

UDK 656.6 Dubrovnik

Prethodno priopćenje

Mr. sc. Zorica Krželj-Čolović*

OBILJEŽJA POČETAKA RAZVOJA POMORSKIH KRSTARENJA U DUBROVNIKU

Tijekom svoje duge povijesti, Dubrovnik je bio poznat kao trgovački i pomorski grad. Dubrovački trgovci i pomorci širili su svoje utjecaje prema Zapadu i novootkrivenim zemljama Središnje i Sjeverne Amerike, te na istok prema Indiji. Paralelnim razvojem brodarstva, brodogradnje i pomorsko-kopnene trgovine, Dubrovnik početkom 19. stoljeća postaje jedna od najprivlačnijih turističkih destinacija na istočnim obalama Jadrana.

U ovom radu navode se podaci, koji dokazuju da su pomorska krstarenja veza na za početke razvoja suvremenog turizma u Dubrovniku.

Ključne riječi: *Dubrovnik, pomorska krstarenja, promet brodova, povijesni razvoj luka*

* Znanstvena novakinja
Odjel za ekonomiju i poslovnu ekonomiju
Sveučilište u Dubrovniku

1. UVOD

Suvremeni turizam u Dubrovniku začet je u 19. stoljeću. Još od prvih začetaka modernog turizma na istočnim obalama Jadrana, Dubrovnik je bio jedan od najprivlačnijih turističkih centara. Njegov geografski položaj pridonosio je razvoju suvremenog turizma. Bio je spona između Sredozemlja, Apeninskog poluotoka i balkanskih zemalja. Upravo je s ovih područja najveći broj turista dolazio u Dubrovnik.

Počeci razvoja suvremenog turizma u Dubrovniku vezani su za pomorski promet. Turisti su dolazili parobrodima i jedrenjacima i posjećivali su Dubrovnik. Razvoj suvremenog turizma moguće je podijeliti u četiri faze. Prva faza razvoja odvijala se od početka 19. stoljeća, pa do početka Prvoga svjetskog rata. Druga faza razvoja vremenski je raspoređena između dva svjetska rata, dok je treća razvojna faza bila u periodu nakon Drugog svjetskog rata do početka Domovinskog rata. Zadnja razvojna faza počela je nakon Domovinskog rata i prisutna je i danas. Sve ove razvojne faze uključuju pomorski promet od parobroda i jedrenjaka do današnjih mega brodova. U početku luka prihvata parobroda i jedrenjaka je bila Gradska luka. Razvojem parobrodarstva više nije bila u mogućnosti prihvatiti veće brodove, pa je glavna luka prihvata brodova u Dubrovniku postala gruška luka, danas Luka Dubrovnik.

2. POČECI RAZVOJA POMORSKIH KRSTARENJA U DUBROVNIKU

U Srednjem vijeku česta su bila putovanja vjernika u sveta mjesta. Tada se smatralo da su oni preteča današnjih turista. Putujući dalmatinskom obalom svraćali su u Dubrovnik, gdje je običaj bio da se hodočasnike lijepo primi i daruje raznim stvarima. Ugledniji hodočasnici imali su obilatije prijame, a pokloni su bili obilatiji. Zahvaljujući svom geografskom položaju, Dubrovnik su pohodili mnogi putnici od europske diplomacije, latalica i

nemirnih duhova do naučnika i stranaca, koji su bili željni zabave. Svi ovi putnici se razlikuju od današnjih modernih turista, ali ipak postoji jaka veza među njima. Kroz nekoliko stoljeća Dubrovnik je imao stalne veze s Italijom svako nekoliko dana. To je bilo od velike koristi za trgovinu, koja se odvijala preko njega, kao i za putnički promet. Na brodovima je često bilo nekoliko putnika, ali u slučaju potrebe prevozili su čak 30-40 osoba.¹

Počeci razvoja suvremenog turizma vezani su za pomorski promet. U prvoj polovici 19. stoljeća počinju se ravijati pomorska krstarenja. Prvi parobrodi počinju dolaziti s putnicima. Tijekom 1815. godine u Dubrovnik je uplovilo 238 brodova i na njima 576 putnika, a tijekom 1816. godine uplovljava 225 brodova s ukupno 675 putnika.² Lloydov parobrod "Principe Kolowrat" kapaciteta 125 bruto registarskih tona, s 26 članova posade, uplovio je prvi put u Gradsku luku 30.VII.1837. Na njemu je doputovalo 36 putnika, a istog dana je s 35 putnika otplovio za Kotor. Također Lloydov parobrod "Principe Metternich" kapaciteta 155 bruto registarskih tona na kojem je također bilo 26 članova posade, uplovio je 1837. godine prvi put u grušku luku. Na njemu je doputovalo 36 putnika, a istog dana je iz Dubrovnika otputovalo 40 putnika.³ Ovakav način plovidbe s putnicima može se povezati s današnjim pomorskim krstarenjima, čiji brodovi također ostaju po nekoliko sati u Dubrovniku, a zatim otplove prema nekoj drugoj destinaciji. Mnogi turisti, koji su se nalazili na parobrodima, ugošćivani su najčešće u "Grand hotelu Imperial", koji je simbol početaka suvremenog turizma u Dubrovniku. Tako je npr., 1.IV.1927. s kanadskim parobrodom "Emress of France" stiglo u Dubrovnik 450 američkih turista. Za te je turiste nakon razgledanja grada priređen ručak u "Grand hotelu Imperial".⁴

Glavna luka za prihvat brodova u Dubrovniku bila je Gradska luka u staroj gradskoj jezgri, da bi u

19. stoljeću glavna luka za prihvat brodova postala gruška luka odnosno današnja Luka Dubrovnik. U prošlosti je gruška luka imala bolju prometnu povezanost, nego što je ima danas. Nedostatak željeznice danas se osjeća kod putničkog prometa Luke Dubrovnik. U 19. stoljeću turisti, koji su polazili iz Dubrovnika na pomorska krstarenja najviše su dolazili željeznicom.

3. RAZVOJ GRADSKOJ LUKE

Glavna dubrovačka luka do pojave parobrodarstva potkraj 19. stoljeća, je bila Gradska luka u staroj gradskoj jezgri. Razvojem parobrodarstva ta luka gubi na svom značaju, a glavnom lukom postaje gruška luka.

