

UDK: 911.3:949.75 »1884«  
 Primljeno (Received): 30. 8. 1993.  
 Prihvaćeno (Accepted): 28.12.1993.

Pregledni članak  
 Review

## RIJEKA UND UMGEBUNG 1884 (HISTORISCH-GEOGRAPHISCHE ANMERKUNGEN ZU HEINRICH VON LITROWS REISEFÜHRER UND ÜBERSICHTSKARTE)

ECKHARD THOMALE

An article gives historical and geographical judgment about one of the oldest guide of north Adria. The guide was put together by Heinrich von Littrow, and it was printed in Rijeka 1884. The article analyze geographical contents of the guide particularly spatiality and structure of Rijeka area of that period.

### *Rijeka i okolica 1884. godine (Povijesno-zemljopisne značajke vodiča i pregledne karte Heinricha von Littrowa)*

*U članku se daje povijesno-zemljopisna ocjena jednog od najstarijih vodiča sjevernoga Jadrana, koji je sastavio Heinrich von Littrow, a tiskan je u Rijeci 1884. godine. Analiziraju se geografski sadržaji koje otkriva ovaj vodič, a pogotovu tadanja prostorna struktura riječkoga područja.*

### I Adriatica

Seit der Rückwendung der Wirtschafts- und Sozialgeographie auf historische Themen zur Landeskunde Kroatiens, die im wissenschaftspolitischen Kontext des ehemaligen Jugoslawien allenfalls sporadisch möglich war, spielt die Wiederentdeckung der Reiseliteratur aus dem 19. Jahrhundert eine entscheidende Rolle. Zwar erreicht diese nicht das Niveau eines *D. Hirc* oder *Z. Dugački*; doch hat sie in vorwissenschaftlicher, gleichsam indirekter Form eine enorme Fülle landeskundlich unentbehrlicher

Informationen gespeichert und der Nachwelt übergeben. Häufig sind gerade diese die Hauptquellen zur Rekonstruktion der damaligen Raumstrukturen, ohne deren Kenntnis wiederum viele aktuelle Raumuster unverstänlich bleiben müssen.

Situationsgemäß ist dieses – von Reisenden für Reisende geschriebene – Schrifttum zum nordostadriatischen Küstenraum am umfangreichsten, weil dort die Anfänge des kroatischen Tourismus liegen und der nach 1880 stärker anschwellen-

de Touristenstrom aus dem Gebiet der österreichisch-ungarischen Doppelmonarchie einen neuartigen Informations- und Lektürebedarf über seine Zielräume entwickelte. Die angesprochene Literaturgattung, von der Wiss. Bibliothek in Rijeka summarisch unter der Rubrik »Adriatica« erfaßt und katalogisiert, geht in zwischen in die Hunderte. So enthält die Monographie von *I. Pederin* (1989) allein über 300 deutschsprachige Einzeltitel, und auch *I. Blažević* (1987) weist für die Entwicklung des Tourismus in Istrien und der Quarner Bucht bereits rund 600 Angaben aus, wovon auch hier die meisten unserer Publikationsgruppe zuzurechnen sind, adriatische Quasi-belletristik einmal eingerechnet.

Dennoch ist an dieser Stelle – und insbesondere für das ebenso alte wie neue Land Kroatien – von einer bibliophilen Entdeckung zu berichten, die es sicher wert ist, daß ihr fachgeographisches Gehör verschafft wird.

Gemeint ist der in deutscher Sprache und noch dazu in Rijeka selbst erschienene Reiseführer »Fiume und seine Umgebungen« aus dem Jahre 1884, verfaßt von *H. v. Littrow*. Auf den ersten Blick ist dem einschlägig interessierten Geographen von heute daran kaum Ungewöhnliches; doch auf den zweiten oder gar dritten ist er mehr als beeindruckt. Denn anders als seine damalige Autorenkonkurrenz – etwa

*R. E. Petermann* (1899) oder gar *A. v. Sxhweiger-Lerchenfeld* (1883) – behandelt er keine adriatischen Großräume, sondern, mit ersichtlicher Vorliebe für regionale Detaillierung, als erster einen engeren Küstenabschnitt, d.h. das Stadtgebiet Rijekas, die Quarner Bucht, ihre Gebirgsflanken sowie auszugsweise Istrien bzw. das Rijekaer Bergland (heute: Gorski Kotar). Und schließlich verdanken wir ihm die u.W. *erste* je erschienene Übersichts- und *Ausflugskarte* dieses Raumes (vgl. Abb. 1 und 3).

