

Parobrodski saobraćaj pokretač turističkog prometa na Dubrovačkom području

Bruno Moravec

Dana 30. srpnja 1837. godine, trideset godina od uspjelog pokusa genijalnog Fultona da na rijeci Seini pokrene parnim strojem brod, a samo deset godina od prijelaza parobroda »Cura-o« preko Oceana, upisao je Nikola Stahorović, privremeni zdravstveni izaslanik (vicedeputato della sanita) u Gradskoj luci, pod rednim brojem 1174 u Dnevnik dolaska brodova, da je pod zapovjedništvom kap. Pava Kunića stigao iz Trsta u Dubrovnik pod austrijskom zastavom parobrod »Principe Kolowrat« od 125 tona sa 26 članova posade i 36 putnika, a istog dana pod rednim brojem 1195 Dnevnik odlaska brodova, da je taj isti parobrod otplovao za Kotor sa 35 putnika.

Iste godine 18. listopada upisao je Baldo Pecer, zdravstveni izaslanik u Gružu, da je tamo stigao iz Trsta parobrod »Principe Metternich« od 155 tona sa 26 članova posade i 36 putnika, te da je istog dana otplovao za Kotor sa 40 putnika.

Ovi su revni službenici zapisali sve te podatke običnim rukopisom, kojim su već nekoliko godina ranije upisivali (zbog naplate lučkih taksa) dolazak i odlazak raznih pelega, škuna, gae-ta, bracera, trabakula i običnih numeriranih la-đa, što su pod austrijskom, napuljskom, papinom, turskom, grčkom ili engleskom zastavom svakog dana odlazili ili stizali u Gradsku, odnosno u Grušku luku. Oni su to učinili bez ikakove primjedbe, smatrajući sasvim prirodnim, što su u kolonu »Vrst broda«, morali upisati sasvim novu riječ: parobrod, a u kolonu »Ime broda«, namjesto imena kojeg sveca, kojim su običavali tada krstiti brodove, neobična imena austrijskih državnika i prinčeva.

Mi ćemo među taj važni datum podvući crvenom olovkom, jer u onom gustom dimu, što je toga dana čađavom bojom omastio plavetilo dubrovačkog neba, i u onom prodornom zvuku brodske sirene, što je odjeknuo ulicama mrtvo-ga Grada, vidimo s jedne strane navještaj rata našim ponosnim jedrenjacima, a s druge, obnovu dubrovačke pomorske slave i rađanje nove grane dubrovačke privrede: turizma.

A ti pedantni službenici nijesu ni slutili, da će oboje: pomorstvo i turizam, jednog dana biti glavni izvori ekonomskog prosperiteta novog Dubrovnika.

Ograničeni prostor ovog časopisa ne dozvoljava da ovdje iznesemo sve (naročito statističke) podatke o razvoju parobrodarsko-putničkog saobraćaja u Dubrovniku. Mi smo ih velikim strpljenjem crpili iz arhiva bivših lučkih kapetanija u Gradu i Gružu, iz postojeće literature, različitih domaćih i stranih časopisa i listova, ali ćemo se ovdje ograničiti samo na kratak pregled obilne

građe ovog zasebnog poglavlja iscrpive povijesti dubrovačkog turizma.

Razvitak putničkog prometa u dubrovačkim lukama od prvih decenija XIX stoljeća do početka prvog svjetskog rata zavisio je jedino o problemu ukonačivanja i saobraćajnih veza na kopnu i na moru, jer su svi ostali uvjeti postojali još od ranije, zahvaljujući samoj prirodi, vrijednim rukama zidara i umjetnika, te mudrosti uprave stare dubrovačke republike.

Sve do uspostavljanja prve parobrodarske veze sa Trstom i južnim lukama Sredozemnog mora u 1837. godini, jedino sredstvo saobraćaja na moru bili su razni tipovi jedrenjaka, a jedine kopnene saobraćajne veze Dubrovnika sa njegovim zaleđem, neuređene pješačke staze i konjski putevi.

