

Sveučilište Jurja Dobrile u Puli
Fakultet ekonomije i turizma „Dr. Mijo Mirković“
Sveučilišni interdisciplinarni studij Kultura i turizam

KATJA PERICA

**DALMATINSKA PUTOVANJA-
RUTOM LLOYDOVIH PAROBRODA**

Završni rad

Pula, 2016.

Sveučilište Jurja Dobrile u Puli
Fakultet ekonomije i turizma „Dr. Mijo Mirković“
Sveučilišni interdisciplinarni studij Kultura i turizam

**DALMATINSKA PUTOVANJA-
RUTOM LLOYDOVIH PAROBRODA**

Završni rad

JMBAG: 0303031128, redovna studentica

Studijski smjer: Kultura i turizam

Kolegij: Putopisi i turistički itinerari

Mentorica: prof. dr.sc. Valnea Delbianco

Sumentorica: dr. sc. Nataša Urošević

Pula, travanj 2016.

IZJAVA O AKADEMSKOJ ČESTITOSTI

Ja, dolje potpisana Katja Perica, kandidat za prvostupnicu Kulture i turizma, ovime izjavljujem da je ovaj Završni rad rezultat isključivo mogega vlastitoga rada, da se temelji na mojim istraživanjima te da se oslanja na objavljenu literaturu kao što to pokazuju korištene bilješke i bibliografija. Izjavljujem da niti jedan dio Završnog rada nije napisan na nedozvoljen način, odnosno da je prepisan iz kojega necitiranog rada te da ijedan dio rada krši bilo čija autorska prava. Izjavljujem, također, da nijedan dio rada nije iskorišten za koji drugi rad pri bilo kojoj drugoj visokoškolskoj, znanstvenoj ili radnoj ustanovi.

U Puli, 19.04.2016.

Student:

SADRŽAJ

UVOD	1
2. PUTOVANJE I KNJIŽEVNOST	2
2.1. Povijest putopisa.....	4
2.2. Dalmatinska putovanja	6
2.2.1. <i>Austrijska moderna u putopisima o Dalmaciji</i>	10
3. PAROBRODARSTVO I TURIZAM U DALMACIJI.....	12
3.1. Putovanja u organizaciji Austrijskog Lloydda	13
3.1.1. <i>Parobrodi i putnici Austrijskog Lloydda</i>	14
3.2. Otkriće Dalmacije prvim kružnim putovanjima	15
4. DALMACIJA U DJELU HERMANNA BAHRA	17
4.1. O putopiscu Hermannu Bahru	17
4.2. Putopis <i>Dalmatinsko putovanje</i>	18
5. OSMIŠLJAVANJE KULTURNO-TURISTIČKOG ITINERARA KAO TURISTIČKOG PROIZVODA.....	28
5.1. Itinerar kao turistički proizvod	28
5.2. Prijednog novog kulturno-turističkog itinerara - <i>Putevima Lloydovih parobroda</i>	28
ZAKLJUČAK	32
LITERATURA	33

1. UVOD

Tema ovog završnog rada je *Dalmatinska putovanja, rutom Lloydovih parobroda*, a inspiracija joj je knjiga poznatog austrijskog književnika Hermanna Bahra *Dalmatinsko putovanje*. Cilj ovog rada je da se na temelju Bahrova putopisa i proučene literature o Austrijskom Lloydu kreira kulturno-turistički itinerar *Putevima Lloydovih parobroda*. Itinerar bi ponovno oživio rutu kojom su nekada davno plovili poznati svjetski književnici i putopisci. U interesu je čitatelju približiti važnost razvoja parobrodarstva u Istri i Dalmaciji za turizam kakvoga danas poznajemo.

U prvom dijelu završnog rada istražuje se važnost i međusobna povezanost putovanja i književnosti te se pojašnjava što je to putopis, putovanje, a što kultura putovanja. Zatim, opisuje se povijest putovanja još od feničkog i grčkog razdoblja pa sve do putopisa moderne u kojoj je nastalo djelo *Dalmatinsko putovanje* (1909.). U drugom dijelu rada prikazani su razvoj parobrodarstva i razvoj turizma u Dalmaciji u 19. stoljeću. U trećem dijelu analizira se putopis Hermanna Bahra *Dalmatinsko putovanje*. U zadnjem dijelu završnog rada osmišljava se novi kulturno-turistički itinerar *Putevima Lloydovih parobroda*, koji je kreiran prema pomorskom itineraru Lloydovog parobroda Baruna Gautscha kojim je književnik Hermann Bahr putovao i upoznao naše krajeve. Ova ruta spaja sjeverni i južni Jadran i ujedno je spojnica divnih krajolika, različitih kulturnih i povijesnih znamenitosti, dugovječne tradicije i ostalih zanimljivosti.

Prilikom izrade završnog rada najčešće korištene metode istraživanja bile su povijesna metoda, zatim metoda deskripcije, induktivna i deduktivna metoda te metode analize i sinteze.

2. PUTOVANJE I KNJIŽEVNOST

Čovjek je oduvijek okružen nečim nepoznatim i izazovnim što ga poziva na stalna otkrivanja i osvajanja. Putovanje može biti i po već poznatom, te imati iste ili drugačije ciljeve, bilo potragu za bogatstvom, za dragom osobom, za zdravljem ili mirom. U našem svijetu sve oduvijek putuje i traga za novim stvarima i doživljajima.¹ Povijest putovanja i povijest putopisa je usko povezana s općom poviješću kultura i civilizacija, u prvome redu s velikim promjenama poput ratova, selidbi naroda, političkih i tehnoloških revolucija i slično. Ovaj se završni rad dotiče nove tehnološke revolucije, uvođenja parobrodskih linija na Jadranu, te promjena koje se vežu uz razvoj turizma na ovim prostorima.

Putovanje podrazumijeva promjenu koja je ključan element života i njegova uprizorenja u umjetničkoj domeni. Putovanja iniciraju duhovnu promjenu i omogućuju duši dragocjenu promjenu perspektive. Putovanje kao središnja djelatnost proizvodi određeni korpus literature, i to ne samo putopise nego i raznovrsno žanrovsko polje tekstova, oglašivačkog materijala, izvještaja, pjesama i školskih sastavaka posvećenih putovanju. Sa stajališta geografije putovanje kao disciplina se temelji na pričama putnika da bi se ljudima koji su *ovdje* govorilo što se događa *ondje*.² Putovanja što ih je od svog početka uobličavala književnost uvijek su zrcalila unutrašnja lutanja duha.

Dean Duda u knjizi *Kultura putovanja*, prema Johnsonu, kulturu putovanja definira kao proces koji upotpunjuje kružni tok kulture, i to u rasponu od proizvodnje, tekstova i njihovih formi, preko čitanja i potrošnje do življenih kultura i društvenih odnosa.³ Kultura putovanja označava područje koje okuplja povijest i analizu praksi putovanja i njima pripadnih socijalnih, ekonomskih i tekstualnih formi.

Putopis je temeljni žanr šireg područja kulture putovanja i povlaštena vrsta imagoloških istraživanja. U širem značenju možemo ga definirati kao općekulturnu, književnu, vjersko-religioznu, znanstvenu i popularnoznanstvenu vrstu teksta u kojoj autor iznosi svoje iskustvo s putovanja. Neki putopisni tekstovi su zanimljivi sa stajališta kulture putovanja jer, na primjer, izvještavaju matičnu kulturu o običajima različitih balkanskih naroda i pri tom proizvode

¹ V. Brešić, *Hrvatski putopis*, Divič, Zagreb, 1997., str. 2.

² ibidem, str. 28.

³ D. Duda, *Kultura putovanja*, Ljevak, Zagreb, 2012., str. 16.

dugotrajne stereotipe.⁴ Putopis je opis svijeta koji se vidi na različite načine, a način na koji se vidi svijet govori mnogo o piscu što ga promatra i o čitatelju koji ga čita.⁵

Ekonomija problematike putovanja smješta književne putopise u šire kulturno polje putničke tekstualnosti, bilo da je riječ o proizvodima namijenjenim masovnoj putničkoj potrošnji (vodiči, fotografije, razglednice, turistički prospekti) ili o putničkim proizvođačkim praksama (putnički dnevници, bilješke) i povezuje ih s različitim praksama putovanja.⁶ Zahvaljujući industriji turizma, književnost se pretvara u neku vrstu spomeničke baštine. Onih par mjeseci što je James Joyce boravio u Puli kao nastavnik engleskoga jezika (od studenog 1904. do ožujka 1905.) postali su distiktivna turistička činjenica (spomen-ploča) koja izaziva pozornost. Uz zgradu u kojoj se u Joyceovo vrijeme nalazila Berlitzova škola u kojoj je radio, dakle u kompleksu zgrada, nalazi se i kafić karakterističnog imena *Uliks* po njegovu djelu u kojemu je opisivao Pulu.

Čovjek je svoja iskustva s putovanja od davnina nastojao zabilježiti kako bi ih oteo zaboravu i tako svoje dojmove i zapažanja prenosio drugima. Početke putopisa vezujemo uz antičke izvore o kojima će biti riječi u sljedećem potpoglavlju.⁷

⁴ D. Duda: *Ostavljeno veslo na galiji nacije: Književni modernizam i kultura putovanja* (<http://fabrikaknjiga.co.rs/rec/73/97.pdf>) 6. rujna 2015.

⁵ I. Pederin, *Povijesna poetika putopisa*, Franjo Kluz d.d. Omiš, 2009., str. 6.

⁶ ibidem, 7. rujna 2015.

⁷ Putopis, Enciklopedija, <http://www.enciklopedija.hr/natuknica.aspx?id=51177>, 2. listopada 2015.

2.1. Povijest putopisa

Još od feničkog i grčkog razdoblja strani su trgovci, vojnici ili naseljenici putovali, donosili su ili odnosili svoje navike, običaje, nove sirovine ili proizvode te su na taj način stvarali duhovnu i materijalnu kulturu na Sredozemlju. Upravo su se tu razvili neki od najvažnijih europskih i svjetskih jezika i pisama poput alfabeta koji je stigao iz Fenicije u Grčku. Na Sredozemlju su nastala i prva književna djela u koja ubrajamo *Ilijadu* i *Odiseju*. Od tih vremena traje povezanost između putovanja i priče, pa se može zaključiti da i svjetska književnost započinje putovanjem Odiseja.⁸ Odiseja je putopis, a putopis je opis puta u jednu ili više određenih zemalja i opis povratka.

Nakon grčkih i rimskih putopisa slijede hodočasnički putopisi kao poseban oblik, koji prate razdoblje od ranokršćanskih putopisa do kraja križarskih ratova. Zatim slijede mletački putopisi (Marco Polo), kao i jačanje uloge Venecije u europskoj i svjetskoj trgovini krajem srednjeg vijeka. Marco Polo (Korčula, 1254.- Venecija, 1324.) bio je svjetski putnik kasnog srednjeg vijeka koji je Europi otkrio Kinu i trajno povezao Europu s Azijom. Sudjelovao je u pomorskoj bitci kraj Korčule gdje je dospio u genovsko zarobljeništvo 1298. godine pa je u tamnici propovijedao svoje doživljaje na francuskom nekom Rusticiusu iz Pise. Proputovao je i upoznao velik dio Azije, koja je kasnije opisana u putopisu *Il milione*. Ova knjiga je obuzela maštu zapadnjaka i pobuđivala poduzetnički duh pa su Kina i Indija postale predmetom čežnje zapadnjaka, a osobito Mlečana pohlepnih na novac i bogatstvo.

Putopisna djela o jadranskom dijelu Hrvatske za vrijeme renesanse i baroka bila su oskudna i slučajna. Iako su se putopisci zanimali za Dalmaciju i njezine ljude, u to vrijeme, zbog skučenih prilika i siromaštva, tamo nisu mogli putovati. Također, glavni nedostatak putopisa o Dalmaciji u razdoblju renesanse i baroka bila je činjenica da nisu imali nikakve praktične primjene, već samo funkciju zabavnog štiva. Dalmacija i Istra su već u 15., a još i više u 17. stoljeću, često bile opisivane u putopisnim djelima pa su uživale ugled u europskoj javnosti.

