# Peter Stachel: Polukolonijalno/poluorijentalno? Dalmacija kao turističko odredište u 19. i ranom 20. stoljeću

*Posvećeno osoblju i gostima hotela „Mali Imperijal“*

Parlamentarni zastupnik: Nadam se da neće biti neprimjereno ako si dopustim slobodu da od visočanstava iz ministarstva zatražim objašnjenje o nepoželjnom razvoju događaja u Dalmaciji?

Ministar von Hasner: Objašnjenje?

Ministar Giskra: Nepoželjnom?

Ministar Herbst: Razvoju?

Ministar Wagner: Dalmaciji?[[1]](#footnote-1)

U proljeće 1909. godine austrijski je pisac i novinar Hermann Bahr (1863-1934) posjetio Dalmaciju, jedno od svojih omiljenih putnih odredišta. U to je doba putovanje do te danas vrlo razvijene i iznimno popularne destinacije bilo vrlo dosadno i zahtjevno: *Suedbahn (Južna željeznica)* je Bahra poveo od Beča do Trsta, u kojem je noćio, kako je trpko primijetio - u „jednom groznom hotelu“ – „Trstu i dalje nedostaju hoteli koji bi barem napola zadovoljavali standarde očekivanja jednog Europljanina. To, usput rečeno, vrijedi i za Beč... U tom je smislu Beč pravo predgrađe Istre i Dalmacije“[[2]](#footnote-2), a potom je svoje putovanje nastavio na palubi *Barona Gautscha*, austrijskoga parobroda pod zaštitom Lloyda[[3]](#footnote-3) koji je transport pokrenuo godinu ranije, pa je tako preko Capo d'Istria (Kopra), Pirano (Pirana) i Brioni (Brijuna) do Pule, preko Lošinja, Zadra (glavnoga grada kraljevske zemlje Dalmacije), i „Spalata“[[4]](#footnote-4) (Splita) putovao sve do Gravose odnosno Gruža, dubrovačke luke. Nekoliko dana po povratku u Gruž s izleta u Cattaro (Kotor), čekalo ga je neugodno iznenađenje - ispitivanje policije koja mu je oduzela i kameru, „Kodak“, kako s izvjesnom količinom ponosa bilježi Bahr. Optužila ga je za fotografiranje ključnih vojnih objekata, te je jedva izbjegao hapšenje, bio je uvjeren, i to zato jer je dubrovačka policija znala za njegove dobre kontakte s novinama.[[5]](#footnote-5)

Čini se bizarnim da je pred stotinu godina u Dalmaciji obična kamera, danas sveprisutni dio turističke prtljage, mogla prouzročiti takvu pometnju . Tim više što su turistički vodiči po Dalmaciji iz toga vremena ozbiljno raspravljali o dobrim i lošim stranama nošenja privatnoga oružja na put: „U određenim okolnostima, revolver može postati Vaš najpouzdaniji prijatelj na putovanju.“[[6]](#footnote-6) Kako bilo, činjenica je da turistički vodič *Nach dem Sueden* (*Prema Jugu*), koji je godišnje objavljivala Austrijska transportna kompanija Lloyd od 1913. godine, uključivao i posebnu sekciju „O fotografiranju u Dalmaciji“ u kojoj se jasno ističe upozorenje o posljedicama fotografiranja na područjima od vojnog značaja – „Nažalost, fotografiranje je zbog vojnih razloga često zabranjeno upravo u najzanimljivijim i najljepšim krajolicima“[[7]](#footnote-7) – i po svemu sudeći, takvo je upozorenje bilo rezultat afere s „Kodakom“ koju je publicirao upravo sam Bahr. Međutim, okolnosti koje bi danas bile posve neobične, jasno upućuju na zaključak da se dalmatinska obala smatrala područjem od velike vojne važnosti, a cijela se zemlja smatrala svojevrsnom proširenom „krajinom“. Prije 1878., kada je Habsburška monarhija preuzela administraciju teritorija pod upravom Otomanskog carstva, Bosnu i Hercegovinu, putovanja u stvarno rubna područja – kojima su haračili haramije, prevaranti i šverceri[[8]](#footnote-8) - bila je podložna krutim ograničenjima, i bila su dopuštena samo pod vojnim nadzorom. Sve do sredine 19. stoljeća, kretanje putnika u pograničnim regijama bilo je moguće samo s posebnom službenom autorizacijom, a regulacije su iziskivale pratnju dvaju „pandura“ te „zdravstvenu gardu“.[[9]](#footnote-9) Posebnoj vojnoj jedinici, *Forza territoriale*, bila je određena dućnost kontrole i zaštite tog velikog područja.

Bahrovo raspoloženje na putovanju po svemu je sudeći bilo pokvareno nemilom konfrontacijom s vlastima. Bilo kako bilo, u prilično subjektivno obojenom izvješću s putovanja koje je objavio iste godine pod naslovom *Dalmatinsko putovanje*, Bahr je izrazio neobično oštru kritiku austrijske administracije u Kraljevini Dalmaciji.[[10]](#footnote-10) Premda je izražavao simpatije za pratitelje i putnike na brodu,[[11]](#footnote-11) u hotelima, na soareji u Solinu,[[12]](#footnote-12) i na javnim trgovima, prema ljudima koji su reprezentirali „pravi“, naime nadnacionalni – „austrijski identitet“, upravo u skladu s austro-slavenskom orijentacijom prirodno sklonom priželjkivanju i pogrešnim tumačenjima, on je kritizirao gotovo sve stvari povezane s „carskom“ i „kraljevskom“ (k.u.k.) administracijom: hvalisavog austrijskog poručnika za stolom Hotela Imperijal u Dubrovniku koji je likovao zbog uvjerenja o neminovnosti rata,[[13]](#footnote-13) „odvratnog austrijskog lika u nekoj vrsti uniforme, utjerivača poreza, što li?“,[[14]](#footnote-14) koji ga je u Kotoru grubo ispitivao o smislu autorova putovanja, da bi se dotični lik, neposredno nakon Bahrova jednako grubog odgovora „U Austriji službenik nikada ne zna ima li njegov potčinjeni za strica nekog carskog savjetnika, pa tada prestaje biti njegov potčinjeni“,[[15]](#footnote-15) pretvorio u ideal podložnosti. Austrijski „službeni pametnjakovići još uvijek ne razumiju da se negdašnji njemački „Ostreich“ (istočno carstvo) pretvorio u slavenski Westreich (zapadno carstvo)“,[[16]](#footnote-16) a habsburška administracija i dalje djeluje po načelu: „Grubost je najbolja vladavina, jer kada više nije gladan, čovjek postaje isuviše hrabar“.[[17]](#footnote-17) Stanovnici carstva, prema isuviše optimističnome Bahru (i bez ikakva znanja o hrvatskom i srpskom nacionalnom pokretu),[[18]](#footnote-18) nema nikakvu drugu želju doli da „budu dobri Austrijanci“,[[19]](#footnote-19) kojima se stalno poriče pravo da postanu „administrativne osobe“ - *Austriacus insapiens*“.[[20]](#footnote-20) Doista, administracija ne postiže ništa, već samo podiže „Austrijski zid“: „Iza austrijskoga zida počinje Orijent, i naše se vrijeme prestaje kretati.... Simbol naše administracije u Dalmaciji... sastoji se u tome da staru zemlju ostavimo kakva jest, ali da pred njom sagradimo austrijski zid kako bismo je sakrili.“[[21]](#footnote-21) U biti, austrijska administracija prema Bahru, „ovdje živi kao u neprijateljskoj zemlji“.[[22]](#footnote-22)

Takva gruba kritika vapila je za suprotstavljanjem. Novinar Leopold von Chlumecky (1873-1940) - dobar prijatelj vrhovnog vojnog zapovjednika Franza Conrada von Hoetzendorfa, koji je pak imao dobre kontakte s nadvojvodom Franzom Ferdinandom, von Chlumecky dakle, koji je kao državni službenik bio tri godine stacioniran u Dubrovniku, u uvodniku časopisa *Oesterreichische Rundschau*, već u ožujku 1909., dakle prije objavljivanja Bahrove knjige,[[23]](#footnote-23) govori o „subverzivnoj kritici“ i „zlobnoj laži Bahrova ruganja“.[[24]](#footnote-24) Chlumecky sarkastično prepričava aferu s kamerom, i optužuje Bahra za nepoznavanje stvarnih okolnosti, i za naivnost, te zaključuje svoj članak tvrdnjom kako je jedina greška austrijske administracije u prošlosti bila u tome što je od stanovnika očekivala nešto za što oni očito nisu bili sposobni: „trijezan, ozbiljan rad“.[[25]](#footnote-25) „Sve dok nam Bahr ne ponudi neki drugi recept, mnogi će od nas i dalje vjerovati da je najbolje Dalmacijom upravljati kao kolonijom, u koju prvo sve moramo donijeti izvana. Sve: ljude, stimulacije i ideje.“[[26]](#footnote-26)

Danas, nakon više od stotinu godina, možda se čini posve nebitnim koja je poanta tih dvaju protivnika bila točna. S obzirom na činjenicu da je Dalmacija bila jedna od najnerazvijenijih kraljevskih zemalja Monarhije, nema sumnje da je Bahrova kritika inercije i arogancije austrijskih administrativnih tijela bila opravdana. S druge strane, Chlumecky je bio u pravu kada je Bahru prigovorio nepoznavanje lokalnih okolnosti, romantično motivirano i ideološko priželjkivanje. Iz današnje perspektive, međutim, mnogo je zanimljivije promatrati dva termina koja se pojavljuju na ključnim mjestima Bahrova i Chlumeckyjeva teksta, pojmove koji su bili od velike važnosti u bavljenju Dalmacijom od 18. stoljeća nadalje: riječ je o pojmovima „Orijenta“ i „kolonije“. U temeljitoj studiji o prerspektivama Dalmacije u razdoblju prosvjetiteljstva, američki povjesničar Larry Wolff slaže se s procjenom talijanskog kolege Marina Berenga (1928-2000) iz 1954. godine, prema kojoj je već i venecijanska administracija u Dalmaciji bila „polu-kolonijalna.“[[27]](#footnote-27) Ta je procjena bila točna, tvrdi Wolff, ali joj moramo dodati i to da je „prosvjetiteljstvo otkrilo Istočnu Europu... u obliku polu-orijentalizma“.[[28]](#footnote-28) Polu-kolonijalno i polu-orijentalno: ti atributi nesumnjivo su oblikovali sliku Dalmacije u 19. stoljeću i odigrali su razmjerno važnu ulogu u isticanju turističkog interesa za tu zemlju.

Dalmacija se smatrala dijelom Balkana, pa su opisi tog područja uključivali brojne balkanske kulturne stereotipe.[[29]](#footnote-29) Dalmacija međutim topografski i kulturno ne korespondira s idejom „drugoga“, tvrdi Wolff, pa se zbog toga smatrala tranzicijskom zonom, „pragom prema Bliskome Istoku“[[30]](#footnote-30) (u smislu u kojem se taj termin koristio u ono vrijeme), „zemljom u kojem Istok susreće Zapad“, a o tome svjedoči i podnaslov engleskog zapisa s putovanja iz 1898., putopisa koji je tada bio prilično popularan.[[31]](#footnote-31) Bio je to fiksan topos kojim su se autori obilato služili u svojim razmišljanjima i zapisima o Dalmacija. „Ovdje se nalazimo na granici Orijenta“,[[32]](#footnote-32) pisao je Theodor Schiff (1831-1882) u svojoj knjizi o Dalmaciji. Schiff, koji je odrastao u Dalmaciji, da bi se kasnije zaposlio kao poštansko-telegrafski službenik u Beču, dodao je: „Trenutno Dalmacija vrlo bitno zaostaje u svom fizičkom i moralnome razvoju“.[[33]](#footnote-33) Dvadesetpet godina ranije, putopisac Ida von Reinsberg-Dueringsfeld (1815-1876) već je izabrala naslove dvaju poglavlja svojeg putopisa o Dalmaciji „Orijent“ i „Odlazak s Orijenta“, te je koristila igru riječi s imenom broda na kojem je plovila – brod se zvao Orijent.[[34]](#footnote-34) Šezdeset godina nakon Dueringsfeldove, njemački prirodnjak i putopisac Kurt Flooericke (1869-1934) sekundirao je takvim stavom o Dalmaciji, te pričao o „posrednoj karici između Okcidenta i Orijenta“[[35]](#footnote-35): „Sve ratove koji su se ovdje odvijali... moramo promatrati kao sukobe Okcidenta i Orijenta oko provincije od značaja za trgovinu, u zemljopisnom i vojno-političkome smislu, oko područja koje je napokon pripalo Okcidentu.“[[36]](#footnote-36) „Austrijanac ima unutar svojih granica sve... dio Orijenta u Dalmaciji,“[[37]](#footnote-37) pisao je godine 1913. bavarski putopisac Arthur Achleitner (1858-1927). Achleitner je putovao Dalmacijom tragovima Hermanna Bahra kojeg je iznimno poštovao, i poput Bahra, kritizirao je pomanjkanje interesa za Dalmaciju među stanovnicima Austrije.[[38]](#footnote-38) A popularni turistički vodič objavljen 1899. tvrdio je o Dalmaciji sljedeće: „Dalmacija, bogata prirodnim ljepotama i povijesnim spomenicima, zemlja je kontrasta; istodobno, kao europoska zemlja, ona je zemlja tranzicije. Njezine obale gledaju prema Italiji, otkuda je kao iz ishodišta zapadna kultura započela svoj pobjedonosni marš svijetom kojim je vladao Rim. Ali s one strane istočnog planinskog zida počinje Orijent, koji se tijekom stoljeća ponašao osvetnički, predstavljao ugrozu, i tek je odnedavno, otkad je Austro-ugarska okupirala Bosnu i Hercegovinu, on počeo pružati ruku Zapadu, što je predstavljalo blagoslov za zemlju sredini -Dalmaciju.“[[39]](#footnote-39)