## II Heinrich von Littrow<sup>1</sup>

Schon seine Biographie mutet nach heutigen Maßstäben abenteuerlich an – und doch ist auch sie ein Dokument der Zeit. *H. v. Littrow* – nicht zu verwechseln mit seinem Vater *J.J.v. Littrow*, dem Mathematik-professor und späteren Direktor der Wiener Sternwarte – stammte ursprünglich aus Livland (heute: Lettland), von wo die Familie nach Böhmen auswanderte. Nach dem Gymnasium in Wien zog es ihn, abgesehen von einem Parkstudium im Fach des Vaters, seit 1840 zur Marine-Akademie nach Venedig. Anschließend befuhr er auf verschiedenen Kriegsschiffen der österreichisch-ungarischen Marine alle mittelmeerischen Randmeere, wie *C.v. Wurzbach* vermerkt, von »Syrien bis Marokko, den Atlantik von Spanien bis England«. Bei der Rückverlegung des Marinehauptquartiers von Venedig

<sup>1</sup> geb. 1820 in Wien



nach Triest war der inzwischen zum Korvetten- u. Fregattenkapitän avancierte, auch organisatorisch begabte Seemann maßgeblich beteiligt. Nach weiteren Jahren des Kriegshafenbaus in Pula holte ihn die ungarische Handelsmarine nach Rijeka, zeitweilig auch nach Kraljevica und Senj, von wo aus er wesentlich zur Leuchtfeuerbestückung der Fahrinnen beitrug. Auch der Handelshafenausbau Rijekas nach 1870 lebte u.a. von seiner seemännischen Erfahrung.

*H.v. Littrow* verfaßte neben poetischen Werken auch bald wichtige Gutachten, so über den in Triest erfundenen »Schiffspropeller« (Schiffsschraube) oder über die Notwendigkeit einer systematischen Tiefenvermessung der Adria, für deren seestrategischen Bedeutungsnachweis er die ersten – damals noch streng geheimen – Isobathenkarten der Adria entwarf. Als späterer Direktor der nautischen Akademie in Triest wurde der hochdekorierte Schiffskommandeur, Marineorganisator, Schriftsteller und nicht zuletzt ambitionierte Hobby-Geograph geadelt und verstarb als *H. »Edler« V. Littrow* nach 1890 vermutlich in Triest (gekürzt nach *C.v. Wurzbach*, 1866).

Neben seinem hier darzustellenden Reiseführer über Rijeka und die Quarner Bucht verfaßte der Autor u.a. ein viersprachiges »Handbuch der Seemannschaft« zu Kommunikationszwecken auf offener See (Signalflaggen), weitere Reiseführer für Bahnreisende (Streckenkommentare der Bahnlinien Wien – Triest sowie

Rijeka – Pivka) und ferner – bereits 1870! – eine politische Risikenabwägung des Einsatzes von Torpedos für die kaiserliche Kriegsflotte. Da die WHITEHEADsche Torpedo – Fabrik in Rijeka um 1880 mit der – zunächst ebenfalls geheimen – Produktion dieser Lenkwaffen begann, könnte durchaus er es gewesen sein, dessen Autorität diese negative Symbolproduktion der Rijekaer Industriegewirtschaft dort ansiedeln half.

### III Reiseführer »Fiume und Umgebungen«

Der im noch heute üblichen Taschenbuchformat gedruckte Stadt- und Reiseführer erschien 1884 in Rijeka bei der »Tipo-Lithographischen Anstalt des Emidio Mohovich«, umfaßt 122 gezählte Seiten und enthält 15 meist doppelseitige Lithographien zu Monumentalgebäuden der Stadt. Beigegeben sind des weiteren ein schwarz-weißer Stadtplan des ufernahen bebauungsareals zwischen Kantrida im NW und dem Riječina-Delta bzw. heutigem »Mrtvi-Kanal« im SO. Das dazugehörige Straßenverzeichnis fehlt; offensichtlich bestand dafür angesichts des damaligen Stadtumfanges, besonders hangseitig Richtung Kozala, kein Bedarf. Optisches Prunkstück der Edition ist ohne Zweifel die schon oben erwähnte Übersichtskarte der »Region« Rijeka, deren Kommentierung hier aus quellenkritischen Gründen abgetrennt wird. Unerläßlich erscheint es jedoch bereits an dieser Stelle, die von *Littrow* stillschweigend vorausgesetzte politisch-administrative Gemengelage Rijekas und seines Um-

