

Kružna putovanja morem i Gruška luka

Putnički pomorski promet svijeta organiziran je tako da služi potrebama turista i održavanju stalnih linija za potrebe stanovništva. Organizacija za prijevoz potreba stanovništva ovisi o mogućnosti i organiziranosti drugih veza duž obale u pojedinim zemljama. Zemlje koje su imale organiziran prijevoz za potrebe stanovništva duž obale pomorskim putem napustile su ili napuštaju taj vid prometa duž obale — ceste. Značajne zemlje nemaju više pomorskih linija za potrebe stanovništva ili samo imaju neophodne. Ostala je još samo organizacija pomorskih linija na relaciji otoci — kopno ili duž kopna gdje nema drugih veza.

Prevladava organiziranje turističkog pomorskog prometa unutar pojedinih mora, među raznim obalama i unutar obalnog pojasa pojedinih zemalja.

Pomorska društva organiziraju uglavnom dva vida turističkog prijevoza. Jedna su redovna kružna putovanja koja se održavaju svakih 15 do 30 dana na pojedinim relacijama, a druga su ugovorena kružna putovanja na izabranim relacijama turističkog značenja.

U organizaciji kružnih putovanja morem sudjeluju razna pomorska društva koja se bave i održavanjem redovnih putničkih linija na određenim pravcima.

U organizaciji kružnih putovanja morem ističu se društva iz Velike Britanije (25), SAD (20), Grčke (7), Italije, Savezne Republike Njemačke, Francuske, Kanade i drugih zemalja (1—3), među kojim je i Jugoslavija.

U čemu je značaj kružnih putovanja?

Brod je najugodnije — najkomfortnije prometno sredstvo u prijevozu putnika, s obzirom da pruža čovjeku najveći komfor, ugodan smještaj, odličnu prehranu, mogućnost rasonode raznih oblika, mogućnost osobnog kretanja, od bilo kojeg drugog prometnog sredstva.

Kružna putovanja brodom obuhvaćaju široka svjetska područja što pruža mogućnost upoznavanja s različitim krajevima i različitim kulturama.

Kružna putovanja brodom orijentirana su na onaj dio stanovništva koji ima mogućnost da se odvoji od radnog mjesta za 15—30 dana, za dio stanovništva veće potrošnje. Otud se najviše organiziraju iz zemalja višeg standarda.

Organizacija kružnih putovanja brodom u suradnji pomorskih društava i turističkih agencija značajna je iz luka Velike Britanije, čijih je 13 luka uključeno u polazna mjesta kružnih putovanja. Samo iz Londona bilo je organizirano 334 putovanja u 1973. g., bilo da se organizira prijevoz do određene luke željeznicom ili avionom. Isto tako Southamptonska luka ima 95 organiziranih kružnih putovanja.

Daljna područja organiziranja kružnih putovanja su luke kontinentalne Evrope među kojim se ističu Amsterdam, Cobenhaven, L'Havre, Bremenhaven, Hamburg, Cuxhaven ili gradovi iz unutrašnjosti. Osim toga iz luka ovog područja nalaze se na kružnom putovanju brodovi u trajanju od travnja do studenog ili svibnja do rujna mjeseca, ovisno kako iz koje luke. U tom vremenu sudjeluje još nekoliko luka u organiziranju kružnih putovanja.

U organizaciji kružnih putovanja morem sudjeluju luke SAD, njih 22, među kojima se ističe New York sa 186 odlazaka u 1973. godini, Los Angeles sa 50 odlazaka, Port Everglades sa 23, San Francisco sa 19, Cincinnati sa 17, Vancouver sa 47 odlazaka i neke druge luke s jednim do sedam odlazaka, dok se iz Miamia u

vremenu od travnja do studenog mjeseca organiziraju kružna putovanja u karibsko područje i drugdje.

I druga svjetska područja sudjeluju u organiziranju kružnih putovanja s polaznim lukama iz Južne Afrike i Indijskog oceana: Durban, Cap Town, Port Victoria, te luka Caribskog mora, Srednje i Južne Amerike, Tihog oceana, Azije i Australije. Tako Sydney organizira 58 kružnih putovanja morem, a Tokyo 12.

Posebnu pažnju posvećujemo organiziranju kružnih putovanja iz luka Sredozemnog mora i obilaska luka Sredozemnog mora. U toj organizaciji sudjeluje veliki broj pomorskih putničkih organizacija i turističkih agencija. Kao početne luke se javljaju Genova sa 64 odlaska, Cannes sa 18 odlazaka, Venezia sa 50 odlazaka, Marseilles i neke druge luke s manjim brojem odlazaka.

