

UNIVERZA V LJUBLJANI
FILOZOFSKA FAKULTETA
ODDELEK ZA ZGODOVINO

JAROŠ KRIVEC

Dojemanje pomena turizma za gospodarstvo

Skozi oči sodobnikov 1871–1941

Diplomsko delo

Mentor: red. prof. dr. Božo Repe
Somentorica: asist. Maja Vehar

Univerzitetni študijski program prve stopnje:
Zgodovina in Filozofija

Ljubljana, 2017

Izvleček

Dojemanje pomena turizma za gospodarstvo (skozi oči sodobnikov) 1871 – 1941

Diplomsko delo skuša osvetliti vprašanje turizma v okviru gospodarske ter kulturno-socialne zgodovine s pomočjo interdisciplinarnega pristopa. Z različnimi viri, ki so nastali med letoma 1871 ter 1941, je predstavljeno, kaj nam izbrani avtorji skozi svoje tekste sporočajo o dojemanju turizma, kot relevantne gospodarske panoge. Iz časopisnih člankov in strokovnih listov so prikazana sporočila, ter elementi/faktorji, ki so po mnenju avtorjev pomembni za razvoj tujskega prometa.

Diplomsko delo predstavlja tudi vlogo države na področju turizma, ki se kaže skozi razne subvencije, promocijo in spodbujanja ustanavljanja zavodov in olepševalno/tujsko prometnih društev, gre torej tudi za analizo razmerja med zasebno in javno sfero.

Ključne besede: gospodarska zgodovina, kulturna zgodovina, socialna zgodovina, ekonomija, turizem, potovalna kultura.

Abstract Perceiving the importance of tourism for the economy (through the eyes of contemporaries) 1871 – 1941

Perception of the importance of tourism for the economy (through the eyes of contemporaries) 1871-1941 The diploma work tries to highlight the issue of tourism within the framework of economic and cultural-social history. With the help of various sources that were created between 1871 and 1941, it is presented what the selected authors communicate through their texts about the perception of tourism as relevant industries. From newspaper articles and expert papers, messages are displayed, as well as elements / factors that, according to authors, are important for the development of tourism, and were addressed to their readers. The diploma work also represents the role of the state in the field of tourism, which is reflected in various subsidies, promotions and incentives for the establishment of institutions and tourist associations. It therefore also analyzes the relationship between the private and public sphere.

Key words: Economic history, cultural history, social history, economy, tourism, travel culture

Vsebina

1.	Uvod.....	5
2.	Opredelitev pojma ali o težavnosti definiranja	6
3.	Kratek oris razvoja turizma	8
3.1	Potovanje	8
4.	Prelomi in zareze, ki bistveno vplivajo na dojetanje turizma	10
4.1	Infrastruktura	10
4.2	Začetki turizma na Slovenskem.....	12
4.3	Organiziran turizem-privatna pobuda.....	14
4.4	Državni organi – javna pobuda.....	18
4.4.1	Prva svetovna vojna in prehod v novo državo	20
5.	Teoretski razvoj dojetanja	24
5.1	Pot v modernizacijo	24
5.1.1	Tujski promet kot panoga narodnega gospodarstva	25
5.1.2	Pogoji razvoja	29
6.	Zaključek.....	34
7.	Literatura in viri:	36
7.1	Arhivski viri.....	36
7.2	Objavljeni viri.....	36
7.3	Literatura	37
7.3.1	Monografije	37
7.3.2	Zborniki	37
7.3.3	Znanstveni članki v zborniku.....	38
7.3.4	Časopisni članki.....	40
7.3.5	Magisteriji in disertacije	40
7.3.6	Geslo v enciklopediji in leksikonu.....	40

1. Uvod

Cilj diplomske naloge je raziskava pričetkov in razvoja turizma na Slovenskem. V nalogi me je zanimalo predvsem vprašanje, kakšen je bil pogled sodobnikov na področje turizma, kot relevantne gospodarske panoge. V diplomski nalogi sem si sprva zastavil ločeno raziskavo splošne gospodarske zgodovine in turizma, a sem hitro odkril, da je področje turizma izjemno kompleksna dejavnost, ki posega na številna gospodarska, socialna, kulturna in tudi politična polja. Izoblikoval se je namreč na dvotirnem področju pobude – privatne in javne, in raziskavi tega odnosa je prav tako namenjen del naloge.

Prvi teoretski premisleki na to temo datirajo v leto 1902. Prvi se je s tem ukvarjal Franz Gärtner, poleg Rudolfa Andrejke in Rudolfa Marna osrednji med avtorji, na podlagi katerih je nastala diplomska naloga. O razvoju turizma je bilo sicer že kar nekaj napisanega in objavljenega. Zgodovinopisje se je temu področju prvič izčrpneje posvetilo leta 1996, ko je bilo na Bledu 28. zborovanje slovenskih zgodovinarjev. Ob tej priliki je tudi izšel zbornik referatov, ki sta ga uredila Franc Rozman in Žarko Lazarevič z naslovom *Razvoj turizma v Sloveniji*.¹ Pri začetni orientaciji sem si pomagal še z drugim zbornikom na to temo, leta 2006 je namreč izšel zbornik *Turizem smo ljudje*, ki ga je uredil Srečko Šajn.²

V želji po čim bolj neposrednem odnosu s temo in obdobjem, ki sem ga preučeval, sem iskal tudi v arhivskih virih. Zanimivo, da je v istem letu kot na Bledu v Kopru potekalo sedemnajsto posvetovanje Arhivskega društva Slovenije na temo turizma. Ob tem je prav tako izšel zbornik – *Arhivsko gradivo s področja turizma in turistične dejavnosti*.³ V Arhivu Republike Slovenije sem našel kar nekaj škatel s področja turistične problematike. Na žalost je bil Arhiv leta 1905 ustanovljene Deželne zveze za pospeševanje tujškega prometa na Kranjskem uničen v času druge svetovne vojne. Obdobja sem se lotil z viri, ki so nastali nekaj let po vojni, zgovorni so predvsem prispevki inž. in uradnika Jožka Sottlerja.

¹ Rozman, Franc in Žarko Lazarevič (ur.). *Razvoj turizma v Sloveniji: zbornik referatov 28. zborovanja slovenskih zgodovinarjev*. Ljubljana: Zveza zgodovinskih društev Slovenije, 1996.

² Šajn, Srečko (ur.). *Turizem smo ljudje. Zbornik ob 100-letnici Turistične zveze Slovenije 1905-2005*. Ljubljana: Turistična zveza Slovenije, 2006.

³ Bonin, Zdenka R. in Branko Radulovič (ur.). *Arhivsko gradivo s področja turizma in turistične dejavnosti; Uporabnik in arhivsko gradivo*. Ljubljana Arhivsko društvo Slovenije, 1996.

2. Opredelitev pojma ali o težavnosti definiranja

Za osnovni vpogled v tematiko je sprva potrebno definirati koordinate našega »bojnega polja«, kot bi dejal znameniti nemški filozof Immanuel Kant. In kje bi lahko vednost o turizmu našli bolje kot v knjigah, ki si zadajo zbrati vse znanje tega sveta, pogledal bom torej, kaj o tem pravijo *Slovar slovenskega knjižnega jezika*, *Enciklopedija Slovenije* in *Veliki splošni leksikon*.

V *Slovarju slovenskega knjižnega jezika* (SSKJ) je pod geslom turizem zapisano: »Turizem (je) pojav, da kdo potuje, začasno spremeni kraj bivanja zaradi oddiha, razvedrila.«⁴ Nadalje ga deli na »domači, inozemski turizem« in našteje več vrst turizma, »avtomobilski, jahtni turizem; izletniški, nakupovalni, obmejni, zimski turizem / individualni turizem, pri katerem je organizator turist, skupina turistov, ne agencija; kmečki turizem, pri katerem bivajo turisti pri kmetu, na kmetih; kongresni turizem v zvezi s kongresi, zborovanji /«⁵ Navaja, da je turizem »gospodarska dejavnost, ki se ukvarja z zadovoljevanjem potreb turistov, nudenjem uslug turistom.«⁶

Enciklopedija Slovenije pod geslom Turizem navaja »potovanje in začasno bivanje zaradi oddiha, razvedrila idr. razlogov.«⁷ Razvoj turizma postavljajo v proces pospešene industrializacije ob koncu 19. st. in s tem povezanim priseljevanjem ljudi s podeželja v urbana središča. Mesta niso mogla slediti skokoviti urbanizaciji in zato niso nudila primernih bivanjskih in življenjskih pogojev, prav nasprotno, ljudje naj bi, če le možno, zapustili kloakaste in nehigienske industrijske centre in iskali svež zrak v alpskem podeželju in se gibali v naravi. Svojo vlogo pri tem pa je imela tudi medicina, ki je propagirala vse vrste kopanja predvsem pa seveda obisk mineralnih in termalnih vrelcev.⁸

Enciklopedija loči med gospodarskimi in negospodarskimi učinki turizma. Pod slednje navaja zdravstvene, socialne, politične pa tudi kulturne učinke. Z vidika narodnega gospodarstva pa je važna gospodarska vloga turizma. Enciklopedija poudari konverzijsko funkcijo turizma saj je »samo s pomočjo turistične potrošnje, povpraševanja in ponudbe mogoče ovrednotiti naravne danosti, ki same po sebi nimajo tržne vrednosti in cen so pa

⁴ <http://bos.zrc-sazu.si/cgi/neva.exe?name=ssbsj&tch=14&expression=zs%3D81115>

⁵ Prav tam.

