

Cestovna osobna i teretna prijevozna sredstva u Dubrovniku u prvoj polovici dvadesetog stoljeća

Dobri bi se Dubrovčanin danas mogao naljutiti na prepuna parkirališta, mogli bi ga ozlojediti rojevi automobilskih svjetala kada izmili na predvečernju šetnju. Mogao bi žaliti što ulice nisu tihe kao nekada, što ceste nisu puste kao u mladosti njegova djeda. Onda bi, onako premećući korake, mogao pomalo razmišljati o jednoj između mnogih dubrovačkih »tako vam je bilo nekoć.«

Pa i ne tako davno, negdje tridesetih godina ovog stoljeća, s dubrovačkih je putova zamrlo tandrkanje kočkova posljednje kočije ili dubrovački rečeno karoce. Među zadnjim mušterijama tih kočija bila je Katica Vojnović, pješnikova sestra. Ona bi se češće dala odvesti u Gruž, gdje je stanovala, uveseljavajući putem dokone mladiće svojom usidjeličkom pojavom i zaboravljenim manirima.

Tako su s predratnom modom i ponašanjem iščezle karoce: otvorena jednostavna kočija bez vrata — kales ili na dubrovačku kalesin i zatvorena kočija s vratima i staklima, koja se inače mogla i otvoriti — landau ili na dubrovačku landaver.

Prijevoz osoba kočijašenjem smatrao se obrtom za čije vršenje je c. k. kotarsko poglavarstvo izdavalo dopuštenja i vršilo nadzor.

Kočije su morale biti napravljene od dobra željeza i drva, čvrsta remenja, morale su biti dovoljno prostrane, obojene crnom bojom i nositi dva oveća fenjera na kojima su naprijed i natrag bila stakla. U fenjerima su noću gorjele lojanice. Palili su ih istodobno s gradskim fenjerima, za vrijeme vožnje morala su gorjeti oba, a na stajalištima je mogao gorjeti samo jedan. Svaka kočija je otraga i na obje strane imala bijeli broj velik osam centimetara, a na fenjerima isti tamnocrveni. Konji su morali biti čisti, dobro hranjeni, neplašljivi i zdravi. Svaku konjsku bolest kočijaši, ili na dubrovačku karocijari, morali su prijaviti vlastima, a oboljele konje nisu smjeli uprezati. Sami kočijaši morali su biti čisto i pristojno na građansku odjeveni, stariji od dvadeset godina, zdravi, snažni, vješti kočijašenju, neprijekorna ponašanja, trebalo je da dobro poznaju mjesto i okolicu kao i hrvatski jezik. Međutim, tko se god sjeća kočijaša i anegdota o njima, znat će da momci nisu baš sasvim sličili nji-

hovu zarušljenu liku, a da su često bili sasvim suprotne pojave i postupka.

Općinske vlasti su prilikom izdavanja dopuštenja odlučivale o sposobnosti konja i kočije za javni promet kao i samog kočijaša te su mogle neprikladne isključiti iz prometa. Isti nadzor vršile bi prilikom zamjene, najma ili prodaje kočije. Sposoban kočijaš primio bi obrtnu knjižicu koju je morao sobom nositi i na zahtjev pokazati redarima. Knjižicu su im mogli oduzeti zbog ponovljenih izgreda, podnesenih kazni, krađa, prijevara i pronevjera.

Vlasnici su kočija bili dužni provjeravati imaju li njihovi kočijaši knjižice, a ovi su općini bili dužni prijaviti promjenu kočije, gospodara ili istup iz službe kao i to komu će predati svoju knjižicu. Vlasnici su se brinuli za svoje kočijaše, to jest o njihovoj odjeći, o naknadi štete koju bi počinili, te o prijavama bolesničkoj blagajni unesrećenih i oboljelih kočijaša.

Stajališta kočija određivale su općinske vlasti, a mogle su odrediti koje, kojim redom i koliko njih će stajati noću na pojedinim stajalištima ili na raznim mjestima u posebnim zgodama. Na stajalištima su kočijaši morali čuvati konje, a kad bi čekali putnike s broda ili vlaka morali su stajati u redu, sjediti na kočijaškom sjedalu, tzv. »šerpi«, ne jagmiti se za mušterije i ne ogovarati druge kočijaše. Tako se na jednoj snimci vidi kočija s kočijašem na »šerpi« kako čeka putnike s broda »Panonia«, luke pripadnosti Rijeka. Kad su čekali vlakove i noćne brodove, kočijaši su mogli naplatiti krunu više. Kočija s jednim konjem mogla je prevoziti dvije osobe, a ona s dva konja četiri osobe. Međutim karocijari su često kod sebe na sjedište primali prekobrojnu treću odnosno petu osobu.