Stalna kružna putovanja tokom čitave godine organiziraju se iz luka Pireja, Genove i Venezie, te drugih luka.

Zašto je baš Sredozemno more podesno i privlačno za organizaciju kružnih putovanja morem?

Sredozemno more — zemlje na njegovim obalama je rijetko svjetsko područje koje pruža toliko kontrastnih vrijednosti, prirodnih i kulturnih osobina da uvjetuje usmjeravanje turističke ponude za stalni boravak ili obilazak značajnih turističkih, povijesnih i kulturnih mjesta.

Brod u tom smislu nema konkurencije, jer osim mogućnosti obilaska raznih morskih obala pruža sunce i kupanje sa svim uslugama koje čovjek dobija u hotelu. Otud brod i zovu ploveći hotel.

Sredozemno more je područje kontakata raznih kultura starog vijeka — Egipta, Babilona, Izraela, Grka, Rimljana, Kartage, kultura srednjeg vijeka — Španije Francuske, Italije, Arapa, malih država — gradova, te tekovina modernog doba.

To je područje kultura velikih narodnih skupina romanskog porijekla na zapadu, slavenskog porijekla na sjeveru, Arapa na jugu, te drugih skupina: Grka, Izraelaca, Turaka. Svi su ti narodi tokom svoje povijesti ostavili vidnih tragova svog života.

Priroda je omogućila narodima Sredozemnog mora da razvijaju svoju kulturu i gospodarski život u klimatski najpovoljnijim uvjetima, u toplom, čistom, plavom moru kakvog nemaju drugi krajevi Evrope, što ga danas čini privlačnim za mnoge turiste svijeta. Svjetske turističke agencije svoju ponudu baziraju na tim osobinama Sredozemnog mora. Dovoljno je prolistati prospekte raznih turističkih agencija i uočiti osnovne pravce ponude.

Navest ću neke glavne pravce kojima se odvijaju kružna putovanja iz početnih luka koje su ujedno i završne luke.

Iz Genove se organiziraju kružna putovanja u pravcima: Genova — Cannes — Barcelona — Valencija — Palma — Bizerta — Malta — Messina — Napoli — Genova
Genova — Atena — Istanbul — Rodos — Beirut — Genova
Genova — Malta — Aleksandrija — Beirut — Istanbul — Odesa — Yalta — Izmir — Pireus — Napoli — Genova

Iz Venecije su usmjereni glavni pravci: Venecija — Dubrovnik — Corfu — Itea — Pireus —

— Malta — Sfax — Sousse — Tunis — Palermo — Napoli — Elba — Venezia
 Venezia — Katakolon — Pireus — Yalta — Odesa —
 — Constanca — Istanbul — Mikonos — Heraklion —
 — Corfu — Dubrovnik — Venezia
 Venezia — Corfu — Heraklion — Haifa — Limasol —
 — Rodok — Chios — Mikonos — Pireus.

I iz drugih luka usmjereni su skoro isti pravci, iz Cannesa, Gibraltara i drugih.

Uglavnom prevladavaju pravci k istočnom Sredozemlju, k Levantu i grčkim otocima.

Kao početne luke za redovna kružna putovanja javljaju se Venezia, Genova, Cannes, Pireus, te luke Bari, Ancona, Dubrovnik, Rimini s jednim organiziranim putovanjem.

Dubrovačka luka je u prošloj godini (1973) bila početno-završna luka za kružno putovanje grčkih brodova Delfi i Delos u organizaciji Cruise — Jet International iz Londona što ukazuje na novu mogućnost korištenja luke vezane s avionskim prometom. Od svih kružnih putovanja koji su bili organizirani iz Venecije (u 1973. — 50 putovanja) 33 putovanja su u svom programu uvrstila i Dubrovnik.

U organizaciji kružnih pomorskih putovanja sudjeluju razne turističke agencije koje koriste brodove najvećim dijelom zemalja Sredozemlja. Poslovna politika organizatora zahtijeva da se turistima na kružnim putovanjima pruži što više pa prema tome da brodovi posjete što više luka vrijednih turističke ponude i odgovarajućeg povijesnog i urbanog značenja.