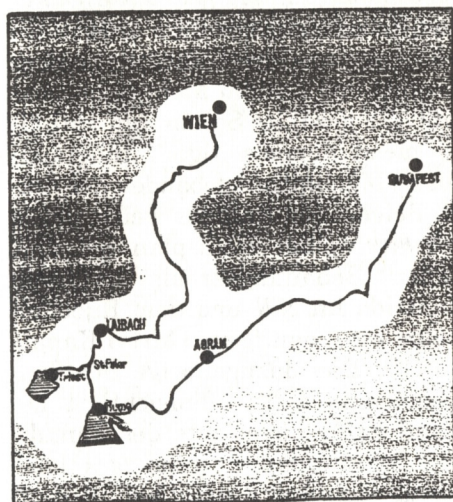


Abb. 1. Einbanddecken zu *Littrows* Reisesführer, Rijeka 1884: Retuschierte Faximiles

Sl. 1. *Naslovnica turističkog vodiča Littrowa, Rijeka 1884 god.: retuširani faksimili*

bzw. Hinterlandes im Auge zu behalten, weil diese selbst heutigen Region-skennern nicht mehr unbedingt geläufig ist (vgl. Abb. 2).

Die Stadt »Fiume«, kroatisch synonymisiert »Rijeka«, in jedem Falle aber nach dem karstflüßchen »Fiumara/Riječina« genannt, lag damals direkt am adriatischen Südeinde der Grenze zwischen den sogenannten »cisleithanischen« und »transleithanischen« Reichshälften der Doppelmonarchie Österreich-Ungarn. »Küstenland« und »Krain« unterstanden Wien, das »Königreich Kroatien und Slavonien« nebst seinen »Županija« (Komitaten) Modruš-Rijeka bzw. Lika-Krbava jedoch Budapest. Die Inseln Rab und Pag waren einer dritten Gebietskörperschaft zugeordnet, nämlich dem – ebenso fiktiven – »Königreich Dalmatien« mit der hauptstadt Zadar. Entsprechend häufen sich auf engem Raum die Grenzlinien verschiedener Königreiche, Länder und hauptstädtische Einflußbereiche: Küstenland/Triest, Rijeka (mit Sonder-status), Kroatien u. Slavonien/Zagreb, Dalmatien/Zadar. Solange die Achse Wien – Budapest harmonierte, konnte Rijeka von seiner Grenz- und Austauschlage eigentlich nur profitieren. Griffen jedoch Eifersüchteleien und unökonomische Konkurrenz auf engstem Raum um sich, war seine Prosperität ernsthaft gefährdet. Denn in diesem Fall war klar, daß Wien mit österreichischem Industriekapital »sein« Küstenland mit Triest favorisierte, während das agrarische Ungarn mit »seinem« Kroatien u. Slavonien bzw. Rijeka schlicht nicht



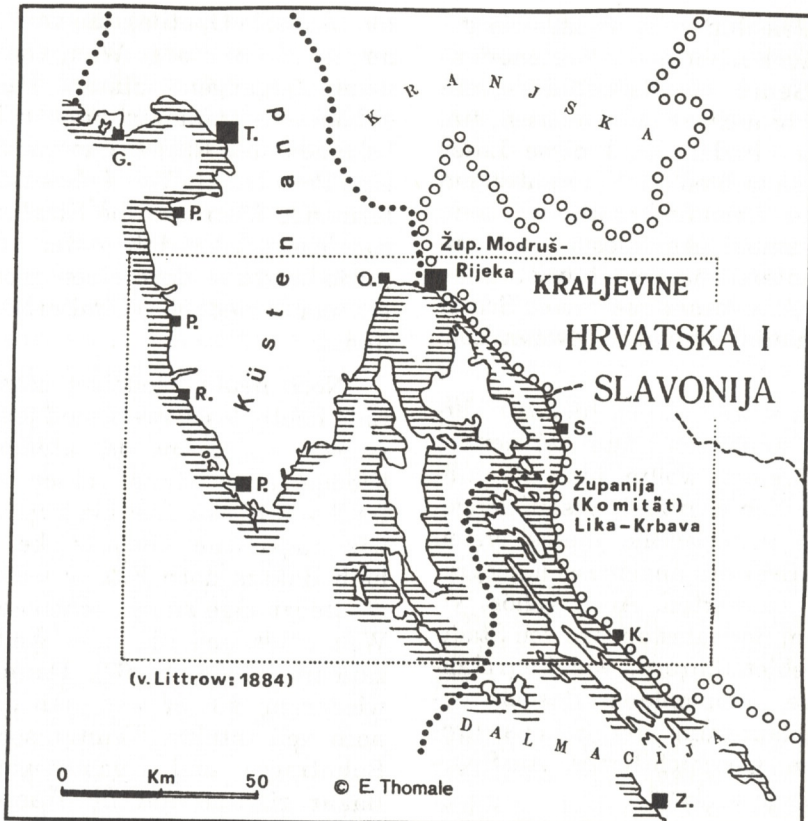


Abb. 2. Verwaltungsgliederung der Österr. – Ungarischen Monarchie an der Nordostadria 1900 und Bearbeitungsausschnitt Littrows

Sl. 2. Upravna razdioba Austro-Ugarske Monarhije na sjevero-istočnoj jadr. obali 1900 god. i izrezak iz vodiča Littrow-a

Izbor/Quelle: Kraljevine H.i.S, Stat. Atlas i dr.

jene Finanzmittel aufbringen konnte, die wettbewerbsfähige Hafen- und Flotteninvestitionen zur Teilnahme am Welthandel (Eröffnungsjahr des Suez-Kanals: 1869) nun einmal verlangen.

