Gruškog zaljeva planira se namijeniti isključivo za međunarodni i domaći putnički promet, odnosno za brodove na kružnim putovanjima i luksuzne jahte. Područje Batahovine planira se izdvojiti kao trajektna putnička luka, što će biti od velikog značaja za ukupnu prometnu sliku grada.

Uz izgradnju novog terminala za brodove na kružnim putovanjima, Luka Dubrovnik d.d. planira izgraditi i trajektni terminal za linijski promet. Unutar predmetnog trajektnog terminala bi se nalazio i novi autobusni kolodvor. Time će ovo područje dobiti sasvim novi izgled, novo funkcionalno djelovanje, što se pomorskog prometa tiče, uz jedan dodatak – uređenje i dijela za funkcionalnije cestovno prometovanje.

Uz investicije u lučku infrastrukturu, Luka Dubrovnik d.d. kontinuirano ulaže u radnu opremu, vodeći računa o sigurnosti radnih procesa, kao i o zaštiti okoliša. Samo kontinuirano ulaganje u ljude, procese i radnu opremu garancija je daljnjeg uspješnog poslovanja.

Životopis autora knjige

Ivo Batričević rođen je 27. listopada 1958. u Dubrovniku iz pomorske obitelji. Od rane mladosti s ocem je svakodnevno plovio i bio povezan s morem i oko mora. Kao član JD Orsan jedrio je u klasi: kadet, laser i kasnije na krstašu Dragon i kao član posade na Bobari. Od 1968. do 1973. svakodnevno je u ljetnoj sezoni plovio s ocem koji je bio zapovjednik na školskom brodu Nautika na komercijalnim plovidbama i plovidbama s učenicima Srednje pomorske škole. Sudjelovao je u tegljenju Žute podmornice Pera Miljkovića - Limunade iz brodogradilišta Bijela do Dubrovnika i broda Mošćenice iz Igrana kod Makarske koji će u Dubrovniku postati brod - disko klub Nelson 1970. godine. Srednju pomorsku školu upisao je 1973. te aktivno jedrio i plovio kao skiper na jahtama pod domaćim i stranim zastavama.

Kao kadet i časnik plovio je na brodovima: Ivo Vojnović, Kruševo, Bosanka i Jadran od Atlantske plovidbe iz Dubrovnika. Od 1983. radio je kao voditelj brodića Orsan Jedriličarskog kluba Orsan koji je prevezio 50 putnika na jednodnevnim izletima te kao povremena pilotina za Gradsku luku i luku Gruž. Radio je u velikom i malom škveru kluba i na auto dizalici Coles nosivosti 25 tona u vlasništvu kluba. Godine 1989. se zaposlio u Lučkoj kapetaniji Dubrovnik kao stručni referent te je 30 godina radio na graničnom prijelazu.

Za vrijeme Domovinskog rata, osim obaveze u Državnoj službi, dragovoljno je radio na ratnoj dizalici ratnog škvera u JD Orsan. Nakon odlaska u mirovinu nastavio se baviti svojim hobiem, a to je kolekcionarstvo. Batričević se aktivno bavi prikupljanjem starih fotografija i kartolina s temom povijesti Dubrovnika, ali na prvom mjestu su mu ipak brodovi te je i sam autor preko 250000 fotografija kruzera i inače svih plovila koja su doplovila ili plove na našem području. Kako kaže, taj mu je hobi usadio otac od rane mladosti kad je s njegove plovidbe na Atlantskoj plovidbi donio fotoaparate Zorki 3 i Fed. Bavio se fotografiranjem i u svom foto laboratoriju izrađivao fotografije. Početkom 80-tih počeo je koristiti i bolju foto opremu te je fotografirao s dijapozitiv filmom i snimao video kamerama VHS i VHS-c. Najponosniji je na svoju kolekciju originalnih brodskih kartolina kruzera, Ro-Ro putničkih brodova, mornaričkih školskih jedrenjaka i mega jahta kojih ima čak 6000 primjeraka uredno složenih u albumima.

Od 2000. godine aktivno fotografira kruzere s Nevenom Jerkovićem, kap. Miljenkom Sekulom i Markom Kusijanovićem. Punih deset godina Jerković, Kusijanović i Batričević su pisali feljtone za Dubrovački vjesnik. Već četiri godine Batričević piše feljtone na temu mora i brodova za tiskano izdanje i portal Dubrovački dnevnik.



Gruž 2005.

SADRŽAJ

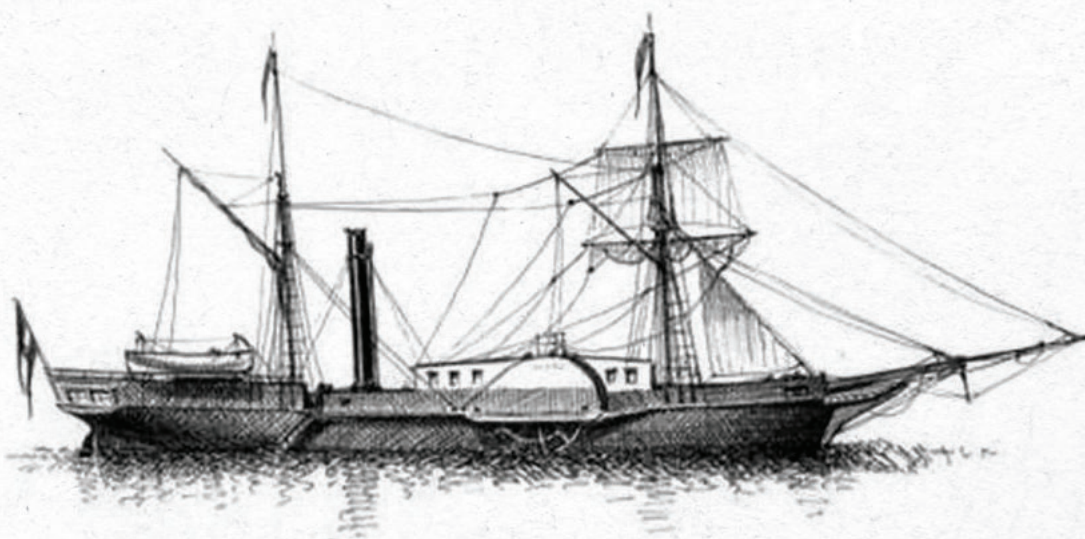
Uvodna riječ	5	Vila u Gružu 30-tih godina	40
Životopis autora knjige	7	Ukrcaj ŠIPAD-ove drvene građe	41
Povijesni razvoj luke, parobrod Barone Stuermer	11	Skladišni prostor luke	42
Gruška luka s navom Dvanaesti Dubrovački	13	Talijanski hidroavion Savoia	43
Gruška obala prije 1900.	14	Dubrovački brik- škuner imena Marija	44
Gruška obala prije 1900.	15	Parobrod Dubrovnik	45
Obala gruške luke nasuta 1901. do Solske baze	16	Četiri podmornice Kraljevine Jugoslavije	46
Stari mul pred hotelom Robert Hollmann	17	Mornarica NDH u luci Gruž	47
Meteor	18	Bombardiranje Luke Gruž 1943.	48
Baron Gautch	19	Rat u Dubrovniku je završio	49
Prinz Hohenlohe	20	Sovjetski parobrod Friderich Engels	50
Erzehorzg Karl, bojni brod	21	UNRRA je poslala pomoć 1946.	51
Presidente Wilson	22	Brundusium	53
Graf Wurmbrand	23	Parobrodi Podgora, Elise, Ceringov, Mihail Frunz	54
Karadjordje i Dubrovnik	24	Oslofjord	55
Nasipanje od Solske baze do mandrača	25	Stella Polaris	56
Završetak nasipanja obale do mandrača	26	Agamemnon i Transilvania	57
Luka Gruž puna brodova	27	El Horriya najstariji brod - jahta na svijetu	58
Luka Gruž oko 1931. godine	28	Naser i Tito i predsjednička jahta El Horriya	59
Zračni snimak luke Gruž fotografiran početkom 30-tih	29	Caronia	60
Školski jedrenjak Vila Velebita	30	Ukrcaj boksita u brod Rijeka	61
Princesa Olga	31	Grade se silosi u Batahovini	62
HMS Queen Elizabeth	32	Parobrod Partizanka	63
Monte Rosa	33	Željeznički magazin (Mančina)	64
Parobrod imena Četvrti	34	Parobrod Konavli od Atlantske plovidbe	65
Kralj Aleksandar I	35	Parobrod Korčula od Atlantske plovidbe	66
Vulcania- Cosulich Line	36	Pilotina Plat	67
Kumanovo	37	Fiesta i pilotina	68
Dalmacija laka krstarica	38	Antika od Atlasa i Proleterka od Jadrolinije	69
Razarač Dubrovnik u Dubrovniku	39	France, jedan od najelegantnijih brodova	70
		Putničko - teretni brod Monte Umbe	71

Ursa - Lošinjska plovidba	72	La Palma je došla prva	108
Žuta podmornica - restoran	73	USS Saipan (CVL-48)	109
Školski brod Nautika	74	Papa Ivan Pavao II.	110
Nelson - brod disko klub pred Kazbekom	75	Astra II	111
Dalmacija izlazi iz luke Gruž	76	Radisson Diamond	112
Nasipanje mandrača 1972.-1973.	77	Caronia - Cunard Line	113
Betonski blokovi za nasipanje mandrača	78	Christina O	114
Tri američka ratna broda	79	Vis i Postira	115
Moskva- nosač helikoptera	80	Saga Rose	116
Volkerfreundschaft	81	Doulos, građen 1914.	117
Avsonia	82	Ocean Monarch	118
Irpinia	83	Talitha G	119
Caribia, ex. Vulcania	84	Queen Elizabeth 2	120
Ivan Franko	85	Rainbow Warrior	121
Ruđer Bošković od Atlantske plovidbe	86	Alexander von Humboldt II	122
Ukidanje željeznice 1976.	87	Belem	123
Pilotine Gruž i Daksa	88	Black Pearl	124
Danae	89	Celebrity Beyond	125
Dmitriy Shostakovich	90	Scarlet Lady	126
Leonardo da Vinci	91	Queen Anne	127
Kruzenshtern	92	Royal Clipper	128
Romanza	93	Sea Cloud	129
Pilotine Garofalin i Grebeni	94	MSC Splendida	130
Skladišta Luke Dubrovnik	95	Norwegian Escape	131
Jadran	96	Dalmacija	132
Slavija I	97	Luka Gruž, radovi 2007.	133
Školski jedrenjak Jadran	98	Luka Gruž, radovi 2011.	135
Hladnjača	99	Uklanjanje silosa na Batahovini	136
Aegean Dolphin i Našička	100	Luka u budućnosti - Bathovina 2	137
Puna Luka Gruž	101	Luka u budućnosti - putnički terminal	138
Argolys i Artemida gore	102	Luka u budućnosti - trajektni terminal	139
Ilirija, gori luka	103	Autodizalice Luke Dubrovnik	140
Adriatik od Atlasa	104	Viličari Luke Dubrovnik	141
Izgorjeli dio lučkih skladišta	105	Elektromobili Luke Dubrovnik	142
Sudar Ilirije i Aurore	106	Vozni park Luke Dubrovnik	143
Svečano postrojavanje u luci Gruž	107	Statistika	144

Povijesni razvoj luke, parobrod Barone Stuermer

Gradski je porat stoljećima bio glavna luka Dubrovnika. Tu su bile Lučka kapetanija, pomorska zdravstvena služba i lučki uredi koji su bili glavni za cijeli dubrovački kraj. Francuzi su za vrijeme okupacije Dubrovnika (1806.- 1813.) izgradili put od Pila do Gruža i Batahovine te su se skelom prebacivali preko Rijeke dubrovačke do Mirinova, a onda cestovnim makadamskim putem kroz Primorje prema Metkoviću i dalje do Pariza (Napoleonov put). Taj put će uvelike pridonijeti povećanju morskog prometa jedrenjacima i parobrodima prema luci Gruž zbog povezanosti s Gradom i zaleđem, ali tek nakon dolaska austrijske vlasti. Za vrijeme francuske okupacije promet se održavao s manjim jedrenjacima tipa pelig, feluka, bracara koji su pristajali i dalje u gradskom portu. Tada nije bio velikog prometa jer plovidba našom obalom nije bila sigurna. Nakon poraza Francuza, Austrijska carevina je nakon Bečkog kongresa i službeno dobila obalu Venecije, našu obalu (osim Neuma) i dio obale Crne Gore. Osjećala se potreba za uvođenjem brodskih linija kako bi se pokrenula poštanska linija te prijevoz robnog i putničkog prometa. Austrijska vlada je 1820. naredila uspostavljanje redovite putničko-teretne linije Trst – Gruž - Trst. Od 1833. ta je linija produžena do Patrasa i održavali su je do kraja 1836. s jedrenjacima tipa golet i brik.

Lloyd Austriaco (Austrijski Lloyd) osnovan 1837. godine, sa svojim prvim putničko-teretnim parobrodima započinje plovidbu 20. kolovoza 1838. godine. Ljeti je to bilo dva puta mjesečno, a zimi samo jedanput, a kroz redovitu putničko-teretnu liniju iz Trsta ticali su luke Mali Lošinj, Zadar, Šibenik, Split, Hvar, Korčulu, Gruž i Kotor. Putovanje je trajalo punih pet dana, a plovidba 49 sati, s obzirom na to da se tada noću nije plovilo. Trajanje plovidbi je bilo: Trst- Mali Lošinj 12 sati; Mali Lošinj- Zadar šest sati; Zadar- Šibenik pet sati; Šibenik- Split pet sati; Split-Hvar tri sata; Hvar- Korčula pet sati; Korčula- Gruž sedam sati, Gruž- Kotor šest sati. Na toj liniji su uglavnom plovili parobrodi: BARONE STURMER, ARCHIDUCA GIOVANNI i ARCHIDUCA LUDOVICO. Od 1844., umjesto Malog Lošinja, svakih 15 dana brod je ticao Rijeku. Od 1853. plovilo se na liniji svakog tjedna, a putovanje je trajalo četiri dana tičući luke Mali Lošinj, Silbu, Zadar, Šibenik, Split, Makarsku, Hvar, Korčulu, Gruž, Meljine, Kotor. Parobrodi



su tada uglavnom dolazili u luku Gruž jer su imali u Gružu više skladišnog prostora za ugljen - garbun koji su koristili za pogon parnih strojeva.

Dana 10. kolovoza 1844. godine, službenik dubrovačke Lučke kapetanije je upisom u knjigu dolazaka i odlazaka brodova zabilježio uplovljenje u Gruž parobroda BARONE STUERMER. Polazna luka mu je bila Trst, a uplovio je sa 153 putnika koje je opisao kao "passagieri della gita di piacere" ili prevedeno na hrvatski "putnici za razonodu". Ovaj je podatak u dubrovačkom Arhivu pronašao Bruno Moravec te ga prvi put objavio u mjesečniku "Naše more" br. 3 iz 1955. godine. Iz istog članka doznajemo da je zapovjednik broda bio kap. Josip Palina. U to su vrijeme državni službenici u austrougarskim lukama vodili statistiku putnika po njihovoj profesiji, a ne po nacionalnosti. Naravno, nesretni lučki kapetan se doslovno začudio kada je po prvi put morao upisati dolazak putnika koji nisu bili trgovci, seljaci, zanatlije, vojnici ili svećenici nego jedna skupina putnika koji su ovamo doplovili samo zbog razonode.

Turizam je u svijetu u to vrijeme još uvijek bio nepoznat pojam. Danas se u svijetu rođenjem modernog turizma smatra onaj već legendarni izlet željeznicom između Stocktona i Darlingtona kojeg je 1841. u Engleskoj organizirao Thomas Cook. Samo tri godine poslije i Dubrovnik je tako zabilježio svoju prvu pojavu organiziranog oblika turizma oko kojega se većina turističkih kroničara slaže da je to bio prvi društveni i zabavni izlet organiziran uz obalu Dalmacije, a to je ustvari bilo prvo kružno putovanje.



Austrijski Lloyd - Prvi grb
Austrijskog Lloydja 1836.



Austrijski Lloyd - zastava i ciminjera

Gruška luka s navom Dvanaesti Dubrovački

Gruška luka s jedrenjakom - navom imena DVANAESTI DUBROVAČKI na navozu škara 1873. godine. Porinuće nave je bilo 1875. uz prisustvo austrijskog cara Franja Josipa I. To je bio najveći jedrenjak koji je ikada izgrađen u dubrovačkim brodogradilištima. Škar se ugasio nakon porinuća, a pored njegovih se ostataka izgradio Mul Petka 1880. Do 1899. taj će se predio potpuno nasuti kao priprema za postavljanje željezničkih šina, a što će biti završeno do 1901. godine. Na tom dijelu, nakon nasipanja i uređenja obale, uređena su skladišta te skladišta na otvorenom, a parobrodi su se vezivali sve do današnjeg prostora place. Izgradnjom gruškog parka Lujo Šoletić 1953. godine željezničke šine se skraćuju do mula Petka. U sjećanje na gruški škar, danas u Gružu postoji ulica koja nosi to ime, Ulica od Škara. (fotografija je u vlasništvu Franjevačkog samostana Male braće u Dubrovniku)



Gruška obala prije 1900.

Interesantna fotografija luke Gruž iz vremena prije 1900. Na tom prostoru još uvijek nema nikakve operativne obale luke, ali postoje izgrađeni mali kratki muli. Iako se na ovoj fotografiji to ne vidi, godine 1880. je izgrađen Veliki mul - Mul Petka i još stariji, ali manji mul koji se nalazio kod gruškog platana, kod budućeg pansiona - hotela Robert Hollmann (zgrada današnje apoteke). Za nasipanje luke koristio se kamen koji se iskopavao od trase željezničke pruge te je završetkom izgradnje pruge 1901. završilo i nasipanje prve uređene operativne obale Luke Gruž od Kantafiga do Solske baze. Nakon uvođenja u promet uskotračne željeznice, promet s brodovima i prekrcaj tereta se višestruko uvećao.



Gruška obala prije 1900.

Još uvijek nije bila nasuta obala od Kantafiga do Solske baze na kojoj će se kasnije položiti tračnice željeznice, a koja će biti puštena u promet 1901. Vidi se Mul Petka koji je izgrađen 1880. godine te se pred njim vide ostaci uništenog gruškog škara na kojima su se gradili jedrenjaci. Iza Mula Petka nalazi se još stariji mul, ali je on manji. Taj mul će nestati nasipanjem obale 1929. godine. Između dva mula vidi se jedrilica bijelog trupa u vlasništvu grofa Kaboge.



Obala gruške luke nasuta 1901. do Solske baze

Obala luke Gruž je nasuta do 1901. do Solske baze s kamenim šutom koji se kopao za trasu željezničke pruge prema Brgatu i dalje. Željeznički kolodvor bio je izgrađen, promet je uskoro trebao krenuti, a Luka započeti graditi svoje resurse. Luka Dubrovnik se u tom periodu naglo razvija te svakoga dana ima sve veći promet za koji je najviše zaslužna željeznica. Promet putnika u luci se povećava nakon izgradnje hotela Imperial 1897. U Gružu je tada bio najpopularniji Grand Hotel Petka koji je izgrađen 1878. i gdje su često boravili putnici koji su dolazili parobrodima, ali i željeznicom.



Stari mul pred hotelom Robert Hollmann

Stari muo pred hotelom Robert Hollmann izgrađen je kao prvi muo na cijeloj obali i prije Mula Petka koji je izgrađen 1880. Stari muo nestaje drugim nasipanjem luke 1929. Na tom mulu su pristajali jedrenjaci i prvi parobrodi s pogonom na bočne lopatice, a kasnije i na vijak. Razglednica je slikana iza 1910. s obzirom na to kako se vidi i tramvaj. Na tom su prostoru danas parking i ostali resursi luke.



Meteor

Parobrod METEOR je za njemačkog broдача Hamburg - America Line (Hapag) s navoza hamburškog brodogradilišta Blohm & Voss porinut u more 15. ožujka 1904. Imao je 3717 bruto tona, bio je dug 112 metara te je mogao ugostiti do 300 putnika. Parni pogonski strojevi trostruke ekspanzije ukupne snage 1550 KS omogućavali su mu preko dvije propele plovidbu brzinom od 11 čvorova. METEOR je prvi puta posjetio Dubrovnik 7. ožujka 1906. kada je s njim u jednodnevni posjet našem Gradu doputovalo 214 putnika. Vraćao se još sedam puta, i to jednom godišnje sve do 10. lipnja 1912. kada je posljednji put doplovio sa 180 njemačkih turista. U ugodnoj i luksuznoj atmosferi ovoga skladnoga broda koji je nalikovao na luksuznu jahtu znali su često uživati i pripadnici njemačke carske obitelji Hohenzollern, među njima i sam car Wilhelm II.



Baron Gautsch

Parobrod BARON GAUTSCH u vlasništvu Austrijskog Lloydja izgrađen je 1908. godine u brodogradilištu Gourlay Brothers Company Ltd., u škotskom gradu Dundee. U redovitu duž-jadransku obalnu prugu od Trsta do Kotora ušao je 16. lipnja iste godine i održavao ju je s polascima iz Trsta utorkom, četvrtkom i subotom. Imao je 2070 bruto tona, bio dug 84,5 i širok 12 metara. Bio je to prvi parobrod koji je s tri propele uplovio u grušku luku. Stapni parni stroj ukupne snage 4600 KS omogućavao mu je za to doba razviti zavidnu brzinu od 17 čvorova. Prevezio je 100 putnika u prvom, 50 u drugom i 150 putnika u trećem razredu. Dana 27. srpnja 1914. BARONA GAUTSCHA preuzima K.u.K. Kriegsmarine (Austro-ugarska ratna mornarica) za transport vojske od Trsta do Kotora, a u povratku prema Trstu za evakuaciju civila iz ratom ugroženih područja. Na svom četvrtom povratnom putovanju 13. kolovoza 1914. godine brod je ukrcao izbjeglice u Herceg Novom, potom u Gružu 22 putnika, Splitu, Zadru, Malom Lošinju i na Rabu. Unatoč izričitoj zapovijedi Kriegsmarinea o režimu plovidbe, zbog vlastitih minskih polja postavljenih radi morske zaštite pulske ratne luke, BARON GAUTSCH nastavio je ploviti preblizu istarske obale. Na polovici puta između Lošinja i Pule brod je udario u podmorsku minu i za sedam minuta je potonuo. Danas je njegova podrtina jedna od najinteresantnijih ronilačkih destinacija.

LUKA DUBROVNIK / KORAK DO 100



Prinz Hohenlohe

Parobrod PRINZ HOHENLOHE izgrađen je u brodogradilištu Gourlay Brothers Company Ltd. u škotskom gradu Dundee, kao i njegov sestrinski brod SS Baron Gautsch. Porinut je 30. travnja 1908. i mogao je primiti 87 putnika prve, 40 putnika druge i 150 putnika treće klase, a imao je 42 člana posade. Vidimo ga vezanog pred Solskom bazom. PRINZ HOHENLOHE nikada nije korišten u vojne svrhe i tijekom cijeloga Prvog svjetskog rata bio je usidren u Prokljanskom zaljevu kod Šibenika. Nakon završetka Prvog svjetskog rata, 1919. godine brod PRINZ HOHENLOHE pripao je Kraljevini Italiji, a 1921. godine dodijeljen je tvrtki Lloyd Triestino, koja ga je preimenovala u FRIULI. Nekoliko je puta plovio s engleskim turistima Jadranom. Jednom ih je prilikom 1926. godine prevezao do Dubrovnika, a godinu dana kasnije članovi English Hellenic Travels Cluba posjetili su Split i Dubrovnik. Jadranskim morem plovio je do 1929. godine kada je prodan filipinskom brodovlasniku koji ga je preimenovao u NEGROS. Dana 16. kolovoza 1939. parobrod je rashodovan.



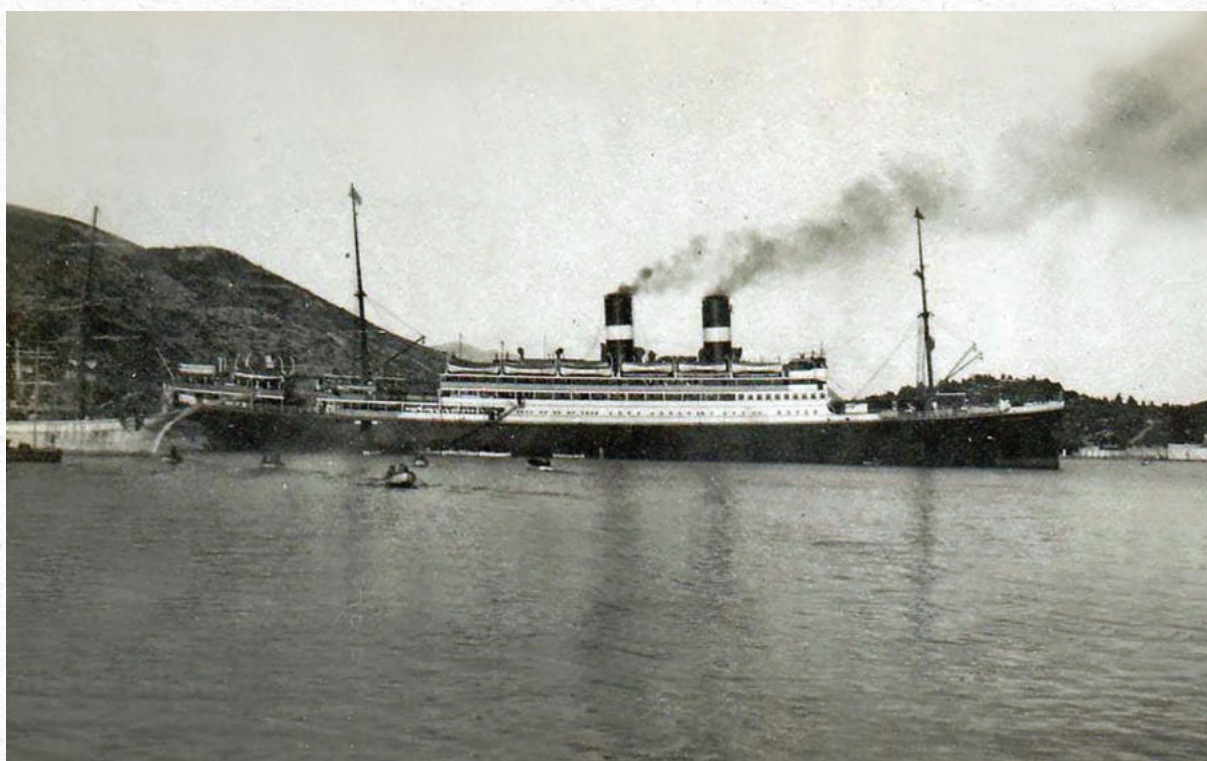
Erzherzog Karl, bojni brod

Erzherzog Karl je bio bojni brod (pre-dreadnought) Austrougarske ratne mornarice. Izgrađen je 1906. godine, a završio je u rezalištu 1921. Imao je 10600 tona deplasmana - istisnine, bio je dug 126,2 i širok 21,8 metara. Parni strojevi ukupne snage 18000 KS su mu preko dvije propele davali brzinu od 20,5 čvorova. Od naoružanja je imao Škoda topove, i to četiri od 24 cm i 12 od 19 cm, imao je još naoružanja manjeg kalibra i dvije cijevi za torpeda. Vidimo ga na sidrištu pored otoka Dakse.



Presidente Wilson

Na navozima brodogradilišta Cantieri Navale Triestino u Monfalconeu (Tržić) izgrađen je 1912. za brodara Unione Austriaca di Navigazione putnički brod KAISER FRANZ JOSEF I. Imao je 12567 bruto tona, bio je dug 152, širok 18,9 metara, mogao je prihvatiti 125 putnika u prvom, 550 u drugom i 1230 putnika u trećem razredu. Glavni pogonski stapni parni stroj snage 12800 KS proizveden u škotskom D. Rowan & Co u Glasgowu, omogućavao mu je plovību brzinom od 17 čvorova. Od 1919. je u vlasništvu Cosulich Line s imenom PRESIDENTE WILSON. Plovi na liniji iz Trsta tičući luke: Dubrovnik, Patras, Palermo, Napulj, Lisabon, New York i povratno putovanje New York, Boston, Lisabon, Palermo, Napulj, Patras, Dubrovnik, Trst. Prvi put je uplovio u grušku luku 27. veljače 1921. Na fotografiji se vidi parobrod vezan u luci Gruž u trovez, to jest po provi ima u moru sidro, a po krmi dvije lancane vezane za obalu. Ovako je redovno plovio sve do 9. travnja 1927., nakon čega je počeo zaobilaziti dubrovačku luku i počeo pristajati u Split.



Graf Wurmbrand

Parobrod crnog trupa je GRAF WURMBRAND. Bio je to najbolji parobrod Austrijskog Lloydja u brzoj pruži od 1895. godine. Čelični parobrod od 952 bruto registarskih tona, dug 73,5 i širok 8,9 metara s jačinom parostroja od 2500 KS, imao je 34 člana posade. Plovio je brzinom od 17 čvorova na sat te mu je trebalo 24 sata za prevaliti put od Trsta do Gruža. Parobrod bijelog trupa je GÖDÖLLŐ u vlasništvu Hrvatsko-ugarsko parobrodarskog društva iz Rijeke. Bio je to parobrod od 869 bruto tona, dug 69 i širok 8,8 metara, a mogao je ukrcati 817 putnika. Parni stroj četverostruke ekspanzije izgrađen u istoimenom brodogradilištu snage 1177 KW omogućavao mu je plovidbu brzinom od 14 čvorova. Punih je 12 godina uspješno povezivao naš Grad s cijelom dalmatinskom obalom, a njegova skladna vizura bila je pravi ukras gruške luke. Nekoliko je puta mijenjao ime i to u ZAGREB, ENRICO BARONI, DALMACIJA, a pod imenom CRES je završio u Brodospasovom rezalištu brodova u Svetom Kaji kod Solina. U veljači 1968. započelo je njegovo rezanje.

