

Jelena Barić

Ugostiteljska škola Opatija
Kumičićeva 14, HR-51410 Opatija
jelenabarić85@gmail.com

TURIZAM I REKREACIJA NA UČKI U VRIJEME TALIJANSKE UPRAVE

Nakon Prvog svjetskog rata područje istarske Liburnije ušlo je u sastav Kraljevine Italije. U izmijenjenim društvenim, političkim te ratom oslabljenim gospodarskim prilikama nastavio se naporan rad na revitalizaciji i daljnjem razvoju turističke djelatnosti. Nova fašistička vlast dala je svoj pečat organiziranju dokolice, što je dovelo do određenih promjena u turističkoj djelatnosti i poimanju slobodnog vremena.

Učka je od samih početaka turističke ere prepoznata kao važan turistički segment liburnijskog područja. Stoga se njezino aktivno uključivanje u navedenu djelatnost nastavilo i u vrijeme talijanske uprave. U ovom radu cilj je pobliže objasniti odnos fašističke vlasti prema turističkoj djelatnosti te istražiti ostvarenost turističkog potencijala planine Učke u međuratnom razdoblju, između 1918. i 1940. godine, kroz djelovanje turističke uprave na razvoju zimskog turizma, organiziranje turističkih izleta i sportskih aktivnosti te planiranje razonode za domaće stanovništvo u okrilju fašističkih organizacija. Aktivnosti na planini planirale su se i provodile većim ili manjim intenzitetom i u skladu sa širim gospodarskim kontekstom.

Ključne riječi: Učka, Monte Maggiore, turizam, fašizam

1. Uvod¹

U samim počecima turističke ere liburnijskog kraja² pod austrijskom vlašću prepoznat je turistički i izletnički potencijal koji pružaju padine i vrhovi planine Učke.³ Planina je kao mjesto rekreacije bila veoma zanimljiva turistima koji su boravili u Opatiji i mjestima uz obalu, lokalnom stanovništvu, planinarima i sportašima različitog profila. Razmišljalo se o osnivanju turističkog odredišta koje bi nadopunjavalo turističku ponudu Opatije (*Alta Abbazia*, *Abbazia alpina*).⁴ Tako se pristupilo izgradnji turističke infrastrukture. Planinska kuća na Poklonu, izgrađena 1887. godine zalaganjem Austrijskog turističkog kluba (*Österreichische Touristen Klub*) i nazvana prema ženi princa Rudolfa Habsburga Stephaciji, bila je prenočište i odmorište mnogobrojnih turista i posjetitelja (Dmitrović 2013: 61).

Nakon Prvog svjetskog rata izmijenjen je svjetski poredak uslijed propasti starih carstava, stvaranja novih državnih granica te mnogih društvenih i gospodarskih promjena. Zbivanja na svjetskom planu svakako su bila prisutna i utjecala na (ne)prilike šireg liburnijskog područja koje se u novim okolnostima, nakon raspada Austro-Ugarske Monarhije 1918. godine, našlo u granicama Kraljevine Italije.

Budući da se radilo o sektoru važnom za oporavak državnoga gospodarstva, talijanska vlast uskoro je započela obnavljati turističku djelatnost. Stoga se započelo s ulaganjima u obnovu opatijske turističke infrastrukture i radilo na osmišljavanju turističke ponude prilagođene novonastalim prilikama. (*VI* 1921a: 3; 1921b: 4; 1922: 4). U to se svakako ubrajala i planina Učka.

Radom je obuhvaćeno razdoblje između dvaju svjetskih ratova, točnije od završetka Prvog svjetskog rata 1918. godine do ulaska Italije u Drugi svjetski

1 Radi praktičnosti arhivski će se fondovi i dnevni tisak navoditi sljedećim kraticama: *A* – *L’Azio-ne*; *ARC* – *Abbazia e la Riviera del Carnaro*; *DARI* – *Državni arhiv u Rijeci*; *NS* – *Naša sloga*; *RC* – *La Riviera del Carnaro*; *VI* – *La Vedetta d’Italia*. Detaljan opis bibliografskih jedinica nalazi se u popisu izvora na kraju rada.

2 Odnosi se na istarsku Liburniju, što je povijesno-geografski naziv za sjeveroistočni dio istarskog poluotoka između planine Učke i mora od Preluka do Plomina, što predstavlja uski obalni prostor s brdovitim zaleđem, a veća središta koja obuhvaća jesu Opatija, Kastav, Lovran i Mošćenička Draga (Matijašić 2005).

3 Mnoge poznate osobe prepoznale su prirodne ljepote Učke pa su planinu pohodili engleski putopisac George Sandys u 17. stoljeću te venecijanski botaničar Zanichelli i car Svetog Rimskog Carstva Josip II. Lotariński u 18. stoljeću. U 19. stoljeću Učku su posjetili hrvatski ban Josip Jelačić, saski kralj Friedrich August II., austrijski car i ugarsko-hrvatski i češki kralj Franjo Josip I., supruga princa Rudolfa Habsburškog, princeza Stephania te, na prijelazu stoljeća, hrvatski novinar i političar Frano Supilo i hrvatska književnica Ivana Brlić-Mažuranić (Vasilić 2013: 9).

4 Još krajem 19. stoljeća razmišljalo se o izgradnji žičare koja bi povezivala opatijsku rivijeru s planinom Učkom. Godine 1912. na sjednici općinskog vijeća u Voloskom predstavljen je detaljan projekt izgradnje žičare čijom bi realizacijom bili stvoreni uvjeti za izgradnju luksuznih hotela i sanatorija na Učki. To se nazivalo projektom stvaranja tzv. visoke ili planinske Opatije (*alta, alpina*) jer su se navedeni planovi smatrali dodatnom turističkom ponudom Opatije (*VI* 1925a: 4).

rat 1940. godine. U radu se objašnjava odnos fašističke vlasti prema turizmu, rasvjetljavaju se segmenti međuratne turističke djelatnosti na liburnijskom području te uočava kako je lokalna turistička uprava prepoznala turistički i izletnički potencijal planine Učke. Važno je naglasiti kako se u radu obradio odnos koji su prema Učki imali stanovništvo i lokalne vlasti s njezine liburnijske strane, odnosno stanovništvo i lokalne vlasti općinskog vijeća Volosko – Opatija⁵ te opatijske turističke uprave.⁶

Dosadašnja znanstvena istraživanja nisu tematizirala turistički aspekt planine Učke za navedeno povijesno razdoblje te je tijekom istraživanja korištena objavljena literatura u kojoj se nalaze relevantne činjenice za obradu ove teme, a odnose se na povijest naseljavanja planine, djelatnost ondašnjeg stanovništva te razvoj turizma na tom području. Dosadašnje spoznaje o turističkim aktivnostima na Učki odnose se na vrijeme austrougarske vlasti i novije doba, dok je razdoblje između dvaju svjetskih ratova vrlo slabo zastupljeno i neistraženo. Stoga je pri pisanju ovog rada korišten dnevni tisak međuratnog razdoblja koji se odnosi na šire liburnijsko područje i Učku. Korištena je i arhivska građa pohranjena u Državnom arhivu u Rijeci, nastala u vrijeme talijanske uprave, pisana talijanskim jezikom i dostupna u fondovima Lječilišnog povjerenstva Opatija (statut lječilišta, hemeroteka), zatim arhivska građa Općine Opatije (zapisnici općinskog vijeća), Riječke prefektуре (projekti i planovi izgradnje žičare Lovran – Učka) te turistički vodič za Opatiju i reklamni prospekti. Problematika vezana uz turističke aktivnosti na planini Učki slabije je zastupljena u onovremenom tisku i arhivskim spisima, a najviše dostupnih podataka može se naći u temama vezanima uz planove izgradnje žičare i automobilske utrke. To je ujedno i jedan od pokazatelja slabije razvijenosti turističkih aktivnosti na Učki, kao i njezine primarne uloge jedne od turističkih ponuda unutar opatijske turističke djelatnosti. Ipak, fragmentarnim građivom moguće je uočiti u kojoj je mjeri bio iskorišten turistički kapacitet planine Učke.