So wurde die investive »Doppelgleisigkeit« der Region um Rijeka dieser zeitweilig auch zum Verhängnis: zwei eingleisige Schienensträn-

ge nach Wien und Budapest, zwei entwicklungsdivergente Touristikzentren (Opatija für Wien, Crikvenica für Budapest), zwei sich fallweise gegenseitig blockierende Wertzentren (Pula/Triest für Wien, Kraljevica/Rijeka für Budapest).

Doch so weit konnte und wollte H.v. Littrow seine Gedankenkreise gar nicht ziehen, Zukunftsperspekti-

ven waren ihm völlig fremd. Sie gehören auch nicht in das faktenorientierte Genre von Reiseführern, die aktuell brauchbar sein müssen, um Leser zu finden. Und diese Leser wiederum wollten reise-, urlaubs- und kurnahe Grundinformationen zum Raum, zumal über diesen im Gymnasialunterricht der touristischen Quellgebiete kaum geeignetes Schulbuchmaterial verfügbar gewesen sein dürfte.

Nun würde es den hier zur Verfügung stehenden Raum bei weitem überschreiten, wollte, man die außerordentlich akribisch zusammengetragene Materialfülle dieses ersten Rijeka-Breviers angemessen geographisch auswerten. Auch gehört vieles zum Berichtsstandard von Stadt- und Gebietsführern, wie Fahrplanauszüge, empfohlene Besuchsrouten, Erläuterung der Sehenswürdigkeiten, Geschichtliches, Ausflugsvorschläge u. dergl.

Doch wie alle Reiseführerautoren, die emotionale Raumbindungen besitzen – auch der Verfasser dieses Beitrags ist gewiß nicht frei davon – schildert *H.v. Littrow* Einzelheiten zur genetischen Stadtgeographie bzw. Kulturlandschaftskonstruktion, die zumindest kurz erwähnt werden sollen. So ergibt sich aus Text und Stadtplan in der geschulten Syöpsse praktisch eine Flächennutzungskarte der Stadt im Veröffentlichungsjahr 1884, weil auch alle größeren Industriebetriebe sorgsam beschrieben und lokalisiert sind – seltsam genug für erholungs- oder hier auch heilungssuchende Touris-

ten (Abbazia/Opatija), die vor Reiseantritt in Graz oder Wien von Sonnennuntergängen hinter Palmsilhouetten träumten und zu lesen bekamen, daß Rijeka immerhin auch eine Petroleumraffinerie besitzt, daß lärmende Matrosen die Straßen verunsichern oder daß – wer an der Adria stirbt – dort einen wunderschönen Friedhof (»Cimitero«) vorfindet.

Noch heute, vielleicht sogar gerade heute, lesenswert sind jene Passagen, wo er von der atemberaubenden Attraktivität einer Bahnfahrt von Rijeka über die kurze, aber windungsreiche Gleisstrecke oberhalb Bakars nach Fužine berichtet, die ihmzufolge zu den schönsten der Welt zählt und die »alle Welt verzaubert« (1884, S. 67). Dann aber wiederum läßt er weg, daß damals noch voll intakte Weinterassen die Bahntrasse und Buchthänge von Bakar zierten und im Wasser lediglich Segelbarken ihre Kreise zogen, eben weil dies seinerzeit zum landesüblichen Landschaftsbild gehörte – Kokerei- und Bauxitverladestandort Bakar dämpfen heute jede Euphorik.

Schließlich sei der berufsgebundene Interessenfilter erwähnt, mit dem er den Großteil der räumlichen Substanzen selektiv wahrnimmt: die Wasserperspektive des Seemanns. Wir erfahren z.B. wenig über die ethnische Zusammensetzung der Bevölkerung, dafür aber Eingehendes über den Molenbau, über die angebotenen Fischarten auf dem Markt oder über die Herkunft der Steine



für die Kajmauern. Es sind die in- zwischen umgenutzten Hangvere- bnungen im Uferbereich von Prelu- ka (Campingplatz), Kantrida (Werft »3. Mai«) und Fußballstadion (N.K. Rijeka) oder Uv. Martinšćica (Repa- raturdocks V. Lenac). Für die stä- dtische Flächenentwicklung waren solche linear verketteten Platzge- winne immerhin lebenswichtig, wol- lte man nicht kostenträchtige Sek- undäraufschüttungen bei gleichzei- tig schnell abfallender submariner Böschung in Kauf nehmen.

