

Jelena Barić*

Utjecaj turizma na razvoj lovranske luke od kraja 19. stoljeća do Prvog svjetskog rata

U radu se na temelju proučavanja i analiziranja dostupne i objavljene literature te arhivskih izvora opisuju povijesni razvoj lovranske luke, građevinske aktivnosti u njoj i njezina preobrazba od početaka organiziranog turizma u tom naselju krajem 19. stoljeća do vremena neposredno prije Prvog svjetskog rata. Usporedo s procesima gospodarske transformacije Lovrana i razvoja luke, u radu se analiziraju političke i socijalne dimenzije navedenog razdoblja radi uvida u povijesne okolnosti koje su utjecale na život i privredu naselja.

Ključne riječi: Lovran, luka Lovran, austro-ugarsko lječilište, turizam, lječilišni turizam

Uvod

Lovransko je područje određeno povijesnim i tradicijskim razvojem, a njegovo je središte grad Lovran. Prostire se između mora i obližnjeg planinskog zaleđa te ima vrlo povoljne klimatske uvjete i geografski položaj na sjevernom Jadranu. Upravo su klima i smještaj utjecali na djelatnost lokalnog stanovništva, a najvažniji su bili pomorstvo i ribolov jer su osigurali prehranu stanovništva i omogućili razvoj trgovačke djelatnosti, stoga je izgrađena i luka. Ona se još u srednjem vijeku spominje u djelu arapskog geografa Muhameda al Idrisija¹, a u novovjekovnoj povijesti susrećemo Lovran kao uskočko

* Jelena Barić, prof., zaposlena je u Ugostiteljskoj školi Opatija, Kumičićeva 14, HR-51410 Opatija. Elektronička pošta: jelenabarić85@gmail.com.

¹ Godine 1154. arapski geograf Muhamed al Idrisi izradio je kartu tada poznatog svijeta i prema nalogu normanskog kralja Ruggera II. Putovao je i istočnojadranskom obalom te u djelu *Geografija* (Kitab al Rudjar ili Ruggerova knjiga) naveo grad Lovran ('Al 'Awrarah) kao posljednje mjesto koje pripada akvilejskom patrijarhu i nakon kojeg slijedi područje hrvatske zemlje. Geograf je spomenuo i lovransku luku s brodovima i razvijenom brodogradnjom. V. Margetić, Lujo, „Povijesno-pravni aspekti starog Lovrana“, *Liburnijske teme*, knj. 6, 1987., str. 55.

uporište u borbi protiv Mlečana², u Valvasorovoj *Slavi Vojvodine Kranjske* spominje se kao mjesto trgovine, brodogradnje i sposobnih pomoraca³ te u 18. stoljeću kao poprište napada francuske vojske,⁴ što su sve dokazi onovremenog značaja grada i važnog strateškog položaja luke. Grad i luka značajniju ulogu brodograditeljskog središta dobivaju u vrijeme izgradnje važnih prometnica koje su primorske gradove spajale s unutrašnjim središtima, čime je procvata trgovina u lukama Rijeci, Bakru i Senju. Međutim razdoblje industrijske revolucije, odnosno razvoj parnog stroja i gradnja parobroda potisnuli su jedrenjake, a time je zamrlo i lovransko brodogradilište. Vijesti u listu *Naša sloga* od 21. rujna 1899. godine zabilježile su težak život lovranskih ribara i pomoraca, propadanje brodova, nemogućnost zapošljavanja pomoraca na parobrodima te ribarstvo u rukama stranaca.⁵ Domicilno stanovništvo bilo je primorano pronaći nove načine privređivanja u skladu s brojnim društvenim i gospodarskim promjenama te uslijed industrijalizacije. Modernizacija prometne tehnologije i široka primjena željezničkog parobrodarskog prometa utjecali su na nov životni stil imućnih slojeva europskog društva, koji je uključivao odlaske u odmarališta i lječilišta uz morsku obalu. Takva promjena potaknula je razvoj turističkih djelatnosti na istočnoj obali Istre. Najprije je val turizma zahvatio obližnje naselje Opatiju, koja je izrasla u mondeno odmaralište austro-ugarskog elitnog društvenog sloja, a doskora su bogati poduzetnici i liječnici iskazali interes za transformaciju i lovranskog područja. Navedena zbivanja izravno su utjecala i na luku, koja je i u novim okolnostima ostala središte zbivanja i okupljanja u naselju.

² Lovranska luka, zbog svog povoljnog strateškog položaja, u tom je razdoblju jedno od važnijih mjesta na Kvarneru. To je uvidio i kapetan Klisa Petar Kružić, koji je krajem 1528. godine ili početkom 1529. godine dobio od kralja Ferdinanda na korištenje luku u Lovranu. Kružić je tu namjeravao ostaviti svoje brodovlje i iskoristiti lovransku luku kao bazu za svoja vojna napredovanja, odnosno napade na mletačko i tursko brodovlje te za branjenje utvrde Klis. V. Mijatović, Andelko, „Petar Kružić – kliški i senjski kapetan“, *Senjski zbornik*, knj. 17, 1990., str. 28. Dodatno o navedenoj tematici vidi u: Slavček, Vesna, „Povijesni okviri Lovrana krajem XV. i početkom XVI. stoljeća“, *Časopis za povijest Zapadne Hrvatske*, knj. 4/5, 2010., str. 65–87.

³ Peršić, Dušan, *Lovranski spomenar: crtice iz lovranske prošlosti*, Katedra Čakavskog sabora Lovran, Lovran, 2009., str. 41.

⁴ U vrijeme rata za španjolsku baštinu (1701.–1714.), francuska flota krstarila je Jadranom i napadala austrijsko brodovlje i luke. Francuski admiral Claude de Forbin odlučio je zauzeti utvrđeni Lovran i tom je prilikom grad opljačkan i spaljen. Detaljnije vidi u: De Forbin, Claude, *Memoirs of the Count de Forbin, commodore in the navy of France (1731)*, New York Public Library, New York, 2011., str. 118–122, <https://books.google.hr>, preuzeto 1. kolovoza 2017.

⁵ „Domaće i razne viesti: Iz Lovrana“, *Naša sloga*, 21. rujna 1899., str. 2.

Ovim radom obuhvaćeno je razdoblje od sama kraja 19. stoljeća do 1914. godine i početka Velikog rata, uz osvrt i na nešto ranije razdoblje kako bi se mogla pratiti nadogradnja i modernizacija lovranske luke. Cilj je rada prikazati transformaciju lovranske luke u razdoblju najintenzivnije turističke djelatnosti, što je bio rezultat rastućeg broja turista na lovranskom području. U radu je korištena objavljena literatura koja tematizira različite aspekte lovranskog razvoja iz povijesne, kulturne i turističke perspektive te literatura koja se odnosi na širi kontekst grada Lovrana. Razvoj lovranske luke dosad je slabo obrađen; podatke o luci nalazimo segmentarno u pojedinim djelima, dok nedostaju radovi koji se detaljnije bave njezinim razvojem u ovome razdoblju, posebice krajem 19. stoljeća. U Državnom arhivu u Rijeci čuva se gradivo koje sadrži projektnu dokumentaciju nadogradnje luke između 1907. i 1914. godine na talijanskom jeziku, a sastoji se od dnevnika građevinskih radova na luci realiziranih od 1907. do 1909. godine, projektne dokumentacije iz godina 1911. i 1913., kada se planiralo produljenje i proširenje postojećeg i gradnja velikog gata, te dokumentacije iz 1914. godine u vezi s izgradnjom gata za pristajanje brodova na sjevernoj strani luke. Među dokumentima se nalaze vrijedni građevinski spisi, detaljni troškovnici i izmjere, situacijski planovi i nacrti. Kako bi se nadopunili postojeći arhivski izvori, ovdje su korišteni i onovremeni novinski članci iz kojih možemo pratiti međuovisnost razvoja lovranske turističke industrije i gradske luke krajem 19. i 20. stoljeća. U obradi teme primijenjene su metoda analize i sinteze postojeće literature, arhivskog gradiva i novina, metoda deskripcije, a u konkretizaciji zaključka korištena je metoda generalizacije. Tematika je važna za lokalnu povijest i bolje razumijevanje utjecaja nove privrede na pojedine sastavnice gradskog života, u ovom slučaju gradske lučice, stoga je navedenu problematiku svakako potrebno detaljnije istražiti i sagledati iz različitih znanstvenih perspektiva.