LUKA DUBROVNIK / KORAK DO 100



Karadjordje i Dubrovnik

Brod uz mul koji se može vidjeti lijevo je parobrod KARADJORDJE čiji je vlasnik bila Jadranska plovidba, dioničko parobrodarsko društvo Sušak, koji je do 1930. godine imao dvije ciminjere, a kasnije nakon preuređenja samo jednu. Nakon Drugog svjetskog rata biva potpuno preuređen i plovi pod imenom PROLETERKA u vlasništvu Jadrolinije. Brod koji se nalazi desno je parobrod DUBROVNIK od Dubrovačke plovidbe A.D., a prvotno ime broda bilo je LOVRJENAC. Zanimljivo je vidjeti kako s jedne strane čekaju kari s konjima, a s druge automobili. Naravno, pored mula se odmah razvijaju restorani i hoteli. Nakon završetka izgradnje hotela Grand Hotel Petka, 1878. odmah se pristupilo izgradnji mula Petka koji je završen 1880. Restoran desno, kojemu se može vidjeti vanjska taraca je restoran Pavlović u najmu prostora Janka Grabušića. Veliki Mul ili Mul Petka je izgrađen iza Starog mula koji je nestao nasipanjem obale luke Gruž 1929., ali se zato Mul Petka, koji je izgrađen 1880. može smatrati glavnim pokretačem razvoja luke Gruž. Preko mula se vrši glavni teretno - putnički promet, i to nakon 30-tih godina 19. stoljeća nakon što je Austrijski Lloyd uspostavio redovan dužobalni promet iz Trsta. Od 1880. tu dolazi i brod DUBROVNIK od Dubrovačke parobrodarske plovidbe. Mul je bio i glavni pokretač razvoja turizma u Dubrovniku te je naročito radi turista pojačan brodski promet nakon izgradnje pansiona i hotela u 30-tim godinama 20. stoljeća. Svi su turisti u to vrijeme dolazili isključivo parobrodima i to je čak trajalo do izgradnje željezničke pruge 1901., izgradnje Aerodroma na današnjem mjestu od 1962. i izgradnjom magistrale 1965. Makadamski putevi postojali su od ranije i bolje su bili uređeni od početka 19. stoljeća, ali su bili neudobni za putovanje pa su udobni parobrodi imali primat. Mul je produljen za 21 metar nakon nasipanja mandrača 1973. godine.



Nasipanje od Solske baze do mandrača

Te je veljače 1929. palo malo snijega, ali je izmjerena temperatura od -11 stupnjeva zbog čega su pucale vodovodne cijevi u Gradu. To su bili najhladniji dani u cijeloj Europi. Nasipanje ovog dijela obale obavljalo se s kamenom kojega su vadili iz Kave, koja se nalazi iza današnjeg kupališta Copacabana na Lapadu, a kamen su dovodili maonama (teglenicama).



Završetak nasipanja obale do mandrača

Fotografija, na kojoj se vidi kako su završeni radovi na nasipanju dijela obale luke od Solske baze do zgrade današnje Lučke uprave tj. do mandrača, fotografirana je 1930. godine. Uskoro će se obala napuniti otvorenim i zatvorenim skladištima te je u otvorenom dijelu najčešće bio lenjam - drvena građa za izvoz koja je dolazila iz BiH od firme ŠIPAD (Šumsko industrijsko privredno akcionarsko društvo). Fotografiju je za potrebe izrade razglednice slikao J. Tošović.



Luka Gruž puna brodova

Luka Gruž je puna. Može se primijetiti jedan teretni brod na sidrištu kao i jedan kruzer od brodarske kompanije Orient Line, zastave UK. Mali brod, koji se nalazi uz obalu, bijelog trupa je BARLETTA koji je plovio na putničko - teretnoj liniji iz Italije za Gruž i natrag. Brod je izgrađen 1931. Fotografija je s početka 30- tih.



LUKA DUBROVNIK / KORAK DO 100

Luka Gruž oko 1931. godine

Operativna obala u ovom trenutku bila je uređena od Kantafiga do mandrača. Luka je bila puna drvenih jedrenjaka koji su uglavnom plovili na jedra, a neki od njih imali su i motor. Svi su ukrcavali ili iskrcavali pa čak i nije bilo dovoljno mjesta za svih pa su se snalazili s vezom. Na fotografiji se može vidjeti i skladište zvano Mančina, a i dvije lučke dizalice imale su isti nadimak. Nosivost dizalica je bila 1,5 tona. Skladište Mančina izgrađeno je pred Prvi svjetski rat te su tada i postavljene dizalice. Ovo skladište i danas služi svrsi, s druge strane je glavni dubrovački Autobusni kolodvor.



Zračni snimak luke Gruž fotografiran početkom 30-tih.

Na ovoj fotografiji se može vidjeti kakav je tada bio brodski promet. Može se vidjeti jedan brod koji se nije ni mogao cijelom dužinom nasloniti na obalu već se naslonio na drugi brod s morske strane. Željeznički promet bio je u punom pogonu te se kompletan promet tereta obavljao morem i željeznicom. Lučke dizalice radile su punim kapacitetom, a otvorena i zatvorena skladišta bila su puna. Na prvom krovu s donje strane piše ime skladišta Našička. Tu je, naravno, i skladište kojega stariji i danas zovu Mančina i taj su naziv imale i lučke dizalice pored zgrade, a danas je u donjem dijelu glavni gradski Autobusni kolodvor. Također, u moru se vidi plutača koja označava plićinu.



Školski jedrenjak Vila Velebita

Školski jedrenjak tipa bark - škuna VILA VELEBITA, od 259 BRT-a, duljine 35,7 metara izgrađen je u njemačkom brodogradilištu Howaldswerke u Kielu. Jedrenjak je imao 13 jedara, ukupne površine do 700 metara kvadratnih i mogao je razviti zavidnu brzinu do 13 čvorova. Imao je 20 članova posade, a mogao je primiti 40 učenika na praksi. Pomoćni pogon bio je parni stroj trostruke ekspanzije jačine 300 KS. Upisan je 1908. u knjigu brodova kao jahta i kao školski brod Odjela za kulturu i školstvo Kraljevine Hrvatske, Slavonije i Dalmacije, matična luka bila mu je Bakar. Koristila ju je Državna pomorska nautička akademija u Bakru.

VILA VELEBITA obavljala je plovidbe Kvarnerom u smislu praktičnog usavršavanja nautičara, od subote do ponedjeljka Jadranskim morem te tijekom školskih praznika po Sredozemlju. Tijekom prvog putovanja uplovio je u Gruž u ponedjeljak 5. listopada, a u utorak 6. listopada 1908. krenuo je za matičnu luku Bakar. Talijani su ga zaplijenili u takozvanom travanjskom ratu 1941., kada dobiva novo ime PALINURO, a tijekom samog rata bio je na vezu u Veneciji. Izravno prije sklapanja primirja između Italije i Saveznika, tri su jedrenjaka (AMERIGO VESPUCCI, CRISTOFORO COLOMBO i PALINURO ex. VILA VELEBITA) 8. rujna 1943. poslana iz Trsta u Pulu, gdje su 9. rujna primili zapovijed da prosljede u Boku kotorsku. Ta je zapovijed nakon isplavljenja poništena i brodovi su poslani u Brindisi. Putem je PALINURU ponestalo ugljena i vode za kotao. Rano ujutro 10. rujna poslan je ukrcati gorivo u Ortoneu, gdje su ga zaplijenili i potopili Nijemci. Nakon rata je izvađen i izrezan.



Princesa Olga

Britanski brodar Royal Mail Steam Packet Company u sam je osvit Prvog svjetskog rata u brodogradilištu Workman, Clark & Co. u irskom Belfastu naručio izgradnju putničko-teretnog transatlantika od 8267 bruto tona. Brod je bio dug 137, širok 17,3 metara, a na porinuću 8. rujna 1914. godine kršten je imenom EBRO. Parni kotlovi četverostruke ekspanzije loženi ugljenom, ukupne snage 8000 KS omogućavali su mu preko dvije propele brzinu od 14 čvorova. Bio je namijenjen putničko-teretnim plovidbama preko Atlantskog oceana. Imao je vrhunski uređen interijer za maksimalno uživanje putnika u plovidbi i zato je mogao prihvatiti samo 278 putnika u prvom i 328 u drugom putničkom razredu. Božo Banac, koji je bio većinski vlasnik Jugoslavenskog Lloydja, kupio ga je 1931. i dao mu ime PRINCESA OLGA te ga upisao u registar brodova u Dubrovniku. Od travnja do studenog održavao je dvotjednu turističku prugu s polaskom iz Trsta tičući luke Split, Pirej, Haifa, Aleksandrija, Dubrovnik i Veneciju. Bio je najveći brod koji je mogao proći Korintskim kanalom. Povremeno je plovio i na kružnim putovanjima Sredozemljem. U tim plovidbama Dubrovnik im je bio nezaobilazna luka, a velikom broju njih i luka ukrcaja - iskrcaja (home port). Za vrijeme boravka u luci Gruž dio putnika su manjim brodićima prevozili do Komolca na kušanje vina u vinariji Pera Kolića. Početkom 1940. godine PRINCESA OLGA je prodana portugalskom brodaru Companhia Colonial de Navegacao koji joj je promijenio ime u SERPA PINTO. Dana 5. rujna 1954. godine je započelo rezanje u rezalištu brodova u Antwerpenu.

LUKA DUBROVNIK / KORAK DO 100



HMS Queen Elizabeth

HMS QUEEN ELIZABETH je 16. listopada 1913. porinut u brodogradilištu Portsmouth Royal Dockyard, a potpuno opremljen stupio je u službu u siječnju 1915. Bio je to prvi bojni brod koji je za svoj parni pogon upotrebljavao naftu umjesto ugljena. U svojoj klasi često je imao ulogu kao zapovjedni brod flote - flagship. Bio je veći i brži od svih ostalih bojnih brodova, imao je jaku borbenu moć, jednostavno rečeno za ono doba je bio najveći i najmoćniji brod u Prvom svjetskom ratu pa su ga se svi ostali protivnici bojali. Bojni brod QUEEN ELIZABETH je bio dug 196,2, širok 27,6 metara, imao je gaz od 10,1 metar. Imao je 33974 tona punog deplasmana – istisnine. Pokretale su ga dvije serije Brown-Curtis parnih turbina, koristeći paru iz 24 kotla Yarow ukupne snage 75 000 shp (shaft horsepower -izmjerena snaga na osovinama). S pogonom na četiri propele postizao je maksimalnu brzinu od 24 čvora, a radijus kretanja od 5000 nautičkih milja pri brzini od 12 čvorova. Dok je služio kao zapovjedni brod flote, opsluživala ga je posada od 1262 časnika i mornara. S glavnom bitnicom od 8 topova kalibra 381 mm, pomoćnom bitnicom od 16 (poslije 12) topova kalibra 152 mm, dva topa od 76 mm i dvije torpedne cijevi od 533 mm te oklopom debljine i do 330 mm, kao ploveća tvrđava dokazivao je svoju kakvoću i moć još desetljećima iza, poprilično dugo i tijekom Drugog svjetskog rata, iako su kasnije građeni veći i moćniji bojni brodovi. Fotografiran je na sidrištu pred Daksom sredinom 30-ih godina.



Monte Rosa

MONTE ROSA je izgrađena 1930. za njemačku brodarsku kompaniju Hamburg Süd, a koristili su je za prijevoz njemačkih iseljenika u Južnu Ameriku i kao brod za krstarenje. U Drugom svjetskom rata rekvirirana je za potrebe njemačke mornarice. Tijekom rata preživjela je dva slučaja u kojima su je Saveznici pokušali potopiti. Nakon Drugog svjetskog rata, Ujedinjeno Kraljevstvo zaplijenilo je brod kao ratnu nagradu i preimenovalo u EMPIRE WINDRUSH. Ostao je u službi kao vojni brod do ožujka 1954. Dok je plovio Sredozemnim morem došlo je do eksplozije i požara u strojarnici pri čemu su stradale četiri osobe. Pošto je požar izmakao kontroli, brod je napušten, a ostalih 1494 putnika i članova posade je spašeno. Prazan brod ostao je plutati i gorjeti gotovo dva dana i na kraju je potonuo tijekom pokušaja spašavanja. Brod je fotografiran na sidrištu pred lukom Gruž 7. svibnja 1936.



Parobrod imena Četvrti

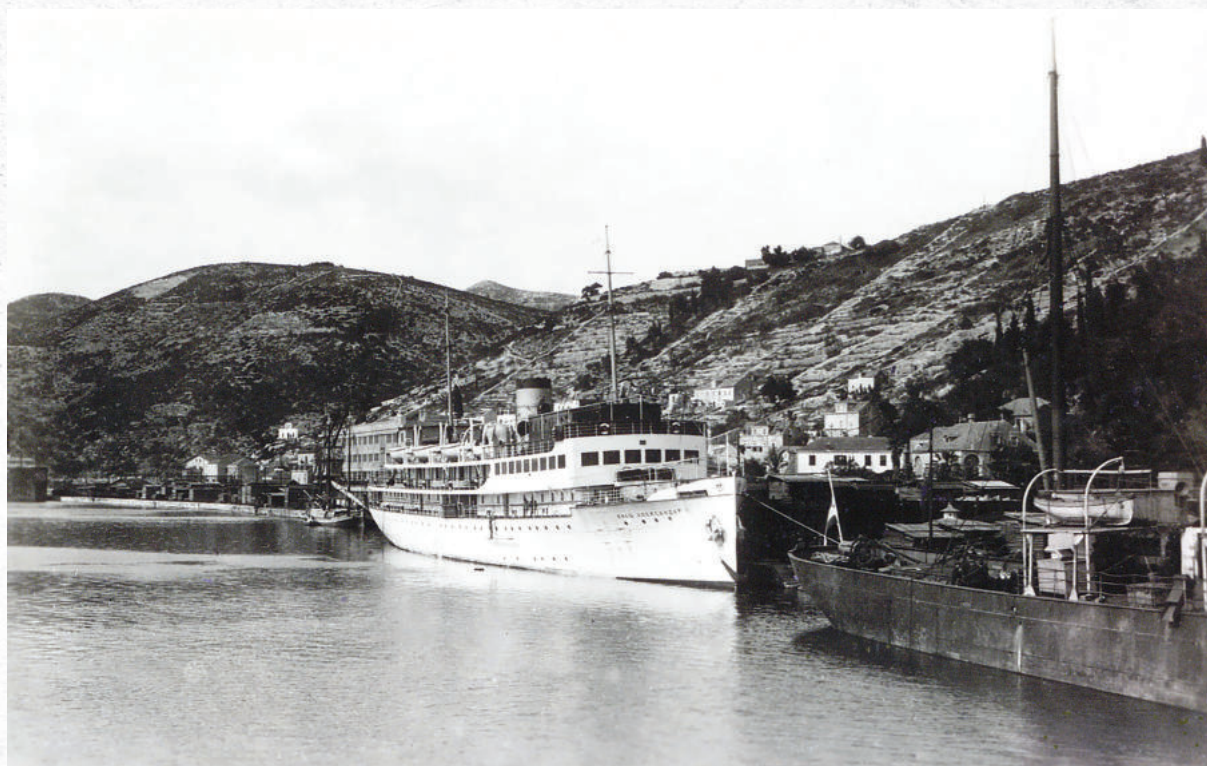
Parobrod imena ČETVRTI fotografiran je na Lapadskoj obali između bivšeg škvera Mata Krile i današnjeg hotela Lapad gdje je bio vezan u četverovez. Bio je u vlasništvu dubrovačke broderske kompanije "Prvo dalmatinsko trgovačko društvo s.o.j.", koje iza Drugog svjetskog rata mijenja ime u Radeljević. Imali su pet parobroda: PRVI DALMATINSKI, DRUGI DALMATINSKI, TREĆI, SVAROG i ČETVRTI. Prije Drugog svjetskog rat broderska kompanija se ugasila. Parobrod imena ČETVRTI je izgrađen 1884. godine pod imenom Hungaria za Hamburg America Line (Hapag) iz Hamburga. Imao je nosivost 3150 tona, bio je duljine 88,6, širine 11,1 metara, a pogon parni stroj uz brzinu 8,5 čvorova. Mijenjao je vlasnike i imena 1910., 1919., 1921., a 1930. ga je kupilo Prvo dalmatinsko trgovačko društvo s.o.j. Godine 1941. biva torpediran kod Malin Heada u Irskoj te su ga odmah popravili i prodali Irish Shipping Co., a svoje plovidbe završava 19. siječnja 1948. u Dublinu.



Kralj Aleksandar I

Godine 1932. izgrađen je najveći putnički parobrod za Dubrovačku parobrodarsku plovidbu a.d. imena KRALJ ALEKSANDAR I. Ovo je ime dobio kako bi se postigli veći državni i ostali poticaji u to vrijeme. Imao je 2463 bruto registarskih tona, bio je dug 86 metara. Dva parna stroja ukupne snage 5000 KS preko dvije propele su ga pokretale brzinom od 14 čvorova na sat. Od 1. travnja 1932 započeo je ploviti u redovnoj liniji od Venecije i Trsta do Kotora s među lukama te je, naravno, pristajao i u luci Gruž. U njegovim putničkim kabinama su bila 202 kreveta. Za vrijeme Drugog svjetskog rata Talijani su ga rekvirirali te je služio talijanskoj mornarici kao bolnički brod. Stradao je od mine 9. rujna 1943. godine kod rta Papas nedaleko od Patrasa u Grčkoj. Na fotografiji se vidi parobrod u luci Gruž koja je fotografirana 1933. godine. Luka je puna lenjama, drvene građe, koja se dovozila iz BiH sa željeznicom, a odvozila s brodovima kao izvozni teret. Vidi se skladište zvano Mančina i dvije dizalice s istim nadimkom, a njihova nosivost je bila 1,5 tonu.

LUKA DUBROVNIK / KORAK DO 100



Vulcania- Cosulich Line

VULCANIA je s navoza porinuta u more 18. prosinca 1926. godine u brodogradilištu Cantieri Navale Triestino u Monfalconeu za Cosulich Line, a bila je namijenjena za prijevoz 310 putnika u prvom, 460 u drugom, 310 u putničkom i oko 700 putnika u trećem razredu. Na prvo je putovanje zaplovila tek nakon pune dvije godine opremanja 19. prosinca 1928. godine iz Trsta preko Patrasa i Napulja do New Yorka. Imala je 23970 bruto tona, bila duga 193 metara, a parni joj je pogon omogućavao brzinu od 19 čvorova. Već 1930. godine mijenja parne strojeve dizelskim Burmeister & Wein od kada plovi brzinom od 21 čvora. Novi B&W strojevi još su jednom zamijenjeni 1935. godine s novim Fiatovim motorima. VULCANIA je od 1932. održavala liniju iz Trsta do New Yorka tičući luke: Venecija, Dubrovnik, Patras, Messina, Palermo, Napulj, Cannes, Alžir, Gibraltar, Lisabon, Casablanca, Madeira i Boston. U prospektu tiskanom za putnike putovanja na koje je VULCANIA pod zapovjedništvom kapetana Ante Hreljića zaplovila 14. srpnja 1934. godine iz New Yorka, navedene su luke ticanja: Boston, Madeira, Gibraltar, Alžir, Napulj, Palermo, Taormina, Patras, Dubrovnik, Venecija i Trst. VULCANIA je dolazila u luku Gruž i nakon Drugog svjetskog rata i dva puta 1972. pod imenom CARIBIA. Godine 1974. je izrezana u Tajvanskom rezalištu u Kaohsiungu. Priložena fotografija je iz 1934. godine.



Kumanovo

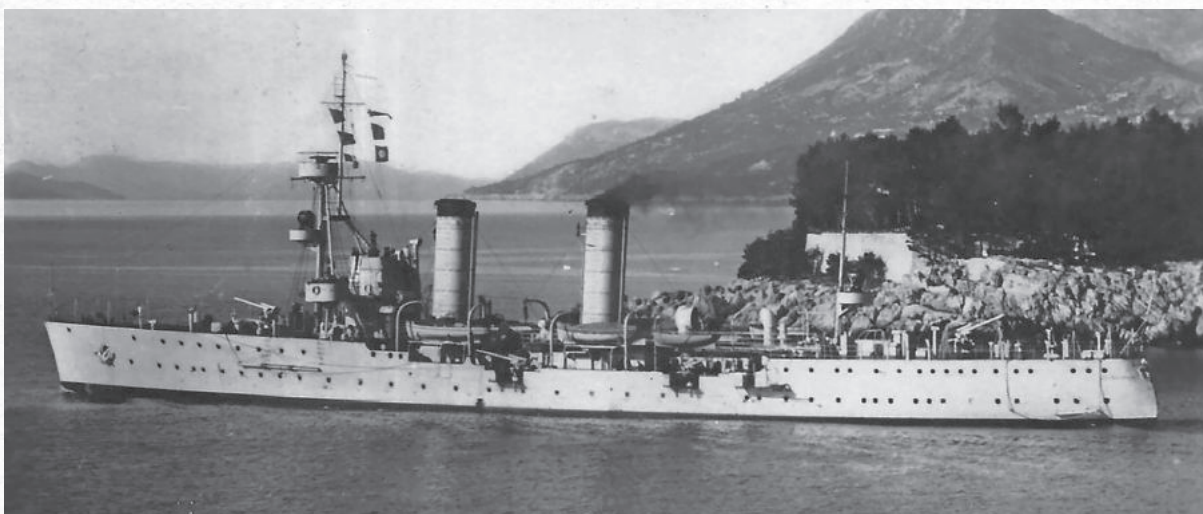
U švedskom brodogradilištu Kockum u Malmeu za švedskog brodovlasnika izgrađen je 1907. parobrod imena PRINSESSAN MARGARETA. Na fotografiji se vidi elegantni parobrod kako izlazi iz luke Gruž sredinom tridesetih godina. Parobrod KUMANOVO je bio u vlasništvu Dubrovačke parobrodarske plovidbe a.d., imao je 1409 bruto registarskih tona, bio je dug 77,4 metra, plovio je brzinom od 17 čvorova. Prvi je put uplovio u dubrovačku matičnu luku 26. veljače 1924. godine. Brod je uspješno plovio na redovnoj liniji između Kotora, Dubrovnika, Splita i Venecije. Kapitulacijom Jugoslavije u takozvanom Travanjskom ratu 1941. godine, KUMANOVO pada u talijanske ruke. Dobio je novo ime CORFU, ali nakon talijanske kapitulacije je u savezničkim rukama. Od 1944. godine bio je sklonjen u La Vallettu na Malti gdje mu je vraćeno njegovo staro ime KUMANOVO. Nažalost, nakon toga nije više dugo plovio. U savezničkim akcijama na Siciliji, KUMANOVO je 27. prosinca 1944. godine bombardiran i potopljen.

LUKA DUBROVNIK / KORAK DO 100



Dalmacija laka krstarica

Krstarica DALMACIJA kao novogradnja je porinuta u more 18. srpnja 1899. godine u brodogradilištu AG Weseru u Bremenu kao laka krstarica imena NIOBE. Bila je to druga od 10 brodova klase Gazelle, prve i najbrojnije klase prvih lakih krstarica koje je izgradila Njemačka. U lipnju 1900. godine NIOBE je bila potpuno opremljena i počela je s probnim vožnjama. Bila je duga na vodenoj liniji 104 i široka 11,8 metara, imala je 2650 tona deplasmana. Bila je izgrađena od najboljeg čelika koji je imao posebnu osobinu, za ono vrijeme revolucionarnu. Predviđeno je da uz dužnosti u domaćim morima zastupa i njemačke interese u dalekim toplim morima, posebno u Istočnoj Aziji i Polineziji. S brzinom od 22 čvora, u ono vrijeme bila je zaista brz brod. Imala je dva parna stroja trostruke ekspanzije, svaki po četiri cilindra, koji su davali ukupnu snagu od 9000 KS. Naoružanje NIOBE sastojalo se od 10 topova kalibra 105 mm i nekoliko brzometnih topova kalibra 50 i 37 mm. Osim toga, brod je imao dvije podvodne torpedne cijevi kalibra 450 mm. Brzometni topovi i torpedne cijevi uskoro su bili uklonjeni, jer nisu odgovarali modernom napretku naoružanja. Nakon primanja u službu 1900. služila je prvo kao flotna krstarica, nakon čega je bila u kolonijalnoj službi na Dalekom istoku i Polineziji od 1906. do 1909. S izbijanjem Prvog svjetskog rata NIOBE je bila zastarjela te je poslana u raspremu. Dana 24. lipnja 1925. prodana je Kraljevini SHS te je dobila novo ime - DALMACIJA. Nakon preuređenja, krstarica je služila kao školski brod, a između dva rata uglavnom je plovila u povremenim školskim krstarenjima istočnim i zapadnim Mediteranom. Flota Kraljevine se dolaskom Drugog svjetskog rata raspala politički i vojno, a DALMACIJU i najveći dio flote zarobili su Talijani nakon 17. travnja 1941. te su je preimenovali u CATTARO. Kapitulacija Italije zatekla ju je u Puli gdje su je 11. rujna 1943. zaplijenili Nijemci te su joj vratili njeno staro ime NIOBE. Dana 19. prosinca 1943. nasukala se na pješčani sprud u uvali Sv. Ante na južnom dijelu otoka Silbe. Tijekom noći 22. prosinca 1943. engleski torpedni čamci MTB 298 i MTB 276 su je dodatno pogodili s dva torpeda. Smrtno je stradalo 17 članova posade, a 16 teško ranjeno. Krstarica je time trajno bila onesposobljena i bila je napuštena od posade. Za nju je rat bio završen i ostavljena je tako nasukana da lagano trune sve do 1952. godine kada je olupinu Brodospas iz Splita odvuкао u rezalište.



Razarač Dubrovnik u Dubrovniku

Razarač DUBROVNIK bio je prvi suvremeni razarač kojega je po narudžbi Jugoslavenske kraljevske ratne mornarice projektiralo i izgradilo škotsko brodogradilište Yarrow Shipbuilders iz Glasgowa 12. prosinca 1931. godine. Kralj Aleksandar I. otplovio je njime u službeni posjet Francuskoj 1934. gdje je u atentatu ubijen, a njegovo tijelo razarač je vratio iz Marseillea u Split. Od 15. travnja 1941. brod je bio u službi talijanske ratne mornarice pod imenom PREMUDA. Nakon kapitulacije Italije, Premuda se našla u đenovskoj luci na obnovi zaliha, gdje su je zarobili Nijemci 9. rujna 1943. godine. Brod je ponovno uveden u službu 18. kolovoza 1944. pod oznakom TA32 kao jedan od brodova desete flotile sa sjedištem u Genovi koja je krstarila po Ligurskom moru. Potopila ga je vlastita posada u luci Genovi 24. travnja 1945. nešto prije nego što su saveznici zauzeli grad. Na priloženoj se fotografiji ovaj brod vidi u Dubrovniku sredinom 30-ih godina.



Vila u Gružu 30-tih godina

Jahta VILA u vlasništvu jugoslavenske Kraljevske ratne mornarice, fotografirana je na mulu Petka 30-ih godina. Izgrađena je 1896. od prvoklasnog češkog čelika u STT-u u Trstu kao jahta pod imenom OSSERO, a ime je dobila po mjestu Osor na otoku Cresu. Bila je građena za nadvojvodu Karla Stephana von Habsburg-Lothringena, nećaka cara Franja Josipa I. Jahta je bila duga svega 44 metra, široka 6,2 i visoka tri i pol metara s pogonom na paru. Tako je jahta Njegova Veličanstva pripala elitnoj Austrougarskoj ratnoj mornarici i danas je jedini brod iz tog doba. Građena kao privatna carska jahta ubrzo je postala zapovjedni brod carskog i kraljevskog jahtaškog kluba, ugošćujući okrunjene glave i cijelu tadašnju europsku elitu. Jahta 1901. mijenja ime u DALMAT, nakon Prvog svjetskog rata je dodijeljena mornarici Kraljevine SHS te dobiva ime VILA. Za vrijeme Drugog svjetskog rata plovila je pod talijanskom zastavom kao topovnjača i nosila ime FATA. Nakon Drugog svjetskog rata vratila se u sastav JRM pod imenom ORJEN te još jednom 1953. promijenila ime u ISTRANKA. Nakon što je 1970. godine bila otpisana kao vojni brod JRM-a te je bila u vlasništvu Union Dalmacije, a od njih su je kupili Duje Krstulović i Stipe Tolj. ISTRANKA je sve do 1991. bila vezana na rivi kao ploveći restoran po čemu je ostala zapamćena na brojnim fotografijama i razglednicama. Više godina kao brod-restoran bio je privezan uz splitsku rivu, a zatim prodan Talijanu koji ga je želio preurediti u brod muzej i smjestiti blizu Genove. Tek kad je prodan talijanskom industrijalcu i parlamentarcu, počelo se govoriti o važnosti broda koji je već zaslužio spomenički status. Tako je ISTRANKA nakon stogodišnje plovidbe morima svijeta uplovila u burne diplomatske vode i na koncu ipak, nakon dugo godina i propadanja, od 2023. dobila je novog vlasnika. To je Udruga lađara Neretve koja je planira restaurirati i postaviti kao brod muzej u Metkoviću.



Ukrcaj ŠIPAD-ove drvene građe

Na fotografiji iz sredine tridesetih godina vidi se ukrcaj lenjama, drvene građe na brod koji je dolazio izgradnjom željeznice do luke Gruž od 1901. godine. Taj lenjam je bio izvoz iz BiH od ŠIPAD-a. Priča o ŠIPAD-u započinje još u 19. stoljeću kada je, nakon što je Austro-ugarska Monarhija anektirala Bosnu i Hercegovinu, njemački poduzetnik Otto Steinbeis 1892. godine započeo iskorištavanje njihovih šuma. Tvrtka Bosanska šumska industrija - akcijsko društvo registrirana je 1900. godine, imala je sjedište u Drvaru i već je tada zapošljavala 2800 radnika. Nakon Drugog svjetskog rata njihova proizvodnja i izvoz su se povećavali, a poslovni procvat ŠIPAD je doživio između šezdesetih i devedesetih godina, kada je djelovao kao Složena organizacija udruženog rada (SOUR) ŠIPAD sa sjedištem u Sarajevu. Odlukom Radničkog savjeta 29. svibnja 1991. nastalo je poduzeće ŠIPAD d.d. koje se 1999. pretvorilo u ŠIPAD Holding. Kasnije je nastala tvrtka ŠIPAD eksport-import koja je u stečaju od 2016. godine. Posljednjih godina svog poslovanja ŠIPAD se više nije bavio namještajem, a u Sarajevu su iznajmljivali prostor poslovne zgrade koju je potom kupila jedna bosansko-hercegovačka banka uz pristanak većinskog vlasnika, Vlade Federacije BiH.

