

Počeci hrvatskog turizma u 19. stoljeću

Višnjić, Jelena

Undergraduate thesis / Završni rad

2021

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:137:290995>

Rights / Prava: [In copyright](#)/[Zaštićeno autorskim pravom.](#)

Download date / Datum preuzimanja: **2024-07-17**



Repository / Repozitorij:

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



Sveučilište Jurja Dobrile u Puli
Fakultet za interdisciplinarne, talijanske i kulturološke studije

JELENA VIŠNJIĆ

POČECI HRVATSKOG TURIZMA U 19. STOLJEĆU

Završni rad

Pula, 2021.

Sveučilište Jurja Dobrile u Puli
Fakultet za interdisciplinarne, talijanske i kulturološke studije

JELENA VIŠNJIĆ

POČECI HRVATSKOG TURIZMA U 19. STOLJEĆU

Završni rad

JMBAG: 0303083186, redovni student

Studijski smjer: preddiplomski studij kulture i turizma

Predmet: Povijest dokolice i turizma

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 2021.



IZJAVA O AKADEMSKOJ ČESTITOSTI

Ja, dolje potpisana Jelena Višnjić, kandidatka za prvostupnika kulture i turizma 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, 17. rujna 2021.

Student



IZJAVA
o korištenju autorskog djela

Ja, Jelena Višnjic, dajem odobrenje Sveučilištu Jurja Dobrile u Puli, kao nositelju prava iskorištavanja, da se moj završni rad pod nazivom *Počeci turizma u Hrvatskoj u 19. stoljeću* 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, 17. rujna 2021.

Potpis

SADRŽAJ

| | |
|---|----|
| UVOD | 5 |
| 1. EUROPSKI KONTEKST | 6 |
| 2. PROMETNA POVEZANOST | 12 |
| 3. TURIZAM NA JADRANU | 17 |
| 4. TOPLICE U KONTINENTALNOJ HRVATSKOJ | 21 |
| ZAKLJUČAK..... | 24 |
| LITERATURA | 25 |
| SAŽETAK | 27 |
| ABSTRACT | 28 |

UVOD

Početak 19. stoljeća označava i početak razvoja turizma na hrvatskim prostorima. Iako je teško odrediti kako je, kada i kojim događajem došlo do razvoja turizma Hrvatske, ovaj će rad iznijeti bitne događaje koji su utjecali na pojavu turizma. Kako bi se lakše odredilo kada je na hrvatskim prostorima počeo, najprije se treba odrediti kada je turizam počeo u svijetu. Usporedbom Hrvatske s ostalim europskim zemljama i razvojem turizma paralelno u svijetu, rad će opisati njegov nastanak. Kako bi razumljivije bilo odrediti pojave slične turizmu, odabrani su bitni događaji koji su ga pokrenuli. Bitno je spomenuti dokolicu, slobodno vrijeme, ali i političke razlike i ocjenu gospodarstva Hrvatske. Budući da se prije pojave riječi turizam i turist ne može govoriti o nastanku turizma, biti će opisane pojave slične turizmu, odnosno one koje su prethodile razvitku turizma.

Nadalje je bitno izdvojiti prometnu povezanost, budući da je ona značajan čimbenik razvoja turizma određene zemlje ili mjesta. Kroz povijesna događanja u razvoju prometne infrastrukture, ali uz to i bitnih turističkih mjesta, prikazano će biti u kojoj je mjeri promet utjecao na turistički razvoj hrvatskog prostora.

Turizam se tijekom godina postupno razvijao u određenim turističkim mjestima. U kontinentalnoj Hrvatskoj u većim gradovima, kao i na Jadranu. Industrijalizacijom se promijenilo potrošačko društvo, novim izumima, boljom prometnom povezanosti, izgradnjom brojnih turističkih objekata formirali su se novi načini za daljnji razvoj turizma. Budući da je zbog političko-gospodarskih razlika, Hrvatska tijekom 19. stoljeća bila prisiljena razvijati svoj turizam prema smjernicama vladajućih, može se očitati zaostajanje razvoja, iako je svojim karakteristikama hrvatski prostor mogao zaživjeti i prije.

U radu će biti spomenute toplice kontinentalne Hrvatske. Kroz povijest su toplice i prije 19. stoljeća bile okarakterizirane kao pogodne za zdravlje ljudi pa će se kroz rad uvidjeti u kojoj su mjeri one bile posjećene i zanimljive ondašnjem hrvatskom, ali i stranom stanovništvu.

1. EUROPSKI KONTEKST

Iako se o turizmu govorilo i prije, pokušavalo ga se identificirati i točno odrediti značenje pojma turizam, dati definiciju, opisati ga u svim segmentima, odrediti potrebu za kretanjem i putovanjem turista, dokolicom i slobodnim vremenom, bilo je teško odrediti kojim se intenzitetom razvijao turizam. Zbog prvog organiziranog turističkog putovanja Thomasa Cooka 1841. godine, Svjetska turistička organizacija uzela je tu godinu kao početak razvoja suvremenog turizma u svijetu.¹

Kada se općenito gleda periodizacija razvoja turizma, Svjetska turistička organizacija podijelila je svjetski turistički razvoj na prije i poslije Drugog svjetskog rata. Periodizacija razvoja turizma u svijetu prema brojnim autorima podijeljena je na više faza. Jedna od najutemeljenijih periodizacija je prema autorima A. J. Burkhartu i S. Medliku u svjetskom udžbeniku turizma iz 1974. godine, *Tourism – Past, Present and Future* u kojem se faze dijele na „Početke turizma do 1840“; „Stoljeće ugljena i pare do 1914.“ i „Moderni svijet 1920.-1970.“ Druga periodizacija koju je bitno spomenuti je W. Freyerova (1990.) u kojoj odvaja pojavu putovanja od pojave turizma te predlaže podjelu na „početnu fazu od 1850. do 1914.“; „razvojnu fazu od 1914. do 1945.“ i „visoku fazu od 1945.“.²

Industrijska je revolucija inicirala društvene promjene kojima je izmijenila potrošačko iskustvo i stvorila je temelje na kojima se ono moglo razvijati u posebne načine života. Kako bi se društvo u cjelini nazivalo potrošačkim, mora imati uvjet masovnosti. Adam Smith je 1776. godine u *Istraživanju prirode i uzroka bogatstva naroda* utvrdio da je „konzumerizam jedini cilj i svrha proizvodnje“.³ To bi značilo da veće plaće u radnika dovode do većeg truda radne snage, a to dovodi do veće i bolje proizvodnje, a zatim do veće potražnje i potrošnje. Za razvoj potrošačke kulture temeljna su dva čimbenika – mogućnost i želja – koji se međusobno nadopunjuju; mogućnost zadovoljenja jedne želje stvara potrebu za ostvarenjem i druge, dok mogućnost ne postigne razinu na

¹ Vukonić, Boris, *Povijest hrvatskog turizma*, Prometej, Zagreb, 2005., 12.

² Isto, 17.-18.

