

izvirni znanstveni članek
prejeto: 2007-06-08

UDK 338.48-44:656.2+656.614.2(497.4-14)"1819/1914"

PARNI STROJ IN TURIZEM NA PRIMORSKEM. PROMETNE POVEZAVE KOT DEJAVNIK TURISTIČNEGA RAZVOJA NA PRIMERU POSTOJNE IN PORTOROŽA DO PRVE SVETOVNE VOJNE

Petra KAVREČIČ

Univerza na Primorskem, Znanstveno-raziskovalno središče Koper, SI-6000 Koper, Garibaldijeva 1
e-mail: petra.kavrecic@zrs.upr.si

IZVLEČEK

V članku se avtorica ukvarja z razvojem turizma na Primorskem do prve svetovne vojne tako, da na primeru dveh destinacij ugotavlja vlogo novih prometnih povezav kot dejavnika turističnega razvoja. Članek analizira vpliv izgradnje železnice na razvoj jamskega turizma v Postojnski jami in vpliv železniških, zlasti pa morskih parniških prometnih povezav na razvoj morskega zdravilišča in letovišča Portorož.

Ključne besede: prevozna sredstva, železnica, parnik, zgodovina turizma, dejavniki vpliva, jamski turizem, zdravilišča, letovišča, Postojna, Portorož

LA MACCHINA A VAPORE E IL TURISMO NEL LITORALE. I COLLEGAMENTI VIARI QUALI FATTORI DELLO SVILUPPO TURISTICO A POSTUMIA E PORTOROSE FINO ALLA PRIMA GUERRA MONDIALE

SINTESI

Nell'articolo l'autrice analizza lo sviluppo del turismo nel Litorale fino alla prima guerra mondiale prendendo ad esempio due destinazioni e studiando il ruolo dei nuovi collegamenti viari quali fattori dello sviluppo del turismo. L'articolo si concentra sull'impatto derivante dalla costruzione della ferrovia sullo sviluppo del turismo nelle grotte di Postumia e sull'impatto dei nuovi collegamenti ferroviari, ma soprattutto marini, dovuti al perfezionamento delle macchine a vapore, sullo sviluppo del centro termali di cura e della stazione climatica a Portorose.

Parole chiave: mezzi di trasporto, ferrovia, nave a vapore, storia del turismo, fattori di impatto, turismo nelle grotte, centri di cura, stazioni climatiche, Postumia, Portorose

UVOD

Prispevek obravnava razvoj turizma na Primorskem do prve svetovne vojne tako, da na primeru dveh med seboj različnih destinacij, Postojne in Portoroža, ugotavlja vlogo novih prometnih povezav kot dejavnika razvoja modernih oblik turizma. V znanstveni literaturi, ki obravnava področje gospodarske zgodovine turizma, je obveljala interpretacija, da so nova prometna sredstva, ki so nastala kot posledica izuma parnega stroja in nasploh industrializacije, predvsem železnica in ladijski parnik, pozitivno vplivala na dostopnost krajev in pripomogla k razvoju turističnih destinacij, saj so omogočala hitrejša, udobnejša in cenejša povezave. Vlak in parnik sta omogočala večjo dostopnost krajev vsaj z dveh vidikov, časovnega in geografskega, oba sta približala turistični kraj potencialnim turistom ter omogočila hitrejši pretok blaga in ljudi. Namen tega prispevka je preveriti, ali so nova prometna sredstva, kot so vlak, parnik in tramvaj, vplivala na povečan obisk in turistični razvoj, ter primerjati ta vpliv v Postojnski jami in Portorožu. Prispevek se poleg tega posveča tudi obravnavi nekaterih kulturnih in socialnih vidikov, ki so jih parne prometne povezave prinesle v vsakdanjik človeka druge polovice 19. stoletja, in sicer zlasti spremenjen način doemanja prostora in časa.

V okviru gospodarske in socialne zgodovine se rojstvo turizma v današnjem pomenu besede datira v 18. stoletje, v čas gospodarskih in družbenih sprememb, ki so v življenje takratnega človeka in družbe prinesle številne novosti. V tem obdobju so se pojavili zametki turistične terminologije. Turizem, kot ga razumemo in opredeljujemo danes, se je torej pojavil relativno pozno in je bil povezan s tehnološkim razvojem (industrijska revolucija) ter kulturnimi in finančnimi spremembami, ki so mu sledile.

Razvoj turizma delimo na dve obdobji, njegove predhodne oblike, kamor uvrščamo zlasti romarska potovanja, aristokratski Grand Tour ter plemiško letovanje na podeželju in obiskovanje zdravilišč ter moderne oblike turizma, ki so se pojavile po industrijski revoluciji. Ob razvoju novih prometnih povezav, uvedbi prostega časa ter kasneje plačanega dopusta se je možnost oddiha in potovanja iz ozkih aristokratskih krogov postopoma širila na meščanstvo in nazadnje tudi na delavski razred. V drugi polovici prejšnjega stoletja (zlasti po drugi svetovni vojni) pa govorimo o pojavu in razvoju množičnega turizma. Vendar je turizem izrazito kompleksen pojav, ki ga ne moremo obravnavati ločeno od njegovih preteklih oziroma predhodnih oblik. Turizem ni nov pojav industrijske dobe, ampak predstavlja nadgradnjo, intenzifikacijo, razširjanje in kakovosten razvoj

pojavnost iz preteklih obdobji, ki so po industrijski revoluciji dobili nove vsebine in ki so s svojimi storitvami postali vpliven dejavnik v gospodarskem sektorju. Iz tega lahko povzamemo, da je rojstvo "turistične industrije" v 19. stoletju zgolj konsolidiralo fenomen, ki se je skrival že v starodavnih oblikah potovanja (Tissot, 2003).

DEJAVNIKI RAZVOJA TURIZMA

Gospodarska zgodovina prepoznava več dejavnikov, ki so vplivali na razvoj turističnih krajev. Na prvem mestu omenimo razvoj prometne infrastrukture, ki je v tem prispevku osrednji predmet obravnave. Ravno bližina oziroma dostopnost določenega turističnega kraja in izgradnja prometne povezave so bistveno vplivale na izbor turistične lokacije s strani potencialnih odjemalcev turistične ponudbe. Redki so sicer primeri, da je izgradnja železnice povzročila tudi nastanek nove turistične destinacije, je pa vendarle spodbujala razvoj že obstoječih (Cavalcanti, 2003). Tak primer lahko opazimo tudi na slovenskem območju, kjer je izgradnja železniških povezav v habsburški monarhiji spodbudila razvoj nekaterih že znanih zdraviliških krajev na Spodnjem Štajerskem, zlasti Rogaška Slatina in Dobrna ter Rimske in Laške toplice (Janša-Zorn, 1994).

Nova prometna sredstva niso le povečala dostopnosti turističnih krajev, ampak so jih hkrati približala večjim urbanim središčem. Kot bomo pokazali v nadaljevanju, so s prihodom Južne železnice v Postojno postojnski tržani¹ v sodelovanju z Družbo Južne železnice organizirali tudi prevoze z "vlakom za zabavo" po ugodnejših cenah. Osrednji namen izgradnje železniških prog sicer ni bilo spodbujanje turističnega razvoja, ki je bil v prvi polovici 19. stoletja še izrazito sezonskega značaja in imel nezanesljivo prihodnost, ampak so želele predvsem povezati trgovska pristaniška središča z industrijskimi in rudarskimi središči. Vendar so kljub temu nove prometne poti imele dolgoročen vpliv na razvoj tudi drugih gospodarskih panog.

Vselej prisoten dejavnik, zlasti v začetnih fazah turističnega razvoja nekega kraja, predstavljajo zdravniki, ki so prvi opozarjali na zdravilne učinke termalnih vrelcev, nato pa bili glavni pobudniki razvoja novih trendov, ki so sledili razvoju medicine in pojmovanja zdravju koristnih praks. Postopoma se je uveljavljala zdravilna vloga morskega zraka, morske vode, kopanja in kasneje tudi sončenja. V primeru, da se je javna uprava zavedala možnosti, ki so jih za razvoj kraja nudili prihodki od turizma, je tudi sama pričela skrbeti za urejanje cest, okolice, napeljavo elektrike, vodovoda in kanalizacije ter kraju omogočala turistični razvoj. Interes za vlaganje v turistično infrastrukturo so kazali tudi za-

1 Postojna je bila leta 1909 proglašena za mesto.

sebniki, ki so, na primer, v turističnih krajih gradili hotele in druge namestitvene obrate ali upravljali kopaljšča, restavracije in druge storitve. Na razvoj turizma so nadalje vplivale spremembe na gospodarsko-socialni ravni, ki jih je sprožila industrijska revolucija in industrializacija, tako da se je možnost potovanja v tem obdobju začela iz ozkega kroga pripadnikov višjih družbenih slojev, ki so razpolagali s prostim časom in finančnimi sredstvi, postopoma širiti na premožnejše meščane, ki so iskali oddih v poletnih letoviščih in se pri tem zgledovali po aristokratskih navadah. S postopnim večanjem dohodkov se je možnost potovanja širila tudi na druge sloje prebivalstva (širše meščanstvo in nato delavstvo), ki so si postopoma izboljševali svoj gmetni položaj, povečevali dohodek ter si priborili pravico do prostega časa in posebej plačanega dopusta, čeprav se je v Evropi slednje uveljavilo šele po drugi svetovni vojni.²

Prispevek se osredotoča na nova prevozna sredstva, ki so z ugodnimi cenami vozovnic potovanje naredile dostopno tudi manj premožnim slojem prebivalstva in tako vplivala na potovalno kulturo širših množic. Vlak in parnik sta postala veliko bolj dostopni prevozni sredstvi, kakor je to bila na primer poštna kočija, ki je bila počasnejša, neudobna, dražja in nevarnejša.

NOVI NAČIN POTOVANJA: VLAK IN PARNIK TER NOVI TURISTIČNI VODNIKI

V bližini mest, kjer je bila zgrajena trasa Južne železnice, se je začelo večati število obiskovalcev in turistov. Mesta, kot so Ljubljana, Celje, Maribor ter Postojna, so ob izgradnji železnice doživljala hitrejši gospodarski razvoj in prestiž ter slovensko ozemlje povezale v enotnejši ekonomski trg. Razvijale so se številne turistične destinacije z gostinskimi in namestitvenimi obrati v avstrijski monarhiji kakor po Evropi, kajti "turistični tok je tekel zlasti vzdolž železniških prog, ki so kot železne lovke osvajale in povezovala turistične kraje" (Studen, 2005, 94). Potovanje z železnico je – sodeč po prvih odzivih nanjo, ki so bili tako negativni kot pozitivni – postalo "vodilni simbol napredka in modernizacije 19. stoletja" (Cvirn, Studen, 2001, 3; Studen, 1995). Prvotni strah pred "črno pošastjo", ki je brez konjske vleke drvela po železniškem tiru, bruhalo ogenj, iskre in paro, se je sčasoma poleg. Železnica je postopoma postala del vsakdana (Cvirn, Studen, 2001).

Železnica je spremenila značilnosti potovanja po kopnem. Potovanja s poštno kočijo so bila dolgotrajna, naporna, dokaj draga in torej dostopna zgolj bogatejšim. Za potovanje prek deželnih in državnih meja so bile

potrebne potne listine. Posebni predpisi so veljali tudi za prtljago. Ceste so bile slabo vzdrževane, potniki so morali na poti večkrat prestopati, pogosto je prihajalo do nesreč med vozovi, na potnike pa so prežali tudi cestni roparji in razbojniki. Poštne kočije so lahko sprejemale zgolj majhno število ljudi in niso vozile ravno pogosto (Studen, 2006). Kljub vsem negativnim značilnostim potovanja s poštnimi kočijami so slednje potniku omogočale tesnejši stik in doživet spomin na pokrajino, preko katere je potoval. O tem pričajo številni potopisi iz preteklosti, ki so natančno opisovali pokrajino in večkrat tudi podrobno navajali podobe iz vsakdanjega življenja (Cvirn, Studen, 2001).

Ko je nekdanji način potovanja zamenjala hitrost, ki potniku s sedeža na vlaku ni omogočala stika z okolico in ljudmi na poti, preko katere je potoval, so ravno vodniki pripomogli k vračanju občutka za realnost. Zato so se jih potniki pri potovanju radi posluževali. Na dolgi poti, sedeč na udobnem sedežu v kupeju prvega in drugega razreda, je lahko potnik bral in na ta način prejšnje neposrednejše doživljanje pokrajine nadomestil z branjem vodnikov. Ti so nudili koristne naslove, nasvete za izlete, navajali tarife za vozovnice in vozne ređe vlakov, tramvajev in parnikov. Tako je na primer Mandlov vodnik po Južni železnici iz leta 1856 poleg natančnih opisov železniških prog ponujal velik izbor ilustracij in opisov, ki so bogatili potnikovo dožemanje prostora, in je na ta način lahko rekonstruiral svoje bežne vtise o pokrajini, po kateri je potoval (Mandl, 1856). Po Mandlovem je leta 1876 izšel Baedekerjev "Handbuch für Reisende: Südbayern, Tirol und Salzburg, Steiermark, Kärnten, Krain und Küstenland", ki je opisoval slovenske kraje. V vodniku je opisana tudi pot in razdalje od Gradca do Trsta po trasi Južne železnice. Popotniku je nudil zemljevide in načrte, podatke o meritvah, kilometrih ter vozniških redih vlakov, parnikov ter urnike odhodov poštnih pošiljk in nenazadnje podatke o gostilnah s cenami, vrsto in kakovost postrežbe, priporočila za domove, sobe in postelje (Baedeker, 1876).

Pokrajino ob železniški trasi Kraške železnice (del trase Južne železnice od Ljubljane do Trsta) izčrpno opisuje Weidmann, ki poleg vtisov o pokrajini daje bralcu tudi natančne informacije o krajih, preko katerih potuje. Poleg tega ponuja tudi opise okoliških krajev in njihovih znamenitosti, ki so za potnika in obiskovalca vredne oglada. Kras sicer opiše kot nerodovitno in pusto območje, kjer je med skalovjem le malo prostora za gozdove. Večji del Krasa se mu zdi "prava kamena puščava", njegovi prebivalci pa živijo v skromnih prebivališčih (Weidmann, 2004). Kljub pusti kraški krajini in revščini, ki se Weidmannu vtisneta v spomin, pa ga

2 V Angliji so na primer delavci v tekstilni industriji imeli pravico do delno plačanega dopusta že v 19. stoletju. Prvo letovišče za angleške specializirane delavce je bilo Blackpool. Prva železniška povezava z letoviščem je bila zgrajena leta 1840 ravno z namenom povezave kraja z drugimi mesti (Cavalcanti, 2003, 69).

očarajo tudi zanimivi kraji, ki jih bralcu ponuja kot zanimive izletniške točke, vredne ogleda. Po njegovem mnenju pravi "raj za turiste" predstavljajo jama Vilenica, kraljevska kobilarna v Lipici, Škocjanske jame in Bazovica ter jama Labodnica pri Trebčah. Kot najprimernejšo izhodiščno točko za izlete navaja Trst, ki ima odlične prometne povezave z omenjenimi kraji. Poleg omenjenih sta vredni ogleda zlasti Postojnska jama, Magdalenska jama ter Predjamski grad. Zanimiva pa je tudi kraška konjušnica v Prestranku, kjer so že stari Rimljani cenili tamkajšnje konje zaradi njihove moči, vzdržljivosti in hitrosti (Weidmann, 2004). Taki in podobni opisi so potniku na vlaku puščale vtis o pokrajini, preko katere je potoval, ter ponujale možnosti in nasvete za izlete v kraje ob progi.