⁶ Prav tam.

⁷ *Enciklopedija Slovenije*. s.v. »Turizem«.

⁸ *Enciklopedija Slovenije*. s.v. »Turizem«.

temeljna sestavina turistične ponudbe.«⁹ V enciklopediji torej ugotavljajo, kar je Franz Gärtner že leta 1902, da ima Slovenija široko paleto izjemnih naravnih danosti za razmah turističnih gospodarskih dejavnosti, v prid pa ji je tudi njena geografska lega med Podonavjem in Jadranom na eni in zahodni in jugozahodni Evropi na drugi stani.

V *Velikem splošnem leksikonu* najdemo pod geslom Turizem St. Gallensko definicijo, po kateri je turizem: »Celota odnosov in pojavov, ki nastanejo, ob potovanju ali bivanju oseb, za katere kraj bivanja ni niti stalno prebivališče niti kraj zaposlitve.«¹⁰ K turizmu prištevajo tako enodnevne izlete, kot tudi vsaj enodnevno prenočitev zunaj kraja stalne naselitve. Razlikujejo različna potovanja: »Potovanje na dopust, zaradi rekreacije, zabave, izobraževanja, poslovnega potovanja, bivanje zaradi zdravja idr.«¹¹

V *Leksikonu* lahko preberemo, da države veliko vlagajo predvsem v reklamo, saj se zavedajo pomembnosti tujskega prometa za »plačilno bilanco države, pridobivanje dohodka in zagotavljanja delovnih mest.«¹²

Že tu lahko trdimo, da je imel Franz Gärtner izjemno dalekosežne, še danes aktualne zamisli o turizmu, kot jih je predstavil v svojem kratkem argumentacijskem spisu iz leta 1902. Tako kot pisci *Enciklopedije* in *Velikega splošnega leksikona* poudarjajo sorodne pogoje in elemente za razvoj turizma kot pomembne gospodarske dejavnosti, jih je tudi on. Izpostavljajo slovenske »naravne danosti (pokrajina in podnebne pestrosti, naravne znamenitosti, toplice, prometna lega)«¹³ in bogato kulturno dediščino. Pri utemeljitvi pomena razvoja turizma za gospodarstvo se sklicujejo na statistiko, ki pravi, da »turizem zagotavlja 6% delovnih mest in skoraj 8% BDP.«¹⁴

Sama členitev seveda ni popolna, kot ni nobeno predalčkanje, saj vemo, da se vedno najde vsaj en element, ki je v neki celoti in tja ne spada in da je vedno en element zunaj te celote, ki pa bi tja po svojih sorodnih lastnostih moral spadati. Kljub strmenju po čim večji sistematizaciji in objektivnosti, se je tega potrebno zavedati in tudi jasno povedati. Ali kot pravi Michel Foucault, definicija ni izraz vednosti ampak izraz moči!

⁹ *Enciklopedija Slovenije*. s.v. »Turizem«.

¹⁰ *Veliki splošni leksikon*, 2 izd., s.v. »Turizem«.

¹¹ *Veliki splošni leksikon*, 2 izd., s.v. »Turizem«.

¹² *Veliki splošni leksikon*, 2 izd., s.v. »Turizem«.

¹³ *Veliki splošni leksikon*, 2 izd., s.v. »Turizem«.

¹⁴ *Veliki splošni leksikon*, 2 izd., s.v. »Turizem«.

Prav zato se mi zdi smiselno pogledati definicijo turizma, ki jo poda skoraj sočasen avtor obdobja, ki ga obravnavam v moji diplomski nalogi.¹⁵ Gre za Joška Sottlerja, delavca v turizmu po drugi svetovni vojni, ki je podal kar nekaj zgodovinskih analiz zanimivih za našo obdobje. Sottler se omeji na praktično stran razlage in pravi: »Turizem je koristen posrednik pri zagotovitvi dobrin, ki so človeku kakor koli potrebne / oddih, počitek, razvedrilo, izobraževanje itd ./ ali pa so zanj celo življenjsko važne in nujne / zdravljenje, krepitev po bolezni.«¹⁶

3. Kratek oris razvoja turizma

3.1 Potovanje

Pri raziskavi razvoja turizma se je potrebno ozreti na njegovo »protozgodovino« in si zastaviti vprašanje o motivih, nagnjenih in vzrokih za potovanje.

Razne oblike potovanj so seveda zelo stare. Kot je znano so se že v antiki ljudje iz celotne Helade podali na romanje v preročišče v Delfe ali krenili proti Olimpiji, kjer so si vsaka štiri leta lahko ogledali športna udejstvovanja grških športnih junakov. Tradicija potovanja se je ohranila tudi v srednjem in zgodnjem novem veku. Smotri potovanj so bili odvisni od stanu in dejavnosti posameznikov; tako so romarji iz versko-konfesionalnih nagibov s celotnega krščanskega zahoda odhajali na Jakobovo pešpot do Santiaga de Compostela v španski Galiciji, nemški Köln ali papeški Rim. Romarje, ki so običajno potovali v skupini, so vodili tako imenovani »Vojvode«, ki so poznali pot, jezik in možnosti za prenočitev.¹⁷ Romanja so se ponovno intenzivirala v času romantike, za katero je bil tako značilen pogled nazaj v krščanski srednji vek. Romarska svetišča in središča, kot so Mariazell, Gospa sveta, pa tudi Ptujška Gora, Svete Višarje, Šmarna gora so beležile visoko število gostov/romarjev. Kot bomo videli kasneje, so se ta profana romanja v času bidermajerja preobrazila v bolj prosvetne vikend izlete na podeželje (Sommerfrische!).¹⁸ Znani so tudi šampanjski sejmi, ki so se jih udeleževali trgovci iz povsem praktičnih ekonomskih interesov. Diplomati so potovali v centre oblasti in tam zvesto opravljali svojo službo. Med nižjimi sloji so se vajenci obrtniških mojstrov tradicionalno podali na pot v

¹⁵ Tekst je iz leta 1950.

¹⁶ SI AS 278, Komite za turizem in gostinstvo vlade LRS, šk. 8., ar. e. 252, »Joško Sattler: Turizem Slovenije v razvoju in izgradnji.«

¹⁷ Janša Zorn, Olga. »Turistična dejavnost na Slovenskem do druge svetovne vojne.« V: *Pogled v zgodovino slovenskega podjetništva*, ur. Tone Krašovec, str. 177-205. Vrhnika: Razum, 1998. str. 179.

¹⁸ Sandgruber, Roman. *Ökonomie und Politik*, Dunaj 1995, str. 283.

tujino pridobivati nova znanja in veščine, želja po izobrazbi pa je bila odločilni razlog potovanja tudi za študente.¹⁹

Ugotovimo lahko, da so popotniki predindustrijske dobe (državni uslužbenci, trgovci, diplomati, vajenci, zabavljachi in študentje) potovali, ker je bilo to pač potrebno in je služilo uresničitvi nekega praktičnega ali teološkega smotra, potovanje kot tako je bilo torej samo sredstvo za doseg nekega drugega cilja. Cilj še ni bila pot bi lahko rekli.

V obdobju razsvetljenstva pa so se pojavili novi razlogi za potovanje, ki niso bili več izključno »*zweckrational*« (nujni) ampak so ljudje, sprva ozek krog plemičev, pričeli potovati tudi zaradi potovanja samega. Oblikuje se Grand Tour ali kavalirsko potovanje. Namen tega večmesečnega potovanja je bil mlade plemiče dokončno oblikovati v odrase osebe. Takšnega potovanja se je denimo udeležil tudi avtor *Slave vojvodine Kranjske* Janez Vajkard Valvasor. Kmalu so jim sledili tudi izobraženci, če se samo spomnimo na Goetheja v Italiji. Potovanje je vodila maksima po znanju, po spoznavanju kulturne in naravne dediščine, običajev in navad evropskega prostora, seveda pa je bilo zaželeno spoznati nove ljudi in z njimi oblikovati tesna osebna, ekonomska, družinska in diplomatska razmerja.²⁰

Vsi poznamo znani pregovor, da so si ljudje v Königsbergu nastavljali uro po najslavnejšemu sinu mesta, filozofu Immanuelu Kantu, ko je bil ta na sprehodu. Ravno ta nova meščanska kultura pohoda je značilna za iztekajoče se razsvetljsko stoletje. Razvijajoči se razred meščanstva je zahteval svoje pravice in simptomatično je, da se je pod geslom »*nazaj k naravi*« in pohodništvu želel razlikovati od še vodilnega razreda aristokratov, ki so dotlej dajali prednost ježi na konju in potovanju v kočiji. Nedeljski izleti so se vedno bolj širili tako geografsko kot socialno. Meščanska inteligenca je bežala pred nevzdržnimi mestnimi pogoji, ki so se kazali v silnem smradu, smogu, nalezljivimi boleznimi, tuberkulozo in drugimi.²¹ Drugi razlog za beg v »*podeželsko idilo*«, pa je bil povsem ekonomski saj so bili življenjski stroški tam precej nižji.²²

¹⁹ Janša-Zorn, Olga: »Der Tourismus in den slowenischen Alpen vom Ende des 18. Jahrhunderts bis zum Ersten Weltkrieg«, V: *Tourisme et changements culturels /Tourismus und kultureller Wandel*, ur. Thomas Busset, Luigi Lorenzetti, Jon Mathieu, str. 131–147. Zürich: Chronos, 2004., str. 132; Studen, Andrej. »Gremo na rajžo. Potovalna kultura in začetki modernega turizma na Slovenskem v stoletju meščanstva.« V: *Turizem smo ljudje. Zbornik ob 100-letnici Turistične zveze Slovenije 1905-200*, ur. Srečko Šajn, str. 23-35. Ljubljana: Turistična zveza Slovenije, 2006. str. 25.