³ Hromadžić, Hajrudin, *Konzumerizam: potreba, životni stil, ideologija*, Naklada Jesenski i Turk, Zagreb, 2008., str.7-8.

kojoj ih može ispuniti, a veće zarade stvaraju veća očekivanja. Potrošačko je društvo svakako otvorilo nove mogućnosti razvoja turizma.⁴

Turizam se ne može identificirati kao turizam prije pojave termina turist. Prema spoznajama, riječ turist prvi puta je spomenuta u djelu *Lettres* 1830. godine, svjetskog putnika i francuskog prirodoslovca Victora Jacquemonta. Četiri godine kasnije riječ turist spomenuta je u djelu *Lettres d'un voyageur* spisateljice George Sand. Prema autoru Horstu Opachowskiom riječ turist u nekim izvorima može se pronaći 1816. godine, a prije te godine pojava riječi turizam i riječi turist ne može se prihvatiti.⁵

Dokolica i slobodno vrijeme uvelike su utjecali na pojavu turizma. Dokolica se, prema Havighurstu, može opisati kao ostvarenje individualne slobode.⁶ *History of leisure* ili povijest dokolice oblikovana je sredinom 1970-ih u britanskoj historiografiji. Opisuje uporabu i raspodjelu vremena, odnos odmora i rada, svrhe odmaranja, manipulacije slobodnog vremena, potrebu za aktivnim odmorom za radnu snagu da se poveća njihova produktivnost te povijest razvijanja svih oblika provođenja slobodnog vremena i dokolice. Slobodno vrijeme može se definirati kao vrijeme oslobođeno od organiziranog rada. Može se reći da je svaka dokolica slobodno vrijeme, ali svako slobodno vrijeme nije dokolica jer se tijekom slobodnog vremena pojedinci bave različitim aktivnostima koje ponekad nisu vezane uz dokolicu. Dokolica je neorganizirani i neformalni dio slobodnoga vremena.⁷ Iako je povijest dokolice oblikovana tek u 20. stoljeću, ljudi su i prije imali potrebu za kretanjem i putovanjem. Do 20. stoljeća i pojave dokolice, postoje mnogi oblici iskorištavanja slobodnog vremena ljudi kao turista. Riječ turist spominje se tek početkom 19. stoljeća, ali putovanje i kretanje ljudi događalo se i prije definiranja i nastanka riječi turist, turizam i dokolica. Pitanje koje se veže uz putovanje iz dokolice je dvojba između toga jesu li se putovanja iz dokolice događala i prije ili su nastala od 19. stoljeća nadalje.⁸

⁴ Duda, Igor, *U potrazi za blagostanjem. O povijesti dokolice i potrošačkog društva u Hrvatskoj 1950-ih i 1960-ih*, Srednja Europa, Zagreb, 2005., 21.

⁵ Vukonić, 33.

⁶ Martinić, Tena, *Slobodno vrijeme i suvremeno društvo*, Informator, Zagreb, 1977., 96.

⁷ Duda, Igor, „Povijest dokolice za početnike“, *Povijest u nastavi*, 2004., 3, 214-221, 216.-217.

⁸ Duda, *U potrazi za blagostanjem*, 19.

Za analizu hrvatskog turizma dobiven je povijesni okvir koji dijeli razvoj turizma u šest faza:

1. faza pojava sličnih turizmu (razdoblje preteče turističkom razvoju);
2. faza znatiželje (koncem 19. stoljeća);
3. faza osvješćivanja (početak 20. stoljeća do konca Prvog svjetskog rata);
4. faza prvih postignuća (razdoblje između dva svjetska rata);
5. faza intenzivnog turističkog razvoja (Nakon Drugog svjetskog rata);
6. faza oporavka i konsolidacije (od 1991. do početka 21. stoljeća).⁹

U sljedećim se odlomcima nalaze bitniji događaji koji su pokrenuli razvoj turizma prema Vukoniću (2005.). Politička razdijeljenost Hrvatske na razne je načine utjecala na razvoj njezinog turizma. Istra je pripala Hrvatskoj tek nastankom Jugoslavije pa joj je najprije bio potreban gospodarski oporavak, Jadran je Bečkim kongresom 1815. godine velikim dijelom pripao Habsburškoj Monarhiji, kasnijoj Austro-Ugarskoj, tako je smatrano da će se urediti i do tada nedovoljno razvijeni pomorski promet. Razlog političke razdvojenosti Hrvatske uvelike je prisutan zbog nedovoljno razvijene prometne infrastrukture u zemlji. Kako se razvijala prometna infrastruktura, razvijao se i gospodarski rast.¹⁰

Tijekom habsburške vladavine, u drugoj polovici 19. do početka 20. stoljeća, može se, i pored zamjetnog napretka, očitati zaostajanje razvoja hrvatskog prostora u usporedbi s nekim drugim područjima. Dalmacija je bila daleko nerazvijenija od susjedne Italije. Hrvatsko stanovništvo bavilo se uglavnom poljoprivredom pa gospodarski ili turistički razvitak nije mogao doživjeti procvat. Godine 1848. revolucijom su ukinuti feudalni odnosi, do tada se građanska klasa sporo razvijala, a oblici seoskog života bili su konzervativni. Pojavom parobrodarstva ipak se može očitati interes za posjet Dubrovniku koji su posjećivali pomorci i trgovci od kojih najviše Španjolci, Talijani, Englezi, Francuzi i Nizozemci, ne samo poslovno, nego i radi zabave, novih iskustva i saznanja. Turizam u Dalmaciji unapređivao se razvojem jadranske linijske plovidbe pa se zbog toga može zaključiti da je moderni turizam u Dubrovniku započeo u 19.

⁹ Vukonić, 23.-24.

¹⁰ Isto, 30.

stoljeću.¹¹ Razvoj lječilišta, prometne infrastrukture, otvaranje gostionica, svratišta, društava, nadalje su imali pozitivan učinak na daljnji razvoj turizma u zemlji.¹²

U sljedećim je odlomcima prema Vukoniću (2005.) objašnjen slijed događaja u razvoju turizma. Hrvatski se turizam može promatrati kroz brojne faktore. Teritorijalno su hrvatske pokrajine kroz povijest često mijenjale svoje granice pa političko-geografski kriterij u razvoju turizma također nosi određenu ulogu kroz koju se može promatrati povijest nastanka turizma u Hrvatskoj. Kada bi se hrvatski turizam promatrao kroz ovaj kriterij bilo bi nemoguće promatrati razvoj turizma u užim vremenskim odsječcima.¹³

Kada bi se trebalo odlučiti kada su se na hrvatskome tlu pojavile pojave slične turizmu, moglo bi se zaključiti da je to bilo u 14. stoljeću. Dubrovački je Senat 1347. godine odlučio da se u palači Sponza za strance uredi hospicij. Drugi događaj bio bi kada se u Dubrovniku u 15. stoljeću spomenulo kako stranci gostuju u privatnoj gostionici. Godine 1494. Zadar, Korčula i Hvar bili su uključeni u putovanje hodočasničkog tipa, prema zapisima svećenika Pietra Casole, iako nema točnog broja posjetitelja, smatra se kako je on bio značajan pa se ta godina može uzeti kao treća za pojave slične turizmu na prostoru Hrvatske.¹⁴

Za početak organiziranog turizma na hrvatskom prostoru mogle bi se uzeti tri godine. Prva bi bila 1844. kada su u Dubrovnik parobrodom Austrijskog Lloyda *Barone Stürmer* stigla 153 putnika, a uvedena je tjedna izletnička parobrodska linija. U isto se vrijeme izgradila Villa Angiolina u Opatiji što se može smatrati početkom hotelijerstva. Druga godina koja se može uzeti kao početak organiziranog turizma je 1868. kada su braća Mihajlović zajedno sa Zagrepčanima otišla na putovanje u Graz i Beč. Treća godina koja se bi se uzela za početak organiziranog turizma je 1868. kada je na otoku Hvaru otvoren hotel s 13 jednokrevetnih soba i vlastitim restoranom.¹⁵

¹¹ Šubić, Nikola, „Dubrovačka kultura življenja i turizam“, *Ekonomska misao i praksa*, 12, 2, 2003., 307-314.

¹² Vukonić, 38.

¹³ Isto, 16.

¹⁴ Isto, 27.

¹⁵ Isto, 43.