LUKA DUBROVNIK / KORAK DO 100



Skladišni prostor luke

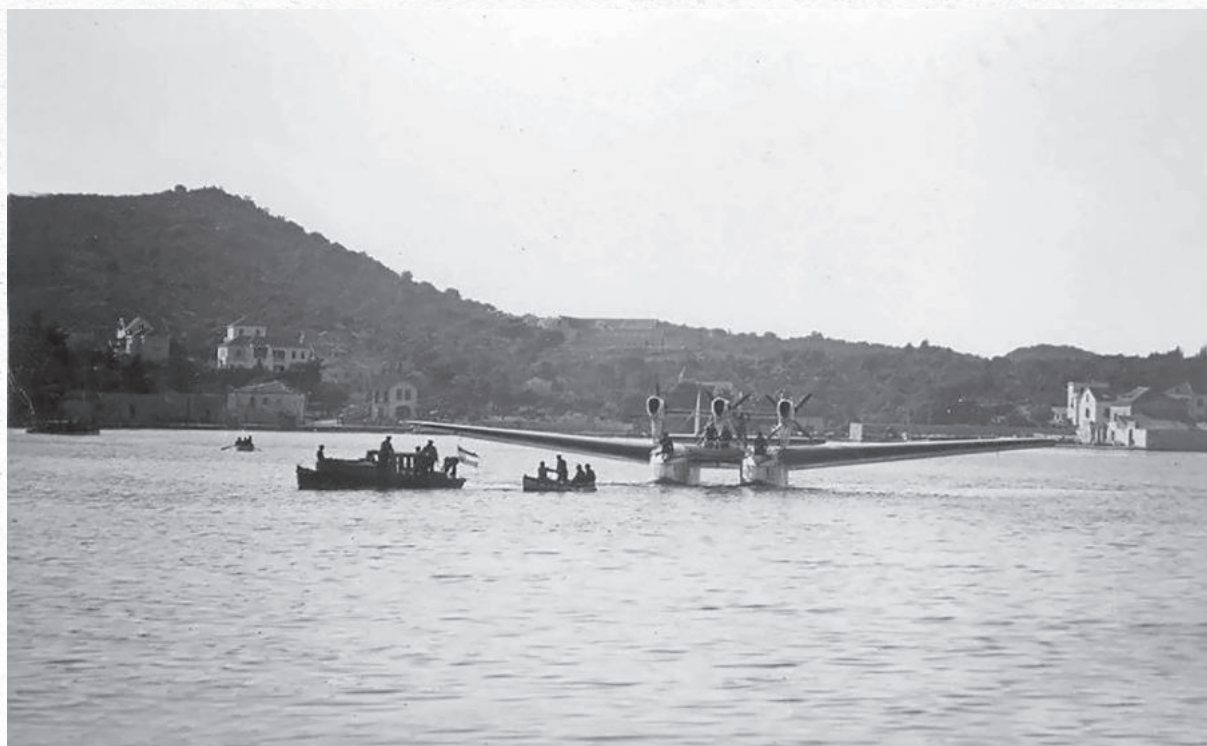
Značajan skladišni prostor u otvorenim i zatvorenim skladištima nalazio se u predjelu od Mula Petka do današnje gruške place. U tom predjelu luke vezivali su se teretni i putnički brodovi. Između broda i obale Luka je postavljala zaštitnu mrežu ili zaštitno platno kako ne bi slučajno nešto tereta palo u more. Ovaj skladišni prostor nestaje izgradnjom grškog parka Lujo Šoletić 1953. godine, a željezničke šine se skraćuju do Mula Petka odnosno do kraja današnje zgrade agencije Jadrolinija gdje su postavili kameni graničnik koji je s druge strane imao mjesto za sjedanje - pižul.



Talijanski hidroavion Savoia

Talijanski hidroavion dvotrupac Savoia-Marchetti S.66 u sredini gruške luke fotografiran je sredinom 30-tih godina. Bio je to hidroavion s tri propeler koji se proizvodio u Italiji, a održavao je liniju prema Italiji i uzduž naše obale. Na fotografiji se vidi kako nije imao svoje pristanište pa bi stajao u sredinu luke, a ukrcaj i iskrcaj putnika se obavljao putem brodica. S hidroavionom su upravljala dva pilota, a mogli su ukrcati od 18 do 22 putnika, devet ili 11 u svakom trupu. Tri Fiat A.24R V12 motora pojedinačne snage od 750 konjskih snaga davale su mu ekonomičnu brzinu do 235 kilometara na sat pa mu je domet s jednim punjenjem goriva bio 1200 kilometara. Ovaj tip hidroaviona koristio se u prometu putnika od 1931. do 1939. Vlasnik fotografije je Branka Franičević.

LUKA DUBROVNIK / KORAK DO 100



Dubrovački brik- škuner imena Marija

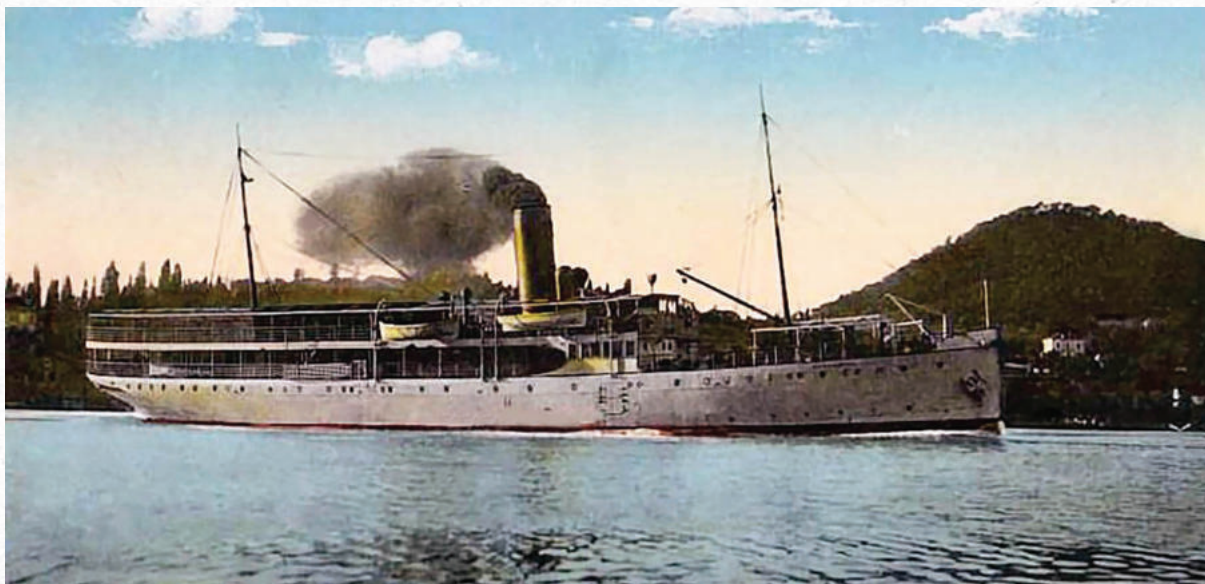
Na fotografiji iz sredine tridesetih godina može se vidjeti jedrenjak tipa brik - škuner, imena MARIJA u vlasništvu Josipa Ucovića i drugih, među kojima je najveći karatist bio Josip Ucović s udjelom od 11 karata. Mirko Ucović ima je dva, Pavo Babarović sedam i Marija Barić četiri karata. Jedrenjak bijelog trupa se često vidi na dubrovačkim razglednicama što znači kako je često ukrcavao i iskrcavao teret te ga je vrijedno spomenuti. Na fotografiji iz 30-ih godina vidi se kćer vlasnika, Mira Ucović udata Kesterčaneć, koja je živjela u malom dvorcu pored Orsana. Jedrenjak Marija je izgrađen u Molfetti u Italiji 1921. pod imenom MARIA - ANA, imao je 214 bruto registarskih tona, motor od 60 KS, a mogao je ukrcati 450 tona tereta. Bio je dug 38,95 i širok 8,25 metara s maksimalnim gazom od 4,43 metra. Vlasnici su ga kupili 1930. godine. U siječnju 1944. jedrenjak je isplovio s teretom iz Monopolia za Vis, ali su ga pred Biševom zarobili Nijemci te su ga odveli u Vela Luku. Potopljen je u Vela Luci nakon što su ga bombardirali američki avioni.



Parobrod Dubrovnik

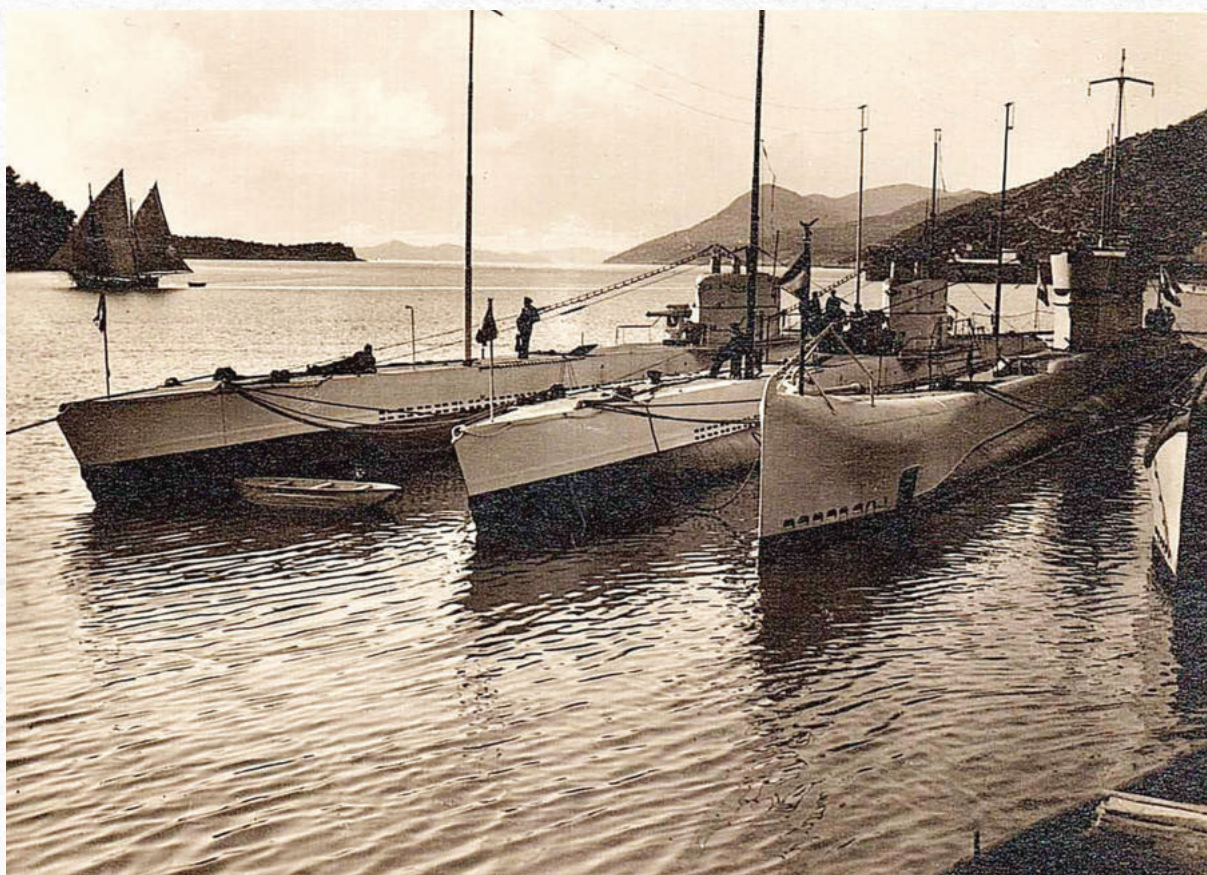
U tršćanskom brodogradilištu Cantieri Navale Triestino u Monfalconeu (Tržiću), 14. svibnja 1909. porinuta je s navoza u more novogradnja krštena imenom LOVRJENAC. Kobilica broda dugog 61 metar položena je 1. rujna 1908. za naručitelja Dubrovačku parobrodarsku plovidbu a.d. Pogonom parnog stroja snage 1200 KS zaplovio je brzinom od 13 čvorova iz Trsta za Gruž i Kotor 28. rujna 1909., imao je 924 BRT-a. U Prvom svjetskom ratu rekvirirala ga je 1916. austrijska vojna uprava za ratne plovidbe između Zelenike i albanskih luka. Završetkom rata preuzele su ga savezničke snage koje su ga tek 1921. vratile vlasnicima u Dubrovnik. LOVRJENAC je nastavio održavati svoje prijeratne plovidbe, a 1926. mu je rekonstruiran glavni parni pogonski stroj koji od tada umjesto ugljena počinje trošiti naftu, vidno mu je promijenjeno nadgrađe, dobio je i novo ime DUBROVNIK. Godine 1938 dobiva novo ime DEDINJE i ima 1037 BRT-a. Iste godine je i Dubrovačka parobrodarska plovidba a.d. promijenila ime i skratila ga u Dubrovačka plovidba a.d. Parobrod DEDINJE je kratko plovio prema Dubrovniku na redovnim putničko - teretnim prugama, a povremeno je poduzimao i kružna putovanja. Neko je vrijeme 1939. plovio između Sušaka i Venecije, a u travnju 1941. početkom novoga svjetskog rata na našim prostorima došao je u talijanske ruke. Neko je vrijeme redovito plovio između Dubrovnika i Splita, a od 1943. je u floti talijanskog brodarka Sidarma u Rijeci. Slomom fašističke Italije parobrod DEDINJE se našao u Rijeci odakle je 10. rujna 1943. s izbjeglim dijelom 2. Armije pokušao naći spas u plovidbi preko Pule prema Veneciji. Kada je sljedećeg dana stigao pred Lido, na sami ulaz u Lagunu, njemačka je vojska već ulazila u Veneciju pa je brod okrenuo svoj pramac prema obližnjoj luci Chioggia. Po dolasku na novo odredište oko 17:00 sati uslijedio je zračni napad njemačke Luftwaffe u kojem je bombardiran i DEDINJE. Teško oštećen, brod je uskoro potonuo zapadno od tvrđave San Felice na dubinu od oko 20 metara. Svoj život pritom je nesretno okončalo i oko 100 njegovih putnika i članova posade. Nakon rata, ostaci DEDINJA su izvučeni na morsku površinu te u Chioggi izrezani u hrpu staroga željeza.

LUKA DUBROVNIK / KORAK DO 100



Četiri podmornice Kraljevine Jugoslavije

Podmornice HRABRI i NEBOJŠA, duljine 70,2 metra, porinute su u more 1927. i 1928. godine u Velikoj Britaniji, a sljedeće godine u Francuskoj su zaplovile OSVETNIK i SMELI duljine 66,7 metara. To su bila velika materijalna ulaganja ni za kakvu korist. Tijekom Travanjskog rata 1941. tri su pale Talijanima u ruke, a jedna pobjegla u Egipat, zapadnim saveznicima, ali zbog dotrajalosti nije operativno korištena, nego samo kao učionica za obuku mornara. Na fotografiji vidimo četiri podmornice Kraljevine Jugoslavije (Hrabri, Nebojša, Osvetnik, Smeli) na vezu u Gružu sredinom 30-ih godina.



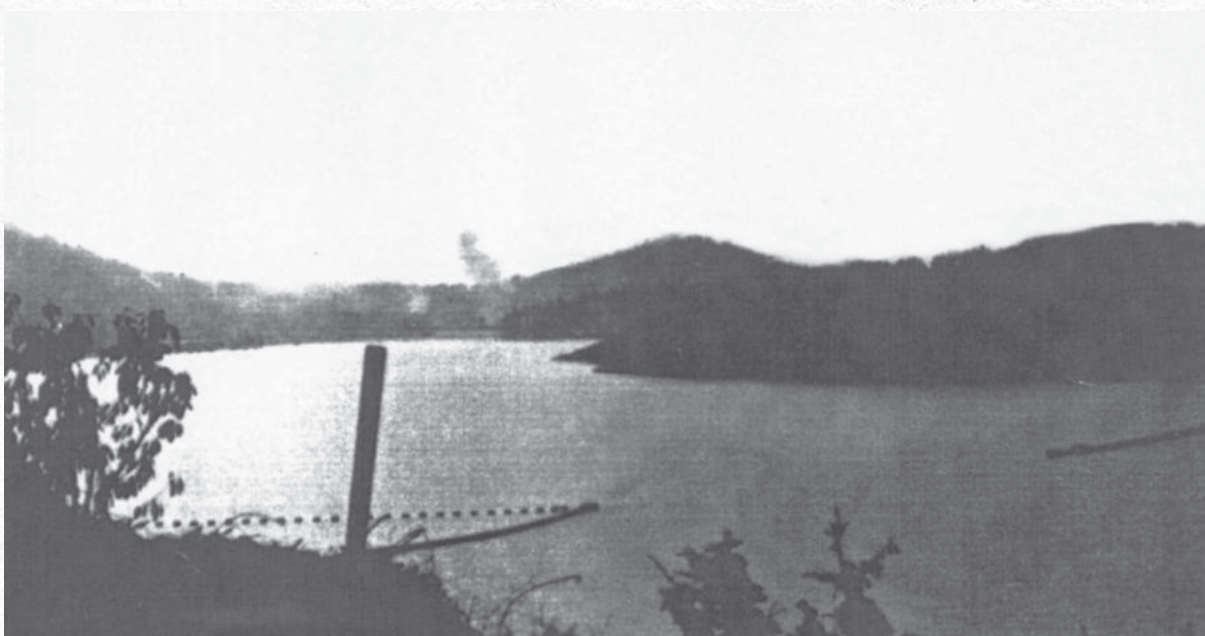
Mornarica NDH u luci Gruž

Proglašenjem Nezavisne Države Hrvatske 10. travnja 1941. godine, vlast je preuzeta i u Dubrovniku. Na priloženoj fotografiji vide se pripadnici NDH mornarice u luci Gruž, koja je bila ratna mornarica tijekom postojanja NDH. Odmah u početku bila je ograničena odredbama Rimskih ugovora i talijanskom okupacijom Dalmacije i Kvarnera. Prvu polovicu rata većina mornarice provela je na istočnom bojištu kao Hrvatski pomorski sklop - Crno more. Nešto bolja situacija nastala je nakon kapitulacije Italije 1943. No, prisutnost puno jače Kriegsmarine na Jadranu isključivala je potrebu za postojanjem posebne hrvatske mornarice, a britanska mornarica i partizani zadavali su joj teške udarce. Nakon čestih dezerterstava, Nijemci su je ukinuli i preuzeli malobrojno brodovlje.



Bombardiranje Luke Gruž 1943.

Dubrovnik, odnosno luka Gruž je pretrpila najveće bombardiranje 28. studenog 1943. kada je u napadu poginuo 51 civil. U predjelu Batale može se vidjeti bombardiranje koje su upravo izveli Saveznici. Na ovoj unikatnoj fotografiji vidi se brana za ulazak brodova u luku Gruž, a ispod brane se nalazila čelična mreža koja je čuvala luku od neprijateljskih podmornica. Vidi se kako je brana u tom trenutku otvorena, ali to je bilo samo zbog dogovorenog ulaska s obzirom na to kako je u ostalo vrijeme uvijek bila zatvorena. Branu su postavili talijanski okupatori. Nakon rata, kompletna brana sa sidrima je bila izvučena u Solitudu gdje je ostala godinama dok je nisu uništili.



Rat u Dubrovniku je završio

Poslije dvodnevni borbi, pred sumrak 18. listopada 1944. godine, Treći bataljon Druge dalmatinske proleterske udarne brigade ušao je u Dubrovnik, a za njim čete Prvog bataljona iste brigade i dijelovi Desete hercegovačke brigade. Dubrovnik je branila glavčina 369. puka njemačke 369. legionarske divizije, mornarička pješadija, obalska artiljerija i oko 400 ustaša i domobrana. U luci Gruž tog istog dana vide se aktivnosti pripadnika JRM-a, rat je u Dubrovniku završio.



Sovjetski parobrod Friderich Engels

Prvi sovjetski teretni parobrod imena Friderich Engels uplovio je 18. listopada 1945. u luku Gruž. Građen je 1931., a plovio je do 80-tih godina. Na provi mu se nalazi platforma protuavionske strojnice. Po gazu broda može se primijetiti kako nisu donijeli neku veliku pomoć jer je i njihova Država imala ratne štete i stradanja. Za generalno pokretanje gospodarstva nakon rata u Europi pokrenut je Marshallov plan, službeno nazvan Plan europske obnove. Kao što je poznato, bio je službeni plan SAD-a o obnovi poslijeratne Europe i suzbijanju utjecaja komunizma nakon Drugog svjetskog rata. Zadatak o izradi plana dobio je George Marshall i njegovi kolege iz Državnog tajništva, a ponajviše su uz Marshalla doprinijeli William L. Clayton i George F. Kennan. Plan obnove je napravljen na sastanku između država sudionica plana 12. srpnja 1947. Marshallov plan nudio je takvu vrstu pomoći i Sovjetskom Savezu i njegovim saveznicima, no samo u slučaju kad bi oni napravili političke reforme i prihvatili neke vanjske kontrole. Plan je djelovao četiri godine počevši u srpnju 1947. U tom periodu nekih 13 milijardi američkih dolara ekonomske i tehničke pomoći poslano je europskim zemljama koje su postale članice OECD-a



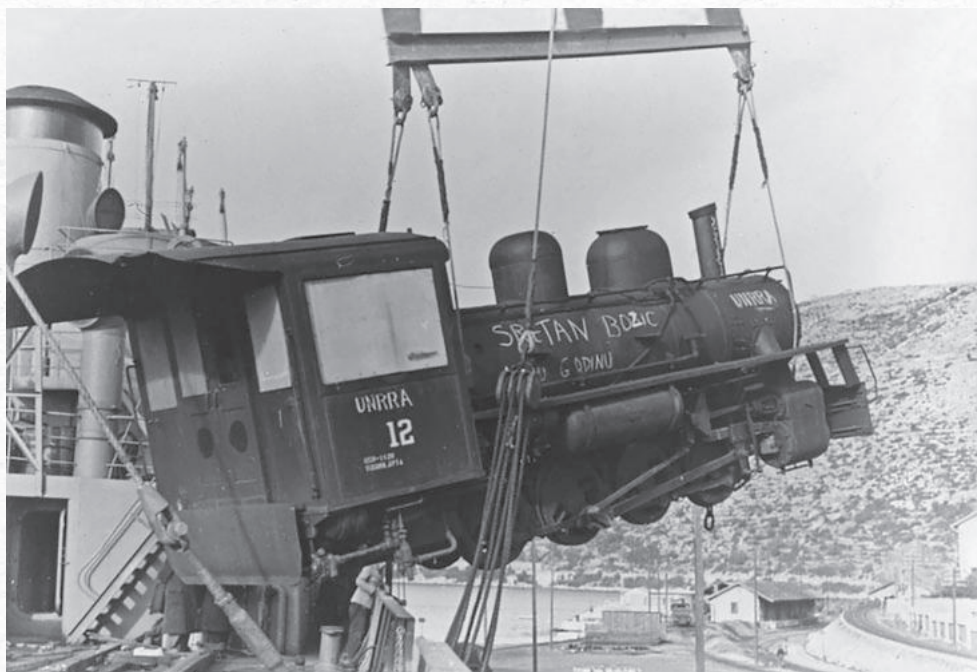
UNRRA je poslala pomoć 1946.

UNRRA (United Nations Relief and Rehabilitation Administration odnosno Uprava Ujedinjenih naroda za pomoć i obnovu) poslala je pomoć 1946. godine, a iskrcavaju je lučki radnici i dragovoljci. UNRRA je osnovana 9. studenog 1943. na prijedlog američkog predsjednika F. D. Roosevelta, i uz potporu koalicijskih snaga, radi pružanja pomoći civilima na područjima oslobođenima od okupacije sila Osovine. Administrativno se sastojala od glavnoga direktora, Središnjeg odbora i Vijeća kao plenarnoga tijela u kojem su se nalazili predstavnici 44 države članice. Tijekom svojega postojanja pomogla je više od 8 milijuna izbjeglica. Prestala je djelovati 1947. u Europi, a 1949. u Aziji.





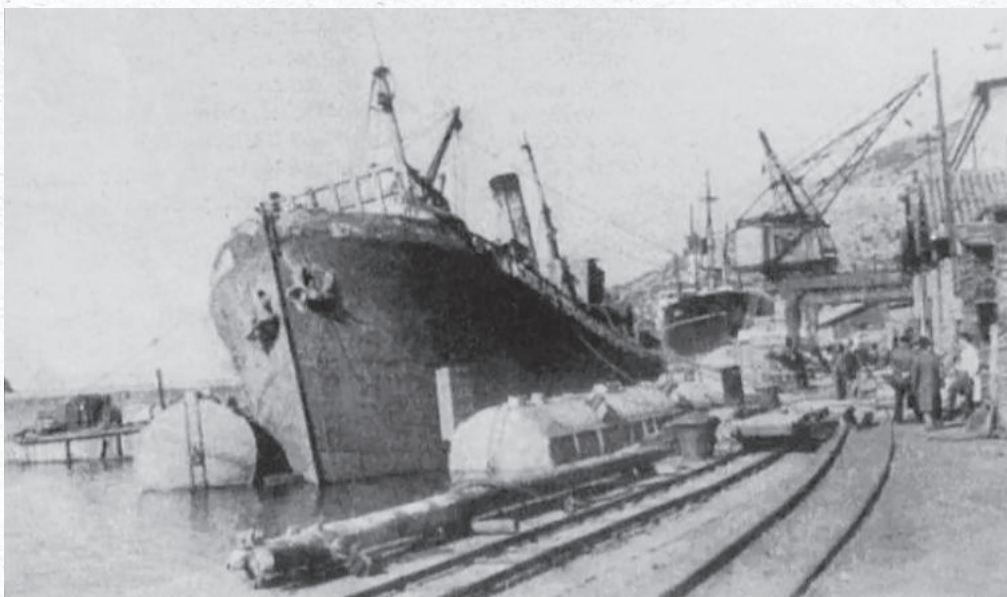
Otvoreno skladište
nalazilo se preko puta
Solske baze.



Na fotografiji se
vidi kako se pomoć
UNRRA-e iskrcavala iz
američkog teretnog
broda tipa Liberty
1946. godine.

Brundusium

Zbog talijanskog parobroda BRUNDUSIUM strahovali su cijeli Gruž i Lapad, a i veći dio Dubrovnika jer je u svojim skladištima imao 900 tona avio bombi. Parobrod BRUNDUSIUM je izgrađen 1906. u brodogradilištu Nylands Verksted u Oslu pod imenom ULEFOS za brodarsku kompaniju A/S Manchester Kristina (Wintage & Co.). Parobrod je imao 1372 BRT-a, nosivost 1407 tona, bio je duljine 70,28, a širine 10,36 metara, a imao je parni stapni stroj trostruke ekspanzije jačine 650 KS. Godine 1915. je prodan brodarskoj tvrtki Det Bergenske Dampskibsselskab iz Bergena u Norveškoj kada je dobio novo ime DENEK, za njih je plovio punih 19 godina s tim da je od 1917. do 1919. bio pod kontrolom Vlade Velike Britanije. Godine 1934. je prodan talijanskoj brodarskoj kompaniji Marittima Commerciale Brindisiana kada je dobio ime BRUNDUSIUM, da bi nakon dvije godine ponovo promijenio vlasnika, Achille Lauro iz Napulja te je i dalje plovio pod istim imenom.



Ratne prilike Drugog svjetskog rata dovele su ga u luku Gruž s teretom od 900 tona avionskih bombi. Nakon kapitulacije Italije 8. rujna 1943. posada broda mu je otvorila ventile i potopila ga 10. rujna uz obalu pored skladišta zvanog Mančina kako ne bi došao u njemačke ruke. Pored ratnih zbivanja veliki strah se uvukao u stanovnike Gruža i Lapada, a i cijelog Dubrovnika, bojali su se da bi njegov teret mogao izazvati veliku eksploziju. Teško je bilo i zamisliti što bi se dogodilo da je brod pogođen u jednom od devet bombardiranja Dubrovnika od strane savezničkih aviona tijekom 1943. i 1944. godine. Vađenje broda je započelo 15. listopada 1948. s tim da su se prvo izvadile pod morem sve avio bombe, a onda je zračnim cilindrima brod podignut s dna. Avio bombe su posebnim splavima bile prevezene i potopljene van Grebena i Koločepa. Zanimljivo je da su Dubrovački ronci za vrijeme Domovinskog rata vadili upravo te bombe i njihov je eksploziv služio za pravljenje protu pješačkih eksplozivnih naprava koje su se zvale "televizije".

Parobrodi Podgora, Elise, Ceringov, Mihail Frunz

“LUKA I JAVNA SKLADIŠTA Dubrovnik” osnovana je 4. listopada 1947., a 18. siječnja 1952. preimenovana je u privredno poduzeće naziva “PODUZEĆE LUKA I SKLADIŠTA”, a 22. siječnja 1962. dobiva novi naziv “PODUZEĆE LUKA DUBROVNIK”. Na fotografiji luke Gruž koja je fotografirana 28. lipnja 1947. vidi se kako je ona puna brodova, a to su parobrodi PODGORA, ELISE, CERINGOV i MIHAIL FRUNZ. Između drugog i trećeg parobroda može se primijetiti dio potonulog broda BRUNDUSIUM, kojega je nakon kapitulacije Italije potopila vlastita posada kako ne bi s teretom od 900 tona avio bombi pao u ruke neprijateljskim snagama. Na obali se vide male šine od vagoncine koje su se ručno gurale s teretom do željezničkih vagona.