Početak planskog razvoja turizma u Lovranu

Lovran je još od 1813. godine, zajedno s ostatkom Istre, bio pod upravom austrijske vlasti (vrijeme takozvane druge austrijske uprave) u sklopu pokrajine Austrijsko Primorje, koja je bila pod upravom Gubernija za Primorje od 1814. do 1850. godine. Primorje je bilo podijeljeno na riječki, tršćanski i gorički okrug, a svaki od njih dalje na kotareve i općine. Kotar Lovran nalazio se u riječkom okrugu do 1822. godine, kada je postao dio novog okruga Pazin, a od

1827. godine ukinut je lovranski kotar i zajedno s Kotarom Kastav spojen u Kotar Volosko. Za ovaj je rad relevantno razdoblje druge polovice 19. stoljeća, kada je izvršena reorganizacija vlasti i Istra postala markgrofovija, stekla pravo na vlastiti sabor te bila pod upravom Namjesništva u Trstu. Od 1850. godine Lovran je imao općinsku samoupravu, a teritorijalna se nadležnost općine mijenjala tijekom godina. Tako je od 1818. do 1869. godine u svom sastavu imala podopćine Lovran, Opić, Sv. Frančišk, Tuliševica, Kali i Draga. U idućim godinama osnovana je takozvana Ujedinjena općina Lovran, Mošćenice i Brseč sa sjedištem u Lovranu. Uz manje izmjene, takvo se stanje zadržalo do 1914. godine, kada su, zbog novonastale ratne situacije, smanjene ovlasti lovranske općinske samouprave.⁶

Osim reorganizacije vlasti, u drugoj polovici 19. stoljeća u Primorju dolazi do razvoja i modernizacije prometne infrastrukture. Najprije je 1873. godine izgrađen odvojak željezničke pruge Beč – Trst kod Pivke u Sloveniji koji se nastavljao do Kvarnera, a zatim je u pogon stavljena željeznica od Zagreba do Rijeke.⁷ Pomorska veza s obližnjim mjestima postojala je stoljećima ranije, a od polovice 19. stoljeća uvedena je parobrodarska linija koja je spajala susjedna mjesta na istočnoj obali Istre s otocima i Rijekom.⁸ Godine 1884. izgrađena je cesta uz morskobalu od Lovrana do Voloskog i Rijeke, čime se znatno skratilo putovanje između mjesta.⁹ Uslijed izgradnje navedenih željeznica i cesta te veće povezanosti Lovrana sa susjednim naseljima i širim zaleđem stvoreni su preduvjeti za daljnji razvoj mjesta. Nakon obližnje Opatije, prepoznat je potencijal i lovranskog kraja kao mjesta povoljna za odmor i liječenje, a zanimljiva zbog njegove srednjovjekovne jezgre i vizure malog ribarskog mjesta. U Beču je 1893. osnovano Dioničko društvo „Quarnero“ radi razvijanja i preobrazbe Lovrana u turističku i lječilišnu oazu, a već iduće godine njegov prvi potez bila je kupnja obalnog područja od lovranske luke do obližnjeg naselja Ike, koje je bilo u vlasništvu Oblasnog

⁶ Okrug je vodio brigu o unapređivanju gospodarstva, sigurnosti i rješavanju sporova, kotar je izvršavao naloge okruga, a općine su upravljale svojom imovinom i bile podređene kotaru i okrugu. Vidi u: Beuc, Ivan, *Povijest institucija državne vlasti Kraljevine Hrvatske, Slavonije i Dalmacije*, Pravni fakultet Zagreb, Zagreb, 1985., str. 327; Zakošek, Boris, „Pregled arhivalija Lovranštine do 1945. u Državnom arhivu u Rijeci“, *Zbornik Lovranščine*, knj. 1, 2010., str. 27 i 28.

⁷ Babić, Nataša, *Oprostite... a kako do vrha Učke?*, Hrvatski muzej turizma, Opatija, 2015., str. 31.

⁸ Peršić, Mirjana, *Lovran – turizam i graditeljstvo: turistička arhitektura u Lovranu na prijelazu iz 19. u 20. stoljeće*, Adamić, Rijeka, 2002., str. 18.

⁹ Isto, str.16.

kapitanata Volosko, a kupljeno radi izgradnje pristupačnog obalnog puta i raskošnih vila. Izrada planske dokumentacije označila je početak planskog razvoja turizma.¹⁰ Daskora je osnovana građanska inicijativa „Društvo za poliepašanje u Lovranu“ s ciljem zasađivanja i brige o vegetaciji, uređenja parkova, paviljona i svega što bi uljepšalo izgled Lovrana.¹¹ Godine 1895. u Lovranu se nastanjuje liječnik Albin Eder, osoba koja će iduća dva desetljeća provesti u brojnim nastojanjima prema modernizaciji i revitalizaciji gradića te pokretanju raznih inicijativa i projekata, čime je u konačnici zaslužio naziv oca lovranskog turizma.¹² Svoj je doprinos dao i pri izgradnji zajedničkog gravitacijskog vodovodnog sustava 1897. godine, koji je s izvora na planini Učki dopremao vodu za općine Lovran, Volosko-Opatija i Veprinac. Radovi su zaživjeli zahvaljujući zalaganju Društva južnih željeznica i Dioničkog društva „Quarnero“.¹³

Bitan čin u početnim nastojanjima razvoja lovranskog turizma bilo je održavanje sjednice Poglavarstva Općine Lovran 1898. godine, kada su prihvaćene smjernice razvoja budućeg lječilišta te donesena odluka da se Zemaljskom odboru Markgrofovije Istre uputi zahtjev za izradu zakonskih akata u vezi s osnivanjem lječilišnog mjesta Lovrana.¹⁴ Zemaljski je odbor donio propise o uređenju lječilišnog okruga Lovran, odnosno obalnog prostora od potoka Banine u Iki do potoka Cesare u Medveji s pripadajućom unutrašnjosti

¹⁰ Isto, str. 18.

¹¹ Simper, Sanja, „Povijest lječilišta u Lovranu potkraj 19. i na početku 20. stoljeća“, *Zbornik Lovranščine*, knj. 1, 2010., str. 92.

¹² Dr. Albin Eder bio je austrijski liječnik koji je od 1895. do 1916. godine živio u Lovranu i vrlo intenzivno radio na razvoju Lovrana, kao atraktivne morske i planinske turističke destinacije. Detaljnije vidi u: Karić, Maja, „Ostavština dr. Albina Edera u zavičajnoj zbirci Hrvatskog muzeja turizma“, *Zbornik Lovranščine*, knj. 1., 2010., str. 69–87.

¹³ Zakošek, Boris, *Opatijski album – dugo stoljeće jednog svjetskog lječilišta*, Državni arhiv u Rijeci, Rijeka, 2005, str. 21.