Proučavana literatura o povijesti hrvatskog turizma, u 18. stoljeću spominje pojave slične turizmu. Turistička kretanja i pojave slične turizmu, iako se ne spominju kao takve, postoje još od antike. U srednjem se vijeku razvilo vjersko hodočašće, više je bilo prošireno u svijetu nego u Hrvatskoj. Od 16. stoljeća subvencioniraju se dubrovačke gostionice s osiguranim smještajem za putnike.¹⁶

U razdoblju europskog romantizma počinje se otkrivati i hrvatska obala. Pisani su brojni vodiči i knjige te su izgrađena brojna turistička mjesta koja najprije nisu služila za svrhe turizma, ali budući da su se zbog njih ljudi kretali, te se pojave mogu gledati kao turistička kretanja.

Godine 1777. H. J. Crantz napisao je vodič o mineralnim vodama, odnosno analize toplica. Rijeka je 1781. godine imala šest kavana. U Zagrebu je 1789. godine Krsto Mazarović letio balonom. Između 1806. i 1809. Beautemps-Beaupre, francuski hidrograf, izmjerio je dubinu Jadranskog mora i proučio utjecaj morske vegetacije i klime na organizam ljudi. Godine 1810. otvoren je hotel „K gradu Trstu“ s pet soba u Samoboru, koji je bio planinarsko i izletničko odredište Zagrepčana. Prvi parobrod 1818. godine prolazio je od Trsta do Venecije, a 1828. od Trsta do Pule. Otvorile su se brojne gostionice u većim hrvatskim gradovima. Godine 1824. izdana je 31 karta Jadrana koja obuhvaća djelovanje mora, klime i vegetacije na ljudski organizam. U Zagrebu su se otvorila svratišta poput „K austrijskom prijestolniku“, „K bijelom volu“, „Lovački rog“ i „K crncu“, 1840. godine otvoren hotel „Pruckner“, kasnije poznat kao „Royal“. Godine 1845. Pietro Kandler napisao je prvi turistički vodič grada Pule, iste je godine službeno evidentirano koliko je posjetitelja posjetilo otok Cres. U Samoboru 1851. godine tiskane su prijavnice za registraciju stranih putnika, a 1855. uveden je cjenik hotelskih i ugostiteljskih usluga u Samoboru. Nakon Napoleonove vladavine, Hrvatska doživljava rast, industrijalizacijom gradova i izgradnjom željeznice i željezničkog prometa, sve više su posjećeni Karlovac, Split, Zagreb, Rijeka, Šibenik i Makarska. Plitvička su jezera tek 1890. godine dobila svoje prvo svratište zahvaljujući senjskom trgovcu Devčiću, dok je prvi smještajni objekt s 15 postelja, „Carska kuća“ izgrađen 1861. godine.¹⁷ Navedeni su događaji tek početak daljnjeg razvoja turizma na hrvatskom prostoru.

¹⁶ Vukonić, 28.

¹⁷ Isto, 29.-46.

Godine 1873. dolazi do krize i stagnacije gospodarstva u čitavoj Austro-Ugarskoj Monarhiji i kriza je trajala do početka 20. stoljeća. Tada su propala brojna industrijska poduzeća u Hrvatskoj, a sve više primjećivao strani kapital.¹⁸ Ljudi u recesiji, pa čak ni viši slojevi koji su stekli takvu naviku, nisu imali previše prostora za odmaranje i opuštanje, a nisu prihvatili činjenicu da bi razvojem gospodarstva, neke poslove mogli obavljati lakše nego prije. Iako su se pojave u turizmu do tada događale usporedno s onima u Europi, hrvatski je prostor u europsku povijest turizma ušao kasnije. Godine 1878. u Samoboru je Magistrat obitelji Wagner prodao zemljište za izgradnju vikend objekata, prema izvorima je to prva vikendica izgrađena u Hrvatskoj, odnosno u kontinentalnom dijelu Hrvatske.¹⁹ Posljednja dva desetljeća 19. stoljeća u Dubrovniku su zabilježeni prvi skupni posjeti. Godine 1879. Bečani organiziraju izlet u Zadar. „Češki turistički klub“ iz Praga 1889. godine posjećuje Dalmaciju i Bosnu i Hercegovinu s ukupno 60 turista. Do kraja 19. stoljeća u Gorskom kotaru ne javlja se niti jedan znak turizma. Tek su 1885. godine spomenute dvije gostionice, a na pitanje koliko su namijenjene turistima nije odgovoreno. Na saznanjima da ugodna klima i more, sunce i nezagađeni zrak koriste u terapeutske svrhe, Njemačka, Engleska, Italija i Francuska oblikuju svoj turizam.²⁰

Do početka 20. stoljeća formirala su se hrvatska turistička mjesta, s njima i pojedine zone koje dobivaju fizionomiju odredišta za turizam, a ta odredišta usmjeravaju hrvatski turizam prema turizmu ljetnog odmora, zabave i odmora na moru, tj. prema obiteljskome turizmu.²¹ U 20. stoljeću, kada je donesena Konvencija o plaćenom godišnjem odmoru (52), europske zemlje radničku klasu potiču na ispunjavanje slobodnoga vremena, priređuju izlete, poučna, pučka i druga turistička putovanja u inozemstvu i zemlji.

¹⁸ Šimetin Šegvić, Nikolina, Filip Šimetin Šegvić, „Uspon prije pade: industrijalizacija u Austro-Ugarskoj i tvornice Škoda do 1914.“, *Pro tempore: časopis studenata povijesti*, 8-9, 2010., 112-148.

¹⁹ „U smiraj života, Wagner je sanjao o vili u Samoboru i na bregima sagradio velebno zdanje, prvu vikendicu tog kraja koja danas stoji na rubu urušavanja“, Blaga i misterije, dostupno na: <https://blagamisterije.com/vila-wagner-samobor-prva-vikendica-napustena-prodaja/21296/> (17. rujna 2021.)

²⁰ Vukonić, 55.-59.

²¹ Isto, 57.

2. PROMETNA POVEZANOST

Pojava parobroda uvelike je utjecala na pojavu turizma. Kako je već spomenuto, prva godina koja bi se mogla uzeti kao početak organiziranog turizma je 1844. kada je parobrod Austrijskog Lloyd, sa sjedištem u Trstu, *Barone Stürmer* doputovao u Dubrovnik sa 153 putnika.²²

U drugom je desetljeću 19. stoljeća u svijetu plovilo već stotinjak parobroda, uglavnom pod britanskom ili američkom zastavom. Prema jugu Jadrana parobrodarstvo nije bilo u fokusu zbog tradicije jedrenjaka, no sjevernije je plovio parobrod *Carolina*, kasnije zamijenjen *Carolinom II*, koji je spajao Trst i Veneciju. Tek je 1833. godine, parobrodarsko društvo *Austrijski Lloyd*, nastalo po uzoru na londonski *Lloyd*, započelo je radove s ciljem da uredi veliku europsku luku. *Lloyd* je 1836. godine zatražio da mu se ustupi relacija Trst-Venecija, koju bi potom proširio na obalu Dalmacije i Istre. U Dalmaciji je prva parobrodarska linija uspostavljena 1837. godine, no s protivljenjem jer se nije mogao prihvatiti njegov monopolni položaj. Redovita parobrodarska pruga na relaciji Trst-Dubrovnik-Kotor dolazi u funkciju 1838. godine. Putovanja se odvijaju ljeti dva puta mjesečno, a zimi jednom. Luke koje se dotiču jesu: Zadar, Split, Mali Lošinj, Šibenik, Dubrovnik, Hvar, Korčula i Kotor.²³ Godine 1843. parobrod počinje ploviti i do Rijeke, koja do tada nije zahvaćena ovim prometom zbog zaobilaženja i potiskivanja pred Trstom. Godine 1844. uvedena je zasebna pruga od Trsta do Rijeke koja dotiče Pulu, Poreč, Rovinj i Piran, uglavnom izletnička pruga koja više odgovara izletnicima nego ljudima koji putuju poslovno.²⁴ Na zapadnoj su obali Istre, sva mjesta bila povezana dvostrukom tjednom plovidbenom vezom s Trstom. Budući da se očituju manjkavosti *Lloyda*, u Dalmaciji se razmišlja o osnivanju posebnog dalmatinskog društva koje bi zamijenilo *Lloyd* i preuzelo obalnu plovidbu. Devet godina kasnije, *Lloyd* povećava broj pruga s tri na pet, uspostavljena je pruga od Rijeke do Zadra s priključkom na prugu Rijeka-Trst. Od 1860. do 1869. godine postoje pruge: Rijeka-Zadar, Rijeka-Krk, Trst-Rijeka-Kotor, Trst-Rijeka-Krf, Trst-Venecija, Mali Lošinj-Zadar. Postupno se popunjavaju i mijenjaju vozni redovi za optimalno pokrivanje područja.