Oslofjord

Osam godina nakon završetka Drugog svjetskog rata napokon su Dubrovčani dočekali dolazak prvog kruzera pod stranom zastavom. Neka bolja vremena simbolično je najavio norveški brod OSLOFJORD koji je na lokrumsko sidrište s 373 putnika doplovio 11. ožujka 1953. u 8:00 sati ujutro, zadržao se cijeli dan, da bi navečer oko ponoći digao sidro i otplovio prema Veneciji. OSLOFJORD je i dalje nastavio dolaziti pa tako i u ožujku 1955. kada je bio na dvomjesečnom krstarenju iz New Yorka. Priložena fotografija je sa sidrišta pored otoka Dakse. Tijekom svog putovanja ticao je brojne svjetske luke: Santa Cruz de Tenerife, Funchal, Casablanca, Alžir, La Valletta, Pirej, Istanbul, Aleksandrija, Beirut, Haifa, Dubrovnik, Venecija, Messina, Napulj, Ajaccio, Villefranche, Palma, Malaga, Gibraltar, Tangier, Cadiz i Lisabon, New York. Dana 12. veljače 1959. zaplovio je na dvomjesečno krstarenje tičući luke otoka Cabo Verde (Zelenortski Otoci), Dakar, Santa Cruz de Tenerife, Funchal, Casablanca, La Valletta, Aleksandrija, Beirut, Haifa, Istanbul, Pirej, Kotor, Dubrovnik (20. ožujka), Venecija, Messina, Napulj, Villefranche, Barcelona, Palma de Mallorca, Malaga, Gibraltar, Tanger, Cadiz i Lisabon s povratkom u New York 13. travnja. OSLOFJORD je izgrađen 1949. u nizozemskom brodogradilištu Nederlands Dock and Shipbuilding Company u Amsterdamu za poznatu norvešku brodarsku kompaniju Norwegian America Line (NAL). Imao je 16884 BRT-a, bio je duljine 166 i širine 22 metara. Dva dizel motora Gebr. Strok & Co. omogućavala su mu plovidbu od 20 čvorova. Mogao je ugostiti 625 putnika. Kuma broda na porinuću je bila norveška princeza Marta.

LUKA DUBROVNIK / KORAK DO 100



Stella Polaris

Norveški je brodar Bergen Line u kolovozu 1925. naručio u švedskom brodogradilištu Gotaverken iz Goeteborga putnički brod za kružna putovanja koji je sljedeće godine prigodom porinuća u hladne vode ušća rijeke Gota Alv dobio ime polarne zvijezde STELLA POLARIS (Sjevernjača - latinski Stella Polaris). Vrijedni švedski brodograditelji su završili brod prije roka pa je umjesto ugovorenog 1. travnja STELLA POLARIS zaplovila već 20. veljače 1927. U Dubrovnik je, u pratnji luksuzne jahte PRINCE OLAV, prvi put uplovila 25. ožujka 1928. sa 132 putnika i 138 članova posade. STELLA POLARIS je imala 5200 bruto tona, bila je duga 127, široka 15,5 metara, a dva diesel motora Burmeister & Wain ukupne snage 5300 KS su joj preko dvije propele omogućavali brzinu od 15,5 čvorova. U svojim je prostranim kabinama mogla prihvatiti do 200 putnika, ali se na krstarenjima uglavnom koristila kombinacija 150 putnika i isto toliko članova posade. Bergen Line ju je 1951. prodao švedskom Clipper Lineu koji ju je još jednom uljepšao, a kabine su proširene za prihvrat 185 putnika s kategorijom od pet zvjezdica. Novi vlasnik ju je poslao na kružno putovanje oko svijeta, a nakon toga je plovila po Karibima i iz Amerike prema Europi, i to prema Mediteranu, pa je tako sve češće počela dolaziti i u Dubrovnik. Nije poznat točan datum kad je STELLA POLARIS došla kao prvi kruzer nakon Drugog svjetskog rata u luku Gruž iza 1953. godine. Lijepa i elegantna STELLA POLARIS uz svoju bogatu povijest zauvijek je nestala nakon 79 godina plovidbe, dana 2. rujna 2006. potonula je na 450 kilometara jugozapadno od Tokija pod imenom SCANDINAIA gdje se i danas nalazi kao podrtina na dubini od 72 metra.



Agamemnon i Transilvania

AGAMEMNON je izgrađen 1953. u Livornu u brodogradilištu Ansaldo kao dio ratne odštete koju je nakon Drugog svjetskog rata Italija morala nadoknaditi Grčkoj. Brod je bio u vlasništvu kompanije Nomikos Lines, bio je dug 127 metara, imao je 5500 bruto tona te je mogao prevoziti 146 putnika u prvom, 148 u drugom i 102 putnika u trećem razredu. Dvije parne DRG turbine ukupne snage 8000 KS omogućavale su mu preko dvije propele brzinu od 17 čvorova.

TRANSILVANIA je prvi put uplovila u luku Gruž 13. listopada 1957., te ponovo 13. svibnja 1958. i iste godine 19. svibnja, 5. kolovoza, 19. kolovoza, 23. rujna i 9. listopada. Godine 1959. ponovno je stigla 4. travnja, a zadnji put je uplovila 18. svibnja 1960. godine u 6:00 sati s 375 putnika te je istog dana u 18:30 isplovila prema Pireju u Grčku. Ta su njezina kružna putovanja kretala iz luke Constanca preko Pireja, Dubrovnika, Splita, Rijeke i Venecije. Na našoj obali o prihvatu putnika i lokalnim izletima po gradu i bližoj okolici uglavnom čeških turista i jednom prilikom francuskih je brinula putnička agencija Putnik. TRANSILVANIA je izgrađena 1938. za rumunjsku državnu pomorsku kompaniju Serviciul Maritim Român (SMR) u poznatom danskom brodogradilištu i još poznatijem proizvođaču brodskih motora Burmeister & Wain iz Kopenhagena. Imala je 6672 bruto tona, bila duga 131 i široka 17,6 metara. Dva B & W diesel motora ukupne snage 14400 KS preko dvije propele omogućavala su joj brzinu od 22 čvora.

LUKA DUBROVNIK / KORAK DO 100



El Horriya najstariji brod - jahta na svijetu

Na fotografiji u vlasništvu kolekcionara Eda Šuljka vidi se predsjednička jahta EL HORRIYA u posjetu luci Gruž 29. lipnja 1958. kojom je doplovio egipatski predsjednik Gamal Abdel Naser. Na svojoj jahti - školskom brodu GALEB osobno ga je dočekaio Josip Broz Tito. Dok su Naser i Tito boravili na Tjentištu na obilježavanju 15. obljetnice Bitke na Sutjesci, jahte EL HORRIYA i GALEB su bile vezane u Gružu sve do 5 srpnja. Nakon povratka s proslave, oba državnika su sa svojim jahtama otplovili prema Splitu i Brijunima. Graciozna jahta EL MAHROUSA (u prijevodu s arapskog "Čuvana Božjim blagoslovom" ili "Zaštićena") je izgrađena daleke 1865. na obalama rijeke Temze u Londonu od Samuda Brothers of Poplar za egipatskog vladara Ismail Pašu i bila je egipatska kraljevska jahta sve dokle monarhija nije srušena 1952. Nakon abdikacije kralja Faruka I., nova je egipatska vlada brod koristila za mornarske vježbe Egipatske mornarice te su je 1956. preimenovali u EL HORRIYA (u prijevodu "Sloboda"), a povremeno je služila i kao predsjednička jahta. Egipatska mornarica je čuva kao povijesno blago njihove zemlje jer su na njoj plovili svi njihovi kraljevi i predsjednici, kao i mnogo predsjednika drugih zemalja, a bila je i prvi brod u konvoju nakon puštanja u promet novoizgrađenog Sueskog kanala 1869. Jahta EL MAHROUSA / EL HORRIYA je bila prisutna na svim događanjima koja su se zbivala oko Sueskog kanala, pregovora s državicima, posjetima drugih država i na svečanosti otvaranja novog proširenog Sueskog kanala 6. kolovoza 2015. kada je, naravno, bila prva u konvoju sa svim državicima koji su prisustvovali tom događaju.

ONA JE NAJSTARIJI BROD - JAHTA NA SVIJETU, KOJA JOŠ UVIJEK PLOVI U SVOJOJ 160. GODINI.



Naser i Tito i predsjednička jahta El Horriya

U luci se vidi dio predsjedničke jahte EL HORRIYA koja je došla u posjet luci Gruž 29. lipnja 1958. i kojom je doplovio egipatski predsjednik Gamal Abdel Naser. Na svojoj jahti - školskom brodu GALEB ga je osobno dočekaao Josip Broz Tito. Na fotografiji se vidi kako Naser i Tito prolaze Gružom.



Caronia

CARONIA je u Dubrovnik prvi put uplovila na sidrište pored Lokruma 1. lipnja 1956. sa 650 američkih i kanadskih putnika. U Dubrovniku su razgledali kulturne znamenitosti te im je bila priređena folklorna priredba. Ponovo je stigla 1962. na kružnom putovanju te se ovaj put usidрила na sidrištu pored otoka Dakse gdje je za vrijeme jednodnevnog boravka sniman dio filma "Operacija Ticijan". U tom filmu ostale scene su snimane u Gradu, a od stranih poznatih glumaca tu je bio William Campbell uz još brojna druga poznata imena stranih, ali i domaćih glumaca kao što je Miše Martinović.

RMS (Royal Mail Ship) CARONIA je izgrađena kao novogradnja broj 635 u brodogradilištu John Brown & Co Ltd. u Clydebanku u Škotskoj za brodarsku kompaniju Cunard Line (tada Cunard White Star Line). Kuma CARONIE na porinuću 30. listopada 1947. je bila princeza Elizabeta (kasnije kraljica Elizabeta II.). Imala je 34172 bruto registarskih tona, bila je duga 217 i široka 27,6 metara. Dvije parne turbine, i to jedna SRG, a druga DRG John Brown Ltd., omogućavale su joj preko dvije propele brzinu od 22 čvora. Godine 1967. po prvi put vlasniku više nije bila profitabilna pa se Cunard odlučio na prodaju. Iako zvuči nevjerojatno, na javnoj dražbi 1967. godine je dogovorena kupnja broda čiji je vlasnik trebala postati zagrebačka tvrtka "Domus Turist" koja je imala namjeru CARONIJU upotrebiti kao stacionirani plutajući hotel u Rijeci dubrovačkoj, negdje između Batahovine i Sustjepana. Ipak, tadašnje vlasti odbile su izdati dozvolu za tu transakciju. Drugi izvori pišu kako se odustalo od kupovine jer je brod imao velikih tehničkih problema s pogonskim turbinama zbog čega uopće nije mogla svojim pogonom doploviti iz Amerike u Dubrovnik. Tako je CARONIA trebala biti svojevrsna atrakcija kao što je Cunardov transatlantik QUEEN MARY stacionirani brod-hotel u Long Beachu u SAD-u.



Ukrcaj boksita u brod Rijeka

Na fotografiji iz sredine 60-ih godina može se vidjeti ukrcaj boksita s dizalicom GANZ nosivosti 5 tona koju su popularno zvali "Mađarica", i to grajferima u jedno skladište, dok su se ostala skladišta ukrcavala brodskim deričima. Ukrcavalo se u brod RIJEKA koji je izgrađen u nizozemskom brodogradilištu De Merwede, Hardinxveld 1950. godine. To je bio prvi iz serije od tri broda građeni za Jugoliniju. Brod je bio dug 107 i širok 14,3 metara. Imao je nosivost 4000 tona i motor jačine 3100 KS. Brod je izrezan za staro željezo 1979. godine. Zanimljivo je da se u to doba boksit izvozio te je dolazio iz BiH sa željeznicom, a danas se za potrebe Tvornice aluminija u Mostaru uvozi preko luke Ploče.



Grade se silosi u Batahovini

Na fotografiji iz 1961. vidi se kako Luka gradi osam silosa kapaciteta 3200 m³ za skladištenje rasutog cementa koji će dolaziti brodovima. Silosi su izgrađeni za potrebe izgradnje Hidroelektrane Grančarevo u Bosni i Hercegovini, kao i za našu Hidroelektranu u Platu, a obje su puštene u rad 1965. godine. Dizalica koja se vidi demontirana je nakon izgradnje silosa. Iako se to na fotografiji još uvijek ne vidi, uskoro će na Kantafigu biti postavljena najveća lučka dizalica nosivosti 25 tona koju su zvali "Babaroga". Ona je postavljena također zbog iskrcaja teških dijelova za obje hidroelektrane.



Parobrod Partizanka

Parobrod PARTIZANKA od Jadrolinije vidi se vezan na Velikom mulu ili kako ga neki zovu Mul Petka. Ovaj mandrač je nasut 1973. godine iako se lučki kapetan Mladen Mojaš tome protivio, ali više instance dozvolile su nasipanje. Ova fotografija je nastala 1957. godine. PARTIZANKA je izgrađena 1931. u brodogradilištu Swan, Hunter & Wigham Richardson Ltd. u Newcastleu u Velikoj Britaniji pod imenom PRESTOLONASLEDNIK PETAR za Jadransku plovidbu d.d. Sušak. Dana 2. travnja 1941. naletio je na protubrodsku minu te je potonuo na 51 metar dubine, a izvađen je tek 1950. godine. U splitskom brodogradilištu uredili su ga za nove plovidbe te je 1952. dodijeljen Jadranskoj linijskoj plovidbi (kasnije Jadrolinija) i dobiva novo ime PARTIZANKA. Na dužobalnoj pruži plovio je od 1952. do 1969. godine, ali je povremeno plovio i na kružnim putovanjima. Izrezan je 1969. u La Speziji u Italiji. Prvo veliko skladište pred mandračom se zvalo "Udarnik", izgrađeno je nakon Drugog svjetskog rata i imalo je 2400 kvadratnih metara. Upravna zgrada Luke Dubrovnik od 1904 kvadratna metra izgrađena je u dijelu skladišta Udarnik, a ostali dio skladišta je ostao do 1991. kad je izgorio. Mandrač koji se vidi bit će nasut 1973. godine, a mul će se produžiti za 21 metar zbog spuštanja rampe trajekata.

LUKA DUBROVNIK / KORAK DO 100



Željeznički magazin (Mančina)

Na fotografiji iz 1965, vidi se zgrada Željezničkog magazina koja je izgrađena u doba Austrougarske, uz nju su postavljene dvije dizalice, tzv. "Mančine" nosivosti od po 1,5 tonu koje su teret prenosile direktno iz broda u magazin. Samo skladište je po tim dizalicama nosilo naziv "Mančina", i po tom ga nazivu znaju starije generacije. Ispred Željezničkog magazina u doba njegove izgradnje bila je pličina od četiri metra, tek kada je sredinom 2000-ih rađena rekonstrukcija obale, dubina je povećana, tako da tu sada pristaju brodovi do 11 metara gaza. Objekt ima četiri etaže, s tim što je zgrada podijeljena na pola po sredini objekta (diletacija). Svaka etaža ima oko 1000 kvadrata. Godine 1979. ugrađena su dva teretna dizala Končar nosivosti od po 1,5 tonu, ona su i danas u svakodnevnoj uporabi. Unutar objekta se od 2005. godine nalazi i autobusni kolodvor.



Parobrod Konavli od Atlantske plovidbe

Na fotografiji se vidi ukrcaj boksita na parobrod Atlantske plovidbe imena KONAVALI lučkim dizalicama GANZ nosivosti 5 tona, a teret ide za Rotterdam - Dordrecht. Parobrod je izgrađen u ožujku 1950. u West Hartelpool u Engleskoj. Imao je nosivost 8844 tona, pogon na paru snage 3050 KS i brzinu od 10 čvorova. Kupljen je 27. svibnja 1960. pod imenom IRISH HASEL od Irish Shipping Co. iz Dublina. Prodan je 10. listopada 1966. Slobodnoj plovidbi Šibenik.



Parobrod Korčula od Atlantske plovidbe

Parobrod KORČULA je izgrađen 1946. u Glasgowu u Škotskoj. Imao je 5155 bruto registarskih tona i nosivost 9770 tona. Bio je dug 128 i širok 8,2 metara s pogonom na paru snage stroja 2500 KS, plovio je brzinom od 9 čvorova. Nabavljen je za Atlantsku plovidbu 13. lipnja 1959. pod imenom MOUN PARK od brodarske kompanije Maritinea Shipping Co. iz Liechtensteina, te mijenja ime u KORČULA. Prodan je u listopadu 1968. godine tvrtki "Salvatori" Napoli – Italia. Na fotografiji se vidi skladište Našička u kojem je danas centar za posadu brodova, kao i jedino skladište koje je izgrađeno u doba Austrougarske, a to je Željezničko skladište ili kako ga zovu Mančina. Fotografija je iz sredine 60-ih godina.



Pilotina Plat

Pilotina Luke Dubrovnik imena PLAT bila je u najmu državnog poduzeća Plovput iz Splita, bila je duga 15,58 i široka 4,18 metara. Građena je od drva u brodogradilištu Ivan Cetinić u Korčuli 1957. Njezin kapetan je bio Bartul Kordić te je kao pilotina počela voziti od 1958. godine. Danas bivša pilotina PLAT i dalje plovi u vlasništvu Mate Lozića te je upisana u lučkoj kapetaniji Split i prevozi do 46 putnika na jednodnevnim izletima.



Fiesta i pilotina

Parobrod FIESTA je izgrađen u brodogradilištu Cammell Laird & Company Birkenhead. Svečano je 5. veljače 1946. porinut kao putnički trajekt MONA'S QUEEN koji je već u lipnju iste godine zaplovio na svojoj redovnoj pruzi između Liverpoola i Douglasa. Po ugovorenoj cijeni od 411 tisuća GBP isporučen je brodarskoj kompaniji Isle of Man Steam Packet Company specijaliziranoj za prijevoz putnika i automobila prema engleskom otoku Isle of Man. MONA'S QUEEN je bila duga 105, široka 14 metara i imala je 2485 bruto tonaže. Četiri SRG parne turbine ukupne snage 8500 KS preko dvije propele davale su joj brzinu od zavidnih 21,5 čvora. Nakon brojnih problema s parnim kotlovima, prodana je u listopadu 1962. grčkoj brodarskoj kompaniji Chandris Line. Pod imenom BARROW QUEEN 1963. odlazi na djelomično preuređenje u Pirej gdje uz novi izgled te iste godine dobiva novo ime CARISSMA i još jednom od 1964. CARINA. Pod njim plovi jednu sezonu na trajektnoj pruzi Pirej, Korintski kanal, Brindisi s 570 putnika i 60 automobila za koje je napravljena posebna bočna iskrcajno-ukrcajna rampa. Početkom 1964. krstari itinererom: Nica, Bastia, Palermo, Tunis, Palma de Mallorca, Port Vendres s povratkom u Nicu sve do konca svibnja kada se ponovo vraća na trajektnu prugu za Brindisi. Već koncem 1964. je u brodogradilištu Ambelaki ponovo rekonstruirana, ovaj put kompletno, u brod za kružna putovanja s mogućnošću prihvata 378 putnika te sada ima 3659 bruto registarskih tona. Od tada ima i novo ime FIESTA, pod kojim u floti Chandris Linea plovi Sredozemljem sljedećih 12 godina. Na fotografiji iz 6. kolovoza 1966. vidi se i pilotina Luke Dubrovnik imena DR. A. ŠKATARIĆ koja je bila u najmu Doma narodnog zdravlja.



Antika od Atlasa i Proleterka od Jadrolinije

Na fotografiji se vide zadnji parni putnički parobrod na našoj obali Jadrana, ANTIKA od Atlasa i parobrod PROLETERKA. Fotografija je snimljena tijekom ljeta 1969. ANTIKA je izgrađena 1938. u Splitu pod imenom SARAJEVO. Godine 1941. je plovila u talijanskoj službi za vrijeme Drugog svjetskog rata pod imenom BAIAMONTI. Od 1947. je imala novo ime SARAJEVO, a od 1950. je dodijeljen Jadroliniji koja ju je nazvala SINJ. Atlas iz Dubrovnika ga je kupio 1966. te ga temeljito uredio u Korčuli kao brod za jednodnevne izlete. Godine 1967. dobio je novo ime - ANTIKA te je započeo ploviti na dnevnim i noćnim izletima po okolici Dubrovnika i prema Mljetu, Trsteniku na poluotoku Pelješcu i Korčuli. Nakon havarije u stroju 1978. Atlas ga je poslao u rezalište brodova Sveti Kajo pored Splita. Mandrač koji se vidi pred mulom Petka uskoro se trebao početi nasipati, a kompletni radovi bili su završeni do 1973. godine.



France, jedan od najelegantnijih brodova

Kada se dobre poznavatelje pomorstva u svijetu upita koji je najpoznatiji ikada izgrađeni brod za kružna putovanja, svi će među vodeće, a većina kao najboljeg, spomenuti brod FRANCE. Njegova elegantna pojava i impresivna veličina, uz sav za to primjereni luksuz, svugdje je u svijetu izazivala divljenje i poštovanje, a njegov dolazak u svakoj luci bio izuzetno svečani događaj koji se pamtio još dugo nakon toga. Tako su prošla i tri njegova nezaboravna posjeta Dubrovniku: 1968., 1969. i 1971. godine. Najelegantniji je lajner transatlantik - kruzer koji je ikada bio u Dubrovniku, a do 2004. je bio i najduži putnički brod na svijetu sa svojom impresivnom duljinom od 315,7 metara. FRANCE je izgrađen po ugovorenoj cijeni od 80 milijuna USD u brodogradilištu Chantiers de l'Atlantique u St. Nazaire kao lajner transatlantik. Kuma broda je bila Yvonne de Gaulle, supruga francuskog predsjednika. Prvu je vožnju imao 3. veljače 1962. godine. Na ovoj fotografiji iz 1969. godine vidi se na vanjskom sidrištu pored otoka Dakse.



Putničko - teretni brod Monte Umbe

Putničko - teretni brod MONTE UMBE izgrađen se 1959. u brodogradilištu Astilleros Euskalduna, Bilbao za brodarsku kompaniju Aznar Line iz Španjolske. Imao je 9971 BRT-a, bio je duljine 154,8, širine 19 metara, imao je nosivost 7680 tona hlađenog tereta, a mogao je ukrcati ukupno 580 putnika od kojih 492 u trećem razredu, 84 u turističkom i četiri putnika u prvom razredu. Smještaji u prvom i turističkom razredu bili su klimatizirani. Sulzer dizel glavni brodski strojevi su mu omogućavali brzinu od 16 čvorova. Brod je izgrađen za plovidbe prema Južnoj Americi na liniji: Bilbao - Coruna - Vigo - Tenerife - Rio de Janiero - Santos - Montevideo - Buenos Aires i natrag, a putovanje je trajalo 42 dana. Rijetki su termini bili rezervirani za ljetna kružna putovanja iz luke Bilbao i Barcelona, ali i ona uglavnom prema New Yorku i Lenjingradu, odnosno tamo gdje se moglo usput prevesti nešto i tereta. Kad je ponestalo posla prema Južnoj Americi, MONTE UMBE je 1968. ponovo u istom brodogradilištu prepravljen za liniju Tenerife - Liverpool. Od tada je prevozio 360 putnika u jedinstvenom razredu i u paru s brodom MONTE ANAGA održavao je spomenutu liniju jedanput tjedno, a zimi je povremeno doticao i London. Osnovna uloga u to doba mu je i bila namijenjena prijevozu voća i povrća s Kanarskih otoka u Veliku Britaniju, usput prevozeći i putnike. Iako je i dalje rijetko odlazio na kružna putovanja, najmanje Sredozemljem, Dubrovnik je posjetio na kružnom putovanju organiziranom po cijeni od 15.500 pezeta po osobi između 5. i 24. kolovoza 1967. s itinererom: Barcelona, Cannes, Livorno, Napulj, Istanbul, Krf, Venecija, Dubrovnik, Palermo, Barcelona. U Dubrovnik ponovo dolazi nakon dvije godine 4. kolovoza 1969. kad je doplovio u 7:00 sati iz Venecije, a isplovio u 22:00 prema Palermu. Ponovo je doplovio iste godine 1. rujna u 7:30 sati i opet otplovio u pravcu Palerma, ali tek sutradan ujutro u 8:00 sati. U njegovom programu iz 1969. za kružna putovanja su objavljeni itinereri za ova dva krstarenja: Barcelona, Napulj, Capri, Krf, Bari, Venecija, Dubrovnik, Palermo, Barcelona. Sljedeće godine 21. kolovoza 1970. kruzer MONTE UMBE ponovo je posjetio Dubrovnik na putu iz Venecije za Pirej i više se nikada nije vratio. Pred brodom se vidi otvoreno skladište rasutog boksita koji se ukrcavao u teretne brodove, a ukrcavao se lučkim dizalicama.

LUKA DUBROVNIK / KORAK DO 100



Ursa - Lošinjska plovidba

Teretni brod URSA od Lošinjske plovidbe bio je čest gost luke Gruž. Na fotografiji se vidi kako ukrcava teret lenjama (drvene građe) koji se izvozio. Brod je građen 1958. pod imenom VERDAGUER. Bio je dug 102 metra, imao je 2894 bruto registarskih tona i nosivost od 4160 tona. Lošinjska plovidba ga je kupila 1974., a 26. prosinca 1991. je završio u indijskom rezalištu brodova Alang. Vidi se kako su radnici Luke uredno tendom zaštitili neki teret koji nije smio pokisnuti. Također se vide prve dvije dizalice GANZ nosivosti 5 tona i treća, najveća, nosivosti 25 tona.



Žuta podmornica - restoran

ŽUTA PODMORNICA je dotegljena u Rijeku dubrovačku školskim brodom NAUTIKA i jednim malim remorkerom iz brodogradilišta Bijela u Crnoj Gori. Nakon uređenja, bila je vezana između Susjepana i Batahovine i radila kao restoran. Izgrađena je 1943. u brodogradilištu Cantieri Riuniti dell'Adriatico u Monfalconeu za talijansku Ratnu mornaricu pod imenom NAUTILUS. Porinuta je u more 20. ožujka 1943., isporučena 26. srpnja 1943., bila je klase 'Tritone' jurišna podmornica, duljine 63,15, širine 6,98 metara, istisnine (težina podmornice) 1905 tona, pogon su joj bila dva dizelska motora ukupno 2400 KS., brzine na površini 16 čvorova, a brzine pod morem osam čvorova. Što se tiče naoružanja, imala je jedan top kalibra 100 mm, šest strojica od 13.2 mm i šest torpednih cijevi od 533 mm (četiri pramčane i dvije krmene). Imala je ukupno 49 članova posade, pet časnika i 44 dočasnika i mornara). Nijemci su je zarobili u Monfalconeu u rujnu 1943. te je uvrštena u sastav Kriegsmarine pod imenom UIT 19 (Unterseeboot Italienische). Potopljena je 9 siječnja 1944. u Puli u britanskom zračnom napadu, 1948. izvađena je i otegljena na popravak u Remontni zavod Sava Kovačević u Tivtu, 1953. uvrštena je u sastav JRM pod imenom SAVA oznake 802. Godine 1968. povučena je iz aktivne službe, a 1970/71. brisana je iz sastava JRM i prodana Peru Miljkoviću iz Dubrovnika. Dotegljena je u Mokošicu i preuređena u restoran sa stalnim vezom između Sustjepana i Batahovine, 1974. Prodana je za rezanje Brodospasu. 10. siječnja 1974., a po tegljaču Jupiter je dotegljena u rezalište Sveti Kajo pored Solina.



Školski brod Nautika

Srednja pomorska škola Dubrovnik dobila je 13. listopada 1952. za potrebe Ribarskog odjela ribarski brod tipa plivarica, građen u Malom Lošinj 1947. godine pod imenom LOŠINJ. U Gruž je uplovio sa svim ribolovnim alatima i mrežama koje je plivarica imala. Brod je bio bijelog trupa, a iza 1958. plavog. Od 1952. godine brod je plovio pod novim imenom NAUTIKA po južnom Jadranu. NAUTIKA je izgrađena od drva u Malom Lošinj 1947. godine, dužine 23,7 metara. Imala je 69 bruto tona, nosivost 150 tona, ili kako bi tada rekli - nosivosti 15 vagona. Motor Deutz od 150 KS joj je davao brzinu plovidbe od 7,5 čvorova. Imao je kategoriju plovidbe "Mala obalna plovidba". Nakon 24 godine plovidbe i obrazovanja generacija pomoraca, Pomorska škola je ipak bila prisiljena prodati brod zbog dotrajalosti i sve većih troškova održavanja. To se dogodilo 3. veljače 1976. godine, a prodan je brodogradilištu „Vodopija Ivo-Srećko“ iz Betine na otoku Murteru. Nakon kratkog vremena NAUTIKU kupuje moćna riječka tvrtka Riba, a 1979. brod je temeljito uređen u Betini. Novi vlasnik zadržao je isto ime, a nova namjena broda je bila kao i u trenutku gradnje 1947., a to je ribarica - plivarica. Dana 11. studenog 2013. NAUTIKA je potonula u luci Rijeka te je nakon par dana izvađena i u komadima odnesena u otpad.



Nelson - brod disko klub pred Kazbekom

Nakon 20 godina plovidbe prevozeći sve vrste tereta po cijelom Jadranu, m/b MOŠĆENICE je svoje plovidbe završio na vezu lučice Igrane kod Makarske. Tu su ga primijetili dubrovački poduzetnici Ivo Škarica i Murat Đurbuzović koji su imali naum pronaći brod koji bi služio za neku svrhu ugostiteljstva. Međutim, zbog veličine broda i skladišta odlučili su ga preurediti u stacionirani - plutajući disko klub. MOŠĆENICE nisu imale svoj pogon te su novi vlasnici iznajmili školski brod NAUTIKA u vlasništvu Srednje pomorske škole iz Dubrovnika i doteglili ga u Gruž, dali su mu ime NELSON. Brod su vezali u četverovez za trajno na Lapadskoj obali između Kazbeka i hotela Lapad. Po provi su bacili dva teška sidra sa sidrenim lancem, i to dosta daleko od broda jer je trebalo tu biti siguran i po jakoj buri i ostalim vremenskim nepogodama, a krmu su lancanama vezali za obalu. Odmah su pristupili radovima te je drvene radove izvodio brodograditelj Ivo Buratović. Napravljena je drvena skala za popet se na brod i odmah se sređivao sami ulaz iz kojega se ulazilo u brodsko skladište tj. u budući disko klub. U zimskim mjesecima NELSON je za po lijepom vremenu bio disko klub u Gradskom portu – na velikom mulu, ali bi se ponovo vratio na njegov stalni vez pred Kazbekom. Godine 1973. brod je prodan Ljetnim igrama za potrebe izvedbe predstave Kolumbo u režiji Georgija Para i tada je dobio ime SANTA MARIA. U Dubrovniku je ostao sve do 1977. kad ga je kupio Josip Španjol iz Rijeke i oteglio u Mali Lošinj. Tamo je bio usidren u samoj luci kao brod restoran sve do 1977./78., a onda je otegljen kod otočića Koludarca i tamo nasukan na plitko dno. Napušteni brod je 1994. godine zapaljen i izgorio je do vodene linije, a ostaci SANTA MARIJE još su tamo, ali vjerojatno neki sitni željezni dijelovi jer ostalo su ipak uništili valovi, podvodni ronionci te se i drveni brod sam od sebe raspao.