Pojmovi „orijenta“ i „egzotičnoga“ počeli su okoštavati, posebno u opisima lokalne vegetacije. Pjesnik i putopisac iz Hessena, Heinrich Wilhelm Stieglitz (1801-1849) osjećao je da je „prebačen na sjeverne obale Afrike, koje su ga podsjećale na slike Alžira“; a kada je opazio dalmatinske palme „to ga je transponiralo u očinsko carstvo – udaljeni Orijent“.[[40]](#footnote-40) Prema riječima bavarskog putopisca Heinricha Noea (1835-1896), iznimnog poznavatelja regije, Ombla (Rijeka Dubrovačka) u Gružu, otkrivala je „spektar boja Orijenta“[[41]](#footnote-41): „Ovo je dio Dalekoga Istoka“.[[42]](#footnote-42) Na sličan su se način etnografski isticale vrijednosti i ilustracije „orijentalnog kulturnog elementa“, primjerice u opisima žustre organizacije „turske tržnice“ u Dubrovniku,[[43]](#footnote-43) ili na crnogorskoj tržnici u Kotoru.[[44]](#footnote-44)

Kada se Hermann Bahr poduhvatio svoje dokumentacije\* u „Putu po Dalmaciji“, Dalmacija je bila manje od stoljeća pod habsburškom administracijom. Od početka 15. stoljeća, regijom je *de facto* vladala Mletačka republika, odnosno *de iure* od sporazuma u Sremskim Karlovcima 1699. U praksi Venecija je Dalmaciju tretirala kao koloniju; ona je eksploatirala resurse te regije (ekstenzivna degeneracija krajolika u krš posljedica je pretjerane eksploatacije šuma u vrijeme Serenissime), a lokalne je elite lišavala moći. Istodobno, Venecija je bila formativna na kulturnome planu: „Unatoč stalnoj i nepopularnoj vojnoj prisutnosti Venecije, zajednice u Dalmaciji pridržavale su se talijanskih običaja, zakona i tradicija, jer se čini da... nisu postojale druge alternative... prema kojima bi se stanovnici mogli orijentirati.“[[45]](#footnote-45) Talijanski je bio službeni jezik u obalnim gradovima sve do kraja 19. stoljeća, pa su ga i Habsburzi početno koristili kao službeni jezik kraljevske zemlje, koji je zamijenjen hrvatskim tek desetljećima kasnije. Ali po analogiji s Hermann Bahrovim „austrijskim zidom“, Heinrich Noe je u tome vidio samo „talijanski lak, koji su mogli uočiti svi koji su se iskrcavali u obalnim gradovima“. Unatoč tomu, taj se lak držao „tek ovlaš za pravi sadržaj, stoga je manje vrijedan od naljepnice na bocama“.[[46]](#footnote-46) Theodor Schiff je stvari vidio malo drukčije, i konzistentnije u smislu ideje zone kulturne tranzicije: „U obalnim gradovima sjeverne i središnje Dalmacije... tzv. „bolja klasa“... uglavnom je talijanskog podrijetla, ljudi govore talijanski u obitelji s venecijanskim naglaskom, i pridržavaju se venecijanskih običaja i tradicija s nevjerojatnom upornošću sve do današnjega dana. U unutrašnjosti, s druge strane, i u južnim gradovima... potom na otocima, dominiraju slavenski jezici, običaji, tradicije i obiteljska imena. Stanovnici planinske unutrašnjostigotovo su isključivo Slaveni. Općenito, kulturni element reprezentira dio stanovništva koji govori talijanski, dok se dalmatinski Slaveni, s izuzetkom stanovnika Dubrovnika – još uvijek žive u nezavidno primitivnim uvjetima.“[[47]](#footnote-47)

Bilo kako bilo, putopisna literatura i turistički vodiči iz 19. stoljeća svim mjestima i regionalnim nazivima daju talijanska imena (slavenska imena dodana su tek u iznimnim slučajevima). Međunarodni turistički vodiči održavali su tu praksu između 1918. i 1938., osim vodiča koji je objavljivao „Službeni biro za putovanja Kraljevine Jugoslavije“, i koji se pojavio uz ostale i na njemačkome – vodič koji je dosljedno koristio slavenska imena za mjesta koja se danas još jedino upotrebljavaju.[[48]](#footnote-48) Zbog toga se ne moramo čuditi što je njemački pisac Ernst Juenger (1895-1998), koji je po prvi puta putovao u Dalmaciju godine 1932. priznao: „Prema karti fantazije koju nosimo u glavama o zemljama koje još nismo vidjeli, to je područje živjelo u mojoj mašti kao svojevrsna proširena Italija.“[[49]](#footnote-49) Pogrešna prosudba, kako je Juenger sam priznao.

Na početku 19. stoljeća, slavenski jezik dominantno je koristila seljačka populacija koja je živjela u jadnim uvjetima, u rijetko naseljenim krajevima zaleđa. Ta etnička skupina,[[50]](#footnote-50) koju su pogrdno zvali „Morlacima“, služila je u brojnim opisima zemlje kao negativna slika o jednoj nerazvijenoj civilizaciji, ali s druge strane i kao svojevrsni egzotični element. Unatoč religioznoj pripadnosti, seosko stanovništvo prihvaćalo je način života muslimanske populacije u susjednom Otomanskom carstvu. „Morlak nikako ne misli da je Turčin“, komentirao je Theodor Schiff, „ali on poštuje turske običaje i invencije. To poštovanje tendira imitaciji, jer su mu ti običaji materijalno i moralno bliži od onih koji vladaju u civiliziranome stanju.... stanju koje pretpostavlja izvjestan stupanj kulture.“[[51]](#footnote-51) I obrnuto, kaže Schiff, slavensko stanovništvo u Bosni i Hercegovini koje se preobratilo na Islam prije mnogo generacija, zadržalo je neke kulturne karakteristike: „Bosanski Turci ne koriste uvijek, ili tek rijetko, njihovo pravo na poligamiju. Oni jednostavno nisu muslimani po podrijetlu, i teško prihvaćaju pravu orijentalnu ravnodušnost koja je potrebna da se podnese život s više žena.“[[52]](#footnote-52)

Otomansko je carstvo ostalo važan politički faktor u Dalmaciji tijekom gotovo cijele venecijanske vladavine, između ostaloga i zbog toga što je bio jedina važna regionalna sila koja je podržavala Dubrovačku republiku u sukobu s Venecijom. Međutim, zbog promjena brodskih trasa koje su se dogodile od otkrića Novoga svijeta, i uništenja od posljedica jakog potresa godine 1667. Dubrovnik, koji je i dalje računao s potencijalom svojih moćnih fortifikacija (i danas omiljenih turističkih atrakcija), počeo je bilježiti teške gubitke moći i utjecaja.[[53]](#footnote-53)

U kasnim godinama 18. stoljeća napoleonski ratovi doveli su do fundamentalne promjene u odnosima moći. Kada su francuske trupe razorile Mletačku republiku, Dalmacija je prvo potpala pod Austriju Sporazumom u Campo Formio godine 1797., da bi osam godina kasnije došla pod francusku vlast Mirom u Presburgu. U isto se vrijeme pod francuskom vojnom silom (godine 1808.) raspala i Dubrovačka republika. Tijekom kratkoga razdoblja Dalmacija je postala dijelom Kraljevine Italije koju je stvorio Napoleon, dio kojim se izravno administriralo iz Francuske, odnosno od 1809. kao dijelom Ilirskih provincija, prije negoli je na Bečkome kongresu godine 1814.-15, potpala pod Habsburge ovaj put na više od stotinu godina. Dalmacija je postala neovisna krunska zemlja, koja se protezala od Raba do Boke kotorske, koja danas pripada Crnoj Gori.[[54]](#footnote-54) Krunska se zemlja podijelila na četiri administrativna područja: Zadar i Split, svako područje s oko 150.000 ljudi; Dubrovnik i Kotor s oko 50.000 stanovnika. Zadar je postao glavni grad i sjedište guvernera, provincijske vlade (Gubernium), centrala provincijalne porezne administracije (Finanzamtslandesdirektion), i sjedište Višeg regionalnog suda (Oberlandesgericht). Četiri regionalna suda (Kreisgerichte) u Splitu, Dubrovniku, Kotoru i Šibeniku nadzirala su 33 okružna, prvostupanjska suda (Bezirksgerichte). Administrativno, krunska je zemlja bila podijeljena u 13 okruga, a svim okruzima upravljao je Okružni guverner. Lučke vlasti nisu bile pod ovlastima regionalne administracije, već pod izravnom kontrolom Carske i kraljevske središnje morske uprave (k.k. Central-Seebehoerde), sa sjedištem u Trstu, a ta je uprava nadzirala četiri regionalne lučke uprave u Zadru, Splitu, Dubrovniku i Meglinu (Herceg Novi u Boki Kotorskoj).[[55]](#footnote-55) Oko godine 1890. više od pola milijuna ljudi živjelo je u toj zemlji, četiri petine na kopnu i jedna petina na brojnim otocima.[[56]](#footnote-56) Politički status krunske zemlje dugo je ostao sporan. Zagovornici hrvatskog nacionalnog pitanja željeli su Dalmaciju ujediniti s kraljevinom Hrvatskom-Slavonijom, koja je sa svoje strane bila povezana s kraljevinom Mađarskom; i upravo zbog toga su Mađari, u rijetkom trenutku savezništva s Hrvatima, zastupali takvu uniju. Dalmacija je stoga zadržala svojevrsni provizorni „posebni status“, koji se na nju negativno odrazio. Zemljom je izravno vladao guverner odaslan iz Beča. A vlastiti je parlament ona dobila tek 1861. Posljedica toga bila je da je putovanje u Dalmaciju i ostatak monarhije s pravnog gledišta ostao mukotrpan. Sve do promjene zakona o putovnicama godine 1857. građani Monarhije nisu uživali neograničenu slobodu putovanja i trebali su imati putne dokumente koje bi im izdavale regionalne vlasti, čak i za putovanja unutar pojedine zemlje. Vodič po Habsburškoj monarhiji objavljen 1844. godine suho bilježi: „Mađarska, Dalmacija, slobodne luke i gradovi, međutim, izgledaju kao da pripadaju stranim zemljama.“[[57]](#footnote-57) U tim uvjetima nije bila zamisliva ikakva promocija putovanja u Dalmaciju. A unija Austrije i Mađarske iz 1867. odredila je pravni status Dalmacije tako da ju je proglasila krunskom zemljom austrijskog dijela carstva.