Od Dubrovnika prama sjevernoj i južnoj Dalmaciji vodio je paralelno sa obalom dobar kolski put, sagrađen za vrijeme francuske okupacije. Ovim se putem, u početku austrijske uprave, putovalo do Splita ili Hercegovoga osedlanim ili osamarenim konjima ili mazgama. Pri prolazu područja kod Sutorine, odnosno kod Kleka, koje je Požarevačkim mirom 1718. godine pripalo Turskoj, putnike su pratili zdravstveni nadglednik (guardiano sanitario) i dva pandura. Od Splita do Zadra saobraćala su otvorena poštanska kola (diližansa) i to preko Trogira, Šibenika, Skradina, Benkovca, Obrovca i Smilčića. Iz Zadra su bile dvije kolske veze sa Bečom. Jedna, preko Gospića, Karlovca, Zagreba i Varaždina, a druga preko Ljubljane i Graca. Putnici su se morali nekoliko dana ranije prijaviti poštanskom uredu, prikazati policijsku propusnicu i unaprijed platiti putni trošak. Djeca, koja sjede između dvije osobe plaćali su četvrtinu, a ona koja sjede u skutu putnika, samo petinu pristojbe. Zabranjeno je bilo pušenje i voditi sa sobom pse. Putnici koji su sjedali u kolima, morali su između postaja mjenjati svoja mjesta. Osim određene pristojbe, morali su putnici plaćati i posebnu pristojbu za mazivo i mazanje kolesa. Međutim, iz Statističkih priručnika, što ih je od 1861. godine izdavala Statistička centralna komisija u Beču, vidimo da su na primjer u 1860. godini ta poštanska kola prenijela na području Dalmacije 578.819 komada privatne i 326.855 službene listovne pošte, zatim 21.840 funti privatnih i 113.867 funti službenih paketa, te 2.610.225.—forinti privatnog i 10.836.758.—forinti državnog novca, — ali niti jednog jedinog putnika.

Tome se ne moramo čuditi, kad znamo da su dalmatinska primorska mjesta odavna održavala međusobni saobraćaj isključivo morem, jer je je-

drenjak na mirnoj morskoj površini, bio mnogo prikladnije saobraćajno sredstvo od skućene dilžanse, koja je sa svojim željeznim kotačima na tvrdom, izrovanom putu, predstavljala za putnike pravo mučilište.

* * *

Da bi što izrazitije istakli onu fazu razvoja putničkog saobraćaja, koja datira od uspostave prvih parobrodarskih veza, a u kojoj je već klijala klica budućeg turističkog prometa u modernom smislu, prikazat ćemo u krupnim crtama promet u Gradskoj luci, koja je u pomorskom životu Grada sve do četrdesete godine 19. stoljeća imala vodeću ulogu.

Gradska je luka u tim prvim decenijama nakon pada republike imala sasvim drugi izgled od današnjega. Na mjestu današnje Lučke kapetanije stajala je drvena streha gradske ribarnice, po kojoj se ona gradska vrata, što odgovaraju Među vratima od Ploča, još i danas nazivaju: Vrata ribarnice. U starom velikom Orsanu, današnjoj Gradskoj kafani, bile su smještene vojničke peći, pred kojima nije bilo traga današnje obale. Glavno je pristanište bilo ono pred Vratima od Ponte, uz koja se sve do gradskog zida protezala »lođa«, gdje su se mornari sklanjali od nevremena. Današnje glavno pristanište bilo je dosta uže i kraće a pred njim se podizala četvrtasta kula.

Dana 28. X. 1813. godine odlazi iz Gradske luke za Ankonu pod francuskom zastavom i pod zapovjedništvom patruna Toma Kostopeča, bracerica »La Madonna delle grazie« sa 89 bala vune, jedne bale zećjih koža i 37 bačvica slane ribe, a dana 2. XI. iste godine odlazi za Monopoli napolitanska bracerica »La tigre« od 14 tona sa 315 komada osušenih koža.