LUKA DUBROVNIK / KORAK DO 100



Dalmacija izlazi iz luke Gruž

DALMACIJA je za Jadroliniju izgrađena u brodogradilištu Uljanik u Puli te je predana naručitelju 13. travnja 1965. Brod je imao 5651 bruto registarskih tona, duljinu 117 i širinu 16,5 metara. Dva dizel motora Sulzer, proizvedena u tvornici "Jugoturbina" iz Karlovca ukupne snage 5166 Kw su mu omogućavale brzinu od 18 čvorova. Imao je bočne stabilizatore koji su smanjivali ljuljanje broda, a prilikom dolaska u luku bi ih uvlačio. U prugu prema Dalekom istoku kao putničko - teretni brod je ušao u travnju 1965. odmah nakon primopredaje broda. Zbog nedostatka tereta i putnika Jadrolinija je krajem 1968. povukla brod iz pruge te ga je poslala u talijansko brodogradilište Cantieri Riunti dell'Adriatico (CRDA) - Cantiere San Marco u Monfalconeu na preuređenje kao brod za kružna putovanja. Teretni prostor su preuredili za potrebe putnika, a teretne samarice - deriće su zamijenili s teretnom dizalicom manje nosivosti. Od 1969. godine je počeo ploviti kao brod za kružna putovanja s kapacitetom 316 putnika i plovio je uglavnom ustaljenim programom, ljeti u vodama Sjeverne Europe sve do 79. stupnja sjeverne zemljopisne širine, zimi obalama Južne Amerike i zapadne Afrike, a u proljeće i jesen Sredozemljem. DALMACIJA je pod zapovjedništvom Dubrovčanina kapetana Paska Nadramije otplovila u daleke vode Australije, a poznato je i što je ispričao o ovom putovanju.

"Na DALMACIJU sam se ukrcao u Malom Lošinj 7. studenog 1981. te sljedeći dan odveo brod u Veneciju gdje smo ukrkali skupinu australskih putnika. Plovidba nas je vodila preko Port Saida, Sueza, Djiboutija, Colomba i Singaporea do australske luke Fremantle, zapravo luke grada Perth. S novim skupinama putnika učinili smo dva krstarenja od po 25 dana na ruti: Perth, Singapore, Hong Kong, Manila, Surabaya (Java) te dva putovanja od po 20 dana oko Australije: Perth, Port Hedland, Darwin, Brisbane, Sydney, Melbourne, Adelaide. Povratak u Jadran nas je vodio smjerom: Singapore, Colombo, Port Said, Mali Lošinj. Tu sam se i iskrcao s broda 24. svibnja 1982.". Na priloženoj fotografiji vidi se DALMACIJA kako prolazi pored otoka Dakse.



Nasipanje mandrača 1972.-1973.

Na fotografiji iz 1972. godine vidi se nasipanje mandrača u luci Gruž između mula Petka i današnje zgrade Lučke uprave. Godinu dana kasnije nova je obala puštena u promet. Rubni betonski blokovi salijevali su se između Kazbeka i hotela Lapad, a dizalica VELI JOŽE od Brodospasa ih je postavila na svoje mjesto uz rub nove obale koju su obložili kamenom. Poslove nasipanja je platila broderska kompanija Adriatica iz Venecije čiji su se trajekti tu veoma često vezivali. Luka im je godinama davala besplatan vez bez naplate ukrcajnih taksi kako bi povratili njihov uloženi novac za izgradnju. Mul Petka je tada produžen za 21 metar kako bi trajekti mogli spustiti rampu. Dosta Gružana i pomoraca je bilo protiv nasipanja mandrača jer su tu bili vezovi za brodove u domaćoj liniji, a i poremetilo se strujanje mora i valovi koji sada drugačije idu prema Batali za vrijeme jake tramuntane. Lučki kapetan Mladen Mojaš je bio protiv nasipanja mandrača, ali ondašnja vojska je kumovala da se nasipa taj dio uvidjevši veliku površinu parkinga koja bi mogla biti pogodna za ukrcaj vojnih vozila na trajekte u slučaju ratnog stanja. Iza kamiona se vide betonski blokovi koji će se uskoro postaviti u more, a iza je brod PERAST od Jadrolinije.

LUKA DUBROVNIK / KORAK DO 100



Betonski blokovi za nasipanje mandrača

Na ovoj fotografiji iz 1972. vide se betonski blokovi koji će se dizalicom VELI JOŽE od Brodospasa položiti kao rub nove obale. Na njih će se postaviti i završna kamena obloga, a unutar mandrača će se nasuti zemlja i kamen. Uz obalu se vidi patrolni brodić MIGAVICA i zadnji parni putnički brod ANTIKA od Putničke agencije Atlas.



Tri američka ratna broda

USS MOINSTER (FF-1097) je fregata, izgrađena u Avondale Shipyard, Westwego, Louisiana, u upotrebi od 1973., deplasmana 3011 tona, dužine 134 i širine 4,5 metara, brzine 27 + čvorova.

USS COONTZ (DLG-9/DDG-40) je bio glavni brod/fregata razarača klase Farragut u Mornarici Sjedinjenih Američkih Država. Ime je dobio po admiralu Robertu Coontzu, drugom zapovjedniku mornaričkih operacija američke mornarice. Bio je deplasmana 5648 tona, dužine 156 i širine 16 metara te brzine 33 čvora.

USS PUGET SOUND (AD-38) je bio prateći brod klase razarača deplasmana 20829 tona, dužine 196 i širine 26 metara. Imao je gaz od 11 metara te je plovio brzinom od 20 čvorova.



Moskva- nosač helikoptera

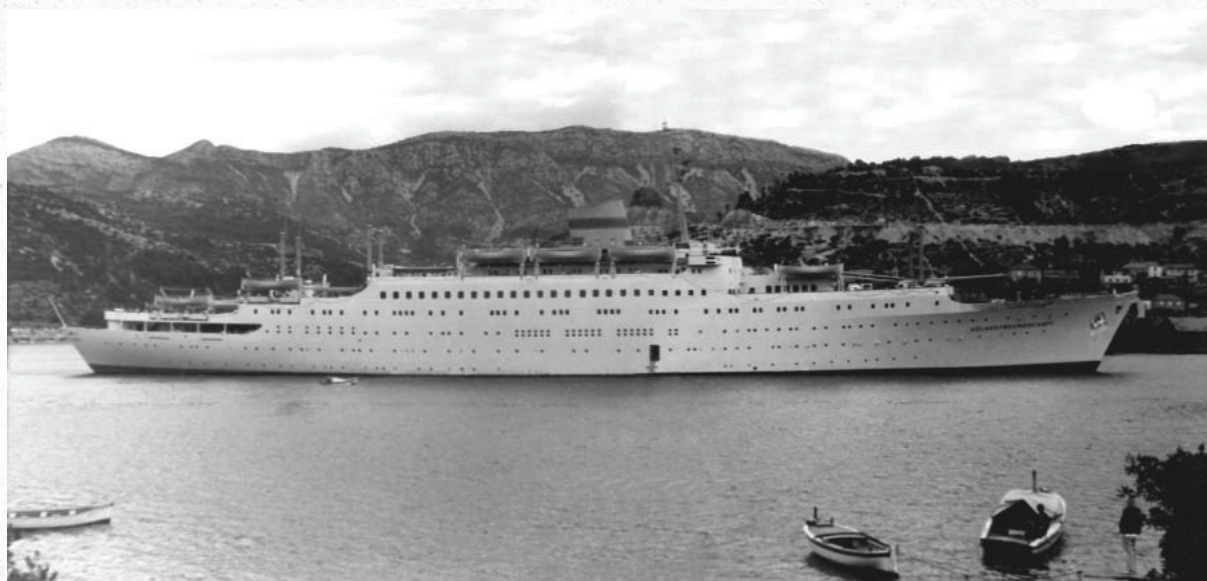
Sovjetski nosač helikoptera MOSKVA izgrađen je u brodogradilištu Nikolayev South Shipyard u Ukrajini. Na prvu se plovidbu uputio 25. listopada 1967., a povučen je iz upotrebe 1996. i izrezan. Imao je deplasmana 11920 tona i punog deplasmana 15280 tona. Bio je dug 189 i širok 34 metra. Plovio je brzinom od 31 čvora, a imao je radijus kretanja od 14000 nautičkih milja pri brzini od 12 čvorova. Opsluživalo ga je 850 članova posade. Interesantno je da su Sovjeti mijenjali broj na trupu broda iz taktičkih razloga, a to već odavno i nije važno, pogotovo u ovim modernim ratovanjima, a Amerikanci svoju oznaku i broj na trupu nisu nikada mijenjali te su je držali od izgradnje broda do rezališta. Ova fotografija je fotografirana na vanjskom sidrištu pored otoka Dakse.



Volkerfreundschaft

STOCKHOLM je za Swedish American Line izgrađen u veljači 1948. u brodogradilištu Goetaverken u švedskom Gothenburgu. Imao je 12165 bruto tona, bio je dug 160 i širok 21 metar s gazom od 7,9 metara. Dva Götaverken dizel motora ukupne snage 12000 KS preko dvije propele su mu davale brzinu od 17 čvorova, a mogao je ugostiti 390 putnika. Na prvo promotivno putovanje je isplovio 21. veljače 1948. iz Gothenburga da bi u New York stigao nakon osam dana. Brod je poznat pomorskim znalcima jer je 25. srpnja 1956. potopio talijanski lajner ANDREU DORIU na 200 milja pred lukom New York, a on je nastavio oštećen ploviti. Pod imenom VOLKERFREUNDSCHAFT, brod je prvi put posjetio Dubrovnik 20. veljače 1965. te u grušku luku u sljedećih 20 godina ukupno uplovio 19 puta u pravilu jednom godišnje u rano proljeće ili kasnu jesen. Posljednji je put VOLKERFREUNDSCHAFT isplovio iz gruške luke 1. studenog 1984. na putu prema Constanci. Novi su ga putovi od tada odveli na sasvim drugi kraj svijeta, pa se u dubrovačku luku više nikada pod tim imenom nije vratio. Tijekom godina mijenja imena u: VOLKER, FRIDTJOF NANSEN, ITALIA I, ITALIA PRIMA, VALTUR PRIMA, CARIBE, ATHENA, AZORES, ASTORIA. I kada smo mu se najmanje nadali, ovaj naš dobri stari poznanik nas je ipak, nakon punih 25 godina, pod imenom ATHENA ponovo posjetio 22. listopada 2009. i još jednom, zadnji put pod imenom ASTORIA 21. rujna 2016. kada je zablistao u luci Gruž sa svojom elegancijom i lijepim plavim trupom, i to nakon 68 godina od prve plovidbe. (foto: Nevenko Bilobrk)

LUKA DUBROVNIK / KORAK DO 100



Avsonia

LUKA DUBROVNIK / KORAK DO 100

U brodogradilištu Cantieri Riunti dell'Adriatico u Trstu izgrađen je 1957. putničko-teretni brod AVSONIA od 11880 bruto tona. Bio je dug 160 i širok 21 metara, a mogao je prihvatiti 540 putnika, 215 članova posade i 3400 tona tereta. Dvije DR parne turbine ukupne snage 12800 KW su mu preko dvije propele omogućavale ekonomsku brzinu od 21 čvora do maksimalnih 25 čvorova. Za kompaniju Adriatica di Navigazione iz Venecije je zaplovio na bliskoistočnoj redovnoj pruzi u listopadu 1957. iz Trsta tičući luke: Venecija, Brindisi, Aleksandrija, Bejrut, Pirej i Bari. Bio je u to doba najmoderniji, najbrži i najveći putničko - teretni brod na Sredozemlju. Prvi dolazak broda AVSONIA u grušku luku je bio 28. ožujka 1970. u 11:00 sati kada je i Dubrovnik, nakon Venecije, Barija, Brindisia, Rodosa i Pireja uvršten u njegovu redovnu liniju iz Trsta za Bliski Istok. Te je godine uplovio ukupno 13 puta iz Venecije u 11 sati te isplovio u pravcu Brindisia u 16:00. Sličan program s devet dolazaka nastavio se i sljedeće godine, s isplavljanjima prema Beirutu i Rodosu. Nakon dvogodišnje stanke pojavio se 20. svibnja 1973. i te je godine došao ukupno 10 puta s polascima prema Bariju. Isti red plovidbe, s promijenjenim dolaskom u 8:00 sati ujutro i odlaskom u 23:00 sata navečer zadržava i sljedeće četiri godine. Ime broda AVSONIA modificirano je u AUSONIA.



Irpinia

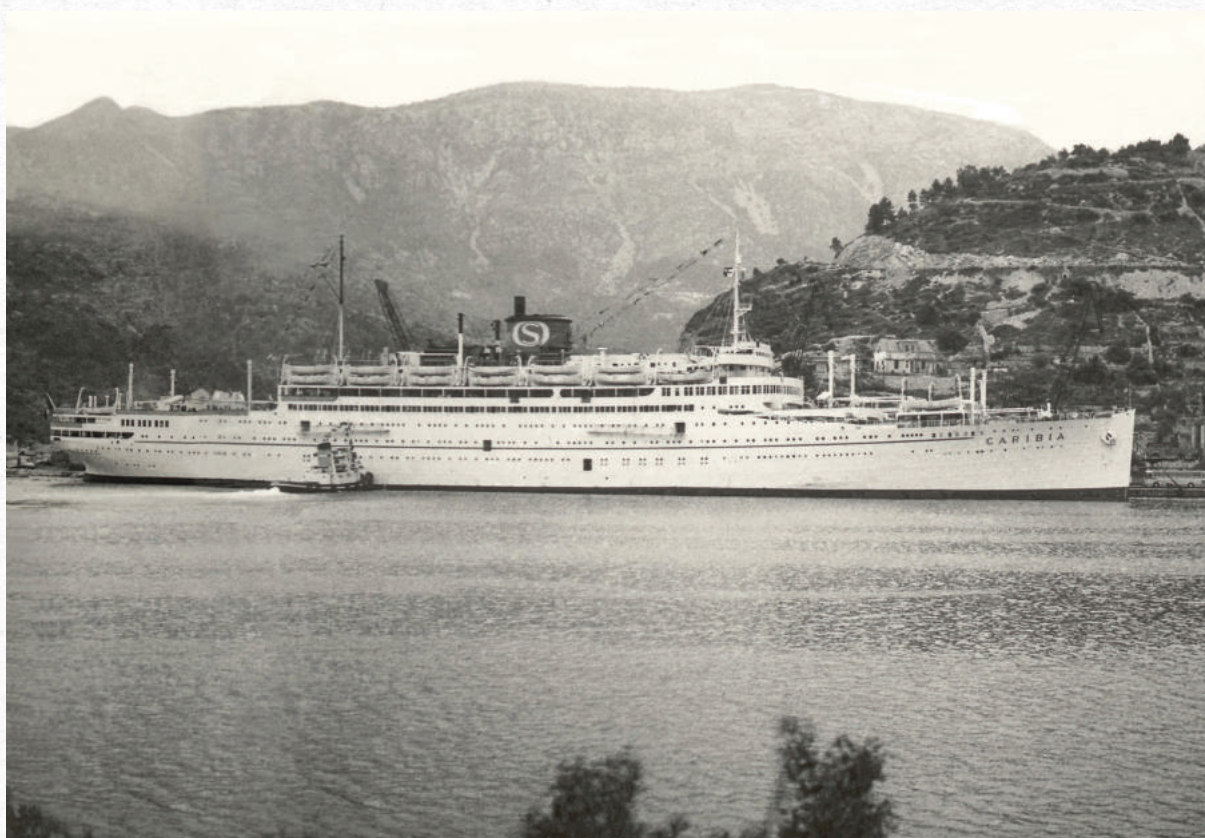
U brodogradilištu Swan Hunter & Wigham Richardson iz Newcastlea u Engleskoj izgrađen je 1929. godine za francusku brodarsku kompaniju Societe Generale de Transports Maritimes (SGTM) iz Marseillea putnički parni brod CAMPANA. Bio je namijenjen linijskim plovidbama iz Marseillea za Brazil, Urugvaj i Argentinu. Bio je dug 160, širok 20,4 metra, imao je 13204 bruto tona, a u tri razreda mogao je prevoziti 1181 putnika i 330 članova posade. Šest parnih SR turbina tvrtke Parsons Marine Steam Turbine Co Ltd. su mu preko dvije propele davale brzinu od 17 čvorova. CAMPANA je uspješno plovila prema Južnoj Americi sve do 1940., odnosno do početka Drugog svjetskog rata. Povremeno je plovila i na kružnim putovanjima pa je tako 10. kolovoza 1936. s 583 putnika i 170 članova posade jednom doputovala i u posjet Dubrovniku. Prodana je 1955. talijanskoj kompaniji Grimaldi-Siosa u vlasništvu braće Grimaldi čija je majka rodbinski vezana s poznatom đenovješkom brodovlasničkom obitelji Achille Lauro. Preuređen je u Genovi za smještaj putnika u prvom i turističkom razredu pod imenom IRPINIA. Prvi put je posjetila Dubrovnik 26. ožujka 1970. u popodnevnim satima na putu iz Kotora prema Veneciji kamo je otplovila nakon noćenja u gruškoj luci sutradan u 12:00 sati. Te godine sve do 25. rujna u Dubrovnik dolazi po istom rasporedu ukupno 14 puta ploveći itinererom: Genova, Napulj, Catania, Patras, Krf, Kotor, Dubrovnik, Venecija, a u povratku: Venecija, Bari, Siracuza, La Valetta, Tunis, Olbia, Bastia, Genova. Sljedeće 1971. opet uplovljava 17. lipnja, ponavlja prošlogodišnji raspored boravka u gruškoj luci, ali nakon ukupno devet uplovljavanja posljednji put podiže sidro 7. listopada na putu za Veneciju i nakon toga se u Dubrovnik više nikada nije vratila.

LUKA DUBROVNIK / KORAK DO 100



Caribia, ex. Vulcania

VULCANIA je s navoza porinuta u more 18. prosinca 1926. godine u Cantiere Navale Triestino u Monfalconeu za Cosulich Line, a bila je namijenjena za prijevoz 310 putnika u prvom, 460 u drugom, 310 u putničkom i oko 700 putnika u trećem razredu. Na prvo je putovanje zaplovila tek nakon pune dvije godine opremanja 19. prosinca 1928. godine iz Trsta preko Patrasa i Napulja do New Yorka. Imala je 23970 bruto tona, bila je duga 193 metra, a parni joj je pogon omogućavao brzinu od 19 čvorova. Već 1930. godine mijenja parne strojeve dizelskim Burmeister & Wein od kada plovi brzinom od 21 čvora. Novi B&W strojevi još su jednom zamijenjeni 1935. godine s novim Fiatovim motorima. VULCANIA je od 1932. održavala liniju iz Trsta do New Yorka tičući luke: Venecija, Dubrovnik, Patras, Messina, Palermo, Napulj, Cannes, Alžir, Gibraltar, Lisabon, Casablanca, Madeira i Boston. U prospektu tiskanom za putnike putovanja, na koje je VULCANIA pod zapovjedništvom kapetana Ante Hreljića zaplovila 14. srpnja 1934. godine iz New Yorka, navedene su luke ticanja: Boston, Madeira, Gibraltar, Alžir, Napulj, Palermo, Taormina, Patras, Dubrovnik, Venecija i Trst. VULCANIA je dolazila u luku Gruž i nakon Drugog svjetskog rata te i dva puta 1972. pod imenom CARIBIA. Godine 1974. je izrezana u Tajvanskom rezalištu u Kaohsiungu. (foto: Nevenko Bilobrk)



Ivan Franko

IVAN FRANKO je na prvo putovanje zaplovio 14. studenog 1964. za brodarsku kompaniju Black Sea Shipping Co. iz Odesse, pod zastavom SSSR-a. U knjigama je zabilježeno kako nas je posjetio devet puta. Od 1992. godine je plovio pod zastavom Ukrajine, a nakon 33 godine plovidbe stavljen je u raspremu 1997. godine. Izrezan je iste godine u rezalištu brodova Alang u Indiji pod imenom FRANK. Imao je 19861 bruto tona, bio je dug 155 i širok 25 metara. Dva Sulzer Werkspoor sedam - cilindarska dizel motora ukupne snage 21008 KS preko dvije propele omogućavala su mu brzinu od 18 čvorova. Mogao je prevoziti 750 putnika.



Ruđer Bošković od Atlantske plovidbe

Motorni brod RUĐER BOŠKOVIĆ izgrađen je 4. srpnja 1974. u brodogradilištu Astilleros Espanoles Bilbao u Španjolskoj kao novogradnja za Atlantsku plovidbu iz Dubrovnika. Mogao je ukrcati 26962 tona tereta. Pogonski motor Sulzer 7RND68 snage 11550 KS ga je pokretao brzinom od 15 čvorova. Prodan je 17. travnja 1997. godine. Na fotografiji je interesantno vidjeti kako još nije produljena obala Kantafiga, a što će uskoro uslijediti. Tu su se Kantafižani i Gružani kupali i držali barke. Gotovo na svakoj fotografiji vidi se lenjam (drvena građa), a prva dizalica koja se vidi imala je nosivost 25 tona.



Ukidanje željeznice 1976.

Ukidanjem uskotračne željezničke pruge Čapljina - Dubrovnik s danom 1. lipnja 1976. godine, teretni promet Luke Gruž je značajno smanjen, ali je putnički promet i dalje bio na zavidnom nivou. Razvojna politika poduzeća preusmjerena je na davanje prioriteta prometu generalnim teretima (posebno prehrambenim proizvodima) i međunarodnom putničkom prometu, a što je iziskivalo izgradnju novih obala, skladišta, nabavku nove lučke mehanizacije i investiranje u nove instalacije. Prišlo se izgradnji 274 metra operativnih obala s dubinom od 10 do 12,5 metara, obala s malim gazom za privez barki, a rekonstruirana je i obala Petka za trajektni vez u čijem je sastavu bilo i 5000 kvadrata parkirališta za prihvat vozila koja su ukrcavana na trajekte. Istovremeno, asfaltirano je 22 tisuće kvadrata obalnih površina za prihvat putnika, vozila i autobusa vezanih za međunarodni putnički promet u kružnim putovanjima. Izgrađen je suvremeni putnički terminal sa svim potrebnim servisima za prihvat putnika u međunarodnom putničkom prometu s 1500 kvadrata korisne površine, adaptiran je prostor za prihvat jahti u predjelu parka Gruž, podignuta su nova zatvorena skladišta čvrste građe na površini od 7500 kvadrata te adaptirana obala u Batahovini za prekrcaj i manipuliranje cementom. Također je izgrađeno rashladno skladište sa šest komora polivalentnih mogućnosti, kapaciteta 3000 m² ili 2700 m³, za skladištenje južnog voća, razne smrznute robe i lako pokvarljive hrane. Instalirano je nekoliko novih mostova i dizalica uz nabavu motornih vozila neophodnih za otpremu tereta i interni promet.

LUKA DUBROVNIK / KORAK DO 100



Pilotine Gruž i Daksa

Luka Dubrovnik je 1971. godine kupila pilotinu kao polovni brod drvene gradnje od ondašnjeg SUP-a izgrađenog 1963., duljine 13,2 metra, pod oznakom LP - 11. Luka Dubrovnik ga je upisala u upisnik brodova pod imenom GRUŽ. Pilotina je imala motor Gray - Marine, dizel turbo od 220 KS. Ukrcaj zapovjednik je bio Ivo Botica i motorist Pero Farčić. Luka Dubrovnik 1978. gradi pilotinu u Sumartinu na otoku Braču te joj daje ime DAKSA. Bila je drvene gradnje, duljine 12,5 metara, imala je motor Famos od 160 KS. Pilotska se služba 1997. odvojila od LUKE DUBROVNIK, a osnovana je tvrtka DUBROVAČKI PELJAR d.o.o. Pilotina DAKSA je bila u službi do 2000. godine kada je prodana u Makarsku gdje i danas plovi kao mala koča imena VOGICA, registarske oznake 40 MA.

Zanimljivo je i nejasno zašto je Luka Dubrovnik ovom brodu dala ime DAKSA kada je poznato kako je nepisano pravilo da se nikada kasnije ne imenuje neki drugi brod istim imenom kakvoga je prethodno nosio brod koji je potonuo s ljudskim žrtvama. Bio je to prethodno parobrod DAKSA u vlasništvu Dubrovačke parobrodarske plovidbe a.d. koji je potonuo 1930. godine odnijevši sa sobom 38 članova posade. Eto, pilotina DAKSA je sretna te i danas plovi pod imenom VOGICA.



Danae

DANAE je izgrađen 1955. kao teretni brod imena PORT MELBOURNE, a 1972. je prodan grčkoj kompaniji J. C. Karras za kojeg je plovio dvije godine kao THERISOS EXPRESS. Od 1974. je preuređen u brod kruzer od 16531 bruto tona, uz nove B & W diesel motore. Mogao je ukrcati 650 putnika, a plovio je pod imenom DANAE za Delian Athina Cruises iz Pireja i pod talijanskom kompanijom Costa Cruises. Od 1990. mijenja brojne vlasnike i imena: ANAR, STARLIGHT EXPRESS i BALTICA. Od 1996. je prodan brodarskoj kompaniji Classic International Cruises i plovio je pod imenom PRINCESS DANAE. Ljeti je plovio europskim morima, a zimi u vodama Južne Amerike. PRINCESS DANAE je nakon stečaja kompanije u veljači 2013. s još tri broda, ARION, FUNCHAL i ATHENA, prešla u flotu novoosnovane Portuscale Cruises. PRINCESS DANAE je raspoređena u Lisabonu pod novim imenom LISBOA. Iako se njen povratak kružnim putovanjima očekivao 2015., to se nije dogodilo jer je brodarska kompanija imala sve više financijskih problema. Također, zbog zastarjelosti broda i uvjeta koje daje SOLAS 2010 (Safety of Life at Sea) konvencija za putničke brodove u međunarodnim plovidbama, brod LISBOA je prodan rezalištima u turskoj Aliagi.

LUKA DUBROVNIK / KORAK DO 100



Dmitriy Shostakovich

Serija od sedam brodova blizanaca tipa DMITRIY SHOSTAKOVICH, građena je u poljskom brodogradilištu Stocznia Szczecińska im. Adolfa Warskiego u Szczecinu. Kao i većina brodova Sovjetskog Saveza (SSSR) imali su dvojnu putničko - vojnu namjenu. Imali su ukrcajno - iskrcajne rampe i u cijeloj garažnoj palubi su mogli ukrcati automobile ili vojna vozila. Oni su više nalikovali trajektima, nego kruzerima, ali su većina njih uplovljavali u luku Gruž kao kruzeri. Svih sedam brodova su bili gotovo istih tehničkih karakteristika, imali su 12800 bruto tona, bili su dugi 133 i široki 21 metar, a brzinom od 20 čvorova pokretala su ih četiri šest - cilindarska dizel Sulzer- Zgoda motora ukupne snage 17400 KS. U verziji broda za kružna putovanja prevozili su oko 350 putnika o kojima se brinulo 170 članova posade. Pod imenom NEW IMPERIAL STAR završio je u listopada 2016. u indijskom rezalištu brodova Alang.



Leonardo da Vinci

LEONARDO DA VINCI je 15. veljače 1963. po cijeni od 1495 USD po osobi poduzeo 51-dnevno kružno putovanje s itinererom: New York, Lisabon, Palma, Palermo, Iraklion, Aleksandria, Larnaca, Beirut, Haifa, Istanbul, Yalta, Varna, Pirej, Dubrovnik, Messina, Napulj, Genova, Cannes, Barcelona, Casablanca, Tenerife, New York. U prospektu njegove brodarske kompanije Italian Line, tiskanom koncem 1963. objavljen je red plovidbe za sljedeću 1964. godinu s itinererom: New York, Boston, Halifax, Azorski otoci, Casablanca, Lisabon, Gibraltar, Palma de Mallorca, Barcelona, Napulj, Cannes, Genova, Palermo, Messina, Patras, Dubrovnik, Venecija i Trst. Imao je 33340 bruto tona, bio je dug 233 metra, a u svojim je klimatiziranim komfornim kabinama mogao prihvatiti 1326 putnika. Četiri parne turbine Ansaldo ukupne snage 38792 kilovata preko dvije propele su mu omogućavale putnu brzinu od 23 čvora.