¹⁴ U vezi s početkom lovranskog lječilišnog turizma spominje se godina 1898. koju su mnogi autori uzimali za godinu kada je Lovran službeno postao lječilište prilikom proglašenja Zakona o temeljnim propisima za uređenje lječilišta od strane Zemaljskog sabora Markgrofovije Istre u Puli. Istraživanjem se pokazalo da je do konačnog proglašenja došlo tek 1909. godine jer je lokalnoj vlasti Lovrana uvjetovano izvršavanje neophodnih zahvata na komunalnoj infrastrukturi, a u svrhu zadovoljavanja zakonom propisanih zdravstveno-higijenskih standarda. Općina je morala odraditi određene preinake i pridržavati se izvršavanja zadanih ciljeva kako bi proglašenje lječilišta bilo i službeno, što znači od strane Carsko-kraljevskog namjesništva. Trebalo je uvesti službu općinskog liječnika i sanitarnog inspektora, graditi bolnicu, premjestiti staro groblje dalje od gradske jezgre, donijeti lječilišni pravilnik te poraditi na stvaranju zadovoljavajućih sanitarnih uvjeta i izgradnji funkcionalne komunalne infrastrukture. Vidi u: Simper, Sanja, nav. dj., str. 98.

udaljenosti jedan kilometar.¹⁵ Nakon prihvaćanja prijedloga Namjesništvo se obratilo Ministarstvu unutarnjih poslova te naposljetku i caru za potvrdu i donošenje zakona.¹⁶ Ipak, bilo je potrebno ispuniti određene zahtjeve, poput saniranja odvodnje zbog neugodnih mirisa u mjestu i rizičnih zdravstvenih uvjeta, što je određeno dekretom Namjesništva u Trstu 1898. godine. Općinsko poglavarstvo dobilo je zadatak izgradnje sustava odvodnje i priključenje kuća na planirani kanalizacijski kolektor.¹⁷

Radovi na proširenju gradske luke krajem 19. i u prvim godinama 20. stoljeća

Kako su navedene promjene utjecale na lovransku luku? Luka je dijelila sudbinu gradića i prilagođavala se novonastalim društvenim i gospodarskim promjenama. Iz godine 1879. sačuvana je karta Lovrana i njegove luke izrađena po narudžbi Pomorske uprave u Trstu (*Slika 1.*). Na karti se jasno vidi stara gradska jezgra Lovrana, zatvorena tipa i ovalna oblika. Južno od gradske jezgre smještena



Slika 1. Karta Lovrana iz 1879. godine (HR-DARI-46, spisi *Vorprojekt für den Bau einer Landungriva in Lovrana*)

¹⁵ Isto, str. 93.

¹⁶ Isto, str. 95.

¹⁷ Kostelac, Melinda, *Povijest liburnijske vodoopskrbe i odvodnje*, Komunalac, Opatija, 2009., str. 227.

je gradska lučica i uočava se stanje njene izgrađenosti do navedene godine, odnosno gat na starijem dijelu lučice. Vidljiva je i crkvice Sv. Trojstva s grobljem, jedini sakralni objekt Lovrana koji se nalazi izvan jezgre naselja. Nadalje, jasno se može uočiti prirodna stjenovita obala. Na karti su plavom i crvenom bojom ucrtane i linije koje označavaju kasniju izgradnju, s obzirom na to da je karta poslužila pri izradbi planova izgradnje luke početkom 20. stoljeća, kada su ucrtani noviji dijelovi. U tom razdoblju prije nadogradnje luka je zacijelo više koristila domicilnom stanovništvu i bila prilagođena parobrodarskoj liniji koja je tu postojala jer je broj dolazaka izletnika iz okolice bio znatno manji nego u idućim godinama. Ipak, brojne promjene, modernizacija i graditeljski pothvati nisu zaobišli ni luku. Najprije su se u njenoj neposrednoj blizini izgradili popratni sadržaji bez kojih nije mogla ostvariti svoje glavne funkcije. Iako za određene zgrade ne postoji dokumentacija o izgradnji, vrijeme nastanka može se smjestiti krajem 19. stoljeća, kao što je to slučaj s novom i za luku vrlo važnom ribarnicom.¹⁸

Za razvoj luke bila je značajna parobrodarska linija Ugarsko-hrvatskog dioničarskog pomorskog parobrodarskog društva sa sjedištem u Rijeci („Ungaro-Croata“, osnovano još 1891. godine).¹⁹ Najučestalija linija bila je upravo ona iz Lovrana, preko Opatije i do Rijeke. Prije Prvog svjetskog rata parobrodi su na toj liniji plovili dvaput dnevno, a u nekim danima čak i tri puta te je postojala i dodatna linija za prijevoz tereta. Putovalo se iz drugih područja na izlet i odmor u Opatiju i Lovran, a gosti iz tih gradića odlazili su u Rijeku ili iz zabave plovili i razgledavali obalu.²⁰ Za utvrđivanje stanja izgrađenosti luke i novonastalih promjena u njenu izgledu mogu poslužiti postojeće razglednice naselja, koje su s vremenom i povećanjem ugleda Lovrana kao lječilišta nastajale u sve većem broju. Na razglednici (*Slika 2.*) s kraja 19. stoljeća može se uočiti stanje gata u gradskoj lučici, koji je mogao primiti tek manji broj brodova i plovila manjih dimenzija. Proširenje luke zasigurno je postalo nužno s obzirom na to da je od prvog bilježenja broja gostiju u Lovranu 1897. godine do prvih godina novog stoljeća broj posjetitelja znatno porastao (*Slika 5.*). U tim prvim godinama praćenja dolazaka gostiju najveći porast broja turista može se uočiti između 1901. i 1902. godine. Stoga je lako zaključiti da je proširenje luke bilo potrebno

¹⁸ Zakošek, Boris, *Opatijski album – dugo stoljeće jednog svjetskog lječilišta*, str. 21.

¹⁹ Mendeš, Nikša, „Parobrodarske veze Senja i Rijeke do završetka Prvog svjetskog rata“, *Senjski zbornik*, knj. 38, 2011., str. 198.

²⁰ U listu *Naša sloga* nalazi se raspored parobrodarske linije, počevši od godine 1901.

ulazu u luku²⁴, što ukazuje na značajnu cirkulaciju ljudi koji su svakodnevno boravili ili prolazili lukom. Sljedeći planovi razvoja luke i za iduće godine mogu se iščitati iz nekoliko novinskih članaka. Tako se u članku iz 1904. godine raspravlja o državnom proračunu za 1905. godinu, kojim su predviđena nedovoljna financijska sredstva za javne radove i poboljšanje gospodarskog položaja istarskih mjesta. Predstavljen je primjer Opatije, tada već poznatog lječilišta s velikim brojem posjetitelja i gradskom lukom s neodgovarajućom infrastrukturom. Navodi se nužnost proširenja i modernizacije gradske luke uslijed povećana morskog prometa.²⁵ Iz članka se može razabrati da je problem prisutan već duže vrijeme. U navedenoj godini lovranska luka bila je u povoljnijem položaju jer je unutar državnog proračuna za izgradnju i na prijedlog Ministarstva financija za gradnju luke izdvojen iznos od 17.000 kruna kao zadnja rata,²⁶ što upućuje na to da se radilo na nadogradnji lučice. Uspoređujući poznate podatke s razglednicom mjesta iz 1904. godine (Slika 3.), uočava se južni dio luke još uvijek sastavljen



Slika 3. Lovranska luka 1904. godine
(<https://kolekcionar.eu/articles.php?id=5034>,
preuzeto 1. kolovoza 2017.)