S hitrejšim pretokom informacij je tisk postopoma dobil nove razsežnosti in množično učinkoval na življenje ljudi (Cvirn, Studen, 2001). Turistični kraji so svoje storitve in ponudbo začeli promovirati preko opeševalnih društev, deželnih zvez za pospeševanje tujkega prometa (na Kranjskem ustanovljena leta 1905; Janša-Zorn, 1944) in zdraviliških komisij, ki so pričele tiskati reklamne plakate, razglednice, brošure, vodnike ter oglaševale turistične destinacije na kolodvorih in v časopisu. Leta 1898 so v Škocjanskih jamah na Krasu, na primer, pričeli izdajati jamske razglednice.

Ob otvoritvi tržaškega kolodvora pa ni mogel izostati vodnik po Trstu, ki ga je izdal tržaški knjigar in založnik Colombo Coen. Vodnik je obiskovalcem mesta ponujal njegove naravne in arhitekturne lepote in svetoval ogleda mestnih znamenitosti. Vodnik je služil tako turistom kakor tudi podjetnikom in trgovcem, ki so prihajali v Trst (Verginella, 1997).

Z razvojem jamskega turizma so pričele izhajati tudi številne publikacije, ki so opisovale značilnosti jamskega sveta. Tako je že leta 1823 grof Girolamo Agapito napisal prvi tiskani vodnik o jami "Le grotte di Adelsberg, di S. Canciano, di Corniale e di S. Servolo, la miniera di mercurio d'Ildria, il lago di Cirknitz, le terme di Monfalcone, antichità romane d'Acquileia e Pola ed altri notevoli oggetti nelle vicinanze di Trieste". Tudi Schmidlovi³ opisi kraškega podzemlja so sprožili veliko zanimanja za kraško podzemlje in "železna cesta" je omogočila raziskovalcem ter obiskovalcem hiter dostop do jam. Vodnik po jami je izdal tudi E. H. Costa, ki je bil leta 1863 preveden v slovenščino (Kranjc, Malečkar, 1988; Savnik, 1960).

Turistični vodniki po Južni železnici so pogosto oglaševali tudi lepote Postojnske jame. Vodnik oziroma po-

tovalni priročnik po Južni železnici, ki ga je v nemškem, madžarskem, italijanskem in angleškem jeziku izdala generalna direkcija c.kr.priv. Družbe Južne železnice, je izšel leta 1899.⁴ Namen potovalnega priročnika, z bogato opisano pokrajino, priloženimi fotografijami, zemljevidi, železniškimi povezavami, voznimi redi in reklamami, je bil privabiti čim večje število tujih gostov v monarhijo. Služil pa naj bi tudi kot oglasnik za kraje poletne svežine (Sommerfrischen), zdravilišča in namestitve za tujce, ki bi v njem objavljale svojo ponudbo in storitve (Studen, 2006).

Parni stroj je spremenil tudi način potovanja po morju. Istrska obalna mesta, ki so se po propadu Beneške republike na gospodarskem in družbenem področju že močno navezala na Trst, so vse do izgradnje železniških povezav z mestom večinoma komunicirala in trgovala preko pomorskih prometnih poti. Obmorska lega Kopra, Izole in Pirana je omogočala razvoj solinarstva v Piranu in Koprju ter ribolova v Izoli. Proti koncu 19. stoletja pa se je v Piranu oziroma Portorožu začel razvijati turizem. K njegovemu razvoju so prispevale tudi prometne posodobitve (izboljšave kopenskih cest, morske potniške linije in železniško omrežje). Z napredkom pomorske tehnike, tehnologije in razvoja je v 19. stoletju (zlasti pa v njegovi drugi polovici) parnik čedalje bolj prevzemal morskoro vlogo jadrnic, ki so jih postopoma začeli opuščati. Proti koncu stoletja je število jadrnic za dolge plovbe začelo upadati na račun konkurenčnega parnika, kar se najbolj kaže leta 1869, ob odprtju Sueškega prekopa, in naslednje leto, ko je nastopila že druga kriza⁵ pomorstva na jadra. Kriza je bila tudi posledica naraščajoče uporabe parnega stroja v pomorskem ladjarstvu in naraščanja števila parnikov. S parniki pa se je razvijal tudi morski potniški promet. Tako kot z vlakom je bilo v potovanje s parnikom v primerjavi z jadrnico hitrejše, redne pomorske potniške linije pa so omogočale vsakodnevne migracije prebivalstva in turistov iz Trsta v istrska mesta in naprej proti Reki in Dalmaciji (Terčon, 2004).

Tiskanje vodnikov, brošur in promocija turističnih krajev se je širila tudi na jadranski obali. Pri tem ne gre toliko za potovalne priročnike po morju, kakor so nekateri nastajali ob vožnji z vlakom, ampak za promocijo turističnega kraja in njegovih storitev. Tako so vodniki po zdraviliškem in kopališkem letovišču Portorožu promovirali zdravilne učinke kraja, uspešno zdravljenje številnih bolezni, njegovo ugodno lego in dostopnost (bližina Trsta), izlete v okolico, navajali programe zabav, sezname hotelov, vil in penzionov. Kot primer lahko

3 Schmidl je v letih 1850–1853 raziskoval Postojnsko jamo in postavil temelje jamoslovja. Leta 1854 je napisal delo "Die Höhlen und Grotten von Adelsberg..." (Orožen-Adamič, 1990; Kranjc, Malečkar, 1988).

4 Prvi vodnik po jami v angleškem jeziku pa je izšel v Trstu že leta 1869. Tega leta so pričeli v Postojni prodajati tudi prve spominke (Savnik, 1960).

5 Prva kriza jadrnic se je pojavila na začetku 19. stoletja kot posledica Napoleonovih vojn (Terčon, 2004).

navedemo Furlanijev vodnik po Piranu in Portorožu "Führer durch Pirano und Portorose", ki je izšel leta 1910 in v katerem avtor poleg zgodovine krajev opisuje tudi značaj njunih prebivalcev, dostop do Pirana in Portoroža preko morja in kopnega (železniška proga)⁶ ter njegovo popotovanje in nasvete za obisk okoliških krajev. Poleg tega v vodniku navaja pomembne informacije za bralca, ki bi obiskal Istro, kakršne so lokacija pošte, policije, lekarne, odvetniških pisarn, gostiln in hotelov, trgovin, fotografov ter tarife za trolejbus, izvoščke in tramvaj.⁷ Na koncu besedila so priložene reklamne fotografije hotelov, restavracij, knjigarn, frizerskih salonor in trgovin.

Vodniki in publikacije o zdravilišču in kopališkem letovišču Portorož je izdajala tudi Zdraviliška komisija (Commissione di cura di Portorose, Kurcommission). Poleg reklamnih insertov so ti vodniki vsebovali tudi tabele z voznimi redi vlakov, tramvaja, postanki na postajah ter voznimi redi parnikov. Tovrstne informacije sta nudila tudi Baxova vodnika iz leta 1914 in 1920, ki poleg tega vsebujeta še informacije o zdravnih učinkih morske vode in slanice ter načinih zdravljenja v Portorožu. Vodnike so poleg Zdraviliške komisije izdajali tudi sami zdravniki v zdravilišču, kot na primer dr. Pupini, ki je na ta način oglaševal svoj sanatorij, ter dr. Contento.

Novi način potovanja je prispeval tudi k razmahu izletništva, sprva predvsem pripadnikov plemiških in meščanskih družin. Na izlete v kraje, ki so bili dostopni z železnico, so se radi odpravljali tudi ljubljanci. Potovanje z vlakom je plemičem in meščanom v prvi vrsti služilo zabavi, pomenilo doživetje, oddih in beg iz vsakdanjika, saj so izleti z vlakom ponujali "nove možnosti za polno in veselo uživanje življenja" (Cvirn, Studen, 2001, 34). Tako je pravo zanimivost predstavljalo potovanje čez Semmering, kamor so bili za koristnike železniških vozovnic organizirani enodnevni izleti. Daljši izleti so se razmahnilo predvsem po dogradnji železnice do Trsta. Popularni so postali "Vergnügungszüge", to so "vlaki za zabavo" (Cvirn, Studen, 2001).

Priljubljena izletniška točka za okoliške meščane je čedalje bolj postajal tudi Kras. Meščani so na kraškem

podeželju iskali oddih na svežem zraku in tam koristili svoj prosti čas. Na Krasu pa so radi letovali tudi petični gostje, kot na primer baron Albert Rothschild, delničar Južne železnice, ki je na Kras prišel iz zdravstvenih razlogov in je v času zdravljenja stanoval v posebnem vlaku s spalnikom in kuhinjo. V času svojega bivanja in zdravljenja na Krasu se je rad odpravljajal na izlete v okolico (Rustja, 1997). Na istrski obali pa je v 19. stoletju za tržaške in koprške meščane Ankaran postajal priljubljena izletniška točka.

VLAK, NARAVNA DEDIŠČINA IN TURISTIČNI RAZVOJ: POSTOJSKA JAMA

Zanimanje za raziskovanje in odkrivanje kraških pojavov in njegovega podzemnega sveta se je pojavilo že v obdobju pred industrijsko revolucijo in z razvojem modernih oblik turizma. Zasedimo ga že pri raziskovalcih in "grandtouristih"⁸ novega veka. V obdobju od 17. do 19. stoletja, pred izgradnjo železnice, so ti popotniki objavljali tudi potopise in dnevnike s potovanj. Med najbolj znanimi obiskovalci, ki so se zanimali za posebno in neobičajno kraško naravno dediščino velja omeniti nekatere popotnike, zlasti Edwarda Browna, člana Kraljeve družbe, ki je preko slovenskega ozemlja potoval leta 1669 in v svojem potopisu "A Brief Account of Some Travels" pustil zapise tudi o Cerknškem jezeru. Njegov potopis je bil za tuje popotnike dolga leta edini dostopni angleški vir o slovenskih krajih (Brown, 1685; Stanonik, 1992). Na poti iz Trsta proti Gradcu se je leta 1730 na Krasu ustavil tudi Keyssler, ki je za seboj pustil opise slovenskih krajev, kakor idrijskega rudnika, Črne, Postojnske in Socerbske jame. Posebej je opisal tudi Cerknško jezero, vendar je njegov opis že povzet po Valvasorju. Fischl in Widemann pa sta leta 1800 obiskala Planinsko jamo, Cerknško jezero, Postojnsko in Črno jamo ter preko Razdrtega in Opčin prišla do Trsta. Od tam sta se odpravila na izlet v bližnjo Vilenico in Socerb. Kraške naravne znamenitosti sta si v 18. stoletju ogledala tudi Pockocke in Milles in na skupnem potovanju ustavila pri Cerknici. Pot ju je zanesla tudi do

6 Vožnja po morju iz Trsta je trajala eno uro: "Die Fahrt (od Trsta do Pirana in Portoroža, op. P. K.) hat eine Stunde gedauert" (Furlani, 1910, 20). Po kopnem so se na isti relaciji z ozkotirno železnico vozili dve uri, ki ni nič manj privlačna kot vožnja s parnikom: "Nicht minder anziehend als die Dampffahrt ist die kleine Eisenbahnreise Triest – Portorož. Auf der zwei Stunden langen Strecke – die zur Lokalbahn Trieste – Parenzo gehört – führt uns der Wagen der schmalspurigen Bahn durch eine Landschaft, die uns ein stets wechselndes Panorama bietet. Auf der Strecke sind 4 Stationen, 7 Haltestellen, und 2 Tunnels" (Furlani, 1910, 21). Med zdraviliščem Portorož in Piranom peljejo tramvaji, trolejbusi in izvoščki.

7 Furlanijev vodnik iz leta 1910 navaja cene vozovnic za električni tramvaj (v originalu elektrischen Drahtbahn, Strassenbahn, Strassenbahnwagen), ki ga je napajala dizelska elektrarna z močjo 88 kW, ki je leta 1895 začela obratovati v Piranu (Slovenska novejša zgodovina, 2005).

8 Grand Tour, ki se je razvil pod vplivom humanistične misli, je predstavljal večletno potovanje za izobraževanje in kulturno formacijo ter osvojitve znanstvenega in umetniškega znanja mladih potomcev iz plemiških družin. V Evropi se je razvil v 16. stoletju in ostal v modi do začetka 19. stoletja (v tem času je spreminjal tudi značilnosti in se postopoma širil tudi na umetnike in druge izobražence). Predstavljal je nekakšen *rites de passage* (ritual prehoda), ki ga je mladenič moral opraviti v okviru svojega izobraževanja pred vstopom v odraslo dobo. Sam izraz Grand Tour se je prvič uporabil za potovanje lorda Granbornea v Francijo leta 1636 (Battilani, 1998).