²² Vukonić, 43.

²³ Isto, 212.-213.

²⁴ Antić, Ljubomir, „Austrijski Lloyd,-najvažniji brodar obalne linijske plovidbe na istočnoj obali Jadrana do 1. svjetskog rata“, *Historijski zbornik*, god. L, str. 109-120, 110.-115.

Pruge postaju presudne za razvitak pojedinih obalnih i otočnih mjesta. Rijeka se 1873. godine povezala željeznicom pa promet parobroda usporedno raste, za Kotor je iste godine dobila prugu s novim plovidbenim redom (Tablica 1).²⁵ Iz tablice je moguće zaključiti u kojim je mjestima pristajao parobrod, vrijeme polaska i dolaska do određenih mjesta i odvijanje prometa svaki dan. Za Rijeku je to bio ključan korak u ostvarivanju pomorskog prometa i povezivanja s Kotorom.

Tablica 1. Plovidbeni red linije Rijeka-Kotor

| Dan | Sat | Mjesto | Dan | Sat |
|----------|-------------|-------------|-------------|------------------|
| Srijeda | 9- | Rijeka | Ponedjeljak | -24 |
| “ | 10,45-11 | Malinska | “ | 22-22,15 |
| “ | 14,45-15,15 | Cres | “ | 17,45-18,15 |
| “ | 19,30-20 | Mali Lošinj | “ | 12,45-13,30 |
| Četvrtak | 1,45-6 | Zadar | Nedjelja | 18-7 Ponedjeljak |
| “ | 15-17 | Split | “ | 7-9 |
| “ | 20-21 | Hvar | “ | 2,45-4 |
| Petak | 0,45-1,30 | Korčula | Subota | 22,15-23 |
| “ | 7,45-11 | Gruž | “ | 13-16 |
| “ | 17- | Kotor | “ | -7 |

Izvor: Antić, Ljubomir, „Austrijski Lloyd,-najvažniji brodar obalne linijske plovidbe na istočnoj obali Jadrana do 1. svjetskog rata“, *Historijski zbornik*, god. L, str. 109-120, 115.

Osim uvođenja novih pruga, Lloyd je također mijenjao svoje parobrode, do 1880. godine zamijenio je male parobrode većim, željeznim s većim putničkim kabinama. Rijeka je 1870. godine dobila samostalnu pomorsku upravu i razvila se kao drugi pomorski centar Austro-Ugarske Monarhije. Iako su mnogi drugi u parobrodarstvu željeli zauzeti Lloydov položaj, on je ekspanzijom novih linija, brodova i uvjeta dugo zadržao monopolnu ulogu. Sredinom osamdesetih godina 19. stoljeća Lloyd je upao u tešku krizu, dana subvencija bila je nedostatna, ali do kraja Monarhije ostaje glavno austrijsko brodarsko poduzeće. Mijenjali su se i plovidbeni redovi pa Rijeka prestaje biti polazište za mjesta u Dalmaciji. Ugarsko-hrvatsko parobrodarsko društvo istisnulo je Lloyd iz dijela hrvatske obale, a tome je potpomoglo i osnivanje novih malih parobrodarskih društava početkom 20. stoljeća.²⁶

²⁵ Isto, 110.-115.

²⁶ Isto, 115.-118.

Mnogi povjesničari slažu se s tvrdnjom da je u kontinentalnom i primorskom dijelu Hrvatske pravi gospodarski procvat bio započet izgradnjom željeznice. Jedan od preduvjeta za brže prihvaćanje ideje putovanja zbog zabave i odmora u Hrvatskoj u 19. stoljeću bila je razvijena prometna infrastruktura. Nedovoljno je bila razvijena zbog gospodarske nesamostalnosti i političke podvojenosti tog razdoblja. Do 1918. godine, propasti Austro-Ugarske Monarhije, dijelovi Hrvatske nisu složili razdvojene dijelove željezničkih pruga u cjelovite prometne sustave. Područje Dalmacije i Istre bili su odvojeni od željezničke mreže u sjevernoj Hrvatskoj, a uža se Hrvatska sa Slavonijom povezala na kraju 19. stoljeća uz pomoć domaćeg kapitala.²⁷ Kasnije povezivanje Istre s Bečom i Trstom (1876.), rezultiralo je prvom vezom između istočnog Jadrana i srednje Europe.²⁸

U Hrvatskoj povijest željeznice počinje 1860. godine, u promet predanom prugom od Velike Kaniže u Mađarskoj, kroz Kotoribu i Čakovec do Pragerskoga u Sloveniji. Hrvatska tada ostvaruje izravnu vezu s prugom Beč-Trst, a godinu dana kasnije s Budimpeštom. Međimurje je 1861. godine izdvojeno iz Banske Hrvatske i pripalo je Ugarskoj pa je status prve hrvatske pruge prešućivan kao takav. Kroz današnje Međimurje, u 19. stoljeću izgrađene su tri pruge te kolodvori Čakovec, Donji Kraljevec i Kotoriba.²⁹

Sredina 19. stoljeća donosi akciju za izgradnjom željezničkih pruga koje bi povezivale najveće luke Dalmacije sa zaleđem. Godine 1873. u Beču je donesen zakon o izgradnji pruge Split-Siverić s odvojkom od Perkovića do Šibenika, bez povezivanja sa Zadrom.³⁰ Godine 1877. u promet je predana pruga građena prethodne četiri godine. Najčešća su odredišta za izletnike bili Solin i Vranjic. Željeznička direkcija posebno je uvela zabavne vlakove kojima bi Splićani svake godine u travnju i rujnu putovali u Solin.³¹ U svibnju 1879. godine Splićani su otputovali u Šibenik na svečano otvorenje vodovoda. Splitski je trgovac Kant organizirao je 1881. godine izlet u Drniš s posjetom rudniku u Siveriću za 80 izletnika. Tako je u dva navrata posebnim vlakom vodio

²⁷ Vukonić, 37.

²⁸ Isto, 52.

²⁹ Stotinu i pedeset godina željeznice u Hrvatskoj, dostupno na: <http://www.szz.hr/wp-content/uploads/2012/04/povijest-prve-pruge.pdf>, posjećeno: 24. srpnja 2021.

³⁰ Tudor, Gordana, „Splićani kao izletnici do početka Prvoga svjetskog rata“, *Kulturna baština*, 39, 2013., 76.-78.

³¹ Isto.