Dubrovnik je jedinstvena urbana cjelina sačuvana u okviru starog grada sa svojim očuvanim zidinama i tvrđavama: Lovrjencom, Minčetom, Bokarom, Revelinom i Sv. Ivanom, s ogromnim bogatstvom kulturnih tekovina, zgrada, muzeja i crkava, bogatstvom starog života i ljepotom grada.

U gradove koji ulaze u programe kružnih putovanja sve više se javlja i Dubrovnik. Izbor Dubrovnika od strane turističkih i pomorskih društava i njegovo uvrštavanje u programe kružnih putovanja je priznanje vrijednostima Dubrovnika na turističkom tržištu svijeta. Osnovni razlog za izbor Dubrovnika među svjetskim gradovima koje posjećuju brodovi na kružnim putovanjima sigurno je njegovo povijesno-kulturno bogatstvo.

Koje ostale uvjete posjeduje Dubrovnik za bolju organizaciju prijema putnika na kružnim putovanjima?

Oblici ponude za zadovoljavanje turista i upoznavanje s kulturnim, etnografskim i povijesnim značenjem te njihova valorizacija su različiti i zahtijevaju sudjelovanje drugih činilaca u tom ostvarivanju.

Kružna putovanja angažiraju luku, turističke organizacije i trgovinu. Svi oni imaju zajednički cilj da pruže turistima što kvalitetnije usluge i da time ostvare što povoljniji promet.

Kakve koristi imaju pojedini sudionici pružanja usluga za putnike na kružnim putovanjima?

Koristi koje ima luka za prijem putnika i brodova te pružanja usluga je velika. Ističem glavne naknade za korištenje lučke obale:

- ukrcaj i iskrcaj putnika
 u domaćem prometu 0,58 Din
 u inostranom prometu 0,90 Din
- korištenje obale za brodove
 naknada se obračunava po dužini broda 0,70 \$ za nedjeljni dan
 na sidrištu po BRT od 1000 — 30.000 BRT 15—150 \$ za nedjeljni dan

- pružanje usluga
 opskrba vodom, hranom, pićem, gorivom i drugim potrepštinama za brod i posadu
- naknade za privez i odvez brodova po BRT — 0,007 \$
- naknade za lučku pilotažu ovisno o veličini broda od 5,5 — 40,5 \$

Lučke naknade pretovarnih i drugih usluga određuje svaka luka i mogu utjecati na privlačenje brodova u dotičnu luku ovisno o njihovoj visini.

Usluge koje pruža turistička agencija turistima na kružnim putovanjima ovisne su o vremenskom zadržavanju broda u luci. Ako se brod zadržava pola dana agencija organizira panoramsku vožnju autobusima i razgledanje grada uz vodiče. Brodovi koji se zadržavaju cijeli dan i to veći s velikim brojem putnika imaju organizirane poludnevne panoramske vožnje i razgledanje grada ili cjelodnevni izlet za Sv. Stefan ili Mostar s ručkom.

Ako se brod zadržava do kasno u noći, organizira se predstava folklornog ansambla »Lindko« s prevozom od broda do mjesta priredbe i natrag.

Ako se brod zadržava dva dana i vrši izmjenu putnika u luci koji dolaze charter avionima, vrši se prijevoz putnika od luke do aerodroma i obratno, vrše se izleti za Mostar i Boku Kotorsku i pružaju im se usluge u lokalnom transferu brod — Pile — brod.

Svim putnicima važan je »shopping«. Mjerilo se može vršiti na konzumaciji jela i pića, kupovini suvenira, domaćih pića i specijaliteta, kozmetike, gramofonskih ploča, stranih časopisa i drugog.

Iz dosadašnjih tarifa turističkih agencija proizlaze dvije cijene:

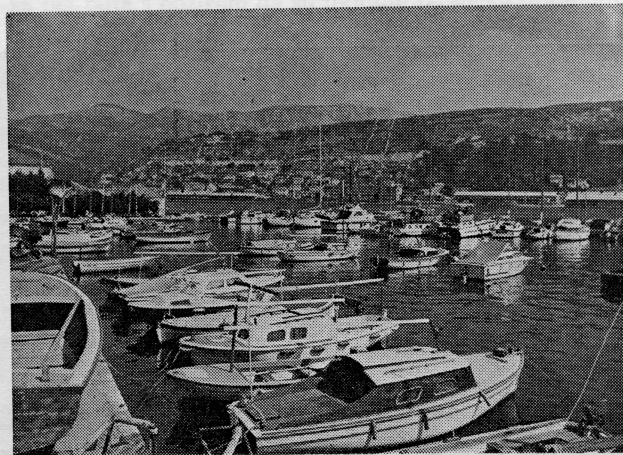
Za putnike kojima se organizira panoramska vožnja i zadržavanje pola dana u luci prosječna cijena je \$ 3,00.