Postojnske in Črne jame, Idrije, Trsta in Gorice (Shaw, 1997; Carmichael, 1991). Znani popotnik, zdravnik in naravoslovec, ki je v 18. stoletju kar dvanajstkrat potoval preko Jadrana, je bil član angleške Kraljeve družbe Alberto Fortis. Tudi sam je obiskoval kraške jame (Shaw, 2000). Med domačimi raziskovalci velja na tem mestu omeniti še Valvasorja, ki je v svoji Slavi vojvodine Kranjske (1689) podrobno opisoval Kras in njegovo naravno dediščino. V svojem delu opisuje okoli 70 jam, med njimi je po njegovem mnenju Postojnska največja in najdaljša ter najbolj strahotna (Savnik, 1958). S "Slavo" je Valvasor želel promovirati območje, ki ga je opisoval, med drugim preko valorizacije njegove kulturne in naravne dediščine, kar je za konec 17. stoletja inovativen in moderen pristop k opisovanju in raziskovanju pokrajine. Promocijo kulturne in naravne dediščine je želel doseči preko širjenja znanja in na ta način aplicirati znanost v prakso (Panjek, 2005). Njegova knjiga je prstala v številnih gostilnah in prenočiščih, kjer so se zadrževali tuji popotniki, in služila kot vir informacij o slovenskih krajih. Pri dnevnikih in potopisih, ki so jih ti kasneje objavljali, je občutili Valvasorjev vpliv, kakor na primer pri popotnikih Pococku, Davyju, Tobinu in Spenserju, ki so ga na več mestih prepisovali (Stanonik, 1992).⁹

Raziskovanje in obiskovanje kraških jam je specifičen pojav, ki ga ne moremo uvrščati v posamezne kategorije modernega turizma, ki so se v Evropi začele razvijati po industrijski revoluciji. Vzporednice bi lahko iskali v zanimanju in odkrivanju naravnih pojavov, iskanju neokrnjene narave in razvoju tako imenovanega naravnega turizma v parkih, ki se je najprej razvil v ZDA.¹⁰ Kljub določenim vzporednicam, torej želji po odkrivanju naravnih znamenitosti, pa gre pri jamskem, kraškem turizmu vendarle za posebnost kraškega območja, ki ji ne moremo zaslediti v vsaki evropski državi. Lahko pa jamski turizem povežemo s posledicami industrijske revolucije, v tem primeru zlasti z novimi prevoznimi sredstvi, ko se je zanimanje in možnost za obiskovanje kraških jam postopoma širilo na širše družbene sloje. V prispevku poskušamo preveriti, v kolikšni meri so ta sredstva dejansko vplivala na turistični razvoj Krasa, zlasti na primeru Postojnske jame. Postojna je namreč ravno na poti med Dunajem in Trstom in mimo nje je tekla tako imenovana Južna železnica, proga med prestolnico in pristaniščem. Gradnjo proge, ki jo je načrtoval inženir Ermenegildo Francesconi, je odobril cesarski odlok z dne 21. decembra 1841. Za javnost je bil odsek Gradec – Celje odprt leta 1846, 18. junija 1849 pa je iz Celja pripeljal prvi vlak do Ljubljane. Na cesarjev rojstni dan se je nadvojvoda Albrecht z vlakom

pripeljal na svečano okrašeni ljubljanski kolodvor, kjer ga je pričakala množica ljudi (Cvirn, Studen, 2001). Od Ljubljane do Trsta (čez Kras) je bila proga speljana leta 1857. Prva vagona s praznično okrašeno lokomotivo "Pirano" sta prispela v Trst 20. julija 1857. Uradna otvoritev proge za javni promet je bila 27. julija, ko je vlak "Capo d'Istria" pripeljal v Trst njegovo veličanstvo, cesarja Franca Jožefa (Cvirn, Studen, 2001).

Gradnja železnice je med ljudmi sprožala tako reakcije navdušenja kakor tudi negodovanja, gradnja te novotarije je imela svoje zagovornike in nasprotnike. Na Slovenskem je časopisje (Illyrisches Blatt, Bleiweisove Novice) redno in z velikim zanimanjem sledilo novostim in tehnološko inovativnim podvigom, kakor je bila železnica. Sledili so poteku del drugod po Evropi ter opozarjali na spremembe v prometu ter vplivih na gospodarstvo in življenje ljudi, ki ga bo železnica prinesla.

Izgradnja železniške infrastrukture je v nekdanji Avstro-Ogrski prispevala k večji mobilnosti ter pretoku blaga in ljudi. S prihodom "železne ceste" so začeli opuščati stare prevozne dejavnosti, kot sta bila furmanstvo in tovorništvo, ki so potekale v smeri SV – JZ ter brodarstvo in splavarstvo po Savi in Dravi. Posledica tega je bila tudi večja migracija s podeželja v urbana središča. Ob gradnji je železnica zaposlovala veliko število delavcev ter sprožila nastanek in razcvet številnih gostiln in prenočitvenih obratov ob progi, povečala dostopnost trga ter pospešila turistični razvoj na Slovenskem (Studen, 1997). Železnica je tudi zblížala prestolnico s svojim pristaniščem Trstom ter mesto povezala z zaledjem. Gradnja železnice je tudi na Krasu nudila nove možnosti zaposlitve, po končani gradnji pa se je utegnil pojaviti problem brezposelnosti in pomanjkanja dodatnih virov zaslužka. Nasploh je imela večplasten vpliv tako na kraje kot na ljudi in spremenila podobo kulturne krajine. Železnica je na eni strani, kakor že omenjeno, sprožila zamiranje nekdanjih postranskih dejavnosti, ki so kmetu dajale dodaten zaslužek, na drugi strani pa je spodbudila nove možnosti razvoja za kraje, kjer so zrasle postaje (Sežana, Divača), ter za kmetijstvo in pridelke, ki so bili lažje dostopni tržakemu in širšemu avstrijskemu trgu (Panjek, 2006).

Spodbudila pa je tudi hitrejši pretok tujih in domačih turistov na Krasu, ki so obiskovali zlasti njegove podzemne jame, kjer se bomo osredotočili na primer Postojnske jame. Sicer je bila prva jama, ki je bila odprta v turistične namene, jama Vilenica (Lokev pri Divači), kamor so tuji obiskovalci prihajali na ogled iz Trsta. V njeni spominski knjigi je bilo med letoma 1821 in 1889 vpisanih več kot 2.000 obiskovalcev (Janša, 1968a). Poleg Vilenice je bila obiskana tudi Divaška jama, ki jo

9 Prispevek omenja samo nekatere popotnike. Za več podatkov o tujih popotnikih po slovenskem Krasu glej: Shaw, 2000.

10 Pobudo za ohranjanje in zaščito neokrnjene narave je v ZDA začel Georges Catlin leta 1823. Kmalu so se mu pridružili še nekateri znanstveniki, umetniki in kulturniki. Prvi naravni parki pa je bil leta 1872 park Yellowstone (Battilani, 1998).

je leta 1884 odkril Gregor Žiberna. Po odkritju je občina poskrbela za dostop do jame in dala urediti turistične poti (Janša, 1968c). V prvi polovici 19. stoletja je bila že obiskana tudi Škocjanska jama, kjer so leta 1823 speljali pot do dna Velike doline, s čimer je bil omogočen tudi obisk Tominčeve jame (Shaw, 1998). Največji razvoj pa je v 19. stoletju doživela Postojnska jama, ki je bila do Velike dvorane odkrita že v preteklosti (Janša-Zorn, 1998), leta 1818 pa je Luka Čeč, pomožni svetličar, odkril še drugi del jame do Velike gore. Naslednje leto je bila celotna jama odprta za turistične obiskovalce, ki so jih našteali 104 (Šibenik, 1983). Jamo in njegovo znamenito človeško ribico je obiskal sam prestolonaslednik Ferdinand. To letnico štejejo kot začetek organiziranega turizma v jami. Postojnska jama pa je z ustanovitvijo posebne Jamske komisije (leta 1824) dobila svoj upravni organ (Orožen-Adamič, 1990).¹¹ Jamska komisija je imela svoj statut in izvolila ter plačevala jamsko osebje, skrbela za popravila in jamsko razsvetljavo, vodila knjige gostov¹² (ki nam danes služi kot vir za razisko-

vanje strukture gostov in gostote obiska v jami), določala ceno vstopnic¹³ v jamo in skrbela za vse dopisovanje in naznanila v zvezi z jamo. Razsvetljavo je bilo potrebno plačati posebej (Savnik, 1958). Društvo za pospeševanje olupšave trga in tujskega prometa v Postojni, ki je bilo ustanovljeno leta 1883, je skrbelo za urejeno mesto in okolico, zasajanje dreves, popraviljanje cest, postavljanje reklamnih desk, kažipotov in ureditev ljudskega vrta, promenade ter organizacijo izletov (Janša, 1968c). Uprava Postojnske jame pa je v tuji in domači literaturi objavljala prispevke o jami ter razvijala oglaševanje z reklamnimi plakati, ki so jih lepili na železniške vozove in avstrijske kolodvore (Savnik, 1958).

Z izgradnjo Južne železnice je postojnski turizem dobival nove razsežnosti. Ob otvoritvi proge med Dunajem in Trstom sta z vlakom v Postojno pripotovala tudi cesar Franc Jožef in njegova soproga Elizabeta in "blagovolila odpreti tudi novo odkrito jamo tujskemu prometu" (Čeč, 2001, 37). Ob njunem obisku je bila jama razsvetljena z 12.000 lučmi. Jamska komisija je



Sl. 1: Vhod v Postojnsko jamo konec 19. stoletja (Notranjski muzej Postojna).
Fig. 1: Entrance to the Postojna Cave at the end of the 19th c. (Notranjska Museum in Postojna).

11 Jamska komisija je bila tudi članica Deželne zveze za pospeševanje tujskega prometa na Kranjskem (Janša, 1968c).

12 Knjigo gostov oziroma obiskovalcev (Stammbuch der Adelsberger Grotte) je jamska komisija uvedla leta 1819. Vanjo so se vpisovali tuji obiskovalci (s podatki: datum obiska, ime in priimek, kraj rojstva, status, kraj bivanja). Od leta 1857 je bila posebej za obiske kronanih glav uvedena Zlata knjiga (Gedenk-Buch) (Shaw, Čuk, 2002).

13 Ob ustanovitvi komisije je vstopnica za civiliste znesla 24, za pripadnike vojske pa 12 krajcarjev.

naročila izdelavo nosil za cesarico in njeni dvorni dami. Povabljenec slavnostnega dogodka je pevski zbor ljubljanskih bogoslovcev zapel cerkveno pozdravno pesem (Savnik, 1960).

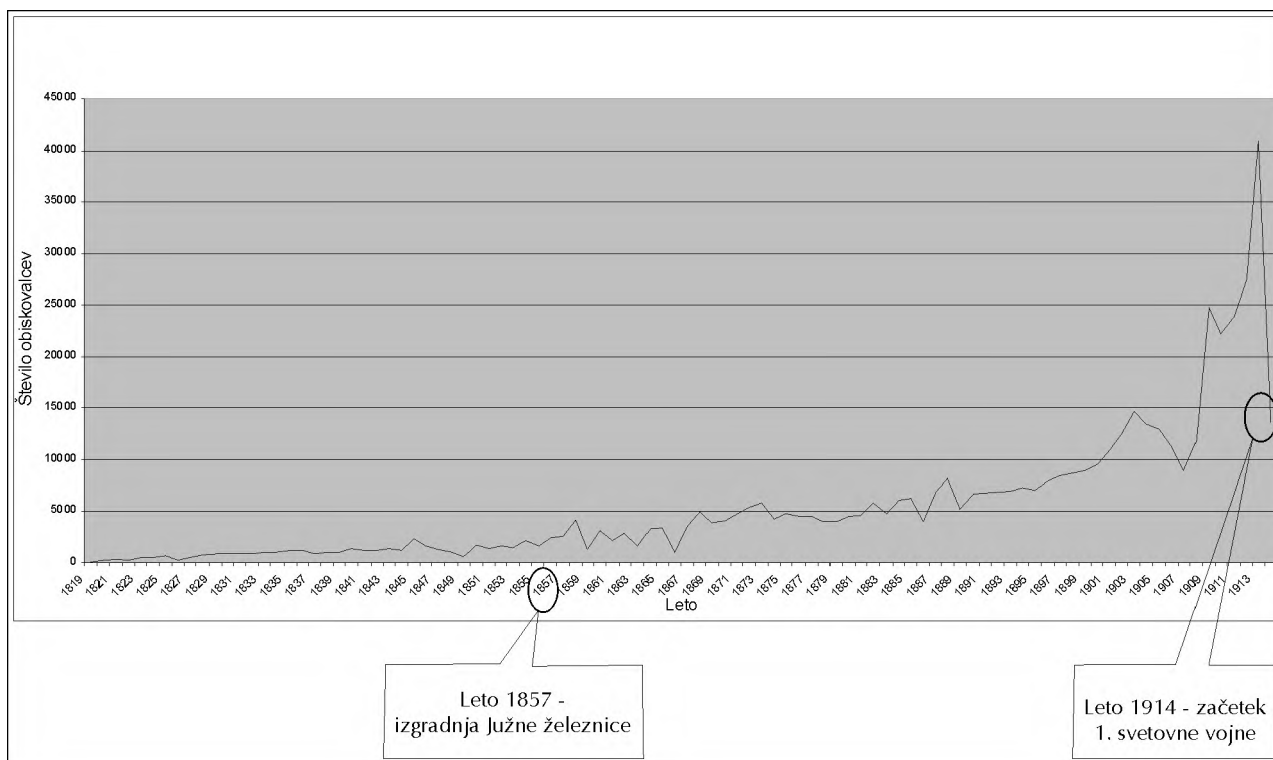
Ker so si v Postojni nadejali množični obisk, so goste privabljali na vožnje tudi s popusti za vozovnice tistih vlakov, ki so vozili iz Dunaja ali Pešte v Trst, Ljubljano in Postojno (Cvirn, Studen, 2001). Namen tovrstnih ukrepov je bil privabljati čim večje število obiskovalcev in tako je v Postojni turizem postal pomemben vir dohodkov, zlasti za gostilničarje, hotelirje, prevoznike in druge obrtnike ter celo kmečko prebivalstvo, ki je svoje presežke prodajalo na gostinskem trgu ali prevažalo turiste z izvoščki (Čeč, 2001).

Razpoložljivi podatki kažejo na to, da se je obisk v jami z izgradnjo železnice postopoma povečeval, vendar sprva ne vztrajno. Že leto po izgradnji železnice se

je obisk v jami znatno povečal (glej graf 1). V času jamskega slavlja (na binškošni ponedeljek¹⁴) so tudi organizirali posebne izlete z vlakom iz Ljubljane in Trsta.¹⁵ Finančno ministrstvo na Dunaju je kot posebno ugodnost za promocijo potovanja z vlakom za kratek čas določilo zgolj 20-odstotno ceno običajne vstopnine v jamo za tiste obiskovalce, ki se bodo v času od binškošni do konca septembra udeležili obiska z "vlakom za zabavo". Zaradi velikega popusta pri vstopnicah pa je bil zabeležen primanjkljaj, zato so bili leta 1863 popusti na binškošni ponedeljek ukinjeni (Savnik, 1960). V naslednjih dvajsetih letih se je število gostov gibalo med 4.000 in 6.000. V času pruske vojne (1866) je bil zabeležen ponoven upad obiskovalcev. Tega leta je število doseglo 997 (glej graf 1). Leta 1872 so v jami položili dva kilometra dolg železniški tir in čez dve leti zgradili železniški most v Veliki dvorani. Istega leta je bil zgrajen prvi

Graf 1: Obisk v Postojnski jami (Graf je izdelan na podlagi podatkov iz: Šibenik, 1983).

Diagram 1: Visits to the Postojna Cave (the diagram has been drawn on the basis of the data taken from: Šibenik, 1983).