Splićane do Šibenika pa parobrodom do Skradina uz obilazak slapova Krke. Godine 1884. organizirao je pet odlazaka vlakom do Šibenika na feštu sv. Kristofora. Splitski je ugostitelj Tocigl također organizirao izlet vlakom do Šibenika pa parobrodom do Skradina. Godine 1903. u željeznički promet priključena je pruga Split-Sinj, ali budući da su mjesta za obilazak vlakom bila ograničena, Splićani su više putovali parobrodskim linijama.³²

U drugim se zemljama željeznički promet počeo odvijati prije. Prema proučavanoj literaturi, Duda (2001.) govori o izgradnji željezničkog prometa u svijetu. Godine 1825. britanskom prugom Darlington-Stockton prvi puta je prošao jedanaest godina star izum Stephensona *locomotion*. Godine 1826. izgrađena je prva kontinentalna pruga, u Belgiji. Izgradnja pruga u Europi započinje tridesetih i četrdesetih godina 19. stoljeća. Beč se u Austriji povezao Grazom i gradila se pruga do Hamburga. Od Beča do Linza i Salzburga pruga je bila izgrađena do 1860. godine. U Italiji do izgradnje željeznice dolazi 1845. godine, a gradi se pruga koja spaja Torino, Genovu, Milano i Veneciju. Usporedno s izgradnjom željezničkih pruga, grade se i uređuju željeznički mostovi i tuneli.³³

Od povijesne su važnosti i prve hrvatske ceste Lujzijana, Karolina, Jozefina i Rudolfina, prve hrvatske ceste koje su vodile do mora. Lujzijana je cesta duga 136 kilometara, građena od 1803. do 1811. godine i spaja Karlovac i Rijeku. Karolina je cesta od 105,6 kilometara, od Karlovca do Bakra i Rijeke, izgrađena u 18. stoljeću. Rudolfina je cesta izgrađena krajem 19. stoljeća, a spaja Novi Vinodolski i Ogulin. Posljednja povijesna cesta, Jozefina, datira iz antike, a spaja Karlovac i Senj, duga je 115 kilometara.³⁴ 1832. godine izgradila se cesta do Velebita, koji je od tada mogao biti posjećen.³⁵

Povijesni događaj koji je važno spomenuti, a tiče se zračnog prometa, konstrukcija je prototipa prvog upravljivog zrakoplova Davida Schwarza koji je prema izvorima porijeklom iz Hrvatske. Cepelina je napravio od duraluminija i svoj je prvi let ostvario

³² Isto, 77.

³³ Duda, Igor, „Osvajanje vremena i prostora. Dokolica kao užitak dugog devetnaestog stoljeća“, *Kolo*, XI, br. 1, proljeće 2001., 5-50., 10.-11.

³⁴ Šego, Darijo, Tino Dodig, „Razvoj građenja cesta u Republici Hrvatskoj kroz povijest“, *Zbornik radova Veleučilišta u Šibeniku*, 1-2, 2019, 121-132.

³⁵ Vukonić, 39.

oko Berlina. Izum je otkupio grof Ferdinand von Zeppelin, a do danas Schwarz nije zauzeo svoje zasluženno mjesto, iako se o tom događaju pisalo u hrvatskome tisku.³⁶

³⁶ Isto, 71.

3. TURIZAM NA JADRANU

Nelogično bi o turizmu na Jadranu bilo govoriti da se ne spomene kako se za more isprva nije smatralo da je namijenjeno odmoru.³⁷ More je najprije imalo za svrhu rad, ribolov i trgovinu, označavalo je opasnost i zarazu, neozbiljnost, nemoral i zabavu samo za niže klase. Tek se od polovice 19. stoljeća more počinje smatrati lijekom, ali samo za bogatije pojedince. Kupanje i plivanje bilo je dio terapije, otvorene su škole plivanja i osmišljeni razni načini pomaganja u plivanju, kao što je „stroj za kupanje“. Turisti odlaze na obalu uglavnom zbog šetnje i sjedenja, kupanje označava ludost, a na Sredozemlje se odlazi isključivo zbog kulturnog uzdizanja. Otkrivanje Sredozemlja počinje u 19. stoljeću, a popularna odredišta su Nica, najprije zimovališta, a od 1880-ih ljetovališta s 80 tisuća stanovnika. Azurna obala otkriva se 1887. godine, a Austrijanci dolaze na Jadran.

Kupanje u moru krajem 19. stoljeća još uvijek ne prelazi u naviku, iako se na najstarijim razglednicama i fotografijama mogu vidjeti kupači. Počinje se graditi nova turistička infrastruktura gradskih ili morskih sunčališta i kupališta. Najranije izgrađena kupališta su 1878. u novom Vinodolskom, 1888. u Crikvenici, Zadru i Lošinj, 1894. u Selcu i 1896. u Kraljevici.³⁸ Na kupalištima se otvaraju kabine, bazeni i škole plivanja. Tih je godina otkriveno da kupanje u Jadranskome moru blagotvorno djeluje na niz bolesti. Plaže postaju spoj urbanog i prirodnog, suvremenog i tradicionalnog, pružaju oblike zabave i daju festivalsku i cirkusku atmosferu. Prvi pisani tragovi o školi plivanja u Rijeci su iz 1826. godine; oni koji su plaćali školu plivanja, plaćali su 4 krune, a oni koji su došli na plivanje 0,6 kruna.³⁹ Na Krku su uz prve tiskane razglednice, osnovana brojna društva za poljepšavanje otoka i poboljšanje društvenog života.⁴⁰

Prvi turistički događaj u Dubrovniku mogao bi biti onaj iz 1854. godine kada je Dubrovnik dobio gostionicu-svratište za posjetitelje. Krajem 19. stoljeća, svratište se spominje pod nazivom Hotel Miramar. Prvo svratište na Rabu spomenuto je godinu dana kasnije, a izvori govore kako je 19 nosača prtljage (*fakini*) čekalo posjetitelje i

³⁷ Duda, *U potrazi za blagostanjem*, 31.

³⁸ Vukonić, 72.

³⁹ Isto, 39.

⁴⁰ Isto, 44.

nosilo im putne torbe uz naplaćivanje naknade prema cjeniku. Kvarner je dominirao sjevernim dijelom Jadrana, a najpoznatija odredišta bila su Opatija i Crikvenica. Na jugu su dominirali dubrovačko područje i Kaštelanski zaljev.⁴¹ Crikvenica se može uzeti kao najbolji primjer za organizirano formirano turističko naselje na prostoru Hrvatske. Godine 1895. bila je dana naredba za gradnju vila, kur-salona, hotela i kupališta te je organiziran cjelodnevni izlet iz Crikvenice oko otoka Krka. Godine 1895. izgrađena je *Vila Adelma* u Lošinj, 1896. godine u Novigradu se spominju hoteli *Al Lido* i *Al Porto*. Godine 1897. u Dubrovniku je otvoren hotel *Imperial* sa 100 soba.⁴²

U razvoju hrvatskog turizma krajem 19. stoljeća dolazi do nove posebne faze. Uvodi se Zemaljski zakon o klimatskim lječilištima.⁴³ Godine 1892. mjesta Mali i Veli Lošinj, koja su turistički vrlo razvijeno područje Kvarnera, zakonom su proglašeni klimatskim lječilištima te se gostima počinje naplaćivati boravišna postrojba. Lovran je 1898. godine proglašen klimatskim lječilištem.⁴⁴ Tijekom 19. stoljeća jasnije se izražavala briga za zdravlje, a proglašena lječilišna mjesta sve više dobivaju na značenju. O Crikvenici su pisani članci i vodič 1895. na hrvatskom jeziku pod nazivom *Crikvenica morsko kupalište i klimatsko lječilište*.⁴⁵ Na prostoru Austro-Ugarske Monarhije mali broj mjesta proglašen je lječilišnim mjestom. Budući da su se tijekom 19. stoljeća na prostoru Europe vodili ratovi, bilo je potrebno osnovati vojna lječilišta koja će ranjenim vojnicima pružiti zdravstvenu i lječilišnu uslugu. Na području današnje Hrvatske, u Opatiji je 1888. izgrađeno takvo vojno lječilište, a 1889. godine Opatija je proglašena prvim morskim lječilištem na Jadranu. Iako malobrojna, tada postoje prepoznata lječilišna mjesta na prostoru današnje Hrvatske, među njima i Hvar koji je proglašen lječilišnim mjestom 1868. godine. Godine 1884. u Opatiji dolazi do planskog ulaganja u lječilišni turizam pa je tako otvoren hotel *Quarnero*, koji danas nosi ime *Kvarner*,⁴⁶ a u Rovinju je osim više svratišta otvoreno lječilište *Maria Theresia*.⁴⁷

⁴¹ Isto, 39.-46.