Neki pisci dubrovačke povijesti su tvrdili da je prva luka bila Kalarinja u uvali Pile sve do 12. stoljeća. Te tvrdnje nisu mogle biti točne s obzirom na meteorološke prilike, geološki sastav stijena i rast morske razine u uvali Pile.⁵ Također luka Kalarinja nije mogla zaštititi brodove od nevremena. Otvorena je prema pučini što znači prema južnim vjetrovima, koji na ovom prostoru razvijaju velike valove. Uz te nepovoljne uvjete obala joj je plitka, strma i kamenita, a ne pješćana, što je slučaj u Gradskoj luci.

Većina autora i dalje ostaje pri tvrdnji da je prva luka bila Kalarinja. Međutim, općenito je mišljenje da je Gradska luka nastala u 11. stoljeću.⁶ Nastanak i razvoj Gradske luke treba tražiti u nastanku i razvoju samoga grada Dubrovnika, s obzirom da je povijest luke nedjeljiva od povijesti pomorstva, trgovine i pojave lučkih gradova. Gledajući staru gradsku jezgru, Dubrovnik nije nastao između dvije luke kako na to upućuje literatura, nego oko jedne današnje Gradske luke. Nepostojanost luke Kalarinje ogleda se i u tome što stijene, koje se danas vide u uvali Pile, su zbog niže razine u anticima bile spojene. Činjenica da je Gradska luka nastala i razvila se usporedo s Dubrovnikom ogleda se u tome što je Gradska luka bila sastavni dio Dubrovnika. Luku su okruživale zidine, a ulaz je bio zatvoren lancem pričvršćenim za utvrđenja. Time su brodovi u njoj bili sigurni od bilo kojeg napadača.

¹ Tadić, J., Promet putnika u starom Dubrovniku, Arhiv za turizam, Turistički savez, Dubrovnik, 1939., str. 21

² Perić, I., Razvitak turizma u Dubrovniku i okolici od pojave parobrodarstva do 1941. godine, Dubrovnik, Zavod za povijesne znanosti Istraživačkog centra JAZU, 1983., str. 14

³ Isto str. 15

⁴ Perić, I., Razvitak turizma u Dubrovniku i okolici od pojave parobrodarstva do 1941. godine, Dubrovnik, Zavod za povijesne znanosti Istraživačkog centra JAZU, 1983., str. 152

⁵ Ničetić, A., Povijest Dubrovačke luke, Hrvatska Akademija znanosti i umjetnosti, Dubrovnik, 1996., str. 47

⁶ Isto, str. 11

Razvojem brodske i plovidbene tehnologije luka je u antici morala imati zaštitu od valova i vjetrova. Obala je morala biti pješčana zbog izvlačenja brodova. Na njoj su se vršili popravci, posada je spavala i jela, a morao je postojati i izvor pitke vode. Sve ovo je bilo zadovoljeno u Gradskoj luci. Sama uvala u kojoj je smještena zaštićena je stijenama Pustijerne od svih južnih vjetrova. Bura joj ne pravi probleme, dok joj zapadni vjetrovi pušu s leđa. Na zapadnom dijelu obala je pješčana, a na njoj je izvor pitke vode.

Gradska luka je imala dobru prometnu povezanost za ono vrijeme. Bila je povezana pomorskim i kopnenim prometom. Najviše se isticao pomorski promet dok se kopneni promet s razvojem luke povećavao. Treba napomenuti da ceste, koje je izgradila austrougarska, a jednim dijelom i Napoleon, su i danas u uporabi. Cesta se nije mogla razvijati prema jugu zbog nepovoljnog položaja konavoske obale, ali je povoljan položaj na istočnojadranskom plovidbenom putu omogućio Gradskoj luci da postane vrlo važna strateška točka. Zbog ovakvog položaja Gradska luka se s vremenom razvila i u trgovište, što je za ono doba bilo od velike važnosti za razvoj Grada. Kao najjača strateška točka na istočnoj obali Jadrana, Gradska luka je osiguravala nesmetanu plovidbu, protok ljudi i roba. Zbog nepromijenjene građevne izrade brodova i navigacije, plovidba se odvijala uz obalu od rta do rta tijekom cijelog srednjeg vijeka. Prometna povezanost je bila nepromijenjena tako da Gradska luka nije imala potrebu za izmjenama i daljnim razvojem.

Ukidanjem Dubrovačke Republike 31. siječnja 1808. godine u isto to vrijeme u svijetu se događaju promjene. Uvodi se željezo u izgradnju jedrenjaka i počinje plovidba parobrodima. Prelaskom s drvenih jedrenjaka na željezne parobrode započinje daljnji razvoj Gradske luke. Gradi se obala, uspostavljen je lučki ured i produžuje se Ribarnica da bi se parobrodi mogli privezati. Njihovo uplovljavanje i isplavlavanje po lošim vremenskim neprilikama se rješava izgradnjom lukobrana Porporela 1873. godine. Ipak, sve ove promjene nisu puno utjecale na sposobnost prihvata sve većih parobroda tako da su Dubrovčani bili primorani nakon dvije tisuće godina naći neki drugi prostor za glavnu luku Grada.

Razvoj novih tehnologija u izgradnji brodova utjecao je na turizam. Zbog dolaska putničkih brodova 1894. godine izgrađen je „Grand hotel Imperial“. U njemu su se tada odmarali i objedo-

vali putnici na svom proputovanju. Njihovo kretanje, kada bi došli u Dubrovnik, je bilo identično današnjim putnicima na pomorskim krstarenjima, jer bi pristajali u Gradsku luku, išli u razgledanje grada, a zatim bi ručali u hotelu Imperijal. Neki su ostajali u Dubrovniku, a neki bi nastavljali put dalje prema Kotoru ili Grčkoj. Uspoređujući vidi se da su im putovi bili identični današnjim putovima brodova na pomorskim krstarenjima, koji dolaze u Dubrovnik. Jedina je razlika što se današnji putnici ne ukrcavaju odnosno iskrcavaju u Dubrovniku.