Bis auf Texteingänge zu den Stadthotels von Rijeka bzw. Sušak (Pećine) selbst sowie ausgewählter Gasthofbetten im Inland fehlen übri- gens jegliche Hotelhinweise tabella- rischer oder preislicher Art. Aber eben dies ist gewiß nicht *Littrows* Re- daktionsfehlern zuzuschreiben, son- dern dem damaligen hotelgewerbli- chen Entwicklungsstand innerhalb seines Arbeitsgebietes im Jahre 1884. Denn Crikvenicas A-Klasse Hotel »Therapija« eröffnete überhaupt erst 1897, und die spätere Hotelagglom- eration Opatija, bis dahin noch weit- gehend eine parzellierte, angehende Großbaustelle, konnte gerade erst im Erscheinungsjahr des Reisefü- hrers ihr erstes Luxushotel (Hotel »Quarner«) vorweisen. Seine meere- sgewandte Vorderfront trägt noch heute die Jahreszahl 1884.

#### IV Übersichtskarte »Quarnero und Quarnerolo«

An sich sind farbige Kartenbeila- gen beim Reiseschrifttum dieser Zeit durchaus nichts Ungewöhnliches, und je nach Ausstattungswünschen von

Verlag oder Autor zieren oder verun- zieren sie die visuelle Buchgestal- tung. Außerdem sollten sie die Besu- cher durch Farbreize anlocken, denn farbige Photographien waren ja noch unbekannt. Doch *H.v. Littrow* ging auch hier einen zwar themengebun- denen, aber redaktionell eigenstän- digen Weg. Ausgangspunkt war si- cher die Überlegung, die textlichen Ausflugsvorschläge auf einer einzi- gen Karte zusammen-zufassen, teils um den Gebrauchswert zu erhöhen, teils um die Entfernungs- und Zei- taufwände miteinander vergleichen zu können. Wir vergessen heute im- mer wieder, daß die überwiegende Mehrzahl der österreichisch-ungari- schen Touristen damals reine »Bin- nenländer« waren, die wenigsten un- ter ihnen überhaupt schwimmen kon- ten oder sonstwie unter ängsten vor offenem Wasser litten. Dement- sprechend verband er seine berück- sichtigten Ausflugsorte mit ausge- wählten weiteren Umlandsstädten bzw. topographischen Orientierun- gshilfen wie Bahnlinien, Flüssen oder Kleininseln zu einer integrierten Kartensynoptik mit dem etwas irreführenden Titel »Quarnero und Quarnerolo« (vgl. Abb. 3).

Die Signifikanz der Karte als landesgeschichtlichem Dokument er- sten Ranges besteht nun nicht nur darin, daß sie bereits 1884 als not- wendig erachtet wurde und vorlag, sondern auch in zeitbedingten Defizi- ten und vor allem in der Raumter- minologie. So fehlen uns heute sehr geläufige Orte, die aber erst der spä- tere Touristenboom vor und nach dem 1. Weltkrieg hervorbrachte, z.B. die