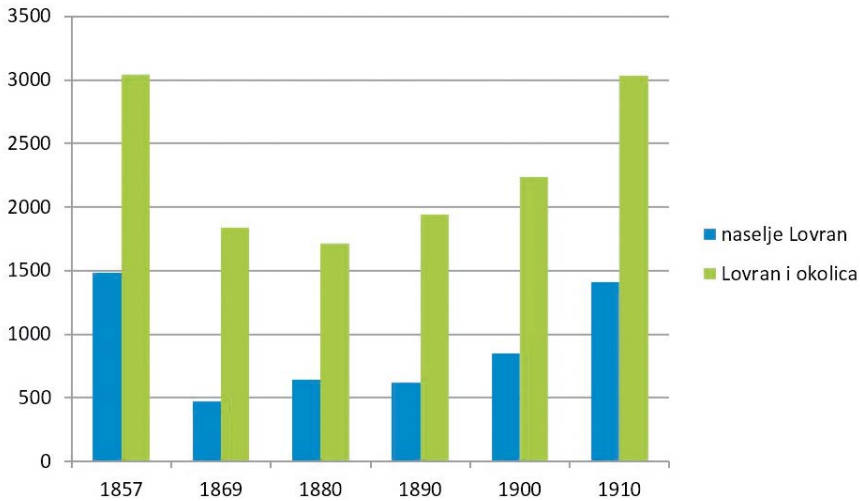
od prirodnih stijena i bez većih intervencija na izgradnji pristaništa. U sljedećim godinama (Slika 5.) nastavljen je rast broja lovranskih posjetitelja, što je utjecalo na razvoj naselja kao sve značajnijeg turističkog odredišta. Tomu svjedoči boravak izaslanstva Lovrana 1905. godine u Trstu kod novog namjesnika i zalaganja da se Lovran proglasi javnim klimatskim lječilištem.²⁷ Iz iste godine jedan članak upozorava na rastući broj turista i nepostojanje luke na liburnijskoj obali koja bi mogla primiti sve brodove i zaštititi ih od loših vremenskih prilika. Navodi se da se u Lovranu gradi veća luka, „ali koja nema osobito sreće, jer koliko se sagradi toliko zlo vrijeme uništi, što je znak da ljudi koji čine nacрте, ne savjetuju se sa tamošnjim

²⁴ Kostelac, Melinda, nav. dj., str. 230.

²⁵ „Za naše potrebe“, *Naša sloga*, 9. prosinca 1904., str. 3.

²⁶ „Razne primorske viesti – Iz državnog proračuna ceste i vodogradnje u Istri“, *Naša sloga*, 22. prosinca 1904., str. 5.

²⁷ Blažević, Ivan, *Povijest turizma Istre i Kvarnera*, Otakar Keršovani, Opatija, 1987., str. 107.



Slika 4. Popis stanovništva Lovranštine 1857.–1910. godine
(„Naselja i stanovništvo Republike Hrvatske 1857.–2001.“,
Državni zavod za statistiku, www.dzs.hr, zadnji put mijenjano 14. srpnja 2017.,
preuzeto 1. kolovoza 2017.; grafikon izradila J.B.)

ljudima, da ih o odnošajima upute...“.²⁸ Ipak, modernizacija mjesta nastavljena je na drugim područjima, pa su 1906. godine izgrađene nova tržnica i ljekarna, a iduće je uvedena javna električna rasvjeta²⁹, što je podignulo kvalitetu življenja. Uspostavljena je pošta, uvedeni su telefon i telegraf,³⁰ izvršeno je popločenje ulica, uređivanje javnih puteva³¹ te izgradnja kupališnih zgrada.³²

Projekti proširenja lovranske luke 1907.–1914.

U tisku iz travnja 1907. godine zabilježen je napredak lovranskog odmarališta kroz prizmu dolazaka uglednih gostiju poput bečkog gradonačelnika dr. Karla Luegera te njihova zadovoljstva lovranskom turističkom ponudom. Uz to se izražava potreba za daljnjim ulaganjem u razvoj naselja. U istom broju spominje se rušenje opatijskog pristaništa uslijed oluje te nezadovoljstvo javnosti glede nepoduzimanja nužnih mjera i neostvarivanja dogovorenih građevinskih radova.³³ Na slično stanje nailazimo u Lovranu u kolovozu

²⁸ „Za gradnju mula u mošćeničkoj Dragi“, *Naša sloga*, 1. siječnja 1905., str.2.

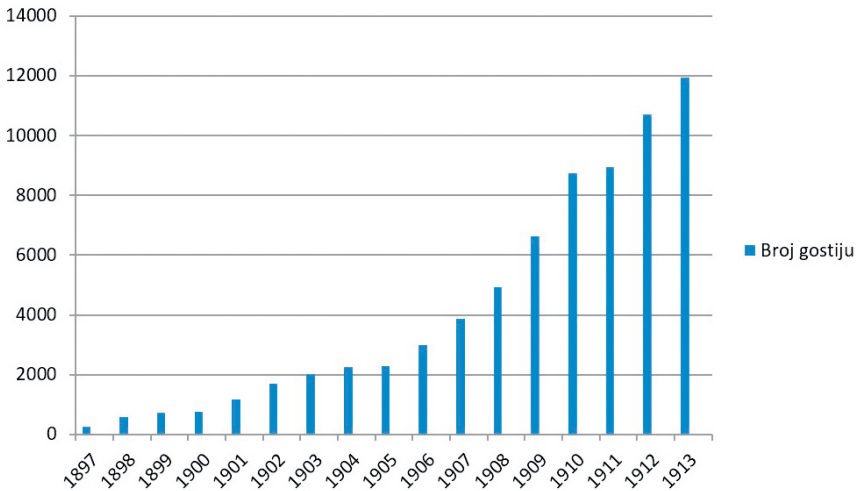
²⁹ Peršić, Mirjana, nav. dj., str. 23.

³⁰ Na i mj.

³¹ Kos, Mirjana, „Počeci izgradnje kupališnih mjesta s osvrtom na lovranska kupališta početkom 20. stoljeća“, *Zbornik Lovranščine*, knj. 1, 2010., str. 185.

³² Isto, str. 186.

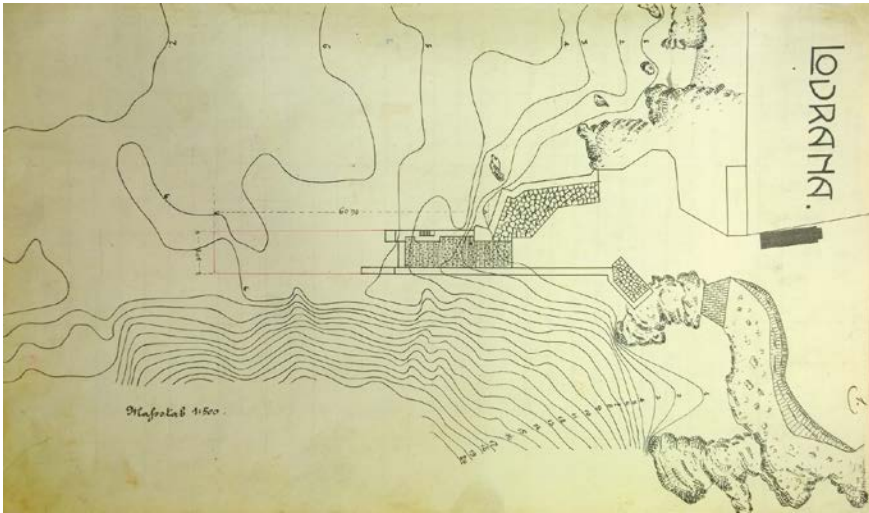
³³ „Voloski kotar – Gostovi u Istočnoj Istri“, *Naša sloga*, 9. travnja 1907., str. 2.



Slika 5. Broj turista u Lovranu od 1897.–1913. (Podaci iz: Seis, Eduard, *Der Sommer- und Winterkurort Lovrana an der oesterr. Riviera*. Herausgegeben von der Kurkommission, Lovrana, 1914., str. 7; grafikom izradila J.B.)

