

Parobrodarski saobraćaj pokretač turističkog prometa na dubrovačkom području

Bruno Moravec

(Nastavak)

U godini 1912. bilo je u prometu na Jadranskim prugama ukupno 11 Lloydovih parobroda sa 419 postelja prvog i 300 drugog razreda.

Na Sredozemnim prugama bilo je uposleno svega 32 društvena parobroda, od kojih su bili najveći i najbrži: »Helouan« i »Wien« od 8.000 tona svaki i 259 postelje.

Na indo-kineskoj pruži saobraćalo je 9 parobroda. Najveći i najbrži su bili »Gablons« i »Marienbad« po 8.000 tona i sa 180 postelja, a na Istočno-azijskoj pruži bilo je iste godine zaposleno 11 parobroda sa ukupno 788 postelja. Najveći među njima je bio »Austrija« od 7.500 tona i sa 44 postelje.

Godine 1912. održavao je Lloyd ove Jadranske pruge: 1. Trst—Kotor, brzi tri puta sedmično; 2. Trst—Dalmacija—Albanija do Santa Maura — sedmično; 3. Trst—Dalmacija do Spiča — sedmično; i 4. Trst—Venecija — dnevno.

Ovaj prikaz Lloydova djelovanja ne bi bio potpun kad ne bi smo spomenuli i društvene izlete, koje je društvo poduzimalo svojom luksuznom jahtom »Thaliom« od 3.188 tona i sa 162 postelje. Ta je jahta na putovanjima po Jadranskom i Sredozemnom moru redovno svraćala i u Dubrovnik. Iz evidencije o prispjelim jahtama vidimo, da je »Thalia« već u 1903. godini bila u Gružu sa 50 izletnika. U kasnijim godinama se je ovaj broj povećavao, tako da je u 1908. godini dovela u Dubrovnik 162 izletnika.

Radi populariziranja društvenih izleta društvo je izdalo 1907. godine i dvije propagandne brošure. Jednu na njemačkom jeziku: »Vergnügungsfahrten 1907.« a drugu na francuskom: »Voyages de plaisir 1907.« Godine 1891. — fužijom parobrodarskih društava »Krajač & Co. u Senju i »M. Švrljuga« na Rijeci — stvara se novo parobrodarsko poduzeće: »Ugarsko-hrvatsko parobrodarsko dioničko društvo« ili kraće: »Ungaro-Croata« sa sjedištem na Rijeci. Društvo je osnovano sa ciljem da obavlja redovitu kabotažnu službu duž obale Jadrana i da putnički promet pokrene sa mrtve točke.

U početku svog djelovanja imalo je društvo svega 11 parobroda, ali se taj broj već u 1899. godini popeo do 20. U 1909. godini imalo je društvo 33 parobroda sa 5.664 tona. Taj nagli razvitak ima Ungaro-Croata da zahvali austrijskom zakonu od 1893. godine, koji je parobrodarskim društvima, uz određene uvjete, osiguravao državnu pomoć.

Saobraćaj uz Dalmatinsku cbalu obavljali su najljepši i najbrži društveni parobrodi: »Gödöllö«, »Salona«, »Zagreb«, »Hungarija«, »Daniel Erno« i »Hegedüs Sandor«, a među njima naročito se je isticala »Pannonia« zbog svoje brzine od 16 eng. milja na sat te zbog svoje prostrane pa-

lube. »Pannonia« je stigla prvi put u Gruž na 10. IX. 1896. godine sa 15 putnika, a »Gödöllö« dana 1. IV. 1902. godine sa 38 putnika.

Godine 1913. povećalo je društvo broj svojih plovnih jedinica brzim, luksuznim i udobnim parobrodom »Viszegrad« sa dva dimnjaka. Plovio je brzinom od 18 milja na sat. U elegantno uređenim kabinama I. razreda bilo je mjesta za 75 putnika. Na prozorima glavnog salona bili su transparentnim bojama prikazani pejzaži Zagreba, Sarajeva, te Plitvička jezera i vodopad Plive. »Viszegrad« je imao tri putnička razreda i prostranu šetnu palubu.