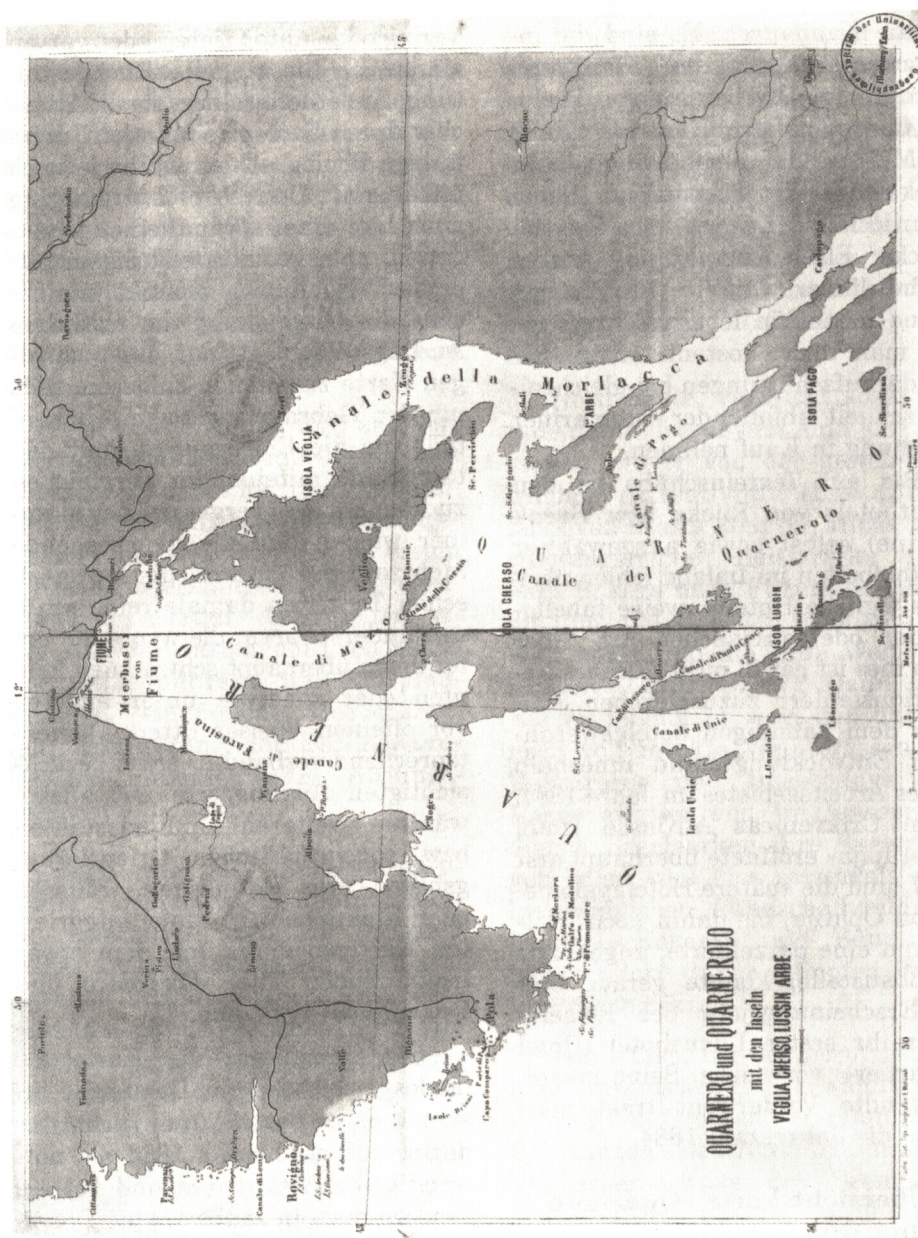


Abb. 3. Kartenbeilage zu LITTROWs Reiseführer, Rijeka 1884: Verkleinerte Farbkopie des Originals (50 x 35 cm)

Sl. 3. Karta – prilog u turističkom vodiču LITTROWa, Rijeka 1884 god.: umanjena kopija (50 x 35 cm)



hotelgewerblichen Subsiedlungen zu Mošćenice (Mošćenička Draga) oder zum Weiler Bogovici (Malinska). Crikvenica was noch so unbedeutend, daß die Eintragung der Dubračina wichtiger war, und Plomin (»Fianona«) rangiert vor Rabac. – v. *Littrow* nennt seine Karte »Quarnero und Quarnerolo«, worunter indessen Weststrien bis heute nie ernstlich gerechnet wurde; denn unbestrittenem Sprachgebrauch zufolge endet der Quarner am Kap Premantura südlich Pula. Wenn er also den Küstenabschnitt südlich Novigrad (»Cit-tanova«), ganz Istrien sowie das Bergland zwischen Ravnogora und Gospić mit einem maritimen Sammelterminus belegt, war sicher nicht nur begriffliche Verlegenheit im Spiel oder das Bemühen, eine farbaktive Diagonale NW – SO nach Wasser- und Landmassenanteilen zu gewinnen.

Vielmehr ist zu unterstellen, daß der Autor eigentlich den gesamten abgebildeten Raum als funktionalen Bereich des Gravitätszentrums *Rijeka* begriff, zumindest verkehrsgeographisch zu Wasser und zugleich zu Land (Hauptbahnen). Nur hat er noch kleinen topologischen Begriff zu Verfügung, der diese Verflechtung klar formulieren könnte. Aber auch spätere Generationen kamen hier nicht sonderlich weiter, wie wir inzwischen wissen. Denn immer wieder behalf man sich mit der konfigurativen Trias von Land (»Istrien«), Wasser/Land (»Primorje«) und Land (»Gorski Kotar«), eigentlich ohne damit kategoriale Fortschritte zu

erzielen. Die einzige Periode, in der dies bis heute gelang, was gleichzeitig auch die, welche sich selbst in politischen Mißkredit brachte und »von unten her« aushöhlte: die Periode der sogenannten »*Zajednica općina Rijeka*« (1970 – 1990), deren Gebietsstand sich praktisch mit dem Karteninhalt *H.v. Littrows* von 1884 deckt.