U analizi odnosa fašističkog režima prema turističkoj djelatnosti korištena je inozemna objavljena literatura na talijanskom i engleskom jeziku koja tematizira razvoj talijanske turističke djelatnosti tijekom međuratnog razdoblja te način na koji je fašistička vlast kreirala slobodno vrijeme.

5 Djelovanje administrativno-teritorijalne jedinice općine Volosko – Opatija od 1920. godine usklađeno je s talijanskim zakonodavstvom i u upravi su se nalazili Talijani. Godine 1923. općina je pripala Provinciji Istri (*Provincia dell'Istria*), a od priključenja Rijeke Kraljevini Italiji 1924. godine egzistirala je unutar Kvarnerske provincije (*Provincia del Carnaro*). Godine 1931. dolazi do prostornih promjena i općini je pripojena općina Veprinac te je nova općina nosila naziv općina Opatija (*Comune di Abbazia*). U sastavu nove općine bile su katastarske općine Volosko, Opatija, Vasanska, Puharska, Veprinac i Poljane. *Inventar Općinskog poglavarstva Opatija...* 1981: XXVI.

6 Godine 1921. donesen je novi statut opatijske lječilišne uprave i promijenjen je dotadašnji naziv opatijskog lječilišta (*Kurort Abbazia*) u Klimatsko lječilište i kupalište Opatija (*Stazione climatica e balneare di Abbazia*). (DARI-174, 1922.)

2. Obnova talijanske turističke djelatnosti nakon Prvog svjetskog rata

Ubrzo nakon ratnih zbivanja započelo je razdoblje rada na oporavku turizma liburnijskog područja u skladu s talijanskom politikom i načelima talijanske nacionalne turističke organizacije (dalje: *ENIT – Ente Nazionale Italiano per il Turismo*). Početkom 1919. godine Ured za civilne poslove Julijske Venecije (*Venezia Giulia*) donio je odluku o izmjenama organizacije turističkih uprava na novoosvojenim područjima te su doneseni novi statuti (Simper 2010: 104).

Uvjeti za razvoj turističke djelatnosti nisu bili povoljni jer se radilo o godinama neposredno nakon Velikog rata i o vremenu gospodarske krize koja je zahvatila veći dio europskih zemalja. Kao i u ostalim zemljama, u Italiji se važnost turizma očitovala u priljevu novčanih sredstava i poboljšanju gospodarskog stanja države, a za turizam međuratne Italije nakon 1922. godine specifičan je bio utjecaj fašističke ideologije na određivanje turističke djelatnosti i njezinih aktivnosti (Tizzoni 2017: 147–162).

Nadalje, pojavili su se noviteti u međuratnoj turističkoj djelatnosti u širem kontekstu. Osim prijelaza turističke sezone iz zimskih mjeseci na ljetne mjesece, zahvaljujući modernizaciji, razvoju tehnologije i prometa te povećanju slobodnog vremena radnika, turizam više nije bio definiran samo izletima i odmorom najbogatijeg sloja društva jer su u poslijeratnom razdoblju propala stara carstva, čime je oslabljen položaj aristokracije. U skladu s dolaskom nove turističke klijentele, mijenjaju se i turističke ponude i vrste aktivnosti (Ripoli 2006: 6.; Battilani 2001: 119–120).

3. Turizam i rekreacija na Učki u međuratnom razdoblju

Planinu Učku u međuratnom se razdoblju svakako prepoznalo kao dio turističke ponude. U dostupnim izvorima i literaturi koja se osvrće na međuratno razdoblje, Učku pronalazimo kao izletište za domaće i strane turiste, odmorište za domicilno stanovništvo, mjesto odgoja i rekreacije fašističke mladeži te poprište sportskih aktivnosti i natjecanja. Ipak, u onovremenoj dokumentaciji i tisku malo je podataka koji se odnose na turističku aktivnost Učke te se uglavnom spominje u kontekstu turističke ponude Opatije. Unatoč manjku podataka, mogu se prikazati načini uključivanja planine u turistički život i izletničke aktivnosti šireg područja.

Kad je riječ o postojećoj turističkoj infrastrukturi, nije uvedeno mnogo promjena. Objekti poput vidikovca i ugostiteljskog objekta⁷ iskorišteni su za nove

7 Kula na Vojaku, najvišem vrhu Učke, izgrađena je 1911. godine kao vidikovac, a izgrađena je zahvaljujući Austrijskom turističkom klubu (*Oesterreicherischer Touristen Klub*). Za vrijeme Prvog svjetskog rata kula je poslužila kao austrougarska ratna pomorska promatračnica. Postojeći ugostiteljski objekt bila je gostionica Peruč (*Trattoria Peruzzi*) sagrađena početkom 20. stoljeća, a služila je planinarima kao odmorište i prenočište (Dmitrović 2013: 67; Vasilčić 2013: 19).

aktivnosti, a planinska kuća, odnosno sklonište, više nije „pripadalo” princezi Stephaciji, već vojvotkinji od Aoste (Dmitrović 2013: 64).

3.1. Planina kao izletišta stranih i domaćih turista

U prvim godinama pod talijanskom upravom mnogo se radilo na promoviranju ljepota i funkcionalnosti Učke (tal. *Monte Maggiore*), o čemu svjedoče članci iz onovremenog dnevnog tiska. Učku i njezine turističke pogodnosti te prirodne ljepote spominjao je i hvalio Carlo Baxa, ravnatelj turističkog ureda u Opatiji od 1923. godine, u turističkom vodiču *Abbazia – stazione climatica e balneare di primissimo ordine* iz 1924. godine. Spomenuo je planinarske putove, sklonište te načine na koje se može stići do Učke: pješice, kočijama i automobilima. Obronke Učke vidio je kao mjesta pogodna za izlete, boravak u prirodi i posjet mjestima poput Veprinca i Lovranske Drage. Istaknuo je raznolikost i bujnu vegetaciju te ljepote planine:

No biser svih izleta uspon je na Učku (1400 metara). Na njezinu vrhu može se uživati u veličanstvenom panoramskom pogledu na Kvarner i cijelu Istru. Kada je zrak čist, jasno se razabiru Alpe i cijela venecijanska nizina. Do skloništa vojvotkinje od Aoste, malog i dobro vođenog hotela (500 metara ispod vrha), može se stići kočijom ili automobilom jednom od najljepših planinskih cesta.⁸



Slika 1. Giovanni Host-Venturi i domar Antonio Adriani na Učki.

Figure 1. Giovanni Host-Venturi and the custodian Antonio Adriani at Učka.

8 „Ma la perla di tutte le escursioni è l’ascensione al Monte Maggiore (1400 metri). Dall’alto della sua sommità si gode una magnifica vista panoramica sul Quarnero e su tutta l’Istria. Quando l’aria è limpida, si distinguono perfettamente le Alpi, tutta la pianura veneta. Fino al Rifugio Duchessa d’Aosta, un piccolo albergo ben diretto (500 m. sotto il culmine) si può arrivare in vettura od in automobile, lungo una delle più belle strade alpine.” (Baxa 1924: 12)

Učku se u napisima promoviralo kao mjesto tišine i šumovito područje te suprotnost užurbanoj Opatiji. Napominjalo se kako stare stazice i izgrađene ceste omogućuju da se pješice vrlo lako dođe do Učke, a automobilom je bilo potrebno 35 minuta vožnje. Posebno se naglašavao predivan pogled s obronaka Učke, a koji obuhvaća kvarnerske otoke i sva mjesta na kvarnerskoj obali, planinu Velebit, gradove Zadar, Grado te zvonik Venecije. U jednom od novinskih tekstova spominje se i dugogodišnji domar planinske kuće, Austrijanac Antonio Adriani koji rado dočekuje sve svoje goste (RC 1926a: 3–4). Ipak, iako se radilo o mjestu udaljenom od gradske gužve, na planini je u proljeće bilo vrlo živo. U prirodi su uživali opatijski turisti, sportaši, avanturisti te zaljubljenici u prirodu i domaće proizvode učkarskih seljaka (RC 1926b: 4).