Putopis, u pravom smislu riječi, zapravo nastaje za vrijeme renesanse, odnosno u doba otkrića. Tu ubrajamo i Kolumbova putovanja, Vasca de Gamu, Ameriga Vespuccija, Magellana te druge koji nam donose novu sliku svijeta. Autori tih putopisa nisu bili književnici, već vojnici (konkvistadori) koji su pisali o osvajačkim pohodima. Ovi su putopisi postali nacionalna mitologija zbog stalnog i neprestanog utjecaja na život njihovih naroda.

⁸ Op. cit., str. 5.

Putopisi u 16. stoljeću zapravo predstavljaju izvješća trgovaca i diplomata, a barokni putopis ponovno otkriva zanimanje za klasičnu starinu. U razdoblje renesansne književnosti ubrajamo i najpoznatije djelo Petra Hektorovića *Ribanje i ribarsko prigovaranje*. Djelo je prvi puta tiskano u Veneciji sredinom 17. stoljeća, iako je napisano 1566. godine. Djelo ubrajamo u putopise jer je radnja smještena u tri dana, odnosno književnik opisuje kako je proveo trodnevni izlet na moru. Ovo djelo je vjerodostojan dokaz kako je i u renesansi Hrvatske moguć pravi humanistički doživljaj života čovjeka i prirode.

Razdoblje racionalizma i prosvjetiteljstva donosi mnogobrojne znanstvene putopise. U 18. stoljeću putopis je postao česta forma književnog stvaranja. U britanskoj tradiciji vezuje se uz *grand tour*, koji definiramo kao socijalno putovanje mladih aristokrata Europom do Italije kao konačnog odredišta, ali i uz intelektualnu radoznalost i romantičku paradigmu otkrivanja prirode i zaboravljene povijesti. Najvažnije i najzapaženije djelo prosvjetiteljstva zasigurno je *Put u Dalmaciju* (*Viaggio in Dalmazia*) iz 1774. godine, poznatog talijanskog opata Alberta Fortisa, čija je knjiga odjeknula u Švicarskoj. Putopisi romantizma prate razdoblje europske ekspanzije, kolonijalizma i ekspedicija, među kojima se ističu Goetheovi putopisi (Talijansko putovanje i put u Švicarsku).⁹ Romantičari su drugi naraštaj prosvjetitelja koji stvara pod dojmom razočaranja Francuskom revolucijom i Napoleonskim ratovima. U razdoblju romantizma jača interes za egzotične krajeve poput Afrike i Indije. Tada Europom putuju poznati pisci Aleksandar Ivanović Turgenjev, Stendhal i Heine. Glavna značajka putopisa romantizma (prva tri desetljeća 19. stoljeća) je njegova obuzetost Europom i orijentacija prema književnosti i publicistici. U romantizmu je putopis prožeo roman i to prije svega Goetheov put u Italiju.

Putopisi književnog razdoblja između romantizma i realizma prate pojavu parnog stroja i pojma turizma. Sama riječ turizam potječe od francuske riječi *tour* što znači obilazak nekog grada i pojavila se krajem 18. stoljeća.¹⁰ Realistički putopisi u drugoj polovici 19. stoljeća nastavljaju trend misionarskih i istraživačkih putopisa Davida Livingstonea (Afrika) i Rudyarda Kiplinga (Indija). U tom razdoblju piše i poznati francuski književnik Charles Yriarte o kojemu će biti riječi u sljedećem potpoglavlju.

Slijede putopisi s mijene stoljeća koji su značajni zbog orijentacije prema kulturnim i socijalnim vrijednostima. Oni uočavaju povijest i traže smisao mase naroda. U doba bujanja

⁹ I. Pederin, *Povijesna poetika putopisa*, Franjo Kulz d.d. Omiš, Split, 2009., str. 10.-300.

¹⁰ Ibidem, str. 305.

novinarstva i knjižarske industrije značenje putopisa u javnosti jača. Putopisac kao savjetnik manipulira politički manje zrelim hrvatskim čitateljstvom, zrelijim i bolje informiranim njemačkim i austrijskim čitateljstvom, te njihovim skrivenim interesima. Upravo tada nastaje slika Dalmacije kao stare kulturne pokrajine, rimskog, bizantskog i mletačkog emporija. Te kulturne tekovine su poslužile Hermannu Bahru kao jedno od polazišta za njegov razlaz s militarističkom, redarstvenom i imperijalističkom državom.¹¹ Bahr je oslanjao austrijsko državno postojanje na kulturnoj tradiciji kojoj je on otkrio Slavene.

U 20. stoljeću kada se putopisi trivijaliziraju dolazi do pojave novinarskih putopisa. To je razdoblje industrijalizacije putovanja, ulaganja u turizam i prodora kapitala na Jadran. Trivijalni roman potiče na potrošnju, standardizira potrošne potrebe potiskujući individualne želje. Može se reći da tada započinje i konzumerizam, odnosno stvaranje potrošačkog društva. Putopisi se trude da dočaraju krajeve i potaknu potrebu za putovanjem. Autori opisuju kulturne vrijednosti kraja, prirodne ljepote, umjetnost, klimu i razne državne vrijednosti, kao i industrijske vrijednosti kao što su udobni parobrodi. Putopis moderne ponovno otkriva čari austrijskog Juga, koje možemo pratiti u *Dalmatinskom putovanju* Hermanna Bahra.¹²

2.2. Dalmatinska putovanja

Povijest putovanja Jadranom pratimo od epa o Argonautima Apolonija Rođanina (oko 295.-oko 215.) u kojemu svjedočimo o tome da je jadranska obala bila prostor mitskih, ali i stvarnih civilizacijskih prožimanja starosjedioca i doseljenika, lokalnog stanovništva, trgovaca, vojnika i neumornih putnika. Povijest nam prikazuje koliko je Dalmacija bila važna nekim carstvima. Naime, Istočno se Rimsko Carstvo potrudilo da ženidbenom politikom Dalmaciju (koja je tada dopirala do Save) uvrsti u svoj sastav. Nakon toga je Dalmacija postala polazište programa obnove Zapadnog Rimskog Carstva s Istoka. Poslije, kada su u Dalmaciju stigli Hrvati, dogodilo se nešto sasvim jedinstveno u povijesti naroda. Slaveni su svim snagama željeli očuvati svoj jezik na svim područjima državnog i nacionalnog života tog doba, pa tako i u Crkvi. Iz toga su razloga Hrvati ostali jedini katolički narod zapadnog

¹¹ I. Pederin, op cit., str. 314.

¹² ibidem, str. 318.

obreda na svijetu koji je sve do danas sačuvao bogoslužje na svom jeziku. U Europi je to jedini slučaj da su grčki i latinski jezik zajedno podlegli barbarskom poganskom jeziku.¹³

Istra, Dalmacija, a posebno Dubrovnik su bili krajevi koje su stranci oduvijek rado posjećivali. Među najranijim putnicima po Dalmaciji bili su križari koji su išli iz Venecije za Svetu zemlju. U razdoblju od petnaestog do sedamnaestog stoljeća većina posjetitelja Dalmacije bili su ljudi iz zapadnog dijela Europe koji su iz različitih razloga putovali uz istočnu stranu Jadrana, radi hodočašća, trgovine ili diplomacije. U to vrijeme nije postojao interes za ovo područje, već je Dalmacija bila samo usputna stanica na putu prema Istoku.

Ovdje su prolazili i glavni trgovinski putevi prema Istoku. Hodočasnici su pisali putopise u kojima su opisivali ove krajeve, među kojima se ističu Talijani Pietro Casola i fra Noe, Englez John Locke te Nijemac Konrad von Grunenberg. Grunenbergove vedute dalmatinskih gradova nisu precizne, ali daju dragocjene informacije i imaju visoku umjetničku vrijednost. U 17. stoljeću diplomati sa zapada putovali su u Carigrad preko Dalmacije. Ovdje također možemo pratiti opise Dubrovnika i drugih mjesta ovog dijela jadranske Hrvatske. Britanski botaničar George Wheler i arheolog Jacques Spon oko 1670. godine daju temeljitiji opis Dioklecijanove palače u Splitu i prvi spominju morlačko stanovništvo iz unutrašnjosti Dalmacije.

Prvi znanstveni i sjajni opis dalmatinske arhitekture dao je škotski arhitekt Robert Adam 1757. godine. On je detaljno izučavao Dioklecijanovu palaču te na taj način dao doprinos utjecaju rimske arhitekture na englesku i europsku toga vremena. Putopisci iz raznih krajeva svijeta posjećivali su Istru i Dalmaciju, ne samo zbog bolje prometne povezanosti i političkih prilika, već i zbog osjećaja da mogu staviti ove krajeve pod svoju upravu.

Albert Fortis je putovao Dalmacijom te zahvaljujući upravo njemu Dalmacija je postala poznata cijeloj Europi. Može se reći da nijedan njemački ili austrijski pisac u 19. stoljeću nije došao u Dalmaciju, a da prije toga nije pročitao Fortisovu knjigu (1774.).¹⁴ Iz toga se razloga naglašava njegova važnost kada je riječ o putopisima po Dalmaciji. Pisao je o životu zagorskih Dalmatinaca, koje je nazivao Morlacima. Upravo je taj način života mnoge Europljane u to vrijeme, u *divljim* planinama, zanimalo više od onoga na *civiliziranoj* obali.¹⁵

¹³ I. Pederin, *Jadranska Hrvatska u austrijskim i njemačkim putopisima*, Nakladni zavod Matice Hrvatske, Zagreb, 1991., str. 14.

¹⁴ *loc. cit.*

¹⁵ S. Mønnesland, *op cit.*, str. 11.

Fortis započinje novo razdoblje putopisne književnosti o Dalmaciji. To je bio prvi znanstveni opis dalmatinske prirode i kulture. Ova je knjiga u cijelosti bila prevedena na njemački jezik te je doživjela čak dva izdavanja u Bernu. Prije svega zanimala ga je arheologija, geologija, botanika i druge prirodne znanosti, ali je dao vrlo zanimljive i važne podatke o ljudima u Dalmaciji, njihovoj narodnoj nošnji, narodnim pjesmama i običajima. Ivan Pederin ističe kako se ovaj putopis može usporediti s budućim putopisima Alexandera von Humboldta i Charlesa Darwina, zbog motiva mimo dvorova i vojnih stožera i otvaranja Dalmacije očima intelektualnog svijeta sa znanošću kao tipičnim građanskim naukom.¹⁶ Posebno poglavlje posvetio je običajima Morlaka, stočarskog stanovništva kontinentalnog dijela Dalmacije (Dalmatinske zagore).

Poseban dojam na Fortisa su ostavile Morlakinje koje su za njega predstavljale snagu i hrabrost: *Trudnoće i porođaji ovih žena bili bi novost među nama, gdje gospođe pate od tolikih malaksalosti i tako dugih slabosti prije nego što se rasterete, i gdje im je potrebna tolika pažnja poslije velikog posla. Morlakinja ne mijenja hranu niti prekida naporan posao ili putovanje zbog toga što je trudna; i često se događa da rodi u polju ili kraj puta sama, da prihvati dijete i opere ga na prvoj vodi što je nađe, da ga donese kući i da se idućeg dana vrati redovnim poslovima ili stadima na paši.*¹⁷

Međutim, u doba kada je Fortis putovao Dalmacijom, stiže prvi put i čovjek koji je Dalmaciju i Hrvatsku bolje upoznao te opisao temeljitije od samog Fortisa, a to je Francuz Balthasar Hacquet. Smatra se da je zajedno s Fortisom 1770. godine stigao u Dalmaciju, 1774. pješačio Istrom, 1778. posjetio uskoke te 1780. putovao sjevernom Hrvatskom.¹⁸ Prvi put je o hrvatskim krajevima pisao u knjizi *Oryctographia Carniolica* 1778. godine na njemačkom jeziku. To je bio prvi suvremeni opis hrvatskog kraja na njemačkom jeziku poslije prijevoda Fortisova poglavlja. Kao pravi rousseauovac i prirodoslovac, većinom je putovao pješice.¹⁹ Njegova zapažanja u navedenoj knjizi nisu sadržavala zapažanja o Istri, Hrvatsku, Bosnu i Dalmatinsku Hrvatsku doživljava kao neeuropske, istočnjačke zemlje. O tome nam svjedoče njegovi opisi pučanstva. Žena mora mnogo raditi, muž je ne poštuje, a uči sina da je psuje. Otac se sinu više veseli pa su muška djeca vrlo osorna. Činjenica je da još i danas u Dalmatinskoj Zagori stariji ljudi ovako razmišljaju. Hacquet je svoja etnografska razmatranja sabrao u opsežnoj knjizi pod naslovom *Abbildung und Beschreibung der südwest - und*

¹⁶ ibidem, str. 314.

