

# Turizam u Puli i na Brijunima između dva svjetska rata

---

**Matejčić Miljević, Rossana**

**Undergraduate thesis / Završni rad**

**2020**

*Degree Grantor / Ustanova koja je dodijelila akademski / stručni stupanj:* **University of Pula / Sveučilište Jurja Dobrile u Puli**

*Permanent link / Trajna poveznica:* <https://um.nsk.hr/um:nbn:hr:137:607123>

*Rights / Prava:* [In copyright](#)

*Download date / Datum preuzimanja:* **2021-08-02**



*Repository / Repozitorij:*

[Digital Repository Juraj Dobrila University of Pula](#)



Sveučilište Jurja Dobrile u Puli  
Filozofski fakultet

**ROSSANA MATEJČIĆ MILJEVIĆ**

**TURIZAM U PULI I NA BRIJUNIMA  
IZMEĐU DVA SVJETSKA RATA**

Završni rad

Pula, 2020.

Sveučilište Jurja Dobrile u Puli  
Filozofski fakultet

**ROSSANA MATEJČIĆ MILJEVIĆ**

**TURIZAM U PULI I NA BRIJUNIMA  
IZMEĐU DVA SVJETSKA RATA**

Završni rad

**JMBAG: 1409972368007, izvanredni student**

**Studijski smjer: preddiplomski studij povijesti**

**Predmet: Uvod u hrvatsku suvremenu povijest**

**Znanstveno područje: humanističke znanosti**

**Znanstveno polje: povijest**

**Znanstvena grana: hrvatska i svjetska moderna i suvremena povijest**

**Mentor: izv. prof. dr. sc. Igor Duda**

Pula, rujan 2020.



## IZJAVA O AKADEMSKOJ ČESTITOSTI

Ja, dolje potpisana Rossana Matejčić Miljević, kandidatkinja za prvostupnicu povijesti ovime izjavljujem da je ovaj Završni rad rezultat isključivo mogega vlastitog 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 ikoji 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, 22. rujna 2020.

Student

---



IZJAVA  
o korištenju autorskog djela

Ja, Rossana Matejčić Miljević dajem odobrenje Sveučilištu Jurja Dobrile u Puli, kao nositelju prava iskorištavanja, da moj završni rad pod nazivom *Turizam u Puli i na Brijunima između dva svjetska rata* koristi na način da gore navedeno autorsko djelo, kao cjeloviti tekst trajno objavi u javnoj internetskoj bazi Sveučilišne knjižnice Sveučilišta Jurja Dobrile u Puli te kopira u javnu internetsku bazu završnih radova Nacionalne i sveučilišne knjižnice (stavljanje na raspolaganje javnosti), sve u skladu s Zakonom o autorskom pravu i drugim srodnim pravima i dobrom akademskom praksom, a radi promicanja otvorenoga, slobodnoga pristupa znanstvenim informacijama.

Za korištenje autorskog djela na gore navedeni način ne potražujem naknadu.

U Puli, 22. rujna 2020.

Potpis

---

## SADRŽAJ

Uvod	5
1. Pula u Italiji	6
2. Dopolavoro	8
3. Smještaj i prehrana	12
4. Gradska kupališta	16
5. Prometna povezanost	20
6. Turizam na Brijunima	25
Zaključak	28
Izvori i literatura	29
Sažetak	32
Abstract	33

## Uvod

Temu o povijesti turizma u Puli i na Brijunima između dva svjetska rata odabrala sam uz poticaj kolege profesora povijesti kako bih dobila konkretniju sliku razvoja turizma na pulskom području. Pojmovi, imena lokacija i ljetni običaji odlaženja na kupališta provlače se kroz sjećanja građana, no o svemu tome manje se konkretno zna. Koji je bio motiv dolaska u grad koji je nakon Prvog svjetskog rata okupirala Kraljevina Italija? Kakva je bila ponuda Pule dvadesetih i tridesetih godina prošlog stoljeća? Je li ostalo traga hotelima i kavanama iz austrougarskog razdoblja i koje su novine bile uvedene? Nadalje, kojim su prometnim sredstvima tadašnji turisti ipak uspijevali doći do krajnjeg juga istarskog poluotoka? Na ta pitanja pokušala sam dati odgovor u ovome radu.

Ove su teme obrađene u nekoliko knjiga kojima sam se koristila i u kojima su činjenice iznesene faktografski i sažeto. Takvo je što omogućilo jednostavan pregled događaja, ali je s druge strane onemogućilo dobivanje šireg i dubljeg uvida u tematiku za što mi je poslužilo prelistavanje ljetnih brojeva tadašnjih dnevnih novina // *Corriere*, od 1934. do 1938. godine, a zanimljive činjenice izvukla sam i iz članaka objavljenih u *Glasu Istre*. Za povijesni kontekst i ulogu Dopolavora poslužila sam se knjigom Victorije de Grazije, a za povijest Pule radovima Darka Dukovskog.

U poslijeratno doba promocija grada stvarala se kroz novinske članke, posjete uglednih pulskih profesora arheologa konferencijama na području Italije, promidžbu brijunskog arhipelaga, operama svjetskog glasa u pulskom amfiteatru, a nakon 1925. i organiziranim izletima u sklopu aktivnosti fašističke organizacije Opera nazionale Dopolavoro, Cilj takvoj organizaciji bio je prodrijeti u svaku poru društvenog života kako bi se utjecalo na odvratanje misli od gospodarske krize, odagnalo radnike od utjecaja socijalističkih i komunističkih ideja te bilo kakvog slobodnog promišljanja koje se udaljuje od ideje vladajućeg režima. Industrijalizacija je stvarala novi problem, a to je stres radnika uslijed mehanizacije procesa proizvodnje i iscrpljujućih sati rada. U takvoj kompleksnoj poslijeratnoj situaciji zanimljivo je shvatiti što je ljude poticalo na godišnji odmor i jesu li si dopuštali uopće poželjeti uživati u dokolici kada je do nedavno mnogima to bio nedostižan pojam jer je bio privilegija isključivo za više slojeve društva.

## 1. Pula u Italiji

Nakon Prvog svjetskog rata i okupacije talijanske vojske, Istra je 1921. Rapalskim sporazumom ušla u sastav Kraljevine Italije. Na području poluotoka živjelo je više nacionalnosti – Talijani, Hrvati, na sjeveru Slovenci – pa je pad Austro-Ugarske bio i trenutak rascjepa.<sup>1</sup> Veći broj ratnih povratnika i dramatična situacija zbog epidemije španjolske gripe još su više naglašavali postojeće egzistencijalne probleme s kojima su se brojne obitelji dnevno suočavale u nastojanju da prežive. Kriza se nastavlja s valom negiranja nacionalnosti koje nisu bile talijanske, štrajkovima radnika pulskog arsenala koji je bio ograničen na djelovanje samo na otočiću te štrajkom rudara u Raši. Razlozi prosvjeda bila su otpuštanja i smanjenja plaća koja su poticala iseljavanje u Argentinu ili Sjedinjene Američke Države.

Kao dio nove države, Istra je bila daleko od središnjice pa su i ulaganja na početku talijanske vladavine bila oskudna. Tek krajem dvadesetih započeti su konkretniji infrastrukturni radovi za istarski vodovod, bonificiranje solana u Koprnu, doline rijeke Mirne i doline rijeke Raše. Državnu podršku dobilo je i rudarstvo na području Labinštine. Grade se Raša i Podlabin. Tridesete su ipak označile ekonomski boljitak zbog konkretnijih infrastrukturnih radova na cijelom poluotoku.

Pula je u to doba bila grad koji je iz austrougarskog razdoblja razvoja, gradnje i napretka, postala grad u kojem je rasla sumnja u fašističku politiku i propagandu. Česta je bila emigracija stanovništva koje nije podupiralo novu politiku, pulski Arsenal je poprimio drugorazredni značaj, a politika odlučivanja o razvoju infrastrukture odvijala se u Rimu. Bez obzira na spomenuto, prema državnom petogodišnjem planu izgrađeni su određeni objekti i zgrade na području grada. Svečano otvorenje većih građevinskih poduhvata odvalo se 4. studenog 1937. godine. Toga je jutro od 9.30 do 11.00 sati vojvoda od Spoleta kao predstavnik vlasti najprije bio nazočan na otvorenju dijela pulske Obale Viktora Emanuela III., hidroplanske luke Ala Littoria, autobusnog kolodvora, fontane Palim fašistima (*Ai Caduti fascisti*) na današnjem Danteovu trgu, popločenih ulica (Garibaldijeve, Mazzinijeve, Largo Oberdan), morske kolonije Fašističke stranke i morskog kupališta Stoja, obnovljene natkrivene zgrade pulske tržnice, novog sjedišta Nacionalnog instituta Infortuni, Kuće majke i djeteta te

---

<sup>1</sup> Ivetic, Egidio, ur., *Istria nel tempo*, Centro di ricerche storiche di Rovigno – Centar za povijesna istraživanja, Rovinj, Trst, 2006., 541.



izložbe posvećene svim radovima ostvarenima u petogodišnjem planu. Nakon Pule krenuo je na svečano otvorenje rudarskog grada Raše.<sup>2</sup>

Južni dio Istre privlačio je pozornost svojom prirodnom ljepotom i kulturnom baštinom, a Pula je sigurno utočište nudila pomorcima, radnicima, putnicima. U razdoblju nakon Prvog svjetskog rata glavni razlozi za posjet mogle su biti prirodne ljepote obale i mora, talijanska znatiželja za novopripojenim područjem te zanimanje za Brijune. Uzimajući u obzir brojke za cijelu Istru iz 1923., kada je zabilježeno 33.715 turista i 87.749 noćenja, najviše iz Italije i bivšeg austrougarskog područja, i ako podijelimo brojku na gradove koji su imali mogućnost smještaja – kao što su Poreč, Rovinj, Novigrad i Umag – Pulu je posjetilo oko 6-10.000 gostiju što na godišnjoj razini i nije mnogo.<sup>3</sup> Godine 1925. dnevna potrošnja turista iznosila je 160-200 lira.<sup>4</sup> Istodobno je dnevna zarada prodavača u Italiji bila oko 30 lira iz čega je jasno vidljivo da turizam nije bio jednako dostupan svim slojevima.