Vlasnici su imali štalu za konje i spremište za kočije. Tako je jednom zgodom izgorjelo spremište skupa s konjima i kočijama vlasnika Srinčića u ulici Za Rokom na mjestu današnjeg kina »Jadran«.

Općinsko vijeće je određivalo cjenik i taj je morao visiti u svakoj kočiji. Cijene kočijaš nije smio prekoračiti. Jedino je mogao naplatiti četvrtinu cijene više ako bi ga dozvali od kuće.

PRED PRVI SVJETSKI RAT

NAKON RATA

MJESTO DOLASKA	kales		landau		kales	
	polazak	polazak i povratak uz čekanje od 15 minuta	polazak	polazak i povratak uz čekanje od 15 minuta	polazak	polazak i povratak uz čekanje od 15 min.
Cijene za vožnju s Pila ili Ploča:						
	K	p	K	p	K	p
Boninovo bilogdje		60		70		
Obala Radić, Sv. Križ, Polj. zadr. u Lapadu, Raskrsnica Sv. Jakoba	1		1	60	2	10
Crkva Gospe od Milosrđa, Lazaret u Lapadu	1	30	1	80	2	60
Kantafig, kuća Gundulić u Lapadu, Sv. Jakob	1	60	2	10	2	40
Sumratin	1	80	2	40	3	60
Sustjepan u Rijeci, Sv. Mihajlo	2	20	2	80	3	20
Dubac	2	60	3	20	4	80
Trgovište u Župi	5		6		7	90
Brgat	4		5		6	80
Sv. Nikola od Solinâ, Plat, Herceg. granica	5	80	6	20	8	60
Obod	6	50	7	80	9	100
Izvor u Rijeci	6		8		8	70
					10	90
Cijene iz Gruža:						
Lapad	2		2	60	3	20
Sustjepan	1	20	1	60	2	60
Izvor u Rijeci	5		6	50	6	50
Po Gružu	80		1	20	1	80
					15	20

Za dulje vožnje plaćalo se po pogodbi. Tako na primjer putnici bi se dali odvesti do Trebinja i Herceg-Novog. Za noćne vožnje prije rata plaćala se trećina, a nakon rata četvrtina cijene više. Za drugu četvrt ure čekanja plaćalo se za kales 30, a za landau 50 para, za svaku daljnju četvrt čekanja 20 odnosno 40 para, a nakon rata po 3 Din. Po komadu prtljaga plaćalo se 20 para odnosno Din 2 i 1.

Kočijaši su morali izvršiti svaku vožnju, naznačenu u cjeniku osim u neočekivanim zgodama kad su na vrijeme morali obavijestiti mušteriju i naći joj drugu kočiju. U vožnji kočijaš je morao sjediti na svome mjestu, držati uzde i upozoravati prolaznike usklikima »hop«, a ne vikom i psovkama. Nije smio pušiti, prestizati druge kočije na uskim mjestima, zavojima i šetalistima (iako se znalo događati da vesele družine mladića plate kočijašu nešto više kako bi izveo koju bravuru prestizanja na očaj drugih kočija. Poznate su bile šale u prestizanju koje su mladići izvodili na račun župskog bogataša i vlasnika kočije i teretnih kola Paska Kisića, zvanog Beg Pasko, iz Čibače koji bi se povrijeđen u svom ponosu ljutio na mladiće kad bi čuo iza sebe ono izazovno »hop« i odmah zatim zagledao se u zadnji dio bučne kočije), primati namjernike bez dopuštenja onog koji je unajmio kočiju, mimoilaziti se po lijevoj strani, voziti brzo nizbrdicama i po zavojitu putu te od Ulice Miha Klaića do Pila, po Gradu, do Buica na Pločama (povrh kupališta), te u Gružu od pristaništa (veliki gat) do kolodvora. Kroz Grad se moglo voziti samo Placom, Ispred Dvora, Iza Gospe do Buniceve poljane. I tuda je bilo zabranjeno voziti prigodom kakve svečanosti, ophoda ili ukopa. Tada je kočijaš morao skrenuti u stranu i pridržavati konje. Lijep primjer kočijaške tvrdoglavosti i nepoštivanja propisa vidi se na snimci štrajka dubrovačkih srednjoškolaca u travnju 1912. (otisnuta u knjizi M. Živanovića: »Dubrovnik u borbi za ujedinjenje«) kada su neka teretna kola izazvala zbrku na Placi zaustavila učeničku povorku i upravo razjarila službujućeg općinskog redarstvenika, inače dobroćudnog dubrovačkog ušijera. Na kraju vožnje kočiju je trebalo zaustaviti po strani puta da ne smeta prometu, pregledati je i očistiti, a svaki kvar i štetu popraviti. Zaboravljene stvari kočijaš je predavao općinskim vlastima.