Već sredinom 19. stoljeća parobrodi dovoze putnike i pristaju u Dubrovnik. Tako se sa sigurnošću može reći da su pomorska krstarenja u Dubrovniku počela puno prije, nego se to danas misli.

Nakon Drugog svjetskog rata povratak turizma u Dubrovnik je označio također putnički brod početkom pedesetih godina prošlog stoljeća. Bio je usidren u kanalu između Lokruma i hotela Excelsior, a sa sobom je doveo oko 280 putnika. Nije bilo mogućnosti usidrenja u Gradsku luku zbog njegove veličine. Tada je luka već bila dosta prije izgubila na svom značaju, jer nije mogla više primati brodove zbog njihove veličine.

Kraj 19. stoljeća i uznapredovala tehnologija u pomorskom prometu obilježili su Gradsku luku. Nakon stoljeća rada i razvoja nije bila više u mogućnosti primati veće brodove. Time je izgubila na svom značaju, iako je obilježila i samu povijest Dubrovnika. Dubrovnik se razvijao razvojem Gradske luke. Ona je dugo vremena bila glavna strateška točka na ovom području. Osim razvoja brodogradnje i trgovine, igrala je veliku ulogu i u razvoju turizma. Danas Gradska luka također sudjeluje u pomorskim krstarenjima u Dubrovniku. Veliki broj brodova sidri se u kanalu između Lokruma i hotela Excelsior, a putnici se prevoze u Gradsku luku. Iz nje idu ili na izlete ili u razgledavanje stare gradske jezgre.

Nedostatak sidrenja velikih putničkih brodova u kanalu od Lokruma pokazao se točnim 2004. godine. Dva usidrena broda po nevremenu doživjela su nezgodu, koja je mogla biti kobna za putnike na oba broda, kao i za goste hotela Excelsior i hotela Villa Dubrovnik. Jedan od brodova se toliko približio obali da je gotovo udario u nju. Velika katastrofa je u zadnji trenutak spriječena, ali posljedica ove nezgode je bila da je otok Lokrum ostao bez vode i

struje, jer su brodovi svojim sidrima oštetili cijevi. To je uvjetovalo zatvaranje Lokruma u srcu sezone za posjetitelje.

Gradska luka je ostavila veliki pečat na razvoju Dubrovnika. Njezinim razvojem dolazi do početaka turizma u Dubrovniku. Prve početke turizma u Dubrovniku bilježe dolasci jedrenjaka, a kasnije i parobroda s putnicima na proputanju. Tako se može reći da je suvremeni turizam u Dubrovniku upravo započeo pomorskim krstarenjima.

4. RAZVOJ GRUŠKE LUKE

Gradska luka potkraj 19. stoljeća, zbog velikih promjena u pomorstvu, uvođenjem parobroda, nije bila više u mogućnosti prihvaćati veće brodove. Glavna gradska luka postala je luka Gruž u gruškoj uvali. U odnosu na Gradsku luku dubina je bila veća, a luka prostranija za prihvat većih brodova.

Gruška uvala je za manje brodove, koji su tada plovili, bila prevelika i nesigurna za meteorološke neprilike. Također je i njihova posada, zbog eventualnih napada na brodove, bila nezaštićena. Drugi veliki problem gruške uvale je bio što su brodovi morali skretati sa svog puta oko 2NM, što kod Gradske luke nije bio problem. Bez obzira na ove nedostatke gruške luke, Dubrovčani su bili primorani glavnu gradsku luku prebaciti u Gruž, zbog sve većih parobroda koji su se gradili u ono vrijeme.

Vode se različiti sporovi oko toga kada je Gruž kao naselje nastao. Gruška uvala se već spominje u statutu iz 1272. godine. Pretpostavka je da su se u gruškoj uvali vrlo rano počeli graditi brodovi. Iz 1342. godine potječe zapis o gradnji prvog broda u Gružu.⁷ Sa sigurnošću se ne može utvrditi kada je počela brodogradnja u gruškoj uvali.

Dubrovačka vlada je 1525. godine donijela odredbu o gradnji brodogradilišta u gruškoj uvali. To najstarije gruško brodogradilište izgrađeno je na općinskom zemljištu koje se prostiralo od posjeda vlastelina Caboge do Kantafiga. Pokraj brodogradilišta je 1567. godine izgrađena crkva Sv. Nikole, zaštitnika pomoraca, da bi se u njoj mogli odvijati crkveni obredi pri porinuću brodova. Ovo je brodogradilište ubrzo postalo premalo zbog sve razvijenije brodogradnje. Osnovano je novo brodogradilište između samostana Sv. Križa i Gundulićeva

ljetnikovca pokraj današnje gradske tržnice. Osim ova dva brodogradilišta u 19. stoljeću bilo je još osam manjih.⁸ Tako je čitavi Gruž bio jedno veliko gradilište brodova.

S pojavom parobroda gruška brodogradilišta su jedan za drugim odumirali i konačno svi nestali jer nisu gradili parobrode, nego samo drvene brodove odnosno jedrenjake. Posljednji uspon dubrovačke brodogradnje je bio sredinom 19. stoljeća kada je bila otvorena i stručna škola za gradnju brodova.

Na mjestu propalih brodogradilišta sazidana je obala za pristajanje velikih brodova i tijekom 19. stoljeća Gruž postaje trgovačka i putnička luka. U punom smislu postaje luka kada je izgrađena 1901. godine željeznica koja je povezivala Europu s Dubrovnikom. Tako je primjerice tom željeznicom dolazilo najviše Čeha na odmor ili na ukrcaj u Dubrovnik. Tada je Gruž postao lukom za svoje šire zaleđe. Između dva svjetska rata luka Gruž je bila treća luka po prometu roba i putnika među hrvatskim lukama. Tada je zaostajala najvećim dijelom u mehanizaciji, koja je za to doba već bila zastarjela.

Razvojem turizma u Dubrovniku razvija se i gruška luka. Postaje putničko-turistička luka u koju pristaju brodovi na pomorskim krstarenjima. Tako je parobrod "Principe Metternich" od 155t uplovio u grušku luku 18.X.1837. s 36 putnika i 26 članova posade, a istog dana je otplovio sa 40 putnika. Na ovom primjeru se može vidjeti da se pomorska krstarenja u Dubrovniku nisu promijenila u odnosu na današnje vrijeme, kada brodovi dolaze i odlaze u istom danu ostajući nekoliko sati.