Tridesete su godine ipak označile primjetan iskorak. Oživljen interes za antičku spomeničku baštinu, opere u pulskoj areni, tenori svjetskog glasa kao što je Beniamino Gigli, kino predstave, kupanje i dokoličarenje na uređenim morskim kupalištima, sve je to bila tadašnja ponuda grada koji se nalazi u neposrednoj blizini poznatog brijunskog otočja, nudeći tamošnjem jet setu mogućnost posjeta. Nije isključeno da je pokoji turist vjerojatno zalazio u grad na provod, tražeći strast u zagrljaju tadašnjih kurtizana ili kako su ih još nazivali „farfaline noturne“.<sup>5</sup>

Jedan od motiva pretežno jednodnevnih posjeta Puli bile su i organizirane manifestacije, sportski susreti i obilježavanje obljetnica važnih za Kraljevinu Italiju. Organizaciju takvih događanja predvodila je organizacija Opera Nazionale Dopolavoro. Pozivi su se više odnosili na lokalno stanovništvo, no ipak kao jednodnevne goste možemo ubrojiti i onaj manji broj putnika koji su dolazili iz okolice i udaljenijih dijelova Istre. Jedan od bizarnijih poziva, objavljen 1923. u lokalnom tisku, bio je upućen građanima katolicima Pule i Istre koji su pozvani da dođu u Arenu na prisegu protiv psovki i ružnih riječi.<sup>6</sup> Jednodnevni izleti do Pule također su stvarali udio u sveukupnoj statistici posjeta gradu.

---

<sup>2</sup> „Le opere pubbliche che verranno inaugurate nel capoluogo“, *Corriere istriano*, 03.11.1937., 2.

<sup>3</sup> Blažević, Ivan, *Povijest turizma Istre i Kvarnera*, Otokar Keršovani, Opatija, 1987., 195.

<sup>4</sup> Isto, 198.

<sup>5</sup> Dukovski, Darko, *Svi svjetovi Istarski*, C.A.S.H., Pula, 1997., 129.

<sup>6</sup> Bogneri, Marcello, *Cronache di Pola e dell'Istria 1915-1938: la guerra, la redenzione e l'unione alla Madrepatria*, Unione degli Istriani, Trieste, 1990.,106.

## 2. Dopolavoro

Početak dvadesetih godina politika je u Italiji nastojala doprijeti do svih pora društvenog života, uvodeći potpunu kontrolu u pojedinim segmentima svakodnevnice te koristeći simbole i mitove kako bi se što dublje začahurila u kolektivnu svijest. Mase su bile izložene tom utjecaju, a za uzvrat su trebale dati svoj konsenzus za tadašnju politiku fašističkog režima. Masovna politizacija društva pratila je talijanske građane od rođenja do smrti. Konsenzus kojem se težilo je u biti bilo nastojanje režima da učini sve kako bi stanovništvo prihvatilo teškoće uzrokovane nerazvijenim gospodarstvom te etničkim i socijalnim razlikama u zemlji.<sup>7</sup>

Opera Nazionale Dopolavoro bila je organizacija unutar fašističke stranke, utemeljena 1. svibnja 1925. s ciljem organiziranja i provođenja slobodnog vremena radnika. Prema statutu organizacije: „Vodi se računa o moralnom i tjelesnom razvoju naroda, kroz sport, planinarenje, turizmom, umjetničkim obrazovanjem, popularnom kulturom, socijalnom pomoći, higijenom, zdravstvenom zaštitom i profesionalnim razvojem.“<sup>8</sup> Međutim, Dopolavoro je ubrzo pao pod potpunu kontrolu Fašističke stranke te je iz paradržavnog entiteta prerastao u nacionalni pokret unutar stranke.<sup>9</sup> U Istri je imao čak dvostruku ulogu. Pored svega, imao je za cilj i kontrolu nad širokim dijelom populacije s namjerom borbe za „nacionalno smirivanje granične zone“, odnosno izdvajanja radnika od komunističkog pokreta.<sup>10</sup>

Dopolavoro se za promociju svojih ciljeva koristio tehnološkim novitetima, sredstvima za masovnu komunikaciju i komercijalnu zabavu. Kazalište, film i radio postali su krajem dvadesetih kao mediji dostupniji široj publici zahvaljujući popustima, matinejama, planski osmišljenom načinu približavanja široj publici u gradu i ruralnim sredinama.

Kino predstave, dotad nedostižne za mnoge građane, postale su trenutak zabave i opuštanja zahvaljujući prvom grupnom popustu dogovorenom 1927. u iznosu od 50% za 50 sjedećih mjesta po predstavi, a 1929. popust od 25-35%

---

<sup>7</sup> „Il fascismo e la fabbrica del consenso“, Comune Cinisello Balsamo, [www.comune.cinisello-balsamo.mi.it](http://www.comune.cinisello-balsamo.mi.it), viđeno 19.08.2019.

<sup>8</sup> Isto.

<sup>9</sup> Isto.

<sup>10</sup> Dukovski, Darko, „Fašistički sindikati u Istri 1919.-1929.“, *Časopis za suvremenu povijest*, 3, 1994., 454.

proširen je na cijelo članstvo Dopolavora.<sup>11</sup> Predstave se nisu održavale radnim danima, a većinom su se prikazivali obrazovni filmovi, dokumentarci koje je osiguravao Dopolavoro ili talijanski filmski institut Luce. Komični filmovi su se projicirali samo djelomično kako se ne bi stvorila konkurencija komercijalnim kinima. Godine 1934. posebno su za ruralna područja organizirani putujući kinematografi.

Kazališne predstave su na početku stoljeća bile dostupne samo određenoj eliti, stoga je vodstvo Dopolavora potaknulo organizaciju posjeta subotnjim matinejama i generalnim probama ne bi li se izbjegao susret radničke i srednje klase. Inovativnost u pogledu kazališta je organizacija kazališnih putujućih trupa pod nazivom *Carro di Tespi* koje predložio Giovacchino Forzano, ravnatelj milanske La scale, po uzoru na staro grčko kazalište. Putujuća kazališta posvećena prozi i lirici upošljavala su pojedinačno oko tisuću ljudi s kapacitetom 3000-6000 gledatelja. Bila su oblika poput velikog hrama s ogromnom kupolom projektiranom za prikaz posebnih efekta zvjezdanih noći, valova i slično. Kazališni komadi su obavezno završavali uz posvetu Duceu i Fašističkoj stranci. Godine 1936. je iz godišnjeg neto prihoda organizacije utrošena petina sredstava za prikaz opera kao što su *La Boheme*, *Tosca*, *Aida*, *Norma*, *Cavalleria rusticana*, *Barbiere di Siviglia* uz ostvarenih milijun posjeta.<sup>12</sup> Najava dolaska putujućeg kazališta u pulsku Arenu, opisana kao genijalna inicijativa Dopolavora, objavljena je u *Corriere istriano* 1934. godine.<sup>13</sup>

Turizam je bio jedan od načina promocije novog nacionalnog identiteta kroz organizaciju inovativnog načina provođenja slobodnog vremena, a uključivao je masovnu publiku kojoj je mogla biti servirana režimska propaganda. Od organiziranih izleta nudile su se brojne mogućnosti od planinarenja do biciklističkih ruta, šetnje, izleti na more, organizirani susreti te posjeti većim gradovima talijanskih pokrajina, pogotovo Rimu. Osnivaju se turističke organizacije poput Talijanskog izletničkog saveza (Federazione italiana degli escursionisti) koji je okupljao srednju i malu buržoaziju dok je radnicima bila namijenjena Radnička unija talijanskih izletnika (Unione operaia degli escursionisti italiani) koja je osnovana još 1911., ali je nakon rata postala još popularnija te je okupljala više desetina tisuća članova. Talijanski

---

<sup>11</sup> De Grazia, Victoria, *Consenso e cultura di massa nell'Italia fascista*, Editori Laterza, Milano, 1981., 185.

<sup>12</sup> Isto, 189.