¹⁷ Mønnesland, *Dalmacija očima stranaca*, Fidipid d.o.o. & Syress Forlag, Zagreb, 2011., str. 94.

¹⁸ I. Pederin, op.cit., str. 29.

¹⁹ ibidem, str. 16.

*östlichen Wenden, Illyrer und Slaven.*²⁰ Bolje od ikoga on je poznao same Hrvate, njihov karakter i običaje, navike i materijalnu kulturu, pa i narodno pjesništvo.

H.F. Rödlich je u Dalmaciji boravio u doba prve austrijske uprave (1801-1804). Iz njegovih opisa koje je objavio o Dalmaciji, može se vidjeti da se Austrija nije mirila s gubitkom Dalmacije 1806. godine. Dalmaciji je preporučio ulaganje u ribarstvo, posebice u lov i uzgoj jegulja u Neretvi, kao i u izgradnju solana na Pagu koje bi mogle opskrbljivati cijelu Hrvatsku, u gradnju cesta iz Zadra prema sjevernoj Hrvatskoj te u pošumljavanje i isušivanje močvara. Informacije o životu u Dalmaciji crpio je iz usmenih izvora. Stanovništvo je opisivao kao hrabro, ali sklono piću i pljački. Nadao se da će austrijska vlast biti spretnija i uspješnija u vladanju domaćim pučanstvom. Također, opazio je nesnošljivost među katolicima i pravoslavicima, koju je smatrao posljedicom loše naobrazbe kako katoličkog tako i pravoslavnog svećenstva. Rödlich se obraćao vojnicima i birokratima te je na njih pokušao djelovati znanstvenim sredstvima. Možemo reći da je pokazao živo zanimanje za Dalmaciju.

U Istru i Dalmaciju 1811. godine stigao je prirodoslovac Ernst Friedrich Germar koji je krenuo iz Trsta do Rijeke, odakle je krenuo na kvarnerske otoke, pa u Zadar i Split sve do Dubrovnika. Gdje god bi došao on bi kao stranac bio senzacija da bi se oko njega skupilo mnoštvo koje je u njega nijemo gledalo. Pisao je o tome kako je pučanstvo Istre svoj jezik nazivalo hrvatskim, na temelju čega možemo zaključiti da je hrvatska nacionalna svijest već tada bila razvijena u Istri. Germarovo je putovanje bilo puno opasnosti, počevši od gusarskih brodova pa sve do hajduka. Grad Zadar ga je dojmio zbog čistoće i urednosti te ljepote i elegancije žena.²¹ Nakon što je Austrija 1814. godine ponovno zavládala Istrom i Dalmacijom probudilo se zanimanje Dvora za te pokrajine.

Nama je važan putopis Charlesa Yriarteá našim krajevima pod nazivom *Istra i Dalmacija*, koji je napisan 1878. godine. Charles Yriarte je na svoje putovanje krenuo 1874. godine s ciljem da istraži unutrašnjost Istre i Dalmacije, od morske obale do hrvatske granice i do granice s Bosnom i Hercegovinom. Stanovnicima Istre je posvetio mnogo vremena kako bi ih opisao, veličao njihovu kulturu i mentalitet. Svaki narod opisuje detaljno istučući njihov jezik, izgled, narodnu nošnju i zanate. Dalmatince opisuje kao snažne, poštene, stasite ljude i pune entuzijazma: *Cijelo stanovništvo je snažno, srčano i sklono entuzijazmu; stanovnici su neobrazovani, ali jednostavni, puni povjerenja i uvijek lojalni. Netko je za Dalmaciju rekao*

²⁰ I. Pederin, *Njemački putopisi po Dalmaciji*, Logos, Split, 1989., str. 21.

²¹ I. Pederin, *Jadranska Hrvatska u austrijskim i njemačkim putopisima*, Nakladni zavod Matice Hrvatske, Zagreb, 1991., str. 62.

da je to „zemlja bez ključeva“. Krađa je nepoznanica; jedino možete doživjeti da vas ljudi udare po licu, jer ovdje iznad svega preziru kukavičluk i licemjerje. No ti visoki Dalmatinci, jaki i stasiti, plemenitih crta lica i borbenog izgleda, pomalo su lijeni i bezbrižni, dok njihove žene, kao i žene Kabila, obavljaju teške fizičke poslove, a istovremeno su i ponosne.²²

Sredinom devetnaestog stoljeća austrijska kompanija Lloyd započela je s parobrodskim linijama za Dalmaciju. Austrijski Lloyd se tada razvijao kao jedno od glavnih oruđa austrijskog prodora prema Jadranu. Prometne prilike za Istru i Dalmaciju su se počele popravljati te su se počele otvarati svijetu. Putopis moderne ponovno otkriva čari austrijskog Juga, koje možemo pratiti u *Dalmatinskom putovanju* Hermanna Bahra.²³

2.2.1. Austrijska moderna u putopisima o Dalmaciji

Moderna je pokret ili smjer u književnosti potkraj 19. i početkom 20. stoljeća. Javlja se kao reakcija na realizam i naturalizam, s težnjom za većom slobodom umjetničkog stvaralaštva, uz suprotstavljanje stilova i prihvaćanje novih modernističkih pravaca (esteticizam, simbolizam, impresionizam).²⁴ Nagao kapitalistički razvoj prvih godina XX. st., kao i s njim povezane nacionalne težnje potlačenih naroda, doveo je do velike krize u Austro-Ugarskoj Monarhiji, a ona se ogleda u mnogim raznolikim umjetničkim strujanjima (impresionizam, neoromantizam, ekspresionizam). Na književnost su znatno utjecali empiriokriticizam R. Macha i psihoanaliza S. Freuda. Neki pisci, poput Hermanna Bahra (1863–1934), prolaze kroz najrazličitije stilske smjerove.²⁵

Austrijska snažna orijentacija prema Dalmaciji bila je popraćena i orijentacijom klerikalnih krugova okupljenih oko Karla Luegera. J.G. Kohl tada je opisivao Dalmaciju kao strogo katoličku i prema tome orijentiranu prema Zapadu, stoga su budući putopisci u tom pogledu slijedili njegove nazore. Bernard Lesker, njemački katolički svećenik, napisao je putopis pod naslovom *Eine Fahrt an die Adria*. Pisao je o pobožnosti siromašnih seljaka i ribara na obali. Nije ga se dojmilo to što su Hrvati bili jedini narod koji misu čita na svom jeziku.

²² Mønnesland, op cit., str. 188.

²³ ibidem, str. 318.

²⁴ Enciklopedija, <http://www.enciklopedija.hr/>, 10. studeni 2015.

²⁵ Proleksis enciklopedija, <http://proleksis.lzmk.hr/>, 10. studeni 2015.

Dalmacija je putem angažmana krupnog kapitala postala poznata u njemačkim zemljama ponajviše u publicističkim i novinskim sredstvima i putopisima. Njemački novinar Kurt Floericke u svom putopisu čitateljima nastoji sugerirati neki posebni narod Dalmatinaca koji postaju dobri Austrijanci, ustaje protiv političara koalicije nazivajući ih učenim proletarijatom koji država loše plaća. U njima vidi mrske fanatike i šoviniste, te vjeruje da će procvatom turizma zamuknuti njihovi glasovi. Floericke tvrdi da su turisti koji su do prvog svjetskog rata posjećivali Dalmaciju bili isključivo austrijski Nijemci. Stranim državljanima nije bilo lako ni doći, jer ih je redarstvo odmah sumnjičilo da su špijuni.²⁶

Leo Smolle u svom putopisu *Rund um die blaue Adria* (Graz und Wien, 1912.) je istaknuo blago podneblje Dalmacije, njezino kulturno nasljeđe, mogućnosti razvoja turizma, Opatiju kao *austrijsku Nizzu*, pogodnosti za lov i jedrenje na području Zadra, sažimajući na taj način zanimanje dotadašnje putopisne književnosti. Opisivao je hotele, posebno one Paula Kupelwiesera na Brijunskim otocima, pa hotela Imperial u Dubrovniku, te je spominjao Austrijski Lloyd i gospodarske prilike Dalmacije. Autor navodi o razvoju industrije koja se u ono doba bila počela razvijati u Dalmaciji. On je u svom putopisu ostvario dojam poslovnosti i gospodarskog napretka Dalmacije koja će umiriti austrijskog građanina na odmoru u *domovini* umjesto u neprijateljskoj Italiji ili Francuskoj.²⁷ Putopis L. Smollea izišao je kao komercijalno izdanje u zemlji razvijenoga kapitalističkog tržišnog gospodarstva. U tom društvu on se nudi čitatelju da ga kupi, s tim da se ne nameće u tržišnom smislu.

Izlaskom iz područja državnih nadležnosti nastao je putopis-esej, vrlo važan za austrijsku modernu, bestseler koji je izlazio u mnogim izdanjima što su imala snažnog odjeka u svim zemljama njemačkog jezika. U tom razdoblju nastalo je djelo Hermanna Bahra *Dalmatinsko putovanje*, koje nas vodi kulturnim putevima Istre i Dalmacije, te koje nam pripovijeda o njezinim ljudima i običajima. Bahrova knjiga o Dalmaciji jedna je od najvažnijih knjiga austrijske moderne o kojoj će biti riječi u 4. poglavlju.

²⁶ I. Pederin, op cit., str. 220.-222.

²⁷ ibidem, str. 272.

3. PAROBRODARSTVO I TURIZAM U DALMACIJI

Za razvoj turizma u današnjem smislu bilo je nužno ostvariti neke važne preduvjete, a to su u prvom redu prometna sredstva i mogućnost komunikacije. Uspostavljanje prvih parobrodskih linija i pojava, razvitak i usavršavanje željezničkog prometa na kopnu omogućili su početak razvoja turizma.

Hrvatski se turizam najprije počeo razvijati u gradovima Hvaru, Opatiji i Crikvenici, a Nijemci su bili ti koji su dali inicijativu. Gradnja željeznica u Hrvatskoj osamdesetih godina 19. stoljeća po inicijativi Dvora i bečkog krupnog industrijskog građanstva bila je prvi veliki korak u razvoju turizma kakvog poznajemo danas. Hrvatska tada nije uspjela privući standardnu elegantnu publiku duboka džepa, koja je navikla na udobnost Nizze, ali su bečke turističke sredine i agenti za nju uspjeli zainteresirati najotmjerenije i najekskluzivnije krugove visokog plemstva kojim su obilovali Njemačka i Austrija. Opatija je bilježila uspjeh u tom pogledu zbog dobrih željezničkih veza. Dalmacija je tek kasnije spojena s unutrašnjosti, stoga nije mogla razvijati turizam kao i sjeverni dio Jadrana. Opatija je 1883. godine brojala 1412 posjetitelja, a 1893. godine čak 8226. Dalmacija to tada nije mogla postići zbog slabe željezničke povezanosti, pa je tražila da se poveže sa Zagrebom. Međutim Ugarska se opirala povezivanju Dalmacije sa Zagrebom kako Split ne bi postao suparnikom Rijeci.²⁸

Prirodne ljepote i povijesni spomenici na Jadranu, zajedno s izuzetno povoljnim klimatskim uvjetima, predstavljali su odličnu osnovu za razvitak turizma. U razvitku pomorstva na istočnoj obali Jadrana osnivanje Austrijskog Lloyd predstavlja početak novog razdoblja.