Za putnike koji se prevoze od aerodroma do luke i natrag prosječna cijena je \$ 4,00.

Dodajmo još da skoro svaki putnik na kružnim putovanjima potroši u trgovinama i restoranima 7—8 \$.

Dodajmo i trećeg činioca u organiziranju kružnih putovanja morem. Aerodrom se koristi u kombinaciji chartera kada se luka koristi kao polazna ili završna luka u kružnim putovanjima.

Na osnovi leta sjevero američki aerodrom — Dubrovnik i korištenja aviona B—707 ili DC—8 možemo dobiti pravu sliku. Uzmimo let na toj relaciji DC—8 super težak 160 tona i prijevoza oko 200 putnika.



I od jahtinga u turističkom poslovanju imamo velike koristi

Aerodromske usluge su slijedeće:

Naknada za slijetanje — 51,00 din po toni,
Naknada za boravak 6,80 din. po toni,
Naknada za osvjetljenje 25%o naknade za slijetanje,
Naknada za prihvat i otpremu, prema kat. aviona,
Naknada za noćni rad 25%o,
Putnički servis 34,00 din. po putniku
Ugostiteljske usluge
PTT usluge i suveniri
Prodaja u DFS \$ 6

U obzir su uzete sve usluge kad avion dođe noću. Prema tome usluge se smanjuju za dnevni boravak i ovisno o putnicima. Potrebno je napomenuti da se također ne naplaćuju sve usluge kod charter aviona koji dovoze putnike za kružna putovanja, ali su koristi uočljive.

Dodajmo još razne druge troškove i usluge — drugih agencija, uočljivo je da se radi o veoma korisnom poslu koji zahtijeva zajedničke napore i usklađenja turističke, lučke, brodarske i avionske djelatnosti iz čega proizlazi ovisnost jednih od drugih.

Kakvi su uvjeti u Gruškoj luci za uspješno izvršavanje ovih zadataka?

Duž čitave operativne obale u Gruškoj luci isprepliće se promet putnika i robe. Ne postoji određen dio obale za prijem putnika na kružnim putovanjima. Glavni dio putničke luke je gat Petka i Nova obala, gdje je napravljen podesan pristup za trajektne brodove. U Gruškoj luci nema za sada zadovoljavajući potrebnog servisa i standarda za putnički promet, s obzirom na već postojeći promet putnika. Nema potrebne zgrade za prijem i otpremu putnika, za carinske i policijske službe te druge djelatnosti potrebne za koncentriranje na jednom mjestu.

Nagli turistički promet i promet brodova na kružnim putovanjima postavlja pred Grušku luku zahtjev za udobniji prijem putnika.

Ocjena generalnog urbanističkog plana predviđa da bi se maksimalni putnički promet u ljetnom opterećenju u Gruškoj luci kretao oko 11.000 putnika dnevno. Po istoj studiji predviđa se ujedno mogućnost manipuliranja tereta do 1.500.000 tona godišnje uz uvjet osposobljavanja obale u Batahovini.

Sigurno je da su za velike zahvate u Gruškoj luci potrebna velika sredstva koje sada Poduzeće »Luke« nije u mogućnosti dobiti za ostvarenja svih planova i potreba.

Danas Gruška luka raspolaže sa 22 veza raznih dubina. Sve do gata Petka dubine su 2,5 — 4 metra i koriste se za male brodove i jahte. Dužina te obale je 524 metra.

Od gata Petka do Kantafiga u dužini od 930 metara dubine se kreću od 6—7,5 metara. Na ovom dijelu obale danas su osposobljena dva veza za trajektne brodove oba po 100 metara dužine.

U prostoru od Kantafiga i Batahovine do Kaboge dubine su 12 m. Na tom dijelu obale postoji sada svega 160 m obale. Na vezovima 16—20 u tom dijelu obale mogu se izgraditi novi vezovi za prijem brodova gaza 12. m. Operativna obala od veza 5—16 u dužini 1050 m može primiti brodove gaza 6—7,5 m. Na obalnom pojasu ovih dubina moguće je primati najveći dio brodova koji se sada nalaze u prometu kružnih putovanja po Sredozemlju. Nameće se kao hitna potreba osposobljavanje onog dijela obale koji ima dubinu 12 m jer zbog pomanjkanja takvih dubina na većem dijelu obale veći brodovi ne svraćaju u Gruž.