²⁰ Janša Zorn. »Turistična dejavnost na Slovenskem«, str. 179.

²¹ Prav tam, str. 285.

²² Prav tam, str. 284.

Izraz poletna svežina oz. *Sommerfrische* izvira iz dvorne družbe in označuje vsakoletno poletno selitev plemičev iz mest na svoje gradove na podeželju.²³ Tej navadi so kasneje sledili tudi meščani. Premožnejši so si na podeželju kupili vilo ali jo najeli. Tisti, ki si tega niso mogli privoščiti, pa so preprosto prespali pri sorodnikih na deželi. Vedenjski vzorci sommerfrischerjev so si bili dokaj podobni in so se manifestirali v silni navezanosti na enkrat določen kraj oddiha, želji po preživljanju časa z družino (čeravno je oče moral pogosto zaradi službe ostati v mestu) in tudi določenem občutku kulturne in družbene suverenosti nad podeželskim prebivalstvom.²⁴ To se kaže tudi v raznih časopisnih publikacijah, kjer avtorji opozarjajo visoke goste iz mesta, da naj ne pozabijo svojega lepega vedenja in olike v mestu.

4. Prelomi in zarez, ki bistveno vplivajo na dožemanje turizma

Zavedati se moramo, da o pravem turizmu ne moremo govoriti, dokler se ne pojavi za nas tako običajna delitev na delovni in prosti čas. Za delavstvo je značilno, da je imelo po večini do 1. svetovne vojne izjemno dolg delovni čas in so si morali krajšega izboriti na enak način kot plačan dopust.

4.1 Infrastruktura

Drugi pomemben razvojni pogoj je seveda infrastruktura. Gostilne, ki jih ustanavljajo in vodijo tako kmetje kot meščani, bi lahko šteli kot prve, ki izvajajo turistično dejavnost. Pogosto so stale ob pomembnih prometnih poteh in poštnih postajah. Velik korak v modernizaciji nastanitvenih kapacitet se je zgodil v obdobju od 19. st. do prve svetovne vojne. Veliko gostišč je bilo moderniziranih, prenovljenih ali povečanih. S polno paro se je delalo tudi na izgradnji novih kapacitet, ne nazadnje je Pariz leta 1850 dobil prvi hotel, v naših krajih pa sta že leta 1871 stala prva dva hotela ob Blejskem jezeru.²⁵

Vse do pojava železnice so ljudje potovali s kočijami od ene poštne postojanke do druge, po rečnem prometu ali pa so preprosto pešačili. Iznajdba parnega stroja, posledično pojav parnika na vodi in vlaka na kopnem in odziv nanj, je mogoče uvrstiti v širši okvir dožemanja novosti. Dejansko je mogoče govoriti o rezu, ki spremeni sam pomen potovanja. Korenito se spremeni način dožemanja prostora in časa, predvsem so bili ljudje fascinirani nad novo hitrostjo in intenzivnostjo občutenja krajine. Ni slučaj, da so bili kasnejši futuristi tako

²³ Sandgruber, *Ökonomie und Politik*, str. 284.

²⁴ Prav tam, str. 284.

²⁵ SI AS 278, Komite za turizem in gostinstvo vlade LRS, šk. 8., ar. e. 252, »Jožko Sattler: Turizem Slovenije v razvoju in izgradnji.«

navdušeni nad hitrostjo, ki jo ponujajo novejša prevozna sredstva. Neredki so svoje nove potovalne izkušnje tudi manifestirali v tako imenovanih potovalnih romanih.²⁶ Monopol poštne potovanja se je pričel krhati, ker je postalo železniško potovanje hitrejše, varnejše, bolj udobno, ceneje in posledično dostopno širši množici. Ali kot pravi Sottler: *»dotlej na višje petičnejše družbene sloje omejen luksuzni promet tako imenovanega aristokratskega turizma se pretvarja – v množštveni promet demokratskega turizma, nastopijo strukturne spremembe v turizmu samem, očitneje se čedalje bolj vsega upoštevanja vredni kulturni, sociološki in zlasti gospodarsko pridobitni vpliv turizma.«*²⁷

Z razvojem železniškega omrežja se spremenijo tudi motivi potovanja. Ljudje ne potujejo več samo zaradi službenih in študijskih obveznosti, ampak tudi zaradi užitka, počitka in želje po širjenju obzorij.²⁸ Leta 1857 je bila končana južna železnica, ki je povezovala največjo luko monarhije Trst in cesarsko prestolnico Dunaj in je prečkala slovensko ozemlje ter tako pripomogla k razvoju turizma v krajih ob svoji poti (Celje) in zdraviliščih/kopališčih kot so Dobrna, Rogaška Slatina in Laško. Za razvoj gorenjskega turizma je bila odločilna izgradnja gorenjske železnice leta 1870.²⁹ Pojavijo se tudi tako imenovani razgledni ali panoramski vlaki in vlaki za zabavo. V našem prostoru so vozili predvsem v Postojno in do Avstrijske riviere, imeli so posebne vagonne z razgledno ploščadjo, notranjost je bila luksuzno opremljena in oblazinjena, ter primerna tudi za branje.³⁰

Kolo in avtomobil, ki sta bili prometni sredstvi izrazito individualne narave, sta ponujala vse, kar železnica ni mogla, namreč svobodo, ki se je kazala predvsem v pomenu nevezanosti na časovne rede odhodov in prihodov vlaka. Kot taka sta imela tudi velik vpliv na razvoj tujskega prometa, saj če velja, da so gosti po izgradnji železniškega omrežja letovali in potovali predvsem v kraj blizu železniških tirov, sta kolo in avtomobil omogočala obisk tudi nekoliko bolj odročnih krajev. Leta 1885 so bogatejši nemški meščani v Ljubljani ustanovili Laibacher Bicycle Club, Slovenci so jim sledili in po dveh letih tudi sami ustanovili svoj Klub slovenskih biciklistov. Oba kluba sta gojila predvsem družabnost, organizirala sta tudi nedeljske izlete na bližnje podeželje. V ljubljanskem Kolizeju je delovala celo kolesarska

²⁶ Takšen primer je Henrik Costa, *Reiseerinnerungen aus Krain*, Ljubljana 1848.

²⁷ SI AS 278, KTG, šk. 4., ar. e. 67, »Zgodovinski esej Turizem na področju predvojnih slovenskih dežel do državnega prevrata 1918.«

²⁸ Studen, Andrej. »Iz avanturizma v turizem«, v: *Razvoj turizma v Sloveniji: zbornik referatov 28. zborovanja slovenskih zgodovinarjev*, ur. Franc Rozman, Žarko Lazarevič, Ljubljana 1996, str. 96.

²⁹ Prav tam, str. 102.

³⁰ Studen, »Gremo na rajžo«, str. 29.

šola. Predvsem visoka cena kolesa pa je vplivala na dejstvo, da je kolesarstvo do tridesetih let dvajsetega stoletja ostalo dostopno zgolj ozkemu krogu, ki si je to lahko privoščil.³¹

Ker je Slovenija po razpadu Avstro-Ogrske monarhije, kot nekakšno doto v novo državo prinesla solidno izgrajeno železniško omrežje, v medvojnem obdobju tudi ni zaznati izrazitejših investicij v ta del infrastrukture. To dejstvo je tudi vplivalo na razvoj turizma saj niso bili izvedeni potrebni modernizacijski koraki, kot je uvedba novih motornih vagonov in elektrifikacija, ki bi izboljšala udobnost potovanja. Tudi pri avtomobilskem prometu ni bilo večjih investicij v zagotavljanje udobnosti potovanja – edina asfaltirana cesta je bila povezava Ljubljane z Gorenjsko. Takšno stanje cestnega omrežja je vzbujalo velike pomisleke tudi pri inozemskih avtomobilistih, ki so se »bali naših cest, če pa so že prišli preko meje, so se ali vrnili ali pa zavili proti svojem prvotnem načrtu v sosedno Italijo.«³²