²⁸ I. Pederin., op cit., str. 210.-212.

3.1. Putovanja u organizaciji Austrijskog Lloyd

Važno austrijsko pomorsko poduzeće, Austrijski Lloyd, osniva se 1833. godine u Trstu, kao agencija i zajednica pomorskih osiguravatelja i privrednika, koja je trebala skupljati informacije važne za trgovinu i promet brodova u Europi i Aziji. U kolovozu 1836. godine osniva se sekcija Lloyd koja počinje djelovati kao Društvo za pomorsku plovidbu, u počecima orijentirana na područje Egejskog mora i Bliskog istoka. Prva linija bila je održavanje poštanske službe između Trsta i luka na Levantu²⁹. Iste godine Društvo kupuje prve parobrode, preuzima liniju Trst-Venecija te se planira proširenje na Istru i Dalmaciju. Dana 12. travnja 1837. godine u Trst je stigao prvi Lloydov parobrod *Nadvojvoda Ludovik*, kojemu je trebalo 14 dana plovidbe da stigne od Trsta do Carigrada (Istanbul). Godine 1838. bila je uspostavljena linija Trst-Kotor te je iste godine Lloyd kupio 10 parobroda.³⁰

Prva redovita pruga Trst-Dalmacija uspostavljena je 20. kolovoza 1838. godine parobrodom *Baron Stürmer*. Putovanja su ovisila o vremenskim prilikama i godišnjem dobu, a parobrod je pristajao u Malom Lošinj, Zadru, Šibeniku, Splitu, Hvaru, Korčuli, Dubrovniku i Kotoru. Agencije Lloyd su objavljivale broj putnika u tim lukama, stoga možemo pratiti razvoj turističkih putovanja na Jadranu. Turizam u Hrvatskoj tada je ostao i dalje povlasticom velikaša i krupnog bečkog građanstva, koji su se u Dalmaciji bavljali i od dalmatinskog turizma vukli korist. Engleskinja Mauda M. Holbach je u uvodu svog putopisa napisala zahvalu upravi Lloyd i dalmatinskom namjesniku na preporukama i pomoći prigodom njezina putovanja u Dalmaciju.³¹

Početak 20. stoljeća, u doba kada počinje zlatni vijek jadranskog turizma, pojavljuje se putopis s Lloydovih izleta. Plan puta, odnosno turistički vodič Lloydova kružnog putovanja, odigrao je veliku ulogu u stvaranju masovno prihvaćenog štiva o Dalmaciji.

²⁹ Istarska enciklopedija, <http://istra.lzmk.hr/clanak.aspx?id=132>, 5. siječnja 2016.

³⁰ G. Tudor, *Parobrodarstvo i turizam u Dalmaciji*, Hrvatski pomorski muzej Split, Split, 2007., str. 7.

³¹ . Pederin., op cit., str. 222.

3.1.1. Parobrodi i putnici Austrijskog Lloyd

Prvi parobrodi nisu pružali udobnost putnicima iako su najvećim dijelom bili namijenjeni za prijevoz putnika i prtljage. Na pruži Trst-Kotor nisu postojali kreveti za putnike, premda je putovanje trajalo i do pet dana. Tek kasnije se počinje misliti na udobnost putnika. Cijene prijevoza su bile poprilično visoke, a putnici su morali osim karte platiti prijevoz prtljage, osiguranje života i prijevoz posebnih vrijednosti (zlatu, nakit i slično). Uprava Lloyd je na brodu pripremala i hranu koja se dodatno naplaćivala. Do kraja 19. stoljeća u dalmatinskim gradovima su se gradile i uređivale luke da bi pristanak parobroda bio što lakši i brži.

Uglavnom se putovalo iz poslovnih razloga, a rijetki su bili oni koji su putovali iz zabave. Putnici su većinom bili diplomati i trgovci. Dolazak parobroda u luku grada bio je poseban događaj za sve mještane. U Dubrovniku se, primjerice, vješala bijela zastava kao znak dolaska parobroda. Kasnije se Lloyd sve više razvijao i počeo je ulagati u kvalitetu i sigurnost parobroda. Drveni su se brodovi zamijenili željeznima. Krajem četrdesetih godina 19. stoljeća Lloyd već ima i jedan odjel za reklamu koji se zvao *Literarisch-artistische Abteilung*. Oni su izdavali publikacije u kojima putem zabave čitanja nastoje pobuditi zanimanje za putovanje. Putopisac nije više samo uhoda ni izvjestitelj nego umjetnik koji će tekstom raspaliti maštu čitatelja i pobuditi ga na putovanje.³²

Godine 1865. porinut je prvi željezni parobrod izgrađen za istočnu obalu Jadrana, brod *Austria*, namijenjen prijevozu putnika, prtljage i pošte.

Uprava Lloyd, u cilju povećanja zarade i jačanja putničkog prometa, 1850. godine osniva književno-umjetnički odjel kojemu je cilj bio slikati i objavljivati fotografije Dalmacije. Kasnije objavljuje i turističke prospekte i brošure te razvija svoju vodičku službu. Osim redovitih linija, Lloyd uvodi i povremene izletničke linije četrdesetih godina 19. stoljeća. Tada se kreiraju izleti morem koji potiču razvoj turizma na istočnoj obali Jadrana. Prvi društveni zabavni izlet sa 153 putnika bio je organiziran 10. kolovoza 1844. godine u organizaciji Austrijskog Lloyd. Iste godine iz Zadra je parobrodom u Šibenik stigla grupa putnika koja je razgledala obližnje slapove Krke.

Željezničko povezivanje prvo Trsta (1857.), a potom i Rijeke (1873.) s kontinentalnim dijelom Monarhije, omogućilo je putnicima iz drugih dijelova države da vlakom dođu na

³² Pederin., op cit., str. 129.

Jadran i potom se ukrcaju na parobrod. Počinju prva organizirana putovanja u dalmatinske luke. U Dalmaciji tada nisu postojali uvjeti za prihvat gostiju, stoga su putnici očekivali osim smještaja na brodu i različite sadržaje. Lloydova *Thalia* je nakon preuređenja 1907. godine postala najluksuzniji salonski parobrod na području Monarhiji. Imala je 26 jednokrevetnih, 70 dvokrevetnih i četiri luksuzna apartmana s električnim centralnim grijanjem.³³

3.2. Otkriće Dalmacije prvim kružnim putovanjima

Jedan od prvih koji je stigao Lloydovim parobrodom na Jadran bio je saksonski kralj Fridrich August, koji je 1838. godine krenuo na trojedno krstarenje. Oduševljeni je botaničar stigao tek izgrađenim parobrodom *Conte Mitrowsky*, kojeg mu je na raspolaganje stavio Lloyd.³⁴ F. August se s pratnjom iskrcavao i razgledavao najvažnije znamenitosti dalmatinskih gradova. Međutim, budući da se tu radilo o pojedinačnom putovanju kralja s brojnom pratnjom, njegovo putovanje ipak ne možemo smatrati prvim organiziranim turističkim putovanjem.

Umjetnik i putopisac Giuseppe Rieger plovio je redovnim parobrodskim linijama Austrijskog Lloydovog i oslikavao plovidbene rute, navigacijske objekte, luke i brodovlje. Naručitelj crteža je bio Austrijski Lloyd. Uz krajolik Rieger se potrudio predložiti najbitnije geografske elemente. Rieger je važan zbog panoramskog oslikavanja istočne jadranske obale na potezu od Trsta do Budve sredinom 19. stoljeća. Najprije je crtao panoramske prikaze područja od Trsta do Pule, a kasnije obalu od rta Kumpar sve do Budve što objavljuje u djelu *Panorama della Costa e dell Isole di Dalmazia nei viaggi dei Piroscafi del Lloyd Austriaco* koja je objavljena 1845. godine. Nakon uvodnog dijela panoramski je prikazao istočni dio Jadrana tijekom povijesti, a zatim panorame Dalmacije.³⁵

Osamdesetih godina 19. stoljeća počelo se s organiziranim putovanjima prema Sredozemlju. Tek nam kraj 19. stoljeća donosi prve prave grupne turističke posjete Splitu i ostalim

³³ ibidem, str. 7.-16.

³⁴ I. Pederin, op cit., str. 115.

³⁵ V. Poslončec-Petrić, M. Lapaine, Panorame Dalmacije Giuseppea Riegera (napisao Mithad Kozličić), *Kartografija i geoinformacije*, vol. 2, 2. rujana 2015., 146.-148.

gradovima Dalmacije. Lloyd je od 1884. godine, kada je slikar Eugen von Ransonnet-Villet probio dinamitom ulaz u Biševačku Plavu špilju, krenuo sa organizacijom izleta u Dalmaciju.

Bečki Znanstveni klub (Wissenschaftlicher Club) bio je prvi koji je 1885. godine organizirao putovanje duž dalmatinske obale Lloydovim parobrodom *Hungaria*. Organizirao se skupni izlet na Biševo, te je tako Biševo postalo *österreichisches Capri*, a njegova Plava špilja nazvana je *plavom* po *Grotta Azzurra* na Capriu. Šezdesetak izletnika iskrcalo se u Zadru, gdje su bili svečano dočekan s glazbom i vlastima.³⁶ Otada svake godine Lloyd organizira redovite izlete u Dalmaciju, koji se obično ovjekovječe nekim putopisom, što je dokaz zanimanja krupnog bečkog građanstva za Dalmaciju.

Austrijski turistički klub (Österreichischen Touristen Club), također iz Beča, od 1889. godine počinje organizirati kružna putovanja posjećujući najvažnije dalmatinske destinacije. Putovanja su se obično organizirala tijekom proljeća. Sve do početka Prvog svjetskog rata izletnici su uživali u posjetima Zadru, Šibeniku, Splitu, Trogiru, Solinu, Hvaru, Biševu, Korčuli, Dubrovniku, Kotoru, a čak bi išli i vlakom do Mostara i Sarajeva.

³⁶ G. Tudor, op cit., str. 209.

4. DALMACIJA U DJELU HERMANNA BAHRA

4.1. O putopiscu Hermannu Bahru

Herman Bahr rođen je 19. srpnja 1863. godine u Linzu. Poznati je austrijski književnik koji je bio zagovornik naturalizma, romantizma i simbolizma. Studirao je pravo, klasičnu filologiju i nacionalnu ekonomiju u Beču, Grazu, Czernowitzu i Berlinu te nakon toga radi za brojne novine. Prvu fazu njegove karijere označava njegov kritički rad na temu *Zur Kritik der Moderne* i *Die Überwindung des Naturalismus* ili prevladavanje naturalizma. U tim je studijama pokušao pomiriti naturalizam s romantizmom. Od 1891. do 1912. godine živio je u Beču gdje je bio pokretač i urednik bečkog tjednika *Die Zeit*, a kasnije je prešao u *Neues Wiener Tageblatt*. Godine 1903. bio je imenovan za ravnatelja berlinskog Deutsches Theatera Maxa Reinhardta. Godine 1912. seli u Salzburg, a već 1916. objavljuje da napušta bezbožništvo i da se vraća katoličkoj vjeri.