U vezi svog programa da pojača putnički priliv k Jadranu, Ungaro—Croata je već u 1902. godini sagradila u Zadru veliki, prvorazredni Hotel Bristol.

Osim Austrijskog Lloyd a i Ungaro-Croate bilo je za vrijeme austrijske uprave i drugih parobrodarskih društava male obalne plovidbe, kao Bokeška plovidba, Zadarsko parobrodarsko društvo, Paroplovidba Serafina Topića, poduzeće Aleksandra Cesare u Trstu i Pia Negri u Šibeniku, te najstarije među njima Pera Rismonda u Makarskoj. Ova su poduzeća vršila uglavnom saobraćaj u srednjoj Dalmaciji te nijesu imala udjela u dubrovačkom prometu stranaca. Zadarsko parobrodarsko poduzeće te ono Rismonda i Topića stopiše se 1908. godine u novo poduzeće pod imenom »Dalmacija«. To je poduzeće imalo u 1913. godini 4 parobroda velike obalne plovidbe i 30 parobroda male obalne plovidbe; to su bili sve teretni brodovi, od kojih su neki, kao »Kultan«, »Biokovo«, »Cetina«, »Dinara«, »Jason« i »Makarska« često u to doba iskrcavali teret u gradskoj luci.

* * *

Godine 1880. osnovana je »Dubrovačka parobrodarska plovidba«. Ovo je poduzeće imalo 3 parobroda male obalne plovidbe: »Albanija«, »Bojana« i »Dubrovnik«, te 3 parobroda velike obalne plovidbe: »Lokrum«, »Lovrijenac« i »Petku«. Ovi su brodovi redovno pristajali u Gradskoj luci, a s njima se najviše služili oni, kojima nije konveniralo putovati sa brzim skupim parobrodima Lloyd a i Ungaro-Croate.

Na koncu treba spomenuti i Obalnu paroplovidbu u Dubrovniku, koja je svojim malim parobrodima: »Cavtat«, »Gruž«, »Mljet« i »Naš« redovno sve do početka prvog svjetskog rata održavala saobraćaj sa Cavtatom i Stonom, kao i male parobrode Dra. Mata Gracića: »Soko« i »Venceslav«, koji su u isto doba obavljali izlete u bližu dubrovačku okolicu.

Ostala dubrovačka parobrodarska poduzeća, kao »Naprijed« i »Unione« ne dolaze za ovaj prikaz u obzir, jer su parobrodi tih poduzeća is-

ključivo vršili prijevoz tereta u dugoj plovidbi, a mi smo se ovdje bavili samo onim poduzećima, koja su se vršeci prijevoz putnika svojim brodovima približili Dubrovnik tada vrlo važnim lukama Trsta i Rijeke i time utrljali put Dubrovačkom turističkom prometu. * * *

U slijedećoj tablici prikazan je promet brodova i putnika, posebno za Grušku a posebno za Gradsku luku i to od 1875. dalje u razmacima od po nekoliko godina, da bi nam slika ukupnog razvoja bila jasna.

1875. Gruž:	447	283	730	6.781	144	6.925
Grad:	—	466	466	—	167	167
Svega:	447	649	1.196	6.781	311	7.092
1886. Gruž:	598	338	936	10.322	104	10.426
Grad:	47	361	408	295	121	416

Svega: 645 699 1.344 10.617 225 10.842

U slijedećim godinama ovaj letimičan pregled ograničen je samo za parobrodski i putnički promet u Gruškoj luci, jer se je u njoj u ovom razdoblju i odvijao glavni parobrodarski i putnički promet.

Godine 1901. stiglo je u Grušku luku 1673 parobroda sa 42.178 putnika, 1906. 1713 parobroda sa 44.025 putnika, a 1910. stilo je 2186 parobroda sa 50.309 putnika.