Do sada su na tim vezovima pristali veliki brodovi »North King« i »Blanca« od 50.000 BRT s teretom žita i putnički brod »France« od 66.348 tona koji ima kapacitete 500 putnika I. razreda i 1500 putnika turističkog razreda.

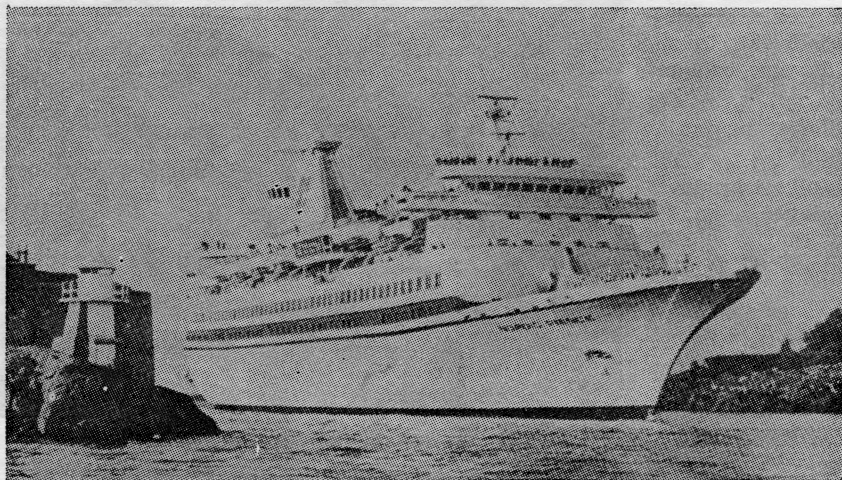
Taj dio obale uz upotrebu splavi između obale i broda (catara) širine od 2—4 m omogućava dubinu do 15 m. To vrijedi i za dijelove obale gdje su dubine 7 m, a pomoću splavi bi se omogućilo postizanje dubine za 2 m više. Međutim, upotreba splavi između broda i obale nije u praksi i nepovoljna je.

Daljni problem turističkog prometa u Gruškoj luci je neodgovarajući pristup za autobuse do broda radi ukrcaja ili iskrcaja putnika. To je omogućeno samo na vezovima 5—10.

S obzirom da je luka i teretna, što će i u buduće ostati, bilo bi potrebno naći bolje rješenje razmještaja tereta u luci, pogotovo drveta i boksita, jer se taj dio obale može koristiti za prijem velikih brodova.

Za putnički promet u luci potrebna je efikasna carinska i policijska služba a za to joj treba stvoriti odgovarajuće uvjete. Poduzeće »Luke« u smislu boljeg osposobljavanja luke za turistički promet osposobilo je prostor od 126 m obale za trajekt i prostor za prijem automobila, ograđen i zadovoljavajućih uvjeta za pogranične službe.

Potrebno je podržati planove Poduzeća »Luka« o uređenju obalnog prostora i poboljšanje uvjeta za putnički promet.



Suvremeni luksuzni turistički motorni brod za kružna putovanja pristaje u svim važnijim lukama Sredozemlja među kojima i u Dubrovniku

Dio »Udarnika« može se osposobiti za »putničku pomorsku stanicu« i sve službe. Prostor između »Udarnika« i veza 10 moguće je osposobiti za potrebe putničkog prometa premještanjem baraka i skladišta drveta. Prostor sadašnjeg skladišta »Croatia« mogao bi se iskoristiti za izgradnju nove zgrade potrebne agencijama i špediciji. Sadašnju funkciju tog dijela obale trebalo bi premjestiti u Rijeku Dubrovačku i na taj način rasteretiti luku od velikog prometa kamiona, koji na tom dijelu ukrcavaju cement u vrećama. Prometna moć luke povećala bi se izgradnjom još 60 m obale na vezu 16 — Kantafig, gdje su dubine 12 m, te izgradnjom obale u dužini od 234 m na vezovima 17 i 18 što bi omogućilo prijem velikih brodova.

Da li razvijati Grušku luku isključivo kao putničku dilema je koja traje već godinama.

Danas su u svijetu rijetke luke samo za putnički promet. U svakoj postoji dio za promet određenih roba, a najčešće su osposobljene za mješoviti promet.