1907. godine, gdje su već nekoliko godina uzastopno zimske oluje uništile sve što je tijekom ljeta izgrađeno u luci. Članak se nadovezuje na stanje opatijske luke, koja i dalje stoji uništena zbog izostanka intervencije pomorske vlasti, sporih radnika i nezainteresiranosti lokalne vlasti zbog velikih troškova potrebnih za građevinske pothvate.³⁴ U Državnom arhivu u Rijeci nalazi se projektna dokumentacija lučkih radova od 1907. godine. Datum 20. srpnja 1907. godine označava početak radova koje je potpisao inženjer Carlo Pichler, uz izvođača radova Michela Pessela, a sve odluke u vezi s izgradnjom bile su u nadležnosti Pomorske uprave u Trstu. Radovi su u prvoj fazi izvođeni do kraja travnja 1908. godine, a nakon dulje stanke i uz potporu ministarstva trgovine nastavljeni su od 10. studenoga 1908. sve do 20. veljače 1909. godine, što mogu posvjedočiti detaljno vođeni dnevници rada. Prema situacijskim planovima i nacrtima uočava se kako se u tom razdoblju gradio gat južno od dotad postojećeg pristaništa. Na planu (*Slika 6.*) uočavaju se radovi izvođeni ranijih godina, za koje postoje navodi u tisku, no kako je ranije spomenuto, zasad nije pronađena građevinska dokumentacija koja bi mogla rasvijetliti tijek tih ranijih građevinskih pothvata. Ono što možemo primijetiti na prikazu jest preuređenje dijela prirodne, stjenovite obale uz mjesno groblje te početne radove pri izgradnji novog gata. Projektna dokumentacija iz 1907. godine ukazuje na planiranje njegova

³⁴ „Za luku u Opatiji“, *Nаша sloga*, 29. kolovoza 1907., str. 2.



Slika 6. Plan nadogradnje luke Lovran 1907. godine – tlocrt (HR-DARI-46, unutar *Giornale edile, prolungamento molo – Lovrana 1907.-08.*)

produljenja, a sadrži detaljne nacрте i složene izračune ukupne potrošnje materijala u vezi s gradnjom luke. U dva dnevnik gradnje navodi se profil i broj potrebnih radnika za izvršenje tih složenih radova, a među njihovim imenima prepoznajemo osobe hrvatskog i talijanskog porijekla, dok je dnevnik svakodnevno vođen kroz dulji niz mjeseci. Od radova navode zidanje i betoniranje obale, nasipavanje kamenog materijala ispod i iznad površine mora, postavljanje privezišta s bitvama i sve ostale kompleksne postupke prilikom izgradnje gata takva tipa.³⁵ Radovi na proširenju luke i izgradnji novog gata bili su nužni u ovom razdoblju jer stara lučica nije imala dovoljan kapacitet za primitak većeg i modernijeg brodovlja. Budući da je starijem dijelu luke nedostajao prostor za proširenje, južni dio postao je logično mjesto nadogradnje.

Nadalje, u članku lista *Naša sloga* navedena je rasprava na Carevinskom vijeću u Beču 26. listopada 1909. godine o proračunu za 1910. godinu, kojim su predviđene financije i za obnavljanje luka na Kvarneru. Izdvojena sredstva bila su namijenjena obnovi i izgradnji luka u Voloskom, Opatiji, Mošćeničkoj Dragi te određenim lukama u Istri i na Cresu. Ističe se potreba za obnavljanjem i pronalaženjem sredstava za popravke i u drugim lukama, a Lovran se uzima kao primjer luke gdje se „već više godina gradi, al se je malo sagradilo.“

³⁵ Državni arhiv u Rijeci, HR-DARI-46, *Governo marittimo-Fiume (Lovran 1907.-1914.)*, kutija 917, knjiga *Giornale edile – prolungamento molo, Lovrana 1907/08*; knjiga *Giornale edile del lavoro di ultimazione del prolungamento del molo di Lovrana*, dal 10 novembre 1908 al 20 febbraio 1909.

Time se apelira na odluke Carsko-kraljevske pomorske vlade u Trstu i ministarstva trgovine u vezi s donošenjem proračuna s predviđenim sredstvima za obnavljanje i izgradnju luka.³⁶ Nešto ranije nastao članak (kolovoz 1909.) iz *Riečkog novog lista* na primjeru Opatije objašnjava važnost parlamenta koji odobrava potrebna novčana sredstva i bez čije odluke ne može započeti izvođenje radova.³⁷ Također, početkom 20. stoljeća dr. Eder sastavio je Koncept dopisa Državnom namjesništvu u Trstu o razvoju Lovrana kao lječilišnog centra (čuva se u Muzeju hrvatskog turizma u Opatiji), u kojem apelira na nadležne državne institucije za pružanje financijske pomoći Lovranu jer općina nije u stanju samostalno snositi izdašne troškove lučkih građevinskih radova i zaključuje kako bi bilo „...stvarno nepravedno sve to zahtijevati od općine jer zbog tih novih ulaganja već su nameti narasli na 148% i ne može se općinu koja je zapravo siromašna prisiliti na još veća davanja. Sve što još manjka jednom lječilištu, tražiti od općine nije moguće...“³⁸

U međuvremenu su se bolje prilike pokazale u vidu puštanja u pogon Male električne željeznice od Matulja do Lovrana u veljači 1908. godine, i to nakon višegodišnjih planiranja i pokušavanja. Tramvaj je olakšavao prijevoz putnika od željezničke postaje u Matuljima do Voloskog, Opatije i Lovrana. Na udaljenosti od 12 kilometara i 30 stanica putovalo se jedan sat. Tramvaj je doskora postao turistička atrakcija s obzirom na to da je predstavljao priliku za potpunije razgledavanje okolice.³⁹ To je zasigurno jedan od elemenata koji su ubrzali postupak proglašenja Lovrana lječilištem 1909. godine i donošenja *Lječilišnog pravilnika*, čime je oformljeno Lječilišno povjerenstvo⁴⁰ kao upravni organ. Porastom gostiju i sve snažnijim razvojem Lovrana niknula je izvrsna ideja o prometnom povezivanju Lovrana i planine Učke zupčanom željeznicom kakve su tada postojale u alpskim turističkim odredištima. Nositelj ove za-

³⁶ „Lučke radnje predviđene u proračunu za 1910. na obalah Kvarnera“, *Naša sloga*, 4. studenoga 1909., str. 1.

³⁷ „Za uređenje opatijskog mula“, *Riečki novi list*, 6. kolovoza 1909., str. 2.

³⁸ Deželić, Mladen, „Liječnik dr. Albin Eder i njegov doprinos razvoju zdravstva u Istri u razdoblju od godine 1892. do 1916.“, *Medicina*, god. 22, br. 3, 1986., str. 117–118.

³⁹ Detaljnije o Maloj električnoj željeznici vidi u: Zakošek, Boris, „Opatijski tramvaj“, *Sušačka revija*, br. 61, 2008., str. 79–84.

⁴⁰ Bilo je sastavljeno od stručnjaka raznih profila, kao što su liječnici, odvjetnici, općinski načelnik, zastupnici vlasnika vila, hotela i pansiona i drugi. Za razvoj turističkog Lovrana veliku ulogu imao je dr. Albin Eder, koji je bio ugledan liječnik i predsjednik Lječilišnog povjerenstva za Iku i Lovran do svoje smrti 1916. godine. Detaljnije o sastavu Povjerenstva i njegovoj nadležnosti vidi u: Simper, Sanja, nav. dj., str. 103; Babić, Nataša, nav. dj., str. 23.

misli bio je dr. Eder, koji je razradio detaljan plan njene realizacije. Radilo se o projektu gradnje željeznice na parni, kasnije električni pogon duge 10 kilometara, koja bi predstavljala posebno atraktivnu i jedinstvenu turističku ponudu. Tijekom 1911. godine na najvišem vrhu Učke Vojaku izgrađen je vidikovac, no glavni problem bili su visoki troškovi i neisplativost.⁴¹ Iako je ranije ministarstvo željeznica dalo dozvolu bečkoj građevinskoj tvrtki „Unionbaugesellschaft“ za odrađivanje tehničkih predradnji u roku jedne godine, financijska pomoć Pokrajinske vlade Markgrofovije Istre i Namjesništva u Trstu nikad nije pristigla⁴² te ideja nikad nije postala stvarnost.