U 1907. godini objavljuje izuzetan esej *Wien* u kojem piše o duši grada Beča, koji je na kraju bio zabranjen. U svijetu je Bahr poznat kao romanopisac, dramaturg, putopisac, esejist, kritičar, no uz njegovo se ime najviše veže glas koji je stekao kao odlučni zagovornik radikalnog moderniteta u umjetnosti i kulturi. Za vrijeme prvog svjetskog rata, pod utjecajem katoličanstva, Bahr piše roman *Himmelfahrt* (1916) ili *Uzašašće*, kojim predstavlja nepokolebljivu katoličku misao u svojoj zemlji. Neka od njegovih djela su još i romani *Theater* (1897), putopisi *Russische Reise* (1891) i *Dalmatinische Reise* (1909) te autobiografska knjiga *Selbstbildnis* (1923).³⁷

Bahrova knjiga *Dalmatinsko putovanje*, koja je ujedno bila polazna točka ovog završnog rada, pravi je dragulj austrijske secesije i knjiga zahvaljujući kojoj postajemo svjesniji kulture i ljepote koja nas okružuje. Bahr se ovim putopisom obraća suvremenom Austrijancu kojemu želi dočarati prostore hrvatske obale čak i ako nikada tamo ne putuje. Želio je da tamo stignu pomoću ove knjige. *Nostalgija koju Bahr na nas prenosi svojom knjigom o Dalmaciji posve je u skladu s onim što najbolja moderna literatura ima danas ponuditi.*³⁸

³⁷Encyclopedia Britannica, Hermann Bahr, <http://www.britannica.com/EBchecked/topic/49046/Hermann-Bahr> 6. veljače 2016.

³⁸H. Bahr, *Dalmatinsko putovanje*, Grafički zavod Hrvatske, Zagreb, 1991., str. 154.

Austrijsko novinarstvo spominjalo je Hermanna Bahra kao *otkrivača Dalmacije* jer je on otkrivao dalmatinsku umjetnost i književnost, hrvatsku modernu i pokazao da Dalmacija može imati ulogu u stvaranju austrijske moderne književnosti. Bahr je u Dalmaciji pronašao suvremenu i modernu hrvatsku književnost, osvrćući se na Milana Begovića i don Franu Bulića.³⁹

4.2. Putopis *Dalmatinsko putovanje*

Dalmatinsko putovanje (1909.) Hermanna Bahra slijedi rutu Lloydovih parobroda noseći titulu jednog od najvažnijih eseja austrijske moderne. Krajnja književna vrijednost ovog djela upravo je Dalmacija u kojoj je sve kultura, pa i krajolik. Dalmaciju autor doživljava kao nepoznatu i egzotičnu pokrajinu koju valja otkriti. U Dalmaciji Bahr nalazi put k samom sebi, a intelektualno ja otkriva umjetnost uvjetovana kulturnim nasljeđem i kulturnom uzajamnošću. Piščevo putovanje u Dalmaciju i njegovi osobni doživljaji nisu vezani za Dalmaciju kao predmet njegova djela i zbog toga se može zaključiti da ovo nije putopis u pravom smislu riječi.⁴⁰ Ovdje umjesto suhoparne vrste putopisnog teksta možemo pronaći piščev individualni doživljaj s jedne strane i njegovu osobnost, čudi i želje za potpunom izvornošću misli s druge strane. Dalmatinsko putovanje je pisano u vrijeme kada Dalmacija nije bila poznata Europi u pravom smislu riječi. Hermann Bahr je jedan od onih koji je pokušao i najudaljenijem Austrijancu približiti kulturu i način života jednog običnog stanovnika Dalmacije. Tijekom svog putovanja bilježi svoje osjećaje, misli i želje koje ga prate i iznosi sve što uči o *zemlji Sunca* – Dalmaciji.

Bahr svoj putopis započinje izricanjem čežnje za jadranskim plaventilom na snijegu dalekog Semmeringa: *Evo ga opet! Uvijek u ovo doba. Kada se veljača proteže u golim granama. Često mi se već o Božiću događa da, sanjkajući se na Semmeringu od Doppelreitera prema Wolfsbergkogelu, najednom ugledam more, plavo more. Samo načas. Vjetar me zasje snijegom, iglice se rastope, ovlaže mi se oči; i, kako ih moram sklopiti, zbude se da vidim plavo more. Vjeđe, čvrsto stisnute zbog bodljikava snijega, daju mi vidjeti plavo more. Samo načas. Već sam ponovno budan i gledam Eselstein, tamo prijeko pred sobom, u lelujavu sivilu. Plavo su mi more dočarale samo moje vjeđe. Samo načas. No ono je taj čas bilo u*

³⁹ I. Pederin, op cit., str. 265.

⁴⁰ ibidem., str. 292.

meni. I usred maglene pare i bodljikava snijega sada najednom ponovno znam da negdje postoji plavo more. I dok zatim, od postaje uz brdo pokriveno mekim snijegom, daščući vučem svoje saonice, sve u meni govori: Plavo, plavo, plavo! Meni je to kao kakva čarobna riječ koja može smiriti svaku čežnju.⁴¹

Put u zemlju Sunca, Dalmaciju, ga ponovno vraća u život. Putovanje uspoređuje s hodočašćem koje ga ozdravlja od tjeskobe i tuge. Na početku djela kritizira tadašnje putnike koji ne komuniciraju s lokalnim stanovništvom i koji glume *Europu*. Početna točka njegova putovanja je grad Trst, kao i mnogim putopiscima koji su opisivali Jadran: *Čudnovat je Trst. Vrlo lijep kraj. Ljepši od Napulja. Ali baš nikakav grad. Čovjek se čuti kao da je tu baš nigdje. Čini mu se kao da se kreće u nestvarnomu.*⁴²

Na putovanje je krenuo Lloydovim parobrodom, a brod mu se zvao *Barun Gautsch*. Važna veza, koja je ujedno omogućila pisanje djela Hermana Bahra, pokrenuta je daleke 1838. godine, kada je uspostavljena linija Trst-Kotor. Ova je linija obuhvaćala putničko-teretne luke u Istri i Dalmaciji. Uključivala je plovidbu preko gradova Pirana, Umaga, Novigrada, Poreča, Rovinja, Fažane, Pule, Malog Lošinja, Rijeke, Zadra, Splita, Dubrovnika, Kotora, Drača i drugih odredišta.⁴³ *Barun Gautsch* je bio luksuzni putnički parobrod koji je prometovao na već spomenutoj trasi, koju je prelazio u nepuna 24 sata.⁴⁴

Hermann Bahr u svom putopisu daje osebujne opise likova koje susreće na putovanju. Na početku su to osobe koje je upoznao na brodu. Daje opis kapetana Zamare: *Okretan, spretan, hitar, čio, osoran i dobroćudan...*⁴⁵ Opisuje i starijeg gospodina duhovnika: *Visok, star, težak, a tako koščata, mučna, naborana lica, koje kao da se okolo naokolo sastoji od burmuta.*⁴⁶ Jako je malo ljudi bilo na brodu, svega njih desetak. Dok se približava gradovima Poreču i Rovinju obala mu se doima kao kakva izumrla zemlja. Gradovi mu izgledaju napušteno i propalo. Može se priznati da navedeno u to vrijeme nije bila dobra reklama spomenutih gradova čitateljima.

Prolazeći Fažanskim kanalom, pokraj Brijuna, njegovo se srce smije: *Sad smo u Fažanskom kanalu. Pokazuju se Brijuni, Kupelwieserovo carstvo. Tu se moje srce smije. Do prije*

⁴¹ H. Bahr, op cit., str. 5.

⁴² H. Bahr, op cit., str. 12.

⁴³ Austrijski Lloyd, Društvo za pomorsku plovidbu, <http://istra.lzmk.hr/clanak.aspx?id=132>, 12. rujna 2015.

⁴⁴ Baron Gautsch: U kolovozu 100. obljetnica potonuća, http://www.glasistre.hr/vijesti/pula_istra/baron-gautsch-u-kolovozu-100-obljetnica-potonuca-446904, 12. rujna 2015.

⁴⁵ ibidem., str. 24.

⁴⁶ ibidem., str. 25.

nekoliko godina govorilo se u Puli: *Naše su prokletstvo Brijuni, tu pred nama nalazi se to žarište malarije i okružuje sve! U Puli su bili činovnici, u Puli su bili admirali, u Puli su bili generali, i svi su govorili: Ti prokleti Brijuni, s malarijom! Govorili su to i nisu činili ništa. Dok nije došao Kupelwieser.*⁴⁷ Ističe da su Brijuni do dolaska Kupelwiesera bili malarično područje kojima se nitko nije želio baviti, a sada su zahvaljujući njegovoj upornosti to otoci puni cvijeća i voća. Također, Kupelwieser je želio rasteretiti pulsku ratnu luku i od kupljene medulinske stvoriti trgovačku. Međutim, ministarstvo je guralo jedne protiv drugih. U ovom dijelu Bahr izričito želi pojasniti tadašnji način vladanja: *Vlada se time što svatko traži svoju dobit u susjedovu gubitku.*⁴⁸ U ministarstvu su potajno gurali jedne protiv drugih, sve dok i jedna i druga strana nisu bili zadovoljni ako ni drugi ništa ne dobije. U današnje vrijeme, gotovo stoljeće nakon pisanja ovog djela, susrećemo se sa istim problemima koje Bahr uočava u našim krajevima.

Herman Bahr se kritički osvrnuo na modernu Pulu i u putopisu poslao sliku o tom gradu: *U Puli smo. Dok uplovljavamo mimo grebena, tornjeva, bedema, šipaka i visokih ratnih brodova, vjetar razdire oblake, izbija sunce, kroz lukove arene plavi se nebo. Meni je uvijek iznova čudo vidjeti je... A cijeli taj nečisti žuti grad izgleda pokraj toga kao da je samo naslikan, na rupičastu platnu koje se prelijeva...*⁴⁹

Dalje stižu do *opakog Kvarnera* i otoka Cresa za koji kaže da je *gol, kamenit i siv*. Opisuje vrijeme, otoke i sve što je ugledao s broda. Kada je stigao do Velog Lošinja nabraja sve biljke koje ga nastanjuju počevši od agave, plavog ružmarina, tamnog lovora, palme sve do naranči, oleandra i masline. Bahr zaista želi prikazati što sve gradovi i otoci imaju. I naravno, uvijek spominje to lijepo plavo more i sunce.

Nakon kratkih opisa prirode koja ga okružuje, Bahr se vraća opisu ljudi koje susreće na brodu: *Jedan od njih je čovječuljak vrlo velika, široka, glatko izbrijana lica, koja, žustro upitnih očiju, ima u sebi nešto djetinjasto začuđeno. Osorno stupa on punim korakom po brodu, s rukama u džepovima, nacerenih usta, i zna sve.*

⁴⁷ Ibidem, str. 28.

⁴⁸ ibidem, str. 29.

⁴⁹ ibidem, str. 30.

Napokon stiže u i zemlju sunca – Dalmaciju: *Zadar. Tu se ponajprije vidi samo dug bijeli zid. Malo pomalo opaža se da bi taj dugi bijeli zid trebao predstavljati kuće. To su građevine takoreći srednjega roda. Čovjek ne može zamisliti da tu stanuju muškarci ili žene i ljudi.*⁵⁰

Opisuje slavnu zadarsku obalu koja je ponos austrijske uprave. Bahr kaže da je zadarska obala simbol austrijske uprave u Dalmaciji i da zaslužuje slavu. U tom trenutku uza se ima knjigu *The Land where East meets West* Engleskinje Maude M. Holbach, u kojoj se govori o tome kako Zadar više nije Europa, bez obzira na kartu te da je to tuđa zemlja. Herman Bahr navodi da je Dalmacija neistražena zemlja, a da ima mnogo toga što se vrijedi otkriti. Tu se nalaze vrijedne kulturno-povijesne građevine poput crkve svetog Donata, zadarskog muzeja i zadarske stolne crkve od koje je ostao samo jedan stup.

Nakon Zadra Barun Gautsch plovi pokraj Zaravecchije, grada Biograda na moru. Za nju autor kaže da je *grob starog sjaja*⁵¹ Sreća je što ljudi ne uče čitati ni pisati pa ne znaju kakav je to prije bio grad, inače bi im sram i gnjev odavno izbili iz glave poslušnost.