U diskusijama oko namjene uloge Gruške luke s obzirom na prevladavajuću ulogu turizma u privredi Dubrovnika uočavaju se dvije tendencije. Jedni su za zadržavanje namjene luke za trgovačke potrebe i povećanje robnog prometa dok su drugi spremni žrtvovati njenu robnu djelatnost radi isključive namjene za putničko turistički promet.

Ostaje činjenica da je život u luci ovisan od obje vrste prometa, ali se postavlja pitanje koja vrsta djelatnosti odražava potrebe privrede Dubrovnika i kojoj treba posvetiti veću pažnju.

Značenje Gruške luke za prijevoz roba je u stalnom padu od izgradnje luke Ploče i Bar. Gruž je u uskom gravitacionom području između tih luka čija privreda nije razvijena i nije orijentirana na trgovinu morem. U konkurenciji s te dvije luke Gruška luka može privući dio roba jedino dosta niskim tarifama i to udruženo sa željezničkim i cestovnim saobraćajem. Veze s unutrašnjosti za prijevoz potrebne robe ne daju Gruškoj luci nikakve prednosti. Već se sada postavlja pitanje rentabilnosti željezničke pruge k Dubrovniku u sistemu prekrcaja roba u Čapljini na uskotračni kolosjek.

Iz pregleda prometa roba uočljivo je da promet u Gruškoj luci opada.

1929. godine ostvareno je	366.827 t roba
1938. „ „	516.698 „ „
1939. „ „	389.222 „ „
1949. „ „	274.043 „ „
1959. „ „	284.153 „ „
1964. „ „	513.134 „ „
1969. „ „	212.355 „ „
1972. „ „	301.208 „ „

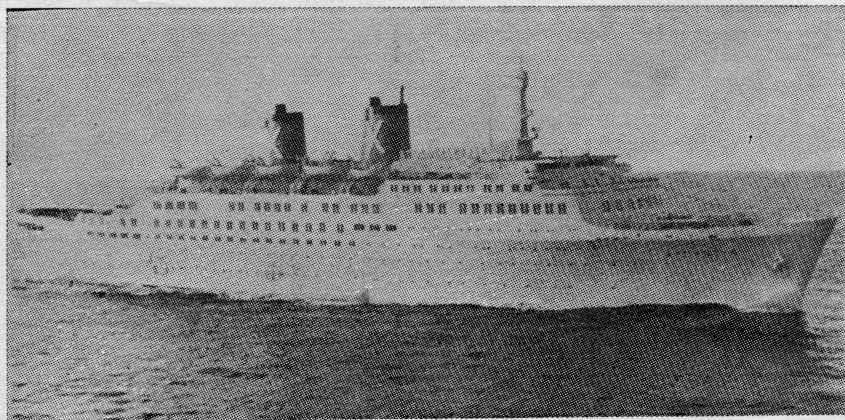
U zadnjih deset godina uočava se pad i nestanak nekih roba u prometu kroz Grušku luku. Ugalj je skoro nestao (24.100/61. na 114/72) ruda se svela na 48.504/72. od 263.222/64., proizvodi metalurgije su se smanjili za 20 puta, cement na pola. Jedino su u porastu, ali male količine ukupne robe, nemetali (4171/72), te obrađeno drvo sa 8.715/61. na 38.628/72, i druga roba. Žitarice se javljaju u prometu luke povremeno, ovisno o potrebama uvoza.

Dubrovnik nije industrijsko središte i nema takvu privredu koja ovisi o uvozu roba preko luke. Veze sa zaleđem ne omogućavaju usmjeravanje luke na širi robni promet iako su postojeće tarife povoljnije i usluge na visini. Iako je luka po prirodnim osobinama i izgrađenosti sposobna za promet veći za 3 puta uočljivo je da drugi uvjeti nisu zadovoljavajući.

U budućem robnom prometu Gruške luke neće se javljati rudača. Sada se izvozi boksit (pet puta manje u zadnjih 8 godina) samo zbog povoljnog korištenja slobodnih vagona uskotračne željeznice iz Nikšića, na čijoj se trasi i nalaze rudnici boksita. Uzgred napomenimo da je Dubrovnik sada jedina jugoslavenska luka s uskotračnom željeznicom. Izgradnja normalnog kolosijeka od Čapljine do Dubrovnika može poboljšati uvjete luke Gruž i pojačati robni promet, odnosno privući dio roba koji bi se dogovorno mogao ostvariti s lukom Ploče radi njenog rasterećenja, ali uvijek takvim tarifama koje mogu biti konkurentne. Ipak, moramo imati na umu da su prijevozni troškovi skuplji za dužinu 90 km. Struktura roba u luci Gruž sigurno se neće mijenjati na štetu okolnih luka.