4.2 Začetki turizma na Slovenskem

Moderni turizem na Slovenskem ni imel velikega zaostanka za najnaprednejšimi deli Evrope, ugotavljajo v *Enciklopediji* in ga datirajo v iztekajoče se 18. st., ko so aristokrati pričeli obiskovati zdraviliške kraje z zdravilnimi in termalnimi vreli. Drugačnega, bolj kritičnega mnenja glede začetkov turizma pri nas, pa je bil leta 1906 Franc Gärtner, saj pravi: »Tujski promet je nov pojav. Pred kakimi 30 leti se o tujskem prometu ni dosti vedelo, tudi tam ne, kjer je danes že zelo razvit. Pri nas se je začelo to gibanje še dosti pozneje, kar je zelo obžalovati, ker vsled naše brezbriznosti v tej zadevi so izostale velikanske vsote, ki bi jih bili tujci že prinesli v našo deželo.«³³ Zdravilne učinke vrelcev s termalno vodo so znali ceniti že Rimljani, da so svoje vedenje na tem področju prinesli tudi v naše okolje izpričujejo tudi Rimske Toplice.³⁴

Pri razvoju kopališč oz. zdravilišč v Donavski monarhiji na splošno je pomembno vlogo igral dunajski dvorni zdravnik Franz Wirer von Rettenbach. Na Slovenskem pa posebej Arnold Rikli, ki je 1854 na Bledu ustanovil Naravni zdravilni zavod. Uveljavil je heliohidroterapijsko zdravljenje, kjer so bolnike zdravili z mrzlo vodo, zračnimi in sončnimi kopelmi, napol nagim gibanjem po naravi, da jih je obsijalo sonce, in uživanjem posebne

³¹ Ovsec, Damjan. *Oris družabnega življenja v Ljubljani od začetka dvajsetega stoletja do druge svetovne vojne*. Ljubljana: Društvo arhitektov Ljubljane, 1979, str. 124.

³² SI AS 278, KTG, šk. 8., ar.e. 260, »Strokovni prispevek o razvoju turizma v Sloveniji od leta 1919 dalje.«

³³ Gärtner, Franc. *Kako je mogoče povzdigniti tujski promet v kakšnem kraju*. Ljubljana: Deželna zveza za pospeševanje prometa tujcev na Kranjskem, 1906, str. 3.

³⁴ SI AS 278, Komite za turizem in gostinstvo vlade LRS šk. 8., ar. e. 252, »Jožko Sattler: Turizem Slovenije v razvoju in izgradnji.«

dietne hrane.³⁵ Na fenomenu zdravilišč se lahko lepo opazuje povezava med medicino (znanostjo), skrbjo za zdravje (tisti, ki si jo lahko privoščijo) in kapitalom. Zdravilišča, mesta, kjer naj bi se ljudje odpočili in zdravili, so bila v svoji zgodnji fazi elitne ustanove, kamor so zahajali ljudje, ki so si to lahko privoščili. Tako lahko med gosti zasledimo pogosto zelo zveneča imena, kot so avstrijski kancler Klemens Wenzel Lothar von Metternich ali nadvojvoda Rudolf.³⁶ Znano je, da cesar Franz Jožef samo treh od svojih 89 poletij ni preživel v Bad Ischlu.³⁷ Povsem v maniri podanikov Ludvika XIV. so tudi cesarju Francu Jožefu v Ischl sledili vsi, ki so mu želeli biti blizu oz. tisti, ki jih je potreboval, med drugimi frizerji, umetniki, komponisti, slikarji, literati. Tako se je socialna (in tudi arhitekturna) podoba podeželskih mestec, ki so se razvila v zdravilišča, povsem spremenila.

V monarhiji je silno slovela predvsem Rogaška Slatina, od 1803 v lasti deželnih stanov, ki je imela že leta 1912 čez 5000 gostov, sledila pa sta ji Dobrna (1500 gostov leta 1913) in Bled (okoli 6000 gostov pred prvo svetovno vojno), ki se je, kot smo zgoraj omenili, sprva razvijal kot zdraviliški kraj, v začetku 20. st. pa dobil povsem letoviški značaj. Izdaten razvojni zagon pa je, predvsem južno štajerskim mineralnim in pa termalnim kopališčem, kot so Laško, Dolenjske toplice in Radenci, prinesla leta 1857 končana južna železnica med največjo luko monarhije Trstom in cesarskim glavnim mestom Dunajem.³⁸ Veliko uslugo so zdraviliščem delali kulturniki, sploh pisatelji, ki so preživljali svoja poletja ob jezerih ali drugih slikovitih krajih, kjer so črpali inspiracijo in navdih za svojo umetniško ustvarjanje. To silno izkušnjo so namreč izrazili v svojih literarnih delih, podobno velja za slikarje, ki so si za motiv izbrali krajino, kjer so bivali v času zdravljenja oz. oddiha. Tako so pomembno prispevali k prepoznavnosti krajev in jim s številnimi literarnimi spomeniki ustvarili najboljšo možno promocijo.³⁹ Vsekakor pa to ne velja samo za zdravilišča, leta 1828 je v Podkorenu bival angleški kemik Sir Humphry Davy in zapisal: *»Res ne poznam veličastnejšega pogleda, kot je na to pogorje Kranjskih in Noriških Alp, in tudi lepših rek ne, ko ti dve, ki iz teh pogorjih izvirata, Sava in Soča.«*⁴⁰ Podobno navdušen nad naravnimi danostmi je bil očitno

³⁵ Janša Zorn, »Turistična dejavnost na Slovenskem«, str. 185.

³⁶ Sandgruber, *Ökonomie und Politik*, str. 284.

³⁷ Prav tam, str. 284.

³⁸ Janša Zorn, »Turistična dejavnost na Slovenskem«, str. 187 – 191.

³⁹ Prav tam, str. 286.

⁴⁰ SI AS 278, Komite za turizem in gostinstvo vlade LRS, šk. 8., ar. e. 252, »Jožko Sattler: Turizem Slovenije v razvoju in izgradnji.«

tudi avstrijsko-nemški geolog Ami Boué, ki leta 1830 pravi: »Logarsko dolino je možno primerjati le z Gavarniji v Pirenejih.«⁴¹

V tem kontekstu pa ne moremo mimo Valvasorja in Cerkniškega jezera ter leta 1819 odprte Postojnske jame, kjer si je bilo mogoče ogledati krasote kraškega sveta. Leta 1821, ko je bil v Ljubljani kongres Svete alianse, so celo organizirali posebne poštno vozove, da so si udeleženci lahko ogledali razsvetljeno jamo. V revolucionarnem letu 1848 pa je jama s cesarskim odlokom postala državna last.⁴²

Kljub temu da so bili, kot ugotavlja vrsta avtorjev, prebivalci teh krajev prepogosto sami slepi za marsikatero lepoto ali znamenitost in da so, kot smo videli zgoraj, morali pogosto oči domačinom odpirati tuji obiskovalci. O teh lepotah so govorili tudi nekateri velikani domače literature. »Valentin Vodnik nam je spesnil prvo slovensko odo; kdo bolj kot France Prešeren je smel in mogel prisposodobiti Bled podobi raja; ovekovečiti Sočo, to krasno hči planin, kot je to storil Gregorčič; s Krekom vzklikati ob pogledu na gora skalovje.«⁴³

4.3 Organiziran turizem-privatna pobuda

Turistično organiziranje je bilo sprva prepuščeno samo sebi, kar pomeni da je za prve razvojne korake zaslužna, sicer še povsem strnjena, privatna pobuda. »Okoli 1870 prodre spoznanje, da potrebuje tudi turistična podjetnost, če naj koristi skupnosti, ne edino posameznikom, usmerjevanja in organizacije, obojega v pogledu okoriščanja in še bolj v pogledu pospeševalnega dela, graditve in koordinacije z drugimi dejavnostmi.«⁴⁴ Prvi resen korak k trdni organizacijski obliki se je zgodil leta 1879 ko je bil v štajerski prestolnici Gradcu osnovan turistični komite, ki se je kasneje preimenoval v Društvo za pospeševanje tujškega prometa na Štajerskem.⁴⁵

O začetkih turistične organizacije na Slovenskem lahko torej govorimo od sedemdesetih let 19. st. naprej. V tem obdobju gostom namreč ni več zadoščala samo primerna nastanitev in prehrana, torej zadovoljitev osnovnih potreb, ampak so postali bolj petični. Zahtevali so tudi zabavo in razvedrilo v obliki raznih tombol in plesnih prireditev.

⁴¹ Prav tam.

⁴² Janša Zorn, »Turistična dejavnost na Slovenskem«, str. 185 – 186.

⁴³ SI AS 278, KTG, šk. 8., ar.e. 260, »Strokovni prispevek o razvoju turizma v Sloveniji od leta 1919 dalje.«

⁴⁴ SI AS 278, KTG, šk. 8., ar.e. 258, »Turizem v zgodovinsko-organizacijski luči.«

⁴⁵ Janša Zorn, »Turistična dejavnost na Slovenskem«, str. 187.

Standard postanejo primerna čistoča, urejeni mestni parki, snažne ulice a tudi razsvetljava in zabava⁴⁶.