To su zadnji brodovi koji napustiše Gradsku luku pod francuskom okupacijom! U razdoblju od 2. XI. 1813. pa do 13. II. 1814. godine bio je promet u Gradskoj luci potpuno paraliziran. U tom se razdoblju odigraše u Gradu sudbonosni događaji: francuski topnici otvaraju sa gradskih zidina vatru na dubrovačke rodoljube, koji se sa Kabogom i Natalijem na čelu, a na dogled engleskih i ruskih ratnih brodova, što krstare pred Gradom, spuštaju sa Žarkovice na Ploče da opsjedaju Grad; francuski pješaci jurišaju na glavni stan ustanika u kući Antuna Sorgo u Gružu; a 28. I. 1814. godine adjutant francuskog generala Montrišarda potpisuje u Gružu kapitulaciju pred austrijskim generalom Milutinovićem, koji slijedećeg dana u ime austrijskog cara zauzima Grad.

Dok su dana 15. II. 1814. godine javni funkcioneri u prisutnosti generala Milutinovića polagali zakletvu vjernosti »kralju Dalmacije, Dubrovnika i Boke Kotorske«, stajao je u Gradskoj luci privezan uz glavno pristanište peleg »Madonna del Rosario« patruna Frana Grilo od 28 tona, a uz malo pristanište pred Vratima od Ribarnice bracerica »La Madonna« od 11 tona patruna Šime Paparele, krcata volujskih koža. Pred kašama je istodobno bila usidrena bracerica »L' anime del Purgatorio« patruna Marina Katalinića krcata katrama. Na

svim ovim jedrenjacima nije se vila ni francuska ni austrijska zastava.

Tek dana 26. II. 1814., dakle skoro mjesec dana od ulaska austrijske vojske u Grad, zapisao je činovnik u Upisnik odlaska brodova, da je toga dana otputovala za Ankonu pod austrijskom zastavom bracerica »Madonna delle grazie«, patruna Ante Golubića od 17 tona krcata katrama. Ovo je, dakle, bio prvi brod, koji je pod austrijskom zastavom otplovio iz Gradske luke!

Na nijednom od ovih brodova nije bilo putnika.

Do konca 1814. uplovilo je u Gradsku luku 220 jedrenjaka sa ukupno 7 putnika; 1815. godine 238 broda sa 576 putnika, a 1816. godine 225 brodova sa 675 putnika. Među ovim putnicima bio je i Marko Bruer, francuski konzul u Skadru. On je 14. IV. 1816. godine stigao iz Skadra u Gradsku luku sa pelegom »S. Giovanni« pod engleskom zastavom, sa sinovima Markom rođenim u Dubrovniku i Viktorom rođenim u Skadru, te Amalijom rođenom također u Skadru. S istim brodom je doputovao i njegov kancelista Niko Stjepčević iz Slanoga i sluga Bastiano Nardi sa suprugom.

Vrijedno je spomenuti, da je iste godine dana 30. I. stigao u Dubrovnik sa Malte brodski tesar Ivo Foretić sa čitavom obitelji i slugom. Foretić je sigurno bio zaposlen na kojem brodogradilištu na Malti, po čemu se vidi da su engleski brodograditelji cijenili naše vrsne brodograđevne majstore.

Ove iste godine doputovala je u Gruž i prva glumačka družina Josipa Salcile i Danjela Garzonija.