<sup>13</sup> „Il carro di Tespi all'Arena di Pola“, *Corriere istriano*, 27.04.1934., 2.

turistički klub (Touring club italiano), osnovan 1892. radi promocije bicikla, 1922. je brojao 200 tisuća članova.<sup>14</sup>

Značajni odmak u cijelom projektu organiziranog masovnog turizma ostvaruje se 1931. uvođenjem popusta na željezničke prijevozne karte. Kako bi se promicao prijevoz za što veći broj ljudi, organizirane grupe dobivale bi popust koji je mogao biti i do pola cijene. *Treni popolari* ili narodni vlakovi nastali su prema zamisli tadašnjeg talijanskog ministra za komunikacije Costanza Ciana. Od 2. kolovoza do 20. rujna 1931. više od pola milijuna putnika iskoristilo je popuste i nekamo otputovalo.<sup>15</sup>

Subotnje popodne i nedjelja bili su dani kada su mnogi odlazili na izlete u ruralne krajeve dok su oni iz ruralnih predjela odlazili u veće gradove ili na more. Uz veliku kreativnost u organizaciji, uporabom zastava, glazbe, natjecanja i zborova, nastojalo se uljepšati nešto što je bilo za sirotinju koja je na kraju izleta mogla slušati političke govore koji su isticali angažman režima za radničku klasu te naglašavali lik i ulogu Mussolinija. Takve su riječi neposredno nakon pozitivnog izletničkog iskustva prihvaćane i podržavane s velikim entuzijazmom.<sup>16</sup>

Promocija uporabe bicikla i organizirane biciklističke ture bile su isto tako jedan od organiziranih pristupa za masovna okupljanja organizacije Dopolavoro, koja su se kao i svi ostali organizirani izleti mogli preobraziti u politički skup s ciljem isticanja režima i Ducea. Tako se, primjerice, i u Puli u lipnju 1937. čitatelji novina pozivaju na petu biciklističku turu čiji je polazak bio ispred sjedišta pokrajinskog Dopolavora, uz napomenu kako su obavezni prisustvovati svi ciklisti članovi *fascio Grion*.<sup>17</sup> Takav poziv daje naslutiti kako je malo što bilo pušteno na volju pojedinaca te kako nije bilo poželjno ne doći na susret. Samostalno organiziranje susreta ili masovnih izleta, na kojima disciplina i propaganda nisu mogle biti provedene kako to doliči režimskoj organizaciji, tadašnja politika nije podržavala.<sup>18</sup>

Mnogobrojni su pozivi u dnevnom tisku bili objavljivani povodom organizacije izleta u Opatiju koji je bio jedan od najčešćih, a često ga se kombiniralo s izletom na Učku, uz jedno noćenje na opatijskoj rivijeri. Oni koji su htjeli jednodnevni izlet iz Pule

---

<sup>14</sup> De Grazia, 207.

<sup>15</sup> Isto, 208.

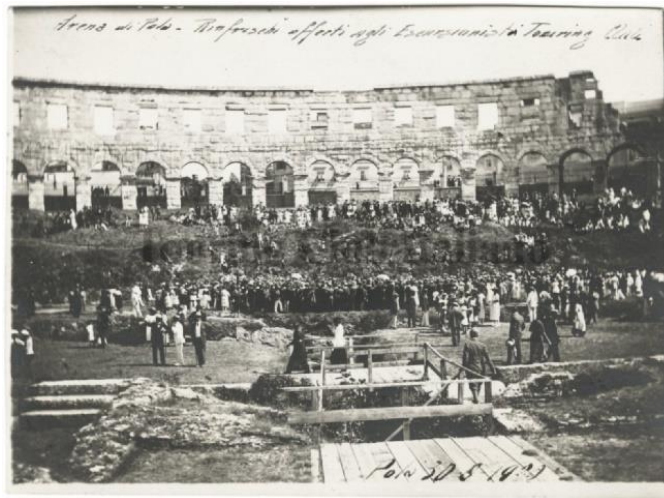
<sup>16</sup> Isto, 210.

<sup>17</sup> Dukovski, Darko, „Grion, Giovanni“, *Istarska enciklopedija*, [www.istrapedia.hr](http://www.istrapedia.hr), 07.09.2020.

<sup>18</sup> De Grazia, 212.

mogli su se u drugoj polovici tridesetih odlučiti i za malo bližu destinaciju, Brijunsko otočje za koje je brod polazio u 14.30 i u 19.00 radi natjecanja u polu.<sup>19</sup>

Ulagalo se u sve veću promociju ne bi li se slobodno vrijeme građana usmjerilo prema određenim aktivnostima u cilju konzumiranja slobodnog vremena. Istru i Pulu se promoviralo u tisku kao što je to činio Touring club italiano, pa su tako već 1920. predstavnici ove organizacije posjetili novopripojene krajeve i počastili se zakuskom u pulskoj Areni.<sup>20</sup> No, nakon njihovog posjeta nije zabilježeno znatno povećanje u broju dolazaka ili noćenja na području Pule. Shvatljivo je to s obzirom da se radilo o vremenu samo dvije godine nakon završetka rata. U grad u kojem su stanovnici grcali u oskudici i borili se s bolestima rijetki su htjeli doći na odmor.



Slika 1. Članovi Touring club Italiano u pulskoj Areni 1920.

(Izvor: Touring club Italiano)

Sve se više stvarala potreba za organiziranom i planiranom promidžbom. Oko pulskog kulturnog ljeta od 1933. brinuo se Samostalni zavod Arena (Ente autonomo Arena), a za svaki dolazak vlakom na takva kulturna događanja, cijena je bila umanjena za polovicu. U svrhu promocije cijele pokrajine 1936. osnovan je Turistički savez Istre (Ente provinciale per il turismo per la provincia d'Istria). Što se tiče Pule, predstavljena je između ostalog i na sajmu *Mostra del mare* 1934. u Trstu, dok je 1938. na primjer, tiskan prospekt u Trstu s prikazom karte Istre i Slovenskog primorja, na kojem su prikazani veći gradovi i turistički zanimljivija mjesta kao što su Trst, Rijeka, Pula, Opatija, Brijuni i Portorož.<sup>21</sup>

<sup>19</sup> „Gita per Brioni“, *Il Corriere istriano*, 27.04.1937, 2.

<sup>20</sup> Touring club italiano, [www.digitouring.it](http://www.digitouring.it), viđeno 10.08.2019.

<sup>21</sup> Blažević, 260.

### 3. Smještaj i prehrana

Kada gost stigne u grad prvi dojam je onaj koji će obilježiti sjećanja na njegov boravak u novom okruženju. Pri ulasku u Pulu s morske strane ili cestovnim putem pogled zaokupljaju veliki bijeli blokovi klesanog istarskog vapnenca kojima je izgrađen jedan od najsačuvanijih amfiteatara na Sredozemlju. U njegovoj blizini, u širem gradskom središtu, trebalo je osigurati i smještaj za turiste. Godine 1934. spominju s četiri hotela: Milano, Bologna, Centrale villa Maria i Miramar.<sup>22</sup> U Puli je postojao i hotel Riviera koji je prema natpisu u dnevnom tisku iz 1936. bio jedini kvalitetan hotel na području grada.<sup>23</sup> Tijekom razdoblja talijanske vladavine spominje se još nekolicina hotela.

Italija je zakonskom regulativom 1925. definirala nova pravila uređenja hotela i higijene u hotelskom smještaju. Sobe su morale biti veličine najmanje 30 četvornih metara, a posteljina je trebala biti zamijenjena nakon svakog gosta.<sup>24</sup> Jesu li pulski hoteli primjenjivali tu zakonsku regulativu svaki put, kako su poslovali i tko su bili njihovi gosti, ovaj rad ne može utvrditi, moguće je nabrojati nazive, lokacije i vlasnike hotela.

Maria Massoni bila je vlasnica hotela Piccolo koji se nalazio na uglu Kandlerove i Ulice Porta Stovagnaga, u predjelu starog grada nedaleko od pulske vijećnice, no danas ga više nema. Hotel Moncenisio nalazio se u Falcusovoj ulici koja se nalazi u nastavku pulske Rive prema Arsenalskoj ulici, a nedaleko je bio hotel Belvedere u Dobrilinoj ulici, iznad Doma hrvatskih branitelja, na mjestu gdje se danas nalazi disko klub Uljanik. Nedaleko se nalazio i hotel Miramar koji je kasnije preimenovan u hotel Ai due mori. U Puli je u to doba djelovao još jedan Hotel Central, u vlasništvu Luigija Heima. Taj se hotel nalazio u Arsenalskoj ulici, ali uništen je u savezničkom bombardiranju 1944. godine. U centru grada nalazio se i Hotel Imperial, u Kandlerovoj ulici, a spominje se i hotel Alla città di Trieste vlasnice Caroline Pestl.<sup>25</sup> Uz pretpostavku da je kapacitet soba bio u prosjeku za dvije osobe, to je značilo da je Pula u hotelskom smještaju mogla primiti nešto više od dvije stotine osoba. No

---

<sup>22</sup> Blažević, 243.

<sup>23</sup> „Un'ampia illustrazione dell'o.n. Maracchi all'insediamento dell'Ente Provinciale turistico di Pola“, *Corriere istriano*, 14.06.1936., 2.

<sup>24</sup> Blažević, 198.

<sup>25</sup> *Guida scematica ed Almanacco della città di Pola*, Lo Stabilimento Tipo-litografico Boccassini & Co-Pola, 1905., 49.

kvaliteta smještaja nije bila na razini jer je na sjednici gradske Turističke zajednice istaknut problem hotelskog smještaja u gradu.<sup>26</sup>

Godine 1938. spominju se još hotel Ancora d'oro s kapacitetom 40 kreveta i Bonavia s kapacitetom od 10 ležaja. Godinu dana kasnije na popisu hotelskog smještaja nalaze se hotel Bologna vlasnice Lucie Cerato, Carnaro u vlasništvu Luigia Carlienco, Centrale Nina Russo, Milano Angela Soso, Miramar Michele-a Zagoreo i Moncenisio vlasnice Angele Vianello, dok je 1939. u hotelu Rivijera bilo sjedište škole za inspektore carinike.<sup>27</sup> Tadašnjim gostima svoje usluge nudile su i tri putničke agencije: Agenzia passegieri Italia e Cosulich, Ufficio viaggi e turismo corrispondente dell'ENIT i Agenzia fratelli Puhar.<sup>28</sup>



Slika 2. Hotel Centrale na uglu Via Minerva (današnja Maksimijanova ulica)

(Izvor: Paluba.info)

Nakon smještaja u hotelu, gosti su mogli prošetati gradom uz mnogobrojne spomenike, otići u kino ili kazalište, tijekom ljetnih mjeseci na ples na gradskom kupalištu Bagno Polese.<sup>29</sup> Kako bi doživljaj grada bio potpun i po pitanju okusa i tradicionalnih jela, gosti su pulske gastronomske specijalitete mogli kušati u jednoj od poznatih gostionica u centru grada ili oko tržnice, ili uživati u kavi, čaju i dnevnom tisku u nekoj od tadašnjih gradskih kavana.

