

Počeci brodarskog izletničkog turizma u Dubrovniku

Josip Luetić

Proučavajući arhivske izvore, literaturu i likovni materijal za radnju koja će raspravljati o počecima dubrovačkog parobrodarstva i masovnog turizma u Dubrovniku izdvojili smo ovaj mali dio, koji ovdje objavljujemo.

Ovo smo obradili prema službenim podacima iz tršćanskog »Annuario Marittimo« od 1898. do 1912. godine, upopunjeno sa arhivskim podacima iz Akademijinog Pomorskog muzeja u Dubrovniku i iskazima pok. Luja (Đina) Bruera iz Dubrovnika, koji je bio karatista i funkcioner nekih dubrovačkih brodarskih zajednica.

Ovom prilikom ćemo govoriti o prvim malim dubrovačkim turističko-izletničkim parobrodima i o prvim motornim brodićima.

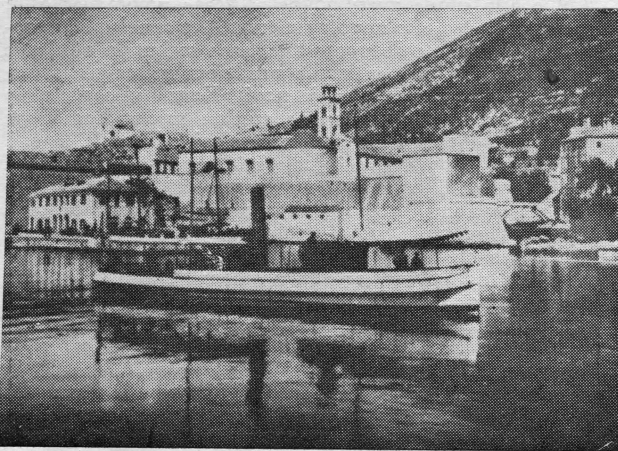
Najveće tadašnje brodarsko poduzeće na Jadranu Austrijski Lloyd iz Trsta, god. 1898., nabavilo je mali parobrodić imenom »Ida«, za izletničke potrebe tadašnjih dubrovačkih turista.

Trup parobrodića »Ida«, bio je sagrađen 1888. god. na jednom od brodogradilišta u Trstu. Glavne dimenzije su mu bile: duljina 12.64; širina 2.50; a visina 1.17 metara. Njegov parni stroj davao je snagu od 10 konjskih sila, koja se prenosila na propeler. Bio je registriran na sedam tona. Luka pripadnosti bila mu je Gruž. Brodićem je zapovjedao brodovođa imenom Ivan Đivanović, a imao je još tri člana posade.

Veoma okretan i spretno poduzetan šef agencije Austrijskog Lloyd-a u Gružu kapetan Frano Goll, poduzimao je sa parobrodićem »Ida« različita putovanja i izlete iz Gruža u Rijeku dubrovačku (Omblu), Koločep, Lopud, Trsteno, Cavtat i Lokrum. Luka polaska za ove izlete bila je obično Gruž, ali je bilo i slučajeva, da je na zahtjev

izletnika turista, gostiju iz dubrovačkog hotela »Imperial«, ove dolazio ukrcati u maloj luci u Pilama (iza Penatura).

Iz konkurentnih pobuda, a ponukani uspjesima kap. F. Golla, neki Dubrovčani nabave izletnički parobrodić, koji se zvao »Soko«. To je bio mali turističko-izletnički brodić, sagrađen godine 1904. u Trstu. Njegov parni stroj razvijao je jačinu od 49 konjskih sila. Na brodu je bio ukrcan zapovjednik, (kapetan obalne plovidbe Jako Batinić iz Dubrovnika), strojar i dva mornara. Parobrodić »Soko« je imao 18 bruto i 12 neto tona; duljina mu je bila 19.3, širina 3.1, visina 1.6, a najviši dozvoljeni gaz 1.5 metara.



»Soko (I)« u staroj dubrovačkoj luci

Vlasnici ovog malog turističko-izletničkog parobroda bili su (1908 — 1909 god.): Dr Mato Gracić iz Dubrovnika sa 10 karata, Dr Ivan Milić iz Dubrovnika 8 karata, D. Tripković iz Trsta 4 karata i Vlado Tripković iz Dobrote, a nastanjen u Gružu 2 karata.

Ovaj mali dubrovački parobrod bio je namijenjen za izlete u dubrovačku okolicu: na otok Lokrum, Mline, Cavtat, Koločep, Rijeku dubrovačku (Omblu), Lopud i Trsteno. »Soko« je mogao primiti oko 70 putnika izletnika.

Godine 1911. Dr Mato Gracić iz Dubrovnika nabavi za izletničke svrhe lijep parobrod, kojem nadjene ime »Soko« (II). U ovom je parobrodu Dr M. Gracić imao 22 dok Lujo (Đino) Bruer 2 karata vlasnosti.

Ovaj je novi brod preuzeo funkciju svog ranijeg imenjaka i obavljao izlete u dubrovačku okolicu; nije bio rijedak slučaj da je bio iznajmljivan i za nešto dulja putovanja u Ston, Mljet, Korčulu, Split, a odlazio je unajmljen u Kotor, Bar i na ušće Bojane.