Čitav pomorski saobraćaj sve do 1837. bio je uglavnom usmjeren na prijevoz tereta i vojske, a vršio bi se od vremena do vremena, prama potrebama civilnih i vojnih vlasti, odnosno trgovaca. Redovne, periodične veze Dubrovnika s ostalim mjestima Dalmacije nije uopće bilo. Jedino je sa Korčulom u to doba postajala stalna veza, koju su redovno pet puta u mjesecu održavale dvije lađe postonoše (barca coriera), obje istog imena »S. Nikola«. Patrun jedne bio je Rafo Kocelj, a mornari Petar Petrić, Pero Kocelj i Jozo Lica; patrun druge Pero Barabić, a mornari Vlaho Pusić i Antun Kazilari. Ove su lađe prevozile iz Korčule u Dubrovnik službenu listovnu poštu, koja je iz Zadra posebnim lađama stizala na Korčulu.

Putničko gibanje daljih godina pokazuje iste značajke, koje nemaju ništa zajedničkog sa turizmom. Iz Kotora, Korčule i Zadra dolaze u Dubrovnik većinom činovnici i vojnici po službenoj dužnosti, često i sa članovima svoje obitelji; iz Trsta, Venecije, Skadra i Aleksandrije većinom trgovci, a iz Malte, Ankone, Bara i Smirne pomorci. Putnici ne dolaze u to doba u Dubrovnik da proučavaju umjetničke i historijske spomenike, da se odmire ili rasonode, ili da u blagom podneblju traže lijeka porušenom zdravlju, već samo iz nužde, po potrebi službe, odnosno svođa zvanja.

Jedinu iznimku u toj fazi razvoja putničkog saobraćaja nalazimo u Dnevniku Vlaha Stuli. Ovaj je pod datumom 1. VI. 1817. godine zabilježio, »da je u Dubrovnik doputovao kao turista mladi sin grofa Dejana, francuskog ministra, upravitelja ratne administracije, prvog ženijskog inšpektora i velikog blagajnika legije časti i t. d. koji je bio prognan iz Francuske pa sada krstari Jadranom u lovu za kukcima«. Ako je taj mladi Francuz posjetio Dubrovnik samo iz ljubavi prema kukcima, morali bi ga ubrojiti u prve naučne turiste Grada, ali nam taj motiv postaje jako sumnjiv, kad vidimo da su austrijske vlasti mladom prirodoslovcu naredile da u roku od dva sata napusti dubrovački teritorij.

Parobrodi »Principe Kolowrat« i »Principe Metternich«, koji su 1837. godine po prvi put uplovili u Dubrovnik, pripadali su akcijskom parobrodarskom društvu »Austrijski Lloyd«, koje je godinu dana prije osnovano u Trstu na inicijativu Karla Bruka, tršćanskog trgovca, potporom austrijske vlade i milijunaškog poduzeća Nataniela Rotschilda.

Ali Austrijski Lloyd nije bilo prvo parobrodarsko poduzeće na Jadranu. Najstarije poduzeće te vrste bilo je ono Johna Allena, tršćanskog trgovca, inače Amerikanca, koji je na temelju koncesije dobivene od austrijske vlade, već od 1818. godine vršio redoviti saobraćaj između Trsta i Venecije svojim drvenim parobrodicem na kotače zvanim »Carolina«. John Allen je svoje poduzeće prodao Englezu W. Morganu, a ovaj 1836. godine Austrijskom Lloyd.

Prvi Lloydovi parobrodi bili su drveni na kotače. Tek oko 1852. godine, dakle 23 godine od uspješnog pokusa Slovenca Josipa Resela da vijkom pokrene brod, počeo je i Lloyd, najprije na brodovima duge plovidbe, primjenjivati željezo i vijak.

Zanimljivo je da su svi Lloydovi parobrodi građeni do 1886. godine bili još uvijek, poput jedrenjaka, opremljeni poprečnim jedriljem, letima i priponama, a do 1877. godine imali su ti parobrodi kosnik i pramac zavinit kao kod klipera. Velikim nepokrivenim kormilom rukovala su dva mornara, izložena svim vremenskim nepogodama.