U Puli je bila poznata kulinarska ponuda. Pulske oštarije i pivnice bile su mjesta okupljanja, druženja, veselja, susreta i razmjene informacija. Gosti su se osjećali ugodno, pomalo kao kod kuće, a ujedno su mogli pojesti ukusno pripremljene domaće specijalitete.

---

<sup>26</sup> „Un'ampia illustrazione dell'on. Maracchi all'insediamento dell'Ente Provinciale turistico di Pola“, *Corriere istriano*, 14.06.1936.

<sup>27</sup> Blažević, 263.

<sup>28</sup> Isto, 243.

<sup>29</sup> Percan, Anton, „Kupališta su bila centar ljetnog gradskog života, dok se danas Pula pretvara u apartmansko naselje“, *Glas Istre*, 29.06.2019., 15.

U doba Italije, bez obzira na poslijeratnu krizu, gostionice i ulice centra grada u kojima su se nalazile, bile su mjesta okupljanja i vrlo živopisnog noćnog života. Jedna od poznatijih ulica gdje su užitek u jelu i piću, smišljanju stihova pjesama, ali i utjehu u zagrljaju *farfalina* tražili radnici pulskog brodogradilišta i mornari, zvala se Via Minerva. Bila je poznata po provodu i noćnom životu, ali i po dobrom raspoloženju stanara, pretežno radnika pulskog arsenala. Nalazila se u staroj jezgri, okružena srednjovjekovnim i novovjekovnim kućama, na potezu današnje Maksimijanove ulice, a vodila je od današnje Ulice Sergijevaca prema obali. Trenutci inspiracije, zajedništva, tuge zbog odlaska i osjećaja euforije nakon čaše vina opisani su često u stihovima koji su iznjedrili iz nečijeg pera u jednoj od gostionica:

*In via Minerva xe un'osteria xe l'alegria del polesan  
se vado esule la porto via quel osteria con mi lontan.*<sup>30</sup>

...

*lasi l'andar la femina e tachite al bon vin, se te se suga lugola,  
drio de quel canton ti trovera la betola che vendi de quel bon.*<sup>31</sup>

Među mnogim gostionicama na glasu je bila čuvena All'Allegria koja se nalazila na raskrižju današnje Maksimijanove ulice i Vicolo della Bissa, a čiji su vlasnici bili Giovanni Milanese i njegova supruga Enrica rođena Kunstel. Zanimljivo je da je šjor Giovanni, poznatiji kao Giovannin Mandola, nakon egzodusa u predgrađu talijanske Gorice otvorio gostionicu istog imena All'Allegria – Via Minerva 8.<sup>32</sup>

Slasna jela su zasigurno bila jedan od najboljih razloga posjeta gostionici, a kako bi privukli klijente, ponuda jela bila je napisana na pročelju kraj ulaza. Primjer jednog od najstarijih zidnih jelovnika datira iz 1888. godine iz gostionice Al tempio d'Augusto.<sup>33</sup>

Al Mercato, jedna od poznatijih pulskih gostionica, nalazila se na tržnici i bila je u vlasništvu Piera Marasa, rođenog 1905. u Marasima. U nju su svraćali mnogi Puležani, ali i svi oni koji su u Pulu dolazili kušati kako je kuharica Agnese Codacci pripremala gulaš, tripice, lignje, bakalar na bijelo, srdele, gavune (*agoni*) ili jetrica na venecijanski (*fegato venecijan*).

---

<sup>30</sup> Percan, Anton, „Gostionice u centru grada nekada su bile središte noćnog života, tu su utjehu pronalazili mornari i radnici u društvu prijateljica noći“, *Glas Istre*, 11.03.2019., 13.

<sup>31</sup> „Povijest istarskog i pulskog ugostiteljstva“, *Historia Histriae*, Marko Percan, HRT, 13.06.2019.

<sup>32</sup> Percan, „Gostionice“, *Glas Istre*, 11.03.2019., 13.

<sup>33</sup> „Povijest istarskog i pulskog ugostiteljstva“, *Historia Histriae*, Marko Percan, HRT, 13.06.2019.



U skromnoj gostionici Drosina u Šijani, s dvanaest godina, 1940. započela je raditi jedna od poznatijih pulskih kuharica i najstarija pulska ugostiteljica Ruža Bergić.<sup>34</sup> Gostionica se nalazila pored današnje stanice za tehnički pregled. Na posao je dolazila svako jutro pješke iz sela Manjadvorci, udaljenog 25 km od Pule.<sup>35</sup> Restoran Fischerhütte (danas Ribarska koliba), otvoren u doba Austro-Ugarske, u doba Italije nosio je naziv La Capanna del pescatore i ostao je jedan od poznatijih restorana. Osim hrane, gostionice su nudile i zabavu uz glazbu i ples, a vlasnici jedne od takvih gostionica, koja je nakon Drugog svjetskog rata nazvana Gorica, a nalazila se u blizini tržnice, bila su za vrijeme Italije braća Tavelli.<sup>36</sup>

---

<sup>34</sup> „Povijest istarskog i pulskog ugostiteljstva“, *Historia Histriae*, Marko Percan, HRT, 13.06.2019.

<sup>35</sup> „72 godine radnog vijeka: Rosa Gina Bergich: Legendarna Puležanka, u ugostiteljstvu radi od dvanaeste godine a svoj restoran vodi već punih pedeset“, [www.jutarnji.hr](http://www.jutarnji.hr), 11.06.2020.

<sup>36</sup> „Povijest istarskog i pulskog ugostiteljstva“, *Historia Histriae*, Marko Percan, HRT, 13.06.2019.

#### 4. Gradska kupališta

Koordinirani pokreti kretanja kroz vodu koje nazivamo plivanjem, bili su poznati još kod Asiraca i u drevnom Egiptu. U Grčkoj su plivanje smatrali dijelom općeg obrazovanja, kod Rimljana je plivanje smatrano vojnom vještinom dok je kod građanstva predstavljalo važan užitak.<sup>37</sup> Rimske bogatije kuće su kupaonice opremale podnim grijanjem, gradovi su imali javna kupališta ili terme kojima je početak rada bio svakodnevno označavan zvukom gonga. Carevi i pripadnici svih društvenih slojeva mogli su uživati u blagodatima hladnih i toplih kupelji, šetalištima i sportskim terenima u sklopu termi, poštujući jedno od pravila – odvojenost muškaraca od žena. To se pravilo na javnim kupalištima primjenjivalo do 20. stoljeća. Aktivnosti vezane uz boravak na moru poprimale su sve veću važnost i kao značajno obilježje društvenog statusa.

Pulski akvatorij – poznat po pitomim plažama, blagoj klimi i kristalno čistom moru – potaknuo je pojedine građane na inicijative koje su obilježile dio povijesti grada, a to je slučaj i s gradnjom prvih pulskih kupališta. Plivanje u moru i ljenčarenje na suncu, druženje na plažama i kupalištima postajale su aktivnosti kojima se sve veći dio stanovništva i turista prepuštao u ljetnim mjesecima.

U Puli se javlja potreba za uređenjem dodatnih plaža pa su tako sve prisutniju modu i želju odlaska na more turisti, ali i građani Pule, mogli ostvariti na nekoliko uređenih morskih kupališta. Najposjećenija među njima postala centar gradskog ljetnog života: Valkane izgrađeno 1915., kapaciteta do 10 tisuća kupača i s velikim brojem kabina koje su se za vrijeme Italije mogle koristiti uz iskaznice; zatim Zlatne stijene (Saccorgiana) i Valsaline (Bagno Val Saline) te u samoj luci kupalište Bagno Polese. Kupalište Stoja je izgrađeno nakon svih spomenutih, 1936. prema nacrtu mladog pulskog arhitekta Enrica Trolisa, a i danas je jedno od najposjećenijih kupališta starih Puljana.

Prvo pulsko kupalište Bagno Gallegiante Polese sagrađeno je krajem 1860-ih godina. Nalazilo se u Uvali sv. Petra u Pulskom zaljevu. Za vrijeme austrougarske vladavine drvena građa za brodove pripremala se upravo u tom dijelu, međutim nakon Viške bitke i početka gradnje sve većeg broja oklopnjača, drvo koje je ostalo neiskorišteno moglo se iskoristiti u druge namjene što je vidljivo na primjeru gradnje

---

<sup>37</sup> Veyne, Paul, „Zvuk kupališnog gonga“, *Zarez*, 20.07.2000.

kupališta. Južni dio Uvale sv. Petra potpuno mijenja funkciju. Naime, tamo pulska obitelj Razzo otvara brodogradilište S. Tomaso za popravke na manjim brodovima.<sup>38</sup>

Još je jedno kupalište 1885. izgrađeno u Uvali sv. Petra, na sprudu uz otok Uljanik. Postalo je omiljeno gradsko kupalište a naziv mu je bio Bagno Polese. Za kupalište su zaslužni poduzetnici braća Schiavon, koji su nakon dugotrajnih pregovora s upravom Arsenala ipak uspjeli postići dogovor. Do plutajućeg kupališta se tada moglo doći brodicom, bilo je podijeljeno u dva dijela, za žene i muškarce, kao što je bio običaj na drugim onodobnim kupalištima. Međutim, polako je postajalo mjesto okupljanja bogatih građana.<sup>39</sup>

Kupalište Bagno Polese bilo je pravo gradsko mondano kupalište za potpunu zabavu jer je osim prostora za sunčanje imao i terasu s podijem za ples i restoran. Za novu vrstu provoda i užitka, kupaći kostim je morao bit primjeren i nije se smjelo previše otkrivati. U lipnju svake godine dnevni tisak je objavljivao novinske članke u ime katoličke zajednice napominjući potrebu za primjerenom odjećom na plažama.<sup>40</sup>

Povodom otvorenja kupališta spominje se zanimljiva oklada u kojoj je pulskom plivaču mađarskog podrijetla, pekaru po struci, Guidu Szottacku, ili kako su ga još nazivali *El mulo scombro de Clivo Rasparagano*, vlasnici kupališta ponudili primamljivu nagradu od tisuću forinti, iznos veći od njegove godišnje pekarske plaće, ako za 30 sati prepliva od Pule do Trsta. Hrabri pulski plivač, dočekan je na molu San Carlo nakon preplivanih 60 nautičkih milja.<sup>41</sup> Nakon samo pola stoljeća, kupalište u uvali Sv. Petra prestaje s radom a trenutke druženja, kupanja i sunčanja građani rado provode na kupalištima izvan grada.