Gruž je jedina luka na ovom dijelu Jadrana koja nije povezana željeznicom. Nema suvremene sadržaje s obzirom na današnju tražnju putnika i općenito gostiju u Dubrovniku. Zbog tih nedostataka gruška luka može izgubiti na prometu putnika na pomorskim krstarenjima, s obzirom da danas oni sve više žele.

Razvoj gruške luke može se klasificirati kroz nekoliko faza. U povijesti je bila najveće dubrovačko brodogradilište, nakon čega se zbog razvoja trgovine i prometa na ovom dijelu pretvara u trgovačko-putničku luku Dubrovnika i njegova zaleđa. Razvojem turizma u svijetu gruška luka postaje putničko-turistička luka što je i danas.

⁷ Vekarić, S., O gradnji dubrovačkih brodova u XIV stoljeću, Pomorski zbornik, knjiga 1., Zadar, 1963., str. 472

⁸ Fisković, C., Pravilnik bratovštine, dokumenti o gradnji i ostaci brodogradilišta u Gružu, Beritićev zbornik, Dubrovnik, 1960., str. 117

Kao putničko-turistička luka, gruška luka može opstati jedino rekonstrukcijom postojeće za potrebe današnjih velikih brodova na pomorskim krstarenjima. Na ovom problemu se počinje već raditi, jer Dubrovnik je zaslužio da ima luku koja će biti konkurentna lukama Mediterana.

5. PROMET BRODOVA NA POMORSKIM KRSTARENJIMA U STAROM DUBROVNIKU

Počeci turizma u Dubrovniku nisu točno definirani. Za neke je autore turizam na dubrovačkom području počeo u 15. stoljeću dolaskom Petra Hektorovića sa svojim društvom na odmor. Drugi su pak autori smatrali da su počeci povezani s izgradnjom prvih ugostiteljskih objekata. Počeci suvremenog turizma u Dubrovniku ipak su povezani pomorskim prometom. Inače je Dubrovnik bio jedan od najprivlačnijih turističkih mjesta na Jadranu. Najviše je za to zaslužan promet jedrenjacima početkom 19. stoljeća i parobrodima od sredine 19. stoljeća.

Dubrovnik je bio poznat kao pomorsko i trgovačko središte. U 19. stoljeću postaje poznato turističko središte. Pojavom velikih parobroda, koji su dovozili goste raste i promet turista, koji pohode Dubrovnik. Zbog nedostatka ugostiteljskih objekata za potrebe turista, koji su dolazili parobrodima, tada najsvremeniji hotel Imperial je primao putnike nakon njihovog obilaska stare gradske jezgre na ručak i odmor, koji su oni posebno plaćali. Neki putnici su ostajali, a neki su nastavljali put. Porast gostiju je bio sve do početka I. svjetskog rata kada je stagnirao. Po njegovu završetku je Dubrovnik ponovno postao turističko središte. Promet gostiju je bio sve veći između dva svjetska rata da bi se nakon II. svjetskog rata turizam u Dubrovnik vratio sidrenjem putničkog broda između Lokruma i hotela Excelsior. Cijelo ovo razdoblje od 19. stoljeća pa do kraja II. svjetskog rata je obilježeno parobrodima s putnicima, a kasnije i brodovima na pomorskim krstarenjima. Zbog toga se može reći da je turizam u Dubrovniku povezan pomorskim prometom. Iz ovoga se da zaključiti da su pomorska krstarenja u Dubrovniku bila zastupljena dosta prije, nego se danas pretpostavlja. 1909. godine Dubrovnik je

posjetilo 13.233 turista, a 1912. godine promet se udvostručio na 26.030 turista.⁹

U rujnu 1898. godine u Gradsku luku je stigao francuski brod na pomorskim krstarenjima "Senegalia" s francuskim putnicima.¹⁰ Zbog svoje veličine nije se mogao usidriti u Gradskoj luci, nego se usidrio ispred Lokruma. Prevezio je samo putnike, a ne i trgovačku robu kako je bio slučaj kod nekih brodova, koji su dovozili putnike prijašnjih godina.

Putnici na brodovima su bili malobrojni do pojave suvremenog turizma u Dubrovniku. Do 19. stoljeća su s tim brodovima pretežno dolazili trgovci, svećenici, studenti i pomorci zbog raznih poslovnih i privatnih interesa. Tako je iz Splita u Gradsku luku 27.I.1811. uplovio pelig "St. Antonio", koji je pored graha, brašna, dvopeka i sukna doveo i 5 putnika.¹¹ Tijekom tih godina dosta je takvih brodova s nekoliko putnika dolazilo u Gradsku luku. Ipak, kasnije razdoblje 19. stoljeća je donijelo drukčiju strukturu pomorstva u Dubrovnik. Nakon toga su parobrodi dovozili samo putnike.

Polovica 19. stoljeća je početak suvremenog turizma u Dubrovniku, ali i početak pomorskih krstarenja na ovom području. Pomorska krstarenja su bila prisutna tijekom svih ovih godina kao najvažniji oblik turizma u Dubrovniku. U početku su gosti dolazili parobrodima, da bi nakon II. svjetskog rata parobrode zamijenili brodovi. Brodovi su se vrlo brzo razvijali s razvojem turizma i potražnje u tom obliku turizma. Gradili su se sve veći brodovi, koji su mogli primiti veći broj putnika.