14 Jamsko slavlje s plesom na binškošni ponedeljek je Jamska komisija pričela organizirati leta 1825 z namenom, da bi povečala obisk v jami. Vstopnina je znašala 1 goldinar, ta dan pa so Postojnčani z družinami imeli prost vstop (Savnik, 1958). Leta 1825 je opaziti večji obisk v jami (glej graf 1).

15 Prvi, ki je organiziral skupinsko potovanje z vlakom, je bil Thomas Cook julija leta 1841 (za skupino šeststotih ljudi po vstopnicah z nižjimi cenami). Nekaj let za tem je začel organizirati potovanja za skupine. Že leta 1868 je v Postojnsko jamo pripeljal skupino turistov.

hotel v mestu. Električna pa je bila v jamo napeljana leta 1884.¹⁶ Do začetka 20. stoletja je obisk postopoma naraščal in leta 1901 presegl 10.000 gostov. Višek je pred prvo svetovno vojno dosegel leta 1913, že naslednje leto pa je ob začetku vojne viden večji upad (glej graf 1).

Graf 1 prikazuje število obiskovalcev v Postojnski jami pred izgradnjo Južne železnice in po njej, in sicer od začetkov turistične dejavnosti leta 1819 do 1914. Za posamezna leta so v virih in literaturi pri podatkih o številu obiskovalcev delna odstopanja. V knjigo gostov so se namreč vpisovali samo tuji obiskovalci oziroma obiskovalci iz drugih krajev. Včasih so se vpisali samo pod enim imenom za vso družino, kar onemogoči točen podatek o številu obiskovalcev. Domačini se v knjigo niso vpisovali. V času binkoštnega slavlja so s svojimi družinami imeli v jamo prost vstop, kar pomeni, da tudi štetje samih vstopnic ne prinese točnih podatkov.¹⁷ Po letu 1857 je bila uvedena še zlata knjiga za obiskovalce "modre krvi", ki so jih med letoma 1819 in 1914 našli 103 (Shaw, Čuk, 2002). Med letoma 1819 in 1918 si je jamo ogledalo 525.407 obiskovalcev, med leti 1918 in 1945 1.407.271, po letu 1945 pa preko 23 milijonov turistov. Dnevni rekord obiskov so zabeležili 8. avgusta 1978 (12.025 obiskovalcev), največji letni obisk pa leta 1985 z 942.256 obiskovalci.¹⁸

VLAK, PARNIK TER MORSKI ZDRAVILIŠKI IN KOPALIŠKI TURIZEM: PORTOROŽ

V 19. stoletju so se moderne oblike turizma razvijale zlasti v termalnih krajih in "mrzlih" morskih letoviščih (poleti). Zdravilne učinke mrzle morske vode je odkrivala medicinska praksa. Prehod iz termalnih vrelov v morje se je udeležil v termalnem vrelov Scarboroughu, v katerega je vdiralna morska voda in mu je bila zato priznana večja terapevtska vloga (obiskan že od leta 1627). V bližini morskih kopališč se je razvil tako imenovani Kursaal, to je obrat, ki je nastal na enak način kot termalna poslopja, vendar je bil postavljen na plaži/kopališču ali na morju (kot nekakšen splav na morju), ki je kopno povezovalo s pomolom. V mrzli morski vodi je kopanje trajalo le nekaj minut. Zdravilne učinke morske vode (za zdravljenje številnih bolezni) je odkrila medicina, aristokracija pa je bila tista, ki je prva spodbujala razvoj kopališkega turizma in določala modne smernice. Uspeh neke morske letovišarske destinacije pa je bil

odvisen v veliki meri tudi od investicij v infrastrukturo in sposobnosti zapolnjevanja prostega časa letoviščarjev (zabava, prireditve). V 19. stoletju namreč ni bilo v modi sončenje in poležavanje na plaži, soncu ni bila dodeljena nobena zdravilna funkcija, saj so se ob sprehodih po soncu ljudje pred njim ščitili s sončniki. Ljudje se niso veliko zadrževali na plaži, temveč v urbanih centrih, kjer so potekale raznovrstne prireditve.

Iz Anglije, kjer se je kot morsko letovišče najbolj uveljavil Brighton, se je "nova moda" širila na celinsko Evropo, in sicer Severno in Baltsko morje ter atlantsko obalo (Doberan 1794 Baltik, Norderney 1797 Severno morje, Travemünde 1800–1802 Baltik, Swinemünde 1822–1826). V Franciji se je kot letovišče razvil Dieppe (v bližini Pariza) ter kraji v Normadiji. V teh krajih so se zadrževali aristokrati (večinoma iz Pariza) in umetniki. Morska letovišča na jugu, kot Azurna obala z Nico in Cannesom ter ligurijska riviera, so se v tem obdobju razvijala kot zimske destinacije¹⁹ zaradi blage klime za prezimovanje.

Ob odkrivanju zdravilnih učinkov sonca in širjenju kulture sonca ter kopanja v topli vodi pa se je turizem razvil na sredozemski obali. Ponovno so bili zdravniki tisti, ki so promovirali terapevtske učinke morskega zraka, kopanja v mlačni vodi in nenazadnje blagodejne učinke sončnih žarkov. Z novim odnosom do sonca se je razvijal tudi odnos do plaže. V dvajsetih in tridesetih letih prejšnjega stoletja je v Evropo vse bolj "prodiral" sonce, moda sončenja, zagorelega telesa na plaži, kar od tega obdobja dalje igralo osrednjo vlogo na peščini. Kopanje je počasi izgubilo svojo terapevtsko vlogo in postalo razlog za sprostitve in zabavo (Becher, 1990). Na račun toplega Sredozemskega morja je mrzlo Severno morje izgubljalo goste. Spreminjala so se obdobja počitnic. Nekdaj zimske destinacije so čedalje več gostov sprejemale v poletnih mesecih.

Prispevek obravnava začetke morskega zdraviliškega in kopališkega turizma v Istri (zlasti v Portorožu) in skuša preverjati, kako so na turistični razvoj vplivale oziroma v kolikšni meri so ga spodbudile prometne parniške linije in železniško omrežje.

Proti koncu 19. stoletja je imela tudi Istra dokaj razvito železniško omrežje. Odcep proge od Sv. Petra na Krasu (Pivka) do Reke je bil zgrajen leta 1873, od Divače do Pulja leta 1876, od Trsta do Kozine in Hrpelja leta 1887. Proga Divača – Pulj je spodbudila turistični razvoj v hrvaški Istri, predvsem pa v Opatiji, ki je slovela

16 Po prvi svetovni vojni je zaživela motorna železnica.

17 Posebnost predstavlja leto 1863, kjer so pri posameznih avtorjih zabeležena velika odstopanja pri številu gostov. Roman Savnik za to leto našteje kar 8000 domačih in tujih gostov, čemur pripisuje nizke cene vstopnic za potnike z "vlakom za zabavo" zlasti v času jamskega slavlja. Z vlakom naj bi največ gostov prišlo ravno na binkoštno slavje iz Dunaja, Trsta ter Brucka ob Muri (Savnik, 1960). Šibenik za to leto našteje 1628 obiskovalcev (Šibenik, 1983), čemur se približuje tudi številka iz knjige gostov (Stammbuch der Adelsberger Grotte: IRK, 1), in v tem primeru smo upoštevali to številko.

18 Podatki so iz leta 1983 (Šibenik, 1983) in 1990 (Orožen-Adamič, 1990).

19 Turisti so tja odhajali v zimskem letnem času.

kot rajski kraj (Studen, 1995; Rozman, 1896). Tople in mrzle opatijske kopeli so bile med tujimi obiskovalci dobro poznane. V kraju so rasle vile in hoteli. Tudi graditelji železnic so kazali interes za vlaganje v turistično infrastrukturo. V Opatiji je na primer Družba Južne železnice leta 1883 zgradila hotel s kopališčem pod imenom *Hotel Quarnero – Kvarner*, leta 1884 pa Hotel Kronprinzessin Stephanie z razkošnim salonom (Vasko-Juhász, 2006). Milo podnebje in morje sta podobno kot v Portorožu vabila številne turiste, ki so prihajali na zdravljenje in okrevanje ali na kopanje v morski vodi ter na zabavo. V Opatijo naj bi tujci sprva prihajali v zimskih mesecih, da bi se umaknili v toplejše kraje, kasneje, po razmahu poletnega morskega kopališkega turizma, pa v poletnih mesecih. Kraj je zaslovel kot klimatsko zdravilišče in morsko kopališče (Bayer, 1909).²⁰ Istrska mesta Koper, Izola, Piran (s Portorožem), Umag, Motovun, Novigrad, Poreč in druga pa so ostala izolirana od kopenskega prometnega omrežja vse do izgradnje železniške proge od Trsta do Poreča, "Parenzane", za katero so se projekti in pogajanja začeli proti koncu 19. stoletja in potekali tudi vrsto let (1880–1899). Končno je bil na podlagi zakona o lokalnih železnicah iz leta 1898 že naslednje leto sprejet sklep o izgradnji ozkotirne železnice.²¹ Družba Lokalna železnica Trst – Poreč, ki je skrbela za gradnjo proge, je bila ustanovljena leta 1900 na Dunaju (Orbanić, 2005). O gradnji, trasi in dolžini "Parenzane", ki je bil za javni promet v celoti odprta 15. decembra 1902, so poročali tudi v lokalnem časopisu.²² Istrani so bili načeloma navdušeni nad možnostmi, ki so se jim tako ponujale. Kljub naklonjenosti pa so že ob predstavitvi projekta izgradnje železniške proge pred-

lagatelji naleteli na pritožbe lokalnih podjetnikov (Konzorcij koprskih solin, Konzorcij piranskih solin, predstavniki in lastniki hotelov in zdravilišč v Portorožu, lastniki zemljišč v bližini kopališkega naselja, po katerih naj bi po prvih načrtih stekla proga, ter piranske mestne oblasti).²³ Proga, ki ni načrtovala postajališča v mestu Piran, bi po mnenju mesta ogrožala njegov gospodarsko – trgovinski interes, razvoj in napredek (DAPA, 2). Vendar strahu pred železnico, kakor je bilo moč opaziti pri gradnji Južne železnice, ni bilo več. Lokalne oblasti so se zavedale njenih prednosti za gospodarski razvoj. Železnica naj bi zbližala Istro s Trstom ter omogočila nove vire dohodkov za lokalno prebivalstvo.²⁴

Po prvi brezplačni otvoritveni vožnji se je kmalu pokazalo, da pot od Trsta do Poreča ni poceni, saj je vozovnica v drugem razredu stala 9,32 krone, ista pot z ladjo pa le 2,40 krone (L'Indicatore di Portorose, 1911; slika 2). Cene vozovnic so bile visoke in niso uspele konkurirati ugodnejšim cenam in voznim redom parniških linij, kar bomo videli tudi v nadaljevanju (Orbanić, 2005). Na progi so se vrstile nesreče zaradi burje in poplavljanja morja. Vse nesreče so povzročale veliko finančno škodo. Za Piran, ki ni bil povezan s "Parenzano", je bil leta 1909 uveden trolejbus "Daimler" z dvema elektromotorjema (imenovan tudi elektromobil ali tramvaj brez tirov) med mestom in Lucijo. S trolejbusom se je lahko peljalo 25 potnikov. Za sedeže je bilo rezerviranih 15 mest, 10 pa stojišč. Vožnja je bila počasna in neudobna, saj je potekala po neasfaltirani cesti. Leta 1911 je ministrstvo za avtocesto izdalo dovoljenje za izgradnjo železniške povezave z ozkotirnim tramvajem. Proga je stekla 20. julija 1912.²⁵

20 Luftkurort und Seebad.

21 O sprejemu zakona je pisal tudi časopis L'Istria: "La legge sulle ferrovie locali, fra le quali è compresa la nostra Trieste – Parenzo – Canfanaro, è stata approvata martedì scorso anche dalla Camera dei Signori. Non ci manca, dunque, che la sanzione Sovrana" (L'Istria, 24. 12. 1898) ter L'Osservatore Triestino: "Riferendoci ai nostri telegrammi, constatiamo con vivo compiacimento che le nostre previsioni sul sollecito disbrigo, in sede parlamentare, del progetto di legge presentato dal Governo per la costruzione della ferrovia locale Trieste – Parenzo – Canfanaro si sono pienamente avverate. Nella sua seduta di ieri, la camera dei Signori approvò in seconda e terza lettura il disegno di legge sulle ferrovie locali" (L'Osservatore Triestino, 21. 12. 1902).

22 1. aprila 1902 je bil odprt prvi del proge Trst/Sv. Andrej – Buje, dolg 58,651 kilometra, in 15. decembra istega leta je stekel še drugi del proge od Buj do Poreča, dolg 63,552 kilometra (L'Osservatore Triestino, 13. 12. 1902).

Časopis L'Istria, ki je izhajal v Poreču med letoma 1890 in 1903, je 20. 12. 1902 zapisal, da otvoritev proge ni bila tako slavnostna, predvsem na relaciji proge Buje – Poreč, saj naj bi bili tamkajšnji prebivalci razočarani zaradi dvojezičnega označevanja tabel ter zaradi tega, ker so v Motovunu prodajali vozovnice v nemškem in "slovanskem" jeziku in ne v italijanščini.

23 Med pritožbami nad načrtovano gradnjo proge čez Portorož je tudi pritožba lastnikov hotelov in zdravilišč v Portorožu (Fragiacomo, Lugnani). Kakor je v pismu napisal tudi piranski Podestà dr. Bubba, bi morebitna proga preko kopališkega in zdraviliškega kraja motila mimno in idilično okolje. Nevšečnosti, zlasti iz zdravstvenih razlogov, bi po mnenju meščanov Pirana ter lastnikov zemljišč in hotelov povzročal ropot in dim. Proga po območju kopališča bi ogrožala tudi varnost kopalcev, ki se tam zadržujejo. Tovrsten poseg bi po njihovem mnenju onemogočal nadaljnji uspešni razvoj letovišča. Kopanje za progo bi poseglo v zemljišče, kjer dr. Lugnani pripravlja in črpa zdravilno vodo, kar bi škodovalo delovanju njegovega zdraviliškega obrata (DAPA, 2).

24 "La notizia, siamo certi, sarà accolta con vero entusiasmo da tutte quelle città e borgate, che si ripromettono un sicuro beneficio da questo nuovo tronco ferroviario, che legherà la parte più produttiva della nostra provincia, in modo più spedito, col grande emporio commerciale di Trieste, e dove, oltre l'esistente, faranno capo – speriamo in breve – linee ferroviarie di primissimo ordine, d'importanza Europea" (L'Istria, 17. 12. 1898).

25 Že ob načrtih za izgradnjo "Parenzane" je bilo predvideno, da naj bi v najkrajšem času zagotovili povezavo med Lucijo in Piranom: "Viene incaricato l'imperiale Governo di assicurare al più presto la congiunzione di Santa Lucia per Portorose con Pirano, dallo stesso governo posta in vista" (L'Istria, 17. 12. 1898). Za postajo in povezavo železnice z mestom Piran so se zavemale tudi lokalne oblasti.