Kupalište Valkane otvoreno je 1914. na imanju bogate obitelji Lombardo izvan centra Pule. Bilo je to prvo monumentalno vojno kupalište, sa svim suvremenim sadržajima koje su koristili visoki časnici i njihove obitelji te građani s posebnim propusnicama. Izvedeno je iz armiranog betona i modelirano u klasicističkom stilu, a zanimljivost je da je izgrađeno bespravno, bez građevinske dozvole i unatoč protivljenju općine.<sup>42</sup> Na početku zaljeva nalazila se zgrada s restauracijom, s desne strane kabine i mjesto za kupanje viših, a s lijeve strane zaljeva drvene kabine i mjesto za kupanje nižih časnika i njihovih obitelji. Za vrijeme Italije je kupalište nosilo

---

<sup>38</sup> Percan, „Kupališta“, *Glas Istre*, 29.06.2019., 15.

<sup>39</sup> Percan, Anton, „Uz otvaranje kupališta Bagno Polese 1886. godine, pulski pekar s Rasparaganova uspona preplivao od Pule do Trsta“, *Glas Istre*, 18.02.2019., 13.

<sup>40</sup> „Povijest pulskih kupališta“, *Historia Histriae*, Marko Percan, HRT, 06.06.2019.

<sup>41</sup> Percan, Anton, „Uz otvaranje kupališta“, *Glas Istre*, 18.02.2019., 13.

<sup>42</sup> Isto.

naziv Stabilimento balneare Regia Marina in Valcane. Za kabine je poznato da su časnici i dočasnici talijanske vojske, kao i njihove obitelji, mogli koristiti jer su bile u funkciji i plaćao se najam. U dnevnom tisku nalazimo objavljen poziv za zahtjev i prijavu imena, članova obitelji i preuzimanja iskaznica s kojom se imalo pravo ući na kupalište, te plaćanje najma za korištenje kabina. Iskaznice za koje je trebalo izdvojiti 1 liru prilikom preuzimanja, vrijedile su od upisanog datuma na iskaznici ili od sezonskog otvaranja kupališta 16. lipnja. Cijene ulaznica za časnike, dočasnike i državne dužnosnike kao i za njihove obitelji bile su sljedeće: ulaz na Paviljon A stajao je 0,60 lira, za djecu ispod 7 godina plaćalo se 0,20 lira. Mjesečna cijena korištenja Paviljona A za pola dana ili 6 sati, stajala je 18 lira dok je za paviljon B bila jeftinija i stajala je 10 lira. Međutim, osim paviljona plaćao se i ulaz na kupalište, pa je tako cijena ulaznica po danu uz korištenje strukture Paviljona A i svlačionice bila 1,20 lira, a za Paviljon B 0,80 lira. Dodatno se naplaćivalo korištenje garderobe i čuvanje vrijednih stvari u iznosu od 0,30 lira. Usporedbe radi, novine donose i cijene povrća, pa je tako kilogram blitve koštao 0,80 lira, a kilogram crvenog luka 1 liru.<sup>43</sup>

Izuzetan je primjer iz međuratnoga razdoblja kupalište Stoja, izvedeno 1936. u stilu talijanske moderne, autora Enrica Trolisa, mladog pulskog arhitekta. Kupalište predstavlja futurističku formu aerodinamičnih oblika, koje je, prilikom osmišljavanja željezničkih kolodvora koristio i talijanski arhitekt Angiolo Mazzoni, autor zgrade pulske pošte iz toga doba. Trolis je bio inspiriran simbolikom brodske palube, okruglih prozora i jarbola sa sunčalištem kao dominantnim elementom a kao rezultat realizirao kupalište koje je smatrano vrhuncem arhitektonske moderne tridesetih.<sup>44</sup> Ostalo je zapamćeno po tadašnjim drvenim kabinama (za razliku od današnjih zidanih) i skakaonici s dvjema razinama. Zanimljiv je razvoj toponima poluotoka i uvale gdje se kupalište nalazi. Budući da je taj kraj nosio naziv Signole piccole, a Muzil Signole grande, termin Stoja je nastao od kroatiziranog oblika iz riječi stajanke. Često su oko punte Stoja ribarili premanturski ribari, koji su si gradili nastambe za zaštitu od nevremena. Takve su se nastambe nazivale stojnice, a od tuda i hrvatski naziv Stoja i talijanski Stoia.<sup>45</sup>

---

<sup>43</sup> „Bagni di Valcane“, *Corriere istriano*, 20.05.1937., 2.

<sup>44</sup> Jurcan, Eduard, Strenja, Eduard, „Talijanska moderna u Puli (1930-1940)“, *Istarska enciklopedija*, [www.istrapedia.hr](http://www.istrapedia.hr), viđeno 18.09.2020.

<sup>45</sup> Percan, Anton, „Najljepša pulska kupališta kroz povijest“, *Glas Istre*, 26.01.2020., 18.



Slika 3. Kupalište Stoja, arhitekta Enrica Trolisa

(Izvor: Istarsko povijesno društvo)

Mandrač je bilo kupalište poznato stanovnicima koji su živjeli u predjelu Šijane. Bilo je to najbliže kupalište onima koji nisu živjeli baš uz gradske plaže. Za one kojima je prijevoz tramvajem ili autobusom bio skup, odlazili su na tu popularnu plažu uzduž željezničkog kolodvora. Puljani su je još nazivali i Bagno Stengl, međutim slovila je kao uvijek čađava zbog prolaza parnih lokomotiva.<sup>46</sup>

Kupalište Vargarola (Vergarolla) u doba Italije bilo je kupalište za gospodu, ukrašeno stubištem koje je vodilo do plaže. Danas je ono potpuno zaboravljeno i nedostupno za kupanje, njegovi ostaci nalaze se kraj brodogradilišta Tehnomont.<sup>47</sup> U povijesti je ponajviše ostalo zabilježeno po velikom broju žrtava koje su poginule ili ranjene u eksploziji 18. kolovoza 1946. godine.<sup>48</sup>

---

<sup>46</sup> „Pula tridesetih i četrdesetih godina dvadesetog stoljeća“, [www.dhk-pula.hr](http://www.dhk-pula.hr), viđeno 10.08.2019.

<sup>47</sup> „Uvala Sv. Petra kolijevka je pulskog sporta i rekreacije, ovdje je osnovan prvi nautički klub i otvoreno prvo gradsko kupalište“, *Glas Istre*, 25.02.2019., 13.

<sup>48</sup> Matijašić, Robert, „Vargarola“, *Istarska enciklopedija*, [www.istrapedia](http://www.istrapedia), viđeno 10.08.2019.

## 5. Prometna povezanost

Za vrijeme talijanske uprave prometna povezanost Istre odvijala se najčešće pomorskim putem i željeznicom te su turisti mogli doći zahvaljujući povoljnim cijenama i popustima kojima se pokušavalo potaknuti posjet u manje poznate i nove krajeve tadašnje države. Projekt Kraljevine Italije u Istri bila je eksploatacija ugljena, stoga je željeznici posvećena posebna pozornost .

Razvoj željeznice u gospodarske svrhe doprinio je inicijativama Dopolavora za razvoj posjećenosti istočnih dijelova Kraljevine Italije. Turistima koji bi se odlučili za boravak na području sjevernog Jadrana već je 1926. bio ponuđen popust od 50 posto na cijenu prijevoza vlakom u oba smjera,<sup>49</sup> dok su tridesetih godina dodatnim popustima privlačili i one koji su si mogli priuštiti na vlak ukrcati i vlastiti automobil.

Svečana inauguracija željeznica u Puli održana je 18. kolovoza 1876., na dan rođendana cara Franje Josipa I. Ta ista željeznica korištena je i nakon rata. U prvom desetljeću talijanske uprave ukupni promet željeznicom koji je zabilježen iz Trsta prema Istri iznosi 292.298 putnika.<sup>50</sup> Od tog broja njih je 88.687 koji su željeznicom došli u Pulu, možemo pretpostaviti da je bilo i onih koji su doputovali radi turizma.<sup>51</sup>

Kraljevina Italija je posebnu pažnju posvetila razvoju i unapređenju željeznice. Tako je na relaciji Trst – Pula od 1936. prometovao moderan, komforan motorni vlak po nazivu Littorina. Bili su to motorni vlakovi s udobnim kožnim sjedalima, brži od prethodnih, jer su bili opremljeni dizel motorima tvornice Fiat koji su postizali brzinu do 110 kilometara na sat. U usporedbi sa starijim vlakovima, Littorina je nudila puno veću udobnost i brži prijevoz jer je do Pule od Trsta putovanje trajalo 2 sata i 29 minuta.