Strani posjetioci birali su Učku kao dio svojih turističkih itinerara, a malobrojni sretnici koji su bili vlasnici limenih ljubimaca mogli su češće u izletničke pothvate na Učku. Među ostalim, vožnja prema vrhovima Učke bila je jedan od načina zabave, što je omogućila automobilska industrija u usponu.

Kako se cestovni promet razvijao i dobivao na značenju, tijekom dvadesetih godina 20. stoljeća promišljalo se i o boljem prometnom povezivanju liburnijskog područja s bližom i širom okolicom, čime bi se omogućio dolazak većeg broja domaćih, talijanskih gostiju. Planovi su uključivali i područje Učke.

Godine 1926. pokrenule su se inicijative oko uvođenja nove linije koja je trebala izravno povezivati središte regije Julijske Venecije s Rijekom, a koja je trebala ulaziti i na prostor istarskog poluotoka i preko planine Učke prolaziti u blizini Opatije. Takva linija pružala bi mnogobrojne prednosti jer bi povezivala nove pokrajine⁹ s talijanskim središtima, a prednosti bi bilo i za turistički promet i trgovinu. Ova zamisao nastojala se realizirati na prijedlog trgovačkih i industrijskih udruženja Julijske Venecije, no u godinama neposredno nakon rata nedostajalo je financijskih sredstava jer je središnja vlast novac predviđen za rješavanje ovog problema preusmjerila u neki drugi projekt (RC 1926c: 6–7). Na međunarodnoj konferenciji u Meranu apeliralo se na uvođenje novih regionalnih automobilskih linija, a jedna od važnih linija za regiju bila je ona od Lovrana do planine Učke, točnije Poklona (DARI-174, 1927a). Tijekom Šestog nacionalnog kongresa lječilišta, boravišnih i turističkih odredišta (*VI Congresso nazionale di stazioni di cura, soggiorno e turismo*), koji se 1927. godine održao u Opatiji, raspravljalo se o potrebi gradnje nove prometnice između Trsta i Rijeke koja bi išla preko planine Učke (VI 1927b: 4).

Još 1923. godine gostima je bio dostupan izlet na Učku organiziranim prijevozom automobilom po cijeni od 20 lira, a dovoljno je bilo rezervirati automo-

⁹ Nove talijanske pokrajine (*nuove province*) jesu područja koje je Italija stekla nakon Prvog svjetskog rata i raspada Austrougarske. U lipnju 1919. godine Italija je i prije dogovora oko novih granica osnovala Središnji ured za nove provincije kraljevine (*Ufficio centrale per le nuove province del Regno*). Tek Rapalskim ugovorom i Zakonom o aneksiji krajem 1920. godine Istra i otoci Cres, Lošinj, Unije, Susak te manji otoci i službeno su ušli u sastav Kraljevine Italije (Dukovski 1998: 24).

bil dan ranije u opatijskom hotelu Regina (VI 1923a: 4). Polovicom dvadesetih godina 20. stoljeća uvedeni su svakodnevni izleti na Učku autobusom iz Opatije za maksimalno 30 osoba. Vožnja je trajala 40 minuta (Baxa 1924: 18). Godine 1931. društvo *Cooperativa Automobilisti del Carnaro* po prvi je put organiziralo izlet na Učku autobusom. Velik interes za tu inicijativu ogledao se u broju rezervacija, kako je navedeno u tadašnjim dnevnim novinama (VI 1931a: 4).

Osim inozemnim i domaćim turistima koji su provodili dane u Opatiji i obližnjim primorskim gradićima, izleti i aktivnosti na Učki promovirale su se i ljudima koji su poslovno boravili na tom području. Naime, u Opatiji su se tijekom međuratnog razdoblja održavali razni kongresi i skupovi pa je dio turističke ponude za sudionike uključivao i izlet na obližnju Učku. Neki od važnijih kongresa i skupova bili su: 15. Nacionalni kongres hidrologije, klimatologije i fizioterapije (*XV Congresso Nazionale d'Idrologia, Climatologia e Terapia Fisica*) održan u lipnju 1924. godine (VI 1924: 4), Kongres inozemnih liječnika (*Congresso dei medici stranieri*) održan u rujnu 1927. godine (DARI-174: 1927b), Šesti nacionalni kongres lječilišta, boravišnih i turističkih odredišta (*VI Congresso Nazionale delle Stazioni di cura, soggiorno e turismo*) održan u rujnu 1927. godine (VI 1927a: 4; DARI-174, 1927c), međunarodni skupovi željeznice i tako dalje. Uvrštavanje posjeta Učki u turističku ponudu bilo je vrlo važno jer su na navedenim kongresima, osim turističkih stručnjaka i gospodarstvenika, sudjelovali i predstavnici lokalnih vlasti raznih talijanskih i inozemnih gradova, poduzetnici te novinari domaćeg i inozemnog tiska, što je bilo izvrsno za promociju Učke kao turističkog mjesta i izletišta te za njezin daljnji razvoj.

U svibnju 1923. godine članovi organizacije Talijanskog alpinističkog kluba (*Club Alpino Italiano* ili CAI), odnosno njegove sekcije iz Milana, posjetili su Kvarner i Istru te su boravili i na Učki. Posjet je bio dio velike proslave 50. rođendana organizacije (VI 1923f: 4). Onovremeni novinski članci zabilježili su i posjet mađarskih novinara Učki koji su u Opatiji boravili u lipnju 1927. godine (DARI-174, 1927d) kao i posjet 500 članova Čehoslovačkog kulturnog društva „Urania” (DARI-174, 1927e).

Učku su tijekom međuratnog razdoblja posjetili i brojni pripadnici talijanskog visokog društva, među kojima su bili i članovi talijanske kraljevske obitelji i drugi uglednici.¹⁰

3.2. Planina kao odmorište i izletišta domaćeg stanovništva

Lokalno stanovništvo također je imalo priliku organizirano posjećivati Učku i boraviti na njoj. Organizacija *Opera Nazionale Dopolavoro* bavila se

¹⁰ Na Učki su boravili princ Umberto di Savoia u srpnju 1923. godine, zatim Eugenio di Savoia u rujnu 1925. godine, Ferdinando di Savoia u kolovozu 1928. godine te talijanski maršal i vojni zapovjednik u Prvom svjetskom ratu Luigi Cadorna i albanski kralj Zogu 1926. godine. Navedeni posjetitelji ostavili su domaru Adrianiju svoje potpise i fotografije (*ARC* 1931: 21–29).

osmišljavanjem i provedbom raznolikih aktivnosti u svrhu razonode i planiranog provođenja slobodnog vremena te je preuzela nadzor nad svim sportskim i kulturnim organizacijama,¹¹ navodeći kao osnovni cilj psihofizički razvoj pojedinaca u duhu fašističkih vrijednosti, što je trebalo rezultirati stvaranjem snažne talijanske nacije. U razvoju domaćeg turizma posebno važna bila je jedna od grana navedene organizacije pod nazivom *escursionismo* u kojoj su se izmjenjivale različite sportske aktivnosti, rekreacijski i kulturni turizam, boravak u kampovima i slično (Corbin 1996: 409; Pivato 2006: 123–124; Berrino 2011: 228).