Od 1865. do 1869. godine društvo je na vlastitom brodogradilištu u Trstu sagradilo parobrode »Austriju«, »Mars« i »Margaritu«, koji su bili isključivo određeni za prijevoz putnika, putničke prtljage i pošte. Ovi su parobrodi imali dva putnička razreda; u prvom razredu, smještenom na krmu, bilo je mjesta za 53 putnika, a u drugom, smještenom na pramcu, za 48 putnika. Na sredini luksuzno opremljenog salona prvog razreda stajao je dug stol, a sa obje strane bile su smještene putničke kabine sa posebnim odjelom za dame. U drugom razredu nije bilo kabina, već niz postelja, koje su se mogle pokriti običnim zastorom. Brodske su prostorije bile rasvjetljene potrolejskim svjetiljkama.

Brodovi male plovidbe, koji su saobraćali na Jadranu, zamjenjeni su željeznim brodovima na vijak tek u razdoblju od 1874. do 1880. godine. To su »Delfino«, »Tritone« i »Najade«, od 760 tona svaki, sa putničkim kapacitetom od 28 putnika prvog i 20 drugog razreda; zatim slijede »Jole« i »Hebe« od 250 tona svaki te sa 14 postelja prvog i 8 drugog razreda, te na koncu blizanci »Argo«, »Danae«, »Niobe«, »Clio«, »Leda« i »Selene« od 1360 tona sa 32 postelje prvog i 26 drugog razreda.

Prvi Lloydovi parobrodi sa električnim osvijetljenjem bili su putničko-teretni parobrodi »Almisa« i »Metković« od 890 tona, sagrađeni 1893. godine.

Djelovanje Lloyda bilo je u skladu s austrijskom trgovačkom politikom, raspostranjeno na četiri geografska sektora: 1). područje Jadrana (Istra i Dalmacija); 2). istočno i sredozemno područje (Albanija, Grčka, evropska i azijska Turska, obale Crnog mora, Sirija i Egipat), 3). indokinesko područje (Britanska Indija, Holandska Indija, Kina i Japan); 4). južno-američko područje (Brazilije).

Razvitak Austrijskog Lloyda za prvih šezdeset godina njegova djelovanja, ali samo s obzirom na broj izvršenih putovanja, prevaljenih milja i prevedenih putnika, jer nas baš ovi podaci sada najviše zanimaju, kretao se je ovako:

Godina	Broj brodova	Brutto tona	B R O J		
			putovanja	milja	putnika
1837.	7	1.777	87	43.652	7.967
1846.	20	6.310	717	334.492	124.985
1856.	68	35.258	2.114	928.883	364.167
1866.	64	45.513	1.422	976.171	251.537
1876.	68	72.113	1.318	1.257.695	283.799
1886.	86	124.341	1.526	1.802.756	230.168
1896.	74	148.382	1.238	1.979.812	260.565

U ovoj tablici prikazano je djelovanje društva na svim područjima njegova djelovanja, dakle i na području Jadrana.

Nagli prevrat u tehnicu izgradnje brodova dolazi do jasnog izražaja u 1896. godini u kojoj vidimo veliki porast brodske tonaže na štetu količine brodova. Do te godine, naime, drveni su brodovi na kotače (duge plovidbe) zamjenjeni većim, željeznim brodovima na vijak.

Lloydova pomorska politika dolazi do izražaja i u količini prevaljenih milja, koja je već od 1866. godine u neprestanom porastu, jer društveni brodovi poduzimaju sve dalja putovanja.

Glavni je zadatak društva u početku bio prijevoz putnika i pošte, ali je s vremenom težište svog djelovanja usmjerilo na prijevoz tereta, a putničkom je saobraćaju udovoljavalo tek da opravda subvenciju, koju je od države primalo za prijevoz pošte.