Danas Dubrovnik posjeti u jednom danu nekoliko velikih brodova na pomorskim krstarenjima. Grad nema mogućnosti da u jednom danu primi nekoliko velikih brodova zbog svoje prometne povezanosti i gužvi koje se stvaraju u staroj gradskoj jezgri. Zbog većeg broja putnika, koji silaze s brodova na pomorskim krstarenjima, stara gradska jezgra je „usko grlo“ u koje bez pomoći stručnih osoba nije moguće ući. Stvaraju se i prometni čepovi koje u nekim trenucima nije moguće kontrolirati. Toliki zastoji u prometu ne dozvoljavaju duži osta-

⁹ Perić, I., Razvitak turizma u Dubrovniku i okolici od pojave parobrodarstva do 1941. godine, Dubrovnik, Zavod za povijesna znanosti Istraživačkog centra JAZU, 1983., str. 123

¹⁰ Isto, str. 66

¹¹ Isto, str. 13

nak putnika čime se smanjuje i njihova potrošnja. Potrošnja putnika na pomorskim krstarenjima je veoma važna, jer sam dolazak brodova bez neke veće potrošnje i nema nekog smisla za Dubrovnik kao destinaciju za pomorska krstarenja.

Upravo od sredine 19. stoljeća pa do danas turizam je u Dubrovniku usko povezan s pomorskim krstarenjima. Način dolaska brodova i putnika na tim brodovima nije se promijenio od sredine 19. stoljeća. I tada su brodovi dolazili i ostajali u prosjeku po nekoliko sati što je i danas slučaj. Danas brodovi na pomorskim krstarenjima u prosjeku u Dubrovniku ostaju 5 sati. U odnosu na druge konkurentne destinacije na Mediteranu, u Dubrovniku najmanje vremena provode. Jedina razlika je u potrošnji kada su putnici početkom 20. stoljeća u hotelu "Imperial" u restoranu imali uslužen obrok i mogućnost odmora što se dodatno plaćalo. Danas toga više nema. Samo nekolicina putnika, koji borave u Dubrovniku, koriste usluge ugostiteljskih objekata. Turistička ponuda se promijenila u odnosu na prijašnje doba, ali ne onoliko koliko bi ovaj oblik turizma to zahtijevao.

Stoljećima prije Dubrovnik je bio poznat kao pomorska i trgovačka destinacija. Sredinom 19. stoljeća, a naročito u 20. stoljeću, postaje poznat kao turistička destinacija. Pomorskim prometom Dubrovnik je svih ovih desetljeća bio povezan s glavnim emitivnim tržištima odakle je dolazio najveći broj putnika i turista. S obzirom na njegov geografski položaj Dubrovnik bi i danas trebao biti važna destinacija za brodove na pomorskim krstarenjima.

5.1. Promet brodova u 19. stoljeću

Promet turista, koji su posjećivali Dubrovnik, u drugoj polovici 19. stoljeća je bio sve veći. Do druge polovice 19. stoljeća turista je bilo, ali ne u tolikoj mjeri. Dolazili su parobrodima neki u Gradsku luku, a neki u grušku luku.

Parobrodi, koji su prevozili teret, tada su imali i po nekoliko putnika, koji su bili u svojstvu turista. Kasnijih godina ti parobrodi postaju putnički parobrodi na kojima su se nalazili samo putnici. Najviše su krstarili Jadranom, a neki su išli i dalje. Prvi teretni parobrod s putnicima dolazi u Dubrovnik 1815. godine i uplovljava u grušku luku. Te iste godine u Dubrovnik je uplovlilo 238

brodova na kojima je bilo 576 putnika. Sljedeće godine Dubrovnik posjećuje 675 putnika na 225 brodova što znači da se promet putnika na brodovima povećavao.¹²

Dubrovački lokalni list je 1897. godine objavio: "Ovih dana Dubrovnik je upravo prepun stranih putnika. Po Placi ne vidiš nego strance u uskijem gaćama do koljena, u putničijem kapama gdje s priručnijem knjigama u ruci zure tamo amo, a za njima ženskih, lijepih i ružnih, starih i mladih, s kitama cvijeća ili grančica što su ubrale na raznim ekskurzijama. Osobito im se sviđa naša narodna nošnja. Konavoka i Župaka ne mogu da se do sita nagledaju."¹³ Lokalni list "Dubrovnik" je već tada pisao o velikom broju gostiju koji posjećuju Dubrovnik. Najviše su to bili putnici, koji su u Dubrovnik dolazili parobrodima. Neki su dolazili linijskim parobrodima, a neki parobrodima koji su bili u funkciji pomorskih krstarenja.

Prvi putnički brodovi na pomorskim krstarenjima su bili jedrenjaci. Jedrenjaci su prvi put u Dubrovnik uplovili 1830. godine. Nakon njih su počeli dolaziti parobrodi. Tada je broj putnika, s obzirom na veličinu jedrenjaka i parobroda, bio svega nekoliko. Samo uvođenje parobroda i izgradnja svjetionika kao i promjene u navigaciji omogućili su putovanja na duljim relacijama, ali i putovanja noću što prije nije bio slučaj.

Austrijski "Lloyd", čiji parobrodi počinju krstarenja prema južnom Jadranu, daju veliki doprinos razvoju pomorskih krstarenja na ovom području. Tada je austrijski "Lloyd" bio najzastupljeniji na ovom tržištu krstarenja parobrodima. Nakon njega je s parobrodima počela poslovati tadašnja "Dubrovačka plovidba". Međutim, ta lokalna kompanija je bila vezana više za linijska putovanja. Njezini parobrodi su povezivali Dubrovnik s ostalim destinacijama Jadrana odakle je najviše turista dolazilo.

Jedrenjaci i parobrodi su uplovljavali u Gradsku luku sve dok potražnja nije zahtijevala da se grade veći parobrodi. Veće parobrode luka nije mogla primiti, pa su počeli uplovljavati u grušku luku. Pogodnost luke je da je bila u mogućnosti primiti

¹² Moravec, B., Parobrodarski saobraćaj pokretač turističkog prometa na dubrovačkom području, Naše More br. 3, Dubrovnik, 1955., str.115

¹³ "Dubrovnik" br.17/1897, str. 3.

veće parobrode, a prijevoz putnika na obalu nije bio potreban.