Nadalje, u blizini luke izgrađeni su novi sadržaji. Sjeverno od groblja i crkvice sagrađena su tri prodajna kioska, objekti s trgovinama i sobama te pansion „Mira l'onda“.⁴³ Novine su tada pisale da „u zadnje dane dolaze ovamo radje visoki gosti nego li u susjednu Opatiju, gdje obično sve vrvi od židova i bečkih i madjarskih.“⁴⁴ Nabrajaju se ugledni gosti iz visokih političkih krugova, što ukazuje na sve veći značaj lovranskog lječilišta. U turističkom vodiču s početka 20. stoljeća opisana je živost lovranske luke: „Stara lovranska luka – položena neposredno pred samom zgradom koja trenutačno daje prostor carskoj pošti – daje jedan nadasve slikovit prizor. Ona je gotovo uvijek popunjena obalnim vozačima, malim najamnim čamcima i ribarskim barkama...“⁴⁵ U atmosferi brzorastućeg i sve modernijeg lječilišta te porastom stanovništva i stranih gostiju ponovno se javlja potreba za izradom projekta koji bi mogao zadovoljiti potrebe gostiju iz elitnog društva, ali i potrebe domaćeg stanovništva. U prilog tome govori projektna dokumentacija proširenja i produljenja lovranskog pristaništa, predložena u travnju 1911. godine. U potpisu je ponovno inženjer Carlo Pichler (*Slika 7.*), a priloženo je i mišljenje viših natičkih inspektora o potrebi nadogradnje gata u Lovranu, napisano njemačkim jezikom. U mišljenju se obrazlaže da je zbog povećanja obalnog prometa potrebno nadograditi, odnosno proširiti luku, ali time dobiti i lukobran radi zaštite plovila od nepovoljnih vremenskih uvjeta, misleći na nalete juga i jake udare mora. Mišljenje je napisano 15. svibnja 1911. godine, a u potpisu stoji inženjer Jülg. Osnovna

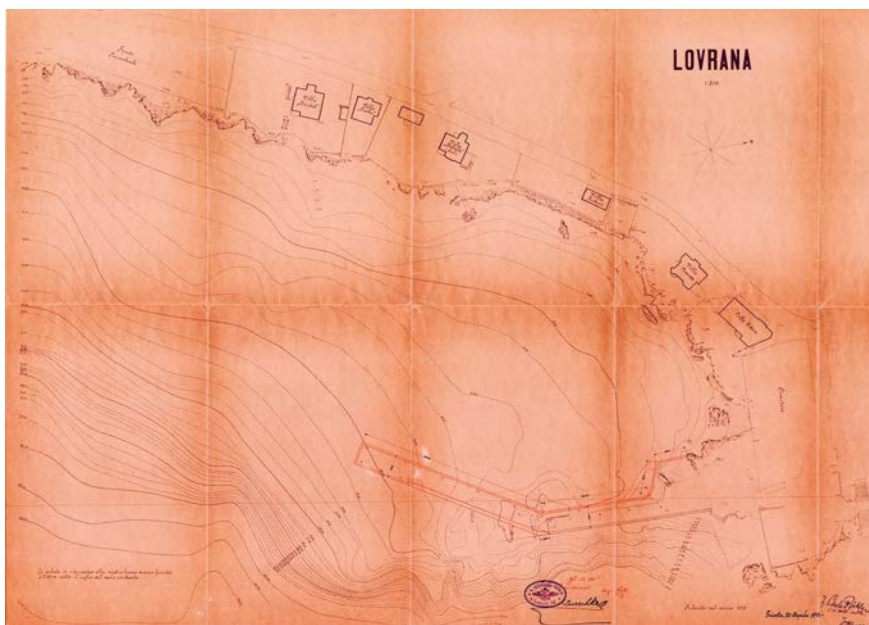
⁴¹ Babić, Nataša, nav. dj., str. 34–44.

⁴² „Voloski kotar – Uspinjača iz Lovrana na Učku“, *Naša sloga*, 21. listopada 1909., str. 2.

⁴³ Lozzi Barković, Julija – Barković, Boris, „Lovranski mandrač na prijelomu 19. i 20. stoljeća“, *Zbornik Lovranščine*, knj. 2, 2012., str. 120.

⁴⁴ „Pogled po Primorju – Iz Lovrana“, *Naša sloga*, 19. listopada 1911., str. 3.

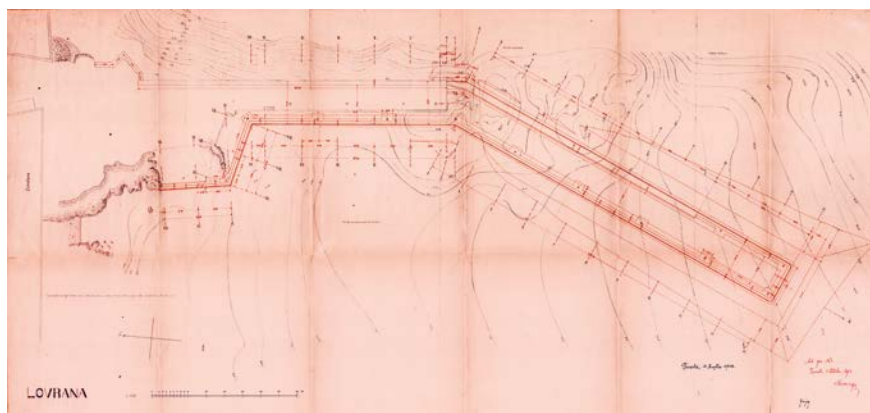
⁴⁵ Eterović, Igor, „Lovranski turistički vodiči Eduarda Seisa kao povijesni izvori“, *Zbornik Lovranščine*, knj. 1, 2010., str. 174.



Slika 7. Tlocrt plana produljenja i proširenja lovranskog novog pristaništa 1911. godine (HR-DARI-46, spisi *Progetto pell' allargamento e prolungamento del molo-diga nei porto di Lovrana*)

namjera bila je proširenje i produljenje dotada izgrađena gata te obnova postojećeg popločenja i gradnja operativne obale. Kao i u ranije nastaloj dokumentaciji, i ovdje su detaljno navedeni svi potrebni radovi prilikom produljenja linije obale i povećanja površine luke. Iz nacrtne dokumentacije mogu se razabrati dijelovi koji su sagrađeni prilikom ranijih građevinskih radova. Iz ovih je nacrtu vidljivo da je prilikom ostvarenja prijašnjeg projekta, dovršena u veljači 1909. ili možda naknadnim nezabilježenim radovima na luci, izgrađen gat na koji se sada planiralo nadograditi mnogo veći i nešto širi, koji je lovranskoj luci dao potpuno novu vizuru.⁴⁶ To je dotad bilo najbolje rješenje i odgovaralo je prostornim uvjetima luke te mogućnostima njene nadogradnje. Gradnja velikog gata bila je vrlo izdašan projekt i među dokumentacijom se nalazi troškovnik u kojem se navodi ukupni iznos od 290.000 kruna. Ta zamisao nije realizirana, a može se zaključiti da su upravo izdašna sredstva i vjerojatno nedovoljno ulaganje nadležnih vlasti doveli do odgađanja tog zanimljivog projekta. Unatoč tome u luci je i dalje bilo vrlo živo te je nastavljena

⁴⁶ Državni arhiv u Rijeci, HR-DARI-46, *Governo marittimo-Fiume (Lovran 1907.-1914.)*, kutija 917, knjiga *Progetto pell' allargamento e prolungamento del molo-diga nei porto di Lovrana*, 20.IV.1911.