⁴² Isto, 72.-75.

⁴³ Isto, 77.

⁴⁴ Kos, Mirjana. „Počeci izgradnje kupališnih mjesta s osvrtom na lovranska kupališta početkom 20. stoljeća“, *Zbornik Lovranščine* 1, 2010., 181-196.

⁴⁵ Vukonić, 72.

⁴⁶ Kranjčević, Jasenka, Amir Muzur, „Vojna lječilišta na Kvarneru u Austro-Ugarskoj Monarhiji i briga za unaprjeđenje časničkog zdravlja“, *Acta medico-historica Adriatica*, 18, 1., 2020., 129-148.

⁴⁷ Vukonić, 75.

Odjeća koja se u to vrijeme nosi za kupanje za muškarce su kupaće gaće do koljena s konopcem, sveučilišni kostimi i obične kupaće gaće. Za žene su to košulje do gležnja, kupaći s hlačama, s korzetom, kostim sličan sveučilišnom i jednodijelni i dvodijelni kupaći kostimi. Usporedno s razvojem turizma na Jadranu, počela se razvijati i odjeća za kupanje. Originalni kupaći kostimi krajem 19. stoljeća, najprije su bili izrađeni kao pamučno odijelo, a tek nakon dva desetljeća prihvaćeni su bikiniji kao najpopularniji ženski kupaći kostimi. Prvi su kupaći kostimi bili izrađeni od više metara tkanine i pokrivali su cijelo tijelo, čime je plivanje bilo onemogućeno. Tijekom desetljeća postupno se razodijevalo, čime se došlo do razvoja bikinija, koji je tada postao najpopularniji kupaći kostim.⁴⁸ Osobni putnički inventar na kraju 19. stoljeća sastojao se od putnih torba za šešire, a muškarci su nosili putni pribor za uređenje brkova.⁴⁹

Praćenje turističkih dolazaka prvi puta je uvedeno u Opatiji 1883. godine, a u Dubrovniku 1896. godine. Godine 1897. Crikvenicu je posjetilo 641 posjetitelja, Novi Vinodolski 374, Kraljevicu 336, Selce 20, Lovran je imao 272 posjetitelja, a Dubrovnik godinu dana ranije 1 976, uspoređujući ove brojeve s današnjim brojem turista nije relevantno, budući da su ove brojke pokazivale tek nadu za daljnjim razvojem turizma. Turizam u Dalmaciji krajem 19. stoljeća još uvijek nije dosegao svoj maksimum. Dalmaciju je 1897. godine posjetilo 2 279 posjetitelja, od čega su 279 bili stranci.⁵⁰ Jedna od prvih odluka je obavezna evidencija statističkog praćenja i zadržavanja posjetitelja Opatije, dnevnih i tjednih. Time se došlo do relevantnih statističkih podataka. Godine 1899., 14 865 posjetitelja boravilo je u Opatiji, a ostvareno je 333 000 noćenja. U Monarhiji od 232 lječilišnih i klimatskih mjesta, Opatija je zauzela deveto mjesto. Prvih pet mjesta pripalo je češkim toplicama Karlovy Vary, bečkom Badenu, češkim Marianskim Laznama, austrijskom Ischlu i alpskom Meranu.⁵¹

Sve više ljudi prihvaća činjenicu da more i morska klima povoljno utječu na organizam. Uveden je pravilnik lječilišta kojim se evidentiraju sve lječilišne i kupališne ustanove, određuju se visine takse za lječilište, daju se suglasnosti za podizanja kupališta,

⁴⁸ Babić, Nataša, *Život na plaži – kupanje i kupališna moda na Jadranu (1880-1970)*, Hrvatski muzej turizma, Opatija, 2014.

⁴⁹ Mažuran Jurešić, Katarina, *Pun kufer svega*, Hrvatski muzej turizma, Opatija, 2013.

⁵⁰ Vukonić, 72.-77.

⁵¹ Isto, 77.

gradnju šetališta i ulica, vodi i unaprjeđuje se turizam.⁵² Dokaz da je na hrvatskim prostorima turizam afirmirao kao gospodarska grana su uvedene promotivne aktivnosti koje povećavaju broj posjetitelja te je tako nastala spoznaja o korisnosti turizma na lokalnoj razini.⁵³

Za razdoblje do kraja 19. stoljeća mogu se navesti sljedeće osobitosti kao temelj razvoja turizma. Iskazana je prva znatiželja za putovanjem, razgledavanjem i drugim turističkim aktivnostima. U lokalnom se vlasništvu otvaraju prvi ugostiteljski objekti. Zabilježena su prva organizirana putovanja jedrenjacima i parobrodima. Osnivaju se prva turistička mjesta koja su većinom klimatska lječilišta, uz stvaranje većih prostornih cjelina na obalama, kao što su dubrovačka, kaštelanska, opatijska i crikvenička rivijera. Očituje se dolazak stranog kapitala i grade se prve željezničke pruge na hrvatskim prostorima. Počinje se buditi srednja Dalmacija i budi se svijest o koristima posjeta turističkih mjesta. Mogu se vidjeti počeci evidentiranja turističkih podataka na primjerima zakonskih odredba, taksa i statistika posjeta.⁵⁴

Važno je spomenuti brijunsko otočje kao jednu od najpopularnijih austrijskih i europskih turističkih destinacija. Sanaciju otočja financirao je Paul Kupelwieser, koji je otočje 1893. godine očistio od malarije, isušio močvarna područja i hortikulturno uredio otočje povezavši ga s električnom mrežom i vodovodom iz Fažane.⁵⁵ Također je uredio poljoprivredno gospodarstvo, izgradio hotele i sportsko-rekreacijske sadržaje, uredio zoološki vrt i lovište za divlje životinje. Time su Brijuni postali popularno odredište. S namjerom da postanu turističko središte visoke kategorije, na otoku su sagrađeni hoteli ukupnog kapaciteta od 330 soba s oko 500 kreveta. Izgrađeno je pristanište, uvedena električna rasvjeta, kupalište sa 150 kabina i bazenom s morskom vodom, sportski tereni su uređeni, kao i staze za šetnje i vožnju kočijom. Također je s Pulom uspostavljena telefonska veza i uređeni su arheološki lokaliteti.⁵⁶

⁵² Kranjčević i Muzur.

⁵³ Vukonić 77.

⁵⁴ Isto, 79.

⁵⁵ Premužić Ančić, Marija, Sanja Gašparović, „Kamenolomi na otoku Veliki Brijun. Začeci sanacije i prenamjene u Hrvatskoj“, *Prostor: znanstveni časopis za arhitekturu i urbanizam*, 25, 1, 2017., 74-85.

⁵⁶ Vukonić, 68.-70.