U saobraćaju uz dalmatinsku obalu, o kojem je ovdje uglavnom riječ, sve do polovine 19. stoljeća obavljali su službu Lloydovi drveni brodovi

na kotače. Od 1838. do 1845. godine bili su u prometu ovi parobrodi: »Barone Stürmer« (kap. Josip Palina), »Arciduca Giovanni« (kap. Al. Bradičić), »Arciduca d'Austria« (kap. Al. Bradičić), »Conte Mitrowsky« (kap. Lovro Furegoni), »Barone Kübeck« (kap. Ant. Brunetti), »Imperatore«, (kap. Tomo Gelić), »Ferdinando I.« (kap. Krsto Sirović), »Il Dalmata«, (kap. Lovro Furegoni).

Na relaciji Trst-Kotor saobraćali su ovi parobrodi u to doba samo jedanput sedmično. Parobrod je polazio iz Trsta svake srijede, a stizao u Gruž svake subote u ljetno doba, odnosno svake nedjelje u zimsko. Na svom putu do Dubrovnika parobrodi su pristajali u Malom Lošinj, Silbi, Zadru, Šibeniku, Splitu, Makarskoj i Korčuli.

Na povratku iz Kotora parobrod je stizao u Gruž svake nedjelje, odnosno u zimsko doba svakog ponedjeljak, te bi istog dana prosljedio za Korčulu i dalje za Trst, kamo bi stigao svakog petka, odnosno svake subote.

Za povijest dubrovačkog turizma važan je datum 10. VIII. 1844. godine, jer je toga dana činovnik na službi u Gružu upisao u Upisnik dolaska brodova, da je prispio p/b »Stürmer« sa 153 »passagieri della gita di piacere«. Ovo bi prama tome bio prvi društveni, zabavni izlet, koji je uz dalmatinsku obalu organizirao Austrijski Lloyd.

Zanimljiv je i upis od 10. IV. 1844. godine, koji doslovce prevodimo: »S parobrodom »Barone Stürmer« pod zapovjedništvom kap. Furegoni stigli su u Gruž na putu za Kotor: Kristo de Kunsky, provincijski pristav sa suprugom, velečasni Petar Petrović Njegoš, vladika Crne Gore, Filip Vuković, njegov adjutant, Vito Bošković, njegov perjanik; Niko Sez, sobar; Josef Egecker, kočijaš; Magda Luković, radnica sa Marijom Obrovac; Makarije Grušić, grčki provikar sa slugom; Izak Pardo, trgovac; Aleksa Catalano, carinski činovnik; Marija Terni i Josip Tolentino, trgovci; Frano Martechini, knjižar sa suprugom i sinom, te 6 topnika.

Crnogorski vladika je bio i ranije u Dubrovniku. Dana 18. VII. 1841. godine stigao je on iz Kotora u Gruž sa bezimеноm lađom patruna Trifuna Marovića. Imena vladicine pratnje zapisana u Upisniku prispjelih putnika slažu se potpuno sa onim koja je nabrojio Hamdija Kupindžić u svojoj radnji: »Odnos Ali-paše Rizvanbegovića i vladike Petrovića« (Historijski zapisi Crne Gore), samo nam je dodati, da su perjanici: Plamenić, Radović, Pavličević, Drago, Pavičev, Piletić i Vuković stigli istog dana kad i vladika ali sa posebnom lađom broj 644 patruna Nika Radulovića, dok je knez Gjorgje sa perjanicama Ilijom Plamencom i Gjurom Sredanovićem stigao tek slijedećeg dana, to jest 19. VII. i to s lađom br. 700 patruna Luke Petovića. — Vladika je doputovao treći put u Dubrovnik iz Kotora dana 7. X. 1846. godine sa Lloydovim parobrodom »Dalmat«, »con due persone di seguito«.

Po imenima i zvanju putnika vidi se klasna struktura putnika, koji su u toj fazi razvoja putničkog prometa putovali parobrodima. Njihov se broj kreće prosječno od 50 do 90, a većinom su vojnici, činovnici, trgovci i misionari.