LUKA DUBROVNIK / KORAK DO 100



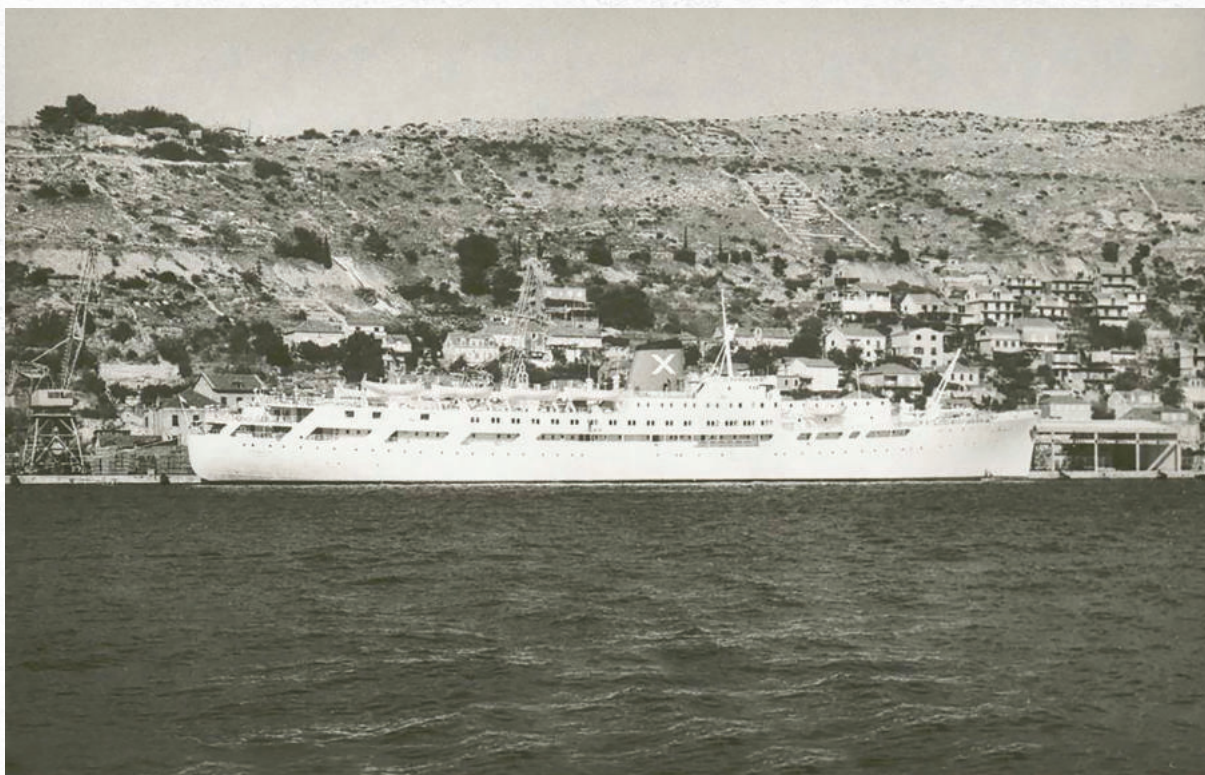
Kruzenshtern

KRUZENSHTERN je izgrađen u Bremerhavenu u Njemačkoj 1926. godine pod imenom PADUA i lukom upisa Hamburg, pod zastavom Njemačke. Izgrađen je kao teretni jedrenjak koji je prevozio građevinski materijal u Čile u Južnu Ameriku, vraćajući se sa salitrom oko Rta Horn. Kasnije je prevozio pšenicu iz Australije. Prvo putovanje od Hamburga do Talcahuanoa u Čileu trajalo je 87 dana. Najbrže putovanje bilo mu je 1938. i 1939., od Hamburga preko Čilea do Australije i natrag do Hamburga za osam mjeseci i 23 dana pod kapetanom Richardom Wendtom. Ovaj svjetski rekord za teretne jedrenjake i plovidbom na jedra još nitko nije dostigao. Njemački jedrenjak PADUA je kao ratna odšteta 12. siječnja 1946. predan SSSR-u i integriran je u baltičku flotu sovjetske mornarice, dobio je i novo ime - KRUZENSHTERN. Bio je vezan u luci Kronstadt do 1961. godine, gdje je podvrgnut velikim popravcima i preuređenju (npr. ugradnja prvih motora) za svoje zadatke u Hidrografskom odjelu Sovjetske mornarice. Od 1961. do 1965. godine proveo je mnoga hidrografska i oceanografska istraživanja za Akademiju znanosti SSSR-a u Atlantskom oceanu, Karibima i Sredozemlju, a korišten je i kao brod za obuku pomorskih kadeta. Godine 1965. premješten je u SSSR-ovo Ministarstvo ribarstva u Rigi gdje se koristio kao škola za buduće ribolovne časnike. Od 1968. do 1972. dogodila mu se velika modernizacija, instaliranje kompleta motora koje i danas ima, a trup je opituran u crno sa širokom bijelom trakom i crnim pravokutnicima namijenjenim stvaranju iluzije topova. Sredinom sedamdesetih godina je posjetio Dubrovnik u pratnji dva ratna broda



Romanza

Jedan od brodova na kružnim putovanjima koji su sedamdesetih i osamdesetih godina prošlog stoljeća obilježili brzi razvoj kruzing turizma u Dubrovniku je svakako bio i brod ROMANZA. Novogradnja broj 518 je izgrađena 1939. kao putničko - teretni brod u brodogradilištu Blohm & Voss Hamburg za brodarsku kompaniju Hamburg America Line (Hapag). Na porinuću je dobio ime po peruanskoj planini HUASCARAN. Imao je je 6951 bruto tona, bio je dug 149 i širok 18,3 metra, a dva osam - cilindarska i jedan šest - cilindarski MAN dizel- električni motor su mu preko jedne propele davali brzinu od 17 čvorova.



Pilotine Garofalin i Grebeni

Godine 1999. DUBROVAČKI PELJAR d.o.o. kupuje pilotinu u Anconi, i to kao gliser imena MILKOMAS V, kojega su preimenovali u GAROFALIN, nosio je registarsku oznaku 11 DB. Gliser je građen 1979. od staklo plastike, duljine 9,70 metara, ima dva motora Volvo Penta, svaki po 240 konjskih snaga. I danas je u plovidbi. Godine 2003. godine DUBROVAČKI PELJAR d.o.o. u Glasgowu je kupio pilotinu pod imenom PILOT BOAT 1 GLASGOW te su je preimenovali u GREBENI i nosi registarsku oznaku 17 DB. Građena je 1978. od staklo plastike, duga je 10 metara, ima dva motora Sabre - Perkins, svaki po 135 konjskih snaga. Godine 2005. joj je napravljena rekonstrukcija u Mokošici. I dalje je u plovidbi.



Skladišta Luke Dubrovnik

Prvo skladište Luke Dubrovnik bilo je "Udarnik", kako su ga zvali, u svom je prednjem dijelu imalo prostore u najmu za prodaju građevinskog materijala poduzeća Minčeta i Srđ, a prema morskoj strani je bilo skladište kafe i ostalih tereta. U desnom dijelu fotografije vidi se poluzatvoreno skladište naziva "Nadstrešnica", površine 5475 kvadratnih metara, koje je izgrađeno 1986. Luka ga je napravila za skladištenje drvene građe Šipadu iz Bosne i Hercegovine. Šipad je imao administrativno središte u Sarajevu, a drvena građa se do 1976. dovozila željeznicom, a kasnije kamionima te se iskrcavala na brodove za izvoz. Od brodova se na fotografiji vide trajekt SLAVIJA I od Jadrolinije i TIEPOLO od Adriatice iz Venecije.



Jadran

LUKA DUBROVNIK / KORAK DO 100

U srpnju 1977. u luku Gruž je uplovio motorni brod JADRAN koji je do tada bio najveći teretni brod koji je ikada uplovio s teretom u Gruž. Sljedeće godine je uplovio još jedan veći pod panamskom zastavom. Zapovjednik broda JADRAN, koji je doveo teret pšenice iz Amerike, bio je kap. Antun Vuković, prvi časnik palube bio je Vlaho Lonza, upravitelj stroja Miloš Popović, prvi časnik stroja Ivo Bradvica, i ostali. JADRAN je za Atlantsku plovidbu iz Dubrovnika izgrađen 29. kolovoza 1976. u brodogradilištu Sunderland Shipbuilders Ltd. u Engleskoj. Imao je nosivost 72149 tona, a motor Doxford snage 20000 KS ga je pokretao brzinom od 15,5 čvorova. Maksimalna potrošnja goriva mu je bila 75 tona dnevno, a ekonomična 35 tona. Prodan je 29. siječnja 1996. brodarskoj kompaniji Sea Sapphire Co. Ltd. iz Vallette na Malti koja mu daje novo ime LEMNOS. Godine 1999. izrezan je u indijskom rezalištu brodova Alang.



Slavija I

SLAVIJA I je izgrađena kao JENS KOFOED 1963. u brodogradilištu Bremer Vulkana, Bremen, za A/S Bornholmsfærge AG. Na prvo putovanje krenula je u kolovozu 1963.. Brodarskoj kompaniji DFDS-u prodana je 1964. i preimenovana u SKIPPER CLEMENT. Jadrolinija je uzima u najam za ljeto 1975. pod imenom SLAVIJA te je sljedeće ljeto kupuje i daje ime SLAVIJA I. Plovila je u Jadroliniji do 1998. kad je prodana brodarskoj kompaniji Skenderbeg Lines te je plovila između Brindisija i Valone kao EUROPA I do 2010. godine kada je izrezana u rezalištu brodova Aliaga u Turskoj. Imala je 3930 bruto tona, bila je duga 88 i široka 16,2 metara, mogla je ukrcati 525 putnika i 100 vozila. Četiri dizelska motora MAN od 3854 KW su joj omogućavala brzinu od 15 čvorova. Ova fotografija ulaska SLAVIJE I je slikana u kolovozu 1981.

LUKA DUBROVNIK / KORAK DO 100



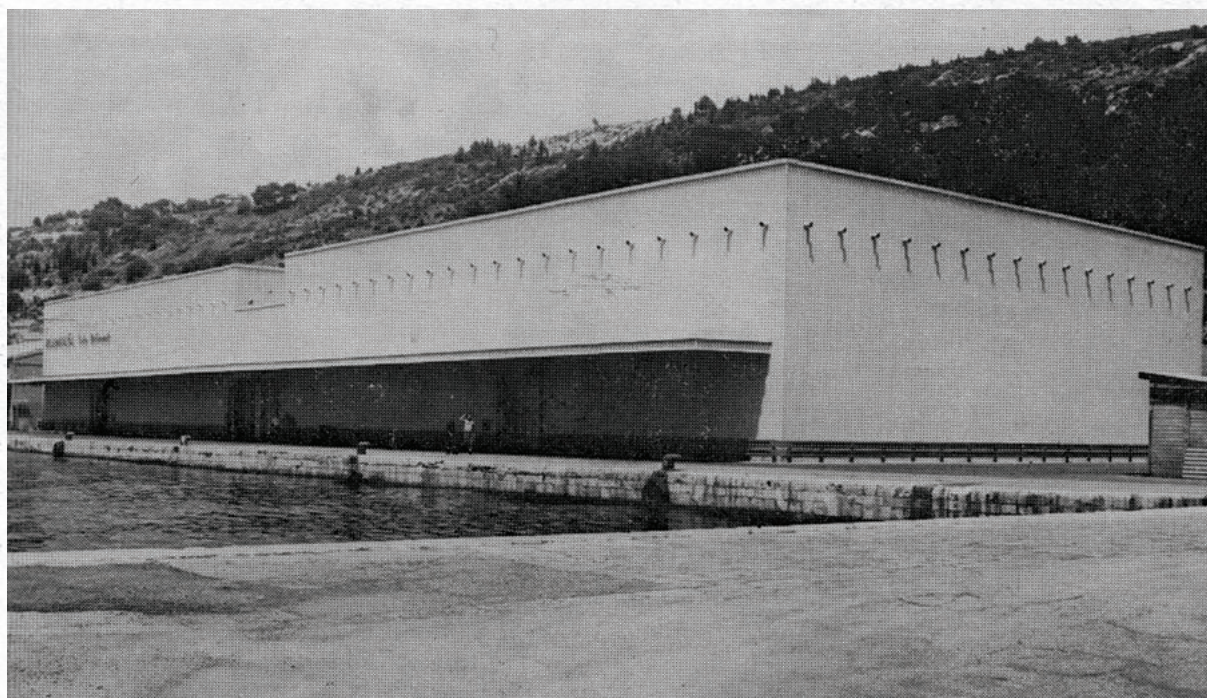
Školski jedrenjak Jadran

JADRAN je za Kraljevsku mornaricu Jugoslavije izgrađen u Hamburgu 1933. godine, tip jedrenjaka je barkantin, dug je 58,2, širok 8,9 metara, istisnina /deplasman je 737 tona, najveći jarbol je visok 39,1 metar s površinom od 933 kvaratnih metara. Najdulje putovanje JADRANA od 11.262 milje bilo je na ruti Dubrovnik-New York-Boston-Dubrovnik 1938. godine na kojem su posjetili Nikolu Teslu te su mu poklonili gravuru broda. Talijani su ga zarobili nakon kapitulacije Kraljevine Jugoslavije i jedno ga je vrijeme tijekom Drugog svjetskog rata koristila talijanska ratna mornarica kao školski brod pod imenom MARCO POLO. Kapitulacijom Italije 1943. brod su preuzeli Nijemci. Nakon toga je zapušten, ogoljen, bez jarbola, dočekaao kraj rata kao most u jednom od kanala u Veneciji. U prosincu 1946. godine JADRAN je dotegljen u Šibenik, a njegova obnova je trajala u Tivtu sve do 1949. godine. Na jedrenjaku su se obučavali budući vojni časnici, a samo je jedna generacija učenika Srednje pomorske škole u Dubrovniku godine 1972. imala završnu praksu na dvotjednoj obuci. Plovili su do otoka Visa i natrag uz pratnju školskih profesora Antuna Falkonija i Borisa Franušića. Na povratku u luku Gruž svi učenici su se popeli na jarbol i izveli rubni pozdrav, a na vrhu najvećeg jarbola je bio Mario Bonačić. Od same izgradnje JADRANU je matična luka bila Split i svi zapovjednici su bili Hrvati, a danas je školski brod u ratnoj mornarici Crne Gore. Priložena fotografija je fotografirana kao dijapozitiv 1982. godine.



Hladnjača

Hladnjača kapaciteta 3000 kvadratnih metara u luci Gruž je izgrađena 1981. za skladištenje agruma iz Izraela, banana iz Ekvadora te ostalih hlađenih tereta. Banane su dolazile s brodovima - hladnjačama koje su se obično ukravale u Ekvadorskoj luci Guayquil na pacifičkoj obali Južne Amerike. Iz Izraela su agrumi dolazili s brodovima Lošinjske plovidbe i to su bili grejp, limun i poznate Jaffa naranče. Hladnjača je izgorjela u Domovinskom ratu u listopadu 1991.



Aegean Dolphin i Našička

U rumunjskom brodogradilištu Santieru Naval u Galati na Dunavu 1973. godine porinuta je u more novogradnja broj 617, trgovački ro-ro brod NARCIS, za naručitelja, izraelsku kompaniju ZIM Lines. Nakon 15 godina prevoženja teških kamiona i glomaznih tereta, promjene imena 1985. u ALKYON te 1986. u AEGEAN DOLPHIN, novi ga je vlasnik Dolphin Hellas Cruises odlučio kompletno preurediti u putnički brod za kružna putovanja. Tako AEGEAN DOLPHIN zadržavajući isto ime 1988. godine u Pireju potpuno mijenja svoj izgled, ali i ulogu. Od tada ima 11563 bruto tona, dug je 140 i širok 20,4 metra dok mu dva četrnaest - cilindarska Pielstick dizel pogonska stroja ukupne snage 10157 kW omogućavaju preko dvije propele brzinu od 17,5 čvorova. Na ovoj fotografiji vidi se AEGEAN DOLPHIN fotografiran 1988. godine, ali i srušeno skladište zvano Našička koje se te godine počelo raditi kao poluzatvoreno skladište kapaciteta 2400 kvadratnih metara za čuvanje tereta lenjama za izvoz (drvena građa). Danas je bivše skladište preuređeno u prostor za posadu s brodova i njihovu zabavu i kupovinu (crew center).



Puna Luka Gruž

Luka Gruž fotografirana je dijapozitiv filmom osamdesetih godina. Puna je brodova. Tu su PERAST, REINAISSANCE TWO, OCEAN PRINCESS, REINAISSANCE THREE, BERLIN, ORUDA i ATALANTE. Ovakvi prizori tada su se mogli vidjeti svakoga petka i nedjelje. Većina kruzera je petkom uplovljavala u Gruž te bi isplovili za Veneciju i većina njih bi se vratila u nedjelju na putu prema Krfu. Ukupni kapacitet putnika na tim kruzerima s fotografije je 2700, a što je danas kapacitet jednog kruzera srednje veličine kao što je MSC ARMONIA.



Argolys i Artemida gore

Napad na Dubrovnik započeo je 1. listopada 1991. s kopna, iz zraka i s mora. Neprijateljski avioni odmah su prvoga dana raketirali glavnu trafostanicu u Komolcu i Grad je ostao bez struje. S obzirom na to da su pumpe od vode bile na struju, nestala je i pitka voda u roku od dva dana nakon što se potrošila voda iz rezervoara. Gađan je cijeli Grad, a nisu pošteđeni ni luka i brodovi koji su bili vezani uz obalu. Na fotografiji od 10. studenog vidi se kako gore Atlasovi brodovi ARGOLYS i ARTEMIDA čiji će ostaci trupa koji su se nalazili ispod razine mora, uskoro potonuti. Još je mnogo brodova, jahti, privatnih brodica i ostalih plovila doživjelo istu sudbinu. Najveći brod koji je izgorio i potonuo je ADRIATIK od Atlasa.



Ilirija, gori luka

U luci je Jadrolinijin trajekt ILIRIJA s kojom je dolazila pomoć u hrani, lijekovima, gorivu i ostalom, a u povratku su prevozili žene, djecu i teško bolesne u sigurnije gradove. U tom trenutku već je izgorio dio zgrade Luke, skladište Udarnik i poluzatvoreno skladište sa svom drvenom građom od Šipada iz Bosne i Hercegovine koja je bila spremna za ukrcaj na brodove. Dim koji se vidi je od kafe u zrnu koja je gorjela danima, a bila je uskladištena u jutenim vrećama.



LUKA DUBROVNIK / KORAK DO 100

Luka Dubrovnik, uz lučku infrastrukturu i suprastrukturu, 1991. godine raspolagala je s brojnim objektima i skladištima koji svjedoče o veličini tadašnje, predratne Luke.

Lučki objekti i skladišta do 1991. (poredani od istoka prema zapadu)	Veličina ili kapacitet	Godina izgradnje	Lučki objekti i skladišta do 1991. (poredani od istoka prema zapadu)	Veličina ili kapacitet	Godina izgradnje
Upravna zgrada	1904 m ²	1977.	Željeznički magazin	4127 m ²	
Udarnik	2400 m ²		Našička	2400 m ²	1989.
Nadstrešnica	5475 m ²	1986.	Silos i na Batahovini (8 komada)	3200 m ³	1961.
Hladnjača	3269 m ²	1981.	Skladište za cement na Batahovini s uredima i popratnim prostorima	870 m ²	
Novi magazin	2000 m ²	1959.	Skladište u Sustjepanu	900 m ²	1976.
Radionice	392 m ²		Radnički dom (smještajne jedinice za radnike Luke Dubrovnik)	340 m ²	1974.
Ekspres	1000 m ²				

(*Blok tehničkih radionica, Nadstrešnice za lučku mehanizaciju i Novog magazina rekonstruiran je 1985. godine)

Adriatik od Atlasa

Kad su početkom listopada 1991. započeli prvi napadi na Dubrovnik, ADRIATIK je odmah bio pogođen neprijateljskom topničkom vatrom kod Shella u Sustjepanu. Zbog znatnog oštećenja pramca, posada ga je 7. listopada dovela u grušku luku gdje je bio privezan uz obalu pored zgrade Luke Dubrovnik. Tu su na njemu obavljani neophodni popravci te ugrađene posebne pumpe za prekrcaj goriva jer je u spremnicima imao 36 tona goriva. Kasnije je to gorivo poslužilo za potrebe svih raspoloživih plovila koja su sudjelovala u probouju pomorske blokade Grada. Nažalost, za vrijeme bombardiranja Gruža 12. studenog oko 17:30 pogođeno je i nadgrade ADRIATIKA na kojem je buknuo požar. U vatri koja je gorjela i na obližnjem Šipadovom skladištu izgorjeli su i njegovi vezovi pa je brod počeo bespomoćno plutati gruškim bazenom. U prvim jutarnjim satima 13. studenog, nošen sjevernim vjetrom, nesretni se ADRIATIK nasukao između hotela Lapad i Kazbeka. Počeo je gubiti stabilitet i lagano se naginjati. Nakon prijedpodnevne agonije oko 13:30 tu se konačno i prevrnuo na bok. Za sobom je na morsko dno povukao i četiri manje brodice, i to jedrilicu Boka od I. Orlić, drveni brodić Rita od I. Antunović i još dvije manje barke. Bilo je planova da se po uzoru na mnoge sredozemne luke prevrnuti brod ispravi te na njemu izgradi lučki gat. Kada se za to nisu mogla ishoditi sva potrebna odobrenja odlučeno je da se ADRIATIK ukloni iz gruške luke jer je postao prijetnjom sigurnoj plovidbi. Početkom 1994. brod je podignut na površinu s Brodospasovom dizalicom VELI JOŽE i uzgonskim cilindrima te je oteglen u Vranjic kod Splita gdje je konačno i izrezan u staro željezo. Bio je to samo jedan od oko 500 raznih plovila koja su za vrijeme Domovinskog rata stradala u dubrovačkom akvatoriju. Zato je prisjećanje na ADRIATIK zajednički spomen i na sva poznata i bezimena plovila koja su u bezumnoj agresiji na Dubrovnik dala svoj veliki obol modernoj hrvatskoj državnosti. Na priloženoj fotografiji vidi se brod ADRIATIK nakon vađenja u luci Gruž.



Izgorjeli dio lučkih skladišta

Na fotografiji iz studenog 1991. godine koju je fotografirao dubrovački fotograf Milo Kovač vidi se potpuno izgoreno najveće skladište Udarnik u kojemu je u lijevom dijelu nekoliko dana gorjela kafa u zrnju koja je bila uskladištena u jutenim vrećama. Uskoro će izgorjeti i poluzatvoreno skladište s drvenom građom namijenjeno za izvoz, kao i hladnjača. Luka je u velikoj mjeri zapaljena, uništena, proizvodne infrastrukture više nije bilo, uništena je brojna lučka mehanizacija, a operativna obala je jako oštećena. Luka Dubrovnik je zauvijek ostala i bez svoje pisane povijesti s obzirom na to što je izgorjela gotovo sva predratna dokumentacija, a među njom čak i radne knjižice zaposlenika! Komisija za popis i procjenu ratnih šteta Luke Dubrovnik procijenila ih je na 20.441.010 DEM, štete učinjene u dubrovačkoj luci činile su više od 50 posto ratnih šteta u svim hrvatskim lukama! Financijsko stanje Luke je bilo izuzetno loše, zahvaljujući isključivo upornosti i dramatičnim akcijama tadašnjih zaposlenika, uspio se izbjeći stečajni postupak. Brod uz obalu koji se vidi je POROZINA od Jadrolinije.

LUKA DUBROVNIK / KORAK DO 100



Sudar Ilirije i Aurore

Grad Dubrovnik i okolica bili su pod opsadom neprijateljskih snaga koje su ga htjele zauzeti i pokoriti, ali nisu uspjeli. Tog kobnog 6. svibnja 1992. Atlasov brod AURORA vraćao se iz tada okupiranog Cavtata s 96 putnika i članova posade. Zbog povremene pucnjave iz smjera Lozice, AURORA se nastojala skloniti uz Jadrolinijin trajekt ILIRIJU koji je također uplovljavao u Gruž s humanitarnom pomoći. ILIRIJA je ipak bila čelični i dosta veći brod te je AURORA davala sigurnost ploveći paralelno uz nju. Nažalost, pri kraju plovidbe došlo je do sudara gdje je ILIRIJA udarila u AURORU, nakon čega je AURORA veoma brzo potonula. Uslijedila je brza pomoć svih plovila koja su se našla u blizini, većina putnika je spašena, ali za desetoro putnika ova nesreća završila je tragično. Nažalost, u sudaru brodova poginuli su Lucija Mandun, Mato Letunić, Luce Letunić, Senka Kralj, Romano Kralj (8), Andrea Banović (3), Nikolina Banović (5), Jele Bogišić, Šima Grbešić i Nikola Bulum. Sve se poduzelo za spašavanje, i zapovjednik ILIRIJE je skočio u more nakon što je zaustavio brod i predao zapovijedanje svome zamjeniku, prvom časniku palube. Hitna pomoć je već bila na obali, ali njih desetoro nije preživjelo ovu pomorsku nesreću koja će se pamтити kao najveća u novijoj povijesti na našoj obali Jadrana. U luci Gruž je podignuta spomen ploča za poginule, a svake godine na dan potonuća predstavnici Grada, preživjeli putnici te rodbina i prijatelji nastradalih spuštaju vijence u more u spomen na žrtve ovog tragičnog događaja.



Svečano postrojavanje u luci Gruž

Taj dan, 29. listopada 1992. godine zauvijek će ostati u povijesti urezan kao dan kada je Dubrovnik proslavio slobodu, zahvalio svojim junacima koji su ljubili i obranili svoje tlo. U svečanom postrojavanju u luci Gruž sudjelovali su dr. Franjo Tuđman, predsjednik Republike Hrvatske i ratni zapovjednik Hrvatske vojske, ratni ministar obrane Gojko Šušak i zapovjednik Južnog bojišta general Janko Bobetko te ostali vojni i državni dužnosnici. Veličanstvena smotra postrojbi južnog bojišta održana u gruškoj luci 29. listopada 1992. godine bila je krunski dokaz kako brojnost vojske niti naoružanje nisu uvijek osnovni elementi pobjede. Dubrovački branitelji, iako malobrojniji u odnosu na agresora i uz skromno naoružanje, pokazali su kako su hrabrost i ljubav prema svojoj zemlji i zemlji svojih predaka prvi i osnovni preduvjet pobjede. Zahvaljujući njihovom nesalomljivom prkosu kakav se rađa samo iz najvećeg rodoljubnog srca, dubrovačko područje je oslobođeno od okupatora. Upravo je ovo postrojavanje u Gružu bilo dokaz važnosti i vrijednosti ove obrambeno - oslobodilačke akcije Hrvatske vojske na Južnom bojištu. (foto: Antun Tasovac)

LUKA DUBROVNIK / KORAK DO 100



La Palma je došla prva

Ovaj je brod ostavio najdublji trag u povijesti kružnih putovanja u Dubrovniku s njegova dva nezaboravna dolaska u grušku luku. LA PALMA je bila posljednji brod koji je napustio Dubrovnik prije samog rata, ali i prvi koji se vratio u Dubrovnik nakon njega. Samo četiri dana nakon njegove posjete tog 27. rujna 1991., započeo je napad na Dubrovnik. LA PALMA se, doslovno, u posljednjem trenutku kroz iglene uši izvukla iz ratnog pakla. Iako su gotovo svi brodovi na kružnim putovanjima već odavno otkazali sve svoje dolaske u Dubrovnik, poštujući preporuke svojih vlada i osiguravajućih društava koji su im sugerirali da ne putuju u krizna područja ratom već zahvaćene Hrvatske, LA PALMA je u luci Gruž ostala doslovno do posljednjeg trenutka. Više od tri je godine trebalo čekati da se prvi kruzer s toliko željno očekivanim turistima ponovo vrati u Dubrovnik. To se na veliku radost ratom ispaćenih Dubrovčana konačno dogodilo 7. studenog 1994. u 11:30 kada je opet stigla upravo LA PALMA. Pod zapovjedništvom kap. Kostasa Kristoforidisa u grušku luku ovaj je kruzer doplovio s 460 putnika i 170 članova posade. Kružno putovanje prema Dubrovniku, prvo poslijeratno, organizirao je poznati hrvatski turistički entuzijast Lovro Misir posredstvom svoje putničke agencije Misir Reisen iz Essena s itinererom: Venecija, Dubrovnik, Krf, Venecija. Iako je i sljedeća 1995. godina, zbog ratnih operacija Bljesak i Oluja, opet ponovila pustoš grškog veza i lokrumskog sidrišta, ovaj je dolazak ipak označio definitivni veliki povratak brodova na kružnim putovanjima u Dubrovnik. Na brodu, kao što se može vidjeti na fotografiji, priređena je i svečanost.



USS Saipan (CVL-48)

Na fotografiji se može vidjeti USS SAIPAN (CVL-48), amfibijski jurišni brod i nosač helikoptera Američke mornarice. Građen je u brodogradilištu Ingalls Shipbuilding, zaplovio je 15. travnja 1977., a u rezalište brodova je otišao 2009. Imao je deplasmana 27165 tona, bio je dug 250 i širok 32 metra. Plovio je brzinom od 20 čvorova. U Dubrovniku je boravio od 19. do 24. kolovoza 2000. godine. Zapovjednika broda i suradnike primili su u prostorijama grada Dubrovnika, dožupan Dubrovačko - neretvanske županije Rikard Rosseti i dubrovački gradonačelnik Vido Bogdanović. Brodsko izaslanstvo posjetilo je zapovjedništvo Četvrte županije Hrvatske vojske u Kuparima. Za vrijeme boravka u luci Gruž, USS SAIPAN je bio otvoren za posjete javnosti.



Papa Ivan Pavao II.

Papa Ivan Pavao II. stigao je 6. lipnja 2003. u papamobilu u pratnji biskupa Puljića i svog osobnog tajnika Stanislaw Dżiwisza u luku Gruž. Dočekali su ga i pozdravili brojni hodočasnici, njih oko 60.000, mašući papinskim zastavicama te hrvatskim nacionalnim obilježjima. Također se ispred luke Gruž okupilo oko 2.500 okićenih barki. Na početku liturgijskog slavlja pozdravne riječi Svetom Ocu uputio je biskup Puljić, izražavajući radost i dobrodošlicu zbog njegova dolaska: "Dobro došli na ovo tlo koje je stoljećima bilo oazom hrvatske slobode. Dobro došli u Grad koji je prepun uspomena povijesnih veza Apostolske Stolice i Dubrovnika". Nabrajajući brojne nazočne na misnome slavlju, biskup Puljić je istaknuo kako su nazočni svi društveni staleži i slojevi od gospodarskih, političkih, kulturnih i zdravstvenih djelatnika do običnih radnika, pomoraca, ribara i djelatnika obavijesnih sredstava iz domovine i inozemstva, koji izvješćuju o ovom događaju, a uz brojne pripadnike ustanova posvećenoga i apostolskog života, nazočne su bile i duhovne kćeri časne službenice Božje Marije od Propetog Isusa Petković. Na misnom slavlju Sveti Otac je proglasio Mariju od Propetog Isusa Petković blaženom. (foto: Željko Tutnjević)



Astra II

Početkom veljače 1974. porinuta je s navoza danskoga brodogradilišta Elsinore Shipbuilding & Engineering Co. u Helsingoru novogradnja broj 404, izgrađena za grčkog brodara Royal Cruise Line. Cijena izgradnje je bila 22 milijuna američkih dolara. Imala je 6757 bruto tona, bila je duga 130 i široka 19 metara. Dva dvanaest - cilindarska Mak diesel pogonska stroja ukupne snage 14560 kW omogućavala su joj preko dvije propeler plovidbenu brzinu od 21 čvora. Rujna iste godine zaplovila je na prvo putovanje pod imenom GOLDEN ODYSSEY s 509 putnika i 200 članova posade. Brodarska kompanija Royal Cruise Line je bila u vlasništvu Periclesa Panagopoulou, a brod je uspješno plovio sve do 1989. kada ga je kupio Kloster Cruises, iz kojega je osnovana današnja velika brodarska kompanija Norwegian Cruise Line. GOLDEN ODYSSEY je plovio svim morima svijeta, a u svojim putovanjima nije zaboravio posjetiti ni naš Grad. U evidenciji gruških armijažora zabilježeno je ukupno 66 njegovih posjeta, sve do 9. rujna 1990. kada je posljednji put pod tim imenom napustio Dubrovnik. Ponovo je stigao 1995. pod imenom ASTRA II kao što se vidi na priloženoj fotografiji.