Prvi parobrod, koji je uplovio 30. srpnja 1837. u Gradsku luku na krstarenju, bio je Lloydov "Principe Kolowrat", koji je doveo 36 putnika i 26 članova posade. Nakon tri mjeseca drugi parobrod, koji uplovljava 18. listopada 1837. u grušku luku, je parobrod "Principe Maternich", koji dovodi 36 putnika i 26 članova posade što su za ono vrijeme bile mogućnosti parobroda da primi samo toliko putnika.¹⁴ Oba ova parobroda su nakon kraćeg zadržavanja isti dan nastavila put prema Kotoru. To navodi da su danas krstarenja u Dubrovniku potpuno jednaka tadašnjim po zadržavanju i plovidbi. Razlika je u veličini i brzini brodova, koji mogu ploviti duže i prevoziti veći broj putnika. Zanimljivo je da je s prvim parobrodom nakon kraćeg zadržavanja isplovilo 35, a s drugim parobrodom 40 putnika. Prema ovom podatku može se reći da je Dubrovnik tada bio luka ukrcaja i iskrcaja dijela putnika s ovih parobroda. Dakle, sami počeci krstarenja u Dubrovniku su počeli sredinom 19. stoljeća uplovljavanjem ovih dvaju parobroda. Iste 1837. godine u grušku luku što jedrenjacima, koji su prevozili 5-7 putnika, što parobrodima, koji su prevozili nekoliko desetaka putnika, Dubrovnik je posjetilo 834 putnika na pomorskim krstarenjima.¹⁵ Sljedećih godina promet putnika je rastao tako da je u prosjeku u Dubrovnik dolazilo 500 putnika godišnje. Kao i danas, najveći promet putnika je bio u proljetnim i ljetnim mjesecima. Također je i najveći promet tradicionalnih gostiju u Dubrovniku bio u istom razdoblju. Tradicionalni gosti su dolazili linijskim parobrodima, koji su povezivali Dubrovnik s ostalim destinacijama.

Sama spoznaja o tome da turizam donosi neznatne prihode gradu poticala je Dubrovčane da tu djelatnost sve više razvijaju. Tada je već bilo dosta stranog kapitala, pa su se pozivali Dubrovčani da pomognu gradu i razviju turizam svojim kapitalom, koji će im kasnije donositi prihode. Gotovo do kraja 19. stoljeća parobrodi i putnici na njima su dolazili u sve većem broju. Porastom putnika rastao je i promet tradicionalnih gostiju, koji su posjećivali Dubrovnik. Tako Dubrovnik na ovom dijelu Jadrana postaje veliko turističko središte.

Sredinom 1898. godine u Dubrovnik je uplovio parobrod "Flora" sa 140 putnika. To su bili uglavnom profesori, koji su došli iz Donje Austrije u razgledanje Grada. Krajem iste godine uplovljava francuski parobrod "Senegal". Usidren je ispred otoka Lokruma da bi francuski izletnici, koji su krstarili na njemu, mogli biti prebačeni u Grad. Lloydovim parobrodom "Bohemia", koji je uplovio 1899. godine, u Dubrovnik je došla veća grupa Nijemaca na krstarenju, njih 109.¹⁶ Oni su krstarili prema Istoku i zadržali su se u Dubrovniku onoliko koliko im je bilo potrebno da obiđu Grad, otok Lokrum i ručaju u hotelu „Imperial“. Prvi suvremeni hotel u Dubrovniku hotel "Imperial" osim tradicionalnih gostiju, koji su u njemu boravili, korišten je bio i od strane putnika s parobroda, koji su u njemu ručali i odmarali se za daljnje putovanje Jadranom. Parobrod "Bohemia" nakon zaustavljanja u Dubrovniku krenuo je prema Krfu.

Porastom prometa putnika na parobrodima i prometa tradicionalnih turista, Dubrovnik postaje i zabavno središte. Ugoditeljski objekti ostaju do u noć otvoreni, a mladež ostaje vani do jutarnjih sati. Pored zabavnog života u Dubrovniku je razvijen i kulturni život s mnoštvom kazališnih predstava i koncerata, koji su zabavljali turiste. Kao turističko središte i destinacija za kružna putovanja parobrodima Dubrovnik je obilježio cijelo 19. stoljeće.

5.2. Promet brodova u 20. stoljeću

Dubrovački su turizam početkom 20. stoljeća obilježila pomorska krstarenja. Drugi važan događaj za turizam i njegov razvoj, jest otvorenje željeznice 15. srpnja 1901. godine u Gružu. To je pridonijelo povećanju putničkog prometa u Dubrovniku. Većinom su željeznicom dolazili Česi, koji su u to vrijeme bili najbrojniji i ukrcavali se na parobrode, koji su dalje krstarili. Tako je Dubrovnik, osim luke zaustavljanja, postao, može se reći, luka iskrcaja i ukrcaja putnika.

Prvi brod na krstarenjima, koji je pristigao u Dubrovnik sredinom svibnja 1900. godine, jest engleski brod, koji je doveo 100 Engleza u razgledanje Dubrovnika i njegove okolice. Nakon razgledavanja grada ukrcali su se na brod i krenuli krsta-

¹⁴ Perić, I., Razvitak turizma u Dubrovniku i okolici od pojave parobrodarstva do 1941. godine, Dubrovnik, 1983, str. 15.

¹⁵ Isto

¹⁶ Perić, I., Razvitak turizma u Dubrovniku i okolici od pojave parobrodarstva do 1941. godine, Dubrovnik, Zavod za povijesne znanosti Istraživački centar JAZU, 1983., str. 66

riti prema jugu. Tijekom sljedeće 1901. godine u luku Gruž je uplovilo 1673 parobroda sa 42.178 putnika.¹⁷ Početkom 20. stoljeća Dubrovnik bilježi stalan porast prometa brodova i putnika na krstarenjima.

Otvorenjem željeznice u Gružu otvaraju se nove gostionice i hotel "Austria", koji je krenuo s radom 1902. godine. Tada u Gruž pristaju najviše putnički brodovi. Luka Gruž je bila pogodnija za novije vrste brodova kojih je bilo sve više, a bivali su sve veći. Gradska luka ih je mogla primiti samo ako su se usidrili ispred otoka Lokruma.