Doch in jüngster Zeit reaktiviert man wider – nicht nur terminologisch, sondern auch lagebezogen im tradierten Sinne – die geschichtsträchtigen »*Županijas*« des alten Königreiches Kroatien und Slawonien (vgl. *D. Feletar*, 1993). Ob diese – 100 Jahren zwischenzeitlicher Entwicklung der Region zum Trotz – sich im Bewußtsein der Bürger der Republik Kroatien wirklich dauerhaft verankern können, bleibt abzuwarten. Subjektive Raumbezogenheit und objektives Raumgliederungsbedürfnis – beides legitime Themen der Geographie – werden auch und gerade im Großraum Rijeka nur annähernd in Einklang zu bringen sein. Nur dem Schein nach hatte es damals *H.v. Littrow* besser, als er seine Karte entwarf. Er konnte noch widerspruchslos Menschen raumeinheitlich zusammenfügen, die dies selbst so vielleicht gar nicht wollte. Denn der Fischere von Silba, der Matrose von Pula und der Holzfäller vom Velebit – sie alle wurden eben nicht gefragt, ob sie sich dem blasen Raumgebilde »Rijeka und Umgebung« im Sinne unseres schreibenden Kapitäns zugehörig fühlten. Zweifel sind angebracht.

## V Würdigung

Dennoch bleibt festzuhalten, daß H.v. Littrows Reiseführer und Übersichtskarte einen Meilenstein bei der vorwissenschaftlichen Aufarbeitung Nordwestkroatiens darstellen. Dies gilt auch dann, wenn sein Werk heute als praktisch verschollen einzustufen

ist. Wieviele interessierte Touristen es jemals tatsächlich in die hand genommen haben, wissen wir nicht. Was wir jedoch sehr wohl wissen, ist dies: Bücher können verrotten, originelle Gedanken selten. H.v. Littrow hatte sie.

In memoriam *Vojku Pekiću* (1918 – 1991), dobrom prijatelju



## Literatura

1. BLAŽEVIĆ, I. (1987): Povijest turizma Istre i Kvarnera. 342 S. – O. Keršovani, Opatija.
2. CVITANOVIĆ, A. (Red.) (1975): Sjeverno Hrvatsko Primorje. 212 S. – Školska knjiga. (= Geografija SR Hrvatske 5), Zagreb.
3. FELETAR, D. (u.a.) (1993): Hrvatska u županijama; teritorijalno ustrojstvo. – In: Večernji list, 8.1.1993, S. 11 – 14, Zagreb.
4. KEGLEVIĆ, Z. (1977): Bibliographia Liburniae turistica 1860 – 1975. In: Liburnijske teme 2, S. 241 – 320. O. Keršovani, Opatija.
5. KLEN, D., STRČIĆ, P. (1988): Povijest Rijeke. 510 S. Skup opć. Rijeke / Izd. centar Rijeke, Rijeka.
6. Kraljevina Hrvatske i Slavonije / Kr. zemaljski statistički ured (Hrsg.) (1915): Statistički Atlas Kraljevine Hrvatske i Slavonije 1875 – 1915. (= Publ. Kralj. Zemaljsk. Ureda u Zagrebu 57). 61 duple strane. Kr. Zem. Tiskare, Zagreb.
7. LITROW, H. v. (1870): Die Torpedos. Kosmologische Betrachtungen über Krieg und Frieden. 2. Aufl. 29 S. Graz
8. LITROW, H. v. (1883): Von Wien an die Adria nach Triest und Fiume. Reisebilder in gemütlichen Reimen. 4. Aufl. 317 S. Wien.
9. LITROW, H. v. (1884): Fiume und seine Umgebungen. Mit Ill. im Texte u. einem Plan d. Stadt u. des Hafens. 122 S. Fiume (Rijeka): E. Mohovich.
10. LITROW, H. v. (1887): Von Fiume nach St. Peter. Reisebilder in gemütlichen Reimen. Wien. (Nachweis unsicher; vgl. Blažević, M. S. 337).
11. MATEJČIĆ, R. (1990): Kako čitati grad. Rijeka jučer, danas. XIII, 495 S. 3. erw. Aufl. Rijeka: Izd. centar (= Biblioteka Dokumenti 19).
12. PEDERIN, I. (1989): Njemački putopisi po Dalmaciji. 329 S. Split: Logos.
13. PETERMANN, R. E. (1899): Führer durch Dalmatien. Hrsg. vom Verein z. Förderung der volkswirtschaftlichen Interessen des Königreichs Dalmatien. 602 u. LX S. Wien: A. Hölder.
14. SCHWEIGER – LERCHENFELD, A. v. (1883): Die Adria. Land- und Seefahrten im Bereich des Adriatischen Meeres. 792 S. Wien/Pest/Leipzig: A. Hartleben.
15. THOMALE, E. (1994): Hotelwesen und Touristik im Kroatischen Küstenland 1880–1990. Räumliche Prozesse und sozialer Wandel. 112 S. Crikvenica: Fond Culture Županije XIII/IX. (= Vinodolski Zbornik 10/Sonderband) (in Vorbereitung).
16. WURZBACH, C. v. (Red.) (1866): Art.: Litrow, Heinrich Edler von. – In: Wurzbach, Constant von (Red.): Biographisches Lexikon des Kaiserthums Österreich. Bde 1 (1856) – 60 (1898). Wien. Hier: Bd. 15, S. 284 – 286.
17. Zajednica Općina Rijeka / Zavod za statistiku (Hrsg.): Statistički Godišnjak Zajednice Općina Rijeka. Rijeka: Bd. 2 (1978) – 13 (1989). Rijeka: Tipograf. – Ab 14 (1990): Republika Hrvatska / Međuopćinski Zavod za Statistiku Rijeka (Hrsg.): Stat. Godišnjak Istre, Primorje i Gorskog Kotara.