Promet brodova i putnika u Gruškoj luci u razdoblju od 1835. do 1842. kretao se je ovako:

G. 1835. doput. je 708 jedrenjaka sa 458 put-a otput. 669 jedrenjaka sa 634 putnika;

G. 1836. doput. je 683 jedrenjaka sa 769 putnika; a otput. 669 jedrenjaka sa 634 putnika;

G. 1837. doput. je 652 jedrenjaka sa 805 putnika te 1 parobrod sa 36 putnika;

G. 1838. doput. su 481 jedrenjak sa 1.202 putnika, te 26 parobroda sa 394 putnika;

G. 1840. doput. su 1.299 jedrenjaka sa 557 putnika, te 13 parobroda sa 230 putnika;

G. 1842. doput. su 753 jedrenjaka sa 821 putnika, te 19 parobroda sa 1.365 putnika.

Početak nešto življeg parobrodarskog saobraćaja niz dalmatinsku obalu datira dakle od 1838. godine, a ona dva putovanja, od kojih je jedno u mjesecu srpnju 1837. izvršio »Principe Kolowrat« do Gradske luke, odnosno u mjesecu listopadu iste godine »Principe Metternich« do luke gruške, bila su samo probna putovanja, kojima su učestvovali članovi Lloydove uprave.

Razdoblje od 1838. do 1842. ne pokazuje nikakav porast parobrodarskog prometa, jer su u doba parobrodi saobraćali po vrlo skučenom plovidbenom redu, a njihova je služba bila zavisna o vremenskim prilikama i ustrajnosti parnoga stroja. Ali je zato u neprestanom porastu broj prevezenih putnika. Očito je da se ljudi sve više koriste tim savremenim saobraćajnim sredstvom. Dok je u 1838. na svaki parobrod otpalo 15 putnika, a u 1841. godini 18, vidimo da je u 1842. godini svaki parobrod prosječno prevezao 72 putnika.

Povećanjem broja parobroda razvija se s godine u godinu sve više i putnički saobraćaj. Ovaj gubi postepeno svoje prijašnje značajke službenih i poslovnih putovanja, jer se trgovački i službeni poslovi, razvojem poštanske službe, ne riješavaju više kako do tada samo osobno, već također i pismeno, putem pošte i brzjava.

U ovom razdoblju posjećuje Dubrovnik sve veći broj naučnih radnika svih struka i narodnosti, pa možemo slobodno reći, da promet putnika već u ovom razdoblju ima obilježja naučnog turizma. Ovo je zanimljiva tema za posebno poglavlje u razvoju dubrovačkog turizma, a kao dokumentacija može nam poslužiti, osim Popisa prispjelih putnika lučkih kapetanija u Gružu i Gradu, još i knjiga posjetilaca biblioteke Male braće i evidencija Državnog arhiva u Dubrovniku. Ovdje ćemo zasad prenijeti iz Popisa prispjelih putnika Lučke kapetanije u Gružu samo neke naučne radnike, koji su u to doba boravili u Dubrovniku: Dana 29. IV. 1841. godine stigao je s parobrodom »Dalmat« Stefan Vuk Karadžić, »Dottore in filosofia«. Vuk je 5. VI. iste godine posjetio i Cavtat u društvu sa dva ruska dvorska

savjetnika; 21. IX. 1847. godine sa parobrodom »Conte Mitrowsky« stigao je Julius Krone, član turinske akademije; a 2. VI. 1847. godine s istim parobrodom Heinrich Koch, upravitelj zoološkog kabineta u Beču; 12. VIII. 1846. godine dolazi s istim parobrodom Viktor Gligović, profesor sveučilišta u Kašau; 3. XI. 1846. s parobrodom »Dalmat« Hamilton Jakson, poznati engleski arhitekta, a 23. IX. 1846. godine s istim parobrodom Dr. August Albert, profesor filozofije.