Dnevni tisak donosio je red vožnje iz kojeg se, primjerice za 1934. godinu, može vidjeti da je povratna vozna karta iz Pule za Milano stajala 65 lira u drugom razredu a 40 za sjedalo u trećem razredu.<sup>52</sup> U novinama se mogao pronaći i raspored polazaka i dolazaka vlakova iz Trsta i iz Pule prema Trstu, kao i prema Kanfanaru.<sup>53</sup>

---

<sup>49</sup> Blažević, 205.

<sup>50</sup> Orbanić, Josip, *Promet u Istri, od Argonauta do Ipsilon*, C.A.S.H., Pula, 2005., 52.

<sup>51</sup> Isto, 40.

<sup>52</sup> „Treno popolare, Pola, Trieste, Milano dal 12 al 15 agosto“, *Corriere istriano*, 09.08.1934., 2.

<sup>53</sup> „Orario treni“, *Corriere istriano*, 16.06.1937., 2.

Pula je prvi puta komercijalnom hidroplanskom linijom bila povezana s Trstom 1926. zahvaljujući hidroplanskoj tvrtki Società italiana Servizi Aerei (S.I.S.A.), osnovanoj u Malom Lošinj 1924. s kapitalom od 5 milijuna lira i u vlasništvu obitelji Cosulich.<sup>54</sup> Povijest ove tvrtke, koja je povezivala dvije obale Jadrana, počinje 1921. kada su braća Cosulich otkupila hidroplan FBA od talijanske mornarice kako bi prevezli putnike iz Trsta u njihove hotele u Portorožu.<sup>55</sup> Brijuni su već 1925. bili avionskom linijom povezani s Venecijom. Avioni su put preko Jadrana prelazili za samo sat vremena. U travnju 1926. uvodi se aviolinija zahvaljujući kojoj se iz Trsta moglo doći do Brijuna i Malog Lošinja, a oni koji su željeli do Dalmacije mogli su istim avionom letjeti do Zadra. Samo godinu dana kasnije avionska linija dobila je nastavak od Zadra do Ancone.

Cijene za prijevoz hidroavionom bile su prilično visoke, dostupne samo onima boljeg imovnog stanja. Za 3,5 sata leta od Trsta do Torina trebalo je platiti 375 lira, što je bila prosječna srednje visoka mjesečna plaća. Za skoro trećinu te cijene, 130 lira, letjelo se od Trsta do Malog Lošinja.

U prve dvije godine, odnosno od 18. listopada 1926. do 30. rujna 1928. na relaciji Trst – Zadar prevezeno je 3737 putnika i 4144 kg pošte. Međutim, uzme li se u obzir da je na zračnoj liniji uspostavljenoj 1. travnja 1926. na relaciji Portorož – Trst – Venecija – Pavia – Torino, udaljenosti 600 km, od 1. travnja 1926. do 30. rujna 1928. prevezeno 5835 putnika i 982 kg pošte, možemo zaključiti da je zbog blizine destinacije, kraćeg leta, jeftinije karte, ali vjerojatno i zbog poznatog ljetovališta kao što su Brijuni i Mali Lošinj, promet turista zračnim prijevozom prema istočnoj obali Jadrana bio itekako značajan. Turisti su dolazili i zahvaljujući uspostavi prve zračne linije na relaciji Prag – Zagreb – Sušak 1930., koju je uvela ČSA, čehoslovačka zrakoplovna kompanija.<sup>56</sup>

U pulskoj luci je pristanišna zgrada za hidroavione izgrađena na tadašnjoj Obali Viktora Emanuela III. 1937. te imenovana po talijanskom pilotu Ernestu Gramaticopulu, rođenom u Kopru 1894., koji je talijanskoj populaciji bio heroj obzirom da je u pokušaju obrane talijanskih zračnih snaga, poginuo 1916. kao pilot čiji je

---

<sup>54</sup> Blažević, 205.

<sup>55</sup> Isto, 205.

<sup>56</sup> Isto, 219.

hidroavion srušio hidroavion baruna Gotfrieda von Baumfielda, iznad Koparskog zaljeva.<sup>57</sup>



Slika 4. Idroscalo Ernesto Gramaticopulo  
(Izvor: tibor-pula.blogspot.com)

Početak tridesetih slijedi intenzivniji razvoj talijanskih zrakoplovnih kompanija. Tridesetih godina nastaje avio kompanija Ala Littoria čije su linije spajale Pulu s ostatkom Italije.<sup>58</sup> Avionske linije održavale su se svakim danom osim nedjelje s polascima iz Trsta ujutro u 7.45 i dolaskom u Pulu u 8.20 na Lošinj u 9.10, u Zadar u 9.45, a u Anconu bi avion stigao u 13.15. sati, prema rasporedu najavljenom uoči samog početka avio linije.<sup>59</sup>

Od važnijih parobrodskih kompanija koje su djelovale duž istarske obale bile su Istria-Trieste i Capodistriana, koja je nakon Prvog svjetskog rata prešla pod zastavu talijanske trgovačke mornarice, promijenila naziv u Società Capodistriana di Navigazione. Jedanaest brodova kompanije Istria-Trieste održavalo je linije od Trsta do Pule i Zadra, a nakon Prvog svjetskog rata plovili su pod zastavom talijanske trgovačke mornarice.<sup>60</sup>

Parobrodске linije plovile su uz zapadnu obalu Istre prema Rijeci, otocima i Dalmaciji, a u lokalnim dnevnim novinama *Corriere istriano* redovito je objavljivani red plovidbe. Primjera radi, tjedni raspored kretanja parobroda objavljivani je 1934. i to za Dalmaciju, Rijeku, Zadar, Lošinj, Trst i Veneciju.

<sup>57</sup> Marsetič, Raul, „Il porto di Pola il cantiere navale Scoglio Olivi e l'Arsenale durante il periodo Italiano“, *Quaderni del Centro di Ricerche Storiche di Rovigno*, XVII, 2006., 7-114.

<sup>58</sup> „Aeronautica Italiana a Pola fra le due guerre“, *Libero comune di Pola in esilio*, dostupno na [www.arenadipola.com](http://www.arenadipola.com), viđeno 18.09.2020.

<sup>59</sup> „Domani s'inizierà il servizio aereo con scalo a Pola,“ *Corriere istriano*, 31.10.1934., 2.

<sup>60</sup> Milaković, Gordana, „Mitja Lamut, Parobrodi Jadrana na razglednicama, prevela sa slovenskoga jezika Nina Kovič, Zagreb: V.B.Z., 2013., 288 str.“, *Histria*, 4, 2014., 211-219., 214.



Godine 1931. uvedena je tjedna parobrodsko linija Ravenna – Trst – Pula – Rijeka društva Costiera Società Ipparco Bacich, uz stanke duž obale kako bi putnici mogli razgledati spomenike u gradovima u kojima su pristajali.<sup>61</sup> Takva kombinacija prijevoza i kulturnog turizma izgleda vrlo primamljiva, ali i poticajna za razvoj turizma onog doba jer su gosti osim prijevoza dobivali priliku upotpuniti putovanje dodatnom vrijednosti.

Parobrod Francesco Morosini plovidbene kompanije San Marco je od 1928. povezivao jadransku obalu na relaciji Trst – Brijuni – Pula – Dalmacija. Dugačak 94 m, s kapacitetom 120 putnika u prvoj klasi i 800 putnika na palubi, imao je već tada luksuzne kabine s unutarnjim nužnikom s toplom i hladnom vodom. Zanimljivo je da je 1938. tim istim brodom iz Splita za Trst putovao i budući predsjednik Jugoslavije, Josip Broz Tito, ali tada s falsificiranim putnim ispravama na ime Karla Zajnera. Tada je prvi put ugledao Pulu i Brijune.<sup>62</sup> Njegovo putovanje iako zanimljivo kao događaj, ipak ne možemo povezati s nekim turističkim aranžmanom.

Prema napisima u dnevniku *Il Corriere* može se zaključiti kako je tadašnja kulturna ponuda bila promovirana izvan granica pokrajine stavljajući Pulu na listu želja ljubitelja klasične glazbe. Godine 1933. svečana inauguracija završetka radova na obnovi gledališta i središnjeg dijela borilišta pulske Arene, prema nacrtu pulskog arhitekta Guida Brassa, obilježena je 19. kolovoza operom pulskog skladatelja Antonia Smareglie *Nozze istriane*.<sup>63</sup> Godinu dana kasnije publika je mogla uživati u operama kao što je *Tosca*, s talijanskim tenorom Beniaminom Giglijem u glavnoj ulozi. Njegov kolega Ettore Parmeggiani iz Riminija imao je čast interpretirati glavnu ulogu u Wagnerovoj operi *Lohengrin*. Kako bi se privukao što veći broj posjetitelja za izvedbu Puccinijeve *Tosce*, iz Trsta su organizirana su tri posebna izleta parobrodima „Pilsna“ i „Gerusalemme“ s mogućnošću noćenja na brodu i s uključenim povratnim kartama za prijevoz i ulaznicama za Arenu.<sup>64</sup>

Asfaltiranih prometnica u Istri bilo je vrlo malo i čekalo se na veće investicije. Cestovni promet se počeo razvijati tridesetih godina kada je asfaltirana cesta Trst – Pula preko Kopra. Bila je to dugo očekivana investicija u prometnice o kojoj su dnevne novine izvještavale kao o grandioznom projektu koji prati trasu rimske *via Flavie*. Otvorenju prve dionice bio je prisutan ministar financija S. E. Thaon di

---

<sup>61</sup> Blažević, 219.

<sup>62</sup> Černjul, Armando, *Brionsko-pulski spomenar*, Istarska naklada 1987., 102.

<sup>63</sup> Bogneri, 178.

<sup>64</sup> Isto, 185.

Revel.<sup>65</sup> Prometna je povezanost značila razvoj ne samo turizma nego i napredak ekonomije, pogotovo zbog važnosti raških ugljenokopa i odluke o izgradnji rudarskog grada.