## Sažetak

### RIJEKA I OKOLICA 1884. GODINE; POVIJESNO-ZEMLJOPISNE ZNAČAJKE VODIČA I PREGLEDNE KARTE HEINRICHA VON LITTROWA

Eckhard Thomale

Važnost rane popularne turističke literature o sjevernom Jadranu za geografsko proučavanje ovoga područja u zadnjim desetljećima 19. stoljeća je neosporno. U tom kontekstu autor ističe važnost fonda »Adriatica« u riječkoj biblioteci, koja je sistematizirala upravo zavičajnu literaturu, prvenstveno pomorsku i turističku. U okviru ovoga fonda važno mjesto zauzimaju radovi Bečanina Heinricha von Littrowa, a pogotovo njegov vodič »Fiume und seine Umgebung«, koji je tiskan 1884. godine u riječkoj tiskari Emidija Mohovića. Uz slična izdanja R. E. Petermanna (1889) i A. v. Schweiger-Lerchenfelda (1883), vodič Littrowa pruža sa svoje 122 stranice, zavidnim tekstom i 15 litografija velike mogućnosti i povijesno-zemljopisne analize.

Heinrich von Littrow bio je profesor matematike i polaznik Mornaričke akademije u Veneciji, a jedno vrijeme obavljao je značajne dužnosti u mornarici i drugdje (direktor Nautičke akademije u Trstu, zvjezdarnice u Beču, itd). Njegov vodič »Rijeka i okolica« solidan je predložak tadašnje turističke literature, jer je u njemu informativno koncentrirana značajna građa o stanju i funkcionira-

nju grada Rijeke, o prometnim linijama, o počecima turizma (osobito hotelijerstva), o pomorstvu i geopolitici. Tom informativnom bogatstvu pridone nose kvalitetne fotografije i crteži (pogotovo riječkih najvažnijih zdanja), te priložene karte, od kojih je najvažnija pregledna karta Kvarnera.

Iz ovoga vodiča osjeća se tadašnje funkcioniranje prostora sjevernog Jadrana: u gospodarstvu aktivno je egzistirala osovina Austrija prema Trstu i Puli, Mađarska prema Rijeci i Kraljevici, te u turizmu austrijska Opatija i mađarska Crikvenica. Kraljevina Hrvatska i Slavonija, odnosno Županija senjsko-modruška, pa i sjeverna Dalmacija (kojoj su pripadali Rab i Pag), gospodarski su za razvoj imale znatno slabije izgleda.

Autor posebno u ovom članku analizira Littrowu preglednu kartu Rijeke i okolice, koja obuhvaća i veći dio Istre, Gorskog kotara, Senja, te otoka krka (Verglia), Raba (Arbe), Cresa (Cherso) i Lošinja (Lussin). To je faktički i prva izletnička karta ovoga područja, s opisima najzanimljivijih ruta. Thomale smatra da je vodič Littrowa jedan od prvih geografskih predznanstvenih radova o riječkom području.

(Pribilježio: D. Feletar)

Dr. Eckhard Thomale, docent  
Pädagogische Hochschule/Geographia  
76133 Karlsruhe, Deutschland  
Bismarckstrasse 10