Zbog dostupnosti, kada je riječ o razvoju turizma, Dalmacija je ostala prilično deprivilegirana. Dovršetak južne željeznice godine 1857. omogućio je putovanje iz Beča za Trst u jednome danu, i time je započeo turizam Sjevernog Jadrana.[[58]](#footnote-58) Međutim, dalmatinska je obala ostala izvan utvrđenih trasa kojima bi plovio moderni promet. Tek od 1836. ona je postala dostupna kada su parobrodi Austrijskog Lloyda kretali iz Trsta prema redovitom redu vožnje, prvo kao dio poštanskih veza, ili mađarskim brodovima *Ungaro-Croata* koji su kretali iz Rijeke na morsko putovanje koje je početno trajalo nekoliko dana. Već prema dobu dana u kojem se kretalo na put, odnosno broju stanica i dužini zastajkivanja, putnici su na putu od Trsta do Rijeke trebali računati da će na palubi broda provesti između dvije i četiri noći.[[59]](#footnote-59) Posebno utvrđenim ekspres-linijama putovanje od Trsta do Rijeke i dalje je trajalo gotovo 24 sata. Još 1913. Arthur Achleitner je u svom putopisu po Dalmaciji tvrdio kako „trenutno, putovanje u Dalmaciju još uvijek nosi onaj jaki dojam istraživačkih ekspedicija, na kojima je užitak povezan s mukom.“[[60]](#footnote-60) Premda je morsko putovanje uzduž obale bilo mukotrpno, neki su ga opisali „posebno romantičnim iskustvom“. Jedan je takav autor bio Franz Swida (1852-1939), učitelj i putopisac iz Graza koji je 1882. napisao: „Ne poznajem nijedan ugodniji način putovanja doli na palubi parobroda, poput onih koje je koristio Lloyd na putovanjima u Dalmaciju. Čovjek može udobno sjediti u fotelji na slobodnom dijelu palube ili se šetati i promatrati lijepi prizor. Proširena jedra štite od sunca. Vrućina se ne osjeća pretjerano, jer gotovo uvijek puše povjetarac. Dosada, za koju se katkada kaže da je stalni gost na brodovima otvorenog mora, ovdje se ne pojavljuje niti trenutka. Premda je družina bila manje ugodna negoli na mojim drugim putovanjima, tome se moglo doskočiti jer obala nikada nije bila izvan vidika. Brojne litice i otoci, često poprskani crkvama i samostanima, tu i tamo malim hridima, maslinicima i drugim plantažama, stalno su nam iznova privlačili pažnju. Osim toga svojom raznolikom igrom boja, i životom u i iznad valova, more je bilo sjajno.“[[61]](#footnote-61)

Putovanje je vjerojatno bilo manje romantično siromašnijim putnicima koji su također putovali parobrodima, stanovnicima regije koji su si rjeđe mogli priuštiti kabinu, pa su noći morali provoditi na otvorenoj palubi – detalj na koji Swida katkada aludira.[[62]](#footnote-62)

Unatoč takvim razmjerno romantičnim opisima, veliki troškovi takvih dugih i mučnih putovanja značili su da je Dalmacija uglavnom privlačila relativno bogatiju publiku, kojoj je međutim adekvatna turistička infrastruktura na kopnu – nedostajala. Prije motorizacije, kopneno putovanje destinacijama u Dalmaciji uopće nije dolazilo u obzir.[[63]](#footnote-63) Još početkom 1950-ih, njemački putopisac Kasimir Edschmid (1890-1966) pisao je: „Pametni ljudi obično putuju brodom. Oni smjeliji, ako imaju automobil, pokušavaju se probiti teškim putevima. I ako zapnu, to je dio avanture. Rijetko se može vidjeti koji automobil.“ Unatoč tomu, Edschmid točno proriče: „Ali s vremenom to će se potpuno promijeniti.“[[64]](#footnote-64)

Zbog toga je ironija da je postupna izgradnja cesta, željeznica i mreža rječnih brodova na Balkanu tijekom 19. stoljeća doprinijela ekonomskom propadanju Dalmacije. Dok su se namirnice ranije transportirale do dalmatinskih luka i dalje brodovima, sada su se mogle mogle izbjegavati mučne rute preko planina dalmatinske obale.[[65]](#footnote-65) Premda je akvizicija Dalmacije Habsburšku monarhiju pretvorilo u dominantnu silu ovog dijela Jadrana i zapadnog Balkana, gubitak ekonomske važnosti koji se dogodio zbog promjene transporta dobara dove je do zanemarivanja gradnje infrastrukture. Monarhija je dopustila da Dalmacija degenerira u jedno od njegovih „sirotišta“, do te mjere da su mnogi komentatori otvoreno počeli hvaliti reformističke političke poteze iz godina pod francuskom vlašću. „Općenito treba reći da su u ono kratko vrijeme postojanja „Ilirske kraljevine“ Francuzi za Dalmaciju napravili gotovo više negoli što je Austrija napravila sve donedavno. Neka onda netko riješi tu jednadžbu“, pisao je Theodor Schiff.[[66]](#footnote-66) Kurt Floericke se složio: „Bez obzira na to koliko je kratko trajala francuska vladavina, nepristrana procjena dovest će nas do toga da priznamo kako je ona Dalmaciji donijela velike pomake i bogati urod, za razliku od pristranih austrijskih patriota i izvjestitelja koji pristrano tvrde drukčije... Primjerice i danas su najbolje ceste one koje su nastale u toj kratkoj eri francuske vladavine...“[[67]](#footnote-67)

Nadalje, Floericke opominje austrijsku administraciju jer je u Dalmaciji „nažalost zaposlila pretjerano veliku vojsku birokrata“.[[68]](#footnote-68) I Arthur Achleitner je kritizirao vlasti zbog toga što je „isuviše dugo, predugo, zapostavljala Dalmaciju, pa su njezina bogatstva za Monarhiju bila gotovo zaboravljena. Ta već otprije siromašna zemlja sada je naišla na nove teškoće“,[[69]](#footnote-69) ali je svoj sud dodatno kvalificirao na sljedeći način: „Jedno od iznimnih svojstava Dalmacije jest što se njezini ljude glasno i oštro bune protiv guvernera, dok istodobno u tišini uzimaju zdravo-za-gotovo pozitivna postignuća regionalnih vlasti.“[[70]](#footnote-70)

Nakon što je Habsburško carstvo godine 1978. na Kongresu u Berlinu preuzelo administraciju provincija Bosne i Hercegovine, graničnih područja Dalmacije, i još uvijek formalno dijelova Otomanskoga carstva, sve do njihove potpune austrijske aneksije godine 1908 – uloženo je mnogo napora da se opravdaju austrijski zahtjevi nad tim teritorijima, i to se činilo ekspanzijom i modernizacijom regionalne infrastrukture. Te pothvate pratila je golema kolonijalna propaganda.[[71]](#footnote-71) Međutim, u Dalmaciji, koja je već pripadala Habsburškoj kruni od Bečkog kongresa, takvi su se napori očito smatrali nepotrebnima, pa se takvi poduhvati nisu ni započinjali. Pojam „austrijskog Sibira“, prema Sir J. Gardner Wilkinsonu, engleskim posjetiteljem Dalmacije, bila je „vrlo općenita primjedba“[[72]](#footnote-72), i možda izgleda pretjerana, ali austrijski motociklistički pionir Adolf Schmal-Filius (1872-1919) primijetio je s izvjesnim iznenađenjem na motociklističkom putovanju kroz Bosnu, Hercegovinu i Dalmaciju kako su ceste, i uglavnom državni hoteli u Bosni i Hercegovini znatno bolji negoli u Dalmaciji. Njegov je boravak u Splitu bio „gori i skuplji“ negoli u Bosni, premda je Split važio za „najudobniji grad Dalmacije“.[[73]](#footnote-73) Hermann Bahrova kritika površnosti austrijske administracije u Dalmaciji očito nije bila daleko od istine.[[74]](#footnote-74) Statistički podaci o ekspanziji cesta i puteva očito potkrijepljuje takav sud. Između 1880. i 1910. prosječna gustoća cesta na 100km2 kopna povećavala se s 19 na 30km, a to pokazuje da se Dalmacija nalazila na donjoj granici zemalja Habsburške krune, premda istodobno treba reći da je taj broj bio viši negoli u nekim današnjim austrijskim zemljama (Salzburg, Koruška, Tirol, Voralberg). Ceste su se međutim općenito gradile skromno. A mreža željeznica, od bitno većeg značenja za transport u udaljenije krajeve, prošao je mnogo gore negoli sustav cesta. Godine 1880. Dalmacija je imala samo 104.8km željezničkih pruga, daleko ispod svih ostalih krunskih zemalja (odnosno tek 0.9% od ukupnog želježničkog sustava Monarhije). Premda se dužina željezničkih trasa do godine 1913. gotovo udvostručila, to je područje i dalje statistički bilo posljednje.[[75]](#footnote-75) Sustav željeznica za turizam koji se počeo razvijati krajem 19. stoljeća nije bio praktično ni od kakvog značenja.

Stoga se sve do kraja 19. stoljeća Dalmacija smatrala perifernom europskom regijom, tranzicijskom zonom prema Orijentu. Individualna putovanja u po njoj, koju su objavljeni putopisi opisivali kao egzotičnu avanturu, bila su povezana s velikim teškoćama i značajnim troškovima. Putopis iz kasnog 17. stoljeća izrijekom je upozoravao putnike na „vrlo neugodni smještaj“ u lokalnim gostionicama: „Ljudi ne bi trebali putovati u te zemlje zbog ugode“.[[76]](#footnote-76) Kada je škotski arhitekt Robert Adam (1726-1792) putovao u Split godine 1757. kako bi ispitao ruševine antičke Dioklecijanove palače – u koju je ugrađen stari grad Split – te ih vizualno zabilježio nizom drvoreza i linoreza, organizirao je putovanje u stilu ekspedicije koju je trebao podržavati cijeli tim. Ali putopis koji je početno trebao postati predgovor njegovom djelu o palači nikada nije objavljen.[[77]](#footnote-77) Za razliku od toga dvosveščani putopis talijanskog augustinca, svećenika Alberta Fortisa (1741-1803) objavljen u Italiji godine 1774., i ponovno tiskan u Njemačkoj dvije godine kasnije, a potom, opet samo dvije godine kasnije preveden na engleski i francuski, postao je pravi bestseller.[[78]](#footnote-78) Fortis je u Dalmaciji živio mnogo godina; njegovi opisi zemlje i ljudi pokazali su se toliko informativni da su još dugo služili austrijskoj administraciji kao izvor informacija, a putopisi i njegovi opisi Dalmacije citirali su se još dugo – sve do kraja 19. stoljeća.[[79]](#footnote-79) Fortis zadovoljava strašnu žeđ svojih čitatelja prema egzotičnome, posebno u svojim opisima Morlaka. Taj je dio knjige u Njemačkoj objavljen kao neovisna publikacija prije prijevoda cijeloga djela.[[80]](#footnote-80) Premda u svojim opisima Fortis priznaje da su Morlaci u izvjesnoj mjeri bili zapostavljeni i nazadni zbog stalnog ratovanja s Otomanima, sve u svemu njihov je opis nalik na modernu verziju plemenitog divljaka: „Morlak, plemenit i dobronamjeran po prirodi, svakom putniku otvara vrata; zbog svojevrsnog instinkta koji mu dobro služi, on gostima daje što ima… U morlačkim sam zemljama tko zna koliko puta dijelio stol s ljudima koji me nikada prije nisu vidjeli.“[[81]](#footnote-81)

Morlački običaji naravno pokazivali su brojne nedostatke s obzirom na standarde civiliziranosti: „Domaćinstvo je obično vrlo zapostavljeno. Po tome oni su nalik na Hotentote.“[[82]](#footnote-82) Fortis se posebno usredotočuje na praksu krvne osvete, koja je prema njegovim riječima vrlo rasprostranjena: „Krvna se osveta nasljeđuje s oca na sina; a majke ne zanemaruju svoju dužnost da svojim mladim sinovima usađuje dužnost osvete njihovih ubijenih očeva; one im svakodnevno pokazuju okrvavljenu odjeću ili oružje ubijenoga. Žudnja za osvetom toliko je skopčana s krvlju ili prirodom Morlaka da je ni svi svjetski misionari ne bi mogli iskorijeniti… Za te je ljude osveta i pravda – jedan te isti pojam.“[[83]](#footnote-83)

Krvna je osveta jedan od najproširenijih kulturnih stereotipa balkanske regije te mu je u brojnim opisima Dalmacije dano mnogo prostora. Njemački putopisac Johann Georg Kohl (1808-1878), koji je godine 1850. jašući na mazgi proputovao Dalmacijom i Crnom Gorom, posvetio je krvnoj osveti cijelo poglavlje.[[84]](#footnote-84) I kasniji opisi Dalmacije prepuni rasprava o toj temi. Primjerice, u Swidinom svesku o Dalmaciji objavljenom 1882., u knjizi koja se pojavila u seriji knjiga koje je objavljivao geograf Friedrich Umlauft (1844-1923) o krunskim zemljama Habsburške monarhije, nalazimo sljedeći komentar: „S krvnom je osvetom gotovo; osobna sigurnost urođenika nigdje nije ugrožena (a ni u ranije doba nije bilo nikakve opasnosti za strance).“[[85]](#footnote-85) Unatoč takvim tvrdnjama o sigurnosti, vodiči objavljeni nakon kraja stoljeća ipak ponavljaju tu temu: „U nekim dijelovima Dalmacije… još uvijek postoji krvna osveta, koju sudstvo dosad nije uspjelo iskorijeniti“, tvrdio je Hartlebenov *Illustrierter Fuehrer durch Dalmatien (Ilustrirani vodič po Dalmaciji)* godine 1902.[[86]](#footnote-86) Stereotip o stanovnicima „ogrezlim o oružje“[[87]](#footnote-87) razotkrivali su se u brojnim vodičima, posebno o Crnogorcima u Boki Kotorskoj, u kojoj se „svi muškarci šeću okolo s malim arsenalom oružja okačenim o svoj pojas“.[[88]](#footnote-88) „Mnogi ponosni sinovi planina smatraju nečasnim pojaviti se (u javnosti) bez oružja.“[[89]](#footnote-89) Bez obzira jesu li takve tvrdnje faktično ispravne (kao što se čini), kulturni stereotipi bili karakteristični po tome kako su izvjesnu količinu straha od egzotičnoga koristili kao vrstu promocije turističke destinacije: s jedne su je strane prikazivali stranom i stoga zanimljivom, dok su s druge strane stalno tješili putnike da nema nikakve opasnosti.