Dok je u 1875 godini svakog dana stizao u Gruž prosječno jedan parobrod, u 1910. godini već pristaje svakog dana prosječno po 10 parobroda. Ovdje su naravno uzeti u obzir i parobrodi male lokalne plovidbe, koji su dnevno saobraćali između Dubrovnika i njegove bliže okolice.

Od 1880. godine je osjetno porastao i parobrodarski promet u Gradskoj luci, što se ima prepisati pruzi Dubrovačkog pomorskog društva: Dubrovnik—Trst—Bari, koju je od 1880. godine održavao parobrod »Dubrovnik«.

Podaci o putnicima stiglih u Gradsku luku nijesu uvijek pouzdani, jer je službujući činovnik vrlo često u Upisnik prispjelih brodova, umjesto stvarnog broja prispjelih putnika, zapisao oznaku: »diversi«; zbog toga se u ovom prikazu nijesmo osvrnuli na putnike prispjele parobrodima u Gradsku luku. Jedino smo za 1901. godinu mogli točno utvrditi, da je parobrodom »Dubrovnik« prispjelo 6.733 putnika.

U čitavom prikazanom razdoblju je borba između pare i jedara još u punom jeku. Jedra se ogorčečno odupiru novom prijevoznom sredstvu, pa Dubrovačko pomorsko društvo, još u 1875. godini, pušta uz veliko slavlje sa svog brodogradilišta u Gružu lijepi bark »Dvanaesti dubrovački«, a godinu dana kasnije škuner »Petku«. Borba se dakle nastavlja, da bi se već 1897. godine završila pobjedom pare sa rezultatom 1:3. Važno je spomenuti, da su u zadnjoj fazi te borbe sudjelovali jedrenjaci pod lijepim narodnim imenima: Bark »Srećna« Iva Grgurevića, bark »Soko« Antuna Žegure, pa manje jedinice: Dušan, Bratstvo, Sloga i t. d.

* * *

Vidni porast putničkog prometa od 1886. godine naprijed odraz je posebne akcije, koja je ta-

da bila u Beču pokrenuta, da se Dalmacija ekonomski uzdigne.

Godine 1884. austrijsko društvo Južnih željeznica u Beču pretvara nekadanje zapušteno selo Opatiju u prvorazredno morsko kupalište; devet godina zatim autsrijanac Kupelweiser stvara od pustog otoka Brionija internacionalni kupališni i liječilišni centar, u 1895. godini osniva se akcijsko društvo za podizanje hotela i liječilišta u Dubrovniku i Kotoru, koje u 1897. godini podiže najprije u Dubrovniku prvi moderni hotel u Dalmaciji: Hotel Imperial.

Tako zvano Harrachovo društvo za promicanje ekonomskih interesa Dalmacije osnovano je sa zadatkom da unapređuje saobraćaj, osniva liječilišta, gradi hotele, izdaje propagandne brošure i geografske karte, održava predavanja i da priređuje izletnička putovanja uz obalu Dalmacije.

I tako su brzi i udobni parobrodarski saobraćaj uz izgradnju modernog hotela u centru Grada, a nešto i željeznički spoj Mostar—Dubrovnik, pokrenuli struju svakovrsnih putnika iz svih evropskih centara ka Jadranu i Dubrovniku.

Od 13. VI. 1910. izlazi u Beču polumjesečni list »Der Süden«, službeno glasilo Društva za promicanje gospodarskih interesa Dalmacije; a cilj mu je i da promiče promet stranaca osobito u Dalmaciji i Bosni. Donosio je redovno na njemačkom, hrvatskom i talijanskom jeziku sve zaključke i priopćenja društvenog predsjedništva.

Dvije godine prije toga, 1908. godine, počeo je izlaziti u Trstu ilustrovani mjesečnik »Adria«, u kojemu je bilo i propagandnih članaka o Dubrovniku.

Izdavaju se vodiči, pišu se članci u svim jezicima, u kojima se propagiraju ljepote Dubrovnika i njegova blaga klima, održavaju se predavanja i priređuju izložbe, Dubrovnik osvaja pomalo čitavu Evropu. . .