U kočijama je bilo zabranjeno prevoziti mrtvace, razno bolesne, stoku, kože, loj i slične predmete da se kočija ne bi onečistila. Svi ti propisi vrijedili su kako za javne tako i za privatne kočije, one iz Grada i one sa sela. Tih su se propisa morali pridržavati i omnibusi.

Omnibusi su bili velika kola na konjsku vuču za prijevoz putnika. Služili su javnom prometu. U Dubrovniku su bili kao neki prethodnici kasnijeg tramvaja. Na njima je bilo označeno koliko mogu ukrcati putnika. Cijenu prijevoza određivao je vlasnik u sporazumu s općinskim upraviteljstvom. Omnibusi nijesu smjeli voziti kroz Grad. Redovita im je pruga bila s Pila u Gružu i to između 1. svibnja i 30. rujna od 6 ura ujutro do 10 ura uveče, a od 1. listopada do 30. travnja od 7 ura ujutro do 10 ura uveče. Sa stajališta na Pilama i u Gružu omnibusi su polazili svako četvrt ure bez obzira je li bilo putnika ili nije. Osim u ovoj redovitoj pruzi omnibusi su prevozili putnike po dubrovačkoj okolici kao i do omiljenih izletišta Mlina, Cavtata, Grude, Komolca, Orašca i Trstenoga.

Ovaj odlomak o kočijama ne bi bio potpun kada se ne bi spomenula pripovijetka vezana uz ime Iva Vojnovića. Nju je ovako zabilježio Antun Gijvanović:

— Sjedio Ivo Vojnović s majkom pred kafanom »Dubravka« na Pilama u Gradu. Onda su bile poredane karoce s konjima na Pilama. Majka zaželi malo se provesti i reče Ivu da joj najmi jednu kočiju. Ivo, nemajući novca da plati kočiju, reče majci: »Hoću, moja mamice,« i otiđe do kočija kao da traži tko će ih povesti. Vrtio se od jedne do druge kočije ne govoreći ništa, a zatim se vrati majci i reče: »Žo mi je, moja mamice, ma svi su impenjani.«

Stara gospođa ostade zadovoljna jer kratkovidnim očima nije videla da na kočijama nema limenog crvenog barjačica koji je označio da je kočija unajmljena ili obećana.

Uz kočije bijahu zanimljiva teretna kola. Zvala se kări. Njima su prevozili terete na gradskom području, po okolišu Grada, ali i u Trebinje i Boku. Bilo ih je zanimljivo promatrati kako se teško nakrcana sporo miču ondašnjim tucanicom ali i izdrtim putovima, a pogotovo su bila slikovita natovarena sijenom, badnjima punim grožđa, vin-

skim bačvama. Teško su škripala natovarena kamenom iz kamenoloma Nikole Ivušića uz cestu povrh čibačke Svete Nedelje ili kada bi vozila opeke i crijep iz »Kuparice« u Kuparima. Strašno ih je bilo ugledati u trenucima kada je pospani ili vinom omamljeni kočijaš zaspao, a ona se natovarena našla na početku nizbrdice. Taj se kočijaški neoprez mnogo puta plaćao razbijenim glavama, usmrćenim konjima i uništenim teretom na nizbrdicama oko Dupca i Zvekovice.