TARIFFA																
per la Ferrovia „Trieste-Portorose-Parenzo“																
DALLA STAZIONE DI PORTOROSE							DALLA FERMATIVA DI PORTOROSE									
Chilometri	da — per	Biglietti		Biglietti and. erit.			Chilometri	Biglietti		Biglietti and. erit.						
		II. Cl.	III Cl.	II. Cl.	III Cl.	II. Cl.		III Cl.	II. Cl.	III Cl.						
		C. e.	C. e.	C. e.	C. e.	C. e.		C. e.	C. e.	C. e.						
2	Portorose PH	—	30	—	20	—	—	—	—	—	—	—				
6	Strugnano	—	30	—	20	—	3	—	30	—	20	—				
13	Isola	—	70	—	40	1 10	70	11	—	60	—	40	1	—	60	
18	Semedella	1	—	—	60	1 60	1	—	16	—	90	—	50	1 40	—	90
20	Capodistria	1	10	—	70	1 70	1 10	—	17	—	90	—	60	1 50	—	90
24	Lazzaretto Risano	1	30	—	80	—	—	—	21	1	10	—	70	—	—	—
25	Decani	1	30	—	80	—	—	—	23	1	20	—	80	—	—	—
29	Scoffie	1	60	—	90	—	—	—	27	1	50	—	90	—	—	—
34	Muggia	1	80	1	10	—	—	—	32	1	70	1	—	—	—	—
36	Zaule	2	—	1	20	—	—	—	34	1	80	1	10	—	—	—
38	Monte Castiglione	2	—	1	20	—	—	—	36	1	90	1	20	—	—	—
47	Trieste I. R. Ferr. d. Stato	2	50	1	50	4 10	2 50	—	45	2	40	1	50	3 90	2	40
2	S. Bortolomeo	—	30	—	20	—	—	—	4	—	30	—	20	—	—	—
5	Sicciolo	—	30	—	20	—	—	—	7	—	40	—	20	—	—	—
13	Salvore	—	70	—	40	—	—	—	15	—	80	—	50	—	—	—
18	Marcovaz	1	—	—	60	—	—	—	20	1	10	—	70	—	—	—
20	Caldania	1	10	—	70	—	—	—	22	1	20	—	70	—	—	—
26	Buje	1	40	—	80	2 30	1 40	—	28	1	50	—	90	—	—	—
30	Tribano	1	60	1	—	—	—	—	32	1	70	1	—	—	—	—
34	Grisignana	1	80	1	10	—	—	—	36	1	90	1	20	—	—	—
40	Castagna	2	10	1	30	—	—	—	42	2	20	1	40	—	—	—
44	Piemonte	2	40	1	40	—	—	—	46	2	50	1	50	—	—	—
50	Portole	2	70	1	60	—	—	—	52	2	80	1	70	—	—	—
60	Bagni S. Stefano Levade	3	20	1	90	—	—	—	63	3	40	2	—	—	—	—
67	Montona	3	60	2	20	5 80	3 60	—	69	3	70	2	20	—	—	—
73	Caroiba	3	90	2	30	—	—	—	75	4	—	2	40	—	—	—
76	Raccotole	4	—	2	40	—	—	—	79	4	20	2	50	—	—	—
82	Visinada	4	40	2	60	—	—	—	84	4	50	2	70	—	—	—
89	S. Domenica	4	70	2	90	—	—	—	92	4	90	2	90	—	—	—
92	Visignano	4	90	2	90	—	—	—	94	5	—	3	—	—	—	—
97	Villanova	5	20	3	10	—	—	—	99	5	30	3	20	—	—	—
106	Parenzo	5	60	3	40	—	—	—	109	5	80	3	50	—	—	—

Sl. 2: Cenik železniških vozovnic na progi Portorož – Poreč (1911) (L'indicatore di Portorose, 1911: Cenik železniških vozovnic).
 Fig. 2: Price list of train tickets for the Portorož – Poreč line (1911) (L'indicatore di Portorose, 1911: Price list of train tickets).

Slika 2 prikazuje cenik za progo "Porenzane" od Portoroža do Poreča z označenimi razdaljami v kilometrih in cenami vozovnic za drugi in tretji razred za enosmerno in povratno vozovnico. Od Portoroža do Poreča

je potnik v drugem razredu odštel 5,80 krone, v tretjem 3,40 krone. Do Trsta so odšteli v drugem razredu 2,50 krone in 1,30 krone v tretjem razredu.

		I. Posto		Tarif. rid.		III. Posto	
		C.	c.	C.	c.	C.	c.
Da Trieste per	Isola	—	50	—	40	—	30
"	" " PIRANO	—	80	—	70	—	50
"	" " PORTOROSE	1	20	1	—	—	80
"	" " Salvore	1	40	2	20	—	90
"	" " Umago	1	60	1	30	1	—
"	" " Cittanova	2	—	1	60	1	20
"	" " Parenzo	2	40	2	—	1	50
"	" " Orsera o Rovigno	3	—	2	40	1	80
"	" " Fasana o Pola	3	40	2	70	2	—
"	Isola Pirano	—	50	—	40	—	30
"	PIRANO PORTOROSE	—	40	—	—	—	30
"	" " Salvore	—	60	—	50	—	40
"	" " Umago	1	20	1	—	—	80
"	" " Cittanova	1	60	1	30	1	—
"	" " Parenzo	2	—	1	60	1	20
"	" " Orsera o Rovigno	2	60	2	10	1	60
"	" " Fasana o Pola	3	—	2	50	1	90
"	Umago Cittanova	1	20	1	—	—	80
"	" " Parenzo	1	60	1	30	1	—
"	" " Orsera o Rovigno	2	20	1	80	1	40
"	" " Fasana o Pola	2	80	2	30	1	80
"	Cittanova Parenzo	1	—	—	80	—	60
"	" " Orsera o Rovigno	2	—	1	60	1	20
"	" " Fasana o Pola	2	20	2	10	1	60
"	Parenzo Orsera	1	—	—	80	—	60
"	" " Rovigno	1	60	1	30	1	—
"	" " Fasana o Pola	2	20	1	80	1	40
"	Orsera Rovigno	1	20	1	—	—	80
"	" " Fasana o Pola	2	—	1	60	1	20
"	Rovigno Fasana o Pola	1	60	1	30	1	—
"	Fasana " Pola	—	60	—	50	—	40

Sl. 3: Cenik za potnike linijskega parnika družbe Istria – Trieste (1911)
(L'indicatore di Portorose, 1911: Cenik za parniško linijo).

Fig. 3: Price list of steamboat tickets sold by the Istria – Trieste company (1911)
(L'indicatore di Portorose, 1911: Price list of steamboat tickets).

Pred izgradnjo železniškega omrežja se je že v prvi polovici 19. stoletja začel razvijati morski parni promet, saj je bila že leta 1833 v Trstu ustanovljena družba Avstrijski Lloyd. Pet let kasneje je bila vpeljana parniška linija Trst – Pulj – Reka – Lošinj – Zadar – Šibenik – Hvar – Dubrovnik – Kotor (Orbanič, 2004). V Kopru so leta 1882 ustanovili pomorsko družbo za malo obalno plovbo *Società cittadina di navigazione a vapore in Capodistria*, imenovana tudi "La Capodistria", ki je leta 1894 imela dva parnika (Gianrinaldo Carli in Santorio) ter dve leti kasneje še tretjega (Vergerio). S. Giusto in S. Nazario sta se jim pridružila leta 1898. Izolska družba *Navigazione Isolana* naj bi v letih 1904–1905 potnike prevažala s parnikom Besenghi in Isolano. V Trstu so leta 1886 ustanovili družbo *La società di navi-*

gazione a vapore Istria – Trieste (Terčon, 2004). Družbi *La Capodistria* in *Istria – Trieste* sta skrbeli večinoma za maloobalni promet med Trstom in Puljem. Že pred ustanovitvijo družb je iz Kopra v Trst trikrat dnevno plul parnik *Giustinopoli*, med Puljem in Trstom pa parniki *Aida*, *Castor* in *Melanira* (Orbanič, 2004). Slednji je pristajal tudi v Piranu, Umagu, Novigradu, Poreču in Rovinju. Ta parnik se je občasno ustavil tudi v Savudriji, Vrsarju in Fažani, kar je razvidno iz slike 3. Že od leta 1844 pa je na redni parniški izletniški liniji Avstrijskega Lloyda na relaciji Trst – Reka parnik pristajal tudi v Piranu, Novigradu, Poreču, Rovinju in Pulju (Blažević, 1987). V Piranu je v glavnem pristajal za tovor in potnike, portoroško pristanišče pa je služilo potniškemu prometu, izkrcanju potnikov in njihove prtljage (Terčon,

2004). Koper je kasneje dobil še družbo *Nuova società cittadina di navigazione a Vapore*, ki je premogla štiri ladje. Do leta 1910 je koprška družba imela pet ladij, rovinjska pa dvanajst (Orbanič, 2004).

Slika 3 prikazuje cenik za linijski parnik družbe Istria – Trieste. Cenovne kategorije so bile razdeljene na tri vrednosti: prva, znižana in tretja tarifa. Cena prevoza od Trsta do Portoroža je v prvi kategoriji stala 1,20 krone, v drugi 1 krono in v tretji 80 krajcarjev. Od Pirana do Portoroža so v prvi cenovni kategoriji potniki plačali 40 in v tretji 30 krajcarjev. Pot od Trsta do Pulja je v prvi cenovni kategoriji znesla 3,40 krone, v drugi 2,70 in v tretji 2 kroni.

Iz obeh slik (2 in 3) je razvidna razlika v ceni za potovanje s parnikom ali vlakom. Cenovno in tudi časovno je bil parnik ugodnejše prevozno sredstvo. Vožnja s parnikom je bila hitrejša, saj je na primer iz Trsta do Portoroža potreboval eno uro, vlak pa dve uri (Furlani, 1910). Parniki so potovali tudi večkrat dnevno do turističnih destinacij in na ta način omogočali večji in hitrejši pretok ljudi.

Po opisu novih prometnih povezav bomo pogledali, kako so le-te vplivale na razvoj zdraviliškega in morskoga kopališkega turizma v Istri, kjer se bomo osredotočili na primer Portoroža. Poleg Portoroža je tudi Koper po podatkih Almanaha iz leta 1896 imel urejeno morsko kopališče *Egida* (Blažević, 1987), vendar se vse do konca druge svetovne vojne, po trditvah Goljaka, ni razvijal v turistični smeri (Goljak, 1960, 232), kar bi posledično lahko pomenilo, da je bilo kopališče konec 19. stoletja namenjeno zgolj domačinom. V Strunjanu je Društvo za urejanje mesta kot klimatske postaje v letu 1910 predvidevalo tudi gradnjo morskoga pristanišča, obalne steze med Strunjanom in Piranom ter prometno povezavo med Strunjanom in Portorožem. V Izoli je bilo v lasti škofa Vascotta že leta 1820 odprto termalno žvepleno kopališče, kjer so "v kopališčni dvorani prirejali tudi plesne zabave" (Bezek, 1977, 7). Za uslužbenca avstrijskih železničarjev je bil zgrajen tudi počitniški dom. Pri Sv. Nikolaju (Valdoltra) je bilo okrevališče za

avstrijske mornariške oficirje. V Ankaranu se je s hitrejšim načinom potovanja razvijalo izletništvo. V kraj so radi prihajali na izlete Tržačani in Koprčani (Blažević, 1987). Kljub turistični infrastrukturi v omenjenih mestih je vse presegel Portorož, ki je na tem prostoru igral osrednjo vlogo turistične destinacije. Portorož oziroma San Lorenzo (Sv. Lovrenc) se je kot turistična destinacija začel razvijati proti koncu 19. stoletja. Ugodna geografska lega v zavetju pred burjo in naravne danosti, ki so služile v zdravilne namene, so spodbujale obisk kraja tako v poletnih kakor zimskih mesecih.²⁶ Razvoj turizma v Portorožu je neposredno povezan z bližnjimi solinami, ki so bile naravni vir razvoja zdraviliškega turizma v kraju. Solinsko blato (fango) in slanico (koncentrirana morska voda iz solinskih bazenov) so že v preteklosti uporabljali za zdravljenje revme. Piranski zdravnik dr. Giovanni Lugnani je leta 1879 začel revmatičnim pacientom predpisovati slanico. Na njegovo pobudo je leta 1885 Družba Piranskih solin preuredila del kemične tovarne (v kateri so predelovali sol) v poskusno zdravilišče z desetimi gostinskimi sobami in desetimi kadmi. Zdravljenje je bilo izredno uspešno in število gostov je iz leta v leto naraščalo. Poleg zdravljenj so leta 1885 izpričani tudi že prvi organizirani izleti ter številni objekti za turistične namene in razne prireditve (Pucer, 1994). Ministrstvo za notranje zadeve je 25. julija 1897 Portorož uradno razglasilo za zdraviliški kraj (Blažević, 1987). V tem kraju so zdravili številne bolezni, kopališče pa je bilo primerno tudi za otroke in slabe plavalce.²⁷ Gostje so se zadrževali dlje časa. Statistike, ki so beležile število obiskovalcev, so ugotavljale tudi dolžino bivanja v letovišču (do šest ali nad šest dni). Iz njih je razvidno, da je bilo več gostov, ki so ostajali dlje kot šest dni.

Avstrijske statistike so za leto 1890 v zdravilišču zabeležile (Kurort) 298 gostov (AST, 2).²⁸ Ob večanju povpraševanja so se večala vlaganja v nove namestitvene kapacitete, posodabljali so kopališča in druge storitve. Tamkajšnja delniška družba je dala leta 1891 zgraditi nov hotel z 80 sobami, 120 posteljami, obednico, okrepčevalnico, čitalnico in igralnico (Brglez, 2005).²⁹

26 "Das Klima is in Winter sanft, im Sommer angenehm kühl, denn der Seewind dämpft die Hitze" (Furlani, 1910, 28).

27 "Ein wiecher sandiger Strand steigt sanft bis zum See hinab, so dass auch Kinder und des Schwimmens Unkundige angenehm und gefahrlos baden können" (Furlani, 1910, 28).