Za lokalno stanovništvo koje nije sudjelovalo u turističkim putovanjima uveden je vikend posvećen organiziranom provođenju slobodnog vremena, tzv. fašistička subota¹², s unaprijed isplaniranim aktivnostima i obaveznim sudjelovanjem svih građana. Tako su predlagani i posjeti obližnjoj planini te njezinim ugostiteljskim objektima prema mogućnostima stanovništva, o čemu svjedoče i članci o organiziranim posjetima Učki na kraju radnog tjedna (VI 1931b: 6).

3.3. Planina kao mjesto odgoja i rekreacije fašističke mladeži

Jedan od prioriteta fašističke vlasti bilo je preuzimanje brige o novim generacijama talijanskog stanovništva. Mussolini se proglasio glasnogovornikom mladih, mlade Italije i Europe. Mladost je stavljena nasuprot poretku stare Europe (Ledeen 1969: 138).

Organizacija *Opera Nazionale Balilla*¹³ provodila je brojne aktivnosti na otvorenom u prirodi i poticala fizički odgoj u cilju pripreme mladih za vojsku i buduće ratne akcije. Aktivnosti su uključivale fizičko obrazovanje, parade u uniformama subotom i kulturne posjete.

Na opatijskom području lokalni članovi Fašističke stranke također su osnovali navedene sekcije za djecu i mlade koje je vodio profesor Filippo Sposito.

11 Organizacija je osnovana 1925. godine, a aktivnosti su u početku bile namijenjene članovima sindikata te je, uz pristup različitim sportskim i kulturnim aktivnostima, posjedovanje iskaznice označavalo odanost režimu te je i olakšavalo napredovanje u društvu. Od tridesetih godina 20. stoljeća vlasnik iskaznice Dopolavora mogao je postati svatko, čak i ako nije osjećao odanost prema režimu (de Grazia 1981: 51, 54).

12 Fašistička subota (tal. *sabato fascista*) uvodi se kao dan posvećen sportskim, kulturnim i rekreativnim aktivnostima koje su unaprijed bile isplanirane za sve građane. Uvedena je u lipnju 1935. godine. Poseban naglasak bio je na fizičkim aktivnostima, što je bilo povezano s vojnim pripremama. Stanovništvo je bilo obavezno sudjelovati u tim događanjima, no s vremenom se smanjio interes za sudjelovanje (de Grazia 1981: 183).

13 *Opera Nazionale Balilla* (ONB) bila je organizacija fašističke mladeži osnovana u travnju 1926. godine. Svrha organizacije bio je moralan i fizički odgoj djece i mladih u fašističkom duhu te priprema za vojnu službu. Organizacija je imala odrede koji su uključivali djevojčice i dječake različitih dobnih skupina. Djevojčice i dječaci najprije su bili članovi odreda *Figli/ Figlie della lupa* (Sinovi/kćeri vučice), od 6. do 13. godine odreda *Balilla* (za dječake) i *Piccole Italiane* (za djevojčice). Djevojke i mladići s navršениh 14 godina bili su uključeni u aktivnosti odreda *Giovane Italiane*, odnosno *Avanguardisti*, sve do svoje 18. godine (Nehrt 2015: 20; Dukovski 2005).

Za mlade članove organizirane su razne aktivnosti, pa tako i izleti. U kolovozu 1923. godine organiziran je jednodnevni izlet i posjet planini Učki gdje su boravili i ručali na svježem zraku te se upoznali s mjestima poput Veprinca i Rukavca, a cijeli izlet bio je edukativan jer je svatko od mladih imao svoj zadatak (VI 1923b: 4).



Slika 2. Fašistička mladež ispred skloništa Vojvotkinje od Aoste.

Figure 2. Fascist youth in front of the Refuge of the Duchess of Aosta.

Fašistički režim htio je ukazati i na važnost turizma za državu i pripremu novih generacija za sudjelovanje u sve značajnijoj djelatnosti te je uspostavljen školski turizam (*turismo scolastico*). Cilj takva tipa turizma bio je fizički odgoj mladih i okrenutost sportu, kretanju, zdravom životu, što se uvelike podudaralo s fašističkim pogledima na tjelesni i moralni odgoj.¹⁴ Organizirani ljetni kampovi i izleti po različitim dijelovima Italije trebali su potaknuti mlađe generacije na putovanja i u odrasloj dobi, čime bi se lakše uključili i u turistička putovanja (Laurence 2005: 103; Ripoli 2006: 34–36).

U osmišljavanje navedenih aktivnosti bili su uključeni predstavnici najvažnijih državnih tijela koja su bila povezana s turističkom djelatnošću i obrazovanjem. Na temelju odluka Nacionalnog odbora školskog turizma lokalne komisije provodile su propisani program organiziranja izleta za grupe učenika pod vodstvom njihovih profesora, a radi upoznavanja prirodnih obilježja vlastitog kraja i promoviranja zdravog načina života među srednjoškolcima (VI 1923c: 4). Na inicijativu konzula *Touring Club Italiano*¹⁵ i uz odobrenje vlasti u Rimu, u Rijeci je osnovana Komisija za školski turizam (*Commissione di turismo scolastico*) za

14 Još je 17. srpnja 1913. godine u Milanu osnovan Nacionalni odbor školskog turizma (*Comitato Nazionale di Turismo Scolastico*), organ organizacije *Touring Club Italiano*, radi propagande i planiranja rekreativnog, edukativnog i higijenskog turizma među učenicima. To je naišlo na pozitivne reakcije diljem Italije i otvorale su se sekcije u mnogim većim i manjim gradovima. Tijekom Prvog svjetskog rata prestale su djelovati, no odmah nakon rata obnovljene su sekcije u gradovima poput Milana, Bergama, Brescie, Lodija, Pavie, Genove i tako dalje, a obnovljene su uz pomoć središnje i lokalnih vlasti. Naglasak je bio na edukativnoj prirodnoj putovanja i razvoju interesa u mladih za geografiju, botaniku, geologiju, folklor i aktivnosti vezane uz prirodu. (A 1921: 3)

15 Talijanska turistička organizacija koju je 1894. godine osnovala grupa biciklista radi promoviranja biciklizma. U kasnijim godinama organizacija je postala promotor različitih vrsta turizma (Pivato 2006: 27).

koju je bio nadležan Nacionalni odbor za školski turizam. Svečanost u povodu osnivanja kvarnerske sekcije školskog turizma održana je tijekom međuregionalne konferencije za školski turizam na Učki na kojoj je sudjelovalo 600 učenika s nastavnicima iz svih škola Julijske Venecije.¹⁶ Učka je postala često mjesto boravka mlađih generacija. Učenici su putovali i po Istri te okolnim mjestima u zaleđu Opatije (VI 1923e: 4).

3.4. Planina kao poprište sportskih aktivnosti i natjecanja

Prema mišljenju fašističke vlasti, sport je umanjivao razlike među pripadnicima različitih društvenih klasa i stvarao osjećaj solidarnosti, zajedništva i nacionalne povezanosti.¹⁷ Od druge polovice dvadesetih godina 20. stoljeća rasla je popularnost automobilskih utrka. Tako je 1927. godine u Italiji organizirana automobilska utrka pod nazivom *Mille Miglia* koja je stekla veliku popularnost, kao i njezini sudionici. Režim je takvim događanjima pokazivao tehnološki napredak svoje automobilske industrije, modernizaciju koju je omogućio fašizam te mit o brzini kao jednoj od poželjnih značajki fašističke ideologije. Modernost i brzina bili su pokazatelji nadmoći talijanske nacije (Pivato 2006: 116–117).