Kada je riječ o individualnim putnicima i njihovim literarnim putopisima o kojima ovdje pričamo, još uvijek ne možemo govoriti o turizmu kao o socio-kulturnom fenomenu na način kako ga je definirao sociolog Georg Simmel (1858-1918): „pothvat velikih razmjera zbog užitka u prirodi“, koji uključuje „prosječno raspoloženje“.[[90]](#footnote-90) U Dalmaciji su se začeci tog „prosječnog osjećaja“ mogli primijetiti tek zadnjih decenija habsburške vlasti. Stoga je u predgovoru svesku o Dalmaciji koji je godine 1892. objavio Kronprinzenwerk – riječ je o izdavačkome projektu koji je djelomično financirala država, i u kojem su se nalazile luksuzne ilustracije krunskih zemalja[[91]](#footnote-91) - prikazivale su razvoj turizma u Dalmaciji kao projekt budućnosti: „Kada jednoga dana u Austro-ugarskoj postane uobičajeno da bogata srednja klasa počne uživati u blagodatima koje južno sunce i zrak pruža našoj obali, kao što to inače biva, u izvjesna doba godine doći će do velikog pokreta iz unutrašnjosti carstva prema tim obalama. Zbog toga je potrebna željeznica. Kada jednom počnemo koristiti tu željeznicu, doći ćemo ovamo u proljeće, da produžimo blagu jesen, ili da zimi uživamo u suncu i svježem zraku i u aromi vegetacije. Na kopnu, zbog zimskih toplina, razvijat ćemo tri područja – po sljedećem redu: Prvo, rivijeru između Trogira i Splita, a potom okolicu Dubrovnika i Kaštela.\*“[[92]](#footnote-92)

Pridjev „bogat“ nije bio izabran nasumce. Kao što smo rekli, zbog zemljopisnog položaja Dalmacije putovanje je bilo mukotrpno, složeno i skupo. Kratki boravak koji omogućuju zračne linije, danas posve uobičajeno sredstvo masovnog turizma, nije dolazio u obzir. „Ilustrirani vodič po Dalmaciji“ iz 1899. – koji je pokrenuo *Verein zur Foerderung der volkswirtschaftlichen Interessen des Koenigreichs Dalmatien (Udruga za promociju ekonomskih interesa kraljevine Dalmacije*), koja je bila pod patronatom prijestolonasljednika nadvojvode Franza Ferdinanda – predlagao je mjesec dana kao minimalno trajanje putovanja po Dalmaciji, te je detaljno obrazlagao koliko dana treba provesti na kojoj lokaciji.[[93]](#footnote-93) Vodič objavljen za Dalmaciju godine 1909. opisivao je razne rute od Beča do Dalmacije, a putne je troškove procjenjivao između 70 kruna (danas otprilike €350), kao najjeftinije putovanje, i 150 kruna (danas otprilike €750) u najskupljoj kategoriji,[[94]](#footnote-94) ali u tu cijenu nisu bile uključene cijene obroka na brodu.[[95]](#footnote-95) Između 1900., putnički parobrodi, a osim dviju velikih kompanija Austrijskog Lloyda i Ungaro-Croata, djelovalo je još nekoliko regionalnih kompanija – nudili su specijalnu zajedničku uslugu: 30-dnevnu povratnu kartu na svim linijama. Cijena po osobi bila je 90 kruna (danas oko €540),[[96]](#footnote-96) pri čemu putovanje do obale i natrag, obroci na brodu, te smještaj i jelo na kopnu, nisu bili uključeni u cijenu.[[97]](#footnote-97) Od 1912. putnički brodovi Austrijskog Lloyda povezivali su Trst s Dalmacijom „gotovo svakodnevno“.[[98]](#footnote-98) Kada je Hermann Bahr krenuo na put godine 1909. Austrijski Lloyd imao je sedam putničkih usluga tjedno od Trsta (jedan dnevno radnim danom i dvije linije subotama, jednu ujutro i jednu navečer), dok je *Ungaro Croata* održavao četiri brze linije iz Rijeke ponedjeljkom, utorkom, četvrtkom i petkom.[[99]](#footnote-99) Destinacije koje su turisti birali bile su u svakom slučaju na obali, dok je zaleđe zbog gotovo nepostojeće transportne infrastrukture, i zbog koje se Dalmacija predstavljala kao „nazadna zemlja“, kako je primijetio Kurt Floericke,[[100]](#footnote-100) ostajalo skriveno od turističkih pogleda.

Putnici i posjetitelji koji su si mogli priuštiti takav trošak pridavali su veliku važnost primjerenom i dobro opremljenom smještaju na kopnu. Hoteli koji su ispunjavali „međunarodne standarde“ počeli su se pojavljivati u većim gradovima regije kasnih godina 19. stoljeća i u prvim godinama 20. stoljeća. U cijelom tom razdoblju izgradnju su financirali investitori izvan Dalmacije. Tako je primjerice *1. Oesterreichische Hotel- und Curorte Actiengesellschaft (Prvo austrijsko hotelsko i turističko dioničko društvo)* koje je osnovao ravnatelj Austrijskog Lloyda baron Victor von Kalchberg, započelo s izgradnjom *Hotela Imperial* u Dubrovniku koji je otvoren u siječnju 1897. Kalchbergu je ideja pala na pamet tijekom njegova boravka u gradu godine 1893. te je projekt naručio od bečkog arhitekta Ludwiga Tischlera (1840-1906), koji je dizajnirao brojne zgrade na bečkoj *Ringstrasse*. Štoviše, austrijski su investitori izgradili i tramvaj od luke u Gružu do grada Dubrovnika, koji je započeo s radom godine 1912.[[101]](#footnote-101) U drugom i posljednjem izdanju *Oesterreichisch-Ungarische Reisehandbuch (Austro-ugarski turistički vodič)* navodio je barem jedan hotel koji se preporuča u svakoj važnijoj dalmatinskoj destinaciji.[[102]](#footnote-102)

Između 1885-90., turizam se u Dalmaciji počeo bitnije razvijati od one početne vrlo nerazvijene faze, te se počeo naglo intenzivirati, ali brojni kritički komentari i izvješća s putovanja svjedočila su kako je taj razvoj bio selektivan i ograničen na pojedine lokacije na obali i na pomorske veze. Turistička infrastruktura koja bi pokrivala veća područja regije nije postojala ni na obali sve do 1914. Unatoč tim ograničenjima, objavljivanje brojnih turističkih vodiča potvrđivao je da interes za Dalmaciju kao turističku destinaciju sve više raste.[[103]](#footnote-103) Do 1880-ih godina na njemačkom su se objavljivali brojni turistički žurnali, ali za Dalmaciju se nije pojavio nijedan koristan. Baedeker, vodeći izdavač za turističke vodiče, osnovan 1827., u svojim je njemačkim izdanjima stalno zaobilazio Dalmaciju, zbog čega je Arthur Achleitner mrgodno pisao: „Taj univerzalni Baedeker stalno ignorira ovu zemlju“.[[104]](#footnote-104) Vodiči su tipično isticali naslove poput „Austrija (bez Dalmacije, Mađarske i Bosne)“[[105]](#footnote-105) Prvi Baedeker za Dalmaciju pojavio se tek 1929. i to u jednom jedinom izdanju.[[106]](#footnote-106) Nedostatak je 1883. popunila kompanija Hartleben objavljivanjem prvog (ikad publiciranog) turističkog vodiča po Dalmaciji,[[107]](#footnote-107) i taj je vodič do 1914. doživio najmanje petnaest izdanja.[[108]](#footnote-108) Već smo spomenuli *Illustrierter Fuehrer durch Dalmatien* iz godine 1899., koji je očito bio tiskan u mnogo primjeraka. Taj je vodič naručila *Verein* *zur Foerderung der volkswirtschaftlichen Interessen des Koenigreichs Dalmatien* (*Udruga za unaprjeđenje ekonomskih interesa kraljevine Dalmacije*). Vodič je oblikovao bečki autor Reinhard E. Petermann (1859-1932); on je slijedio uobičajeni format turističkih vodiča onoga vremena, ali je bio razmjerno pregledan i detaljan.[[109]](#footnote-109) Godine 1906. napokon se pojavio *Praktischer Wegweiser durch Dalmatien*, (*Praktični vodič po Dalmaciji*) Austrijskoga Lloyda, koji je uredio Erwin von Paska, i on se od tada svake godine obnavljao (u kasnijim se izdanjima pojavljivao pod naslovom *Nach dem Sueden*), a osim Dalmacije obuhvaćao je i Bosnu, Hercegovinu, Crnu Goru i Krf.[[110]](#footnote-110) Taj je vodič dopunjavao *Officielles Reisehandbuch des Oesterreichischen Lloyd* (Službeni vodič Austrijskoga Lloyda), koji je po stilu vodiča bio slično dizajniran.[[111]](#footnote-111) U razmaku od samo par godina potencijalni turisti mogli su već birati između nekoliko ažurno informiranih turističkih brošura i vodiča.[[112]](#footnote-112)

Čudno je da se u Baedeckerovom programu na njemačkome jeziku Dalmacija zanemarivala kada znamo da su izdanja na engleskome jeziku po prvi put objavljena u vodiču za „Južnu Njemačku i Austriju, uključujući Mađarsku, Dalmaciju i Bosnu“ godine 1891. uključivala već relativno detaljne opise Dalmacije (uključujući i Bosnu).[[113]](#footnote-113) Uvodni odlomci isticali su orijentalni karakter Dalmacije: „Dalmacija je više orijentalna negoli europska po karakteru, pa čak i s Italijom ima malo što zajedničko.“[[114]](#footnote-114) Tekst je isticao slikovite kostime ruralne populacije koji su u međuvremenu – doslovno – počeli učiti čitati i pisati.[[115]](#footnote-115) Kvaliteta smještaja na kopnu općenito je bila slaba, posebno u Zadru i Kotoru, zbog čega vodiči sugeriraju da se smještajem ostane na brodovima Austrijskog Lloyda. „Najbolji smještaj u Dalmaciji je Lloydov parobrod, to se mora reći,“[[116]](#footnote-116) dok su istodobno parobrodi manjih privatnih oeratera bili „jeftiniji, ali zato mnogo slabiji“. Dok su kavane „u talijanskome stilu“, i pivo bili „općenito dobri“, te u engleskome Baedekeru naišli na razmjerno razumijevanje, komentari o lokalnim svratištima bili su neodređeni: „Hrana je bezlična“. Istodobno, čitatelja se uvjerava: „Javna je sigurnost sada napokon osigurana.“ Štoviše, možda nije naodmet istaknuti kako vodiči sada kažu da je nošenje putovnice „poželjno, ali ne i nužno“.[[117]](#footnote-117) Kasnija su izdanja gotovo doslovno ponavljala isti tekst, ali je u izdanju 1905. godine dodano upozorenje o smještaju na obali: „Putnicima koji ne očekuju previše gostionice u Dalmaciji bit će općenito podnošljive, premda je u većini hrana bezukusna, a higijena nedostatna.“[[118]](#footnote-118)

Činjenica da je englesko za razliku od njemačkoga izdanje Baedekera uključivalo posebnu sekciju o Dalmaciji i Bosni, upućuje na zaključak da se od turista s engleskog govornog područja očekivao veći interes za regiju negoli od njemačkih. Tu pretpostavku podržavaju Barova[[119]](#footnote-119) i Achleitnerova[[120]](#footnote-120) kritike bogatih Austrijanaca koji nemaju interes za putovanje u Dalmaciju, kao i brojni putopisi o Dalmaciji na engleskome jeziku koji su se intenzivno objavljivali posljednjih godina 19. stoljeća i prvih godina dvadesetog.[[121]](#footnote-121) Ta izvješća opisuju popularni itinerer koji je vodio iz Trsta i Istre preko Kvarnera do Dalmacije; on se nastavljao do Crne Gore, Bosne i Hercegovine, te završavao na Krfu ili u Istambulu. U tom smislu Dalmacija nije bila „destinacija“ već jedna od stanica na dužem turističkom itinereru. Struktura njemačkih turističkih vodiča slijedila je takav izbor putovanja.