4. TOPLICE U KONTINENTALNOJ HRVATSKOJ

Toplice jesu prirodni izvori mineralnih voda, lječilišta i kupališta. Oko izvora je još od doba antike građeno i uređivano mjesto za kupanje, kade i bazeni, a to mogu potvrditi iskopine i ostaci mnogih hrvatskih prirodnih lječilišta, terma. Iz prvotnih su se lječilišta u toplicama stoga razvile medicinske ustanove kao centri za rehabilitaciju.⁵⁷

Kontinentalna Hrvatska u vrijeme 19. stoljeća vodi se za tradicijom već razvijenih mreža europskih toplica, odmorišnih i zdravstvenih središta. U povijesti zdravstvenog turizma Hrvatske, iako su toplice kao takve poznate još od Rimskog Carstva, u 18. stoljeću u Daruvaru izgrađena je Antunova kupka, u 19. stoljeću Ivanova kupka, koje se mogu smatrati prekretnicom u zdravstvenom turizmu, jer se razvijaju kao istinska lječilišna središta i organizirana termalna vrela europskog ugleda.⁵⁸ Iako su mnoge postojale još u antici, toplice su većinom tijekom 19. stoljeća obnovljene i otada se koriste u zdravstvene i lječilišne svrhe, a može se zaključiti da je zdravstveni, uz vjerski ili hodočasnički turizam, prvi oblik turizma koji je nastao na prostorima tadašnje Hrvatske. Brojni zapisi govore o posjećenosti i popularnosti toplica, koje posjetiteljima daju zdravstvenu i lječilišnu svrhu.

O posjećenosti toplica na kraju 19. stoljeća, govore statistički podaci o broju posjetitelja 1897. godine: Lipik s 2024, Varaždinske Toplice s 993, Topusko je posjetilo 758 i Krapinske toplice 444 posjetitelja.⁵⁹

Toplice se na hrvatskim prostorima javljaju na područjima na kojima je topla prirodna voda. Ime toplice u srednjem vijeku nosilo je više današnjih kupališnih mjesta kao što je Topusko, Varaždinske Toplice, naselje kraj Stubice i Daruvar.⁶⁰

Varaždinske toplice jedne su od najstarijih naselja, ali i kupališnih lječilišta zbog prirodnih termalnih voda. Nalaze se 15 km jugoistočno od grada Varaždina, a šire se

⁵⁷ „Toplice“, *Hrvatska enciklopedija*, Leksikografski zavod Miroslav Krleža, dostupno na: <https://www.enciklopedija.hr/natuknica.aspx?ID=61786>, posjećeno: 24. srpnja 2021.

⁵⁸ Vukonić, 39.

⁵⁹ Isto, 76.

⁶⁰ Filipan Božena, „Razvojni put geografskog imena Varaždinske Toplice“, *Radovi Zavoda za znanstveni rad JAZU*, 2, 1988., 383-404.

južno i podnožjem Topličke gore. Zauzimaju povoljan položaj na nekadašnjim prometnicama, a ljevakoviti termalni izvori uvjetovali su životni slijed od krapinskog pračovjeka do danas. Najstarije ime toplica dolazi još iz rimskoga doba, *Aquae lasae*, ovo antičko ime pokazuje značenje termalne vode za tadašnji život stanovnika. Kupalište i naselje nestaje u doba velike seobe naroda, nije poznato kada je obnovljeno, ali hrvatski naziv toplice svjedoči o postojanju toplih vrela.⁶¹ Zlatno razdoblje Varaždinske Toplice doživljavaju od 1838. do 1914. godine, kada su na razini kao i slična europska moderna toplička lječilišta i kupališta.⁶²

Kao i većina toplica, Krapinske Toplice poznate su još od antičkog doba, a obnavljaju se u drugoj polovici 19. stoljeća. Na području Krapinsko-zagorske županije nalazi se više toplica, ali one zbog različite sadržajne orijentiranosti nisu podjednako konkurentne za turizam. Krapinske su Toplice, za razliku od Stubičkih koje su orijentirane na rekreacijski, kongresni i zdravstveni i Tuheljskih u kojima je naglasak na izletničkom turizmu, orijentirane isključivo na zdravstveni turizam. Značajniji razvoj za Krapinske Toplice počinje 1860-ih godina kada se svrstavaju u red elitnih lječilišta.⁶³ Godine 1859. trgovac Jakov Badl kupio je postojeće i izgradio nove kupelji u Krapinskim Toplicama, pored njih izgrađen je hotel, restoran i lječilište, gradi se aleja i parkovi pa toplice doživljavaju procvat. Tada postaju omiljeno kupalište za austrougarsku elitu. Godine 1882. i 1885. toplice su osvojile zlatnu medalju povodom turističke kvalitete na međunarodnim izložbama.⁶⁴

Iako poznate još iz 13. stoljeća, značajno je razdoblje Stubičkih Toplica započelo 1806. godine kada je biskup Maksimilijan Vrhovac kupio obližnji dvorac, a nakon toga i termalne izvore. Do 1811. godine kupio je okolno zemljište i povećao posjed toplica, pretvorio ih u kompleks na kojem gradi suvremeno termalno lječilište. Izgradnja glavne zgrade za kupalište počinje 1811. godine. Poznato je da su najpoznatiji kirurzi i liječnici

⁶¹ Isto, 383.--384.

⁶² Kušen, Eduard, Nina Tomljanović, „*Aquae lasae* na razmeđu zdravstvenog i kulturnog turizma“, *Radovi Zavoda za znanstveni rad HAZU Varaždin*, 26, 2015., 73-92.

⁶³ Jakovčić, Martina, „Turizam Krapinskih Toplica – sadašnje stanje i mogućnosti razvoja“, *Geoadria*, 8, 1, 2003., 149-160.

⁶⁴ Službene stranice Općine Krapinske Toplice, Krapinske Toplice, Povijest, dostupno na: <https://www.krapinske-toplice.hr/krapinske-toplice/povijest/> posjećeno: 24. srpnja 2021.

dolazili u Stubičke Toplice kako bi potvrdili i istražili ljekovitost i moguće zdravstvene primjene termalnih izvora. Toplice ne mijenjaju svoj način rada do 20. stoljeća.⁶⁵

⁶⁵ Turistička zajednica Općine Stubičke Toplice, Povijest, dostupno na: <https://www.tz-stubicke-toplice.hr/stranica/povijest-maksimilijan-vrhovac>, posjećeno 24. srpnja 2021.

ZAKLJUČAK

Kada bi se početci hrvatskog turizma točno mogli odrediti, najprije se moraju sagledati pojave slične turizmu. Isključujući rimske i antičke pojave turizma, u 14. se stoljeću može očitati prva turistička pojava u naredbi dubrovačkog Senata o uređenju prvog hospicija za posjetitelje. Ipak, tada nije postojao pojam turizam i ta je aktivnost kao pojava bila neprepoznata. Počeci organiziranog turizma na hrvatskom prostoru mogu se smjestiti između 1840-ih i 1860-ih godina.

Daljnijim tehnološkim razvojem izgrađivala se prometna infrastruktura bez koje do putovanja i posjećivanja ne bi moglo doći. Najranija putovanja mogu se povezati s parobrodarstvom, a izgradnja je željeznice uvelike olakšala i poboljšala hrvatski turistički promet u 19. stoljeću.

Budući da su ljudi u povijesti bili slabo zainteresirani za turizam na moru, on se razvijao slabijim intenzitetom, a njegovom slabijem razvijanju pomagala je i nedovoljno sagrađena prometna infrastruktura.

Teško je odrediti kojom se mjerom razvijao turizam bez da se ne spomenu bitne turističke ili gospodarske činjenice, koje su tijekom 19. stoljeća sve više bile prisutne: osnivanje novih društava, pisanje različitih publikacija, časopisa, putopisa, prve razglednice, prve evidencije turističkih dolazaka, izgradnja svratišta, hotela, uređivanje toplica uvelike su doprinijeli razvoju turizma. Iako postoji politička podijeljenost i gospodarska nerazvijenost Hrvatske, u 19. stoljeću je ipak došlo do razvoja organiziranog turizma i upoznavanja barem domaćih viših slojeva s modernom kulturom putovanja.