Od cestovnih veza za robni promet važan je put Dubrovnik — Beograd, moderan i osposobljen za brz promet. Ipak na tom putu nema značajnijeg prometa roba orijentiranih na luku Gruž. Na tom pravcu postoje i jedini povoljniji uvjeti za povećanje prometa preko ove luke. Ostale cestovne veze su longitudinalnog pravca duž obale — Jadranska magistrala na koju je vezana Neretvanska dolina i cestovno željeznički pravac iz Bosne i Hercegovine, te pravac na Crnu Goru, Kosovo i Srbiju. I jedan i drugi pravac daju prednost lukama Ploče i Bar.

Promet putnika stalno raste kao i promet brodova. Od 1962. g. brodovi na međunarodnim linijama u pristajanju povećali su se tri puta u 1971. g., dok su pristajanja domaćih putničkih brodova u opadanju čak za pet puta s obzirom da su ukinute putničke linije duž jugoslavenske obale na relacijama gdje je prevladao atubusni saobraćaj.



Turistički brod — ploveći hotel

Stalno raste broj stranih jahti 772 u 1972. i 270 domaćih u 1971. g. Tonaža brodova na međunarodnim pravcima povećala se za tri puta — 3 mil BRT u 1971. g. a raste i tonaža jahti.

Promet putnika — turista stalno je u porastu što je vidljivo iz donjeg pregleda.

1929. godine	147.699	putnika
1939. „	191.549	„
1949. „	230.701	„
1959. „	„	„
1969. „	386.985	„
1971. „	533.786	„
1973. „	411.768	„

Od ukupnog prometa putnika 3/5 su strani putnici — turisti. Sve veća uloga u turističkom prometu kroz Grušku luku uočava se i iz prometa vozila trajektnim prijevozom. Promet vozila značajnije je počeo 1966. g. i u stalnom je porastu. Usporedimo li prijevoz vozila iz 1966. g. kada je prevezeno 4.842 vozila s prijevozom u 1971. g. kada je prevezeno 15.882 vozila uočavamo rast za više od tri puta. Ovaj uspon rasta prijevoza vozila osigurava se trajektnom vezom na relaciji Dubrovnik — Bari, te na relaciji duž naše obale brodovima Ilirija, Liburnija, Tintoreto, Sv. Stefan i dr.

Pregled nam dalje pokazuje da je veći ukrcaj od iskrcaja vozila s obzirom da se dolazi cestovnim vezama iz srednje Evrope do Dubrovnika i nastavlja preko Italije. Ovaj krug je važan i obrnuto.

Prekooceanska plovidba iz Bara održava liniju Dubrovnik — Bari brodom »Sv. Stefan«.

Linee Marittime dell'Adriatico iz Ancone održava trajektnu vezu Bari — Dubrovnik i Ancona — Dubrovnik brodom »Tintoretto«. Isto društvo održava brodovima »Andrea Mantegna« i »Gentile de Fabriano« putničku liniju na relaciji Trst — Venezia — Rimini — Pula — Opatija — Ravena — Lošinj — Ancona — Zadar — Šibenik — Split — Korčula — Dubrovnik — Kotor.

Jadranska linijska plovidba iz Rijeke trajektnim brodovima »Liburnija« i »Ilirija« održava liniju duž naše obale od Rijeke do Dubrovnika, a ljeti produžuje iz Dubrovnika za Bari ili Krf — Igumentsa jedanput tjedno.

Također i drugi brodovi — »Jadran«, »Osijek« održavaju liniju duž Jadrana od Venecije do Dubrovnika.

Na redovnim linijama koje uključuju pristajanje u Gruškoj luci svakih 15 dana od svibnja do listopada su brodovi »Hermes« i »Pegasus« (po 5.500 t) društva Epirotki Lines iz Pireja. Oni plove na relaciji Venezia — Haifa — Limasol — Antalya — Rodos — Pirej — Krf — Dubrovnik — Venezia.