Opisi iz njemačkih vodiča bili su nalik sklonostima turista iz engleskog Baedekera, premda je u njima glavni fokus bio na „sunčanoj zemlji Dalmaciji“, na ljepoti golog krajolika i na moru, antičkim razvalinama, i povremeno na čistom morskom zraku „… koji nadilazi i najčišći zrak šuma i planina. Na moru nema bakterija koje bi mogle ugroziti organizam, i to objašnjava blagotvorni utjecaj morskih putovanja za dišne organe, a na sličan način i more djeluje na živce: nema disharmoničnih dojmova i zvukova.“[[122]](#footnote-122)

Hrvatski povjesničar Ivan Pederin tvrdio je da se zahvaljujući „bogatom nasljeđu klasične Antike“ Dalmacija u očima obrazovane klase putnika njemačkog govornog područja percipirala kao „nešto posebno“.[[123]](#footnote-123) Doista, osim privlačnosti egzotičnoga, putopisi i vodiči isticali su antičke ostatke (posebno u Splitu i Saloni), dijelom i znakove kulture iz srednjega vijeka i renesanse, što je sve-u-svemu činilo priznati obrazovni korpus.\* Karakterističan primjer takve perspektive jest posthumno objavljena knjiga o Dalmaciji putopisca Alexandera von Warsberga (1836-1889) koji je caricu Elisabeth sporadično pratio na njezinim putovanjima – autora koji je Dalmaciju predstavio kao svojevrstan pejzažni, arhitektonski muzej na otvorenome. Njegova je knjiga začinjena brojnim stranicama arhitektonskih opisa i prepuna je detalja pisanih s ljubavlju. Iz njegove povijesne perspektive, stanovništvo je bilo tek ornamentalni dodatak „kao da ga je netko primjereno stvorio kako bi ukrasilo ruine.“[[124]](#footnote-124) Bila je to visokoparna perspektiva, ali Warsberg po takvim stavovima nije bio usamljen. Hermann Bahr je tvrdio kako je Warsbergovu knjigu ponio sa sobom na putovanje, ali gotovo uvijek spominje autora a ne knjigu – i to kao „svojeg“ Warsberga.[[125]](#footnote-125)

„Mišljenje da se danas ne može posjetiti i uživati u Dalmaciji a da se ne lišimo blagodati“, tvrdio je vodič Austrijskog Lloyda, „zastarjelo je… i u praksi opovrgnuto.“[[126]](#footnote-126) Regionalni turistički vodič na sličan način komentira: „Nažalost zastarjela tvrdnja da se po Dalmaciji, najjužnijoj austrijskoj krunskoj zemlji, može putovati samo uz velike teškoće, s velikim troškom u vremenu i novcu, i bez najosnovnijeg komfora i udobnosti, i dalje je vrlo proširena. Tu pogrešnu koncepciju najbolje opovrgava dobrodošla činjenica da sjajnu Dalmaciju, taj biser jadranskih zemalja, sve više dotiče veliki međunarodni tok turizma.“[[127]](#footnote-127) Za razliku od toga: „Svaki nas dan sve više približava Orijentu“,[[128]](#footnote-128) tvrdio je Hartlebenov *Illustrierter Fuehrer durch Dalmatien* (*Ilustrirani vodič po Dalmaciji*) iz 1902., i dodao kako se kvaliteta hotelskog smještaja u zadnjih nekoliko godina stalno poboljšava, ali da su gostionice u malim gradovima „prosječne, premda zadovoljavaju umjerene zahtjeve“. Međutim „u higijenskom smislu vinske taverne ostavljaju još mnogo štošta što bismo mogli očekivati.“[[129]](#footnote-129) Knjiga izrijekom ističe „važnu razliku u udobnosti ovisno o tome putuje li se kopnom ili morem“.[[130]](#footnote-130) Ona implicite sugerira da se ne ostaje duže na kopnu: „Putovanje po Dalmaciji… bitno se razlikuje od putovanja po našim kultiviranim zemljama. S obzirom da su sredstva prijevoza neudobna, i da je opskrba i smještaj neadekvatan, ture po unutrašnjosti… još su uvijek rijetke.“[[131]](#footnote-131) Slično se tvrdi i u turističkom vodiču Reinharda Petermana iz 1899. godine: „Kada posjećujete manja mjesta, posebno u unutrašnjosti, putnik mora na umu imati činjenicu da se nalazi na teritorijima koje turizam još nije dotaknuo. Kada putuje takvim područjima, kako bi imao što više udobnosti, primjereno je izabrati veće gradove… kao fiksne destinacije.“[[132]](#footnote-132)

Slika o „polu-orijentalnoj“ zemlji koja je upravo zbog toga privlačna i zanimljiva, premda u nekom smislu ne može zadovoljiti „zapadnjačke“ zahtjeve, primjenjivala se i na stanovništvo. Putopisna literatura često ističe živopisni karakter „iznimno raznolikih pučkih kostima Dalmacije“:[[133]](#footnote-133) „Treba spomenuti da nacionalni kostim u Dalmaciji nije poput onoga u većini alpskih krajeva, nošnja koju stanovnici nose tek tu-i-tamo, već je uobičajeni, obični pučki kostim. Osobno sam vidio djevojke u poljima, pokrivene nakitom, baš kao što ih se oslikava na slikama, samo nešto prljavije."[[134]](#footnote-134) Koliko je tvorbena bila ta slika, i do koje je mjere ona bila oblikovana turističkim pogledom, potvrđuje primjedba Adolfa Schmala-Filiusa iz njegova putopisa iz 1908.: „Narodna nošnja i dalje je živopisna, ali kada smo ugledali likove u gradskoj nošnji, doslovno smo prizor doživjeli kao uvredu za oko.“[[135]](#footnote-135)

Treba istaknuti da je nekoliko turističkih vodiča zabilježilo duboko ukorijenjeno praznovjerje, posebno vjeru u magičnu moć amuleta poznatih kao „zapisi“, kao posebno tipično obilježje stanovništva, čime se željela istaknuti njihova egzotičnost.[[136]](#footnote-136) Na ovome mjestu trebamo se prisjetiti i stalnog ponavljanja priča o krvnoj osveti, o kojima smo pisali ranije. Istodobno, tekstovi jednodušno ističu kako su se ta egzotična obilježja domestificirala radom državne administracije, tako da će ih putnici ovdje sresti tek u posve bezopasnom obliku. Stoga se najugodniji socijalni kontakti s lokalcima, prema Hartlebenovom vodiču, mogu se doživjeti u Zadru, „doslovno – gradu prepunom vojnika i oficira“, a najšaljiviji su u Dubrovniku, u kojem „ne možemo izbjeći čvrst ali benevolentan utjecaj regimente Dubrovačke republike.“ O „samo dobrim stvarima“ izvješćuje se čak i u „odnosu prema crnogorskom stanovništvu“, koje se tradicionalno smatralo buntovnim, dok se ćudljivost i suzdržljivost „primjećuje jedino među albanskim stanovnicima“.[[137]](#footnote-137)

Premda su turistički vodiči i dalje raspravljali o koristima i štetama privatnog nošenja oružja, svi su vodiči bez iznimke ponavljali tvrdnje iz engleskog izdanja Baedekera, te isticali kako je putovanje po Dalmaciji sigurno. „Od Velebita do Orjena i Lovćena. ako koristite vodiča za koji je pouzdani izvori tvrde da su korisni, posve je suvišno poduzimati dodatne mjere sigurnosti“, tvrdilo se u Petermannovom turističkom vodiču,[[138]](#footnote-138) dok Hartlebenov vodič detaljno, gotovo sumnjičavo, opisuje sigurnosno pitanje: „U sjevernoj Dalmaciji u ranija vremena sigurnost nije bila na visini. U međuvremenu, danas više ne čujemo glasine o sumnjivim incidentima. U središnjoj i južnoj Dalmaciji čovjek putuje sigurno kao i u bilo kojem području središnje Europe…. Na potezu između Kotora i Cetinja ništa nije zadesilo putnike od pamtivijeka. Slično možemo reći i za pogranična područja s Hercegovinom, pa je opasnost za osobnu sigurnost putnika tako dobra da na sigurnosno pitanje možemo zaboraviti. U Crnoj Gori putovanje je posve sigurno…“[[139]](#footnote-139)

Inzistiranje na pitanjima sigurnosti na svim putničkim rutama koje se spominje u svim vodičima, možemo objasniti tipičnim balkanskim „toposom“; izvješća o susretima s naoružanim kradljivcima i haramijama često su se naime pojavljivala u putopisima po Dalmaciji sredinom 19. stoljeća.

Za turističku konstrukciju slika tipičnih za Dalmaciju oko 1900. godine karakterističan je uvodni odlomak Hartlebenovog turističkog vodiča, koji osim „prirodnog krajolika te zemlje“ hvali „povijesne, antičke, etnografske i socijalne dojmove koji se mogu steći na licu mjesta“, kao „korisnu promjenu od više ili manje poznatih prizora iz drugih zemalja,“ premda istodobno treba prihvatiti da „Dalmacija ne može nadići stare kultivirane zemlje juga i zapada. Prirodno, o toj zemlji govorimo pod pretpostavkom da je čitatelj dovoljno upoznat s drugim vrlo posjećenim zemljama i zbog toga (tek tada) promjena destinacije može biti dobrodošla.“[[140]](#footnote-140) Dalmacija se tako pretvara u utočište unutrašnje egzotičnosti, kao „ono strano unutar našega“, kao romantična ornamentacija i kontrapunkt modernom životu: kao zemlja u kojoj u prekrasnim krajolicima i na pozadini romantično odumrle povijesne kulture primitivni „plemeniti divljaci“ plešu u živopisnoj odjeći, u kojoj je zrak bez „bakterija koje mogu ugroziti organizam“, i u kojoj je život slobodan od „disharmoničnih dojmova i zvukova“. Sve se to naravno zbiva pod sigurnom zaštitom poretka za koji se brinu austrijske vlasti, i sve to, barem kada je o obalnim gradovima riječ, prati „nezaobilazni komfor“ za koji putujuća javnost iz „kultivirane zemlje“ opravdano smatra da pripada nečemu na što polaže pravo i što ima pravo zahtijevati. Dalmacija: „nazadna zemlja“ ne samo u geografskom smislu već i po prometnoj infrastrukturi, ali također i s obzirom na dominantnu maštu. Kulturna znanstvenica Ursula Reber točno je okarakterizirala sliku Dalmacije koju izvode ti pojmovi, kao „rezervat istrgnutog podrijetla za europske turiste“, dostojan zaštite, i oblikovan „utopijskom retrogradnom požudom.“[[141]](#footnote-141) Pojmovi koji su bili tipični još i u vrijeme kada je Ernst Juenger, godine 1932., putovao i pisao svoj putopis: „S užitkom ćemo zaroniti u patrijarhalni element koji smo kod kuće izgubili još u vrijeme naših pradjedova.“[[142]](#footnote-142)

Turizam na dalmatinskoj obali koji je potpuno zastao zbog Prvog svjetskog rata, ponovno se počeo obnavljati i intenzivirati ciljanim mjerama jugoslavenske države nakon 1918. pa je Baedekerov vodič iz 1929. primijetio: „Dalmacija… od kraja Svjetskoga rata počinje predstavljati putničku destinaciju koju iz godine u godinu posjećuje sve veći broj turista.“[[143]](#footnote-143) Međutim, ta će zemlja, danas iznimno popularna turistička destinacija Europe, tek će od Drugog svjetskog rata postati odredište masovnog turizma u suvremenom značenju te riječi, ona će se približiti ostatku Europe tek otkako je zavladala individualna motorizacija, i zbog zračnih linija kao sredstava masovnog transporta. A relikvije infrastrukture iz ere Habsburške monarhije, poput *Hotela Imperial* u Dubrovniku (danas u vlasništvu Hilton Group), koji se u potpunosti vratio izvornoj funkciji godine 2005. nakon njegova djelomičnog uništenja 1990-ih u jugoslavenskom sukobu, *Hotel Imperial* u kojem se pred stotinu godina smjestio Hermann Bahr,[[144]](#footnote-144) još se i danas koriste.