Iz Gärtnerjovega razmišljanja leta 1906 je mogoče ugotoviti, da ves čas stremi k napredku in izboljšanju konkurenčnosti tujskega prometa. Tako pravi, da tudi tam, kjer je že prisotna neka tradicija dejavnosti turizma, kot je to primer zdravilišč in kopališč » *ne smejo vnamar pustiti napredka, marveč morajo stremeti za tem, da izboljšajo pomanjkljive naprave, da zadoste bolj razkošnim zahtevam ter s tem mednarodnemu, razvajanemu potujočemu občinstvu pripravljajo prijetna bivališča.*«⁴⁷

Kar se tiče opreme gostiln »*kamor zahajajo boljši gosti, naj bo prostor za tenis biljar, in glasovir.*«⁴⁸ Takšni prostori so bili predvsem novo zgrajeni hoteli, v Ljubljani so na primer katastrofalnem potresu 1895 zgradili tudi Hotel Union, arhitekta Josipa Vancaša, odprt leta 1905. Pomembne so postale tudi kavarne, kjer je bilo mogoče ob cigari ali cigareti prebrati najnovejše vesti iz časopisov in popiti najboljše pivo, vino ali kavo.⁴⁹

Podobne razvojne cilje je, dvajset let kasneje, zasledoval tudi Rudolf Andrejka, ki je v svojih razmišljanjih in tezi o objektivnih in subjektivnih prvinah oz. pogojih za turizem, glede slednjih predlagal, da se je potrebno ravnati »*po modernih zahtevah, navadah in željah zahodnih naprednih narodov*«. Domnevamo lahko, da je Andrejkino teoretsko premišljevanje našlo odmev v praksi medvojnega obdobja, saj je Rudolf Marn leta 1939 v svojem prispevku za *Spominski zbornik Slovenije* opisoval, kako se gradijo kavarne kot »*zabavišče za moderno publiko*«, sprehajališča, parki in golf igrišča za »*razvajeno publiko*«. Za takšno pot so se na primer odločili v Laškem, kjer sicer niso beležili največjega števila gostov, a zato so se tu raje in dlje zadržali bolj premožni in imenitnejši sloji.⁵⁰

Da bi mesta privabila večje število gostov, so se začela ustanavljati olepševalna društva, ki so si za nalogo postavila urejanje zelenih površin, zasaditev dreves (kostanjevi drevoredi), skrb za snažno okolje, prirejanje festivalov in glasbenih prireditev (poletne veselice), urejanje sprehajalnih poti (postavljanje kipov, klopi in fontan) in cvetličnih

⁴⁶ Več o tem: Šorn, Mojca. »Način preživljanja prostega časa meščanov Dunaja in Ljubljane od druge polovice 19. stoletja do 30-ih let 20. Stoletja«, v: *Razvoj turizma v Sloveniji: zbornik referatov 28. zborovanja slovenskih zgodovinarjev*, ur. Franc Rozman, Žarko Lazarevič, Ljubljana 1996, str. 105–121.

⁴⁷ Gärtner, »Kako je mogoče povzdigniti«, str. 5.

⁴⁸ Prav tam. str. 11.

⁴⁹ Šorn, »Način preživljanja prostega časa«, str. 105 – 106.

⁵⁰ Marn, Rudolf, »Dvajset let tujskega prometa v Sloveniji«, v: *Spominski zbornik Slovenije: ob dvajsetletnici Kraljevine Jugoslavije*, ur. Jože Lavrič, Ljubljana 1939, str. 468–472.

nasadov. Ker pa so društva skrbela tudi za organiziranje turistične ponudbe, so združila svojo dejavnost s tujsko prometnimi društvi. Tako je bilo leta 1871 v štajerskem Celju ustanovljeno prvo Tujsko prometno društvo, ki je bilo trdno v nemških rokah. Na sploh je mogoče trditi, da so se na Štajerskem prej kot na Kranjskem zavedali pomena razvoja turizma, ob že omejeni ustanovitvi turističnega komiteja leta 1879 je bila leta 1901, torej štiri leta prej kot na Kranjskem, ustanovljena Deželna zveza za tujski promet na Štajerskem s sedežem v Gradcu.⁵¹

Med pomembne dejavnike pri razvoju zgodnjega turizma v občem in alpinizmu posebej je potrebno omeniti tudi spremembo mentalitete, ki se odraža v novi percepciji gora in zdravega načina življenja v drugi polovici 19. stoletja. Ljudje so namreč opustili svoj stoletni strah pred alpskimi pogorji, sedaj so jih le te začele prav magično privlačiti.⁵²

Organizirana oblika planinarjenja se je sprva pojavila v Švici, kamor so radi zahajali aristokratski obiskovalci iz britanskega otočja, kmalu pa so tudi v Habsburški monarhiji postorili prve korake in 1862, ko ni več bilo zakonskih ovir ustanovili Avstrijsko planinsko društvo. Kljub liberalizaciji, ki jih je prinesel leta 1861 izdan t. i. februarški patent, je bil postopek za organiziranje društva zbirokratizirano tog in očitno še preveč reglementiran. To in pa posebne okoliščine, čas lokalnega kmečkega upora, so vplivale na to, da leta 1870 ni prišlo do ustanovitve slovenskega planinskega društva pod imenom Triglavski prijatelji. Avstrijsko planinsko društvo se je leta 1873 združilo z nemškim, ter se preimenovalo v Nemško - avstrijsko planinsko društvo. Leto kasneje ustanovi prvo podružnico na slovenskem, v kateri so sodelovali tudi Slovenci. Proti koncu stoletja so se nacionalna nasprotja vedno bolj kazala tudi v planinstvu, tako je bilo leta 1893, v naslonitev na predhodno delovanje kluba Pipa, vzporedno z Nemško - avstrijskim društvom ustanovljeno samostojno Slovensko planinsko društvo, ki si je zadalo za cilj ohraniti slovenskim goram slovensko lice. Polni entuzijazma in nacionalnih čustev, ki so bila tako značilna za to obdobje, so se spustili v tekmovanje z nemškim društvom ter se veselili številnih uspehov, ki so se kazala v postavljanju planinskih koč in urejanju planinskih poti.⁵³

Potrebno pa je tudi omeniti, da nacionalnost ni bila edini distinktivni kriterij v planinstvu. Z napredujočo industrializacijo in organizacijo delavskega gibanja se je v alpinizmu pojavila tudi delitev po razredih. Svoj odraz je ta fenomen dobil leta 1895, ko so

⁵¹ Janša Zorn, »Turistična dejavnost na Slovenskem«, str. 187 - 188.

⁵² Mikša, Peter in Kornelija Ajlec. *Slovensko planinstvo = Slovene mountaineering*. Ljubljana: Planinska zveza Slovenije, 2015, str. 21.

⁵³ Prav tam, str. 21 - 37.

pripadniki delavskega stanu, zainteresirani za pohodništvo, ustanovili svoj turistični klub Prijatelji prirode «*Die Naturfreunde*», ki obstaja še danes in katerega člana sta bila med drugimi tudi nemški in avstrijski kancler Willy Brandt oz. Bruno Kreisky.⁵⁴ Zanimivo, da je bila pri nas prva podružnica ustanovljena šele po propadu Habsburške monarhije, natančneje leta 1930 v Ljubljani, z izvolitvijo je mesto prvega predsednika zasedel Henrik Tuma.⁵⁵

Leta 1905 so na pobudo dr. Vinka Gregorčiča, dr. Valentina Krisperja in Ubalda pi. Trnkoczya ustanovili prvo Deželno zvezo za pospeševanje tujskega prometa na Kranjskem. Po poročanju Rudolfa Andrejka, so bili to podjetni ljudje, ki so znali pogledati čez rob krožnika, potovali so po širnem svetu in se tako dokopali do širokega obzorja.⁵⁶ Leta 1906 je zveza izdala prvo brošuro pod naslovom *Kako je mogoče povzdigniti tujski promet v kakšnem kraju*, ki govori o strateškem razvoju turizma. Temelji na vrsti člankov Franca Gärtnera, ki so sprva izšli v časniku *Gorenjec*. V svojih predlogih za izboljšanje turistične dejavnosti in kot primer ustvarjanja novih delovnih mest v turizmu med drugim predlaga, da se po tirolskem zgledu vpelje nova institucija zastopnika tujcev. Ta oseba bi naj skrbela za interese gostov, jih poučevala o njihovih pravicah nasproti domačim ponudnikom. Bil naj bi nekakšen posrednik med gosti in domačini. »Žalibog, da se v resnici le prepogosto dogaja, da se za hrano, najemščino, pijačo in razne usluge tujcem računajo tako visoke vsote, da se človeku ježijo lasje – In ravno v takih slučajih bi bila naloga zastopnika tujcev, da poseže vmes.«⁵⁷ Gärtner odkrito pove, da so ljudje ki se poslužujejo takšnih oderuških metod »največji škodljivci kraja z ozirom na tujski promet.«⁵⁸ Ravno tako je iz njegovih izvajanj razvidno, da je bila takrat očitno še preveč razširjena mentaliteta »da je tujec le zato tu, da se ga pošteno izžame. Ta nazor je tako splošen, da se redko dobe izjeme.«⁵⁹ Uvedbo zastopnika tujcev je torej videl kot skrajno potrebno potezo za tujski promet s tem pa tudi za kraj sam. Predstavljal pa si ga ni samo kot nekakšne hladno osebo za zastopanje gostovih pravic, ampak kot pravega prijatelja in svetovalca, ki bo na prijazen način pojasnjeval morebitne probleme in nesporazume med gosti in domačini. Prepričan je bil, da bi gostje takšno dejavnost nadvse cenili, saj pravi:

⁵⁴ Sandgruber, *Ökonomie und Politik*, str. 284.