Političke prilike u Austriji godine 1848., pa austrijsko-sardinski rat od 1859. godine, zatim rat Austrije s Pruskom i Italijom od 1866. godine, poremećuje normalni razvitak Austrijskog Lloyd, a time i razvitak putničkog prometa, u kojem su se bile već pojavile klice pravog turističkog prometa. Putnički se saobraćaj u ovom razdoblju ograničuje uglavnom na transporte vojske. Tako je, da navedemo samo jedan slučaj, u 1866. godini od 13.531 putnika stiglih u Grušku luku bilo 7.480 vojnika.



Jedrenjak u oluji — ulje, omladinca Eduarda Petrić

Uporedo s razvojem Austrijskog Lloyd, a s tim u vezi i sa počecima turističkog prometa, treba spomenuti i osnutak Centralne pomorske uprave u Trstu 1850. godine, čija se mnogostruka djelatnost naročito odrazila u organizaciji lučkih vlasti, u izgradnji i popravcima luka, u usavršavanju svjetioničke službe na moru, u osnutku nautičkih škola i na koncu u izradi nautičkih karata, što je sve skupa doprinijelo usavršavanju pomorskog saobraćaja na Jadranu, a time i povećanju putničkog prometa.

Brz i udoban saobraćaj jedan je od glavnih sredstava propagande za naše more, našu obalu a posebno za naš Dubrovnik. Ali Lloydovi parobrodi u ovoj fazi razvoja pomorskog saobraćaja, nijesu bili ni brzi ni udobni. Društvo je svu svoju brigu obratilo rentabilnoj dugoj plovidbi, dok su brodovi na dalmatinskim prugama u to doba bili više teretni nego putnički, pa nijesu u nijednom pogledu odgovarali modernom pomorskom prometu.

Tek od 1895. godine obraća Lloyd veću pažnju putničkom saobraćaju na dalmatinskim prugama, puštajući u promet luksusno opremljeni i brzi parobrod »Graf Wurmbrand« od 960 tona sa 72 postelje prvog i 30 drugog razreda. Ovaj je parobrod stigao prvi put u Gruž 27. IX. 1895. sa 43 putnika. Od 1908. godine vidimo na pruži Trst-Kotor još i druga dva brza Lloydova parobroda: »Barun Gautsch« od 2.100 tona sa 87 postelja prvog i 40 drugog razreda, te »Prinz Hohenlohe« iste tonaže sa 47 postelja prvog i 40 drugog razreda. Ovi brzi Lloydovi parobrodi stizali su iz Trsta u Gruž redovito tri puta sedmično.

Brza pruga Trst-Kotor sa »Grafom Wurmbrandom« označava prekretnicu u prometu putnika na Jadranu. Ona je ostvarena zaslugama Viktora Kahlenberga, Lloydova predsjednika, koji je za vrijeme svog predsjednikovanja postavio temelje Hotel Imperialu (1896.), ali je i kasnije, poslije demisije (1901.), nastavio raditi za unapređenje i usavršavanje turističkog prometa na Južnom Jadranu.

Osim spomenutih parobroda vršili su saobraćaj na Jadranu u 1912. godini još i ovi Lloydovi parobrodi: »Adelsberg« i »Albanien«, svaki sa 22 postelje prvog i 22 drugog razreda, zatim »Almissa« sa 45 postelja prvog i 41 drugog razreda.

Austrijski je Lloyd od 1910. godine aktivno učestvovao i u organizaciji prometa stranaca, a za taj rad primao novčanu pomoć od austrijskog ministarstva javnih radova. U Trstu i u svim lukama Levanta i Indije imalo je društvo obavještajne putničke urede, a za svoje činovnike, časnike i brodske povjerenike, bilo je otvorilo posebne tečajeve, pod rukovodstvom savjetnika Krumholza, da bi ovi za vrijeme putovanja mogli putnicima davati potrebna obavještenja. U svim važnijim lukama putnike su dočekivali posebni Lloydovi namještenici sa plavom vrpcom na kapi.

(Nastavak u idućem broju)