preveo: DP

1. Spitzer, Daniel: Die kriegerische Börse und die dalmatinische Frage, u: Spitzer: Wiener Spaziergänge. 2009., str. 43-47, here p. 46. [↑](#footnote-ref-1)
2. Bahr, Hermann: Dalmatinische Reise. Berlin 1909, str. 7-8. [↑](#footnote-ref-2)
3. Početkom rata 1914. brod je preuzela Carska ratna flota za prijevod provijanata, a potom se ubrzo vratio Lloydu, premda se brod i dalje povremeno koristio za vojne svrhe. Međutim, 13. kolovoza 1914., zbog greške u komunikaciji, brod je naišao na minu koju je postavila sama ratna flota neposredno uz otok Brijuni, i zbog toga je stradalo 147 osoba. Osim izbjeglica iz Bosne i Hercegovine, i rođaka posade, među žrtvama su bili i turisti zatečeni u Dalmaciji i iznenađeni početkom ratnih zbivanja. Za izvješće očevidaca s broda vidi: Pfeiffer, Hermann: Halt dich an mich und eile! Der Untergang der Baron Gautsch ur. Ingrid Pfeiffer, Wien 2014. [↑](#footnote-ref-3)
4. Stariji izvori, osim imena Spalato, navode i ime Spalatro. [↑](#footnote-ref-4)
5. Bahr: Dalmatinische Reise, pp. 84-85. [↑](#footnote-ref-5)
6. Vidi: Illustrierter Führer durch Dalmatien (Abbazzia – Lussinpiccolo) längs der Küste von Albanien bis Korfu und nach den Ionischen Inseln (A. Hartlebens Illustrierter Führer 12. Handbuch für Touristen). 5th edition, Wien/Pest/Leipzig 1902, p. 14. U slučaju Dalmacije, smatralo se da nošenje oružja „nije nužno“. Spomenuti navod odnosi se na moguće ekskurzije u Albaniju. [↑](#footnote-ref-6)
7. Reiffenstein, Bruno: Photographieren in Dalmatien, u: Paska, Erwin von: Nach dem Süden. Praktischer Wegweiser für die österreichisch-ungarische Riviera, Istrien, Dalmatien und die montenegrinische und albanische Küste bis Korfu mit Berücksichtigung von Bosnien und der Hercegovina sowie den Zugangslinien aus Österreich-Ungarn und Deutschland nach der Adria. Verlag: Österreichischer Lloyd, 8. Jahrgang. Wien 1913, str. 71-76, ovdje str. 75. Identičan tekst pojavio se i u izdanju iz 1914., posljednjem koje je objavio Austrian Lloyd (na str. 101–103). [↑](#footnote-ref-7)
8. Vidi: Helmedach, Andreas: Beute im Alltag des Grenzraums. Dalmatien, Bosnien und die Herzegowina im 17. und 18. Jahrhundert. In: Carl, Horst/Bömelburg, Hans-Jürgen (eds.): Lohn der Gewalt. Beutepraktiken von der Antike bis zur Neuzeit. Paderborn 2011, str. 201-222. Glavni provijant za Monarhiju bio je duhan, znatno jeftiniji od duhana dostupnog u Austriji. Bio je podložan državnom monopolu i porez na duhan bio je vrlo visok. [↑](#footnote-ref-8)
9. Vidi: Schmidl, A. A.: Das Königreich Dalmatien (Das Kaiserthum Oesterreich, 8). Stuttgart 1842, str. 56. [↑](#footnote-ref-9)
10. Vidi posebno: Erstić, Marijana: Die Ambivalenz des vertraut Fremden. Dalmatinische Reise von Hermann Bahr. U: Kabić, Slavija/Lovrić, Goran (eds.): Mobilität und Kontakt. Deutsche Sprache, Literatur und Kultur in ihrer Beziehung zum südosteuropäischen Raum. Zadar 2009, pp. 249-257. Erstić ovdje s pravom ističe: „Ovdje za Bahra nije ključan informativni aspekt, već osobni dojmovi i senzacije.“ str. 253. [↑](#footnote-ref-10)
11. Vrlo se često koristi topos da su jadranski brodovi – civilni i vojni – posebno razotkrivali raznolikost „stare Austrije“. Vidi: Bahr: Dalmatinische Reise, pp. 22-23; even before: Schiff, Theodor: Aus halbvergessenem Lande. Culturbilder aus Dalmatien. Wien 1875, p. 142; Desetljećima kasnije: Jünger, Ernst: Dalmatinischer Aufenthalt, in: Jünger: Tagebücher VI. Reisetagebücher (Ernst Jünger: Sämtliche Werke 1. Abt. Tagebücher). Stuttgart 1982, str. 9-35, ovdje str. 13-14. Vidi također i: Kunsti, Erich von: Verlorener Strand. Erinnerungen eines österreichischen Linienschiffsleutnants. Berlin/Wien/Leipzig 1938. [↑](#footnote-ref-11)
12. Vidi: Bahr: Dalmatinische Reise, str. 92-98; kao i str. 56. [↑](#footnote-ref-12)
13. Ibid., p. 60-61. [↑](#footnote-ref-13)
14. Ibid., p. 44. [↑](#footnote-ref-14)
15. Ibid., p. 45. [↑](#footnote-ref-15)
16. Ibid., p. 76. Ovakvi izrazi pojavljuju se u nekoliko Bahrovih publikacija. [↑](#footnote-ref-16)
17. Ibid., pp. 75-76. [↑](#footnote-ref-17)
18. Vidi: Cetnarowicz, Antoni: Die Nationalbewegung in Dalmatien im 19. Jahrhundert. Vom „Slawentum“ zur modernen kroatischen und serbischen Nationalidee. (Menschen und Strukturen. Historisch-sozialwissenschaftliche Studien, 16). Frankfurt a.M. 2008; See as well: Clewing, Konrad: Staatlichkeit und nationale Identitätsbildung. Dalmatien in Vormärz und Revolution. (Südosteuropäische Arbeiten, 109). München 2001. [↑](#footnote-ref-18)
19. Bahr: Dalmatinische Reise, str. 74. [↑](#footnote-ref-19)
20. Ibid., str. 101. [↑](#footnote-ref-20)
21. Ibid., str. 34. [↑](#footnote-ref-21)
22. Ibid., str. 123. [↑](#footnote-ref-22)
23. Chlumeckyjeva kritika bila je reakcija na Bahrov članak objavljen u bečkom *Neue Freie Presse*, 2. ožujka 1909. i koji se uglavnom bez izmjena ubacio u rukopis knjige. Bahr je Chlumeckyjevu kritiku i vlastiti odgovor uvrstio u rukopis svoje knjige. Brojne reakcije na Bahrovu knjigu uputili su i hrvatski i srpski intelektualci, pri čemu su komentari bili uglavnom pozitivne, dok su negativne, u doba Jugoslavije, uglavnom bile negativne. Vidi: Ehgartner, Eugenija: Hermann Bahrs Reise in eine österreichische Provinz. U: Most/Die Brücke. Literarisches Magazin 3-4 1996, str. 121-128, posebno str. 121-123, str. 126. Vidi također: Pederin, Ivan: Österreichs Weg an die Adria. Das Bild Dalmatiens in der Reiseliteratur bis zu Hermann Bahr. U: Österreich in Geschichte und Literatur 20, 1 (1976), str. 33-48, posebno str. 40-43. Pederin je također primijetio kako je uspjeh Bahrove knjige doveo do povećanog zanimanja za Dalmaciju, zbog kojih je, između ostaloga, otvoren i niz „dalmatinskih vinskih taverni“ u Beču, str. 43 (s bilješkama, str. 47-48.). [↑](#footnote-ref-23)
24. Chlumecky, Leopold Freiherr von: Hermann Bahrs Dalmatien, in: Österreichische Rundschau (March 15th 1909), str. 486-487, ponovno objavljeno u: Ifkovits, Kurt (ed.): Hermann Bahr – Jaroslav Kvapil. Briefe, Texte, Dokumente (Wechselwirkungen. Österreichische Literatur im internationalen Kontext, 11). Bern et al. 2007, pp. 492-495, here p. 493. [↑](#footnote-ref-24)
25. Chlumecky: Hermann Bahrs Dalmatien., str. 494. [↑](#footnote-ref-25)
26. Ibid., str. 495. [↑](#footnote-ref-26)
27. Vidi: Berengo, Marino: Problemi economico-sociali della Dalmazia veneta alla fine dell ‘700, u: Rivista storica italiana 66 (1954), str. 469-510, ovdje str. 470. [↑](#footnote-ref-27)
28. Wolff, Larry: Venice and the Slavs. The Discovery of Dalmatia in the Age of Enlightenment. Stanford 2011, str. 9. [↑](#footnote-ref-28)
29. On stereotypes of ‘The Balkans’ and related value judgements, compare: Todorova, Maria: Imagining the Balkans, New York et al. 1997; Bjelić, Dušan I./Savić, Obrad (eds.): Balkan as Metaphor. Between Globalization and Fragmentation. Cambridge, Mass. 2002; see as well: Mazower, Mark: The Balkans. From the End of Byzantinum to the Present Day, London 2001. In relation to travel journals in particular, see: Jezernik, Božidar: Wild Europe. The Balkans in the Gaze of Western Travelers. London 2004. [↑](#footnote-ref-29)
30. See Miller, William: The Threshold of the Near East: Istria and Dalmatia, in: Miller: Travels and Politics in the Near East. New York 1898, pp. 1-40. [↑](#footnote-ref-30)
31. Holbach, Maude M.: Dalmatia, the Land where East meets West. London 1908. [↑](#footnote-ref-31)
32. Schiff: Aus halbvergessenem Lande, p. 121. [↑](#footnote-ref-32)
33. Ibid., p. 155. [↑](#footnote-ref-33)
34. Düringsfeld, Ida von: Reise-Skizzen 5: Aus Dalmatien. Vol. 2. Prag 1857, pp. 164-177 and pp. 178-184. The criticism of the pretentious behaviour of regional officials in Düringsfeld’s account is striking and recalls Bahr's account written half a century later. For Düringsfeld see: Grubišić Pulišelić, Eldi: Dalmatien als Heterotopie in Ida von Düringfelds Reise-Skizzen. In: Kabić/Lovrić (Hgg.): Mobilität und Kontakt, pp. 265-276; Matl, Josef: Preradović, Kukuljević, Düringsfeld in Dubrovnik. In: Matl: Südslawische Studien. München 1965, pp. 326-336, especially pp. 332-336. [↑](#footnote-ref-34)
35. Floericke, Kurt: Dalmatien und Montenegro. Blicke ins „Kulissenland“. Berlin 1911, p. 8. [↑](#footnote-ref-35)
36. Ibid., p. 11. [↑](#footnote-ref-36)
37. Achleitner, Arthur: Reisen im slawischen Süden. Dalmatien und Montenegro. Berlin 1913, p. 103. [↑](#footnote-ref-37)
38. ‘It’s no wonder that the Austrian travels so little when he has everything within the black-yellow posts. And he is uninterested in his own country, since it is simply Austria and not abroad! Why tour Dalmatia, if it belongs to Austria’. Ibid., pp. 103-104. [↑](#footnote-ref-38)
39. Petermann, Reinhard E.: Führer durch Dalmatien. Herausgegeben vom Vereine zur Förderung der volkswirtschaftlichen Interessen Dalmatiens. Wien 1899, p. 1. [↑](#footnote-ref-39)
40. Stieglitz, Heinrich: Istrien und Dalmatien. Briefe und Erinnerungen. Stuttgart/Tübingen 1845, p. 206. [↑](#footnote-ref-40)
41. Noé, Heinrich: Das Festland, in: Die österreichisch-ungarische Monarchie in Wort und Bild: Dalmatien. Wien 1892, pp. 3-32, here p. 24. [↑](#footnote-ref-41)
42. Ibid., p. 22. This statement relates to an arboretum that dates back to 1492 at least – the aqueduct that is still in use today went into operation in that year – on an estate belonging to the aristocratic Gučetić-Gozze family from Ragusa. The arboretum at Cannosa (Trsteno) close to Dubrovnik is composed of regional as well as specially imported exotic plants, and was considered a unique attraction. See: Schweiger-Lerchenfeld, Amand Freiherr von: Die Adria. Land- und Seefahrten im Bereiche des adriatischen Meeres. Wien/Pest/Leipzig 1883, pp. 322-323. The arboretum is now owned by the Croatian State and is a protective area. [↑](#footnote-ref-42)
43. Stieglitz: Istrien und Dalmatien, pp. 282-283. [↑](#footnote-ref-43)
44. Swida, Franz: Dalmatien, in: Swida: Krain, Küstenland und Dalmatien (Die Länder Oesterreich-Ungarns in Wort und Bild ). Wien 1882, p. 39. [↑](#footnote-ref-44)
45. Stanić, Michael M.: Dalmatien. Kleine Kulturgeschichte einer europäischen Städtelandschaft. Köln/Weimar/Wien 2008, p. 157. [↑](#footnote-ref-45)
46. Noé, Heinrich: Dalmatien und seine Inselwelt, nebst Wanderung durch die Schwarzen Berge. Wien/Pest/Leipzig 1870, p. 35. [↑](#footnote-ref-46)
47. Schiff: Aus halbvergessenem Lande, pp. 15-16. [↑](#footnote-ref-47)
48. Vgl. z.B.: Illustrierter Reiseführer durch Slovenien, das kroatische Küstenland, Dalmatien, Montenegro, Bosnien und die Herzegovina. Herausgegeben vom Offiziellen Verkehrsbüro der Serben, Kroaten und Slovenen in Wien. Wien/Leipzig 1929. In contrast to the majority of international travel guides, a guide produced by the Berlin publishing house Grieben-Verlag used the Slavic place names in most cases, though not consistently. See: Dalmatien und die Kroatische Adria (Griebens Reiseführer, 161). 3rd edition, Berlin 1928. [↑](#footnote-ref-48)
49. Jünger: Dalmatinischer Aufenthalt, p. 11. On German-language travel literature on Dalmatia in the 20th century, compare Kabić, Slavija: Vom Erlebnis Dalmatiens und der Adria in den Werken deutschsprachiger Autoren im 20. Jahrhundert. Über (Zu-)Flucht, Rettung und Genuss. In: Kabić/Lovrić (eds.): Mobilität und Kontakt, pp. 319-330. [↑](#footnote-ref-49)
50. Neither the origin nor the exact meaning of the term are clear. It was mainly used to refer to the peasant, Slavic-speaking rural population of Dalmatia as a whole, while some sources employed it in a limited sense for the Serbian or Bosnian population in the wider area of Zara (Zadar) and Spalato (Split) in so far as they lived in the mountains. The Slavic population on the numerous islands was clearly excluded. See e.g. Oesterreichische National-Encyklopaedie oder alphabetische Darlegung der wissenswürdigsten Eigenthümlichkeiten des österreichischen Kaiserthumes, Vol. 3., Wien 1838, p. 708.