⁵⁵ Mikša, Ajlec, *Slovensko planinstvo*, str. 75.

⁵⁶ Andrejka, Rudolf. *Tujski promet v Sloveniji, njegov razvoj in organizacija*. Ljubljana: Zveza za tujski promet v Sloveniji, 1926, str. 6 – 7.

⁵⁷ Gärtner, »Kako je mogoče povzdigniti«, str. 16

⁵⁸ Kot zanimivost navedimo, da je kasnejša Kraljevina Jugoslavija uživala sloves ene najcenejših turističnih destinacij medvojnega obdobja.

⁵⁹ Gärtner, »Kako je mogoče povzdigniti«, str. 16.

»Hvalil ga bode (kraj z zastopnikom tujcev) povsod ter delal zanj brezplačno reklamo – z živo besedo.«⁶⁰

Med cilje in smotre delovanja si je zveza zadala skrb za organizacijo tujsko prometnih in olepševalnih društev na lokalnem nivoju, po načelu od zgoraj navzdol, saj kot ugotavlja Andrejka, se zveza ob ustanovitvi 1905 ni mogla nasloniti na izoblikovano bazično mrežo društev. Slednjih je obstajalo na kranjskem silno malo, omeniti gre predvsem aktivnosti v Postojnski jami, kjer je bila ustanovljena posebna Jamska komisija, leta 1883 pa sploh prvo slovensko Olepševalno društvo Postojna. Že zelo zgodaj, leta 1875, je bilo ustanovljeno Tujsko prometno društvo Kranj, ki se je 1908 preimenovalo v Društvo za privabitev tujcev in olepšavo Kranja. Z dolgo zgodovino organiziranega turizma se je lahko pohvalil tudi Bled, saj je tu začelo delovati Društvo za povzdigo tujskega prometa na Bledu že leta 1894.⁶¹

Zvezo naj bi po navedbah Andrejke financirali država, deželni odbor in mesto Ljubljana, vendar stabilno osnovo čez celoten čas obstoja zagotavljala zgolj država. Ravno izpadi plačil so privedli h kopičenju dolgov. Izraz politično-ideološke napetosti na kranjskem se je slednjič pokazala tudi v zvezi. Domnevamo lahko, da je 1911 deželni odbor, ki ga je obvladovala Slovenska ljudska stranka (SLS), z neplačevanjem subvencij zlomil liberalno opozicijo v zvezi in si pridobil velik vpliv. Dejstvo namreč je, da je moral odstopiti predsednik zveze Fran Orožen, nasledila pa sta ga člana SLS in tudi deželna glavarja Fran Šuklje in že leto zatem, po novem sporu, Ivan Šušteršič.⁶² Sprejeta pa so bila tudi nova pravila in nov odbor zveze. Finančna situacija se je po teh spremembah bistveno izboljšala. 7. januarja 1914 se s sklicevanjem na škodljivost notranje opozicije in kritike, za razvoj Zveze *»odvzame značaj na svobodni združitvi in prostovoljnem delu prvotnih interesentov tujskega prometa slonečega društva ter jo preustroji v zavod deželne uprave.«⁶³*

4.4 Državni organi – javna pobuda

Trdimo lahko, da je bil v Donavski monarhiji turizem že precej razvit in ko se je slovensko območje združilo z novo državo, je bilo vodilno pri novi izgradnji organizacije turizma v novi jugoslovanski državi. Ampak za argumentacijo te teze si moramo ogledati, kaj je bilo na področju zakonodaje, vezane na pospeševanje turizma, že storjenega v Habsburški

⁶⁰ Prav tam, str. 17.

⁶¹ Andrejka, *Tujski promet v Sloveniji*, str. 7.

⁶² *Turizem smo ljudje*, str. 113.

⁶³ Andrejka, *Tujski promet v Sloveniji*, str. 20.

monarhiji, kaj so v Kraljevini SHS šele morali uvesti in kaj je bilo povsem novega uvedeno v obdobju med obema vojnama.

V razvoju turizma se je izoblikoval dvotirni sistem med zasebno pobudo na eni in državno pobudo na drugi. Predvsem slednja je sprva delovala bolj kot breme in je prehodila preobrazbo iz odnosa zaviranja preko toleriranja družbenih organizacij in končno spodbujanja razvoja tujskega prometa tako moralno kot materialno.⁶⁴

Državna regulacija se kaže v podatku, da so bili do leta 1857 v veljavi potni listi, za izdajo katerih je bilo potrebno čakati precej časa, in je tako številne potencialne potnike odvrnilo od namena potovanja. Da bi država olajšala pretok državljanov tako znotraj svojih državnih meja (se pravi znotraj dežel), kot zunaj njih je uvedla osebne izkaznice (Legitimationskarte), ki jih je izdalo okrajno glavarstvo za dobo enega leta.⁶⁵ Nadaljnji koraki liberalizacije so se kazali v letu 1860 izdanem novem Obrtnem redu, ko so uvedli nove delavske knjižnice, ki so obenem potovalni in osebni dokument. Za potovanje izven države pa so uvedli potne liste, ki so veljali tri leta. V času po prvi svetovni vojni in konsolidaciji Kraljevine SHS je bilo mogoče dobiti vizo tudi na jugoslovanskih konzulatih v tujini in ne več samo pri vladi v Beogradu, kar je precej olajšalo promet tujcev.⁶⁶

Prve državne upravne organe za področje tujskega prometa je uvedla Avstro-Ogrska in sicer z leta 1897 izdanim zakonom o zdraviliščih, kopališčih in letoviščih za Kranjsko, naslednje leto pa še za Štajersko.⁶⁷

Odločilni prelom se je zgodil 18. junija 1908, takrat je namreč med razpravo o proračunu ministrski predsednik vlade Avstro-Ogrske monarhije pred parlamentu izjavil, da *»smatra vlada kot gospodarsko - politično nalogo tudi pospeševanje turizma.«*⁶⁸ In res so v naslednjem proračunskem letu prvič namenili izdatnejši kredit za financiranje zadev turizma. Poleg tega pa je država leta 1908 pri Ministrstvu za javna dela ustanovila centralni komite s posebnim turističnim oddelkom, ki je skrbel za pospeševanje razvoja turizma. Njegove naloge

⁶⁴ SI AS 278, KTG, šk. 8., ar.e. 258, »Turizem v zgodovinsko-organizacijski luči.«

⁶⁵ Studen, »Gremo na rajžo«, str. 27.

⁶⁶ Andrejka, *Tujski promet v Sloveniji*, 1926.

⁶⁷ *Enciklopedija Slovenije*, str. 402. Dodajmo, da sta na tem področju, še pred združitvijo v Kraljevino SHS 1. decembra 1918, očitno tudi kraljevina Srbija in hrvaški sabor sprejela adequate ukrepe. Slednji je leta 1906 potrdil zakon o lječilištima i lječilišnim povjerenstvima, Srbija pa leto prej zakon o banjama; SI AS 278, KTG, šk. 8., ar.e. 258, »Turizem v zgodovinsko-organizacijski luči.«

⁶⁸ SI AS 278, Komite za turizem in gostinstvo vlade LRS, šk. 8., ar. e. 252, »Jožko Sattler: Turizem Slovenije v razvoju in izgradnji.«

so bile ustanavljanje društev na lokalni ravni, sodelovanje pri velikih investicijah, kot je izgradnja nastanitvene infrastrukture in pomoč pri financiranju propagande.⁶⁹

4.4.1 Prva svetovna vojna in prehod v novo državo

V tem poglavju bom poskušal prikazati spremembo oz. rez, ki ga je v dojetanju turizma povzročila 1. svetovna vojna, propad Avstro-Ogrske in prehod v nov državni okvir Države Slovencev, Hrvatov in Srbov oz. Kraljevine Srbov, Hrvatov in Slovencev.

»Po prvi svetovni vojni prodira počasi spoznanje, da turizem ni samo amaterstvo, marveč gospodarski, socialni in kulturni činitelj prvega reda in da zato ne more ostati več zgolj zasebna zadeva.«⁷⁰ In res po prevratu je tujski promet prišel pod poverjenišтво za javna dela, ki se je oblikovalo v gradbeno direkcijo, saj v Beogradu niso poznali tujskega promet, kot narodno gospodarske organizacije, ugotavlja Andrejka.⁷¹

Podoben oblastni organi je bil, podan na pobudo dr. Valentina Krisperja, v novi državi povsem na novo ustanovljen šele 20. marca 1921. Takrat so namreč pri beograjski centralni vladi na ministrstvu za trgovino in industrijo, katerega šef je bil Slovenec Vekoslav Kukovec, ustanovili nov Odsek za turizem, ki ga je do leta 1931 vodil Slovenec dr. Ciril Žižek.⁷² Slovenija je, v drugi instanci, sprva dobila enak organ pri gradbeni direkciji oz. oddelku za javna dela, a že po enem letu, je bilo področje tujskega prometa zaupano Generalnem komisariatu za tujski promet in statistiko. Izkazalo se je, da je bilo to samo prehodno obdobje, saj je to od junija 1923 naprej pa vse do uredbe po pospeševanju turizma, urejal novo ustanovljen Turistični referat na Oddelku za trgovino, obrt in industrijo.⁷³

Tudi za Rudolfa Marna je bila leta 1939 v svojem retrospektivnem pogledu na razvoj tujskega prometa v zadnjih dvajsetih letih, prva svetovna vojna in prehod v novo državo odločilna zarez za turizem. Našteje tri zanj bistvene prvine, ki so bile pomembne za dovršitev centralne organizacije tujskega prometa. Prva je povojna obnova, druga je

⁶⁹ SI AS, 278, KTG, šk. 8., ar. e. 258, »Razvoj našega turizma in njegovo pospeševanje zgodovinski luči.«

⁷⁰ AS: 278. fond KTG. šk. 8. ar.e. 260. Strokovni prispevek o razvoju turizma v Sloveniji od leta 1919 dalje.