Planina Učka i njezina vijugava cesta pokazale su se idealnima za održavanje utrke motoriziranih vozila te se u rujnu 1929. godine održala motociklistička utrka od Opatije do Učke. Nagrade i priznanja donirale su državne i privatne organizacije, iskazavši time podršku ovom sportu, kao i turistički ured i Moto klub iz Rijeke (VI 1929a: 4; 1929b: 2).

Dan ranije održana je i prva automobilska utrka pod nazivom *Corsa automobilistica Abbazia-Monte Maggiore* za koju je interes pokazala cijela Italija. Tom prigodom u Opatiju su stigli neki od tadašnjih vrhunskih talijanskih vozača kao što su Zirona, Poilucci, Conflenti, Pollini, Pastore, Morandi i strani vozači poput Machera i Malcoma. Uz utrku organizirane su i popratne manifestacije, a događanje su popratili i prefekt Kvarnerske provincije, načelnici općina Volosko – Opatija, Veprinac, Matulji, predsjednik opatijske turističke uprave i mnogi drugi uglednici iz provincije. Natjecanje je organizirano u različitim kategorijama vozila.

16 Lokalna kvarnerska komisija za svoje članove odabrala je potprefekta Gaetana Anzoa, generala Marcella de Lucu, pretora Silvana Sinovicha, načelnika Općine Volosko – Opatija Noèa Percicha, dr. Ettorea Costantinija, školskog inspektora Nicoloa Pegana, Carla Baxu, profesora Filippa Sposita, Paola Leitera i četiri predstavnika organizacije *Touring Club Italiano*, odnosno Edoarda Ciubellija kao predstavnika navedene organizacije za Opatiju, Giuseppa Tomsicha za Volosko, Lina Ceresta za Lovran i Arnalda Bertija za Matulje. Za predsjednika je imenovan Ciubelli, za zamjenika predsjednika Tomsich, a za tajnika Sposito (VI 1923d: 4).

17 Tunis navodi tri različite svrhe sporta u fašističkom sustavu. Prva je bila sredstvo zabave i način skretanja pozornosti masa od kritičkog razmišljanja o stanju u zemlji i unutarnjoj politici, druga je važnost sporta za propagandne svrhe i treća je označavala sport kao fizičku pripremu Talijana za buduće vojne akcije (Tunis 1936: 607–608).



Slika 3. Start utrke 1929. godine u Matuljima.

Figure 3. Race start in 1929 in Matulji.

Najboljim vozačima dodijeljeno je više pehara: Mussolinijev pehar (*Coppa Mussolini*), trogodišnji prijelazni pehar za najboljeg vozača u ukupnom poretku, pehar Kvarnerske provincije (*Coppa Quarnaro*) te opatijski pehar (*Coppa di Abbazia*) koji je dodjeljivalo vološčansko-opatijsko poglavarstvo. Najbolja (i jedina) vozačica natjecanja Gilda Morelli stigla je na cilj nakon 21 minute i osvojila opatijski pehar. Prvoplasirani u klasi trkaćih automobila osvojio je Mussolinijev pehar i medalju, a to je bio vozač Pollini iz Trsta za volanom Alfa Romea. Pobjednik Kvarnerskog kupa bio je odvjetnik Pierpaolo Poilucci iz Trsta koji je također vozio Alfa Romeo i završio utrku za 15 minuta i 9 sekundi (*VI 1929c: 2; RC 1929: 13–15*).

Godine 1930. održala se druga automobilska utrka od Opatije do planine Učke za Mussolinijev kup u organizaciji Automobilističkog kluba iz Rijeke (*L'Automobile Club di Fiume*). Povećao se fond nagrada i u drugom natjecanju sveukupno je iznosio 50.000 lira. Ova se utrka u Italiji i inozemstvu smatrala vrlo važnom te su, osim talijanskih natjecatelja, sudjelovala i slavna imena automobilske svijeta iz Austrije i Njemačke (*ARC 1930a: 4; 1930b: 15–17*), a događaj je privukao i brojne strane turiste. Jedan od stranih vozača koji je sudjelovao u utrci bio je i Heinz von Morgen, pobjednik utrke koja je te iste godine održana u Gaisbergu u Njemačkoj (*VI 1930a: 4*). Utrka se ponovno odvijala od središta mjesta Matulji do Poklona i planinarskog doma vojvotkinje od Aoste. Dan prije utrke provjeravao se teren i izvedene su probne automobilske vožnje te sve potrebne pripreme. Uređen je i dio za mnogobrojnu publiku te *buffet* koji je omogućio hotel Quarnero. Red u utrci održavali su vojnici, karabinjeri i policajci. Korišteno je sedam telefona, provučeno je 60 kilometara kabela, a u slučaju nesreća, bila su spremna tri vozila prve pomoći u Frančićima, na Veprincu i na Učki (*VI 1930b: 4*). Utrke su skrenule pogled talijanske države i Europe na planinu Učku, koja se pokazala idealnim terenom za automobilske utrke, pa je u to

kako trebalo uključiti i središnju vlast. Tim postupcima nastojao se povećati broj stanovništva na Učki, kao i povećati broj posjetitelja, što bi, u konačnici, dovelo do izgradnje nove turističke infrastrukture na planini. Lang je napomenuo da je slično napravljeno i u Jugoslaviji na Plitvicama te je predložio preuzimanje njihova modela (RC 1927b: 4–6).

Na tragu toga, odlučeno je da se pokrenu stari projekti pa su otad u prvom planu bili dogovori oko izgradnje žičare do Učke te gradnje turističke infrastrukture na planini.

Još u vrijeme austrougarske vladavine razvijeni su planovi izgradnje uspinjače. Prema prvotnom planu, njezino je polazište bilo u Opatiji, odnosno na Slatini, i vozila je do blizine vrha Učke na visini od 1340 metara, a postojao je i plan koji je kao početnu stanicu predvidio Lovran. Glavni problem predstavljali su visoki troškovi gradnje takva objekta i moguća neisplativost cijelog projekta pa stoga financijska pomoć Pokrajinske vlade Markgrofovije Istre¹⁸ i Namjesništva u Trstu¹⁹ nikad nije stigla (NS 1909: 2). Projekti i planovi oko izgradnje zaustavljeni su svjetskim ratnim zbivanjima 1914. godine.

Napredak tehnoloških dostignuća tijekom i nakon Prvog svjetskog rata donio je inovativnosti u pogledu brdskih željeznica i došlo je do razvoja žičnih željeznica – žičara.

Najvažnije pitanje u vezi s izgradnjom žičare bila je njezina dugoročna isplativost. U jednom članku iz 1925. godine podrugljivo se navelo kako bi tu već postojala žičara da se Učka nalazi u Švicarskoj. Također, napomenulo se kako je projekt svakako vrlo isplativ jer je samo 1925. godine u Opatiji bilo više od 40.000 stranih gostiju, 21.000 u Lovranu i lki te da u obzir treba uzeti i 50.000 stanovnika Rijeke. U članku je zaključeno da bi se zaradila velika svota novaca kada bi se samo trećina tih ljudi odlučila posjetiti Učku i voziti se žičarom jer bi se tako prodalo više od 30.000 karata (VI 1925a: 4).