I ovim je parobrodom dulje vremena zapovijedao kapetan obalne plovidbe Jako Batinić. Na brodu je još bio uposlen strojar i četiri mornara.

Početak prvog svjetskog rata bio je preuzet od ondašnjih austrijskih vlasti i stavljen u redovitu liniju uz obalu od Dubrovnika do Splita, koju je obavljao jednom sedmično sve do svrhe rata.

»Soko« (II) je bio sagrađen u Veneciji 1909. godine; registriran je sa 46 bruto i 25 neto tona, nosivost mu je bila 62 tone; dužina mu bijaše 23,5, širina 4,0, visina 2,3 i gaz 1,9 metara. Razvijao je jačinu od 110 konjskih snaga, dok mu se brzina kretala od 8-9 čvorova. Mogao je ukrcati oko 150 putnika.

Koncem XIX stoljeća, počeli su se praktično upotrebljavati eksplozivni motori za pogon morskih brodova. Prvi tip eksplozivnog motora izumio je N. A. Otto god. 1876. Ovi su motori upotrebljavali za svoje gorivo hlapljive tekućine i plinove. Zbog skupoće goriva i opasnosti od eventualnih eksplozija, ovaj tip motora nije naišao na opću primjenu u morskom brodarstvu.

Godine 1897. konstruirao je R. Diesel prvi »Diesel-motor«, kojeg je nešto kasnije usavršio A. Stuart. Ova dva tipa motora, trošila su za gorivo naftu odnosno zemno ulje, koje je bilo dosta jeftinije i sigurnije.

Prema službenim podacima ondašnjih pomorsko-upravnih vlasti (1902 - 1914), prvi dubrovački brodovi sa eksplozivnim motorima bili su:

»Maria«, motorni brod vlasništva Iva Jelić iz Dubrovnika (12 karata) i Frana Golla iz Gruža (12 karata). Brodovođa motornog broda »Maria« bio je Gružanin Pero Kentra. Glavne dimenzije ovoga brodića bile su: duljina 8,10, širina 2,10 i visina 1 metar. Bio je registriran na tri tone. »Maria« je sagrađen na pulskom brodogradilištu. Petrolej mu je služio kao pogonsko gorivo za njegov motor, koji je razvijao jačinu od šest konjskih sila. Uz brodovođu Pera Kentru na brodiću je bio ukrcan još strojar i jedan mornar.

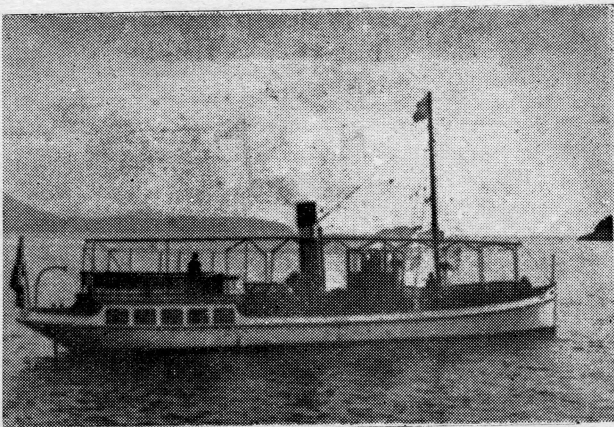
»Raguzin« se zvao dubrovački drveni brod, kojeg je tjerao eksplozivni motor jakosti 6 konjskih sila, a za gorivo je upotrebljavao petrolej. Registriran je bio sa 2. bruto i 2. neto tone; duljina mu je bila 7,3, širina 2,3, visina 0,9, a najveći dozvoljeni gaz bio mu je 0,8 metara. Sagrađen je god. 1907. na brodogradilištu u Eisbergu. Na »Raguzinu« je bio ukrcan brodovođa Frano (Branko) Ettore iz Dubrovnika, motorista i jedan član posade. Bio je isključivo vlasništvo Antice Ettore iz Dubrovnika, koju je zastupao suprug Frano (Branko) Ettore.

Motorna jahta »Mauz« bila je vlasništvo Roberta Škoda (poznatog industrijalca). »Mauz« je bila sagrađena 1894. na jednom od gruških brodogradilišta, a bila je duga 9, široka 2,5, visoka 1,2 metra, a registrovana je na pet tona. Brodsku posadu su sačinjavali: brodovođa, strojar i jedan mornar.

Dok su motorni brodići »Raguzin« i »Maria« bili registrovani kod lučkih vlasti kao brodovi male obalne

plovidbe, »Mauz« je registrovana kao brod za razonodu (jahta).

Zacijelo, ovi mali parobrodici i motorni čamci su bili pioniri današnjem izletničkom turizmu dubrovačkog kraja, koji se bez sumnje još može razviti do neslućenih razmjera.



»Soko (II)« ispred Porporele 1912.



Parobrodic »Ida« potkraj XIX stoljeća ispred Gruža



Lokrum — omiljeno izletište dubrovačkih turista — Refektorij bivšeg samostana u XIX stoljeću — sada izložbene prostorije memorijalnog muzeja Ruđera Boškovića