Svake godine je Dubrovnik posjećivalo nekoliko brodova na krstarenjima, a neki su ostavili zapis o brojnosti putnika na tim brodovima. Najbrojnija zapažena grupa od većih grupa, koje su dolazile brodovima, jest grupa Francuza iz Pariza. Uplovili su u Dubrovnik 3. listopada 1905. na francuskom parobrodu "Ile de France".¹⁸ Krstareći, posjetili su nekoliko grčkih otoka i primorskih mjesta Italije. Nakon toga su posjetili Trst i Rijeku. Na hrvatskom dijelu Jadrana namjeravali su se zaustaviti u Šibeniku i Zadru, ali ih je spriječilo loše vrijeme. Nakon što su razgledali Split, krenuli su prema Metkoviću gdje ih je parobrod čekao dok su bili u Mostaru i Sarajevu. Kasnije su se vratili u Dubrovnik. Taj dan Dubrovnik je ostvario popriličan promet jer su francuski turisti htjeli ponijeti neki suvenir iz Dubrovnika, tako da su prodavači "narodnih odijela i radnji" toga dana imali pregršt posla.

Lloydov parobrod "Euterpe" stigao je u Dubrovnik 14. travnja 1908. godine s 82 Austrijanca, koji su putovali organizirano kao članovi "Turisten-cluba".¹⁹ Promet turista i putnika na krstarenjima, koji su posjećivali Dubrovnik, bio je sve veći. Međutim, početak I. svjetskog rata je sve promijenio. Promet turista je naglo počeo opadati. Parobrodi nisu više dolazili, a hoteli su bili prazni. Jedina dva otvorena hotela su bili hotel "Imperial" i hotel "Petka", u kojima gotovo da i nije bilo nikoga. Takva je situacija trajala do 1918. godine kada su se turisti počeli pomalo vraćati. Već 1919. godine pro-

met turista, koji su posjetili Dubrovnik, udvostručio se u odnosu na prethodnu godinu.

U luku Gruž su povremeno dolazili veliki strani putnički parobrodi, koji su bili na krstarenju, a među njima i parobrod "Martha Washington". U travnju 1925. godine u luku Gruž je uplovio parobrod "President Wilson", čiji putnici su bili Amerikanci. Parobrod je pored putnika prevezio i 17 automobila.²⁰ Iste te 1925. godine Dubrovnik je bio pun turista, a svi su hoteli bili ponovno puni. Najposjećeniji hotel u Dubrovniku bio je hotel "Imperial".

Kanadski parobrod "Emress of France" u Dubrovnik je stigao 1. travnja 1927. godine sa 450 američkih turista.²¹ Tim turistima je priređen ručak u hotelu "Imperial" nakon razgledanja grada. Udruga "Canadian Pacific" se pobrinula i organizirala da se u vrijeme njihova posjeta u Dubrovniku nađe što više osoba u narodnim nošnjama, a obećala je novčane nagrade dodijeliti onima u najljepšoj narodnoj nošnji.

Velika ekonomska kriza od 1929. do 1933. je zahvatila cijeli svijet. Tako je turizam u Dubrovniku posustajao, jer je kriza zahvatila sve privredne djelatnosti. Tih godina osnivaju se udruge za razvoj turizma, koje pomažu Dubrovniku za potrebe prema uvjetima, koji vladaju na svjetskom tržištu turizma. Dubrovnik je tada bio ukorak s tadašnjom tehnologijom koja je bila potrebna za razvoj turizma, ali i krstarenja kao jednog od oblika turizma. Imao je sve prateće sadržaje za odvijanje nesmetane turističke djelatnosti na svim poljima. Putnici s brodova su se iskrcavali zbog razgledanja grada, ali su i trošili u trgovinama i hotelima, koji su im pripravljali ručkove. Tadašnji brodovi nisu imali sadržaje kakve imaju danas. Ipak su se nalazile mogućnosti veće potrošnje putnika na krstarenjima u vrijeme velike ekonomske krize.

Nakon velike ekonomske krize u Dubrovniku se već 1934. godine osjeća povratak turizma. Turizam se toliko razvio da je pored tradicionalnog turizma i krstarenja Dubrovnik postao sjedište i za kongresni turizam. Tada nije bio ljetno turističko središte, nego je turizam bio prisutan tijekom cijele

¹⁷ Perić, I., Razvitak turizma u Dubrovniku i okolici od pojave parobrodarstva do 1941. godine, Dubrovnik, Zavod za povijesne znanosti Istraživački centar JAZU, 1983., str. 54

¹⁸ Isto, str. 70

¹⁹ Isto, str. 120

²⁰ Perić, I., Razvitak turizma u Dubrovniku i okolici od pojave parobrodarstva do 1941. godine, Dubrovnik, Zavod za povijesne znanosti Istraživački centar JAZU, 1983., str. 147

²¹ Isto, str. 152

godine. Turisti, koji su boravili u Dubrovniku, su prijedodne skijali na Orijenu, a poslijepodne se kupali u moru. Krstarenja su se odvijala tijekom cijele godine. Nema točnih podataka o prometu putnika na krstarenjima, koji su posjetili Dubrovnik. U taj broj su uvršteni svi turisti, koji su boravili u Dubrovniku jedan dan. Prema tim podacima 1935. godine bilo je 19.929 turista i taj broj se stalno povećavao. 1938. godine Dubrovnik je posjetilo 26.669 turista. Godine 1939. se već osjeća dolazak rata na ove prostore, pa je broj jednodnevni izletnika te godine pao na 16.181 turistu.²²

U Dubrovniku se već osjećalo da promet turista i putnika na krstarenjima naglo opada zbog početka rata u Europi. Zatišje je trajalo mnogo duže, nego nakon Prvog svjetskog rata. Vraćanje turista nakon Drugog svjetskog rata je popraćeno dolaskom broda "Oslofjord" na krstarenju 1952. godine preko agencije "Atlas".²³ Brod se usidrio između otoka Lokruma i hotela Excelsior. Nakon njega drugi veći brod na krstarenjima je pristao u Dubrovnik 1955. godine, a na njemu je bilo 252 putnika, koji su išli u razgledanje grada. Odsjeli su u hotelu "Excelsior". Parobrodi više nisu bili brodovi za krstarenja. Zamijenili su ih suvremeni brodovi, koji su se počeli razvijati u skladu s tadašnjim vremenom. Time su i kompanije počele uvoditi sadržaje na brodove, koji su bili prije mogući samo na kopnu. To su bili počeci razvoja trgovine i ugostiteljstva na brodovima za pomorska krstarenja.