Najjači putnički promet u ovom razdoblju bilježi godina 1910., kad je sa raznim parobrodima prešlo preko Gruške luke 50.470 putnika, ili prosječno 170 putnika svakog dana. Najviše putnika i te godine, kao i obično bilo je u mjesecu kolovozu (6.823), a najmanje u mjesecu siječnju (2406). Pratili smo i smjer kretanja ovih putnika i utvrdili da je u 1910. godini stiglo u Grušku luku: iz Sjeverne Dalmacije (s prugom Trst—Kotor) 19.110 putnika, a s prugom Rijeka—Kotor svega 5.573 putnika. Iz Južne Dalmacije (s prugom Kotor—Trst i Kotor—Rijeka prešlo je 14.110 putnika. Iz Italije je stiglo 579, iz Preveze 61, iz Krfa 933, iz Spića 119, iz Aleksandrije 105, a iz bliže Dubrovačke okolice 9.949 putnika.

* * *

Prvi američki turisti stigli su u Dubrovnik 1904. g., kad je austrijsko parobrodarsko poduzeće Austro-Americana otvorilo brze pruge Trst—New York i Trst—Buones Aires sa svojim velikim parobrodima »Marta Washington«, »Alice« i »Laura« i počelo među Amerikancima propagirati posjet naših zemalja. Ovi su parobrodi prevozili iz Trsta u Americu naše iseljenike, a iz

Amerike su dovozili naše povratnike, ali među putnicima bilo je i američkih turista, koji bi obišavši Dalmatinsko primorje — obično provodili ljeto u austrijskim planinskim predjelima. Pojačani putnički promet u 1910. godini treba zahvaliti ovom parobrodarskom društvu, koje je od te godine počelo organizirati zabavno-poučna putovanja po Sredozemnom moru. Učesnici tih izleta bili su većinom pripadnici slobodnih profesija: liječnici, advokati i suci z unutrašnjosti Austrije.

U putovanjima ovim linijama upadan je broj pripadnika, naših naroda, koji su zahvaljujući politici Bečke vlade, sve više napuštali svoja ognjišta, da u tuđini zarade kruh svakidašnji. U ovoj novovjekov seobi naroda bilo je Bosanaca, Hercegovaca, Crnogoraca i ljudi iz bliže dubrovačke okolice, koje su obično pratili agenti opremničkih poduzeća, da ih na koncu ukrcaju na parobrode Austro-Americane baš kao kakovu robu.

* * *

Osim redovitih, periodičnih parobrodarskih veza, u Dubrovniku su već od početka 19. stoljeća pristajali i posebni izletnički parobrodi engleskih, francuskih i njemačkih parobrodarskih društava.

Austrijski Lloyd je, kako smo već spomenuli, organizirao takova društvena putovanja po Sredozemnom moru sa svojom luksuznom jahtom Thaliom od 3.188 tona, koja je od 1887. godine sa izletnicima iz unutrašnjosti Austrije svake godine po nekoliko puta svraćala i u dubrovačke luke.

a) Brodovi pod francuskom zastavom:

- 17. IX. 1896. p/b »Senegal«, sa 145 izletnika,
- 14. VIII. 1905. p/b Il de France, sa 120 izletnika (narčno putovanje »Revue generale des sciences«.)
- 10. IX. 1910. p/b Il de France, sa 129 izletnika,
- 16. IV. 1902. p/b Argonaut, sa 130 izletnika,
- 23. V. 1902. p/b Vittoria, sa 33 izletnika,
- 22. IV. 1904. p/b Argonaut, sa 133 izletnika,
- 23. IV. 1906. p/b Vectis, sa 189 izletnika,
- 21. IV. 1908. p/b Salsette, sa 141 izletnika,
- 15. IV. 1909. p/b Ormur, sa 94 izletnika,
- 25. IX. 1909. p/b Vectis, sa 150 izletnika,
- 14. X. 1909. p/b Demeter Castle, sa 160 izletnika,
- 23. IV. 1911. p/b Vectis, sa 160 izletnika,
- 18. IV. 1912. p/b Vectis, sa 115 izletnika,
- 7. III. 1906. p/b Meteor, sa 214 izletnika,
- 8. IV. 1906. p/b Meteor, sa 227 izletnika,
- 20. IV. 1906. p/b Meteor, sa 129 izletnika,
- 1. V. 1906. p/b Princessin Victoria, sa 71 izletnika,
- 1. V. p/b Princessin Luise, sa 71 izletnika,
- 16. V. 1907. p/b Meteor, sa 195 izletnika,
- 20. VI. p/b Meteor, sa 242 izletnika,
- 29. III. 1908. p/b Meteor, sa 229 izletnika,
- 6. III. 1909. p/b Meteor, sa 103 izletnika,
- 18. IV. 1911. p/b Meteor, sa 238 izletnika,
- 10. VI. 1912. p/b Meteor, sa 180 izletnika.

Dok se je tako parobrodski saobraćaj organiziranim društvenim putovanjima po malo demo-

kratizirao, dotle su financijski magnati i slični pojedinci iz povlaštenih klasa, krstarili Jadranskim i Sredozemnim morem sa svojim luksuznim jahtama. Pratili smo njihovo kretanje u Gradskoj luci od 1886. do 1913. godine i utvrdili, da je u tom razdoblju posjetilo Dubrovnik ukupno 323 jahte ili prosječno svake godine po 20 jahta. Najveći je posjet bio 1906. godine (32), a najmanji 1913. godine (6). Od ukupnog broja pripada austrijskoj zastavi 159, engleskoj 85, američkoj 26, francuskoj 19, crnogorskoj 10, njemačkoj 4, a grčkoj i turskoj zastavi po 2 jahte.

Od jahta austrijske ratne mornarice spominjemo samo jahte Miramar, Fantasie i Lacroma, kojim su redovno svakog ljeta putovali članovi habzburške kuće, te jahtu Greif, kojom je 26. VI. 1888. stigao na Lokrum austrijski prijestolonasljednik Rudolfo sa svojom suprugom, a državnom jahtom »Dalmat« dolazili su iz Zadra u službeni posjetu Dubrovniku tadanji vojni i civilni guverneri Dalmacije.

Od austrijskih privatnih jahta treba u prvom redu spomenuti jahtu »Nixe« austrijskog nadvojvode Ludviga Salvatora, koji je od 1896. do 1909. godine svakog ljeta bio redovan gost dubrovačke luke. Salvator je bio veliki ljubitelj mora i Dubrovnika, pa je svojom monografijom o Trstenomu, izdanom 1892. godine u Pragu, mnogo doprinio propagiranju prirodnih ljepota Dubrovnika i njegove okolice. Na velikoj međunarodnoj izložbi u Londonu 1908. godine, raspčavane su dopisnice s narodnom nošnjom Konavala, izrađene po crtežima iz Salvatorovog djela: »Das was verschwindet«, koje je on sam crtao. Od ostalih njegovih radnja spominjemo: Die Balearen in Wort und Bild, Die Liparischen Inseln, Paros und Antiparos, Der Golf von Buccari und Porto Re, Die Serben an der Adria, Lose Blaetter aus Abazia, te Schiffbruch oder Ein Sommer-nachtstraum, u kojoj je pjesnički opisao brodolom i propast svoje jahte »Nixe«.

U dubrovačku luku je često dolazio i bečki milioner Nataniel Rotschild sa jahtom »Veglia«, pa grof Ignac Milevsky-Korvin sa jahtom »Litwa« te grof Alfred Harrach, osnivač Društva za ekonomski preporod Dalmacije, sa jahtom »Dražica«.

Ali najrevniji posjetilac Dubrovnika bio je Antun Dreher iz Trsta, koji je sa svojom jahtom »Kaeti«, u razdoblju između 1903. i 1913. godine redovno svakog ljeta bio u gradskoj luci, katkada u društvu Dr. Lorenza, kustosa bečkog dvorskog muzeja.