    On the problems of the term ‘Morlach’ and of literary ‘Morlachism’, also compare: Zeman, Mirna: Reise zu den „Illyrern“. Kroatienstereotype in der deutschsprachigen Reiseliteratur und Statistik (1740-1809). München 2013, pp. 73-83. As well: Pederin, Ivan: Die Morlaken in der deutschen Reiseliteratur. In: Die Welt der Slaven. Halbjahresschrift für Slavistik 19-20 (1974-75), pp. 273-298. [↑](#footnote-ref-50)
51. Schiff: Aus halbvergessenem Lande, p. 88. [↑](#footnote-ref-51)
52. Ibid., p. 105. [↑](#footnote-ref-52)
53. Vgl. Harris, Robin: Dubrovnik. A History. London 2003; For social history see especially: Trančik, Martin: Abgrund – Brückenschlag. Oberschicht und Bauernvolk in der Region Dubrovnik im 19. Jahrhundert (Basler Studien zur Kulturgeschichte Osteuropas, 4). Zürich 2002. [↑](#footnote-ref-53)
54. In the first half of the 19th century in particular, the Bocche di Cattaro was known as ‘Austrian Albania’, evidently a term taken over from Venetian times when the region was called Albania veneta. [↑](#footnote-ref-54)
55. Vgl. Staatshandbuch der Kronländer Siebenbürgen, Wojwodschaft und Banat, Croatien und Slawonien, Dalmatien und Militär-Gränze für das Jahr 1859 (Hof- und Staatshandbuch des Kaiserthums Oesterreich für das Jahr 1859. 5. Vol. Wien 1859, pp. 206-207. [↑](#footnote-ref-55)
56. Vgl. Petermann: Führer durch Dalmatien, pp. 59-61. The population census of October 31st, 1857, indicated that the population was around 20 percent lower at that time: 404,499 inhabitants. However, over the following eight years it grew by around 40,000. See: Statistisches Jahrbuch der Österreichischen Monarchie für das Jahr 1866. Herausgegeben von der K.K. Statistischen Central-Commission, Wien 1868, pp. 7-10. On December 31st, 1869, the civilian population of Dalmatia – without military personnel – was given as 442,796. See: Statistisches Jahrbuch für das Jahr 1869. Herausgegeben von der K.K. Statistischen Central-Commission. Wien 1871, p. 14. Mountainous Dalmatia was remarkably sparsely populated in comparison with the other crown lands. The population in relation to area was smaller only in Tyrol and Vorarlberg. Springer, Johann: Statistik des österreichischen Kaiserstaates. Vol. 1. Wien 1840, p. 103, p. 111. In relation to its area, the number of towns was the lowest of all the Monarchy’s crown lands (13 towns in 1857). Petter, Franz: Dalmatien in seinen verschiedenen Beziehungen. Vol. 1. Gotha 1857, p. 13. [↑](#footnote-ref-56)
57. Schmidl, A. Adolf: Handbuch für Reisende. Kaiserthum Oesterreich. Wien 1844, p. 3. [↑](#footnote-ref-57)
58. See: Sachslehner, Johannes: Abbazia. K.u.K. Sehnsuchtsort an der Adria. Graz 2011. [↑](#footnote-ref-58)
59. See: Deisinger, Josef K.W.: Souvenir an das Grand-Hotel Gravosa. Gravosa 1909, p. 43. [↑](#footnote-ref-59)
60. Achleitner: Reisen im slawischen Süden, p. 74. [↑](#footnote-ref-60)
61. Swida: Dalmatien, p. 8. [↑](#footnote-ref-61)
62. Ibid., p. 27. [↑](#footnote-ref-62)
63. Dalmatia was a destination for early motorized tourists even before 1914, as several travelogues reveal:

    See: Filius [Schmal, Adolf]: Eine Automobil-Reise durch Bosnien, die Hercegovina und Dalmatien, hrsg. und mit einer Einleitung versehen v. Elmar Samsinger. Wien 2012 [Original: Vienna 1908, before printed in the Allgemeine Automobil Zeitschrift 1907]; Hutchinson, Frances Kinsley: Motoring in the Balkans Along the Highways of Dalmatia, Montenegro, the Hercegovina and Bosnia. Chicago 1909; Meriwether, Lee: Seeing Europe by Automobile. New York 1911, pp. 358-390; Trevor, Roy: My Balkan Tour. New York 1911. On the road network and postal connections (which were unsuited for passengers) in the mid-19th century, see: Schmidl: Das Königreich Dalmatien, p. 56. [↑](#footnote-ref-63)
64. Edschmid, Kasimir: Prozession in Rogoznica. In: Edschmid: Kleines europäisches Reisebuch. Frankfurt a.M. 1958, pp. 208-219, here p. 209. The first edition appeared in 1953 under the title Europäisches Reisebuch (European Travel Book). [↑](#footnote-ref-64)
65. Vgl. Stavrianos, L[eften] S[tavros]: The Balkans Since 1453. With a New Introduction by Traian Stojanovich. 4th edition, London 2008, p. 207 [Original: 1958]. See as well: Helmedach, Andreas: Das Verkehrssystem als Modernisierungsfaktor. Straßen, Post, Fuhrwesen und Reisen nach Triest und Fiume vom Beginn des 18. Jahrhunderts bis zum Eisenbahnzeitalter. München 2002. [↑](#footnote-ref-65)
66. Schiff: Aus halbvergessenem Lande, p. 58. [↑](#footnote-ref-66)
67. Floericke: Dalmatien und Montenegro, p. 17. [↑](#footnote-ref-67)
68. Ibid., p. 19. [↑](#footnote-ref-68)
69. Achleitner: Reisen im slawischen Süden, p. 35. [↑](#footnote-ref-69)
70. Ibid., p. 34 [↑](#footnote-ref-70)
71. See: Stachel, Peter: Der koloniale Blick auf Bosnien-Herzegowina in der ethnographischen Popularliteratur der Habsburgermonarchie, in: Feichtinger, Johannes/Prutsch, Ursula/Csáky, Moritz (eds.): Habsburg postcolonial. Machstrukturen und kollektives Gedächtnis (Gedächtnis – Erinnerung – Identität, 2). Innsbruck u.a. 2003, pp. 259-275. [↑](#footnote-ref-71)
72. Wilkinson, J. Gardner: Dalmatia and Montenegro. With a Journey to Mostar in Herzegovina, and Remarks on the Slavonic Nations etc. Vol. 1. London 1848, p. 89. [↑](#footnote-ref-72)
73. Filius: Eine Automobil-Reise durch Bosnien die Hercegovina und Dalmatien, pp. 158-159. [↑](#footnote-ref-73)
74. In his city history of Dubrovnik Robin Harris supports this criticism of the Austrian authorities but also cites several positive examples of modernisation, adding that Yugoslav historiography was prone to exaggeration in its accounts of grievances. See: Harris: Dubrovnik, pp. 412-414. [↑](#footnote-ref-74)
75. Vgl. Gottsmann, Andreas: Das Bild Dalmatiens und der Dalmatiner in der österreichischen Reiseliteratur des 19. und frühen 20. Jahrhunderts. In: Österreich in Geschichte und Literatur 43,2 (1999), pp. 72-73. The lack of suitable railway connections was frequently made responsible for the ‘underdevelopment’ of Dalmatia. See as well: Lesker, Bernhard: Eine Fahrt an die Adria, Stuttgart 1895, p. 131. This account, written by a Catholic priest from Hessen who lived for decades in Dalmatia, also stated: ‘I have no doubt that the Southern Slavs, and especially the Dalmatians, still have a great future if liberalism and particularly the modern nationality swindle does not manage to tear this noble people from the life-bringing source of true faith and to corrupt it’. Ibid. About Lesker see: Pederin: Österreichs Weg an die Adria, pp. 35-36. [↑](#footnote-ref-75)
76. Spon, Jacob/Wheler, George: Italiänische, Dalmatische, Griechische und Orientalische Reise-Beschreibung. Worinn allerhand merkwürdige, vormals in Europa unbekannte Antiquitäten enthalten etc. Nürnberg 1681, p. 19. The authors undertook their journey in 1675–76. [↑](#footnote-ref-76)
77. Adam, Robert: Ruins of the Palace of the Emperor Diocletian at Spalato in Dalmatia. Printed for the Author. London 1764. See as well: Wild Bićanić, Sonia: British Travellers in Dalmatia 1757–1935. Zaprešić 2006, pp. 10-35. [↑](#footnote-ref-77)
78. Fortis, Alberto: Viaggio in Dalmazia. 2 Vol. Venezia 1774; germ.: Reise in Dalmatien. 2 Vol. Bern 1776. On Fortis and other travellers to Dalmatia in the 17th and 18th centuries, see: Fine, John V.A.: When Ethnicity Did Not Matter in the Balkans. A Study of Identity in Pre-Nationalist Croatia, Dalmatia and Slavonia in the Medieval and Early-Modern Periods. Ann Arbor/MI 2006, pp. 358–370. Saxon naturalist Ernst Friedrich Germar (1786–1853) who toured Dalmatia in 1811 reported in his travel journal that many educated Dalmatians had criticized Fortis’s accounts as unreliable and incorrect. Personally, however, he noted that he had: ‘wandered Dalmatia with his [Fortis’] travel account in my hand and always found him an accurate, good observer’. Germar, Ernst Friedrich: Reise nach Dalmatien und in das Gebiet von Ragusa. Leipzig/Altenburg 1817, p. 92. [↑](#footnote-ref-78)
79. Vgl. Matl, Josef: Ragusa (Dubrovnik) in der deutschen Literatur. In: Matl: Südslawische Studien, p. 351. [↑](#footnote-ref-79)
80. [Fortis, Alberto:] Die Sitten der Morlacken, aus dem Italiänischen übersetzt. Bern 1775. On Fortis’ account of the Morlachs, see among others: Wolff, Larry: The Enlightened Anthropology of Friendship in Venetian Dalmatia: Primitive Ferocity and Ritual Fraternity Among the Morlacchi, in: Eighteenth-Century Studies 32/2 (1998-99), pp. 157-178; Wolff: The Adriatic Origins of European Anthropology, in: Cromohs 10 (2005), S. 1-5, URL: http://www.cromohs.unifi.it/10\_2005/wolff\_adriatic.html (Seen: 04.08.2012). [↑](#footnote-ref-80)
81. [Fortis:] Die Sitten der Morlacken, p. 19. [↑](#footnote-ref-81)
82. Ibid., p. 22. [↑](#footnote-ref-82)
83. Ibid., pp. 26-27. [↑](#footnote-ref-83)
84. Kohl, Johann Georg: Bemerkungen über die bei der Blutrache herrschenden Gewohnheiten, in: Kohl: Reise nach Istrien, Dalmatien und Montenegro. Vol. 1. Dresden 1851, pp. 406-442. Regardless of his ethnographic interest, Kohl was shaped by cultural prejudices against ‘the Slavs’ whom he considered ‘as little more than a dark, lethargic mass of a people’. Kohl, Johann Georg: Die Slawen und die panslawistische Tendenz. Leipzig 1851, p. 157. On negative stereotypes against ‘the Slavs’ in the German-speaking area, see: Džambo, Jozo: Die Slawen – deutsche und österreichische Zerrbilder. In: Becher, Peter/Džambo, Jozo (eds.): Gleiche Bilder, gleiche Worte. Deutsche, Österreicher und Tschechen in der Karikatur (1848-1948). München 1997, pp. 29-44. About Kohls see: Elsmann, Thomas: Johann Georg Kohl. Ein Leben zwischen der Alten und der Neuen Welt. Bremen 2010. [↑](#footnote-ref-84)
85. Swida: Dalmatien, p. 44. [↑](#footnote-ref-85)
86. Illustrierter Führer durch Dalmatien (Abbazzia – Lussinpiccolo), p. 6.