Sve do sredine osamdesetih godina 20. stoljeća Dubrovnik su posjećivali brodovi i putnici na krstarenjima. Sredinom 80-tih u Dubrovnik je počelo dolaziti sve više brodova s naglim razvojem tržišta krstarenja u svijetu. Pomorska krstarenja postaju jedan od najperspektivnijih oblika turizma u svijetu. Ovaj oblik turizma u Dubrovniku se razvijao sve do početka Domovinskog rata kada brodovi zaobilaze Dubrovnik na krstarenju iz Venecije prema Grčkoj. Za vrijeme Domovinskog rata nijedan brod nije posjetio Dubrovnik. Početak povratka krstarenja u Dubrovnik obilježava 1995. godina. Od te godine pa do 2000. godine promet brodova i putnika je iz godine u godinu sve više rastao. Sada su potrebe za ovaj oblik turizma mnogo veće, nego što je Dubrovnik u stanju to sada prihvatiti. Zbog toga su svi brodovi u prolazu i za sada nema mogućnosti

da postane lukom ukrajca i iskrcaja sa sadašnjim mogućnostima. Promet brodova se najviše odvija u Luci Dubrovnik u Gružu koja prima većinu brodova, dok se ostatak brodova sidri u kanalu između otoka Lokruma i hotela "Excelsior". To je atrakcija za putnike na tim brodovima, ali atrakcija koja Dubrovnik puno košta, a nema neke veće koristi od toga.

Sa sigurnošću se može reći da je Dubrovnik već u 19. stoljeću bio centar za brodove na krstarenju. Od sredine 19. stoljeća pa sve do danas, sa nekoliko prekida, Dubrovnik je imao sve veći promet putnika i brodova.

Kraj 20. stoljeća je obilježen kao početak novog doba za pomorska krstarenja u Dubrovniku i novi izazov za Dubrovnik kroz nova ulaganja, bez kojih ovaj oblik turizma nemože. Za takvo nešto najbolje će se pokazati novi milenij u kojemu su obećane velike promjene, koje bi se trebale dogoditi. Da bi Dubrovnik postao top destinacija na ovom dijelu tržišta pomorskih krstarenja, a ne samo destinacija u kojoj će brodovi boraviti po nekoliko sati, mora krenuti s velikim promjenama.

6. Zaključak

Dubrovnik je stoljećima poznata turistička destinacija. Atraktivnost Dubrovnika, kao turističke destinacije, ogleda se kroz njegova kulturna i povijesna dobra. Ipak, kao poznata turistička destinacija još nije definiran početak suvremenog turizma na ovom području. Prema navedenim podacima izvedeni su zaključci da je razvoj suvremenog turizma u Dubrovniku počeo pomorskim krstarenjima. U početku su to bili jedrenjaci, a nakon njih razvojem brodarstva to postaju parobrodi. Početkom 19. stoljeća većina brodova je pored trgovačke robe prevozila i nekolicinu putnika. Ali od sredine 19. stoljeća pa do danas, brodovi prevoze isključivo putnike. Većinom putnici na tim brodovima krstare po Jadranu, a posebno početkom 20. stoljeća dolaskom željeznice neki putnici se ukrcavaju odnosno iskrcavaju u Dubrovniku. Time Dubrovnik postaje destinacija za prihvat putnika na krstarenjima.

Cijelo 20. stoljeće uz nekoliko stagnacija obilježavaju također pomorska krstarenja. U početku se krstari parobrodima, da bi nakon završetka Drugog svjetskog rata i razvoja brodarstva pomorska krstarenja počela odvijati suvremenim brodovima. U drugoj polovici 20. stoljeća svjetsko tržište pomor-

²² Isto, str. 194

²³ www.atlas.hr

skih krstarenja se naglo povećava. Na brodovima se počinju uvoditi sadržaji, koji su prije bili prisutni samo na kopnu. U tome sudjeluje i Dubrovnik, ali ne istim zanosom kao u 19. stoljeću i početkom 20. stoljeća.

Dakle, početke razvoja suvremenog turizma u Dubrovniku su obilježila pomorska krstarenja, ali

se Dubrovnik kao turistička destinacija u tome nije održao. Danas on predstavlja destinaciju u kojoj se brodovi na krstarenjima zaustavljaju nekoliko sati, dok je tijekom prošla dva stoljeća situacija bila daleko drukčija.

Literatura

1. Fisković, C., Pravilnik bratovštine, dokumenti o gradnji i ostaci brodograđilišta u Gružu, Beritićev zbornik, Dubrovnik, 1960
2. Moravec, B., Parobrodarski saobraćaj pokretač turističkog prometa na dubrovačkom području, Naše More br. 3, Dubrovnik, 1955
3. Ničetić, A., Povijest Dubrovačke luke, Hrvatska Akademija znanosti i umjetnosti, Dubrovnik, 1996.
4. Perić, I., Razvitak turizma u Dubrovniku i okolici od pojave parobrodarstva do 1941. godine, Dubrovnik, Zavod za povijesna znanosti Istraživačkog centra JAZU, 1983
5. Tadić, J., Promet putnika u starom Dubrovniku, Arhiv za turizam, Turistički savez, Dubrovnik, 1939.
6. Vekarić, S., O gradnji dubrovačkih brodova u XIV stoljeću, Pomorski zbornik, knjiga 1., Zadar, 1963
7. Dubrovnik br.17/1897
8. www.atlas.hr

Zorica Krželj-Čović, M. Sc.

BEGINNINGS OF SEASHORE CRUISING IN DUBROVNIK

Summary

In the course of its long history, Dubrovnik was known as the commercial and maritime town. The Dubrovnik merchants expanded their influence towards the west and newly discovered countries of Central and North America and on the east towards India. In 19th century, through parallel development of the shipping industry, shipbuilding industry and the maritime-land trade, Dubrovnik becomes one of the most attractive tourist destinations on the east coast of the Adriatic.

This work points out the data which prove that the seashore cruising is connected with the beginnings of modern tourism in Dubrovnik.

Key words: Dubrovnik, seashore cruising, ship transport, historical development of ports