Sovjetsko društvo Bleck Sea održava u ljetnom razdoblju redovnu liniju svakih 15 dana brodom »Litvia« ili »Adžarija« na relaciji Odesa — Varna — Delos — Mykonos — Itea — Krf — Venezia — Dubrovnik — Bari — Pirej — Istanbul — Yalta — Odesa.

Talijansko društvo Adriatica Line iz Venezije održava na relaciji Trst — Venezia — Dubrovnik — Itea — Pirej — Delos — Mykonos — Kusadasi — Rodos — i natrag s brodom »Ilirija«. Također i brod »Ausonia« na mediteranskoj ruti pored Trsta — Venezie — Brindisa — Rodosa — Beirut — Antalge — Herakliona — Napoli — Katakolona posjećuje i Dubrovnik.

Od brodova koji pristaju u Gruškoj luci najveći broj pripada društvu Chandris Cruises (42 puta) Clarksons (31), dok su ostali brodovi drugih društava kao Epirotiki, Costa line, B. I. Cruises, Lauro Lines, French line, P i O, Cu Poquet, Italien Line, Jadranska i dr.

Od brodova najveći broj pristajanja vrši »Fiorita« i »Romanza«, te Delos« i »Delphi«.

Dvadeset brodova navedenih društava koji plove u Mediteranu i koji pristaju u Dubrovniku plove na relaciji Venezia — Dubrovnik — Krf — Heraklion — Mykonos — Istanbul — Constanca — Odesa — Yalta — Pirej (brod Romanza) ili Rimini — Korčula — Atena — Mykonos — Kusadasi — Heraklion — Katakolon — Krf — Dubrovnik — Rimini (brod Delos) ili

Napoli — Paestum — Pompei — Messina — Taormina — Olympia — Englianos — Pylos — Atena — Mykonos — Delos — Samotkrace — Tray — Istanbul — Thassos — M. Athos — Peninsule — Patmos — Ephesus — Priene — Cnidos — Rodos — Heraklion — Knosos — Krf — Dubrovnik Venezia (brod Ankara).

Kružna putovanja koja tiču u Dubrovnik počinju u jadranskim lukama Veneziji, ili Rimini, te Anconi gdje turisti dolaze avionima najvećim dijelom iz Velike Britanije (London i Menchester) i drugih evropskih mjesta.

Dubrovnik se prošle godine pojavio dva puta kao početno-završna luka u kružnim putovanjima.

Postoji interes organizatora kružnih putovanja po Mediteranu da se Gruška luka koristi kao polazno — završna luka na putovanjima. U toj organizaciji ističu se zajednički nastupi pomorskih i turističkih organizacija.

Sigurno da je položaj Dubrovnika na Južnom Jadranu podesna tačka za organiziranje početnih i završnih kružnih putovanja po Mediteranu, pogotovo na relaciji: Jadran — Egejsko more, Levant — Crno more i uvjetima koje ima, može zajedničkom smišljenom politikom privući jedan dio organizatora kružnih putovanja i konkurirati talijanskim lukama na Južnom Jadranu. Politikom lučkih i avionskih naknada mogu se privući zainteresirani.

Uvjeti za organiziranje početnih i završnih putovanja iz Gruške luke postoje. To su Aerodrom — luka — Atlas, turistička agencija. Atlas i druge turističke agencije iz Jugoslavije su dosta dobro organizirane, jake i iskusne agencije sa značajnom reputacijom. Turističke organizacije su sposobne da počnu s organiziranjem putovanja s brodom iz Gruške luke ili udruženi s vanjskim partnerima.

Aerodrom Dubrovnik osposobljen je za prijem i otpremu najvećih aviona i za noćno slijetanje. Njegova udaljenost od glavnih gradova Evrope je svega 2—3 sata što je veoma povoljno, a udaljen je od luke svega 20 km.

U posjedovanju glavnih uvjeta luka — aerodrom — turistička agencija nalazi se zajednički interes traženja zajedničkog, novog i unosnog posla.

Početni uspjesi su postignuti organizacijom kružnih putovanja iz Gruške luke brodovima »Delos« i »Dephi«, te brodovima »Uganda« sa školskom djecom.

Od ove godine i Jadrolinija je brodom »Dalmacija« prvi put organizirala s turističkom agencijom Atlas kružno putovanje na relaciji Dubrovnik — Istanbul i natrag iz Gruške luke kao početno-završnom lukom.

Preostaje da se zajedničkim naporima u budućem radu postigne mnogo veći turistički promet.

Prof. Rudi JELIĆ