⁷¹ Andrejka, *Tujski promet v Sloveniji*, str. 37.

⁷² Glažar, Natalija, »Razvoj turizma v Sloveniji - ali - kaj najdemo v fondu Komiteja za turizem in gostinstvo Vlade LRS«, *Arhivi 1/2* (1996), str. 135.

⁷³ SI AS 278, Komite za turizem in gostinstvo vlade LRS, šk. 8., ar. e. 252, »Jožko Sattler: Turizem Slovenije v razvoju in izgradnji.«

ustanovitev Jugoslovanskega generalnega komisariata za turizmo in tujski promet, tretja pa oblikovanje Odseka za turizem pri centralni vladi v Beogradu.⁷⁴

Maja 1915 se je odprla Soška fronta, v katerem zaledju so se nahajali biseri slovenskega turizma z Bohinjem in Bledu na čelu. Hotele so ob pričetku vojne zapustili domači in inozemski gosti, vselili pa so se oficirji vojske. Veliko hotelov so uporabili za nastanitev vojaškega aparata, kar nekaj pa jih je bilo spremenjenih v bolnišnice, skladišča in podobno. V novi državi je po vojni potekala obnova infrastrukture, poškodovane med prvo svetovno vojno. Za obnovo porušenih, dotrajanih oz. poškodovanih hotelov na Gorenjskem so ustanovili posebno komisijo, ki jo je finančno podprla država.⁷⁵

V novi državi, Kraljevini SHS, je leta 1919 deželna vlada za Slovenijo, kot državni zavod ustanovila Jugoslovanski generalni komisariat za turizmo in tujski promet, katerega izdatki so se docela krili iz državne podpore in čigar zaposleni so postali plačani uradniki.⁷⁶ Generalni komisariat se je intenzivno vključil v narodnoobrambno dejavnost, saj je za namene pariške mirovne konference izdal posebno propagandno knjigo v francoskem jeziku, kjer opisuje turizem na celotnem slovenskem etničnem področju.⁷⁷

Komisariat se je leta 1922 preimenoval v Jugoslovansko zvezo za tujski promet v Sloveniji, ki jo je vodil dr. Rudolf Andrejka.⁷⁸ Slednji jo je poskušal reorganizirati tako, da je k sodelovanju ponovno pritegnil korporacije in druge interesente. Dokončno pa se je Zveza prestrukturirala v zasebno - avtonomno organizacijo, temelječo na prostovoljnem zanimanju, leta 1924 po odpadu državne podpore.⁷⁹ Takrat se je tudi ponovno preimenovala, tokrat v Zvezo za tujski promet za Slovenijo v Ljubljani. Ker se je zveza po desetletju organiziranosti, kot državni zavod vrnila v privatno sfero, si bomo v nadaljevanju na kratko pogledali njena pravila po katerih se je ravnala v svojem prizadevanju za promocijo tujskega prometa. Kljub novo pridobljeni samostojnosti, je seveda bila zapisana delovanju znotraj okvira društvenega zakona oz. je bila pod nadzorstvom Ministrstva za trgovino in industrijo. Iz pravil je razvidno, da se je zapisala ambiciozni nalogi in obsežnem delokrogu, saj *»nadzoruje tujski promet v Sloveniji, vodi, upravlja, ureja in pospešuje vobče vse zadeve, pri katerih gre posredno ali*

⁷⁴ Marn, Rudolf. »Dvajset let tujskega prometa«, 468 – 472.

⁷⁵ Prav tam, str. 468–472.

⁷⁶ Andrejka, *Tujski promet v Sloveniji*, str. 36.

⁷⁷ Prav tam, str. 29.

⁷⁸ *Turizem smo ljudje*, Ljubljana 2006. str. 113.

⁷⁹ Marn, »Dvajset let tujskega prometa«, str. 468-472.

neposredno za tujski promet.»⁸⁰ Med glavne naloge sodijo vodenje hotelskega registra, mediacija na področju prometnih in komunikacijskih zadev, izobraževanje strokovnega kadra, vodenje prometnih pisarn in seveda razvijanje učinkovite promocije doma in v tujini. Prav v namen propagande je, skupaj z leta 1926 ustanovljeno Tujsko prometno zvezo v Mariboru,⁸¹ leta 1928 izdajala *Tujsko prometni vestnik za Slovenijo*, katerega cilj je bil promocija turizma Slovenije in dvig narodnega gospodarstva potem turizma.⁸² Zveza se je poleg darov in podpore, zlasti države⁸³, izdatno financirala iz članarine in dohodkov lastnih podjetji. Tako zbran proračun je bil v celoti namenjen izdatkom za turizem. Pod svojim okriljem je zveza, poleg ustanovnih članov, zbrala tujsko prometna oz. olepševalna društva, korporacije javnega prava povezane z razvojem turizma, sodelovali pa so lahko tudi podporni in častni člani.⁸⁴

Javna pobuda državne oblasti na področju zakonodaje se kaže v leta 1936 izdani Uredbi o pospeševanju turizma. V sklopu te uredbe je bilo ustanovljenih, kot bomo videli, kar nekaj novih institucij med drugimi tudi Banovinski turistični svet, ki je »*po soglasni in nepristranski sodbi zlasti v letih 1937–1939 zelo plodovito deloval.*»⁸⁵ V teh letih so namreč beležili tudi največje število tako gostov kot nočitev a kljub temu uredba zaradi napovedujoče se vojne ni bila v celoti uresničena. Ker pa je to dejansko edini celovit zakonski predpis iz medvojnega obdobja, ki se navezuje na turistično problematiko si ga bomo v nadaljevanju nekoliko podrobneje pogledali.

Uredba predvideva uvedbo institucij, ki se bodo ukvarjale z razvojem tujskega prometa v krajih, ki privlačijo obiskovalce iz katerihkoli vzrokov. Te kraje kot turistične kraje proglasi minister za trgovino in industrijo v sodelovanju z bansko upravo. Odlikujejo se s posebnimi karakteristikami, kot so specifično podnebje, termalni in mineralni vrelci, biodiverziteteta, naravne in kulturne krasote ter za lokalno okolico značilne narodne noše in običaji. Naloga pospeševanja tujskega prometa je v olajševanju in spodbujanju obiska turističnih krajev, predvsem na področju izboljšanja prometnih povezav, gostinskih storitev, namestitvenih obratov in skrbjo za naravne in kulturno-zgodovinske fenomene važne za

⁸⁰ SI AS 76, Kraljeva banska uprava Dravske banovine, Oddelek za trgovino, obrt in industrijo, Referat za turizem, šk. 1, tehnična enota 66.

⁸¹ SI AS 76, Kraljeva banska uprava Dravske banovine, Oddelek za trgovino, obrt in industrijo, Referat za turizem, šk. 2, tehnična enota 61.

⁸² SI AS 76, Kraljeva banska uprava Dravske banovine, Oddelek za trgovino, obrt in industrijo, Referat za turizem, šk. 2, tehnična enota 7.

⁸³ Nad porabo katere je imel poseben vpliv član odbora, delegat ministrstva za trgovino in industrijo.

⁸⁴ SI AS 76, Kraljeva banska uprava Dravske banovine, Oddelek za trgovino, obrt in industrijo, Referat za turizem, šk. 1, tehnična enota 66.