Teretna kola bila su veća i manja. Ona veća nazivali su i »puljiški kari«. Vanjski izgled im je bio jednostavan ali čvrst. Na jakim osovinama četiri kola, dva prva manja, dva zadnja viša. Na tim postavljen pod. Na svakom mu kraju po jedan kosi stup. Od prednjeg do zadnjeg visila jaka greda. Tim se stezao teret. Kola su bila opskrbljena fenjerom s lojanicom. Visio je ispod kola ili na jednom od ona dva prednja stupa. Kola su imala po dvije kočnice, jednu sprijeda drugu straga. Vukla su ih po dva konja. Iako se nije smjelo uprezati tri konja usporedno ipak se to običavalo na uzbrdicama. Znalo se upregnuti i četiri konja po dva jednog za drugim. Stajalište ovih kola bilo na Pločama u Taboru. Na ostalim mjestima, posebno u samom Gradu, mogla su se zaustaviti samo dok se natovare ili rastovare i to tako da ne smetaju prolazu. Na snimcima iz tridesetih godina može se uočiti propadanje tih kola. Vrijeme je tražilo lakša i udobnija kola pa se pod takva kola postavljalo pera kočija koje su bile prošlost. Ona su tada manje tresla, ali su značije predzadnje zbijanje u njihovu razvoju i propasti. Konačna takva kola bila su ona kada su se u njih ugradili automobilski točkovi. Tako će se pojedina kola vući do svibnja 1963. kada općinska vlast zabrani i takva kola na gradskom području.

Treba nadodati nešto i o kolima trebinjskih trgovaca u vremenu pred prvi svjetski rat. Iz Trebinja je obično dvaput tjedno dolazila omanja povorka teretnih kola. Truskala se kola po kamenitoj cesti, zvonckali praporci na konjskim oglavima, tupo buljili kočijaši i tek ponekad fijuknuli bičem nad umornim konjima. Pojedina kola vukla su dva konja. S kolima je išao još jedan konj uz njih vezan; služiti će kao pomoćni konj kada se uveče ta povorka bude vraćala u Trebinje natovarena vrećama i sanducima. Njega će upregnuti već negdje iza Orsule kad izmaknu pogledu redarstvenika, a svakako s raskrsnice na Dupcu. Upregnut će ga i pored zabrane općine dubrovačke da se na njezinu području tako ne uprežu konji. Tako upregnuta tri konja puk će u Župi zvati »trojka«. Slikovito je bilo odmicanje tih kola noću. Ljeti se čulo mrvljenje tucanika, udarci kopita i zveckanje praporaca, zvonckanje zvonaca i poneki fijuk biča ili povik kočijaša. Zimi oluja bi mogla pobrisati zvukove, ali ne i svjetlo kolobara koji je cestom šarala svjetiljka ispod kola. Do Trebinja kola bi počinula najprije pred krčmama na Brzatu Gornjem. Drugi put bi predahli na Ivanici gdje je bila krčma i han za kočijaše i kola koje je držao Ilar Duper iz Vrele u Župi i sam vječni kočijaš na svim cestama oko Dubrovnika. Kolska povorka bi tu pretrajala olujne noći i u zoru krenula preko Drijena i kroz ozloglašenu Gluhu smokvu u Ban Vir, stari trebinjski grad koji je već bio izašao iz tiječnih zidina i počeo se razvijati u grad. Ta kola i bijahu na neku ruku zadnje što je ostalo od čuvenih dubrovačkih karavana. Bijahu ondašnja čvrsta veza Trebinja s Dubrovnikom.

Sva ta teretna domaća i nedomaća kola nijesu smjela nego korakom kretati od Kantafiga u Gružu i Lazareta na Lapadu do Svetog Jakoba. Od Orsatove ulice na Putu od Gruža do Pila pa kroz Grad do raskršća Svetog Jakoba kočijaš je morao pješice voditi konje.

Saljivo a istinito kazivanje pratilo bi teretna kola kad su vozila kroz Grad. U strmom zavijutku Između vrata od Pila poneki bi konj posrnuo i pao. Tada bi sav promet zastao na veselje đacima, posebno onima iz pomorske škole. To bi se iskoristilo za pravdanje izostanka jer bi se reklo razredniku da je konj pao u vratima od Grada. Lijepo a duhovito je o tome kazivao nastavnik ove škole i pomorski pisac Ćiro Carić.

Na nekoj snimci vide se Ploče s Taborom. Stoji Tabor rust, tek nekoliko gusaka, dva tri konjička, hercegovačka ugljenarka s dva konjića i u pozadini česma, pučka zvana »Meded«. Ipak su na toj slici najzanimljivija kola sivo ošarana, napravljena kao neki veliki sanduk. To je

zdravstvenik ondašnjeg Grada u službi njegove čistoće. To su kola za odvoz smeća u provaliju Orsulu.