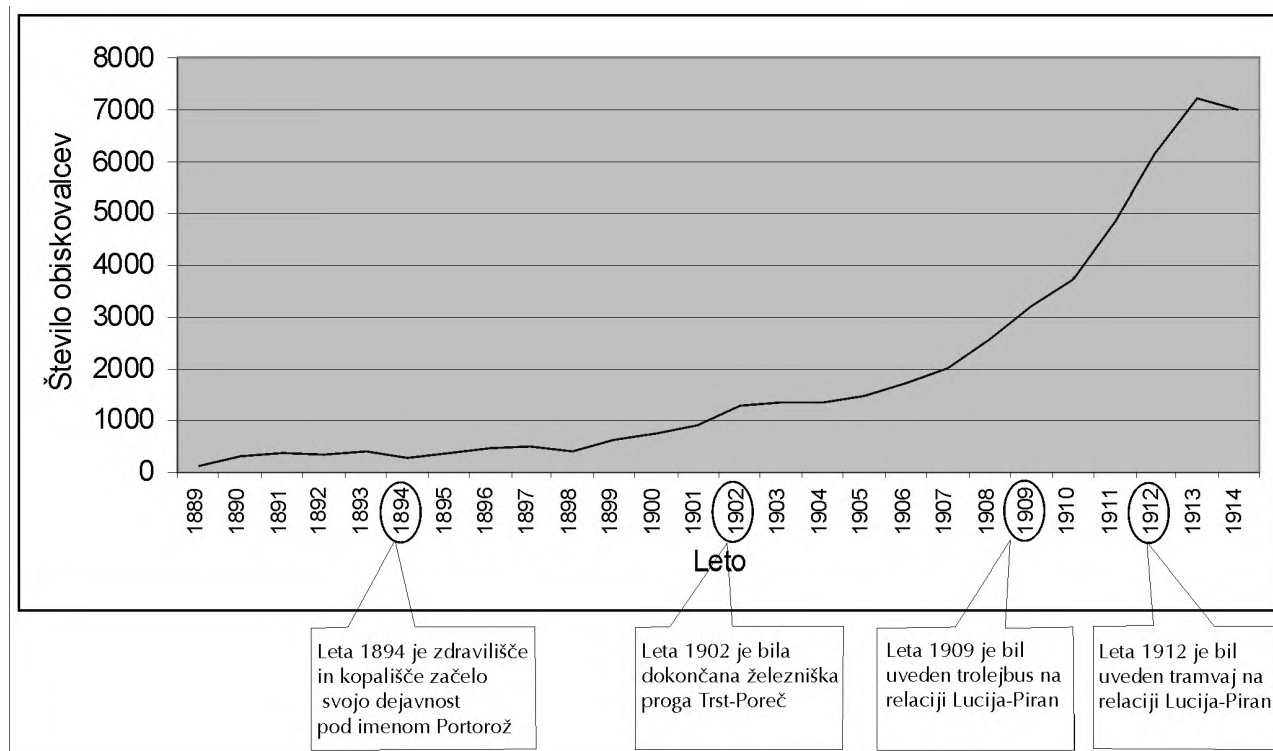
28 V avstrijskih statistikah beležimo tudi obisk v zdraviliščih (Heilbäder, Curorte – Kurorte) monarhije. Ministrski odlok št. 33 iz dne 15. februarja 1857 je namreč določal, da morajo hotelirji uvesti knjigo gostov. Na ta odlok so opozarjale tudi kasnejše okrožnice o spoštovanju le-tega. V okrožnici 21. septembra 1898 pa je bila določena tudi točna vsebina registra prenočišč, ki mora vsebovati naslednje podatke: dan prihoda; ime in priimek gosta; zaposlitev; kraj bivanja; potrditev potovanja; spremstvo; dan in smer odhoda. Okrožnica je določala kršiteljem odloka kazen od 1–100 florintov, zapor od šestih do devetih dni (DAPA, 1).

Sicer sta sprva na območju Goriško – Gradiške in Istre zabeleženi dve zdravilišči Gradiška – Monfalcone (Gradiška – Tržič) in Parenzo – Portole – S. Stefano (Poreč – Opatlj – Sv. Štefan). Od leta 1885 je beležen tudi obisk v Gradu (Gradež). Za Piran oziroma Portorož so obiski beleženi od leta 1889 dalje, ko sta za območje Goriško – Gradiške zabeleženi dve zdravilišči (Grado Seebad – Gradež Morsko kopališče in Monfalcone – Tržič) ter za Istro štiri zdravilišča (Pirano – Piran, Lussinpiccolo – Mali Lošinj, Parenzo – Portole – S. Stefano – Poreč – Opatlj – Sv. Štefan in Volosca – Abbazia – Voloska – Opatija). Statistikam obiskov v zdraviliščih sledimo do leta 1912 (izidi so z nekajletnim zamikom), leta 1913 so zaradi vojne zamujali z objavami.

29 Delniška družba se je kmalu preimenovala v pretežno nemško "Družbo za gradnjo in upravo hotelov, zdravilišč in kopališč v Portorožu" in leta 1908 v delniško družbo "Portorose".

Graf 2: Število obiskovalcev v Portorožu 1889–1914 (Graf je izdelan na podlagi podatkov iz: NUK, 1; AST, 1; AST, 2; NUK, 2; AST, 3; AST, 4; AST, 5; AST, 6; AST, 7; AST, 8; NUK, 3; AST, 9; NUK, 4; NUK, 5; AST, 10; AST, 11; AST, 12; NUK, 6; NUK, 7; NUK, 8; Blažević, 1987).

Diagram 2: The number of visitors to Portorož 1889–1914 (the diagram has been drawn on the basis of the data taken from: NUK, 1; AST, 1; AST, 2; NUK, 2; AST, 3; AST, 4; AST, 5; AST, 6; AST, 7; AST, 8; NUK, 3; AST, 9; NUK, 4; NUK, 5; AST, 10; AST, 11; AST, 12; NUK, 6; NUK, 7; NUK, 8; Blažević, 1987).



Novo zdravilišče s kopališčem je pričelo leta 1894 svojo dejavnost pod imenom Portorož. Zdravljenje s slanico je doživljalo velike uspehe in elitni gostje so v zdravilišče prihajali iz istrskih mest, Dalmacije, Trsta, Kranjske, Hrvaške, Avstrije, čeških dežel, Galicije, Ogrske, Nemčije, Francije in Italije. Prihajali so tudi turisti iz Egipta, severne Amerike, Turčije in Anglije. Za urejeno okolico, reklamo in razvoj Portoroža je skrbela zdraviliška komisija (Kurcommission) kot vodilni upravni organ zdravilišča. V Portorožu je bila na začetku 20. stoletja postavljena tudi javna razsvetljava in zgrajen je bil betonski pomol.

Graf 2 pa prikazuje število obiskovalcev v zdravilišču in kopališču od prvih statističnih popisov, to je v času investiranja družbe v nove kapacitete, ter vse do izgradnje železniške proge Trst – Poreč in začetka prve svetovne vojne. Na začetku 20. stoletja je obisk stalno naraščal, kar je omogočala tudi gradnja novih hotelov in drugih namestitvenih kapacitet ter skrb za postranske

dejavnosti in zabavo letoviščarjev.

Kraj je ponujal vrsto dejavnosti za zabavo, šport in sprostitvev. Največji razcvet Portoroža kot uveljavljene turistične točke se je začel v letih 1908 do 1912, v času, ko so dogradili hotel Palace (1910), ki je bil zaradi svojega razkošja namenjen najbolj petičnim gostom. Za njihovo zabavo je bila leta 1913 zgrajena prva igralnica, San Lorenzo. Letoviščarji so se lahko zabavali s številnimi igrami in tekmovanji ter hodili na izlete do naravnih in kulturozgodovinskih znamenitosti v okoliških krajeh. V letovišču so prirejali številne zabave, ples, koncerte, gledališke predstave in serenade ob mesečini.³⁰ Tik pred prvo svetovno vojno je imel Portorož več kot 7.000 gostov. V prvih letih po prvi svetovni vojni je pod Italijo obisk upadel, leta 1924 pa je ponovno dosegel predvojno raven. Na podlagi dostopnih statističnih podatkov, ki jim za Portorož lahko v avstrijski dobi sledimo od leta 1889 do začetka prve svetovne vojne, je opaziti naraščanje števila gostov. Primerjavi

30 Podatke v zvezi s programi in prireditvami je objavljala Zdraviliška komisija pred in po prvi svetovni vojni.



Westlicher Teil von Portorose.

Sl. 4: Portorož (zahodna stran) (PMSM, 1).

Fig. 4: Portorož (western side) (PMSM, 1).

med številom obiskovalcev pred pojavom prvih potniških parnikov ne moremo slediti zaradi pomanjkanja razpoložljivih podatkov, ki so za Portorož beležena šele od leta 1889. Vendar je bilo potovanje po morju na istrski obali uveljavljeno že pred turističnim razvojem Portoroža. S turističnim razvojem kraja pa je bil parnik vendar povezan, saj v literaturi zasledimo podatke, da je njegovo pristanišče služilo zlasti kot pristanišče za turiste (Terčon, 2004). Ko je bila dokončana "Parenzana" (1902), je opaziti porast števila gostov (glej prilogo 2), ki je v naslednjih letih stalno naraščalo. Vendar tega ne bi pripisovali železnici, ki je bila za javni promet odprta 15. decembra, ko je turistična sezona že mimo. V naslednjih letih vse do prve svetovne vojne obisk konstantno narašča.

SKLEP

V predindustrijski dobi je bilo potovanje in letovanje omejeno na ozek krog prebivalstva, ki si je to lahko privoščil. Potovali so mladi iz plemiških družin, izobraženci, na podeželju in v mestih. V prostem času so letovali tudi pripadniki bogatih aristokratskih družin. Nova prevozna sredstva, ki jih je prinesla industrijska revolucija, so pripomogla k drastičnim spremembam predindustrijske družbe in načina življenja ljudi. Parnik in vlak

sta za seboj prinesla novo percepcijo časa in prostora, ki je popotnik predindustrijske dobe ni poznal. Omogočila sta hiter, točen, udoben in poceni pretok tako premožnih kot manj premožnih ljudi.

Postojna in Portorož sta dve turistični destinaciji, ki sta se razvili v drugačnih okoliščinah in iz drugačnih razlogov. Postojna se je turistično razvijala že na začetku 19. stoletja, zlasti po odkritju drugega dela jame. Število gostov v jami je v letih pred izgradnjo železnice postopoma naraščalo, sicer s posameznimi padci, ki so bili posledica zunanjih dejavnikov (marčna revolucija, na primer, je pustila posledice v manjšem številu obiska leta 1848 in 1849). Z izgradnjo Južne železnice pa so se skrajšale razdalje med Postojno, Ljubljano, Dunajem in Trstom. Potovanje do Postojne je postalo dostopnejše tudi manj premožnim slojem prebivalstva, čeprav je z železnico obisk naraščal le postopoma. Ob izgradnji Južne železnice do končne postaje je opaziti večji obisk, ravno tako naslednje leto. Vendar je bilo število in gibanje obiska v večji meri odvisno od drugih dejavnikov, in sicer tako političnih, gospodarskih in vojaških, kot opazimo v primeru vojn leta 1859 in 1866, ko je obisk znatno upadel, kakor tudi od promocije turistične destinacije s posebnimi reklamami in popusti za vstopnice, potovanja z "vlakom za zabavo" ter z organizacijo posebnih prireditev (binkoštno slavlje). Na podlagi iz-

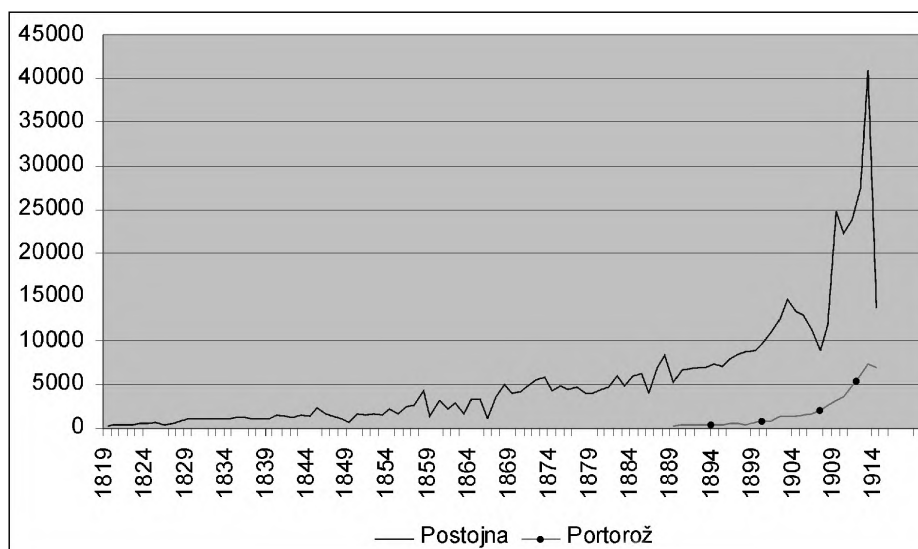
sledkov te študije je mogoče ugotoviti, da je v Postojni sam vlak le deloma pripomogel k večanju števila obiskovalcev; bil je torej eden od dejavnikov.

Portorož se je razvijal kot zdraviliška in kopaliska destinacija v drugi polovici 19. stoletja. Proti koncu 19. in v začetku 20. stoletja pa je vse bolj dobival značaj letovišča za bogatejši sloj, kjer so se letoviščarji zadrževali dalj časa. Železniška proga ni odigrala tako odločilnega trenutka v razvoju oziroma večanju dotoka turistov v letovišču. K temu so botrovale tako relativno pozna izgradnja železnice (1902), nerodnosti in nesreče na poti, kakor tudi konkurenca cenejših in hitrejših morskih parnih prometnih povezav. Parniške linije, ki so poleg blaga prevažale tudi potnike (turiste), so pogosteje plule po jadranskih pristaniščih in bile tudi cenovno ugodnejše. V Istri je imelo potovanje z ladjo in uporabljanje morskih poti na sploh daljšo "tradicijo" kakor prevozi po kopnem. Število turistov je v Portorožu postopoma naraščalo, vendar so pri tem pomembni dejavniki, podobno kakor na primeru Postojnske jame, bili promocija kraja in investicije v nove kapacitete in infrastrukturo ter skrb lokalnih organizacij za dodatne dejavnosti v letovišču. Težko pa bi preverjali vlogo parnikov pri večanju števila turistov v Portorožu, saj so statistike v zdravilišču beležili od leta 1889, redne parniške potniške linije pa so bile vzpostavljene že pred tem.