Slika 8. Tlocrt s prikazom plana izgradnje novog lovranskog gata 1913. godine (HR-DARI-46, spisi *Progetto del lavoro di allargamento e prolungamento del molo-diga nel porto di Lovrana, 1913.*)



Slika 9. Plan izgradnje istočne operative obale iz 1913. godine (HR-DARI-46, spisi *Vorprojekt für den Bau einer Landungriva in Lovrana*)

izgradnja smještajnih objekata. Izgrađen je prostor za koncerte i društvene skupove, što je bilo uobičajeno u lječilištima i služilo za zabavu gostiju, a to je zasigurno bio lijep prizor pri ulasku u luku.⁴⁷

⁴⁷ Lozzi Barković, Julija – Barković, Boris, nav. dj., str. 120.

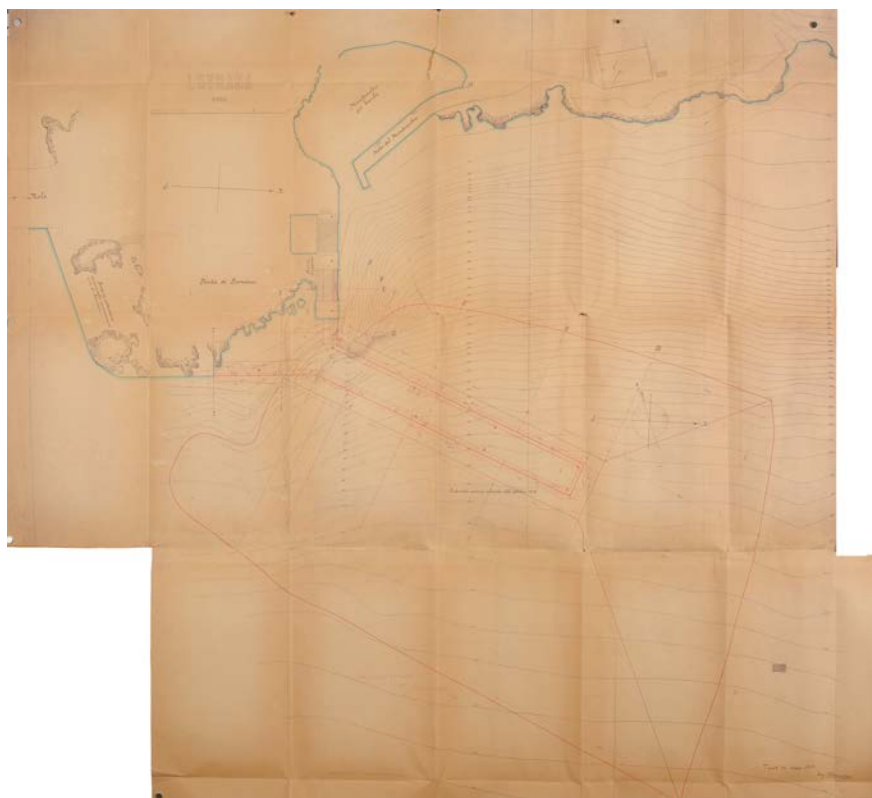
Od provođenja zamisli o velikom zaštitnom gatu u konkretnu realizaciju nije se odustalo ni u kasnijim godinama i stoga se 1913. godine ponovno pristupilo planiranju produljenja i proširenja novog lovranskog gata, čemu svjedoči sačuvana projektna dokumentacija s ugovorima, posebnim administrativnim uvjetima i posebnim uvjetima



Slika 10. Stanje izgrađenosti lovranske luke 1913. godine (<https://kolekcionar.eu/articles.php?id=5040>, preuzeto 1. kolovoza 2017.)

pomorskih građevinskih radova te troškovnikom (*Slika 8. i 9.*). Ondje se nalaze i detaljni nacrti izgradnje, tlocrti i presjeci. Također su detaljno navedene sve potrebne izmjere, potrebni materijali pri građevinskim radovima, a prema podacima iz troškovnika spominje se iznos od 228.378 kruna, što je nešto manje od iznosa ranijeg projekta za veliki gat. Uz to je planirana betonizacija istočne operative obale luke,⁴⁸ kako bi se dobio dodatni iskoristiv prostor luke za pristajanje, no ni on nije realiziran. Možemo samo pretpostaviti da je glavni razlog ponovno nedostatak potrebnih financijskih sredstava. Podaci nam svjedoče da je ostvarivanje takva jednog projekta bilo nužno s obzirom na to da je iste godine zabilježeno 11.950 turista, što je ujedno i najveći broj posjetitelja od početka razvoja turizma u Lovranu. Svakako bi posjedovanje novog modernog gata omogućilo bolje prihvaćanje gostiju i još veći prosperitet naselja, a tome bi pridonio i gat kao vid zaštite luke. Unatoč nedostatku financijskih sredstava pomorska i lokalna vlast bile su svjesne važnosti daljnjeg ulaganja u mjesto i luku te se nastavilo s planiranjem i modernizacijom luke. Osmišljen je još jedan projekt koji je bio vezan uz obnovu gata za pristajanje na sjevernoj strani luke (*Slika 11.*). Projektna dokumentacija ukazuje na to da se radi o 1914. godini, a sadrži planove, nacрте, dokumente vezane uz administrativne, posebne i opće poslove te troškovnik. Ovdje se pristupilo uređenju sjeverne strane pristaništa, kao još jednog rješenja uvođenja dodatnih operativnih obala. Projekt je zanimljiv jer prikazuje dodatne mogućnosti nadogradnje

⁴⁸ Državni arhiv u Rijeci, HR-DARI-46, *Governo marittimo-Fiume (Lovran 1907.-1914.)*, kutija 917, knjiga Progetto pel lavoro di allargamento e prolungamento del molo-diga nel porto di Lovrana, 1913.



Slika 11. Plan izgradnje novog sjevernog gata ispred najstarijeg dijela luke 1914. (HR-DARI-46, *Progetto generale pella costruzione di un molo d'approdo nel porto di tramontana di Lovrana*)

luke. Odobren je u Trstu u ožujku 1914., no ostao je nerealiziran,⁴⁹ vjerojatno zbog neodobrenih velikih novčanih sredstava za početak bilo kakve izgradnje, ali i sve složenijeg društveno-političkog stanja 1914. godine.

Pred Prvi svjetski rat Lovran je raspolagao s dva kupališta, jednim sanatorijem, jednom ljekarnom i imao devet liječnika⁵⁰ te šest hotela i petnaest pansiona,⁵¹ što je zavidno ako osvijestimo veličinu mjesta Lovran i činjenicu da je navedeno izgrađeno u vrlo kratku vremenskom razdoblju, s obzirom na dugu povijest mjesta. U vrlo kratku vremenu stao je cijeli razvoj grada, a tako i njegove luke usli-

⁴⁹ Državni arhiv u Rijeci, HR-DARI-46, *Governo marittimo-Fiume (Lovran 1907.-1914.)*, kutija 917, knjiga *Progetto generale pella costruzione di un molo d'approdo nel porto di tramontana di Lovrana*, 1914.

⁵⁰ Blažević, Ivan, nav. dj., str. 184.

⁵¹ Seis, Eduard, *Der Sommer- und Winterkurort Lovrana an der oesterr. Riviera*, Herausgegeben von den Kurkommission, Lovrana, 1914., str. 43.

jed narušenih međunarodnih odnosa koji su rezultirali dotad neviđenim svjetskim sukobom.

Zaključak

Modernizacija i izgradnja prometne infrastrukture na širem istarskom i kvarnerskom području transformirali su ribarsko naselje sa srednjovjekovnom jezgrom u vrlo kratku razdoblju u privlačno turističko odredište za visoke društvene slojeve Monarhije. Ako uzmemo u obzir geografska i klimatska obilježja lovranskog područja, ne iznenađuje gospodarski preobražaj naselja i uspješnost njegove turističke industrije. Lovranska je luka dijelila sudbinu samog mjesta i razvijala se u skladu s njegovim novim identitetom, pa se tako primarna funkcija najfrekventnijeg dijela grada podređuje jačanju turističke industrije. U skladu s potrebama lječilišta pojavila se potreba za obogaćivanjem gradskih sadržaja, pa se i proširenje lovranske luke nametnulo kao prioritet, a radovi na lučkoj infrastrukturi bili su intenzivniji prvih godina 20. stoljeća. Potencijala nije nedostajalo, no planove lokalnih i stranih vizionara pomrsio je ljudski faktor, odnosno nerazumijevanje i kratkovidnost vlasti koja se uočavala u uskraćivanju financijskih sredstava nužnih za razvoj luka na kvarnerskom području, a istovremeno postavljanju brojnih složenih zahtjeva za osiromašenu općinu, a tako i prirodne sile, odnosno nepovoljne vremenske prilike.