Od tridesetih godina su istarskim cestama sve češće prometovali autobusi poduzeća Grattoni i Autovie Istriane, koji su iz Pule za ostale istarske gradove kao i izvan pokrajine polazili s novootvorenog autobusnog kolodvora u koji je investirao Cesare Torta, inače koncesionar za firmu Moto Guzzi za Istru, a projektant je bio inženjer Bernardino Fabro. Uspostavljene su i nove međugradske i gradske linije. Jedna je linija posebno radovala građane koji su si prijevoz mogli priuštiti, a to je ona koja je povezivala centar grada s kupalištima.

Prvi osobni automobili marke fiat Balilla najčešće u vlasništvu privatnih poduzetnika, trgovaca i onih malo imućnijih. Godine 1924. na području Istre bilo je 88 automobila, 43 autobusa i 92 motocikla, ali najviše je bilo bicikala i to 5235. Oni imućniji su se i dalje vozili u kočijama. Veći dio prometnih sredstava značio je veću mobilnost, bolji standard, povećanu mogućnost potrošnje kako za domaće stanovnike tako i za one koji su dolazili u posjet.

---

<sup>65</sup> „Il primo tratto della strada Flavia, inaugurato dal Ministro S.E. Thaon di Revel“, *Corriere istriano*, 29.10.1936., 2.

## 6. Turizam na Brijunima

Brijunsko otočje nakon Prvog svjetskog rata prolazi kroz krizno razdoblje, oskudice i iščekivanje da se sve opet pokrene. Svjedočanstvo je to Marije Lenz Guttemberg, supruge tadašnjeg otočnog liječnika Otta Lenza.<sup>66</sup> Nakon smrti Paula Kupelwiesera otočju koje je naslijedio njegov sin Karl bilo je potrebno vratiti nekadašnji sjaj.

U prvim godinama nakon rata, zahvaljujući imidžu po kojima su Brijuni bili poznati kao morsko i klimatsko lječilište, polako se vraćaju gosti, neki od njih su otoke posjetili već prije 1914. U hotelima visokog standarda, koji su bili otvoreni cijelu godinu, u poslijeratnim je godinama boravilo 3000-4000 turista. S godinama su to sve češće bili gosti mlađe dobi u potrazi za zabavom. Dolazili su iz obližnjeg Trsta, Beča, iz Švedske, i to zahvaljujući djelatnosti švedskog Crvenog križa, među tim je gostima bila i sestra Alfreda Nobela, a mnogi gosti iz Italije dolaze samo u prolazu.<sup>67</sup>

Prema statistikama Turističkog saveza Istre, 1923. je na Brijunima zabilježeno 25.000, dok je u cijeloj Istri bilo 87.749 noćenja, što bi značilo da je nešto manje od četvrtine posjetitelja dolazilo i boravilo isključivo na Brijunima.<sup>68</sup> Broj gostiju polako raste i 1924. ostvaruju čak 66.225 noćenja. Godina 1925. bila je do tada rekordna po broju dolazaka jer je u Italiji proglašena Svetom godinom. Obilježila su je hodočašća u Rim, dok je inozemnim gostima bilo dozvoljeno da samo na osnovi ispunjene iskaznice, bez potrebe putovnice, mogu prijeći granicu. Te godine Brijuni bilježe 81.878 noćenja i 3.908 turista, što znači da je gost na otočju u prosjeku ostajao čak 21 dan.<sup>69</sup>

U drugoj polovici dvadesetih godina broj gostiju je porastao otprilike kao u predratnim godinama. Za tadašnju klijentelu izgrađen je veći plesni podij na otvorenom, gosti su kočijama mogli u razgled otočja, ali Karl Kupelwieser odlučuje uvesti i polo kao sport za koji su izdaci bili veći od zarade. Upravo je 1925. godina kada Brijuni postaju najveći sportski centar u Europi. Projekt organizacije turnira u polu nastavljen je vjerojatno i u nadi da će privući još veći broj gostiju te se stoga otvara vojna škola za polo (Scuola militare di Polo) koju su posjećivali talijanski kraljevski časnici. Međutim, za tako skup sport, koji su mnogi iz bogatijih slojeva

---

<sup>66</sup> Lenz Guttemberg, Maria, *Izgubljeni raj: Brijuni*, Antibarbarus, Zagreb, 2007., 7.

<sup>67</sup> Blažević, 204.

<sup>68</sup> Isto, 195.

<sup>69</sup> Isto, 208.

željeli praktimirati, nije bilo dovoljno 40 konja pa su časnici dovođili vlastite konje. Britanci su svoje konje dovozili brodom s Malte, članovi Polo kluba iz Budimpešte željeznicom. Organizirana su brojna natjecanja i kupovi. Jedan od poznatijih bio je kup vojvode od Spoleta koji je i sam bio gost na Brijunima. Među brojnim gostima koji su dolazili na Brijune isključivo zbog stotinjak kupova koji su godišnje bili organizirani našla su se i zvučna imena kao što su Adolf Schaumburg Lippe, princ Otto Windischgraetz, princ Hohenlohe, barun Rotschild i mnogi drugi.<sup>70</sup>

Financijske poteškoće su se gomilale, osobna situacija Karla Kupelwiesera je postajala sve teže podnošljiva, no to nije utjecalo na imidž Brijuna. Brojne poznate ličnosti tražile su ovdje svoj kutak mira. Otoke je posjetio irski pisac, književni kritičar i nobelovac George Bernard Shaw, njemački skladatelj i dirigent, strastveni zavodnik Richard Strauss, poljski tenor Jan Kiepura, svjetski biznismen Rockefeller, talijanski radiotehničar i pionir u bežičnoj radiotelegrafiji Guglielmo Marconi, Vojvoda od Spoleta, proglašen i kraljem Nezavisne Države Hrvatske 1941., kao čest gost na Brijunima odlučio je izgraditi manju vilu koja je danas poznata po nazivu „Lovorka“. James Joseph Tunney, američki boksač, na Brijunima je boravio nekoliko mjeseci sa svojom suprugom Polly. Dr. Otto Lenz joj se s kolegama spasio život operativnim zahvatom upravo na Brijunima. Gosti iz Engleske redovito su dolazili kruzerima Arandorastar i Orontes linijske plovidbe White Star line.

Dolasku na otok sira Johna Davisona Rockefellera, jednog od najbogatijih ljudi svijeta, 1. travnja 1927., prethodi zanimljiva činjenica da je netom prije razgledao kulturne spomenike Pule. Dok se poznati američki industrijalac šetao po gradu znatiželjnici su mogli uz kupovinu ulaznice razgledati njegovu luksuznu jahtu Aiglon. Nije poznato koliko je pri tom zaradio pulski klobučar Carlo Alessandrino kod kojeg su se mogle kupiti ulaznice.<sup>71</sup> Takva je promocija sigurno odjeknula i imala pozitivnih rezultata i za Brijune i za Pulu, ali brijunska uprava je ulagala i dodatna sredstva i trud u promidžbu otvorivši u Londonu 1929. ured za turističku propagandu (Island of Brioni Official Information Bureau u Cockspur Street 25, Trafalgar Square).<sup>72</sup>

Hoteli su tridesetih godina imali 20 zajedničkih kupaonica i u sobama 50 kupaonica s morskom vodom. Pansion je koštao 50-125 lira dnevno, a osim hotela na otoku se nalazilo i pet vila. Zimski bazen bio je natkriven i zaštićen, koristila se

---

<sup>70</sup> Isto, 200.

<sup>71</sup> Isto, 208.

<sup>72</sup> Isto, 215.

morska voda koja se zagrijavala na 26 stupnjeva, a gosti su imali na raspolaganju i 84 kabine.<sup>73</sup>

Nakon velike svjetske krize 1929-1933. i osobne tragedije vlasnika otoka, Brijune otkupljuje talijanska država za 10 milijuna lira, te otoci potpadaju pod državnu ingerenciju. Planove za dodatni razvoj Brijuna kao morsko i kupališno lječilište zaustavlja početak Drugog svjetskog rata.

---

<sup>73</sup> Isto, 243.

## Zaključak

Turizam u Puli i na Brijunima između dva svjetska rata razvio se zbog dvije važne činjenice, a to su prirodna obilježja teritorija grada i njegove okolice, ali i zbog novih ideja i inicijativa organizacije Dopolavoro, kao što su organizirani prijevoz vlakovima, razvoj hidroplanskih avio linija, organizirani izleti, popusti za grupe, biciklističke ture, operne sezone, koncerti, putujuća kazališta. Bio je to začetak stvaranja organiziranog turizma dostupnog široj publici, državnim činovnicima i radničkoj klasi koja si zbog niske platežne moći nije mogla priuštiti provod u slobodno vrijeme bez intervencije države. Građani su naspram seljačkog stanovništva bili češći na putovanjima jer nisu bili vezani za cjelogodišnje radove oko usjeva ali su bili i dostupniji režimskoj propagandi i članskim pogodnostima. Za Pulu, je to značio početak turizma za veći broj ljudi, prapočetak onog što će se krajem dvadesetog stoljeća razviti u masovni turizam. Istovremeno je na Brijunima potican dolazak pripadnika elitnih slojeva društva, aristokracije ali nadasve nove buržoazije što je značajno doprinijelo i promociji cijelog južnog dijela poluotoka.

Rezultati brojnih istraživanja provedenih za razdoblje prije i nakon Prvog svjetskog rata govore u prilog tome kako su umorni radnici manje učinkoviti, a državi kojoj je trebala radna snaga u punom jeku industrijalizacije, kako bi se izvukla iz poslijeratne krize, oni su bili važna karika. Neovisno o spomenutoj važnosti i ulaganju države u maksimalnu učinkovitost radnika, vlasti su šikanirale sve koji nisu talijanizirani ili koji nisu podržavali tadašnji režim zbog čega su se većinom radnici iseljavali iz grada.