Od Zadra do Dubrovnika, njegove sljedeće postaje prošlo je devet sati. Stigao je u Gruž, luku grada Dubrovnika koja je u kiši: *Gruž u kiši. Tako još nikad nisam vidio zaljev. Pri duši mi je kao kada čovjek kakvu vedru ženu, koju poznaje samo sa svečanosti, najednom vidi u crnini. Jer, kada ovdje sunce sja, čini se kao da je sunčani sjaj vlasništvo zaljeva.*⁵²

Isplovljavaju iz luke, prolazeći pokraj poluotoka Lapada. Ugledavši Dubrovnik kaže: *Najednom se pred nama pojavi stari grad Dubrovnik, ulazeći svojim stijenama i svojim bedemima u pjenušavo more; i ne zna se što je stijena, što bedem, što je naraslo a što stvoreno, što je od vječnosti a što djelo vremena; tako su divno ovdje jedno drugomu pružili ruke zemlja i čovjek. To daje ovom jedinstvenom gradu njegovu uzvišenost, kakvu pak nema nijedan drugi grad na Zemlji.* Ovaj realističan opis grada Dubrovnika doista svakom čitatelju može predočiti izgled grada i ljepotu njegove baštine.

Došavši u Herceg-Novi opisuje prastare zidine koje ga okružuju, planinu Lovćen i crnogorske seljake koje uspoređuje sa Škotima: *Ali pred nama gleda ovamo velika cesta, koja polagano vijuga u brda, gore je čuvaju dvije tvrđavice, to je put u Krivošije, k divljim pastirima u*

⁵⁰ ibidem, str. 33.

⁵¹ ibidem, str. 37.

⁵² ibidem, str. 39.

*opancima, kratkim hlačama i mrkom suknu hrapave košulje; oni su, po nošnji i ćudi, naši Škoti.*⁵³

Parobrod se ponovno vraća do Gruža. *Prošlost je ovdje tako jako prionula, da se još uvijek posvuda osjeća dah povijesti; i grčki i bizantski i mletački sjaj govori kraljevskim glasom iz svakog kamena. Preko brda i preko mora ovaj je grad nekoć slao svoju robu u daleki svijet, jednako su mu bili milostivi Karlo V. I Cromwell, jednako mu iskazivali svoju naklonost papa i sultan. Sve je to nestalo, ali je grad Dubrovnik ostao.*⁵⁴ Navodi da je u Dubrovniku prije živjelo oko četrdeset tisuća stanovnika, dok ih sada u gradu nema ni osam tisuća. Danas je slika Dubrovnik slična onoj prije nego je Bahr zakoračio u ovaj *žuti grad uz plavo more*. Dubrovnik danas nastanjuje oko četrdeset tisuća stanovnika, što je peterostruko više od Bahrove brojke početkom 20. stoljeća. Prolazeći glavnom živom kucavicom, Stradunom, opisuje: *Čovjek ima osjećaj da korača kroz dugu usku dvoranu*. Opisuje Trg sv. Petra, strme uličice, Knežev dvor, Carinarnicu, kuće i ljude koje susreće. Iznosi svoja zapažanja o kulturi i životu stanovništva. Prema Bahru Austrijanac se u *svojoj zemlji osjeća zlostavljenim* i da mu nigdje drugdje nije dobro.

Za analizu razvoja turizma na našim prostorima krajem 19. i početkom 20. stoljeća korisni su opisi hotelske infrastrukture koja se u to vrijeme tek počela razvijati. Bahr je prenoćio u hotelu *Imperial* koji je bio prvi moderni smještajni objekt vezan uz razvoj pomorstva na našoj obali. Otvoren je 29. siječnja 1897. godine na inicijativu barona Viktora Kalchberga, predsjednika Austrijskog Lloyda, koji je htio razviti hotelsku ponudu Dubrovnik za bogate Austrijance. Smještajni kapacitet Imperiala tada se sastojao od 70 soba opremljenih stilskim namještajem te je također sadržavao vlastitu električnu rasvjetu, centralno parno grijanje, sobnu signalizaciju, salone, restoran, kavanu i vidikovac. Još je bitno spomenuti da je tada hotel *Imperial* (slika 1.) bio najposjećeniji upravo zimi zbog blagog podneblja za putnike iz sjevernih krajeva.⁵⁵ Upravo ovdje se vidi važnost razvoja parobrodarstva zbog povezivanja tada daleke Dalmacije sa sjevernim dijelom Jadrana i početka razvoja turizma na ovim prostorima.

⁵³ ibidem, str. 42.

⁵⁴ ibidem, str. 52.-53.

⁵⁵ 116 godina hotela Imperial, Dubrovački list, <http://www.dulist.hr/116-godina-hotela-imperial/27151/>, 4. ožujka 2016.

Slika 1. Hotel *Imperial* u Dubrovniku



Pogled na park hotela „Imperial“ prije 1905. godine

Izvor: <http://www.dubrovnik-turistinfo.com/?dubrovnikturist=vijesti&idKat=8&id=7095> 4. ožujka 2016.

U svojoj knjizi Bahr naglašava važnost književnika iz Dubrovnika, poput Šiška Menčetića, Džora Držića i Ivana Gundulića, za koje su sve generacije zasigurno čule.

Bahr se družio s Dubrovčaninom Matejom Sarićem koji samo želi mirno raditi i zarađivati u svom gradu: *Lijepa je zamisao da se sruši klaonica i ondje izgradi put uz more sve do plivačke škole, koji bi bio premac onomu u Opatiji; i onda na kraju, tamo u Svetom Jakovu, s pogledom na more i na šumovit Lokrum, velik hotel. Jer nije istina, uvjerava me, da oni ne žele strance, kako ih ogovaraju u Beču; samo ne žele nikakav umjetni turizam koji ne pita za potrebe domorodaca i na prijevaru im odnosi svu dobit, jer ih ne razumije i ne vjeruje im!*⁵⁶

Bahr je tvrdio nešto što je aktualno i danas a to je da se bez pogibelji može reći da su Srbi i Hrvati dva različita imena istog naroda: *Oni govore istim jezikom, iste su rase, a ni religija ih ne razdvaja budući da ima i katoličkih srba.*⁵⁷

Bahr je dao još jedan zanimljiv opis: *Habitus je tih Hrvata: meka tamna kosa, najčešće posve kratko ošišana, brčići, žuto lice mutna sjaja, tanak ravan nos drhtavih nosnica, bademaste oči, koje, umorno i pospano, koso žmirkaju ispod spuštenih vjeđa, glas mekan i tužan.* Osim

⁵⁶ H. Bahr, op cit., str. 65.

⁵⁷ ibidem, str. 66.

toga, u daljnjem opisivaju Hrvata, za njih kaže da su tjeskobni i da su vjerne sluge. Može se zaključiti da su već tada postojali mnogobrojni stereotipi vezani za Hrvate.

Bahr tadašnje malobrojne turiste kritizira tvrdeći da ih na putovanju zanima samo hrana. Katkada unajme vodiča da ih *goni* kroz grad i nestrpljivo im dobacuje podatke iz bedekera. *I odu iz zemlje a da nikada nisu progovorili ni riječ s kojim od njezinih stanovnika.*⁵⁸ Kaže da postoje dvije vrste putnika, a to su bogati i siromašni putnik. Bogati putnik za zemlju ima samo gospodarstvenu vrijednost, dok siromašan putnik ima i duhovnu jer on upoznaje narod i narod njega. Za njega će Dalmacija biti nemoguća, ako se jednom sazna za nju.

Stigavši u luku grada Splita Bahr iznosi svoje doživljaje o onome što ga je dočekalo: *Ovaj grad sjedi u palači. Jedan stari čovjek sagradio je kuću svojoj samoći, i u tu kuću skrilo se onda tri tisuće ljudi. Pokojnik se još uvijek brani i hoće biti sam. Ali živi ne pitaju i protiskuju se i posvuda je buka. U jakim starim zidinama probili su male prozore, i odozgor visi cvijeće u cvatu, i pozdravljaju nasmijane usne. To je silan primjer jakih ljudi, koji štiju samo svoj navalni, bujni, žarki život. Nema grada u kojem je zov života jači. S visokih tornjeva, iz dubokih podruma, u uskim uličicama, među stupovima, kroz vrata bunovno kliče život. Ovdje nema ni četrdeset tisuća ljudi, ali čovjek misli da je među stotinama tisuća. Tako glasno tutnji ovdje korak života.*⁵⁹ Iz navedenog citata zaključujemo kako je život u Splitu drugačiji nego u ostalim mjestima koje posjećuje Bahr. On opisuje vitalnost i vedrinu Splitskana. Nekada šutljiva palača cara Dioklecijana danas je bučan i veseo grad pun ljudi. Dioklecijanovu palaču stanovnici rado nazivaju i *Muzej na otvorenom* zbog svoje bogate arhitekture, priče koju prenosi generacijama, žive povijesti i značaja.

Kavana *Troccoli* (slika 2.), koju Bahr živo opisuje, nekoć je bila najistaknutije sastajalište splitskih građana. U toj se kavani, za Stolom mudraca, krojila sudbina grada:⁶⁰ *A sada, na tržnici stupajući u kavanu Troccoli, najednom bivam otet, kao Faustovim ogrtačem. Vani je Istok u svim bojama, a unutra Quartier latin, s dugim kosama, lepršavim kravatama i halabukom zasopljениh govora.*⁶¹ Ova kavana igrala je važnu ulogu za grad u vrijeme između dva svjetska rata jer je bila središte modeliranja političke i umjetničke misli. Tu su se sastajali gradonačelnik dr. Ivo Tartaglia i odabrani istaknuti građani i umjetnici kao što su Emanuel

⁵⁸ ibidem, str.76.

⁵⁹ H. Bahr, op cit., str. 80.

⁶⁰ Zaboravljena splitska pjaca, Stare razglednice i fotografije Splita, <http://www.splitskerazglednice.net/2013/04/pjaca.html> 4. ožujka 2016.

⁶¹ ibidem, str. 81.

Vidović, Dinko Šimunović, Grga Novak, Ivan Meštrović, književnici Vladimir Nazor, Ivo Vojnović i drugi.

Slika 2. Kavana *Troccoli* u Splitu



Izvor: <http://narodni.net/tradicija-povijest-splitskih-kavana-drugih-ugostiteljskih-objekata/> 6. ožujka 2016.

Na slici je prikazana kavana *Troccoli* na Narodnom trgu, ili kako ga Splićani zovu *pjaci*. Poslije smrti vlasnika Troccolija kavana mijenja više vlasnika, od kojih je najpoznatiji Ivan Panachoff. Nakon Bahra su zasigurno ova kavana i druge bile predmetom opisa i divljenja mnogima. U ovome se razdoblju Split počinje pretvarati u moderan grad. Spominje i cara Dioklecijana kojeg opisuje kao dalmatinskog seljaka, koji je postao carem, mrzitelja Rima, okrutnog pustinjaka, čija se palača nakon njegove smrti polako pretvara u siguran grad za mnoštvo ljudi. Kaže da je glupo biti u tako glasnom gradu sam i gledati kamenje palače. Za njega hrana u Splitu nije zadovoljstvo te kritizira tadašnje konobare i restorane: *Mrzovoljasti konobari u mrljavim frakovima.*⁶² Zatim upoznaje groficu Oliviju i tzv. debelog starog gospodina s kojima odlazi u obližnju Salonu: *Tek zatim idemo u mrtvi grad Salonu, koji su nakon što je već u 4. Stoljeću prije Krista pružio gostoprimstvo grčkim kolonistima, zatim bio rimski, ugrožavan od Gota i Huna- godine 639. razorili Avari.*⁶³

⁶² ibidem, str. 83.

⁶³ ibidem, str. 86.

Don Frane Bulić, kojega posjećuje Bahr, u Salonu je izgradio veselu malu kuću sa svakojakim urnama, kamenjem od sarkofaga, kapitelima, natpisima i fragmentima. Zajedno sa ljudima iz različitih dijelova Europe razgovara o porijeklima i potomcima. *A budućnost počinje tek onda kada se u novu čovjeku saberu svi preci. U to se ufamo, s time se hrvemo, od toga bolujemo, mi. Ali sada se opet pojavila nova mladež.* Kaže da ova nova mladež više ne sumnja u ništa i ne strahuje. Oni čvrsto stoje, u pripravnosti i žele doživjeti Austriju.