U dopisu talijanskog inženjera Vincenza de Terzija administrativnom vijeću Kvarnerske provincije 1925. godine može se uočiti kako su još 1906. godine započeti planovi povezivanja žičarom prostora liburnijske obale s planinom Učkom. Godine 1912. de Terzi je zajedno s riječkim kapitalistima trebao osnovati odbor koji bi izvršavao i nadgledao početne radove na izgradnji žičare, ali ratna zbivanja zaustavila su daljnji razvoj projekta. Nakon Prvog svjetskog rata i promjene vlasti projekt je u svibnju 1920. godine prihvatilo Provincijsko vijeće Istre

18 Markgrofovija Istra (njem. *Markgrafschaft Istrien*) bila je teritorijalna jedinica unutar Austrijskog primorja, odnosno Austro-Ugarske od polovice 19. stoljeća. Područje se nalazilo pod upravom guvernera u Trstu, a za autonomne poslove i pokrajinske zakone bio je zadužen Istarski sabor. Markgrofovija je prestala postojati 1918. godine kada je završio Prvi svjetski rat i raspala se Austro-Ugarska Monarhija.

19 Primorsko namjesništvo (*Luogotenenza del Litorale*) uspostavljeno je sredinom 19. stoljeća sa sjedištem u Trstu, bilo je nadležno za Goričku i Gradišku grofoviju, Markgrofoviju Istru (Istra i kvarnerski otoci) te Slobodni carski grad Trst, a postojalo je do 1918. godine i raspada Austro-Ugarske Monarhije. Namjesništvo je na navedenom teritoriju upravljalo trgovinom, prijevozom, bogoštovljem, javnim školstvom, poljoprivredom i ostalim (Cova 1999: 291–292).

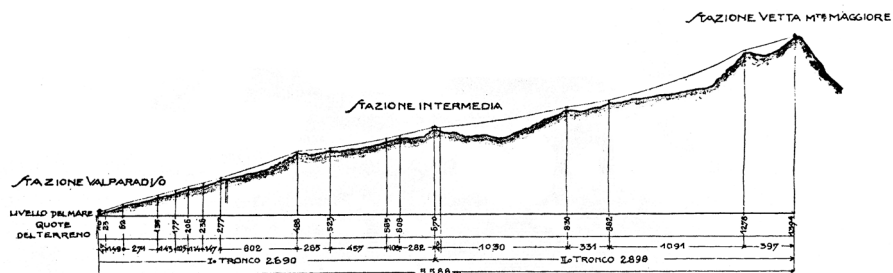
(DARI-8, 1925). Radove je polovicom dvadesetih godina 20. stoljeća trebala provesti tvrtka iz Milana *La Compagnia Italiana Funivie Elettriche*, a prema planovima tvrtke *Ditta Ing. L. Znegg & C.o.* iz Merana. Planiralo se u godinu i dva mjeseca izgraditi žičaru dugu šest kilometara kojom bi moglo putovati najviše 16 osoba. Put bi trajao od 20 do 25 minuta, a cijena bi bila 15 lira, uz 30 % popusta za stanovništvo koje živi na području Općine (VI 1925b: 4; 1925c: 4). Polazna točka žičare nalazila bi se u Opatiji, na prostoru Slatine, i uspinjala bi se do 1.200 metara nadmorske visine u planinu. U planu je bila i izgradnja luksuznog hotela na toj visini, mnogo atraktivnijeg od postojećeg hotela Vojvotkinje od Aoste na Učki. Novi hotel sa 120 soba, 60 kupaonica i sanatorijem služio bi za razvoj ljetne i zimske turističke sezone. Izračunana je i dobit od hotela, koja je približno iznosila 750.000 lira, i žičare, u iznosu od 1198.250 lira (DARI-174, 1925; DARI-29, 1925), što je svakako trebalo potaknuti razvoj učkarskog područja i daljnju izgradnju planinske turističke infrastrukture. U članku iz siječnja 1926. godine napominje se da se žičara trebala graditi od lovranske obale, a talijanski kapital trebao je pomoći pri realizaciji projekta. U istom članku spominje se da su određene osobe nastojale zaustaviti izvođenje projekta, no navode se njihovi razlozi tome, već samo da nemaju veze s Kvarnerskom provincijom. Pohvaljuje se provincijska vlast koja se zalaže za ostvarenje projekta (DARI-8, 1926).

Iz sporazuma, koji su u rujnu 1928. godine sklopili predstavnik općine Lovran, načelnik Bruno de Persich, i predstavnik tvrtke iz Bologne koja je trebala izgraditi žičaru od Lovrana do Učke (*Compagnia Italiana Elettro Funivia*) Angelo Chiarini, stoji da u financiranju izgradnje žičare sudjeluju općine Volosko – Opatija, Veprinac, Lovran, turističke uprave Opatije i Lovrana te riječka broderska tvrtka Costiera s različitim udjelom financija. Iz sporazuma se vidi da će općina Lovran ustupiti dio teritorija za izgradnju žičare te da se planira izgradnja brojnih turističkih i ugostiteljskih objekata na planini Učki (DARI-8, 1928). Projekt žičare, koja je trebala kretati iz Lovrana, izradio je inženjer de Terzi 1927. godine, a prema njegovu nacrtu, žičara je trebala ići do nadmorske visine od 1386 metara, dok bi duljina žičare iznosila 5588 metara. (Blažević 1987: 228–229)

Nadalje, u Rijeci je u studenome 1931. godine osnovano Društvo za izgradnju planinske željeznice (*Società Anonima della Funivia del Monte Maggiore*). U dokumentaciji nastaloj početkom tridesetih godina 20. stoljeća, osim ranije navedenih općina, kao ulagači u projekt spominju se i općine Rijeka i Matulji. Među njima se spominju i razna turistička, trgovačka i slična društva i organizacije te hoteli na području Kvarnerske provincije koji su namjeravali uložiti dio kapitala u realizaciju tako izdašnog projekta (DARI-8, 1933). Iz navedenog se može uočiti da su lokalne vlasti, odnosno Kvarnerska provincija, općine na području istarske Liburnije kao i turističke uprave shvatile važnost postojanja žičare na tom području te namjeravale svoja sredstva uložiti u realizaciju projekta. To su prepoznali i vlasnici ugostiteljskih i turističkih objekata te razne organizacije koje su bile povezane s turističkom djelatnošću. U člancima i dokumentima

često se navodi da je potrebna pomoć središnje vlasti koja je prepoznala važnost izgradnje žičare i razvoja liburnijskog turizma općenito, no nedostajala su sredstva središnjih vlasti koja bi svakako ubrzala i olakšala početak radova na Učki.

Godine 1931. nastao je još jedan projekt žičare koji je ponudio inženjer F. Gnadlinger, a njegovo rješenje imalo je tri inačice. Prva žičara bila je duga 5770 metara i polazište joj je bilo u Lovranu, druga je bila duga 4635 metara i polazila je iz Medveje, a treća od 3170 metara iz Mošćeničke Drage (Blažević 1987: 228–229).



Slika 5. Nacrt uzdužnog presjeka žičare Lovran – Učka iz 1927. godine.
Figure 5. Longitudinal section of the cable railway Lovran - Učka 1927.



Slika 6. Prikaz trase žičare Lovran – Učka iz 1927. godine.
Figure 6. Display of the cable railway Lovran - Učka 1927.

Gradnjom žičare i razvojem turističkih kapaciteta na Učki otvorila bi se mogućnost razvoja planinskog te zdravstvenog turizma, a time i izgradnje nove turističke infrastrukture i boljeg povezivanja planinskog područja s razvijenijom turističkom obalom. U prospektu o žičari iz 1927. godine navodi se da ju je nužno izgraditi jer bi olakšala dolazak većeg broja posjetitelja jer je pješaćenje do planine bilo naporno i nisu svi posjedovali prijevozna sredstva. Također se smatralo da bi žičara bila korisna i za prijevoz raznih materijala tijekom gradnje smještajnih i ugostiteljskih objekata, sportskih kampova, vila i sanatorija na Učki (DARI-8 1927).