Ne smije se proći mimo tugaljiva pogrebna kola. Bujno nakićena pozlaćenim anđelima, ostakljena urešenim staklima, crna a svijetla, vučena od crnih mrtvačkim pokrivačima pokrivenim konjima bijahu česta slika u dva prva desetljeća XX stoljeća na cesti put Boninova kad je u Dubrovniku harala »dubrovačka«, naime sušica kao glavna ondašnja bolest kamena grada.

Velika poštanska kola vučena konjima i mala gurana od listonoša bijahu poseban dubrovački ugođaj.

Najslikovitija kola, koja su vozila cestama oko Grada i njegovim širim ulicama, bila su kola za polijevanje. Na običnom podnožju teretnih kola stajala je pričvršćena omanja bačva. Iz nje se na prašnjavu cestu točila voda kroz rupičastu cijev. Slikovitost tih kola uvećali su slatnati šeširi na konjskim glavama kroz koje su strigle konjske uške. »Polijevalo se preko sunčanih ura!«

Posebni oblik teretnih kola u dubrovačkom kraju bile su karetine, laka kolica nešto između kara i kočije. Imala su četiri točka. Vukao ih je jedan ili dva konja. Uvezena su u Župu negdje iza 1910. Prvi je takva kolica nabavio Simo Zec iz Košarica podno Petrače.

Karetine su imale sprijeda sjedalo, a sav ostali dio bio im je uređen za prijevoz povrća, voća i mlijeka na tržnicu. Bila su na perima pa stoga nijesu drmala, a i vrlo lagana. Obojena su bila žučkastom bojom. Spomenuti Zec je na svoja kolica bio postavio pokretni krov protiv kiše i sunca nalik onim na kočijama koje se mogao dizati i spuštati.

Iza prvog svjetskog rata Župljani nijesu više mogli nabavljati karetine, jer su mjesta iz kojih ih nabavljahu ostala izvan granica nove države. Tada su ih počeli praviti domaći kolari i u Gradu i u Župi kao, na primjer, Antun Mišić Nikolin iz Čibače Gornje. Razvojem prometa sve je više nestajalo karetina, koje su bile postale važno župsko težačko vozilo, pa ih se jedva koja sačuvala.

Odmah iza prvog svjetskog rata pojavile se u Župi dvokolice i one nazvane karetine. Neke bijahu ostale iza austro-ugarske vojske, ali kako je vlast činila smetnje vlasnicima »to ih ovi što preradiše što prema njima sasvim nove izradiše«. Takva kolica pravio je spomenuti Antun Mišić ali i kolari u Gradu. Mogao ih je vući i najmanji konj i magarac pa su izvrsno pristajala u težačko gospodarstvo.

Pred prvi svjetski rat vidahu se često lagane kočijice pravljne na način sjevernih zemalja ondašnje države. One nijesu bila uobičajena vozila na dubrovačkim cestama. Njima su se služili austro-ugarski časnici na službi u Trebinju da bi se dovezli u Dubrovnik na kraće odmone ili njima uputili svoje obitelji na more i u nabavku modnih potrepština. Uz njih su se početkom stoljeća vidala i vojnička poštanska kola s natpisom »k. u. k. Militar post Trebinje« praćena od oboružana vojnika uz noružana kočijaša. Kad bi Gluha smokva potsala opasna za promet, ta su kola vozila uz konjaničku pratnju. Nestala su kada je iz Trebinja zavziđao prvi vlak na gruškom Kantafigu.

Ostali su u dragoj uspomeni dubrovački bremenari, fakini, nekada sôdaci i bastasi. Ti domaći ljudi sa selâ u svojoj pučkoj nošnji i skladnim ponašanjem bili su opaženi i od tuđinaca. Stare im pohvale kazao je Vuk Karadžić i Ida von Düringsfeld i onda mnogi drugi. Stoga nam je drago sve što na njih sjeća. Iza njih ostadoše dvojice fakinskih kola: laka na dva točka koja se gurala i jaća na četiri točka koja se vukla. Na prvim prenosili su prtljag i manje terete, na većim sve terete koje se moglo po gradu i okolisu prevoziti.

Dubrovački mesari, na pučku komandari, imali su svoje komandarske kariće. Plićki otvoreni sanduk na dva točka, izvana crveno bojadisan, iznutra limom obložen bila su ta kolica koja su vukli mesarski pomoćnici. Bila su obilježena brojem jer se ipak trebalo pribojavati one surove snage momaka kada bi povukla kola natovarena mesom. Stajala su poredana na ulazu u Lazarete na Pločama povrh Komarde. Noću ih zaključavahu katancem jedan točak da se noćni objesnici ne bi poigrali.