Prolazi kroz Kaštela i kaže: *To je put sedam Kaštela. Warsberg je u pravu: I onaj tko je vidio najljepše krajolike Italije i južne Francuske, ovdje će još doživjeti radost. Samo je stanovnik ne doživljuje.*⁶⁴ Za njega je put od Solina do Trogira najljepši što postoji u Austriji. Opisuje strme stijene, blagu ljepotu širokih kanala, maslinike i vinograde, tišinu sela i bistrinu zraka koja ga okružuje. Tu bi i ljeti i zimi mogla biti Europa. Zemlja koja se nalazi podno Klisa bi mogla prehranjivati cijelu zemlju. Danas, nažalost, ne možemo posvjedočiti ovim lijepim opisima Kaštela jer je došlo do devastacije kaštelanske obale zbog nekontrolirane *divlje* gradnje stambenih objekata. Kaštela imaju velike mogućnosti za razvoj kulturnog turizma zbog brojnih kulturno- povijesnih spomenika, kulturnih manifestacija, priredbi, kao i nedovoljno istraženih arheoloških lokaliteta.

Bahr stiže do Trogira, nasuprot otoku Čiovu, gdje je sve sablasno uz plavo more na milom sunašću. Nepodnošljivo mu je to što sva zemlja i novac pripadaju gospodarima, dok je siromasima zabranjen pristup istini i ljepoti: *Ponekad se tako stidim te poželim nestati, otići van u prostranstvo zemlje i k ljudima, zbiljskim ljudima, i postati putnikom u narodu, jer više vrijedi pomoći jednomu jedinom čovjeku nego samotno uživati u smionim mislima i uzvišenim ugođajima, i jer u životu uživa tek onaj tko posvuda na svojim putovima za sobom ostavlja radost.*⁶⁵

Vraća se u Split u vrijeme poklada, tiskaju se krabulje (maske) kroz grad, žare se oči, a zabava se zakuhtava. Za Bahra su najzgodnije Hrvatice između petnaest i dvadeset godina te ih opisuje kao ljupke kokete koje se sa svime igraju samo ne sa ljubavi. Kritizira društvo časnika koje se ne veseli i ne druži s civilima. Cijeli Split, kako ga Bahr naziva – Dioklecijanov grad, odzvanja veseljem i žudnjom.

Politički život početkom 20. stoljeća sastojao se, kako Bahr kaže, od Josipa Smodlake. On je imao svačije povjerenje i svi su ga slušali. Bio je opća radost zemlje, a Bahr ga je htio

⁶⁴ ibidem, str. 92.

⁶⁵ ibidem, str. 98.

upoznati. Kaže da takvih ljudi od povjerenja u Beču i Berlinu nema, da je to možda *kulturno* nemati. U potrazi za njim, skupio je cijelu omladinsku grupu koja ga je hitro odvela do Smodlakine sobe. Smodlaku opisuje kao inženjera, jake seljačke ćudi, nekoga tko se ne razbacuje riječima, čovjeka od računa i onog tko počinje pred svojom kućom. Bahr ga je upitao: *Pa, zar sam u Švedskoj?*, a Smodlaka mu odgovara: *Usporedba ne bi bila baš loša. Mi smo više Šveđani nego što se zna. Mi smo seljaci. Split je grad nastanjen seljacima. I sva je Dalmacija seljačka. No snaga je tih seljaka sputana.* Smodlaka kaže da oni žele na svoj način urediti zemlju, stvoriti više mogućnosti za stanovnike, smanjiti nepismenost seljaka, osnovati štedionice, jer žude za polaganim i seljačkim upornim razvojem Dalmacije.

Bahr zakorači nekoliko koraka i stupi iz dvadesetog stoljeća u četvrto, stiže kod don Frane Bulića. Kada započne govoriti o svojoj Saloni, visoki stari seljak odjednom postane fanatično mlad. Njegov svijet je Salona i Dioklecijanova palača, a sve ostalo ga zbunjuje. Ogorčeno priča Bahru kako je htio Dioklecijanovu palaču prijaviti kao državno vlasništvo, a oni u Beču nisu htjeli čuti za to jer nemaju novca. Bulić je već tada spominjao kako je prijeko potrebno sagraditi pravi muzej u Saloni jer će se tek tada sve moći napokon postaviti i rasporediti. Svim se silama borio za zemljište i novac od vlade, koja ipak na kraju nije dala novac.

Hermann Bahr je na kraju poručio austrijskoj vladi da moraju na Balkan jer je to snažni narod pun budućnosti. U njemu se probudila sigurnost jer zna da su to jaki ljudi s najvjernijim ljudima i žive u najljepšoj zemlji. Odlazi iz Dalmacije i siguran je da će uskoro sresti slobodan narod koji vjeruje u Austriju i jak je zbog Austrije.

Bahrov moderni esej o Dalmaciji je bio jedan od najčitanijih svog doba, čitali su ga u Dalmaciji, ali i stranci koji su u nju putovali. Kažu da je Bahr otkrio Dalmaciju u smislu da je otkrivao umjetnost, književnost i kulturu. Bahr nije htio pristati uz velikoaustrijski krug i Austriju je zamišljao kao kulturnu uzajamnost u kojoj će Slaveni sa svojom kulturom igrati ravnopravnu ulogu.

Ovom knjigom nam Bahr, stoljeće nakon što je pisao, prenosi nostalgiju jer nas potiče da cijenimo i volimo ove krajeve. Iz njegovih je zapisa vidljivo njegovo veliko zanimanje za starine, krajolike i kulturu Dalmacije. Ti lijepi krajolici pomogli su Hermannu Bahru da se uzdigne iz svakodnevnice. On u Dalmaciji pronalazi put k sebi samome, a sebe otkriva zahvaljujući kulturnom nasljeđu i baštini.

5. OSMIŠLJAVANJE KULTURNO-TURISTIČKOG ITINERARA KAO TURISTIČKOG PROIZVODA

5.1. Itinerar kao turistički proizvod

Itinerar je teoretski razrađen mogući plan putovanja (opisan na internetskim stranicama, u brošuri ili na letku) ali bez konkretne interpretacijske i uslužne podloge i podrške na terenu. Tematske rute su takvi turistički proizvodi koji spajaju odabranu temu s prirodnim i kulturnim atrakcijama, a koje se može obići prometnim sredstvima. Ruta je fizička dionica puta, označena i opipljiva trasa. Kulturna ruta je fizički opipljiva dionica koju definira inventar materijalnih i nematerijalnih, kulturnih i povijesnih elemenata, povezanih tematski koji unutar jedinstvenog konteksta rute tvore obilježenu i interpretiranu kontinuiranu cjelinu.⁶⁶

Prilikom razvijanja tematskih ruta, cilj mora biti snažno sudjelovanje u obilasku atrakcija i određenog područja. Uspješne primjere tematskih itinerara možemo pronaći u Europi i izvan nje, zahvaljujući međunarodnoj suradnji. Glavna atrakcija itinerara je samo putovanje i doživljaj stečen na itineraru, dok destinacija i ostale atrakcije na itineraru postaju manje važne. Kod planiranja itinerara vrlo je važno da se zaštite svi resursi.⁶⁷

5.2. Prijednog novog kulturno-turističkog itinerara - *Putevima Lloydovih parobroda*

Itinerar pod imenom *Putevima Lloydovih parobroda* obuhvaća gradove Poreč, Rovinj, Pulu, Rijeku, Zadar, Split i Dubrovnik. Petodnevni kulturni itinerar oživljava rutu Lloydovih parobroda ploveći istočnom jadranskom obalom. Itinerar je stvoren prema plovidbenom itineraru Lloydovog parobroda *Baruna Gautscha*, kojim je Hermann Bahr prije stotinjak godina putovao. Jedina razlika je ta što nas ovaj itinerar vodi hrvatskom obalom, odnosno, nije međunarodnog karaktera kao itinerar Austrijskog Lloydovog. Namijenjen je posjetiteljima koji su motivirani kulturnim turizmom na prvom mjestu zbog otkrivanja poznatih destinacija i upoznavanja jedinstvene kulturno-povijesne baštine. Jedan od razloga zašto se osmišljava

⁶⁶ ICOMOS, <http://www.icomos.org/xian2005/papers.htm>, 17.12.2015.

⁶⁷ The role and importance of cultural tourism in modern tourism industry, <http://cdn.intechopen.com/pdfs/35715.pdf>, 15.12.2015.

ovaj itinerar je i taj što se danas rijetko može naći itinerar koji vodi hrvatskom obalom, priča priču o povijesti i tradiciji i upoznava nas s različitim gradovima, a ujedno pruža jedinstven turistički doživljaj. Elementi itinerara *Putevima Lloydovih parobroda* su kulturni resursi, odnosno materijalna i nematerijalna baština, a kreiran je za posjetitelje motivirane kulturnim turizmom. Cilj koji se želi ostvariti je valorizacija kulturno-povijesne baštine, osiguravanje kvalitetne turističke ponude, promocija pomorskih linija koje dva stoljeća povezuju jadransku obalu i otoke i očuvanje kulturnog identiteta stanovništva.

1. dan

Itinerar započinje polaskom broda iz Poreča u ranim jutarnjim satima. Vozi se preko Linskog kanala kako bi posjetitelji mogli uživati u pogledu na jedan od najljepših krajolika Istre. Stiže se do prvog odredišta Rovinja, grada koji obiluje kulturno-povijesnom baštinom i bogatim kulturnim nasljeđem. Poslijepodne je slobodno za aktivnosti u gradu. Rovinjsku starogradsku jezgru obogaćuje prekrasno zdanje Crkve svete Eufemije, zaštitnice grada, s koje puca prekrasan pogled na cijeli grad, otoke i okolicu. Grad neiscrpne romantike, grad umjetnosti, dobre hrane, različitih utjecaja, sve to, a i još mnogo toga ga može opisati. Lutajući gradom živopisnih boja, prelijepe arhitekture nadahnite se romantikom i umjetnošću.

Nakon Rovinja uputili bismo se prema Puli, gradu udaljenom oko pola sata vožnje. Tijekom vožnje na brodu će se moći objedovati. Prva postaja u Puli je naravno pulska Arena, koja je najpoznatiji i najznačajniji kulturno-povijesni spomenik. Razgledale bi se još i znamenitosti poput Slavoluka Sergijevaca, Malog rimskog kazališta, Herkulovih i Dvojnih vrata. Preporučujemo i šetnju glavnom živom kucavicom centra Pule, Ulicom Sergijevaca te posjet pulskom Forumu, na kojemu se može odmoriti ili obaviti kupnju suvenira. U povijesti grada Pule važnu je ulogu imala Austro-ugarska monarhija jer se za vrijeme njezine vladavine izgradilo mnoštvo velebnih građevina koje i danas imaju neku funkciju, bilo stambenu, poslovnu ili povijesnu. Pula je u to doba bila važna austrijska ratna luka s izgrađenim snažnim sustavom modernih fortifikacija. Organizirano bi posjetili Povijesni i pomorski muzej Istre, smješten u središtu Pule, u utvrdi Kaštel, koji je pravi primjer fortifikacijske utvrde. Nakon razgleda posjetitelji bi slobodnu večer mogli iskoristiti za kupnju i odmor.

U večernjim satima dalje plovimo prema Rijeci.

2. dan

Ujutro stižemo u Rijeku, grad koji ima zanimljiv položaj i starogradsku jezgru. Jutro bismo proveli u razgledavanju nekih od spomenika grada poput Katedrale sv. Vida, crkve Uznesenja Marijina, Starih vrata i Trsata. Do Trsata ćemo se uspeti trsatskim stubama koje je 1531. godine dao izgraditi Petar Kružić, hrvatski junak u borbi protiv Turaka. Svetište Majke Božje Trsatske je sedamstoljetno mjesto vjerskog i kulturnog okupljanja ljudi iz različitih dijelova Hrvatske i svijeta. Razgledali bi crkvu Gospe Trsatske i njezinu unutrašnjost. Nakon razgleda grada posjetitelji će imati slobodno vrijeme na raspolaganju.