Zahtjevnost projekta, veliki financijski izdaci, činjenica da središnja vlast i nije prepoznala potencijal žičare te političke i gospodarske krize uoči Drugog svjetskog rata odgodili su daljnje planove gradnje žičare do Učke.

4. Zaključak

U vrijeme talijanske uprave prepoznata je činjenica da planina Učka može ponuditi dodatan turistički sadržaj domaćim i inozemnim gostima smještenima u priobalnim mjestima u njezinu podnožju. Promotivne aktivnosti prvenstveno su išle u smjeru isticanja prirodnih i vegetacijskih bogatstava te mirnog planinskog okruženja, što se pokazalo idealnim za boravak turista, domaćeg stanovništva i odgoj mladeži. Planina je uskoro prepoznata i kao odlična scenografija za automobilske sportove.

U korištenim izvorima uočava se usputno spominjanje planine Učke, što rezultira manjkom podataka o detaljnijim događanjima i aktivnostima na Učki. Nadalje, Učka se promatra kao dio turističke ponude uglavnom za opatijske goste kojima se nude izleti na Učku ili boravak na njoj. Sama Učka ne nudi se kao zaseban turistički element s vlastitom klijentelom. Može se zaključiti da je to posljedica nedostatne turističke infrastrukture na planini kao i idejnih rješenja za razvoj Učke u samostalno turističko odredište.

Turistički kapacitet planine Učke svakako nije iskorišten do kraja. Nedostajalo je inovativnosti u osmišljavanju novih projekata za razvoj Učke te je izostao plan za razvoj zimskog turizma. Ipak, u obzir se svakako mora uzeti širi društveni i gospodarski poslijeratni kontekst ispunjen krizama i nedostatkom državnih financijskih sredstava za veće pothvate, smanjenim brojem stranih i domaćih turista te orijentiranošću lokalne vlasti na turistički razvoj priobalnih mjesta na liburnijskom području.

Izvori

1. Arhivski izvori

1.1. Državni arhiv u Rijeci, HR-DARI-174, *Lječilišno povjerenstvo Opatija (Stazione climatica e balneare – Abbazia, 1919.–1927.)*

- 1922. „Statuto per la Stazione Climatica e Balneare di Abbazia”, Fiume: Stabilimento Tipografico de La vedetta d’Italia, Fiume, 1922., kutija broj 12.
- 1925. Dokument o izgradnji žičare na Učki, 25. veljače 1925., kutija broj 10.
- 1927a. „Linee automobilistiche nella Regione – Le proposte alla Conferenza internazionale di Merano”, Piccolo della Sera – Trieste, 12. veljače 1927., Hemeroteca Tiskovnog odbora (Sezione stampa) 1915.–1939.
- 1927b. „Un convegno di medici ad Abbazia”, Piccolo della Sera – Trieste, 29. kolovoza 1927., Hemeroteca Tiskovnog odbora (Sezione stampa) 1915.–1939.
- 1927c. „Inaugurazione del sesto Congresso nazionale fra le stazioni di cura, soggiorno e turismo”, L’Azione – Pola, 28. rujna 1927., Hemeroteca Tiskovnog odbora (Sezione stampa) 1915.–1939.
- 1927d. „Giornalisti ungheresi ad Abbazia”, La Vedetta d’Italia, 2. lipnja 1927., Hemeroteca Tiskovnog odbora (Sezione stampa) 1915.–1939.
- 1927e. „L’arrivo di 500 turisti cecoslovacchi”, La Vedetta d’Italia, 22. lipnja 1927., Hemeroteca Tiskovnog odbora (Sezione stampa) 1915.–1939.

1.2. Državni arhiv u Rijeci, HR-DARI-29, *Glavarstvo općine Volosko – Opatija (1827. – 1945.)*. „Zapisnici sjednica općinskog vijeća (Verbali delle sedute del Consiglio Comunale, 1. listopada 1924. – 7. srpnja 1926., zapisnik sjednice općinskog vijeća od 10. prosinca 1925., str. 272. i 273.

1.3. Državni arhiv u Rijeci, HR-DARI-8, *Riječka prefektura (Prefettura di Fiume, 1924.–1945.)*

- dokument Contributo alla S.A. Compagnia Italiana Funivie Elettrice con sede in Milano per la costruzione ed esercizio di una funivia dalla Riviera del Carnaro al Monte Maggiore, 10. prosinca 1925., kutija 1712.
- „Laurana – La funivia al Monte Maggiore” Il Popolo di Trieste, 6. siječnja 1926. (nedostaju ostali podaci), kutija 1712.
- Prospetto della Funivia Elettrica Laurana – Vetta del Monte Maggiore, ožujak 1927., 2-9-30, Funivia Laurana – Monte Maggiore, kutija 1711.
- dokument „Convenzione circa la Funivia Laurana – Monte Maggiore”, br. 1642/28, rujna 1928., kutija 1712
- dokument „Società Anonima della Funivia del Monte Maggiore – Memoria sullo stato attuale di avanzamento della iniziativa alla data odierna”, 4. siječnja 1933., kutija 1712

2. Novinski članci

2.1. *L’Azione (A)*:

- 1921. „Turismo scolastico”. *A*, br. 295, 14. prosinca, str. 3.

2.2. *Abbazia e la Rivista del Carnaro (ARC)*:

- 1930a. „La grande competizione sportiva di settembre per la Coppa Mussolini – Corsa automobilistica in salita Abbazia – Monte Maggiore”. *ARC*, br. 7 i 8, srpanj/kolovoz, str. 14.
- 1930b. „La II Abbazia – Monte Maggiore si è svolta con un brillante successo di machine e di corridori”. *ARC*, br. 9, rujan, str. 15–17.
- 1930c. „Per la valorizzazione di Abbazia quale stazione climatica invernale”. *ARC*, br. 10, 11, 12, listopad/studeni, prosinac, str. 1–2.
- 1931. „Amore e sci al Monte Maggiore”. *ARC*, br. 1 i 2, siječanj/veljača, str. 21–29.

2.3. *Naša sloga (NS)*:

- 1909. „Voloski kotar – Uspinjača iz Lovrana na Učku”. *NS*, 21. listopada, str. 2.

2.4. *La Riviera del Carnaro (RC)*:

- 1926a. „Il Righi di Abbazia”. *RC*, travanj, str. 3 i 4.
- 1926b. „Vita mondana sul Monte Maggiore”. *RC*, travanj, str. 4.
- 1926c. „La nuova linea ferroviaria Trieste – Fiume”. *RC*, travanj, str. 6 i 7.
- 1927a. „La crisi della stagione invernale della nostra Riviera – cosa si dovrebbe fare per rimediarla”. *RC*, br. 2, veljača, str. 2 i 3.
- 1927b. „L’avvenire di Abbazia – Abbazia montana ed i nuovi mezzi di propaganda”. *RC*, br. 3, ožujak, str. 4–6.
- 1929. „La corsa automobilistica Abbazia – Monte Maggiore”. *RC*, br. 10, listopad, str. 13–15.

2.5. *La Vedetta d’Italia (VI)*:

- 1921a. „Per la rinascita della nostra Riviera”. *VI*, III/265, 8. studenoga, str. 3.
- 1921b. „Costituzione della Societa del movimento dei forestieri”. *VI*, III/279, 22. studenoga, str. 4.
- 1922. „Speculazioni”. *VI*, IV/130, 4. lipnja, str. 4.
- 1923a. „Gite automobilistiche giornaliere”. *VI*, V/167, 14. srpnja, str. 4.
- 1923b. „Avanguardie e Balilla”. *VI*, V/197, 19. kolovoza, str. 4.
- 1923c. „Turismo scolastico”. *VI*, V/108, 6. svibnja, str. 4.
- 1923d. „Costituzione della Commissione turistica scolastica”. *VI*, V/120, 18. svibnja, str. 4.
- 1923e. „La seconda escursione del Torneo scolastico”. *VI*, V/134, 6. lipnja, str. 4.
- 1923f. „Grande escursione del Club Alpino Italiano nell’Istria”, *VI*, V/58, 8. ožujka, str. 4.
- 1924. „XV Congresso Nazionale d’Idrologia, Climatologia e Terapia ad Abbazia”, *VI*, VI/ 32, 8. veljače, str. 4.
- 1925a. „Per una teleferica sul Monte Maggiore”. *VI*, VII/160, 19. srpnja, str. 4.