Veliki ljubitelj našega mora je bio i Dr. Aleksandar Egensdorfer, profesor na Zagrebačkom sveučilištu, koji je u istom razdoblju bio šest puta u gradskoj luci.

Posebno ističemo, da je 1896. godine posjetio Dubrovnik s jahtom »Margarita« i prof. Kispatić i prof. Hagendorfer.

Italijanska se je jahta pojavila u dubrovačkoj luci već 1896. godine sa vojvodom Leonom Strozzi. Od ostalih italijanskih jahta spomenut ćemo još samo jahtu »Mora« Frana Dorije vojvode od Obota i jahtu »Sant Anna« vojvode Francesca Contarinija. Sa italijanskom jahtom »Ron-

dine« posjetio je Dubrovnik dana 18. VIII. 1900. godine i princ crnogorski.

Na jahtama pod francuskom zastavom bili su u Dubrovniku Viscount Oliviere de Visele, pa vojvoda Duaret, baron Newille i vojvoda od Vallescaja.

Putnici na jahti »Eros« izlazeći iz Boke Kotorske fotografirali su utvrđenja Mamulu i Oštro, pa im je, pri dolasku u Dubrovnik, na zahtjev vojnih vlasti bio oduzet fotografski materijal.

Od engleskih jahta koje su u istom razdoblju bile u gradskoj luci spomenut ćemo samo neke:

Jahta »Surf« je dolazila 1899., 1906., 1907., 1910. i 1912. godine, jahta »Jason« (P. Bibby) u 1899., 1905., 1906. i 1909. godini, Jahta »Thistle« (R. Pettini) 1899., 1900., 1905. i 1910. godine. Sa jahtom »Paaolina« bio je Marquis od Zelanda, a 1899. godine sa jahtom »Osborne« princ od Welsa i princ Karlo Danski.

Godine 1910. pristala je u gradsku luku engleska jahta »Graci Darling« sa nadvojvotkinjom Elizabetom, te jahta »Catania« s vojvodom od Suterlanda i vojvodom od Portmunda.

Dana 2. IX. 1906. stigla je u gradsku luku američka jahta »Lysistrata« s američkim novinarom Gordonom Benetom i 10 putnika, a 15. IV. 1907. godine jahta »Nerth Star« sa milionerom Vanderbildom.

U 1906., 1907. i 1908. godini bila je turska jahta »Cohuma« s turskim princom Asie Has-sanom.

Crnogorske jahte »Zaza« i »Rumija« bile su vlasništvo bivšeg crnogorskog kralja Nikole I. Crnogorski prinčevi Danilo i Mirko obično su svakog ljeta sa njima krstarili po Sredozemnom i Jadranskom moru. U Dubrovniku su bili u 1905., 1906. i 1910. godini, a 1911. je pristao sa svojom jahtom i sam bivši kralj Nikola.

* * *

Na koncu ovih fragmentarnih podataka o parobrodskom i putničkom saobraćaju dodajemo, bez komentara, prikaz cjelokupnog parobrodskog saobraćaja, kako se je u godini 1912. tokom svake sedmice odvijao u Gradskoj i Gruškoj luci:

a) Ungaro-Croata je održavala 4 brze pruge Rijeka—Kotor sa brzim parobrodima »Gödöllö« i »Pannonijom«, te dvije poštanske pruge na istoj relaciji i jednu sedmičnu prugu Rijeka—Dalmacija—Albanija.

»Pannonia« je dolazila u Gruž iz Rizeke svakog utornika i svake nedjelje u 8 sati, a na povratku iz Kotora istih dana u 18.30 sati.

Parobrod »Gödöllö« je dolazio iz Rijeke svake srijede i svakog petka u 8.15 sati, a na povratku iz Kotora istih dana u 18.30 sati.

Pošanski parobrod »Salona« na putu iz Trsta pristajao je u Zadru, Splitu i Korčuli, a u Gružu svakog ponedjeljka, četvrtka i subote.