Kolica za razvoz leda po Gradu bila su načinjena od dvaju poduljih gredica učvršćenih na dva točka i međusobno povezanih željeznim šipkama na koje se naslanjao led što bi ga velika kola dovezla iz tvornice leda u Kormolcu.

Sva malena ručna kola bilo je zabranjeno vući ulicama užim od dva i po metra, preko stepenica, pločnicima i s njima trčati. Nije ih se smjelo ni vezivati jedne za druge, a kao ni teretna kola nijesu smjela prolaziti Placom u nedjelje i blagdane od 10 ura do ure po podne i uvečer od 5 do 9 ura.

Nasljednik omnibusa bio je električni tramvaj. Proradio je 22. prosinca 1910. od Pila do kolodvora u Gružu. Kasnije, 1928. počeo će voziti u Lapad. U početku je bilo sedam kola i toliko prikolica koje su nabavili iz tvornice F. Križik u Pragu. Kasnije je troje kola kupljeno od tvornice Ganz u Budimpešti 1928. U svim prvim kolima bili su odjeli za tramvajske dioničare i za »bolju ruku«. To će se kasnije ukinuti i kola preraditi. Prikolice su bile sprva zatvorene, kasnije ih rastvoriše. Zanimljivo je da je bila i poštanska prikolica koja je prevozila poštu iz Gruža u Grad do prvog svjetskog rata. Dubrovački tramvaj proradio je pod nazivom Dubrovačka električna željeznica. Pao je pod stečaj 1931. u vezi s isplatom ošteta unesrećenim prilikom izvrtanja u veljači 1922. niže postaje Gradac; tada je dobio podnaslov »Stečajna masa« i za stanovito vrijeme prestao voziti. Od 1951. zove se »Tramvaj, poduzeće za prijevoz putnika i robe.« Kao vozilu na tračnicama morala su mu se uklanjati kola i osobe, ophodi i pogrebi. Sam je morao paziti na uzdržavanje tračnica da ne bi smetale njemu i drugima, osobito ih je morao čuvati od zatrpavanja tucanikom koji je onda vrcio ispod kolskih točkova vozila na konjsku vuču.

Kroz prvo desetljeće XX stoljeća automobili bijahu rijetki u Dubrovniku. Nezapamćene godine jedan je zaprašio cestom od Trebinja za Dubrovnik i nemilo iznenadio ljude, poplašio im životinje. O tome se kasnije mnogo kazivalo. Bit će to bio prvi automobil koji se tuda provezao. Odmah je nazvan »karoca brez konja« baš kako što su pedesetak i više godina ranije nazvali prvi parobrod »brod brez jedara«. Svakako je prvi uglavljeni osobni automobil u Dubrovniku bio onaj Brnja Kabužića iz Batahovine, vlasnika tvornice opeka i crijepa zvane »Kuparica« u Kuparima. Ta je tvornica 1921. prerađena u hotel »Kupari«. Kolima se vozio u tvornicu svakog dana. Kakvim je »pogibeljnim« brzinama mogao voziti, može se naslutiti iz propisa o vožnji: od Kantafiga do kuće Majstorović na Batali, od raskrsnice kraj Gospe od Milosrđa do raskršća u Svetom Jakobu nije se smjelo voziti brže od 15 km na uru. Kroz Grad od Pila do Ploča mogao je Brnjo i drugi, ako ih je bilo, provesti se sa čitavih 6 km na uru, dakle kao da je jašio na konju u mirnu hod. Dijelom ceste od raskrsnice Svetog Jakoba pa preko Dupca do Kupara mogao je i brže zaprašiti samo ako mu je bučno a sipljivo vozilo moglo podnijeti veću brzinu. Zna se da mu je vozilo, koje i nije tada bilo nego oblikom kočija u koju su smjestiti slabaišni stroj, dakle »karoca brez konja«, zatajivalo baš na najstrmijem dijelu ceste, onamo Uz Prenj kako bi rekli Župljani, naime od Čibače do Dupca. Tada su mu pritrčavali u pomoć i Župljani ostavljajući dikelu u brazdi.