LUKA DUBROVNIK / KORAK DO 100



Radisson Diamond

Brodovi dvotrupci zbog brojnih razloga do sada nisu bili projektirani za kružna putovanja, ali kako gotovo svako pravilo ima i poneku iznimku, tako se u galeriji brojnih putničkih krstaša pojavio i jedan jedini, nesvakidašnji RADISSON DIAMOND. Bio je i ostao najveći SWATH (Small Waterplane Area Twin Hull) dizajnirani dvotrupac svih vremena. Izgrađen je kao novogradnja broj 310 na navozima brodogradilišta Finnyards u finskoj Raumi i isporučen koncem travnja 1992. brodaru Diamond Cruises iz Helsingforsa. Njegova cijena izgradnje je bila 120 milijuna britanskih funti. Sa svojih 18400 bruto tonaže, dužine 131 i širine 31,96 metara mogao je prihvatiti 354 putnika u 177 putničkih kabina s balkonima. Četiri Wartsila glavna pogonska stroja ukupne snage 11340 kilovata na dvije propele omogućavali su mu plovidbu brzinom od skromnih 14 čvorova. Nakon pet godina Finci su ga 1997. prodali američkom Radisson Seven Seas Cruises za kojeg do lipnja 2005. plovi na luksuznim krstarenjima diljem svijeta pa je tako u to vrijeme bio čest gost i u našem Gradu. U U luci Gruž fotografiran je 2002. godine.



Caronia - Cunard Line

VISTAFJORD je za 35 milijuna američkih dolara izgrađen 1973. kao linijski transatlantik - kruzer u brodogradilištu Swan Hunter Shipbuilders u Velikoj Britaniji za poznatu norvešku brodarsku kompaniju Norwegian America Line. Imao je 24492 bruto tona, bio je dug 191, širok 24,4 metara s gazom od 8,2 metra. Dva dizel Sulzer pogonska motora ukupne snage 17650 kilovata su ga preko dvije propele pokretala brzinom od 20 čvorova, a mogao je ukrcati 670 putnika. Na svoje prvo transatlantsko putovanje VISTAFJORD je krenuo 22. svibnja 1973., iz Osla u New York gdje je punih 10 godina plovio na toj ruti, s tim da je povremeno plovio kao kruzer. Brodovi Norwegian America Line (NLC) u to doba su bili među najluksuznijim lajnerima s izvrsnom uslugom, ali kompanija je u listopadu 1983. zbog financijskih poteškoća prodala VISTAFJORD poznatoj britanskoj brodarskoj kompaniji Cunard Line. Brod je nastavio ploviti s NLC sivom bojom trupa, ali je promijenio boju ciminjere u tradicionalnu Cunardovu crvenu s crnim rubom na vrhu. Godine 1999. VISTAFJORD mijenja ime u CARONIA te dobiva novu tradicionalnu Cunardovu crnu boju trupa. CARONIA u Gružu fotografirana je 2002. godine

LUKA DUBROVNIK / KORAK DO 100



Christina O

U kanadskom brodogradilištu Mil Vickers kod Montreala 1943. godine je izgrađena protupodmornička fregata klase River nazvana HMCS STORMONT. Imala je 2250 deplasmana i bila duga 99 metara. Dva motora od po 2775 konjskih snaga preko dvije propele su joj omogućavale brzinu od 19 čvorova. Tijekom Drugog svjetskog rata imala je zadatak pratiti konvoje preko Atlantika, a prisustvovala je i iskrcavanju Saveznika na Normandiju. Nakon rata 1954. godine, kao brod koji je bio višak u kanadskoj mornarici, kupio ga je Aristotel Onassis za 34 000 američkih dolara te u njega uložio još 4 milijuna dolara da bi ga pretvorio u jahtu s visokim luksuzom. Po krmi broda je izgradio veliki bazen obložen mozaik kockicama i slikom iz grčke mitologije, a kad bi se bazen ispraznio, dno bi se podiglo na visinu palube kako bi služilo kao plesni podij. Jahta dobiva ime CHRISTINA po Arijevoj kćeri. Jahta CHRISTINA je često dolazila u Dubrovnik, a u trenutku fotografiranja ove noćne fotografije, stigla je pod imenom CHRISTINA O. Zanimljivo je kako je jedno vrijeme na jahti bila i jedina hrvatska kapetanica duge plovidbe iz Rijeke, kap. Vera Zec o kojoj se na HRT-u snimao dokumentarni film "Barba Vera".



Vis i Postira

Na fotografiji iz 2004. godine vide se dva dobro poznata Jadrolinijina broda, trajekt VIS i linijski brod POSTIRA kako svakodnevno plove te spajaju otoke i kopno.

VIS je izgrađen 1965. u Njemačkoj za danskog naručitelja pod imenom SYDFYN. Jadrolinija ga je kupila 1976. i dala mu ime VIS. Godine 2011. prodan je tvrtki Tuninha Transporte Maritimo S.A. na Zelenortskim otocima (Cabo Verde) i nosi ime VICENTE. Nažalost, 8. siječnja 2015. godine uslijed jakog bočnog vjetera i pomicanja tereta u garaži, došlo je do prevrtanja broda i potonuća te je smrtno stradalo 15 osoba.

POSTIRA je izgrađena 1963. u brodogradilištu u Puli kao novogradnja za Jadroliniju. Ima 335 bruto tona, duga je 44,6 i široka 8 metara. Dva dizel stroja B&W ukupne snage 882 KW joj preko dvije pitch propele daju brzinu od 14 čvorova. Može ukrcati 450 putnika. I dalje je u plovidbi.



Saga Rose

SAGAFJORD je izgrađen 1965. za 30 milijuna US dolara u francuskom brodogradilištu Société Nouvelle des Forges et Chantiers de la Méditerranée za poznatu norvešku brodarsku kompaniju Norwegian America Line (NLC) kao linijski transatlantik i povremeno kruzer. Imao je 24528 bruto tona, bio je dug 189, širok 24,4 metara s gazom od 8,2 metra. Dva dizel Sulzer pogonska motora ukupne snage 17650 kilovata su ga preko dvije propeler pokretala brzinom od 20 čvorova, a mogao je ukrcati 670 putnika. Nakon krštenja broda u francuskoj luci Toulon, na prvo komercijalno putovanje je krenuo 2. listopada 1965. na liniji Oslo - New York. SAGAFJORD i brod blizanac VISTAFJORD su sloveli za najljepše lajnere toga doba s visokim luksuzom za putnike. Zbog financijskih poteškoća Norwegian America Linea, 1983. prodaje SAGAFJORD poznatoj britanskoj brodarskoj kompaniji Cunard Line. Pod Cunardom je brod slovio kao jedan od deset najljepših kruzera na svijetu te je u brošuri Berlitz Cruise Guideu nosio pet plus zvjezdica. Cunard Line ga daje 1996./97. u najam Transocean Toursu iz Bremena na 6 mjeseci, u tom vremenu nosi ime GRIPSHOLM. Nakon kompletne rekonstrukcije u brodogradilištu Lloyd Werft u Bremerhavenu uzrokovane ranijim velikim požarom za vrijeme kratke službe u Transocean Toursu, GRIPSHOLM je prodan Saga Cruisesu te je ponovo zaplovio 20. svibnja 1997. iz Dovera s 587 putnika i 350 članova posade pod novim imenom SAGA ROSE. Brod je dobio još ljepši izgled jer su mu boje novog vlasnika dale još više elegancije te sada brod ima tamnoplavi trup, bijelo nadgrađe, žutu ciminjeru, tanku bijelu crtu i tamno plavi vrh. Jedan od najljepših kruzera srednje veličine SAGA ROSE fotografiran je u luci Gruž 2004. godine.



Doulos, građen 1914.

DOULOS, brod knjižara, fotografiran je dok je uplovljavao u luku Gruž 2004. Ovaj bivši kruzer FRANCA C izgrađen je daleke 1914. godine, to jest građen je dvije godine iza Titanika. Više ne plovi, ali je izvučen na suho i služi kao brod muzej - hotel u Batamu u Indoneziji. Te je 2004. godine bio u vlasništvu njemačke dobrotvorne organizacije Gute Bücher für Alle (Dobre knjige za sve), a korišten je kao plutajuća knjižara i misionarski brod. Izgrađen je u američkom brodogradilištu Newport News Shipbuilding and Dry Dock Company kao teretni brod imena MEDINA, imao je jedan parni stroj trostruke ekspanzije snage 4100 KW koji ga je preko jedne propeler pokretao brzinom od 14 čvorova. Bio je dug 113 i širok 17 metara.



Ocean Monarch

PORT SYDNEY je izgrađen kao teretni brod 1955., a 1972. prodan grčkoj kompaniji J. C. Karras za koju dvije godine plovi kao AKROTIRI EXPRESS. Od 1974. preuređen je u brod kruzer od 15833 bruto tona, mogao je ukrcati 650 putnika te je plovio za Delian Athina Cruises iz Pireja kao DAPHNE do 1996., nakon čega je u floti švicarskog brodarka Martinoli plovio pod imenom SWITZERLAND. Ponovo je prodan, i to liberijskoj kompaniji Dreamline Cruises iz Monrovijske, ali je ostao tijekom cijele 2001. godine raspoređen u Marseillesu u Francuskoj. Već je 2002. iznajmljen britanskom touroperatoru Page & Moy za kojega je prvo plovio kao OCEAN ODYSSEY, a potom iste godine pod novim imenom OCEAN MONARCH. U veljači 2005., grčka ga je Vlada uputila u pomoć kao brod-bolnicu nastradalima u Sri Lanki s imenom HELLENIC ADD. U ljetnoj sezoni ponovo je krstarilo Sredozemljem pod imenom OCEAN MONARCH sa 650 putnika smještenih na njegovih sedam putničkih paluba o kojima se brinulo 240 članova posade. Od 2007. je plovio za Monarch Classic Cruises, a sredinom studenoga 2008. je prodan portugalskom Classic International Cruises za kojega je nastavio ploviti pod imenom PRINCESS DAPHNE. Nakon stečaja kompanije u veljači 2013., stavljen je u raspremu. Prodan je indijskim rezalištima brodova, a 14. lipnja 2014. godine nasukan je na plažama Alanga pod imenom DAPHNE. Na fotografiji u luci Gruž vidi se OCEAN MONARCH fotografiran 2005. godine zajedno s dizalicom zvanom "Babaroga", nosivosti 25 tona koja je kasnije posljednja uklonjena 2006. godine. Nakon toga je uslijedilo renoviranje obale i povećanje dubine za pristajanje brodova do 11 metara gaza.



Talitha G

Jedna od najljepših i najelegantnijih jahta TALITHA G posjetila je Dubrovnik 2005. godine u najmu poznatog filmskog redatelja Stevena Spielberga, a na fotografiji se vidi vezana uz obalu luke Gruž. Na jahti je tada bilo još poznatih osoba, a među njima su bili Tom Cruise, Francis Ford Coppola, neki od članova britanske kraljevske obitelji i mnogi drugi. Danas jahta nosi ime TALITHA, po krmi vije zastavu Ujedinjenog Kraljevstva, a luka upisa joj je Southampton. U njemačkom brodogradilištu Krupp Germaniawerft u Kielu položena je 12. travnja 1929. godine kobilica za novogradnju broj 513. Ime joj je bilo REVELER, a građena je za poslovnog čovjeka Russella A. Algera Jr., predsjednika uprave Packard Motor Car Company. Imala je 1045 bruto registarskih tona s ukupnom duljinom od 68,88 i širinom 10,39 metara. Pokretala su je dva dizelska motora, također proizvođača Krupp s ukupno 2200 konjskih snaga koja su je preko dvije propele pokretala brzinom od 15,5 čvorova. Imala je samo jednu ciminjeru nešto višu i tanju od kasnije dvije koje su bile dosta niže, a koje su joj postavljene tek pod imenom TALITHA G.

LUKA DUBROVNIK / KORAK DO 100



Queen Elizabeth 2

Lajner QUEEN ELIZABETH 2 je izgrađen 1969. u brodogradilištu John Brown na ušću rijeke Clyde u Škotskoj kao novogradnja broj 736 za kompaniju Cunard Line po ugovorenoj cijeni od 84 milijuna USD. Već je 1958. u Velikoj Britaniji donesena odluka o izgradnji putničkog broda, kodno nazvanog 03 (treća Kraljica) koji bi zamijenio lajnere QUEEN MARY i QUEEN ELIZABETH (prvi brod s imenom Kraljice Elizabete) na putovanjima prema New Yorku. Britanska je Vlada odobrila 18 milijuna GBP subvencija za projekt broda od oko 70000 bruto tonaže koji može ploviti kroz Suez i Panamski kanal, a koji bi osim redovne transatlantske linije mogao obavljati i kružna putovanja. Kraljica Elizabeta II je kumovala porinuću broda te ga krstila svojim imenom. QUEEN ELIZABETH 2 ima 69053 bruto tona (nakon preinake 70327 bruto tona), dug je 293,5 i širok 32 metra, a dvije parne turbine su mu omogućavale zavidnu brzinu od 28,5 čvorova. U svojim luksuznim kabinama mogao je ugostiti maksimalno 2000 putnika (560 u prvom i 1440 u turističkom razredu) o kojima se brinulo 1000 članova posade. Projektiran je i namijenjen glamuroznim prekoatlantskim putovanjima na liniji Southampton - New York. Ali, kao i ostali lajneri toga vremena, uskoro je postao svjedokom nagle ekspanzije zračnog putničkog prometa i pomalo neočekivano počeo gubiti putnike. Od tada je sve više plovio kao kruzer i više je puta dolazio u Dubrovnik na sidrište pored Lokruma, a ovo priložena fotografija pokazuje kako je samo jednom zbog loše vremenske prognoze bio usidren na vanjsko sidrište pored otoka Dakse. Kako su se problemi s parnim pogonskim strojevima konstantno ponavljali, Cunard ih je odlučio zamijeniti. Godine 1986. u Lloyd Werft brodogradilištu u Bremerhavenu u Njemačkoj za 162 milijuna USD dvije parne turbine zamijenjene su s devet MAN B&W diesel strojeva ukupne snage 99900 kilovata koje su preko dvije propele davale maksimalnu plovidbenu brzinu od čak 33 čvora. QE2 je ostala najbrži kruzer (ali ne i lajner) na svijetu te je zabilježen i službeni podatak kako je mogla ploviti krmom (šijati) brzinom od 20 čvorova. Danas brod više ne plovi, služi kao stacionirani hotel u Dubaiu.



Rainbow Warrior

Nakon stradavanja njihovog prvog broda, Greenpeace je s dobivenim novcem od odštete nabavio polovni brod-jedrenjak RAINBOW WARRIOR (II) koji 1957. porinut u brodogradilištu Cochrane & Sons, Selby za vlasnika Craig & Sons iz Aberdeena, iz Ujedinjenog Kraljevstva. Plovio je kao ribarica - kočarica za duboka mora. Preuređeni jedrenjak simbolično je porinut u more u Hamburgu 10. srpnja 1989. odnosno točno na četvrtu godišnjicu stradavanja svoga prethodnika. Kao jedrenjak škuner dobio je tri nova jarbola, produljen je na 55,2 metra, a parni stroj mu je zamijenjen s dva dizel motora marke Deutz-MWM ukupne snage 1000 kilowata. Kapacitet broda je 30 putnika od kojih je 15 stalnih članova posade koji održavaju brod, a ostali su sudionici kampanja i gosti. Prije dolaska u Sredozemlje, RAINBOW WARRIOR je boravio u Novoj Gvineji gdje su se odvijale akcije spašavanja šuma, prva naša luka mu je bila Split. Na putu prema Dubrovniku obišli su uzgajalište tuna pokraj Bobovišća na Braču. RAINBOW WARRIOR je uplovio u luku Gruž 16. studenog 2006. godine i zadržao se 11 dana. Održano je niz konferencija Međunarodne komisije (ICCAT) za zaštitu atlantske plavoperajne tune, a na konferencijama je bilo prisutno oko 500 delegata iz preko 50 zemalja svijeta. ICCAT je međunarodna organizacija odgovorna za reguliranje količine i načina izlova tune. Zbog prekomjernog i nekontroliranog lova, ova vrsta je postala jedna od najugroženijih u Sredozemnom moru. Tijekom posljednjih 20 godina populacija odrasle tune se smanjila za čak 80 posto. Ukupni ulov tune u Sredozemlju premašuje legalnu kvotu za više od 37 posto, te je trenutna situacija više nego alarmantna. Nevladine organizacije zahtijevaju da se zaštite područja mriješta i rasta tune u Sredozemlju, produži sezonska zabrana lova tune, povećaju minimalne lovne veličine jedinki, vrše redovite i obvezne nezavisne kontrole tunolovaca i farmi tuna, vrši bolja kontrola utjecaja uzgajališta na podmorje te saniraju onečišćena područja. Zanimljivo je da su na konferenciji bili i novinari japanske televizije TV Asahi s oko 10 milijuna gledatelja. Iz luke Gruž isplovio je 27. studenog prema Cipru u neku novu akciju za očuvanje prirodnog naslijeđa planete Zemlje. Greenpeace je u kolovozu 2011. prodao brod nevladinoj organizaciji Friendship iz Bangladeša koji ga je preuredio u brod bolnicu. Na kraju je ovaj brod 2018. godine završio u rezalištu brodova u Bangladešu.



Alexander von Humboldt II

ALEXANDER VON HUMBOLDT II je njemački trojarbolni bark koji je zaplovio kao novogradnja 2011. godine zamijenivši istoimeni jedrenjak ALEXANDER VON HUMBOLDT porinut daleke 1906. godine koji je plovio do 1985. kada je prodan. Vlasnik oba jedrenjaka je zaklada Deutsche Stiftung Sail Training, Bremerhaven (German Sail Training Foundation, Bremerhaven) i oba su služila za obuku jedrenja osoba svih dobnih skupina, a posebno za mladiće i djevojke od 15 do 25 godina. Oba jedrenjaka su imala karakterističnu zelenu boju trupa i jedara koji su bili prepoznatljivi diljem svijeta. ALEXANDER VON HUMBOLDT II s priložene fotografije Dubrovnik je posjetio 2015. godine.

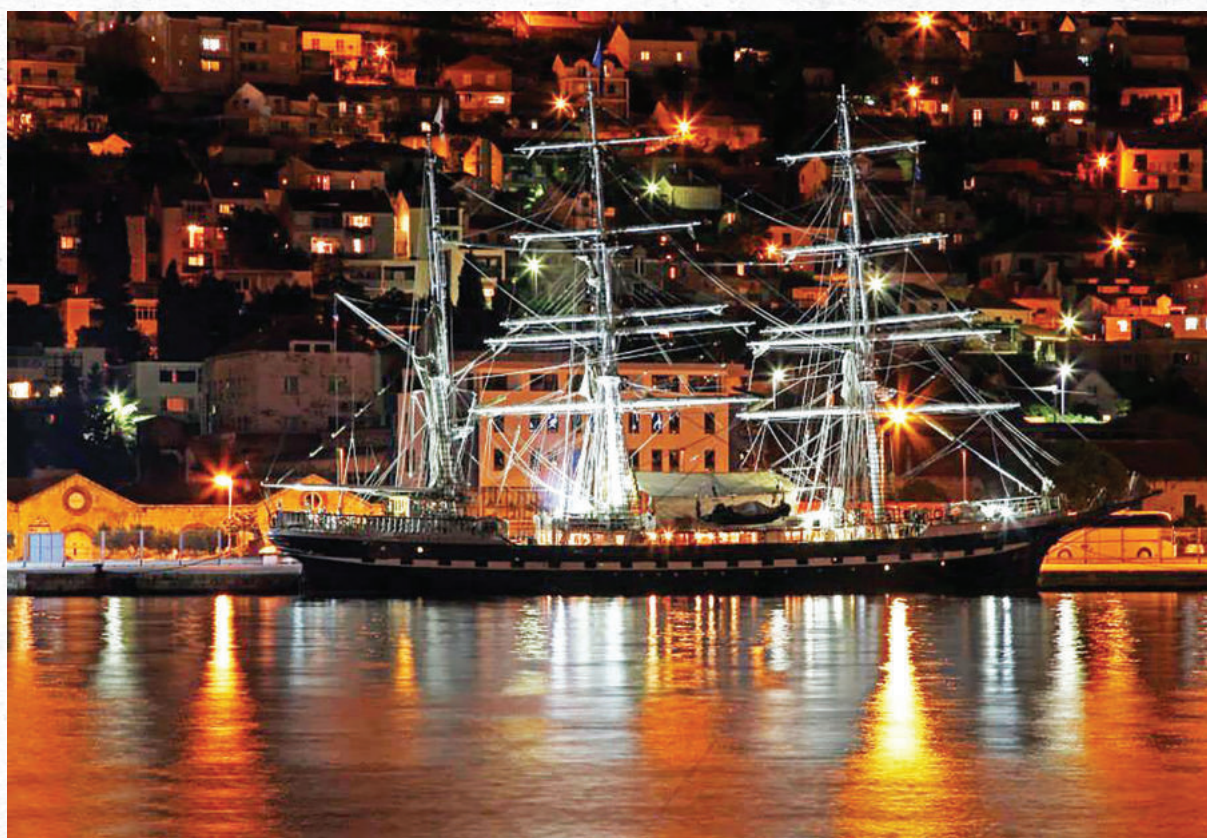
Ovaj je brod izgrađen od čelika u brodogradilištu Brenn - und Verformtechnik (BVT) iz Bremena, a porinut je u more 25. svibnja 2011. Na svoje jarbole bi podigao 24 jedra ukupne površine 1360 metara kvadratnih. Pod povoljnim uvjetima vjetra mogao je ploviti brzinom do 14 čvorova. Jedrenjak je dug 65 i širok 10 metara, ima 763 bruto tone i istisnine/deplasmna 992 tone. Ima ugrađen motor od 750 konjskih snaga, a na brodu mogu biti 24 člana stalne posade i 55 učenika jedrenja. Jedrenjak je dobio ime po njemačkom prirodoslovcu i istraživaču Friedrichu Heinrichu Alexanderu, barunu von Humboldt (Berlin, 14. rujna 1769. - Berlin 6. svibnja 1859.).



Belem

BELEM je posljednji francuski jedrenjak iz 19. stoljeća koji još uvijek plovi. Izgrađen je u Francuskoj (blizu Nantesa) i porinut u more 1896. godine. Kao trgovački brod prešao je Atlantik 33 puta, i to u razdoblju od 1896. do 1913. godine. Prevezio je šećer iz Kariba (West Indies), kakao i kafu iz Brazila i Francuske Gvajane do Nantesa u Francuskoj. Prodan je 1914. godine Hughu Grosvenoru, drugom vojvodi od Westminstera, koji ga je prenamijenio u njegovu privatnu luksuznu jahtu i dao mu ime PETIT ANTILLAIS. Godine 1922. jedrenjak je prešao u vlasništvo Sir Arthura Ernesta Guinnessa, iz Guinnessove obitelji, koji ga je preimenovao u FANTOME II. Ponovo je 1951. prodan venecijanskom grofu Vittoriju Cini, koji mu je promijenio ime u GIORGIO CINI po sinu koji je poginuo u avionskoj nesreći u blizini Cannesa 31. kolovoza 1949. Nakon svih prodaja, mijenjanja zastava i preuređenja nakon 65 godina u siječnju 1979. vratio se pod francusku zastavu, a vratili su mu i izvorno ime BELEM te je služio za obuku jedrenja. Dubrovnik je posjetio 2014. godine, a što se može vidjeti na noćnoj fotografiji. Jedrenjak je tipa bark, dug je s baštunom (kosnik) 58, širok 8,8 i ima gaz od 3,6 metara. Ima 534 bruto tone i deplasmana 750 tona. Može razviti 22 jedra ukupne površine do 1000 kvadratnih metara. Kao pomoćni pogon ima dva dizel motora ukupne snage 1150 konjskih snaga. Na brodu je stalno ukrcano 16 članova posade, a može ukrcati 48 učenika.

LUKA DUBROVNIK / KORAK DO 100



Black Pearl

BLACK PEARL je jedna od najspecifičnijih jahta - jedrilica s tri jarbola koji su visoki 70 metara. Izgrađena je 2018. godine, a može ploviti na jedra brzinom do 30 čvorova. Ukupna površina jedara je 2900 kvadratnih metara. Ima dizelske motore s kojima plovi brzinom do 17,5 čvorova. Može primiti do 12 gostiju kojima pruža maksimalni komfor. Ima 2700 bruto tona (volumen svih zatvorenih prostora), duga je 106,7 metara. Godine 2019. osvojila je nagradu za najljepšu jedrilicu - jahtu. Njezin vlasnik je ruski oligarh Oleg Burlakov, a njenu izgradnju je inspirirala 88 metarska jahta MALTESE FALCON.



Celebrity Beyond

CELEBRITY BEYOND je brod za krstarenje u vlasništvu tvrtke Celebrity Cruises. Izgrađen u brodogradilištu Chantiers de l'Atlantique, na prvu plovidbu je zaplovio u travnju 2022. Ima 141420 bruto tona, dug je 326,5 i širok 39,5 metara, plovi brzinom od 22,6 čvorova. Ima 21 palubu te može ukrcati 3937 putnika i 1416 članova posade. Brodom uglavnom zapovijeda američka kapetanica kap. Kate McCue koja je udata za gruzanina pomorca - upravitelja stroja Nikolu Petrovića.



Scarlet Lady

SCARLET LADY je brodarska kompanija Virgin Voyages naručila 23. lipnja 2015., a isporučena je 14. veljače 2020. u talijanskom brodogradilištu Fincantieri. Ima 110000 bruto tona, duga je 277 i široka 38 metara. Na svojih 17 paluba može ukrcati 2770 putnika i 1160 članova posade. Dizel generatori ukupne snage 48000 kW preko dvije azipod propeler je pokreću ekonomičnom brzinom od 20 čvorova. Trebala je zaploviti s prvim putnicima 1. travnja 2020., ali pandemija COVID-19 odgodila je putovanja do 6. listopada 2021., nakon čega je otplovila na svoje prvo putovanje prema Bahamima iz matične luke Miami. U skladu s poslovnim modelom Virgin Voyagesa, SCARLET LADY posluje isključivo kao "samo za odrasle" brod za goste od 18 i više godina.



Queen Anne

Cunardov novoizgrađeni kruzer imena QUEEN ANNE uplovio je 29. rujna 2024. pod zapovjedništvom kapetanice capt. Inger Thorhauge, kojoj ovo i nije bio prvi dolazak u Dubrovnik s obzirom na to što je uplovljavala i s drugim Cunardovim kruzerima. Na brodu je priređena svečanost za predstavnike Grada, Turističke zajednice i lučkih vlasti, a putnici s broda dočekani su nastupom Folklornog ansambla Lindo. Brod je izgrađen u talijanskom brodogradilištu Fincantieri Marghera Shipyard, a njegova izgradnja je koštala 600 milijuna američkih dolara. Kobilica broda je položena 5. listopada 2022., porinut je u more 24. travnja 2023., a na prvo putovanje je zaplovio 3. svibnja 2024. Ima 113000 bruto tona, dug je 322,5 i širok 35,6 metara, može ukrcati 3000 putnika i 1225 članova posade.



Royal Clipper

Jedrenjak - kruzer imena ROYAL CLIPPER u vlasništvu je brodarske kompanije Star Clippers. Vije maltešku zastavu, a luka upisa mu je Valletta. Ima 4425 bruto tona, dug je 134,8 i širok 16,5 metara. Ima pet jarbola i 42 jedra ukupne površine 5203 kvaratnih metara. Kad ne jedri, pokreću ga dva dizel Caterpillar motora, a može ukrcati 227 putnika i 106 članova posade. U Dubrovnik dolazi svake godine, i to u luku Gruž ili na sidrište pored Lokruma.



Sea Cloud

Jedrenjak SEA CLOUD je najstariji aktivni kruzer na svijetu porinut u more davne 1931. godine. On je zasigurno jedan od najljepših jedrenjaka svijeta te i danas plovi u svojoj 94-oj godini. U javnosti je malo poznato kako je sadašnja vlasnica jedrenjaka Hrvatica iz Tribunja pored Šibenika Milena Ebel - Stipaničev zajedno sa svojim suprugom Hermanom. SEA CLOUD je izgrađen kao jahta pod imenom HUSSAR V u njemačkom brodogradilištu Krupp Germaniawerft iz Kiela za bogatu Marjorie Merriweather Post i njezinog drugog supruga, američkog bogataša Edwarda F. Huttona. Jahta je porinuta u more 25. travnja 1931. kao tada najveća privatna jahta na svijetu duljine 109 metara, širine 14,99, a gaza 5,8 metara, i 2532 bruto tona. Luksuzno opremljen jedrenjak je tipa bark s četiri jarbola visine 54 metra i površine jedara 2970 kvadratnih metara, ima pogon s dva dizel motora na dvije propele. Više puta je mijenjao vlasnike i imena te je služio i u ratnoj službi pod oznakom i imenom USCGC SEA CLOUD (WPG 284) i USS SEA CLOUD (IX-99). I dalje plovi kao najstariji kruzer na svijetu.