Druga poštanska pruga iz Rijeke sa pristanjima u Zadru, Šibeniku, Trogiru, Splitu, Milni, Bolu, Jelsi, Starom Gradu, Hvaru, Visu i Korčuli, stizala je u Gruž svake subote u 5.15 sati.

Parobrodi Ungaro-Croate na pruzi Rijeka—

Albanija stizali su u Gruž svakog ponedjeljka u 21.30 sati.

Austrijski Lloyd je održavao sa »Grafom Wurmbrandom« sedmično prugu Trst—Kotor. »Wurmbrand« je dolazio u Gruž iz Trsta svakog petka u 7.45 sati, a na povratku iz Kotora istog dana u 16 sati.

Ostali Lloydovi parobrodi pristajali su u Gruž svakog ponedjeljka, četvrtka i subote.

Parobrodi Dubrovačke paroplovidbe pristajali su redovno u Gradskoj luci, i to parobrod »Petka« na pruzi Trst—Kotor svake srijede u 5.30 sati, a parobrod »Bojana« na pruzi Trst—Skadar svake subote u 13.30 sati.

Parobrodi poduzeća »Topić & Com.« održavali su prugu Trst, Lovrana, Rovinj, Pula, Rijeka, Zadar, Trogir, Stari Grad, Komiza, Vis, Sv. Petar, Omiš, Makarska, Metković, Trpanj, Korčula, Trstenik, Ston i stizali u Gruž svakog ponedjeljka u 21.30 sati.

Poduzeće »Puglia« imalo je stalnu sedmičnu vezu Trst—Zadar—Ankona—Split, te Bari—Antivar—Kotor, i to svake srijede u 5 sati, odnosno svakog četvrtka u 6 sati.

Na koncu je Dubrovnik imao svakodnevnu vezu sa Cavtatom, kao i 4 puta sedmično vezu sa Stonom, Šipanom, Slanom, Trstenom, Mljetom, Orašcem, Malim Zatonom i Koločepom.

I tako smo došli do treće faze dubrovačkog putničkog saobraćaja, u kojoj je ovaj već primio sve oblike pravog turizma, pošto su prethodno ostvareni svi potrebni uvjeti.

U početku imao je taj saobraćaj sve karakteristike nužne migracije, jer se modernim saobraćajnim sredstvima služe uglavnom oni, koji su po svojoj službenoj dužnosti ili po svom trgovačkom poslu prisiljeni da dolaze u Dubrovnik. U drugoj fazi razvoja već putuju, uz naučne radnike i oni, koji u blagoj klimi misle naći lijeka u rušenom zdravlju, a u ovoj posljednjoj pak ima putnički saobraćaj sve značajke modernog turizma.

Ali, kad su se u perspektivi njegova daljnjeg razvoja trinaeste i četrnaeste godine dvadesetog stoljeća, već počeli nazirati jaki obrisi Dubrovnika kao prvorazrednog turističkog centra, prohujao je evropskim kopnom i morem sverazorni orkan petogodišnjeg rata, koji je bodljikavim žicama zatrpao već dobro utrte putove putničkog prometa uopće, a i u Dubrovniku.

A zatim je nestalo i Austrijskog Lloyda i Ungaro-Croate, i Wurmbranda i Pannonije, ali je ostao okrunjen kamenim vijencem svojih zidina i ožaren novim suncem vječni Grad, koji je nastavio da u obnovljenom turističkom prometu traži izvor svog ekonomskog preporoda. Od tada se i ova grana saobraćaja koncentriše u naše ruke, te se oslanja na naše vlastite snage. Sada se moćno razvija u boljim novim uslovima, jer je i ona obuhvaćena društvenim upravljanjem. Ta nova faza prelazi okvire ovog prikaza, koji je ograničen na vrijeme od dolaska prvog parob. da do početka Prvog svjetskog rata. Ovo razdoblje znači i čini zasebnu cjelinu u historiji razvoja pomorskog saobraćaja uz našu obalu.