U javnom prijevozu putnika, čini se, prvi su se osobnim automobilima poslužili veći dubrovački hoteli kao Odak («Excelsior») i Imperijal«. Vozili su svoje goste na izlete u okolice.

U 1918. pokušalo se uspostaviti autobusnu vezu Dubrovnik—Boka Kotorska, ali zbog sve očitijeg rasula Monarhije to se nije ostvarilo. Dubrovnik je upoznao autobusni promet odmah iza toga rata. Austro-ugarska vojska u Albaniji, koja se na povlačenju rasu u Dubrovniku, ostavi na Gruškom polju mnogo osobnih i teretnih automobila i nešto autobusa. Iz toga ratnog plijena bijahu baš prvi autobusi koji poslužiše putničkom prometu na nekim prugama, na primjer onoj Dubrovnik—Željeznička postaja Cavtat. Prvu su prugu tamo uspostavili braća Raše sa Zvekovice. A drugu neki šofer zvan Čača. Garaža prvih je bila na Pilama, drugog na Pločama. Kasnije Župljani Kristo Sri-jense s Brašine i Čedomir Lukčić iz Čibače uspostavile takve pruge između Župe i Grada za potrebe Župe, a onu autokarom na Brgat neki tamošnji vozač Vojvodić. Javiše se i konavoske autobusne pruge s Grude i iz Čilipa. Uspostave se pruge za Trebinje što autobusima, što autokarom. Hoteli su pretežno imali svoje autobuse. Njima su prevozili goste s brodova i do njih. Vozili su ih na izlete po okolici, onda u Trebinje i u Crnu Goru. U 1928. bilo je utemeljeno Dubrovačko autobusno društvo, skraćeno DAD.

Prometalo je između Grada, Gruža i Lapada pa je u vrijeme stečaja tramvaja zamijenilo ga.

Iz ratnog plijena u 1918. potekoše i prvi teretni automobili u Dubrovniku.

Kada se udomaćiše, a brzo je to bilo, automobili su potisli dotadašnja zaprežna vozila s cesta.

Prvi motor-kotači poče bučiti koju godinu pred prvi svjetski rat. Puk, kad je doznao što ih goni, počeo ih nazivati »benzinama«.

Biciklisti su bili poznati u Dubrovniku još dok im je prvi kotač bio nerazmjerno velik prema zadnjem. Kada se bicikli usavršišu, mnogi su ih nabavili. Bilo je bicikla za ženske. Zanimljivo je spomenuti da je u Gradu bio utemeljio biciklističko društvo Antun Gjivanović nazvavši ga »Lastavica«. Znao je članove povesti u okolicu pa i u Trebinje. Tada bi opet izlet spojio s glazbenom zabavom jer je i sam volio tu umjetnost.

Biciklisti su smjeli voziti preko Place samo u prolazu, putem od Gruža, Gružem do Rijeke, Lapadom, do Župe i kroz nju, putem od Brgata do Carine na Ledenicama. Na biciklu je morao biti zvončić i fenjerčić. Voziti se moralo umjerenom brzinom, na zavojima i raskršćima i na svim

pogibelnijim mjestima trebalo je zvoncem, zviždaljkom ili povicama upozoravati prolaznike i kočijaše. Na osobito prometnim mjestima od Ploča do Pila, kada bi na cesti bilo mnogo svijeta, biciklista je morao sići i bicikl voditi. Pred pogrebima i ophodima nije smio voziti. Stati je morao kada bi se neki konj poplašio. Ako bi neko društvo pošlo na izlet vozeći se na biciklima, jedan između njih je morao voziti stotinjak koraka pred društvom i upozoravati prolaznike na svoje iza sebe.

Sjetivši se svega ovoga naš bi dobri Dubrovčanin, iako zna hvaliti negdašnje dane, svakako pretpostavio današnje široke i asfaltirane ceste ondašnjim razrovanim nasutim oštrim tucanikom, bezšumne osobne automobile i skutere drndanju kočija, teretne automobile teretnim kolima. miris benzina konjskom vonju, suvremenu udobnost sjedala i prednost brzine romantici konjskog topota, zvoncanju zvonaca i praporaca, psovkama kočijaša kad bi im točkovi upali u oštri tucanik. Ni stari fenjer u mrkloj noći mu ne bi bio čaroban. Sve je to zašlo u prošlost pa se iz nje nazire kao stara baština koja je nekad bila život.*

* Podatke iz Župe sabrao je moj otac Tomislav.