Prilike za daljnji uspon lovranskog lječilišta i pribavljanje financija za novi izgled njegove luke bile bi moguće da je europska društveno-politička situacija početkom 20. stoljeća krenula u nekom drugom smjeru. Previranja prije i za vrijeme Prvog svjetskog rata zaustavila su daljnji razvoj lječilišta Lovran, a time su prestala i sva planirana ulaganja te pokušaji povećanja i modernizacije lovranske luke.

Izvori

1. Državni arhiv u Rijeci, HR-DARI-46, *Governo marittimo-Fiume (Lovran 1907.-1914.)*, kutija 917.
2. „Domaće i razne viesti – Iz Lovrana“, *Naša sloga*, 21. studenoga 1899., str. 2.
3. „Za naše potrebe“, *Naša sloga*, 9. prosinca 1904., str. 3.
4. „Razne primorske viesti – Iz državnog proračuna cesto i vodo-gradnje u Istri“, *Naša sloga*, 22. prosinca 1904., str. 5.
5. „Za gradnju mula u mošćeničkoj Dragi“, *Naša sloga*, 1. siječnja 1905., str. 2.
6. „Voloski kotar – Gostovi u Istočnoj Istri“, *Naša sloga*, 9. travnja 1907., str. 2.
7. „Za luku u Opatiji“, *Naša sloga*, 29. kolovoza 1907., str. 2.
8. „Voloski kotar – Uspinjača iz Lovrana na Učku“, *Naša sloga*, 21. listopada 1909., str. 2.
9. „Lučke radnje predviđene u proračunu za god. 1910. na obalah Kvarnera“, *Naša sloga*, 4. studenoga 1909., str. 1.
10. „Pogled po Primorju – Iz Lovrana“, *Naša sloga*, 19. listopada 1911., str. 3.
11. „Izleti po moru“ (rubrika), *Novi list*, 1900.
12. „Za uredjenje opatijskog mula“, *Riečki novi list*, 6. kolovoza 1909., str. 2.

Literatura

1. Babić, Nataša, *Oprostite... a kako do vrha Učke?*, Hrvatski muzej turizma, Opatija, 2015.
2. Beuc, Ivan, *Povijest institucija državne vlasti Kraljevine Hrvatske, Slavonije i Dalmacije*, Pravni fakultet Zagreb, Zagreb, 1985.
3. Blažević, Ivan, *Povijest turizma Istre i Kvarnera*, Otokar Keršovani, Opatija, 1987.
4. Bösze, Sándor, *Pomorska oblast za Ugarsko-hrvatsko primorje u Rijeci*, Državni arhiv u Rijeci, Rijeka – Kaposvár, 2011.
5. De Forbin, Claude, *Memoirs of the Count de Forbin, commodore in the navy of France (1731)*, New York Public Library, New York, 2011., <https://books.google.hr>, preuzeto 1. kolovoza 2017.
6. Deželić, Mladen, „Liječnik dr. Albin Eder i njegov doprinos razvoju zdravstva u Istri u razdoblju od godine 1892. do 1916.“, *Medicina*, god. 22, br. 3, 1986., str. 115–121.

7. Eterović, Igor, „Lovranski turistički vodiči Eduarda Seisa kao povijesni izvori“, *Zbornik Lovranščine*, knj. 1, 2010., str. 141–179.
8. Karić, Maja, „Ostavština dr. Albina Edera u zavičajnoj zbirci Hrvatskog muzeja turizma“, *Zbornik Lovranščine*, knj. 1, 2010., str. 69–87.
9. Kos, Mirjana, „Počeci izgradnje kupališnih mjesta s osvrtom na lovranska kupališta početkom 20. stoljeća“, *Zbornik Lovranščine*, knj. 1, 2010., str. 181–196.
10. Kostelac, Melinda, *Povijest liburnijske vodoopskrbe i odvodnje*, Komunalac, Opatija, 2009.
11. Lozzi Barković, Julija – Barković, Boris, „Lovranski mandrač na prijelomu 19. i 20. stoljeća“, *Zbornik Lovranščine*, knj. 2, 2012., str. 119–139.
12. Margetić, Lujo, „Povijesno-pravni aspekti starog Lovrana“, *Liburnijske teme*, knj. 6, 1987., str. 54–57.
13. Mendeš, Nikša, „Parobrodarske veze Senja i Rijeke do završetka Prvog svjetskog rata“, *Senjski zbornik*, knj. 38, 2011., str. 193–216.
14. Mijatović, Anđelko, „Petar Kružić – kliški i senjski kapetan“, *Senjski zbornik*, knj. 17, 1990., str. 25–34.
15. „Naselja i stanovništvo Republike Hrvatske 1857.–2001.“, Državni zavod za statistiku, www.dzs.hr, zadnji put mijenjano 14. srpnja 2017., preuzeto 1. kolovoza 2017.
16. Peršić, Dušan, *Lovranski spomenar: crtice iz lovranske prošlosti*, Katedra Čakavskog sabora Lovran, Lovran, 2009.
17. Peršić Mirjana, *Lovran – turizam i graditeljstvo: turistička arhitektura u Lovranu na prijelazu iz 19. u 20. stoljeće*, Adamić, Rijeka, 2002.
18. Riman, Barbara, „Lovran od 1880. do 1914. u starim slovenskim novinama: *Edinost, Slovenec, Slovenski narod i Soča*“, *Zbornik Lovranščine*, knj. 4, 2016., str. 131–162.
19. Seis, Eduard, *Der Sommer- und Winterkurort Lovrana an der oesterr. Riviera*. Herausgegeben von der Kurkommission, Lovrana, 1914.
20. Simper, Sanja, „Povijest lječilišta u Lovranu potkraj 19. i na početku 20. stoljeća“, *Zbornik Lovranščine*, knj. 1, 2010., str. 89–140.
21. Slaviček, Vesna, „Povijesni okviri Lovrana krajem XV. i početkom XVI. stoljeća“, *Časopis za povijest Zapadne Hrvatske*, knj. 4/5, 2010., str. 65–87.

22. Stražičić, Nikola i dr., *Riječka luka – povijest, izgradnja, promet*, Muzej grada Rijeke, Rijeka, 2001.
23. Zakošek, Boris, *Opatijski album – dugo stoljeće jednog svjetskog lječilišta*, Državni arhiv u Rijeci, Rijeka, 2005.
24. Zakošek, Boris, „Opatijski tramvaj“, *Sušačka revija*, br. 61, 2008., str. 79–84.
25. Zakošek, Boris, „Pregled arhivalija Lovranštine do 1945. u Državnom arhivu u Rijeci“, *Zbornik Lovranšćine*, knj. 1, 2010., str. 21–68.

SUMMARY

The influence of tourism on development of Lovran's harbor in the late 19th century up until the First World War

Based on the available published and unpublished literature, this paper describes the Lovran's harbor historical growth, construction activities and transformation, including period from the beginning of the tourist era of the place up until the beginning of the First World War. Political and social aspects referring to certain periods are mentioned throughout the paper for getting an insight on historical circumstances that influenced on the quality of life and economy of Lovran.

Key words: Lovran, Lovran's harbor, Austro-Hungarian health resort, tourism, health tourism