- 1925b. „Deliberazioni del Consiglio Comunale di Volosca-Abbazia”. *VI*, VII/294, 12. prosinca, str. 4.
- 1925c. „La Funivia sul Monte Maggiore”. *VI*, VII/302, 20. prosinca, str. 4.
- 1927a. „Inaugurazione del sesto Congresso nazionale fra le stazioni di cura, soggiorno e turismo”, *VI*, IX/ 225, 25. rujna, str. 4.
- 1927b. „Per un razionale incremento dell’industria del forestiero (relazione del principe Riccardo Pignatelli al 6 Congresso nazionale delle stazioni di cura, soggiorno e turismo)”. *VI*, IX/231, 29. rujna, str. 4.
- 1929a. „La manifestazione motociclistica di oggi – La gara Abbazia – M. Maggiore”. *VI*, XI/227, 22. rujna, str. 4.
- 1929b. „La gara motociclistica in salita Abbazia – Montemaggiore”. *VI*, XI/228, 24. rujna, str. 2.
- 1929c. „La corsa automobilistica Abbazia – Montemaggiore per la Coppa Mussolini – Il brillante successo della competizione”. *VI*, XI/228, str. 2.
- 1930a. „La seconda corsa automobilistica Abbazia”. *VI*, XII/203, 27. kolovoza, str. 4.
- 1930b. „Alla vigilia della 2.a Corsa automobilistica Abbazia – M. Maggiore – Grande animazione sportiva e mondana ad Abbazia”. *VI*, XII/217, 13. rujna, str. 4.
- 1931a. „Le prime gite in autocorriera per Monte Maggiore”. *VI*, XIII/56, 6. ožujka, br. 56., str. 4.
- 1931b. „Ad Abbazia come si passa la domenica?”. *VI*, XIII/76, 29. ožujka, str. 6.
- 1931c. „La III Corsa automobilistica Abbazia – Monte Maggiore rimandata”. *VI*, XIII/206, 30. kolovoza, str. 4.
- 1936. „Lo sviluppo degli sport nella Riviera del Carnaro”. *VI*, XVIII/270, 12. studenoga, str. 4.

Literatura

1. Battilani, Patrizia. 2001. *Vacanze di pochi, vacanze di tutti – l’evoluzione del turismo europeo*. Bologna: Società editrice il Mulino.
2. Baxa, Carlo. 1924. *Abbazia – stazione climatica e balneare di primissimo ordine*. Capodistria: Stabilimento Tipografico Nazionale Carlo Priora.
3. Berrino, Annunziata. 2011. *Storia del turismo in Italia*. Bologna: Società editrice il Mulino.
4. Blažević, Ivan. 1987. *Povijest turizma Istre i Kvarnera*. Opatija: IRO Otokar Keršovani.
5. Corbin, Alan. 1996. *L’invenzione del tempo libero 1850 – 1960*. Roma: Editori Laterza.
6. Cova, Ugo. 1999. „Izvjješća – Državni arhiv u Trstu i Hrvatska”, *Arhivski vjesnik*, XLII, str. 289–298. URL: https://hrcak.srce.hr/index.php?show=clanak&id_clanak_jezik=16256 (19. listopada 2019.).

7. de Grazia, Victoria. 1981. *The Culture of Consent: Mass Organization of Leisure in Fascist Italy*. Cambridge: Cambridge University Press.
8. Dmitrović, Saša. 2013. *Bitne i spomena vrijedne činjenice o Učki*. Lovran: Javna ustanova „Park prirode Učka”.
9. Dukovski, Darko, 1998. *Fašizam u Istri: 1918. – 1943.*, Pula: C.A.S.H.
10. Dukovski, Darko. 2005. „Opera Nazionale Balilla (ONB)”. *Istarska enciklopedija*. Miroslav Bertoša i Robert Matijašić (ur.). Zagreb: Leksikografski zavod „Miroslav Krleža”. URL: <http://istra.lzmk.hr/clanak.aspx?id=1954> (18. listopada 2019.).
11. *Inventar Općinskog poglavarstva Opatija /1784. – 1850./ 1850. – 1945. /1945. – 1962./*. 1981. Rijeka: Historijski arhiv Rijeka.
12. Laurence, Ray. 2005. „Tourism and Romanità: A New Vision of Pompeii (1924–1942)”, *Ancient History Resources for Teachers*, XXXV/1, str. 90–110.
13. Ledeen, Michael. 1969. „Italian Fascism and Youth”, *Journal of Contemporary History*, V/3, str. 137–154.
14. Matijašić, Robert. 2005. „Liburnija”. *Istarska enciklopedija*. Miroslav Bertoša i Robert Matijašić (ur.). Zagreb: Leksikografski zavod „Miroslav Krleža”. URL: <http://istra.lzmk.hr/clanak.aspx?id=1538> (18. listopada 2019.).
15. Nehrt, Jennifer Lynn. 2015. *The Model of Masculinity: Youth, Gender and Education in Fascist Italy 1922 – 1939*. Harrisonburg: James Madison University. URL: <http://commons.lib.jmu.edu/cgi/viewcontent.cgi?article=1064&context=honors201019> (18. listopada 2019.).
16. Pivato, Stefano. 2006. *Il Touring Club Italiano*. Bologna: Società editrice il Mulino.
17. Ripoli, Antonio. 2006/2007. *Fascismo e turismo* (završni rad), Campobasso: Università degli studi del Molise. URL: <http://www.isses.it/antonioRipoli.pdf> (18. listopada 2019.).
18. Simper, Sanja. 2010. „Povijest lječilišta u Lovranu potkraj XIX. i na početku XX. stoljeća”, *Zbornik Lovranščine*, 1, str. 89–140.
19. Tizzoni, Elisa. 2017. „Politica e turismo in epoca fascista tra centro e periferia”, *Ricerche di storia politica*, 2, str. 147–167.
20. Tunis, John F. 1936. „The Dictators Discover Sport”, *Foreign Affairs*, XIV/1, str. 606–617.
21. Vasilić, Egon. 2013. *Vodič Parka prirode Učka*. Lovran: Javna ustanova „Park prirode Učka”.

Summary

TOURISM AND RECREATION ON UČKA DURING THE ITALIAN ADMINISTRATION

After the First World War, the area of Istrian Liburnia became the part of the Kingdom of Italy. In the modified social, political and economic circumstances weakened by war, work on revitalization continued and also further development of tourism activity. The new fascist government had given its seal to the organization of leisure, which has led to certain changes within tourism and the concept of free time.

As an important tourist segment of the Liburnian area, Učka has been recognized since the very beginning of the tourist era. Therefore, its active involvement in this line of work continued under the Italian government.

The aim of this paper is to explain the fascist authorities' attitude towards tourism and to explore the tourist potential of mountain Učka in the interwar period, between 1918 and 1940, through the activities of the tourism administration on the development of winter tourism, the conduct of tourist excursions and sports activities and planning leisure for the locals in the auspices of fascist organizations. Mountain activities were planned and implemented with greater or lesser intensity and in accordance with the wider economic context.

Keywords: Učka, Monte Maggiore, tourism, fascism