LITERATURA

1. Antić, Ljubomir, „Austrijski Lloyd,-najvažniji brodar obalne linijske plovidbe na istočnoj obali Jadrana do 1. svjetskog rata“, *Historijski zbornik*, god. L, str. 109-120.
2. Babić, Nataša, *Život na plaži – kupanje i kupališna moda na Jadranu (1880-1970)*, Hrvatski muzej turizma, Opatija, 2014.
3. Duda, Igor, „Osvajanje vremena i prostora. Dokolica kao užitak dugog devetnaestog stoljeća“, *Kolo*, XI, br. 1, proljeće 2001., 5-50.
4. Duda, Igor, „Povijest dokolice za početnike“, *Povijest u nastavi*, 3, 2004., 214-221,
5. Duda, Igor, *U potrazi za blagostanjem. O povijesti dokolice i potrošačkog društva u Hrvatskoj 1950-ih i 1960-ih*, Srednja Europa, Zagreb, 2005.
6. Filipan Božena, „Razvojni put geografskog imena Varaždinske Toplice“, *Radovi Zavoda za znanstveni rad JAZU*, 2, 1988., 383-404, dostupno na: <https://hrcak.srce.hr/133961>
7. Hromadžić, Hajrudin, *Konzumerizam: potreba, životni stil, ideologija*, Naklada Jesenski i Turk, Zagreb, 2008.
8. Jakovčić, Martina, „Turizam Krapinskih Toplica – sadašnje stanje i mogućnosti razvoja“, *Geoadria*, 8, 1, 2003., 149-160, dostupno na: <https://hrcak.srce.hr/9630>
9. Kos, Mirjana. „Počeci izgradnje kupališnih mjesta s osvrtom na lovranska kupališta početkom 20. stoljeća“, *Zbornik Lovranščine* 1, 2010., 181-196.
10. Kranjčević, Jasenka, Amir Muzur, „Vojna lječilišta na Kvarneru u Austro-Ugarskoj Monarhiji i briga za unaprjeđenje časničkog zdravlja“, *Acta medico-historica Adriatica*, 18, 1., 2020., 129-148, dostupno na: <https://hrcak.srce.hr/240886>
11. Kušen, Eduard, Nina Tomljanović, „Aquae lasae na razmeđu zdravstvenog i kulturnog turizma“, *Radovi Zavoda za znanstveni rad HAZU Varaždin*, 26, 2015., 73-92, dostupno na: <https://hrcak.srce.hr/150576>
12. Martinić, Tena, *Slobodno vrijeme i suvremeno društvo*, Informator, Zagreb, 1977.
13. Mažuran Jurešić, Katarina, *Pun kufer svega*, Hrvatski muzej turizma, Opatija, 2013.
14. Premužić Ančić, Marija, Sanja Gašparović, „Kamenolomi na otoku Veliki Brijun. Začeci sanacije i prenamjene u Hrvatskoj“, *Prostor: znanstveni časopis za arhitekturu i urbanizam*, 25, 1, 2017., 74-85.
15. Šego, Darijo, Tino Dodig, „Razvoj građenja cesta u Republici Hrvatskoj kroz povijest“, *Zbornik radova Veleučilišta u Šibeniku*, 1-2, 2019, 121-132, dostupno na: <https://hrcak.srce.hr/file/325357>

16. Šimetin Šegvić, Nikolina, Filip Šimetin Šegvić, „Uspon prije pade: industrijalizacija u Austro-Ugarskoj i tvornice Škoda do 1914.“, *Pro tempore: časopis studenata povijesti*, 8-9, 2010., 112-148.
17. Šubić, Nikola, „Dubrovačka kultura življenja i turizam“, *Ekonomska misao i praksa*, 12, 2, 2003., 307-314.
18. Tudor, Gordana, „Splićani kao izletnici do početka Prvoga svjetskog rata“, *Kulturna baština*, 39, 2013., 75-96.
19. Vukonić, Boris, *Povijest hrvatskog turizma*, Prometej, Zagreb, 2005.

Internetski izvori:

1. „Toplice“, *Hrvatska enciklopedija*, Leksikografski zavod Miroslav Krleža, dostupno na: <https://www.enciklopedija.hr/natuknica.aspx?ID=61786>, posjećeno: 24. srpnja 2021.
2. Službene stranice Općine Krapinske Toplice, Krapinske Toplice, Povijest, dostupno na: <https://www.krapinske-toplice.hr/krapinske-toplice/povijest/> posjećeno: 24. srpnja 2021
3. Stotinu i pedeset godina željeznice u Hrvatskoj, dostupno na: <http://www.szz.hr/wp-content/uploads/2012/04/povijest-prve-pruge.pdf>, posjećeno: 24. srpnja 2021.
4. Turistička zajednica Općine Stubičke Toplice, Povijest, dostupno na: <https://www.tz-stubicke-toplice.hr/stranica/povijest-maksimilijan-vrhovac>, posjećeno 24. srpnja 2021.
5. Ured za blaga i misterije, (2019.), U smiraj života, Wagner je sanjao o vili u Samoboru i na bregima sagradio velebno zdanje, prvu vikendicu tog kraja koja danas stoji na rubu urušavanja, Blaga i misterije, dostupno na: <https://blagamisterije.com/vila-wagner-samobor-prva-vikendica-napustena-prodaja/21296/>(17. rujna 2021.)

SAŽETAK

Povijesni razvoj hrvatskog turizma podijeljen je u šest faza. U ovome radu opisane su faza pojava sličnih turizmu i faza znatiželje koja se može smjestiti u 19. stoljeće. Kao početne godine organiziranog turizma na hrvatskom prostoru mogu se uzeti 1844., 1863. i 1868. godina. Godine 1844. u Dubrovnik je parobrodom Austrijskog Lloyd *Barone Stürmer* stiglo 153 putnika, u isto vrijeme otvara se Villa Angiolina u Opatiji. Godine 1863. braća Mihajlović s izletnicima su iz Zagreba otišli na putovanje u Graz i Beč. Godine 1868. otvoren je hotel na otoku Hvaru s 13 jednokrevetnih soba i vlastitim restoranom. Uslijedili su mnogi događaji koji predstavljaju početke hrvatskog turizma. Politička i gospodarska podijeljenost zemlje otežale su razvoj turizma što se može primijetiti u nedovoljno razvijenoj prometnoj infrastrukturi, koja tadašnjim stranim vlastima nije bila u interesu. Turizam se na Jadranu javlja u većim gradovima, koji uspijevaju graditi nove turističke i gospodarske objekte. Toplice su bile poznate još od doba antike, a njihovo se uređivanje može pratiti sredinom 19. stoljeća.

Ključne riječi: povijest turizma, povijest prometa, 19. stoljeće, Hrvatska

ABSTRACT

The Beginnings of Tourism in Croatia in the 19th Century

Historical development of Croatian tourism is divided into six phases. The phases described in this thesis are the phase of phenomena similar to tourism and the phase of curiosity that can be placed in the 19th century. The years 1844, 1863 and 1868 can be taken as the starting years of organized tourism in Croatia. In 1844, *Barone Stürmer*, a steamer of the Austrian Lloyd, arrived to Dubrovnik with 153 passengers. In the same year Villa Angiolina was opened in Opatija. In 1863, the Mihajlović brothers, together with the excursionists from Zagreb, went on a trip to Graz and Vienna. In 1868, a hotel was opened on the island of Hvar with 13 single rooms and its own restaurant. Various important events followed and initiated the emergence of tourism in Croatia. The political and economic divisions of the country hindered the development of Croatian tourism, which can be seen in the underdeveloped transport infrastructure, which was not in the interest of the distant authorities. Tourism on the Adriatic occurs in larger cities, which manage to build new tourist and commercial facilities. Spas have been known in Croatia since antiquity, and their renewal can be seen in the middle of the 19th century.

Keywords: history of tourism, history of transport, 19th century, Croatia