Mnoge oblike odmora uvedene tijekom prve polovice prošlog stoljeća kao i forme organiziranog turizma koristimo još dan danas kada su u pitanju grupe i gotovi aranžmani. Razonoda i kraći oblici vikend odmora u gradovima, postoje i dan danas pod nazivom „city break“.

Razvoj turizma ovisi o resursima teritorija prvenstveno, ali i o senzibilitetu stanovnika. Međutim i dobro koncipirana, isplanirana i provedena promocija dodatno će doprinijeti razvoju turizma. Nakon kriza i ratova, razvoj turizma se potiče i opstaje zbog vječne potrebe za putovanjima, zbog nade i vjere da će se na putovanju naći ono bolje i ljepše, ono što obnavlja energiju i daje snagu za dalje. Dok se grad razvijao i pronalazio neki novi identitet, turisti su između dva svjetska rata bili dio začetka organiziranog turizma koji će uz organizirano i kontinuirano ulaganje u

promidžbu Pule, nakon stotinu godina, dovesti grad na svjetsku listu poželjnih destinacija.

## IZVORI I LITERATURA

### Izvori

#### Novine

1. „Il carro di Tespi all'Arena di Pola“, *Corriere istriano*, 27.04.1934.
2. „Il primo tratto della strada Flavia, inaugurato dal Ministro S.E. Thaon di Revel“, *Corriere istriano*, 29.10.1936.
3. Le opere pubbliche che verranno inaugurate nel capoluogo“, *Corriere istriano*, 03.11.1937.
4. „Un ampia illustrazione dell'o.n. Maracchi all'insediamento dell'Ente Provinciale turistico di Pola“, *Corriere istriano*, 14.06.1936.
5. „Treno popolare, Pola, Trieste, Milano“, *Corriere istriano*, 31.05.1934.
6. Percan, Anton, „Gostionice u centru grada nekada su bile središte noćnog života, tu su utjehu pronalazili mornari i radnici u društvu prijateljica noći“, *Glas Istre*, 11.03.2019.
7. Percan, Anton, „Kupališta su bila centar ljetnog gradskog života, dok se danas Pula pretvara u apartmansko naselje“, *Glas Istre*, 29.06.2019.
8. Percan Anton, „Najljepša pulska kupališta kroz povijest“, *Glas Istre*, 26.01.2020.
9. Percan, Anton, Predavanje Antona Percana i sjećanja Vladimira Načinovića: „Nostalgija za Stojom i žaljenje zbog devastacije Valovina“, *Glas Istre*, 29.06.2019.
10. Percan, Anton, „Uz otvaranje kupališta Bagno Polese 1886 godine, pulski pekar s Rasparaganova uspona preplivao od Pule do Trsta“, *Glas Istre*, 02.03.2019.
11. „72 godine radnog vijeka: Rosa Gina Bergich: Legendarna Puležanka, u ugostiteljstvu radi od dvanaeste godine a svoj restoran vodi već punih pedeset“, dostupno na [www.jutarnji.hr](http://www.jutarnji.hr), 11.06.2020.

#### Internetski i drugi izvori

1. Aeronautica Italiana a Pola fra le due guerre“, Comune libero di Pola in esilio, [www.arenadipola.com](http://www.arenadipola.com), viđeno 18.09.2020.
2. *Guida scematica ed almanacco della citta' di Pola*, Lo Stabilimento Tipo-litografico Boccasini & Co-Pola, 1905.



3. Il fascismo e la fabbrica del consenso, Comune Cinisello Balsamo, [www.comune-cinisello-balsamo.it](http://www.comune-cinisello-balsamo.it), viđeno 19.08.2019.
4. „Povijest istarskog i pulskog ugostiteljstva“, *Historia Histriae*, Marko Percan, HRT, 13.06.2019.
5. „Pula tridesetih i  etirdesetih godina dvadesetog stoljeća“, dostupno na [www.dhk-pula.hr](http://www.dhk-pula.hr), viđeno 10.08.2019. „Pula - Zra na luka Ernesto Gramaticopulo ili Idroscalo civile-Pola“, [tibor-pula.blogspot.com/](http://tibor-pula.blogspot.com/), viđeno 16.08.2019.
6. „Pulom uzduţ i poprijeko“, Paluba, [www.paluba.info](http://www.paluba.info), viđeno 16.08.2019.
7. „Touring club italiano“, L'Archivio del Touring club Italiano, [www.digitouring.it](http://www.digitouring.it), viđeno 10.08.2019.

## Literatura

1. Blaţevic, Ivan, *Povijest turizma Istre i Kvarnera*, Otokar Ker ovani, Opatija, 1987.
2. Bogneri, Marcello, *Cronache di Pola e dell'Istria 1915-1938: la guerra, la redenzione e l'unione alla Madrepatria*, Unione degli Istriani, Trieste, 1990.
3.  ernjul, Armando, *Brionsko-pulski spomenar*, Istarska naklada, Pula, 1987.
4. De Grazia, Victoria, *Consenso e cultura di massa nell'Italia fascista, l'organizzazione del dopolavoro*, Editori Laterza, Milano, 1981.
5. Dukovski, Darko, „Fa isti ki sindikati u Istri 1919.-1929.“, * asopis za suvremenu povijest*, 3, 1994., 451-474.
6. Dukovski, Darko, *Svi svjetovi istarski*, C.A.S.H., Pula, 1997.
7. Dukovski, Darko, „Grion, Giovanni“, *Istarska enciklopedija*, [www.istrapedia.hr](http://www.istrapedia.hr), viđeno 07.09.2020.
8. Ivetic, Egidio, ur., *Istria nel tempo*, Centro di ricerche storiche di Rovigno – Centar za povijesna istraţivanja, Rovinj, Trst, 2006.
9. Jurcan, Eduard, Strenja, Eduard, „Talijanska moderna u Puli ( 1930-1940)“, *Istarska enciklopedija*, dostupno na [www.istrapedia.hr](http://www.istrapedia.hr), viđeno 18.09.2020.
10. Lenz Guttenberg, Maria, *Izgubljeni raj: Brijuni*, Antibarbarus, Zagreb, 2007.
11. Marseti , Raul, „Il porto di Pola il cantiere navale Scoglio Olivi e l'Arsenale durante il periodo Italiano“, *Quaderni del Centro di Ricerche Storiche di Rovigno*, XVII, 2006., 7-114.
12. Matija ic, Robert, „Vargarola“, *Istarska enciklopedija*, dostupno na [www.istrapedia.hr](http://www.istrapedia.hr), viđeno 10.08.2019.

13. Milaković, Gordana, „Mitja Lamut, Parobrodi Jadrana na razglednicama, prevela sa slovenskoga jezika Nina Kovič, Zagreb: V.B.Z., 2013., 288 str.“, *Histria*, 4, 2014., 211-219.
14. Orbanić, Josip, *Promet u Istri*, C.A.S.H., Pula, 2005.
15. Veyne, Paul, „Zvuk kupališnog gonga“, *Zarez*, 20. srpnja 2000., 26.

## **SAŽETAK**

Turizam je u Puli nakon Prvog svjetskog rata bio tek u povojima. Pula i Istra ulaze u sastav Kraljevine Italije, a posljedice rata osjećaju se u društvenoj, ekonomskoj i socijalnoj sferi. Kako bi postao privlačna i dostupna meta gostima iz nove države i onima iz udaljenijih zemalja, gradu su bila potrebna ulaganja u infrastrukturu, prometnu povezanost i nove sadržaje. Jedini hotel koji je udovoljavao standardima bila je Rivijera, no djeluje više manjih hotela, niz gostionica i restorana, ljeti građani vrijeme provode na kupalištima i plažama. U drugoj polovici tridesetih nastaje ideja o ulaganju u razvitak kupališnih i lječilišnih odredišta u Istri pa se tada u pulskoj Areni počinju organizirati kulturna ljetna zbivanja. Gosti su do grada mogli doći željeznicom, brodskim linijama, a oni bogatiji i avionskim vezama. Postojali su popusti i druge pogodnosti koje je nudio Dopolavoro, fašistička organizacija za slobodno vrijeme. Brijuni, kao odredište visokih slojeva, zbog svjetske krize i financijskih problema 1936. dolaze u nadležnost države. Između dva svjetska rata prepoznat je turistički potencijal i nastojalo se privući goste na Brijune i u Pulu.

**Ključne riječi:** Pula, Brijuni, povijest turizma, Dopolavoro, fašizam

## **ABSTRACT**

### **Tourism in Pula and Brijuni between the two world wars**

Tourism in Pula was still in its infancy after the First World War. Pula and Istria became part of the Kingdom of Italy, and the consequences of the war were felt in social and economic sphere. To become an attractive and accessible target for guests from the new state and those from more distant countries, the city needed investments in infrastructure, transport connections and new facilities. The only hotel that met the standards was the Riviera, but there were several smaller hotels, and a few inns and restaurants, while in the summer citizens spent their time at the bathing establishments and on the beaches. In the second half of the 1930s, the idea of investing in the development of bathing and health resorts in Istria arose, and then cultural summer events began to be organized in the Pula Arena. Guests could reach the city by rail, boat lines, and those richer by airline connections. There were discounts and other benefits offered by Dopolavoro, a fascist leisure organization. Brijuni, as a destination for the upper classes, due to the world crisis and financial problems in 1936 came under the jurisdiction of the state. Between the two world wars, the tourist potential was recognized, and efforts were made to attract guests to Brijuni and Pula.

**KEYWORDS:** Pula, Brijuni, history of tourism, Dopolavoro, fascism