Slijedi ukrcavanje na brod, ručak, i daljnja plovidba u smjeru Dalmacije. U kasnim večernjim satima stižemo u Zadar, grad star gotovo 3.000 godina.

3. dan

Zadar je grad i luka sjeverne Dalmacije kao i središte najrazvedenijeg dijela jadranskog arhipelaga. Grad ima bogatu kulturno- povijesnu baštinu koju ćemo razgledati. Prva postaja je crkva sv. Donata, zatim romanička katedrala Sv. Stošije, Trg *pet bunara*, rimski forum, Morske orgulje i Pozdrav suncu. Nakon razgledavanja preporučujemo odlazak na stalnu izložbu crkvene umjetnosti *Zlato i srebro Zadra*, smještenu neposredno pored crkve sv. Donata u benediktinskom samostanu sv. Marije. Nakon posjeta Zadru, Hermann Bahr zapisao je: *Odavde bih jako volio poći u unutrašnjost, u Zemunik, gdje se sada među siromašnim seljacima u kamenoj pustinji gnijezde trapisti. Kad samo čuje njihovo ime, čovjek se oćuti nezemaljski i zanimjelo u svijetu. Ali to su vrijedni poljodjelci, uveli su moderan način rada i iskorištavaju jeftinu ljudsku snagu.*⁶⁸

Nakon Zadra, u večernjim satima, krećemo prema Splitu.

4. dan

Četvrti je dan posvećen gradu cara Dioklecijana, Splitu, ujedno najvažnijem i najvećem središtu Dalmacije. Prva postaja putovanja je dakako Dioklecijanova palača, spomenik na UNESCO-voj listi svjetske baštine, u kojoj ćemo provesti više vremena zbog različitih dijelova palače počevši od vrata u palači, carevog mauzoleja - crkve sv. Duje, središnjeg trga Peristila, Vestibula, Voćnog trga i Jupiterovog hrama. Zatim bi razgledali Prokurative, glasoviti mediteranski trg u središtu grada, koji je postao poznat kao pozornica festivala

⁶⁸ H. Bahr, op cit., str. 36.

zabavne glazbe *Splitski festival*. Slijedi slobodno popodne za posjetitelje koji mogu prošetati do vidikovca na Marjanu, ili po splitskoj rivi i guštati u pogledu na otoke Brač i Šoltu. Svakako preporučujemo i posjet Hrvatskom narodnom kazalištu koji se nalazi na početku Marmontove ulice. U večernjim satima krećemo za Dubrovnik.

5. dan

Peti, ujedno i posljednji dan putovanja, uključivao bi posjet Dubrovniku. Dubrovnik je živi spomenik koji čine povijesna jezgra sa Stradunom, Kneževim dvorom, Crkvom sv. Vlaha, Palačom Sponza, Orlandovim stupom, te zanimljive povijesne crkve, katedrale i gradske uličice. Prošetat ćemo gradskim zidinama koje su jedne od najočuvanijih fortifikacijskih sustava u Europi, dužine 1940 metara i koje uključuju pet tvrđava te šesnaest kula i bastiona. U prizemlju tvrđave smješten je Akvarij, a na prvom i drugom katu Pomorski muzej, koji ćemo također posjetiti. Nakon razgledavanja Dubrovnika posjetitelji bi ostatak večeri imali na raspolaganju za slobodno vrijeme. Predlažemo odlazak u Etnografski muzej koji čuva gotovo 5000 predmeta vezanih za povijest i baštinu Dubrovnika.

U večernjim satima napuštamo grad Dubrovnik i vraćamo se u Poreč, gdje ujedno itinerar završava.

6. ZAKLJUČAK

Živimo u zemlji bogatoj kulturno-povijesnim znamenitostima, netaknutom prirodom, tradicijom, starim zanatima, burnom poviješću i autentičnošću, a da toga nismo ni svjesni. Završni rad „*Dalmatinska putovanja- rutom Lloydovih parobroda*“ je nastao upravo iz razloga što se čitatelju želi prikazati povijest putovanja hrvatskom obalom i ponovno buđenje svijesti javnosti o baštini i kulturi koju posjedujemo. Kulturna baština i prirodne ljepote Hrvatske još uvijek nisu dovoljno prepoznate u svijetu. Jedan od glavnih ciljeva ujedno je i osmišljavanje novog kulturno-turističkog itinerara koji bi turiste vodio od Istre do Dalmacije i vraćao ih u prošlost, u doba kada je Hermann Bahr plovio našom obalom. Danas ne postoji sličan pomorski itinerar koji bi vodio turiste sličnom rutom, stoga bi ovaj mogao imati velikog uspjeha.

Putopis po kojem je napisan ovaj završni rad, *Dalmatinsko putovanje*, pisan je u vrijeme kada Dalmacija nije bila poznata Europi u pravom smislu riječi. Hermann Bahr je jedan od onih koji je pokušao i najudaljenijem Austrijancu približiti kulturu i način života jednog običnog stanovnika Dalmacije. Tijekom svog putovanja bilježi svoje osjećaje, misli i želje koje ga prate i iznosi sve što uči o *zemlji Sunca*, Dalmaciji. Bahr nam, i stoljeće nakon nastanka djela, prenosi nostalgiju jer nas potiče da cijenimo i volimo ove krajeve. Iz njegovih zapisa vidljivo je njegovo veliko zanimanje za starine, krajolike i kulturu Dalmacije. Ti lijepi krajolici su pomogli Hermannu Bahru da se uzdigne iz svakodnevnice. Hermann Bahr je putovao Lloydovim parobrodom *Barunom Gautschom*.

Zahvaljujući razvoju parobrodarstva na ovim prostorima, naši krajevi su postajali sve bliži strancima koji su ih postupno otkrivali. Uvođenje brodskih linija koje su povezivale Istru, Kvarner i Dalmaciju predstavljalo je veliku prekretnicu u povijesti turizma i putovanja Jadranom. Lloydovi parobrodi su omogućili prvo Austrijancima, a onda i ostalim Europljanima otkrivanje dalmatinske obale. Ujedno su bili i velika reklama naših prirodnih ljepota, kulturno-povijesne baštine, nematerijalne kulture i načina života. Razvoj i održavanje brodskih linija koje su povezivale Istru, Kvarner i Dalmaciju predstavljaju veliku prekretnicu u povijesti turizma i putovanja Jadranom.

Smatram stoga da se moramo okrenuti razvoju održivog pomorskog turizma na Jadranu i bolje povezati Sjever i Jug kako bi turisti mogli doživjeti sve prirodne i kulturne ljepote koje imamo.

7. LITERATURA

Knjige:

1. Bahr, H: *Dalmatinsko putovanje*, Grafički zavod Hrvatske, Zagreb, 1991.
2. Brešić, V: *Hrvatski putopis*, Naklada Divič, Zagreb, 1997.
3. Duda, D: *Kultura putovanja: Uvod u književnu iterologiju*, Naklada Ljevak, Zagreb, 2012.
4. Mønnesland, S: *Dalmacija očima stranaca*, Fidipid d.o.o. & Sypress Forlag, Zagreb, 2011.
5. Pederin, I: *Jadranska Hrvatska u austrijskim i njemačkim putopisima*, Nakladni zavod Matice Hrvatske, Zagreb, 1991.
6. Pederin, I: *Njemački putopisi po Dalmaciji*, Logos, Split, 1989.
7. Pedrin, I: *Povijesna poetika putopisa*, Franjo Kluz d.d. Omiš, Split, 2009.
8. Tudor, G: *Parobrodarstvo i turizam u Dalmaciji*, Hrvatski pomorski muzej Split, Split, 2007.

Internetski izvori:

1. Dubrovački list, <http://www.dulist.hr/116-godina-hotela-imperial/27151/>, 4.9.2015.
2. Encyclopedia Britannica, <http://www.britannica.com/EBchecked/topic/49046/Hermann-Bahr>, 6.02.2016.
3. Enciklopedija, <http://www.enciklopedija.hr/>, 2.10.2015. i 10.11.2015.
4. Fabrika knjiga, (<http://fabrikaknjiga.co.rs/rec/73/97.pdf>), 6.9.2015.
5. Glas Istre, http://www.glasistre.hr/vijesti/pula_istra/baron-gautsch-u-kolovožu-100-obljetnica-potonuca-446904, 12.9.2015.
6. ICOMOS, <http://www.icomos.org/xian2005/papers.htm>, 17.12.2015.
7. In Tech, <http://cdn.intechopen.com/pdfs/35715.pdf>, 15.12.2015.
8. Istarska enciklopedija, <http://istra.lzmk.hr/clanak.aspx?id=132>, 5.01.2016.
9. Narodni.net tradicija i običaji, <http://narodni.net/tradicija-povijest-splitskih-kavana-drugih-ugostiteljskih-objekata/>, 4.3.2016.
10. Proleksis enciklopedija, <http://proleksis.lzmk.hr/>, 10.11.2015.
11. Splitske razglednice, <http://www.splitskerazglednice.net/2013/04/pjaca.html>, 4.3.2016.

Popis slika

Slika 1. Hotel *Imperial* u Dubrovniku

Slika 2. Kavana *Troccoli* u Splitu

SAŽETAK

Naslov ovog završnog rada jest: *Dalmatinska putovanja- rutom Lloydovih parobroda*. Cilj rada bio je da se na temelju pročitano putopisa Hermanna Bahra *Dalmatinsko putovanje* i proučene literature o povijesti razvoja turizma i parobrodarstva na našoj obali, kreira itinerar koji bi vodio rutom Lloydovih parobroda. U prvom dijelu rada opisuje se razvoj putovanja i povijesti putopisa općenito. Zatim se oblikuje priča o povijesti putovanja Dalmacijom. U drugom dijelu rada prikazan je povijesni pregled razvoja parobrodarstva i početci razvoja turizma u Dalmaciji. Treći dio rada bavi se putopisom Hermanna Bahra *Dalmatinsko putovanje* i njegovom analizom. U zadnjem dijelu osmišljava se novi kulturno-turistički itinerar *Putevima Lloydovih parobroda*. Zbog sve veće konkurentnosti na tržištu i potražnje turista potrebno je osmisliti nove turističke proizvode kako bi se očuvala materijalna i nematerijalna baština i stvorila prepoznatljiva turistička ponuda. Hrvatska se više ne može reklamirati samo kao zemlja sunca i mora, već mora ponuditi nove i kreativne proizvode koje će privući nove i zadržati stalne goste. Ovaj rad upravo želi postići da se kultura i turizam ujednače i valoriziraju važne elemente povijesti i kulture Dalmacije.

Ključne riječi: kulturno-turistički itinerar, povijest turizma, dalmatinsko putovanje, parobrodarstvo

SUMMARY

The title of this dissertation is: *Dalmatian Journeys – down a route of Lloyd's steamships*. The aim was to, considering the travelogue of Hermann Bahr *Dalmatian journey* and studied literature on the history of the development of tourism and steamships on the coast, create an itinerary that would lead us down a route of Lloyd's steamships. The first part of the dissertation contains a description of the development of travel and travel writing history in general. After that, the story of the history of Dalmatian journey will be shaped. The second part presents a historical overview of the development of steamships and the beginnings of the development of tourism in Dalmatia. The third part deals with the travel book by Hermann Bahr *Dalmatian journey* and its analysis. The last part contains a development of a new cultural and tourist itinerary paths of Lloyd's steamships. Due to increasing competition in the market and tourist's demands, it is necessary to create a new tourism products in order to preserve the tangible and intangible heritage and create a recognizable tourist offer. Croatia can no longer be advertised only as the land of sun and sea, but must offer a new and creative products that will attract new and retain regular customers. This work wants to achieve that culture and tourism unify and evaluate important elements of the history and culture of Dalmatia.

Key words: cultural and touristic itinerary, history of tourism, Dalmatian journey, steamships