    Swida: Dalmatien, p. 39. The travel accounts by Kasimir Edschmid from the period immediately following World War II mention several times that Montenegrin men would sport firearms or at least daggers in public [↑](#footnote-ref-86)
87. Stieglitz: Istrien und Dalmatien, p. 226. [↑](#footnote-ref-87)
88. Schiff: Aus halbvergessenem Lande, p. 120. [↑](#footnote-ref-88)
89. Swida: Dalmatien, p. 39. The travel accounts by Kasimir Edschmid from the period immediately following World War II mention several times that Montenegrin men would sport firearms or at least daggers in public [↑](#footnote-ref-89)
90. Simmel, Georg: Alpenreisen, in: Die Zeit 41 (Wien 13.07.1895), pp. 23-24, here p. 23 [↑](#footnote-ref-90)
91. On the Kronprinzenwerk, see among others: Stachel, Peter: Die Harmonisierung national-politischer Gegensätze und die Anfänge der Ethnographie in Österreich, in: Acham, Karl (ed.): Geschichte der österreichischen Humanwissenschaften. Vol. 4: Geschichte und fremde Kulturen. Wien 2002, pp. 323-367, especially pp. 359-367. [↑](#footnote-ref-91)
92. Noé: Das Festland, p. 26. [↑](#footnote-ref-92)
93. Petermann: Führer durch Dalmatien, p. 6. [↑](#footnote-ref-93)
94. Deisinger: Souvenier an das Grand Hotel Gravosa, p. 46. The value of a Krone in 1909 was equivalent to approx. five Euros in 2013. [↑](#footnote-ref-94)
95. The prices of meals on Austrian Lloyd express steamers on Dalmatian lines in 1911: First class – breakfast 1.5 Kr., lunch 6 Kr., afternoon 1.5 Kr., dinner 4 Kr.; Second class – breakfast 1.2 Kr., lunch 4 Kr., afternoon 1.2 Kr., dinner 2.6 Kr. On Austrian Lloyd mail steamers on Dalmatian lines: First class – breakfast 1.2 Kr., lunch 4.5 Kr., dinner 2.8 Kr.; Second class – breakfast 1.2 Kr., lunch 3.5 Kr., dinner 2 Kr. See: Paska, Erwin von [(Ed.)]: Praktischer Wegweiser durch Dalmatien. Mit Berücksichtigung von Istrien, Bosnien, Herzegowina, Montenegro und der Küste bis Korfu. 6. Jahrgang. Wien 1911, p. 85. [↑](#footnote-ref-95)
96. The value of the Krone around 1900 was approx. 20 percent higher than ten years later. [↑](#footnote-ref-96)
97. See: Die Südbahn und ihr Verkehrsgebiet in Österreich-Ungarn. Herausgegeben von der k.k. priv. Südbahn-Gesellschaft, Chefredacteur: Hugo Bürger. Wien/Brünn/Leipzig [1899], p. 466; Petermann: Führer durch Dalmatien, p. 10. [↑](#footnote-ref-97)
98. Rosenstein, N. (ed.): Österreichisch-ungarisches Reise-Handbuch. Kompendium der österr. u. ungarischen Eisenbahnen und Schiffsgesellschaften. Wien 1912, p. 180. [↑](#footnote-ref-98)
99. Deisinger: Souvenier an das Grand Hotel Gravosa, p. 43. [↑](#footnote-ref-99)
100. See. Floericke: Dalmatien und Montenegro. Blicke ins „Kulissenland“. For the explanation of the title see especially p. 20. [↑](#footnote-ref-100)
101. The line, whose trams where produced in Graz, remained in operation until 1970. Today, a bus service operates on the same route. Before 1912, it was necessary to rent Fiaker (hackney carriages) to cover the stretch. In 1909, the cost was 1 Krone. [↑](#footnote-ref-101)
102. E.g. the Grand Hotel and the Imperial in Ragusa, the Bristol in Zara, the Zentral-Troccoli in Spalato, the Hotel Stadt Graz in Cattaro, and the Kuranstalten in Arbe. The not yet listed Kurhotel Kaiserin Elisabeth in Lesina (Hvar) should also be mentioned. See: Rosenstein: Österreichisch-ungarisches Reise-Handbuch, pp. 368-388. [↑](#footnote-ref-102)
103. O poviijesti turističkih vodiča kao literarnoga žanra vidi: Parsons, Nicholas T.: Worth the Detour: A History of the Guidebook. Stroud 2007. [↑](#footnote-ref-103)
104. Achleitner: Reisen im slawischen Süden, p. 74. [↑](#footnote-ref-104)
105. Vidi na pr.: K. Baedeker’s Handbuch für Reisende: Österreich (Ohne Dalmatien, Ungarn und Bosnien). 25. Auflage, Leipzig 1898, kao i brojna druga ranija i kasnija izdanja, dijelom pod naslovom *Süddeutschland und Österreich* (Južna Njemačka i Austrija). [↑](#footnote-ref-105)
106. Baedeker, Karl: Handbuch für Reisende: Dalmatien und die Adria. Westliches Südslawien, Bosnien, Budapest, Istrien, Albanien, Korfu. Leipzig 1929. [↑](#footnote-ref-106)
107. Illustrirter Führer durch Dalmatien, längs der Küste von Albanien bis Korfu nach den Ionischen Inseln, Wien/Pesth/Leipzig 1883. [↑](#footnote-ref-107)
108. Vidi: Samsinger, Elmar: Einführung zu einer Automobil-Reise am Balkan im Jahr 1907, in: Filius: Eine Automobil-Reise durch Bosnien die Hercegovina und Dalmatien, pp. 7-100, here p. 42. [↑](#footnote-ref-108)
109. Petermann: Führer durch Dalmatien; Francusko izdanje pojavilo se samo godinu nakon njemačkog. Pretpostavka da je bila riječ o velikoj nakladi proizlazi iz činjenice da se to jedinstveno i razmjerno elaborirano djelo danas može često jeftino naći u antikvarijatima. [↑](#footnote-ref-109)
110. Točni detalji na naslovnoj stranici varirali su od godine do godine. Vodiči su objavljeni u novinskoj kući Christoph Reisser’s Söhne u Beču i vjerojatno su povremeno bili slobodno distribuirani među mušterijama Austrijskoga Lloyda prilikom kupnje aranžmana (na to upućuje memorandum u četvrtom izdanju iz 1909, koju posjeduje Austrijska nacionalna biblioteka u Beču.) [↑](#footnote-ref-110)
111. Bürger, Hugo (Chefredacteur): Der Oesterreichische Lloyd und sein Verkehrsgebiet. Officielles Reisehandbuch, hg. v. der Dampfschiffahrts-Gesellschaft des Oesterreichischen Lloyd. Vol. 1: Istrien, Dalmatien, Herzegowina und Bosnien. Wien/Brünn/Leipzig [1901]. [↑](#footnote-ref-111)
112. Na zaključak o sve većem interesu za Dalmaciju kao putničku destinaciju upućuje i objavljivanje niza popularnih predavanja koje su održavali povjesničari umjetnosti, etnolozi itd. u Beču. Vidi: Brückner, Eduard (Hg.): Dalmatien und das Küstenland. Vorträge, gehalten im März 1910. Wien 1911. Dodatno, regionalni turistički vodiči pojavili su se i na njemačkome, vidi: Deisinger, Josef: Neuer Dalmatien Führer: mit besonderer Berücksichtigung von Istrien, einem Anhange: Die neuen Touristenländer Bosnien und Herzegovina sowie einer Übersichtskarte der Adrialänder, Eisenbahn- und Schiffahrtsplätzen, Gravosa [about 1900]; Deisinger, Josef: Souvenir an das Grand-Hotel Gravosa. [↑](#footnote-ref-112)
113. Baedeker, K[arl]: Handbook for Travellers: Southern Germany and Austria, including Hungary, Dalmatia and Bosnia. Seventh Edition, Remodelled and Augmented. Leipsic [!] 1891. [↑](#footnote-ref-113)
114. Ibid. p. 424. [↑](#footnote-ref-114)
115. Ibid. p. 425. [↑](#footnote-ref-115)
116. Vidi: Ibid., p. 426, kao i: Achleitner: Reisen im slawischen Süden: „Doista dobar mali hotel, ta jahta na austrijskome moru“, str. 79. [↑](#footnote-ref-116)
117. Svi su citati iz: Baedeker, K[arl]: Handbook for Travellers: Southern Germany and Austria, including Hungary, Dalmatia and Bosnia. Seventh Edition, Remodelled and Augmented. Leipsic [!] 1891, p. 426. [↑](#footnote-ref-117)
118. Baedeker, Karl: Handbook for Travellers: Austria-Hungary, Including Dalmatia and Bosnia, Tenth Edition Revised and Augmented. Leipzig 1905, p. 293. [↑](#footnote-ref-118)
119. Vidi: Bahr: Dalmatinische Reise. [↑](#footnote-ref-119)
120. ‘... sunčana zemlja poznata tek nekolicini Austrijanaca, koji za nju pokazuju neznatan interes, jer ta zemlja pripada - Austriji. U inozemstvu, ljudi razmišljaju o Dalmaciji… posve drukčije. Sunčana zemlja, njezini gradovi i prirodne ljepote sada privlače veliku pozornost, vrijeme i novac žrtvuju se za takvo putovanje, i to s užitkom.“ Achleitner: Reisen im slawischen Süden, pp. 73-74. [↑](#footnote-ref-120)
121. Da spomenemo samo nekoliko primjera: R.H.R.: Rambles in Istria, Dalmatia and Montenegro. In One Volume. London 1875; Creagh, James: Over the Borders of Christendom and Eslamiah: Hungary, Slavonia, Serbia, Bosnia, Hercegovina, Dalmatia and Montenegro to the North of Albania in the Summer of 1875. 2 Vol’s. London 1876; Jackson, T.G.: Dalmatia, the Quarnero and Istria. 3 Vol’s. Oxford 1887; Snaffle: In the Land of the Bora. Camp Life and Sport in Dalmatia and the Hercegovina. London 1897; Jackson, F[rederick] Hamilton: The Shores of the Adriatic. The Austrian Side: The Küstenlande, Istria and Dalmatia. London 1908; Henderson, Percy E.: A British Officer in the Balkans. The Account of a Journey Through Dalmatia, Montenegro, Turkey in Austria, Magyarland, Bosnia and Hercegovina. London 1909; Barrington, Mrs. Russell [Barrington, Emilie Isabel]: Through Greece And Dalmatia. A Diary of Impressions, Recorded by Pen and Picture. London 1912; Hichens, Robert: The Near East. Dalmatia, Greece and Constantinople. London 1913; Moqué, Alice Lee: Delightful Dalmatia. New York/London 1914; see the mentioned reports on travels by automobile. [↑](#footnote-ref-121)
122. Petermann: Führer durch Dalmatien, str. 10-11. [↑](#footnote-ref-122)
123. Pederin: Österreichs Weg an die Adria, p. 34. U ovoj obuhvatnoj referenci na tragove antičke i srednjovjekovne kulture, putopisi o Dalmaciji na njemačkome jeziku, prema Pederinu, obično su se razlikovali od izvješća iz drugih područja koja su nastanjivali Slaveni. [↑](#footnote-ref-123)
124. Warsberg, Alexander von: Dalmatien. Tagebuchblätter aus dem Nachlasse. Wien 1904, str. 100 [↑](#footnote-ref-124)
125. Bahr: Dalmatinische Reise, str. 42 i analogno također str. 50-51. [↑](#footnote-ref-125)
126. [Paska, Erwin von:] Praktischer Wegweiser durch Dalmatien. Mit Berücksichtigung von Bosnien, Herzegowina, Montenegro und der Küste bis Corfu. [3rd edition]. [Wien] 1908, p. 5. [↑](#footnote-ref-126)
127. 127 Deisinger: Neuer Dalmatien Führer, str. 3. [↑](#footnote-ref-127)
128. Illustrierter Führer durch Dalmatien (Abbazzia – Lussinpiccolo), str. 14. [↑](#footnote-ref-128)
129. Ibid., str. 17 [↑](#footnote-ref-129)
130. Ibid., str. 20. [↑](#footnote-ref-130)
131. Ibid. [↑](#footnote-ref-131)
132. Petermann: Führer durch Dalmatien, p. 14. [↑](#footnote-ref-132)
133. Bürger: Der Oesterreichische Lloyd, p. 14. [↑](#footnote-ref-133)
134. Swida: Dalmatien, p. 22. [↑](#footnote-ref-134)
135. Filius: Eine Automobil-Reise durch Bosnien die Hercegovina und Dalmatien, pp. 153-154. [↑](#footnote-ref-135)
136. Vidi: Bürger: Der Oesterreichische Lloyd, p. 14; Führer durch Dalmatien (Abbazzia – Lussinpiccolo), p. 12. [↑](#footnote-ref-136)
137. Führer durch Dalmatien (Abbazzia – Lussinpiccolo), p. 20. Pojam ‘Albanese’ (u originalu: Albanesen) možda se odnosio na Crnogorce koji su živjeli u Boki Kotorskoj. [↑](#footnote-ref-137)
138. Petermann: Führer durch Dalmatien, str. 13. [↑](#footnote-ref-138)
139. Führer durch Dalmatien (Abbazzia – Lussinpiccolo), str. 16. [↑](#footnote-ref-139)
140. Ibid., str. 14. [↑](#footnote-ref-140)
141. Reber, Ursula: Periphere Angelegenheiten / Angelegenheiten der Peripherie. Einschreibungen in eine Karte von „Adiáphora“, p. 2. U: Kakanien revisited, http://www.kakanien.ac.at/beitr/postcol/UReber3/ (seen: 13.08.2012). Vidi također: Perica, Ivana: „Der Ruf des freien und ungezähmten Verwandten“. Dalmatinischer Raum aus der Sicht des konservativen Antimodernismus. U: Kabić/Lovrić (eds.): Mobilität und Kontakt, str. 403-417. [↑](#footnote-ref-141)
142. Juenger: Dalmatinischer Aufenthalt, str. 12. [↑](#footnote-ref-142)
143. Baedeker: Handbuch fuer Reisende: Dalmatien und die Adria, S. V. [↑](#footnote-ref-143)
144. Nakon djelomičnog uništenja hotela tijekom opsade Dubrovnika koju je izvršila JNA godine 1991.-1992. ograničeni opseg hotelskih usluga improvizirao se u susjednoj zgradi, u tzv. *Malom Imperialu*. [↑](#footnote-ref-144)