Graf 3 prikazuje gibanje števila obiskovalcev v Postojni in Portorožu od prvih razpoložljivih statističnih podatkov do prve svetovne vojne. Oba kraja sta različni turistični destinaciji, z drugačno socialno strukturo go-

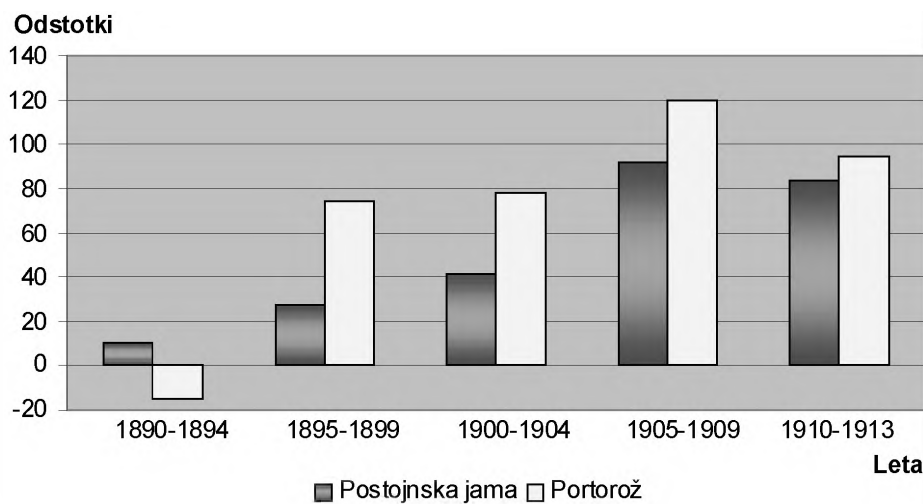
stov in obiska, saj sta se razvili zaradi drugačnih dejavnikov privlačnosti ter obiskovalcem ponujali drugačne storitve. Postojnska jama se je turistično razvila kot naravna kraška znamenitost, kjer je obisk jame navadno enodnevni. Portorož se je turistično razvil tudi zaradi svojih naravnih danosti, kjer je zdravljenje s slanico in solinskim blatom spodbudilo razvoj morskega zdravilišča in letovišča in kjer so se gostje zadrževali dalj časa. Letovanje pred prvo svetovno vojno je bilo dostopno zgolj premožnejšemu sloju prebivalstva, obisk jame pa je bil dostopnejši tudi manj premožnim slojem prebivalstva, zlasti po izgradnji železnice, ki je ponujala nižje cene vozovnic kakor prej poštna kočija. Zaradi njunega drugačnega turističnega značaja Postojne in Portoroža ne primerjamo toliko po absolutnem številu obiska, ki je v Postojni znatno večji, temveč preverjamo predvsem naraščanje števila obiskovalcev z izgradnjo parnih prometnih povezav. Pri Postojni je predstavljen obisk od začetkov turističnega razvoja (1819) do leta 1914. Pri Portorožu lahko statistiki obiska sledimo od leta 1889 do leta 1914, saj se je začel turistično razvijati kasneje. Pri obeh destinacijah je število obiskovalcev postopoma naraščalo, konstantnemu naraščanju obiska sledimo zlasti v Portorožu, ki ga je prekinila prva svetovna vojna. V Postojni je obisk postopoma naraščal v letih pred izgradnjo železnice in po njej. Opazni so posameznimi padci v napetih političnih ali vojnih razmerah (na primer leta 1848, 1859, 1866). Za promocijo turizma v mestu je skrbela Jamska komisija ter Olepševalno društvo, ki sta oglaševala obisk in organizirala prireditve.

Graf 3: Število obiskovalcev v Postojni in Portorožu 1819–1914 (za nize podatkov glej tabele v prilogi).
Diagram 3: The number of visitors to Postojna and Portorož 1819–1914 (cf. data in Tables published in Supplements).



Graf 4: Naraščanje števila obiskovalcev v odstotkih v Postojni in Portorožu 1890–1913 (za nize podatkov glej tabele v prilogi).

Diagram 4: The increase in the number of visitors (in percentage) to Postojna and Portorož 1890–1913 (cf. data in Tables published in Supplements).



Če sledimo opazujemo statističnim podatkom v obdobju 1889–1914 (graf 4) za katero razpolagamo s podatki za obe destinaciji, lahko pri obeh sledimo postopnemu naraščanju števila obiskovalcev do prve svetovne vojne. V obdobju med letoma 1890 in 1894 je v Postojni obisk narasel za 10%, v Portorožu pa je število obiskovalcev v obravnavanih petih letih počasi naraščalo, vendar je ravno leta 1894 doživelo manjši padec. V naslednjem petletnem obdobju (1895–1899) je v Postojni zabeležena 27,3% rast, v Portorožu 74,4%. V tem obdobju je ministrstvo za notranje zadeve Portorož tudi uradno razglasilo za zdraviliški kraj. Večji odstotek obiska je pri obeh krajih značilen za prvo desetletje 20. stoletja, ko je obisk izredno narasel, v Postojni za 41,3%, v Portorožu za 78,8%. Največji porast števila obiskovalcev pri obeh destinacijah beležimo po letu 1905, ko je v Postojnski jami narasel za 91,9%, v Portorožu pa za skoraj 119,9%. Zadnja tri leta pred prvo svetovno vojno (1911–1913) se je obisk v Postojni povečal za 83,9%, v Portorožu pa za 94,8%.

Opazimo lahko, da je naraščanje obiska v Postojni do leta 1904 bolj konstantno, po tem letu in vse do leta 1913 pa je porast veliko večji in doseže skoraj 100%. V

Portorožu je takoj po letu 1895 opaziti bolj strmo naraščanje števila gostov, saj že pred začetkom 20. stoletja porast dosega okrog 70%. Porast števila gostov od 1905 do leta 1910 pa celo preseže 100 odstotkov. Pri obisku naravne znamenitosti je naraščanje obiska bolj konstantno, kjer so prisotni tudi posamezni padci, pri letovišču pa bolj bliskovito. V letih pred prvo svetovno vojno se obe destinaciji uspešno razvijata, v letu 1914 pa je zlasti pri Postojni že viden občuten padec obiska.

Na osnovi povedanega je mogoče sklepati, da je bil turistični obisk je bil odvisen od različnih dejavnikov, tako prometnih povezav kakor vloge zdravnikov (na primeru Portoroža) in nenazadnje sposobnosti samega kraja in njegovih organizacij za promocijo (plakati, brošure, oglasi v časopisju), popustov in zabave. Poleg naštetih so na gostoto obiska vplivali tudi drugi dejavniki, na primer vojna in politične krize. Pri obeh turističnih krajih sta parnik in vlak pozitivno vplivala na njuno boljše dostopnost, vendar so drugi izpostavljeni dejavniki močno vplivali na večji obisk, čeprav bi brez modernih povezav tudi promocijski posegi imeli bistveno skromnejši vpliv.

Priloga 1: Število obiskovalcev v Postojnski jami do prve svetovne vojne (Šibenik, 1983, 37–40).

Supplement 1: The number of visitors to the Postojna Cave until WWI (Šibenik, 1983, 37–40).

Leto	Obiskovalci v Postojnski jami	
1819	104	
1820	313	
1821	392	
1822	335	
1823	485	
1824	471	
1825	705	<i>Prvič organizirano binkoštno slavlje</i>
1826	326	
1827	520	
1828	774	
1829	951	
1830	959	
1831	975	
1832	962	
1833	1063	
1834	1013	
1835	1219	
1836	1212	
1837	927	
1838	1005	
1839	1027	
1840	1432	
1841	1276	
1842	1211	
1843	1414	
1844	1256	
1845	2342	
1846	1611	
1847	1312	
1848	983	<i>Marčna revolucija</i>
1849	669	<i>Odpade binkoštna prireditev</i>
1850	1715	
1851	1476	
1852	1623	
1853	1506	
1854	2170	
1855	1647	
1856	2423	
1857	2630	<i>Južna železnica</i>
1858	4234	
1859	1352	<i>Vojskovanje v Italiji; odpade binkoštna prireditev</i>
1860	3200	
1861	2168	

Leto	Obiskovalci v Postojnski jami	
1862	2876	<i>Dograditev železniške proge od Zidanega Mosta skozi Zagreb do Siska</i>
1863	1628	
1864	3318	
1865	3363	
1866	997	<i>Pruska vojna; odpade binkoštna prireditev</i>
1867	3594	
1868	4948	
1869	3927	
1870	4140	
1871	4818	
1872	5407	<i>Železniški tir v jami</i>
1873	5857	
1874	4319	
1875	4802	
1876	4481	
1877	4572	
1878	4051	
1879	3973	
1880	4547	
1881	4602	
1882	5918	
1883	4872	
1884	6033	<i>Napeljava elektrike v jamo</i>
1885	6323	
1886	4015	
1887	6944	
1888	8221	
1889	5231	
1890	6669	
1891	6796	
1892	6905	
1893	7027	
1894	7341	
1895	7064	
1896	7949	
1897	8484	
1898	8727	
1899	8991	
1900	9527	
1901	10876	
1902	12610	
1903	14712	
1904	13459	
1905	12947	
1906	11230	
1907	8911	
1908	11808	
1909	24843	
1910	22279	
1911	23885	
1912	27503	
1913	40971	
1914	13743	<i>Začetek prve svetovne vojne</i>

Priloga 2: Število obiskovalcev v Portorožu do prve svetovne vojne (NUK, 1; AST, 1; AST, 2; NUK, 2; AST, 3; AST, 4; AST, 5; AST, 6; AST, 7; AST, 8; NUK, 3; AST, 9; NUK, 4; NUK, 5; AST, 10; AST, 11; AST, 12; NUK, 6; NUK, 7; NUK, 8; Blažević, 1987).

Supplement 2: The number of visitors to Portorož until WWI (NUK, 1; AST, 1; AST, 2; NUK, 2; AST, 3; AST, 4; AST, 5; AST, 6; AST, 7; AST, 8; NUK, 3; AST, 9; NUK, 4; NUK, 5; AST, 10; AST, 11; AST, 12; NUK, 6; NUK, 7; NUK, 8; Blažević, 1987).

Leto	Obiskovalci v Portorožu	
1889	130	
1890	298	
1891	380	
1892	351	
1893	398	
1894	254	<i>Tega leta je zdravilišče in kopališče začelo svojo dejavnost pod imenom Portorož</i>
1895	367	
1896	462	
1897	498	
1898	402	
1899	640	
1900	758	
1901	909	
1902	1254	<i>Železnica Trst–Poreč</i>
1903	1344	
1904	1355	
1905	1465	
1906	1718	
1907	2014	
1908	2590	
1909	3222	<i>Trolejbus Lucija–Piran</i>
1910	3707	
1911	4850	
1912	6114	<i>Tramvaj Lucija–Piran</i>
1913	7222	
1914	7000	<i>Začetek prve svetovne vojne</i>

STEAM ENGINE AND TOURISM IN PRIMORSKA. TRANSPORT LINKS AS FACTORS OF TOURISM DEVELOPMENT BEFORE WWI: CASE STUDIES OF POSTOJNA AND PORTOROŽ

Petra KAVREČIČ

University of Primorska, Sience and Research Centre of Koper, SI-6000 Koper, Garibaldijska 1
e-mail: petra.kavrecic@zrs.upr.si

SUMMARY

The article deals with the history of tourism before World War I in the Slovene region of Primorska by researching the role of new transport links as a factor of tourism development in the case of two different Slovenes tourist destinations. The case studies of Postojna, a town famous for its cave that has been relatively early discovered and turned into a tourist attraction, and Portorož, a seaside spa and beach resort established in the second half of the 19th century, are used in order to examine the validity of historians' findings on the influence of new transport links on tourism development. The article examines in particular to what extent the new means of transport designed after the invention of the steam engine during the Industrial Revolution, which improved geographical accessibility, facilitated better tourism development and increased the number of tourists visiting the areas that profited from better transport links by land and sea and from new steam-powered means of transport.

Built in the second half of the 19th century, the railway line running across the Kras region connected Vienna and Trieste. As for the Kras region, the article focuses on the development of tourism in the Postojna Cave and examines whether the newly established railway line increased the number of visitors and spurred the development of day trips. The new means of transport by land not only improved the geographical accessibility of the cave, but also made travelling accessible to less-wealthy classes. The so-called Southern Railway (Südbahn) shortened the distance between Postojna and other towns within the Austrian monarchy and made Postojna more recognizable. As a result, the interest in the cave spread from a limited circle of Grand Tour travellers, adventurers and scientists to the wider strata of the population. However, the introduction of the railway line was not the only factor influencing the frequency of the visits to the cave. In Istria, in particular in its spa and seaside resorts, one can observe a different development of tourist destinations. The stay in those resorts lasted longer than visits to the Postojna Cave. Austrian statistics show that the majority of guests visiting resorts located in the regions of Istria, Gorizia and Gradisca d'Isonzo spent more than six days in the area, with only few staying less. In addition, it was easier to visit seaside spa and beach resorts as one could travel by land or by sea. The first train arrived to Istria as late as the beginning of the 20th century. It was owing to its favourable position in terms of maritime transport that Portorož developed regular passenger steamboat services that were also used by tourists. In comparison with the train, the steamboat was cheaper and faster. As in the case of Postojna, the development of Portorož into a tourist destination was also influenced by other factors, such as wars, unpredicted political changes and promotion.

Key words: means of transport, railway, steamboat, history of tourism, influence factors, cave tourism, spa resorts, tourist resorts, Postojna, Portorož

VIRI IN LITERATURA

- AST, 1** – Archivio di Stato di Trieste (AST), Österreichische Statistik (ÖS), Band XXXVII, Heft 2, 1890.
AST, 2 – AST, ÖS, Band XXXVIII, Heft 2, 1891.
AST, 3 – AST, ÖS, Band XLIV, Heft 3, 1893.
AST, 4 – AST, ÖS, Band XLVIII, Heft 3, 1894.
AST, 5 – AST, ÖS, Band XLIX, Heft 4, 1895.
AST, 6 – AST, ÖS, Band LIII, Heft 1, 1896.
AST, 7 – AST, ÖS, Band LV, Heft 1, 1897.
AST, 8 – AST, ÖS, Band LIX, Heft 1, 1898.
AST, 9 – AST, ÖS, Band LXVIII, Heft 2, 1900.
AST, 10 – AST, ÖS, Band LXXIX, Heft 2, 1903.
AST, 11 – AST, ÖS, Band LXXX, Heft 3, 1904.
AST, 12 – AST, ÖS, Band LXXXII, Heft 1, 1905.
DAPA, 1 – Državni arhiv Pazin (DAPA), Carsko – kraljevo kotarsko poglavarstvo u Poreču 1868–1918, škatla 51, 1897, I/1 Policija, općenito, Vodenje knjige stranaca.
DAPA, 2 – DAPA, Carsko – kraljevo kotarsko poglavarstvo u Poreču 1868–1918, škatla 56, 1898, G/5 Promet, pošta, telegraf, željeznica, Protokoll Eisenbahnministerialerlasses vom 30. September 1897 Z. 14284.
IRK, 1 – Inštitut za raziskovanje krasa, Znanstvenoraziskovalni center SAZU, Stammbuch der Adelsberger Grotte, 5, 1859–1865.
L'indicatore di Portorose (1911): Stagione d'estate 1911, 1. La "commissione di cura". Portorose (Istria).
L'Istria, 17. 12. 1898. Anno XVII, N. 873.
L'Istria, 24. 12. 1898. Anno XVII, N. 874.
L'Istria, 20. 12. 1902. Anno XXI, N. 1062.
L'Osservatore Triestino, 21. 12. 1898. Anno CXIV, N. 291.
L'Osservatore Triestino, 1. 4. 1902. Anno CXVIII, N. 284.
L'Osservatore Triestino, 13. 12. 1902. Anno CXVIII, N. 284.
NUK, 1 – Narodna in univerzitetna knjižnica Ljubljana (NUK), Österreichische Statistik (ÖS), Band XXXI, Heft 4, 1889.
NUK, 2 – NUK, ÖS, Band XL, Heft 2, 1892.
NUK, 3 – NUK, ÖS, Band LX, Heft 1, 1899.
NUK, 4 – NUK, ÖS, Band LXXII, Heft 3, 1901.
NUK, 5 – NUK, ÖS, Band LXXXVII, Heft 1, 1902.
NUK, 6 – NUK, ÖS, Band LXXXVI, Heft 3, 1906.
NUK, 7 – NUK, ÖS, Band XCII, Heft 2, 1907–1910.
NUK, 8 – NUK, ÖS, Band 11, Heft 1,2, 1911–1912, Neue Folge.
PMSM, 1 – Pomorski muzej Sergeja Mašere Piran. Sool – und Seebad "Portorose" bei Pirano (Istrien).
Bädeker, K. (1876): Südbaiern, Tirol un Salzburg, Steiermark, Kärnten, Krain und Küstenland. Handbuch für Reisende. Leipzig.
Battilani, P. (1998): Vacanze di pochi, vacanze di tutti, Breve storia del turismo. Bologna, Società editrice il Mulino.