LUKA DUBROVNIK / KORAK DO 100



MSC Splendida

MSC SPLENDIDA je najduži brod koji je ikada uplovio u luku Gruž sa svojih 333,33 metara duljine zajedno s brodovima blizancima: MSC FANTASIA, MSC DIVINA i MSC PREZIOSA koji su također posjetili Dubrovnik. Ipak, veličina broda se računa u bruto tonaži (volumen svih zatvorenih prostora) tako da je najveći kruzer koji je došao u luku Gruž ipak NORWEGIAN ESCAPE sa svojih 165157 BT-a. MSC SPLENDIDA ima 137936 bruto tona, izgrađena je u brodogradilištu STX Europe u St. Nazaire u Francuskoj za 550 milijuna američkih dolara. Na porinuću broda u more 12. srpnja 2009., kuma broda bila je poznata glumica Sophia Loren. Svaki brod ima svoju kumu ili kuma, ali zanimljivo je kako je Sophia Loren kuma svim kruzerima MSC flote. Brod je dug 333,33 i širok 37,9 metara. Na 18 paluba može ukrcati 3900 putnika i 1313 članova posade. Plovi brzinom od 21 čvora.



Norwegian Escape

Dosad najveći kruzer koji je uplovio u luku Gruž stigao je 12. srpnja 2022., i to je ujedno i najveći brod koji je ikada došao u Dubrovnik. Njegovo ime je NORWEGIAN ESCAPE, u vlasništvu je brodarske kompanije Norwegian Cruise Line Holding. Njemačko brodogradilište Meyer Werft je u listopadu 2012. primilo narudžbu za gradnju broda vrijednog 700 milijuna američkih dolara, kobilica je položena u rujnu 2014. Kum broda je bio poznati reper Armando Christian Pérez, poznat po nadimku Pitbull. Na prvo putovanje je zaplovio 9. studenog 2015. Uglavnom je plovio po Karibima, ali došao je i do Dubrovnika. NORWEGIAN ESCAPE ima 164998 bruto tona, dug je 325,9 i širok 46,5 metara. Ima 20 paluba na koje može ukrcati 4266 putnika i 1733 člana posade. I dalje plovi.



Dalmacija

Jadrolinijin trajekt DALMACIJA zaplovio je 3. lipnja 2024. na svojoj novoj liniji iz Dubrovnika za Bari i natrag pod zapovjedništvom dubrovačkog kapetana Vlada Vlahovića. Izgrađen je 1993. godine pod imenom OSLOFJORD u norveškom brodogradilištu Fosen Mekaniske Verksteder AS, nakon čega je 2014. godine rekonstruiran u STX-u u Finskoj prema projektu OSK designa koji radi za vodeće svjetske brodarske kompanije. DALMACIJA je najveći brod u povijesti flote Jadrolinije. Prosječna brzina mu je 17 čvorova, a kapacitet 1800 osoba i 350 automobila. Ovaj brod namijenjen je održavanju međunarodne linije Dubrovnik - Bari, a svojim karakteristikama Jadroliniji omogućava promjenu koncepta linije u dnevnu liniju s čak deset putovanja tjedno u visokoj sezoni. DALMACIJA putnicima kroz osam paluba punih sadržaja nudi dva restorana, tri bara, grill bar, igraonicu za najmlađe, otvorene palube, zahvaljujući kojima će putovanje između dvaju obala Jadrana proteći ugodno i brzo.



Luka Gruž, radovi 2007.

S obzirom na to da je tijekom dugih godina uporabe došlo do oštećenja same obale, tipa ispiranja kamenometa i nastanka rupa ispod obalnog zida, kao i njegovog pomaka i gubitka stabilnosti, bila je potrebna hitna rekonstrukcija radi osiguravanja stabilnosti obalnog zida.

Također, dubine na pojedinim dijelovima obale nisu bile adekvatne za prihvat većih brodova te luka nije raspolagala s dovoljno velikim prostorom za prihvat putnika s kruzera.

Zbog toga su 2006. godine počeli radovi na rekonstrukciji obale.



Nakon Domovinskog rata, s obalnog dijela luke Dubrovnik uklonjene su sve dizalice izuzev posljednje, "Babaroge", koja je uklonjena 2006. godine. Za Luku Dubrovnik to je značilo preusmjeravanje razvoja u smjeru isključivo putničke luke.

Radovima koji su započeli 2006., a završeni 2010. godine, rekonstruirano je oko 800 metara obale i površina oko 15000 metara kvadratnih te je na toj trasi povećan koristan gaz na 11-11,5 metara. Kompletna trasa od 800 metara je izvedena na armiranobetonskim pilonima i gredama s asfaltnim pokrovom. Na obali je izgrađena protupožarna hidrantska instalacija i cjevovod za opskrbu brodova pitkom vodom. Obala je opremljena 200 kN bitvama za privez, brodobranima i mornarskim stepenicama.

Tako je na području luke Dubrovnik omogućeno pristajanje brodova većih od 300 metara.



Luka Gruž, radovi 2011.

Radovi na izgradnji novog dijela operativne obale na području Batahovine u dužini od 230 metara, započeli su 2010. godine. Završetkom operativne obale Batahovina 1, taj dio luke osposobljen je za potrebe međunarodnog i domaćeg prometa. Povećala se mogućnost prihvata kruzera i mini kruzera pod hrvatskom zastavom te jahti i megajahti, a ujedno se dijelom rasteretio promet u gruškoj luci.



Uklanjanje silosa na Batahovini

U ljeto 2015. godine s područja Batahovine uklonjeni su silosi kapaciteta 3200 metara kubnih. Ukupno je bilo osam silosa, koji su postavljeni 1961. godine zbog velikih količina cementa tada potrebnih za izgradnje Hidroelektrane Grančarevo u Bosni i Hercegovini, kao i Hidroelektrane Plat u Župi dubrovačkoj. S obzirom na oštećenja iz Domovinskog rata, od početka 1990-ih nisu bili u upotrebi. Njihovo uklanjanje je posljednji potez kojim je luka Dubrovnik zaključno usmjerila svoj razvoj isključivo u smjeru putničke luke. (foto Dubrovački dnevnik)



Luka Gruž budućnost - Batahovina 2

U planu je izgradnja putničkog terminala, kao i izgradnja terminala i izgradnja nove operative obale s dvije trajektno rampe, koja se nastavlja na već izgrađenu operativnu obalu Batahovina 1.

Batahovina 2 sastojala bi se od dva trajektna veza, od kojih je jedan dužine 182 metra s jednom trajektnom rampom dužine 25 metara, a drugog dužine 168 metara s drugom trajektnom rampom dužine 25 metara.

Lokacija zahvata obuhvaća obalno područje dužine oko 426 metara i površine oko 11290 kvadratnih metara te morsko područje uz tu obalu površine 9460 kvadratnih metara.



Luka Gruž budućnost - putnički terminal

Pored radova na Batahovini i trajektnim vezovima, u planu je izgradnja višenamjenskog terminala za putnike na kružnim putovanjima u unutarnjem bazenu Gruškog zaljeva.

Realizacijom infrastrukturnih projekata, dio luke unutar Gruškog zaljeva planira se namijeniti isključivo za međunarodni i domaći putnički promet, odnosno za brodove na kružnim putovanjima i luksuzne jahte, dok će se područje Batahovina izdvojiti kao trajektna putnička luka. Bit će značajna za ukupnu prometnu sliku grada, s obzirom na to da će završetkom autoceste Zagreb-Dubrovnik biti omogućena izravna veza cestovnog i pomorskog prometa, odnosno organizacija intermodalnog transporta, što će za Grad i Županiju značiti napredak u ekološkom i prostorno-organizacijskom smislu. Na fotografiji se nalazi jedan od prijedloga izgleda budućeg terminala, a prijedlog je izradio arhitekt Vlaho Alamat.

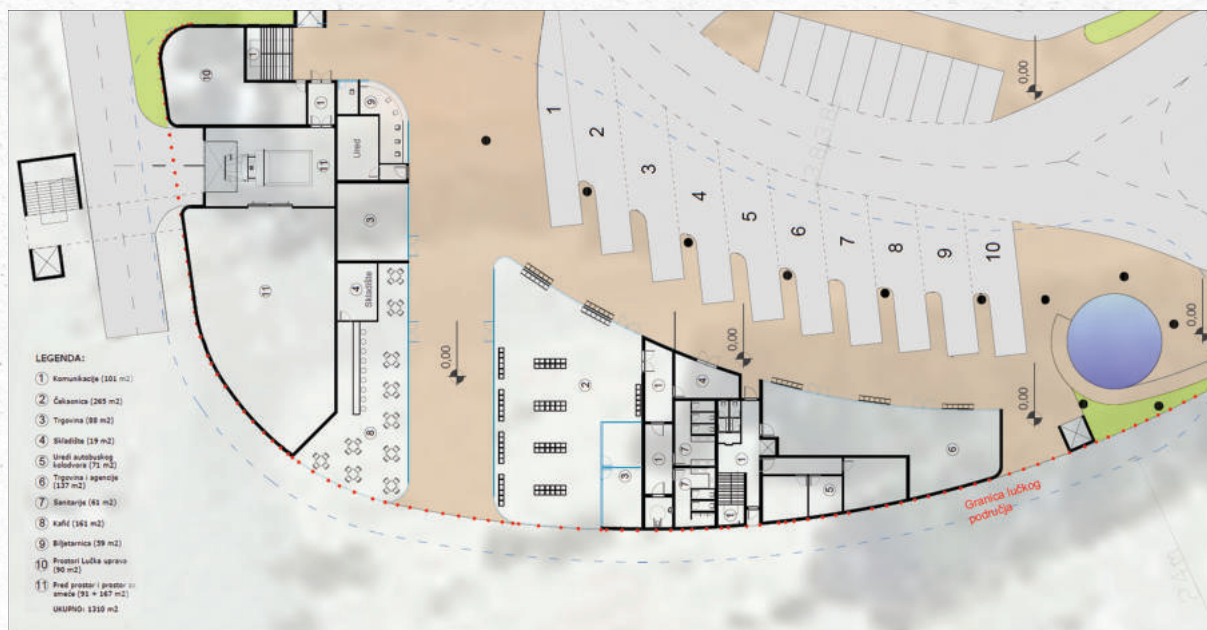


Luka Gruž budućnost - trajektni terminal

Uz izgradnju novog terminala za brodove na kružnim putovanjima, Luka Dubrovnik planira izgraditi i trajektni terminal za linijski promet. Unutar predmetnog trajektnog terminala bi se nalazio i novi autobusni kolodvor.

Također, postoje planovi za osiguranje opskrbe, odnosno napajanja brodova električnom energijom s kopna čijom bi se izgradnjom emisija štetnih plinova s brodova u luci svela na nulu, takozvani zero emission.

Time će ovo područje dobiti sasvim novi izgled, novo funkcionalno djelovanje, što se pomorskog prometa tiče, uz jedan dodatak – uređenje i dijela za funkcionalnije cestovno prometovanje.



Autodizalice Luke Dubrovnik

Na fotografiji su prikazane prve autodizalice s kojima je Luka Dubrovnik raspolagala u 1960-im godinama. U donjem dijelu fotografije prikazana je autodizalica Lorain Moto-Crane MC-325 iz 1962. godine. Proizvođač joj je bio Lorain Cranes iz Ohioa u SAD-u, ukupna težina dizanja bila joj je 29 tona, sila 22 tone, duljina dizanja 8,5 metara, a duljina kraka dizanja 16 metara. Snaga motora vozila bila je 145 KS, a snaga dizalice 90 KS uz dizelski pogon.

Koristila se za manje zahvate prilikom kojih se u brod nije ukrcavao kompletan teret, već teret u dijelovima. Koristila se također i za sve zahvate po cijelom lučkom području.

U vlasništvu Luke Dubrovnik bila je i nakon Domovinskog rata, ali s obzirom na starost te preorijentaciju luke u putničku luku, za njom više nije bilo potrebe te je rashodovana.



Viličari Luka Dubrovnik

Luka Dubrovnik je i prije rata u svom vlasništvu imala brojnu mehanizaciju u pogledu viličara. Bilo je tu raznih viličara, od onih dizelskih nosivosti od 1,5 do 5 tona, zatim elektro viličara nosivosti od 2,5 tone. Nažalost, u Domovinskom ratu ih je nepovratno uništeno 10, od tih 10 čak pet ih je u trenutku stradanja bilo starosti ispod tri godine.

Viličari koji su ostali pošteđeni od ratnih događanja nastavili su se koristiti i nakon Domovinskog rata. Ipak, s odmakom vremena ti su viličari bivali rashodovani te zamjenjivani viličarima novih hibridnih tehnologija.

U gornjem dijelu fotografije nalazi se viličar INDOS nosivosti tri tone iz 1978. godine, koji je zamijenjen viličarom STILL nosivosti tri tone hibridne tehnologije prikazanim u donjem dijelu fotografije.

Luka Dubrovnik danas u svom vlasništvu ima osam viličara raznih nosivosti, od 1,5 do 5 tona. Što se tiče uporabe u današnjem vremenu, s obzirom na preorijentaciju luke u isključivo putničku, oni se danas koriste kod ukrcaja manjih količina tereta na Ro-Ro brodove te kod operacija u vezi s manipulacijom otpadom.



Elektromobili Luke Dubrovnik

Još 2008. godine Luka Dubrovnik je nabavila prvi elektromobil, 2015. godine je nabavljen drugi, dok je 2022. nabavljen i treći, koji se nalazi na fotografiji.

Elektromobili se najvećim dijelom koriste za prijevoz privezivača duž obale koja se danas prostire na 1600 metara, kao i u službi održavanja vezano za hitne intervencije po lučkom području.

Prednost ove vrste vozila, uz veću mobilnost te jeftinije i rjeđe održavanje, je naravno i to što njihovom uporabom nema po zdravlje i okoliš štetnih i neugodnih ispušnih plinova.



Vozni park Luke Dubrovnik

Luka Dubrovnik kontinuirano ulaže u radnu opremu, vodeći računa o sigurnosti radnih procesa, kao i zaštiti okoliša. U prethodnih nekoliko godina investirano je u nove kamione, kamiončić za prikupljanje otpada, strojeve za obradu otpada, viličare, teretna vozila, elektromobile, električne bicikle i romobile. Ta ulaganja će se sasvim sigurno nastaviti i u budućnosti, jer isključivo kontinuirano ulaganje u ljude, procese i radnu opremu garancija je daljnjeg uspješnog poslovanja.

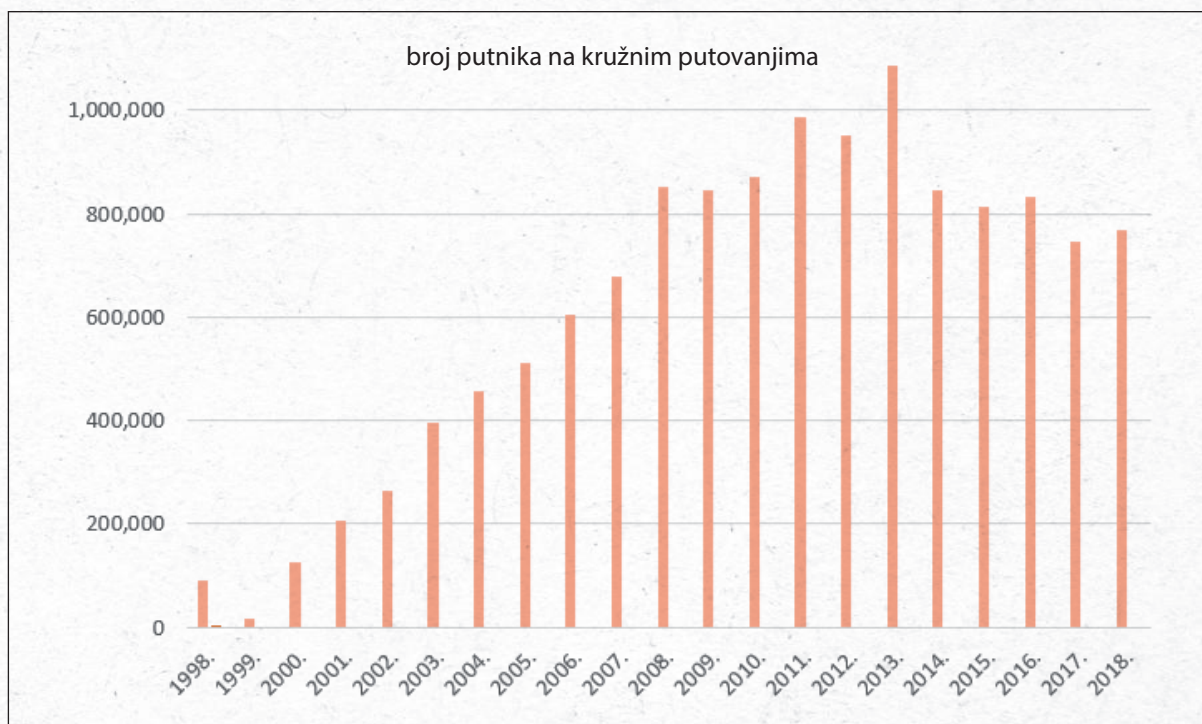
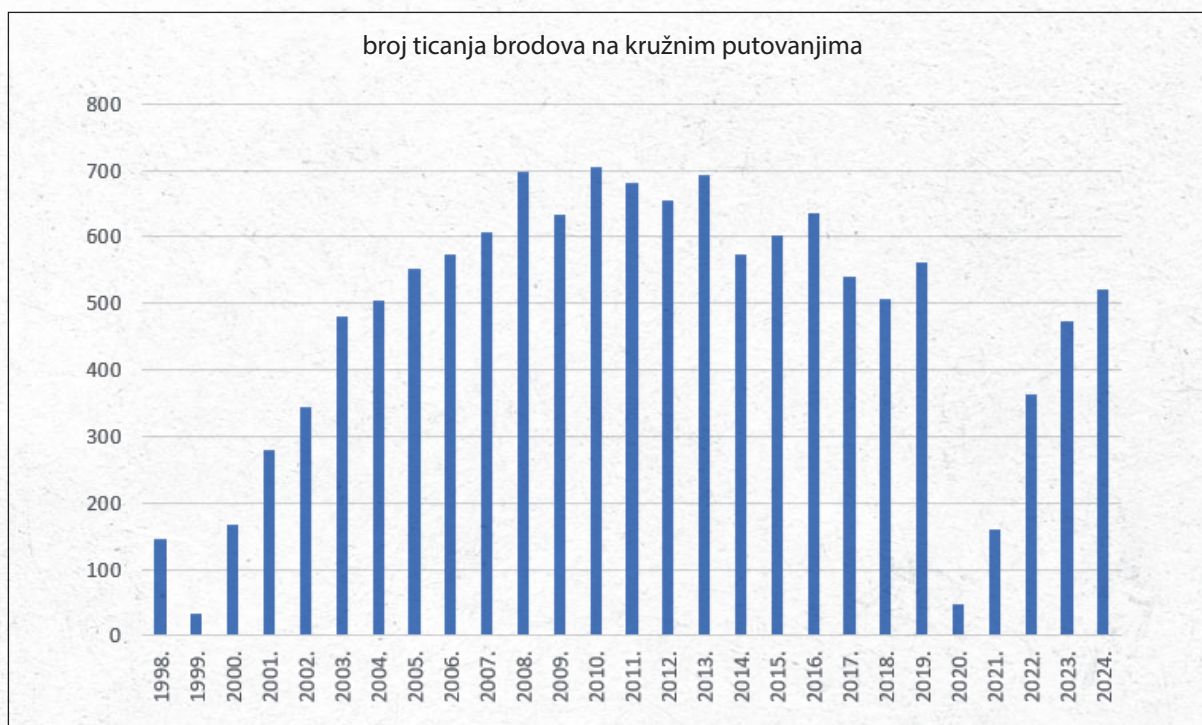


Statistika

LUKA DUBROVNIK / KORAK DO 100

Luka Dubrovnik - promet brodova na kružnim putovanjima						
Godina	broj ticanja brodova na kružnim putovanjima			broj putnika na kružnim putovanjima		
	Gruž	Grad	TOTAL	Gruž	Grad	TOTAL
1998.	118	28	146	59.331	30.449	89.780
1999.	28	4	32	13.808	1.359	15.167
2000.	107	61	168	61.591	65.250	126.841
2001.	178	101	279	95.031	110.064	205.095
2002.	221	122	343	114.952	149.950	264.902
2003.	361	119	480	259.705	135.637	395.342
2004.	357	147	504	260.801	196.533	457.334
2005.	382	171	553	297.466	213.175	510.641
2006.	394	180	574	367.321	235.726	603.047
2007.	429	177	606	435.489	242.280	677.769
2008.	502	197	699	569.020	281.360	850.380
2009.	448	185	633	573.742	272.292	846.034
2010.	526	179	705	611.756	259.879	871.635
2011.	484	197	681	704.725	280.673	985.398
2012.	486	168	654	743.087	207.704	950.791
2013.	553	139	692	942.909	144.016	1.086.925
2014.	460	114	574	806.412	37.851	844.263
2015.	475	128	603	768.434	43.721	812.155
2016.	529	106	635	799.916	33.288	833.204
2017.	443	96	539	704.812	39.401	744.213
2018.	414	92	506	732.431	36.943	769.374
2019.	486	76	562	768.924		
2020.	47	/	47	4.323		
2021.	139	21	160	110.130		
2022.	314	48	362	377.003		
2023.	384	90	474	526.414		
2024.	401	119	520	582.499		

*1999. godina - Kosovska kriza; *2020. godina - pandemija COVID-19;
*izvor Lučka uprava Dubrovnik



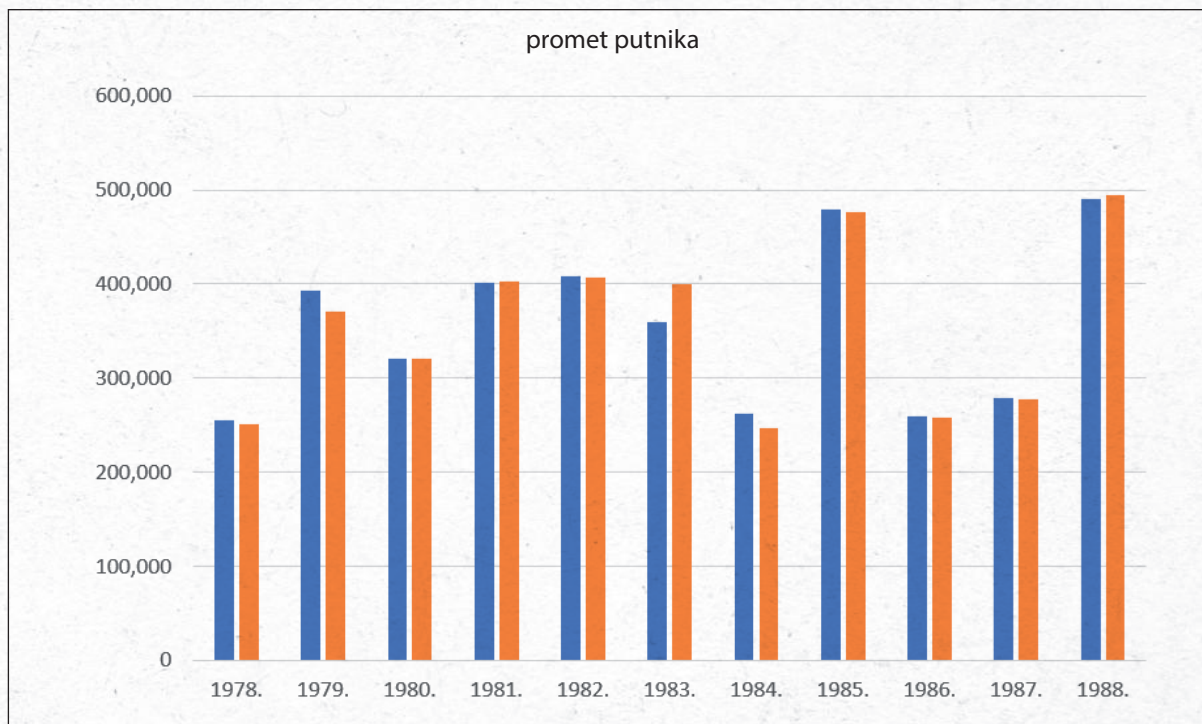
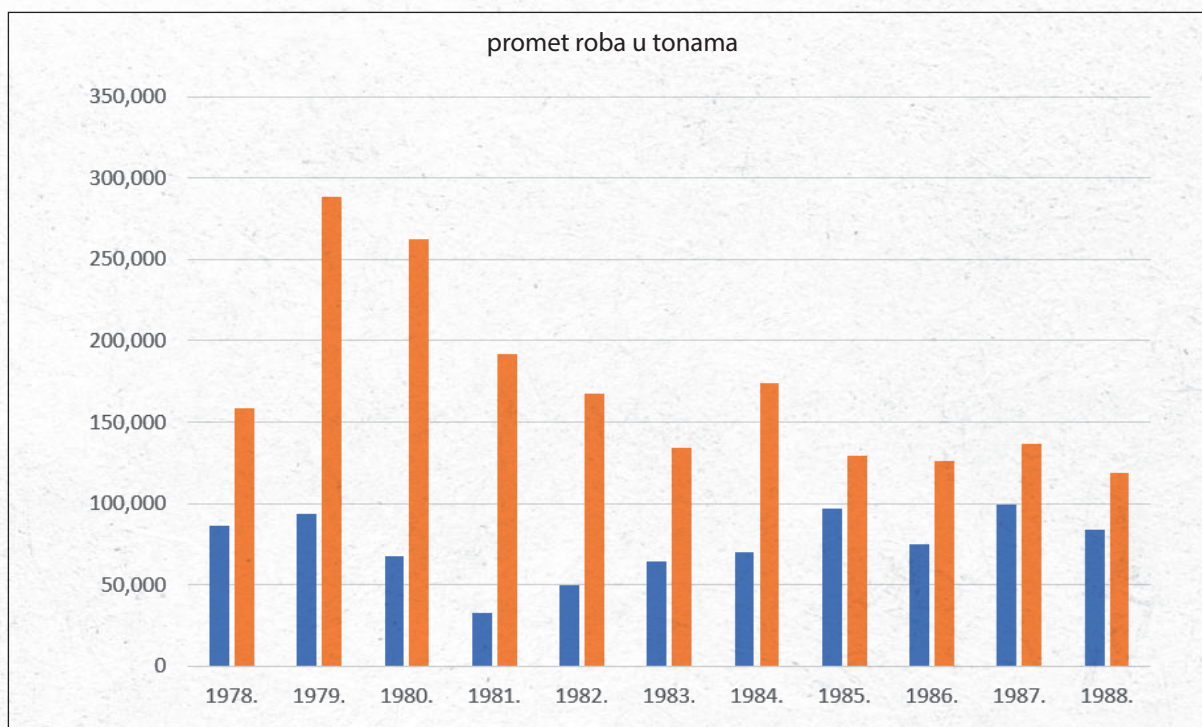
Luka Dubrovnik - promet roba i putnika				
Godina	promet roba u tonama		promet putnika	
	ukrcano	iskrcano	doputovalo	otputovalo
1978.	85.997	158.381	255.701	251.280
1979.	93.237	288.501	393.321	370.449
1980.	67.917	262.100	320.260	321.071
1981.	32.943	191.741	401.322	403.281
1982.	50.075	167.785	407.653	406.997
1983.	64.000	134.000	359.987	400.026
1984.	70.391	173.902	261.506	247.178
1985.	97.000	129.000	479.121	476.356
1986.	74.780	126.334	259.126	257.196
1987.	99.086	136.373	279.222	277.384
1988.	84.000	119.000	491.000	495.000

*izvor Luka Dubrovnik

Do sredine šezdesetih godina prošlog stoljeća dubrovačka je luka bilježila porast prometa. Najveći teretni promet u Luci Dubrovnik ostvaren je 1964. godine s 513.000 tona. Iste godine, putnički promet je dosegao maksimalnih 402.000 putnika. Ukidanjem željezničke pruge ostvaren je najniži teretni promet od 198.571 tona. Tada iz teretnog prometa potpuno nestaju rasuti tereti (žitarice, rude, staro željezo,...), a luka se preorijentirala na generalne terete. Tradicionalan je postao promet drvnom građom i prehrambenim proizvodima, izvoz papira, uvoz južnog voća i razvoz cementa. Od generalnih tereta dominiralo je voće, a hladnjača je činila Luku veoma atraktivnom i traženom za prihvat lako pokvarljivih prehrambenih proizvoda. Brodovi koji su u Luku dovozili južno voće, pri povratku su ukrcavani drvnom građom za Bliski Istok.

Teretni promet je godinama oscilirao, da bi u predratnoj 1990. godini dosegao 207.000 tona. Dubrovnik je u ovom desetljeću postao veoma značajna destinacija za prihvat brodova na kružnim putovanjima pa je paralelno drastično porastao promet autobusa i osobnih vozila čime je došlo do preopterećenja lučkog prostora do tada namijenjenog isključivo teretnom prometu.

Prijevoz putnika u dijelu 1991. i 1992. godine odnosio se većinom na prijevoz prognanika s ovog područja prema destinacijama u zemlji i diljem Europe. Tijekom 1993. godine prevezeno je samo 82.370 putnika i 26.800 tona tereta.



Izvor tekstova i publikacija:

Ivo Batričević
 Željko Raguž
 Nedim Brković
 Lučka uprava Dubrovnik
 Equasis
 Miramar Ship Index
 Passenger Ship of the 20 th Century - David W. Latimer

Izvor fotografija:

Ivo Batričević
 Marko Kusijanović
 † Neven Jerković
 Miljenko Sekula
 Nedim Brković
 † Nevenko Bilobrk (Caribia, Volkerfreundschaft)
 Franjevački samostan Male braće u Dubrovniku (gruška luka s navom Dvanaesti Dubrovački)
 † Antun Tasovac (postrojavanje u luci Gruž)
 Željko Tutnjević (Papa u luci Gruž)
 Branka Franičević (hidroavion Savoia)
 Dubrovački dnevnik (uklanjanje silosa)
 Vlaho Alamat (budućnost putničkog terminala)
 † Milo Kovač (izgoreno skladište)
 † Neven Jerković (Zračni snimak luke - prilog životopisu autora)
 Boris Jović (Zračni snimak luke - fotografija na koricama)