- Baxa, C. (1914):** Führer durch Portorose, mit Situationsplan und zahlreichen Abbildungen. Triest, Buch- und Kunstdruckerei L. Herrmanstoreer.
- Baxa, C. (1920):** Guida di Portorose. Capodistria, Stabilimento Tipografico Nazionale Carlo Priora.
- Bayer, E. (1909):** Almanach der Österreichischen Riviera: 1908–1909, Küstenländische Kurorte – Revue. Laibach, Im Selbstverlage der Verfasser.
- Becher, U. (1990):** Geschichte des modernen Lebensstils: Essen, Wohnen, Freizeit, Reisen. München, Beck.
- Bezjak, V. (1977):** Analitični inventar fonda Občine Izola, 1. del, 1775–1848. Koper, PAK.
- Blažević, I. (1987):** Povijest turizma Istre i Kvarnera. Opatija, "Otokar Keršovani".
- Bohinec, V., Gospodarič, R., Savnik, R. (eds.) (1968):** 150 let Postojnske jame. Postojna, Zavod Postojnske jame.
- Bogić, M. (1998):** Ko je k nam prihajala železnica. Nova prog, 9. Ljubljana, 1–8.
- Brglez, A. (2005):** Portorož, zgodovina turizma in hotela Palace. Ljubljana, Inštitut za civilizacijo in kulturo.
- Brilej, M. (1999):** 150 let Južne železnice, Od Celja do Ljubljane, 1849–1999. Litija, Tiskarna Aco.
- Brown, E. (M. D.) (1685):** A brief account of some travels in divers Parts of Europe, Viz. Hungaria, Servia, Bulgaria, Macedonia, Thessaly, Austria, Styria, Carinthia, Carniola and Friuli, Through a great part of Germany and the Low-Countries. Through Marca Trevisana, and Lombardy on both sides the Po. With some observations on the Gold, Silver, Cooper, Quick-silver Mines, and the Baths and Mineral Waters in those Parts. As also, The Description of many Antiquities, Habits, Fortifications and Remarkable Places. The Second Edition with many Additions. London, printed for Benj. Tooke, at the Sign of the Ship in St. Paul's Church-yard.
- Carmichael, C. (1991):** Angleška gentlemana na potovanju po slovenskih krajih leta 1737. Zgodovinski časopis, 45, 1. Ljubljana, 41–46.
- Cavalcanti, M. L. (2003):** Traguardi consolidati e problemi irrisolti della storia economica del turismo. V: *Tourismus und Entwicklung im Alpenraum, 18.–20. Jh: Beiträge des ständigen Seminars zur Wirtschafts- und Unternehmensgeschichte in den Alpen in Neuzeit und Gegenwart, Turismo e sviluppo in area alpina secoli, XVIII–XX: atti del seminario permanente sulla storia dell'economia e dell'imprenditorialità nelle Alpi in età moderna e contemporanea. Tourism & museum: Studienreihe des Touriseum, Bd. 1 – Tourism & Museum: collana del Touriseum, vol. 1. Innsbruck, Studien, 43–81.*
- Contento, U. (1892):** Pirano, I bagni d'acqua madre e quelli di spiaggia. Trieste, Tipografia Tomasich.
- Cvirn, J., Studen, A. (2001):** "Ko vihar dirjajo hlaponi". K socialni in kulturni zgodovini železnice v 19. stoletju. Tiri in čas, 12. Ljubljana, Slovenske železnice, Železniški muzej.
- Čeč, D. (2001):** Zakaj je Postojna hotela postati mesto? Zgodovina za vse, 8, 1. Celje, 36–51.
- Darovec, D. (2001):** Cerkevni krajepis ali Opis mesta in škofije Justinopolis, ljudsko Koper, Pavel Naldini. Knjižica Annales Majora. Koper, Zgodovinsko društvo za južno Primorsko – Znanstveno-raziskovalno središče Republike Slovenije – Škofija.
- Fischer, J. (1998):** Izgradnja gospodarske infrastrukture v Sloveniji do druge svetovne vojne. V: *Pogled v zgodovino slovenskega podjetništva. Vrhnika, Razum, 30–47.*
- Furlani, E. (1910):** Führer durch Pirano und Portorose: mit praktischen und geschichtlichen Winken über die italienischen Küstenstädte, sowie über Strugnano, Buje, Montona, Miramar, Duino, Grado u. Aquileia. Trieste, G. Stockel & Debarba.
- Goljak, R. (1960):** Tri turistična obdobja slovenske morse obale. Turistični vestnik Ljubljana, 230–234.
- Janša, O. (1968a):** Zgodovina turizma na Slovenskem. Turistični vestnik, 16, 1. Ljubljana, 26–31.
- Janša, O. (1968b):** Zgodovina turizma na Slovenskem. Turistični vestnik, 16, 2. Ljubljana, 73–78.
- Janša, O. (1968c):** Zgodovina turizma na Slovenskem. Turistični vestnik, 16, 3. Ljubljana, 115–117.
- Janša, O. (1968d):** Zgodovina turizma na Slovenskem. Turistični vestnik, 16, 4. Ljubljana, 154–156.
- Janša-Zorn, O. (1998):** Turistična dejavnost na Slovenskem do druge svetovne vojne. V: *Pogled v zgodovino slovenskega podjetništva. Vrhnika, Razum, 177–205.*
- Janša-Zorn, O. (1994):** Zdravilišča in turizem na Slovenskem. V: *Dokumenti Slovenstva. Ljubljana, Cankarjeva založba, 259–263.*
- Kramar, J. (2001):** Primorski in istrski železničarji 1857–1947. Slovenski železničarji v NOB 1941–1945, 5. knjiga. Ljubljana, Slovenske železnice.
- Kranjc, A., Malečkar, F. (1988):** Postojnska jama, 170 let odkrivanja, raziskovanja in turističnega razvoja. Postojna, Postojnska jama.
- Mandl, A. (1856):** Die Staatsbahn von Wien bis Triest mit ihren Umgebungen geschildert: mit 30 Original – Ansichten in Stahlstich. Triest, Literarisch-artistische Abtheilung des österreichischen Lloyd.
- Mohorič, I. (1968):** Zgodovina železnic na Slovenskem. Ljubljana, Slovenska matica.
- Orbanič, J. (2005):** Promet u Istri, Od Argonauta do Ipsilon. Pula, C.A.S.H.
- Orbanič, J. (2004):** Parniki. Prve ladje so imele pogon na kolesa. Transport, 4, 12, Ljubljana, 50–51.
- Orožen-Adamič, M. (ed.) (1990):** Primorje, Zbornik 15. zborovanja slovenskih geografov. Ljubljana, Zveza geografskih društev Slovenije.
- Panjek, A. (2006):** Človek, zemlja, kamen in burja. Zgodovina kulturne krajine Krasa (oris od 16. do 20. stoletja). Koper, Založba Annales.
- Panjek, A. (2005):** Valvasor e la montagna del ducato di Carniola (1689). V: *Die Alpen! (Studies on Alpine history; 2). Bern, P. Lang, 141–156.*

- Portorose presso Trieste (1911):** Stazione climatica, bagno di spiaggia, bagno di sole, bagno d'acqua madre. Portorose, Commissione di cura di Portorose.
- Pucer, A. (1994):** Iz zgodovine Portoroža. Portorožan, 4, 9, 10 in 11. Portorož, 11, 10, 10–11.
- Pucer, A. (1997):** Portoroški ognjemeti. V: Avditorijevih 25 let. Portorož, Avditorij, 10–11.
- Pucer, A. (1985):** Portorož – Sto let organiziranega turizma. Koper, PAK.
- Pupini, O. (1910):** Portorose in Istrien, Klimatischer Kurort, See- und Solbad. Wien – Leipzig, A. Hartlebens Verlag.
- Riedl, E. (1934):** Indicazioni terapeutiche dei bagni di acqua madre marina e dei fanghi di Portorose. Udine, Tipografia D. Del Banco e figlio.
- Roselli, G. (2002):** Draga Parenzana! Trieste, Bruno Fachin Editore.
- Rozman, J. (1896):** Avstrijska Riviera. Dom in svet, Ilustriran list za leposlovje in znanstvo, 9. Ljubljana, 15–18, 50–52, 86–88, 146–150.
- Rozman, F., Lazarevič, Ž. (eds.) (1996):** Razvoj turizma v Sloveniji, zbornik referatov, 28. zborovanje slovenskih zgodovinarjev. Ljubljana, Zveza zgodovinskih društev Slovenije.
- Rustja, K. (1997):** Burja, snežni zameti in volkovi, posebnosti železniške proge čez kras. Kras, 24. Ljubljana, 34–37.
- Rustja, K. (1997):** Južna železnica, Velik gradbeni po-dvig. Kras, 24. Ljubljana, 28–33.
- Sanatorium Dr. Pupini (s.a.):** Sanatorium Dr. Pupini in Portorose (Istrien), N. 1.
- Savnik, R. (1958):** Iz zgodovine Postojnske jame. Kronika, 7, 3. Ljubljana, 138–145.
- Savnik, R. (1960):** Iz zgodovine Postojnske jame. Kronika, 8, 2. Ljubljana, 99–110.
- Shaw, T. R. (1998):** Early tourists at Škocjanske jame – 18th century to 1914. Acta Carsologica, Krasoslovni zbornik, XXVII, 2. Ljubljana, 235–264.
- Shaw, T. R. (2000):** Foreign travellers in the Slovene Karst 1537–1900. Ljubljana, Založba ZRC SAZU.
- Shaw, T. R., Čuk, A. (2002):** Royal and other noble visitors to Postojnska jama 1819–1945, Kralji in drugi plemeniti obiskovalci v Postojnski jami 1819–1945. Acta Carsologica, 31/1. Ljubljana, 1–107.
- Shaw, T. R. (1997):** Tuji popotniki na Slovenskem 1669–1880. V: Historični seminar II. Ljubljana, ZRC SAZU, 165–193.
- Slovenska kronika XIX. stoletja (2001):** 1800–1860. Ljubljana, Nova revija.
- Slovenska kronika XIX. stoletja (2003):** 1861–1883 in 1884–1899. Ljubljana, Nova revija.
- Slovenska novejša zgodovina (2005):** Od programa Zedinjena Slovenija do mednarodnega priznanja Republike Slovenije 1848–1992, 1, INZ. Ljubljana, Založba Mladinska knjiga.
- Stabilimento di cura di Portorose (ok. 1920):** Stabilimento di cura di Portorose.
- Stanonik, J. (1992):** Zgodnji angleški potopisi po Sloveniji. Zgodovinski časopis, 46, 1. Ljubljana, 112–118.
- Statistisches Jahrbuch (1863–1881):** Wien, K.K. Statistischen Central-Comission, 1864–1884.
- Studen, A. (1995):** K zgodovini potovanja in o začetku turizma pred prvo svetovno vojno. To in ono o meščanstvu v provinci. Celje, 70–77.
- Studen, A. (1997):** Ustavite, ustavite železnega slona, Prihod južne železnice v naše kraje. Zgodovina za vse, 4, 1. Celje, 14–19.
- Studen, A. (2006):** Vpliv železnice na potovalno kulturo ter začetke turizma v 19. stoletju. Kresalov zbornik, Prispevki za novejšo zgodovino, 46, 1. Ljubljana, 51–64.
- Šibenik, M. (1983):** Statistični pregled obiska Postojnske jame. V: 100 let turističnega društva Postojna. Postojna, TD Postojna, 37–40.
- Terčon, N. (2004):** Z barko v Trst. Knjižnica Annales Majora. Koper, Založba Annales.
- Tissot, L. (2003):** Storia del turismo e storia economica: considerazioni metodologiche ed epistemologiche. V: Tourismus und Entwicklung im Alpenraum, 18.–20. Jh: Beiträge des ständigen Seminars zur Wirtschafts- und Unternehmensgeschichte in den Alpen in Neuzeit und Gegenwart, Turismo e sviluppo in area alpina secoli, XVIII–XX: atti del seminario permanente sulla storia dell'economia e dell'imprenditorialità nelle Alpi in età moderna e contemporanea Tourism & museum: Studienreihe des Touriseum, Bd. 1 – Tourism & Museum: collana del Touriseum, vol. 1. Innsbruck, Studien, 23–41.
- Valentinčič, S. (ed.) (1997):** Zbornik Primorske – 50 let, 1. izd. Koper, Primorske novice.
- Vasko-Juhász, D. (2006):** Die Südbahn, ihre Kurorte und Hotels. Wien, Böhlau.
- Verginella, M. (1997):** Prihod vlaka v Trst. Zgodovina za vse, 4, 2. Celje, 59–65.
- Vrtačnik, K. (2005):** Tourism cycle(s) of Portorož – Portorose. Annales, Ser. Hist. Sociol., 15, 2005, 1. Koper, 39–54.
- Weidmann, F. C. (2004):** Ferrovia del Carso, Kraška železnica, Karstbahn. Trieste, MGS Press.
- Zanetti, S. (1933):** Il movimento turistico nelle stazioni balneari della Venezia Giulia. La Porta orientale – Rivista mensile di studi sulla guerra e di problemi Giuliani e Dalmati, 1. Trieste, 62–75.