⁸⁵ SI AS 278, KTG, šk. 8., ar.e. 260, »Strokovni prispevek o razvoju turizma v Sloveniji od leta 1919 dalje.«

razvoj turizma. Pomembna naloga pa je tudi skrb za promociji teh turističnih krajev doma in v tujini.⁸⁶

Iz uredbe je razvidna težnja po povezovanju javne in zasebne sfere. Organi državne oblasti, občine, so si morali prizadevati k spodbudi privatne pobude. To pomeni, da morajo z javnimi deli omogočiti primerne infrastrukturne pogoje za investiranje privatnega kapitala v razvoj turizma. Za te javne izdatke je odgovoren občinski turistični odbor, ki se financira iz občinskega proračuna, v katerega se steka turistična taksa, ki je namenjena izključno financiranju del na področju turizma. Delovanje javne sfere v razvoj turizma je povezano tudi z zapovedjo, da morajo država in samoupravna oblast podpirati delo turističnih organizacij kot tujsko prometne zveze in društva. Uredba predvideva tudi tako imenovani »*Sklad za pospeševanje turizma v turističnih krajih kraljevine Jugoslavije*«, ki ga osnuje minister za trgovino in industrijo. Sklad je namenjen kritju materialnih in osebnih stroškov, ki nastanejo pri izvajanju letnega delovnega programa na področju turizma. V mestnih občinah se tako ustanovijo stalni mestni turistični odbori, ki prevzamejo odločanje o vseh zadevah povezanih s turizmom. Člani tega odbora so poleg članov mestnega sveta, tudi vidnejši predstavniki civilne družbe in gospodarstva ter interesenti za pospeševanje tujskega prometa. Podobna institucija se ustanovi na območju vaških občin, kjer se imenujejo krajevni občinski turistični odbori. Na višji upravni ravni, namreč banski, se osnuje Banovinski turistični svet, ki fungira kot posvetovalni organ bana v turističnih vprašanjih. Člane sveta postavlja ban in na njegov poziv se morajo vsaj enkrat na leto ali en mesec pred sklicem vrhovnega turističnega sveta, tudi sestati. Omenjeni vrhovni turistični svet velja za najvišjo državno instanco na področju turizma. Člane sveta in njihove namestnike, katerih mandat velja za dobo treh let, imenuje minister za trgovino in industrijo na predlog različnih uradov in organizacij. Zaradi izstopajočega pomena tega vrhovnega organa si velja ogledati vse njegove člane. Ti so: predstavnik Zveze planinskih društev kraljevine Jugoslavije, dva predstavnika Pogostinske zveze kraljevine Jugoslavije, po en predstavnik gospodarskih zbornic, predsednik Zveze mestnih občin, po en predstavnik turističnih zvez, direktor Putnika, predstavniki različnih osrednjih ministrstev, načelnik trgovinskega oddelka in šef odseka za turizem ministrstva za trgovino in industrijo. Vrhovnemu turističnemu svetu predseduje minister za trgovino in

⁸⁶ SI AS 76, Kraljeva banska uprava Dravske banovine, Oddelek za trgovino, obrt in industrijo, Referat za turizem, šk. 1.

industrijo, ki hkrati vrši nadzor nad vsemi aktivnostmi za pospeševanje turizma v državi in zunaj nje.⁸⁷

5. Teoretski razvoj dojemanja

5.1 Pot v modernizacijo

Od propada tradicionalnega fužinarstva in krize v kmetijstvu vidno obubožane alpske dežele so nekatere rešitev svojih ekonomskih problemov videle v razvijajočem se tujskem prometu. Prišlo je do konflikta, katera pot bo vodila v modernizacijo, industrializacija ali turizem.⁸⁸ Tipičen primer takšnega konflikta pogledov je bilo Celje, sedaj že nekdanji biser ob Savinji, ki je imelo ob koncu 19. st. 4.600 gostov letno.⁸⁹ Za to število je bilo zaslužno tudi olepševalno društvo, ki je uredilo mestni park in sprehajališče ob Savinji. Očitno je čez slabih 40 let, točneje 1937, prišlo do obrata, saj so kot izhaja iz zapisnika 2. seje poslovnega odbora banovinskega turističnega sveta, morali na dnevni red postaviti točko štiri, ki nosi naslov industrijsko onečaščenje rek in interesi turizma. Ravnatelj sveta je namreč moral opozoriti na *»onečaščenje Savinje po napravah ob njej.«*⁹⁰ Kot vemo se je Celje odločilo za prvo pot, pot industrializacije, katere negativne posledice so vplivale na razvoj turizma.⁹¹ Nekateri kraji, ki so se odločili za drugo pot, so modernizacijo dosegli skoraj izključno s storitvami, kjer je levji delež nosil turizem. Posledica te odločitve je bila silna družbena sprememba na eni strani, saj so se oblikovali povsem novi in drugi poklici, ki jih industrijska mesta niso poznala, po drugi strani pa je prišlo do velike spremembe v samem videzu mesta. Nastajati so namreč začela razna olepševalna društva, ki so skrbela za čistočo, organizirala festivale cvetja, razpisovala nagrade, urejala sprehajalne poti in postavljala kažipote, razmahnila pa se je tudi spominkarska industrija. Za razširitev slednje si je, kot izhaja iz dokumenta datiranega v leto 1937, prizadevala tudi Zbornica za trgovino, obrt in industrijo, ker po njihovem mnenju *»razglednice igrajo v indirektni propagandi tujskega prometa izredno važno vlogo reklame in akvizicije.«*⁹² Da ne gre za zanemarljivo dejavnost, priča tudi sledeči navedek, saj pravi da je *»promet razglednic zelo velik. V zadnjem času je zato ministrstvo pošl sklenilo, da po vzoru*

⁸⁷ Prav tam.

⁸⁸ Sandgruber, *Ökonomie und Politik*, str. 287.

⁸⁹ Več v: Rihter, Andreja, *Razvoj turizma na Celjskem med obema vojnama*, Magistrsko delo, Ljubljana 2008.

⁹⁰ SI AS 76, Kraljeva banska uprava Dravske banovine, Oddelek za trgovino, obrt in industrijo, Referat za turizem, šk. 1.

⁹¹ SI AS 76, Kraljeva banska uprava Dravske banovine, Oddelek za trgovino, obrt in industrijo, Referat za turizem, šk.1.

⁹² SI AS 448, Zbornica za trgovino, industrijo in obrt v Ljubljani, šk. 288, »Tujski promet 1929–1947.«

inozemskih poštних uprav zavede pri nas dopisnice s slikami raznih krajev, ki so turistično - ali zgodovinsko interesantni.»⁹³

Da je bilo zavedanje za to drugo pot v modernizacijo, torej preko razvoja storitvenega sektorja na splošno in turizma posebej, prisotno pri najzgodnejših teoretikih turizma pri nas, kažejo naslednje misli. V nadaljevanju naloge je zato sprva prikazana argumentacija, zakaj je potrebno razvijati turizem kot važno panogo gospodarstva in kateri so pogoji tega razvoja. Na splošno lahko rečemo, da gre pri argumentiranju za spodbudo turizma za dva načina, ki ju bi mogoče lahko imenovali negativnega in pozitivnega. Prvi izhaja iz stvarnih ugotovitev krize gospodarstva, drugi pa izpostavlja pozitivne učinke, ki jih prinaša turistična dejavnost tako z ozirom na družbeno – ekonomske kot izobraževalno – podjetniške vidike. Kot glavne pogoje razvoja pa avtorji večinoma vidijo geografsko lego in ustrezno infrastrukturo. Naravna lepota, ki jo vsi postavljajo v izhodišče razvoja, je že dana, poudarjajo pa, da jo je treba tudi ustrezno unovčiti s primerno propagandno dejavnostjo. Za privabitev gostov tudi ne gre varčevati na polju udobnosti in sploh je za vse pisce relevantno tudi vprašanje financiranja.

5.1.1 Tujski promet kot panoga narodnega gospodarstva

Franc Gärtner je bil prvi, ki je po navedbah Rudolfa Andrejke iz leta 1926, podal refleksijo in teoretsko obravnavo tujskega prometa pri nas. Leta 1902 se je v časniku *Gorenjec* s serijo člankov pod naslovom *Ljubljanski grad in promet s tujci* vmešal v polemiko ljubljanskega občinskega sveta. Na tej seji je namreč svetnik Josip Prosenc prvega junija 1902 iz tujsko prometnih razlogov argumentiral, da naj občina vendar kupi grad, ki se nahaja v njenem osrčju. Gärtner, imenovan tudi Gorazd, je izoblikoval tezo da ne gre le za lokalno zadevo, ampak »je ta zadeva velikanskega in zelo dalekosežnega pomena /.../ za celo Kranjsko v narodno-gospodarskem oziru.«⁹⁴ Še isto leto je skupek teh člankov izšel pod enakim naslovom, tj. *Ljubljanski grad in promet s tujci*, in predstavlja prvo propagandno brošuro te vrste.

Gärtner tudi oriše splošno gospodarsko stanje na Kranjskem v začetku 20. st. Kmetje so se bili prisiljeni iz leta v leto bolj zadolževati, saj se je zemlja vedno bolj delila in ni bila več sposobna preživljati vseh članov družine, zato so bili številni primorani migrirati v industrijske centre na severu ali čez Atlantik. Furmani so s prihodom železnice izgubili dobičkonosen vir prihodka, obrtniki in rokodelci pa so spričo konkurence cenejših

⁹³ SI AS 448, Zbornica za trgovino, industrijo in obrt v Ljubljani, šk. 288, »Tujski promet 1929–1947.«

⁹⁴ Gärtner, Franc. *Ljubljanski grad in promet s tujci*. Kranj: pisatelj, 1902, str. 5.

proizvodov, ki jih je pripeljala železnica iz bolj industrializirane spodnje Avstrije in čeških dežel, izgubili svoj odjemalski trg. Iz pogleda na realne gospodarske razmere izpelje sklep, da bo v bližnji prihodnosti tako kmetijstvo kot obrt končalo *»popolnoma na bodno.«*⁹⁵ Kot odgovor navede, da je lahko razvoj tujskega prometa v obče in nakup gradu posamezno, priložnost za *»pričetek jako važne akcije, ki naj bi bila naša rešiteljica.«*⁹⁶

Podobno razmišlja tudi pet let kasneje, saj pravi da je: *»V današnjem času je pridobil tujski promet veliko važnost v narodno - gospodarskem oziru, ker je postal vedno rastoč vir izdatnih dohodkov, in ne samo za posamezne kraje, ampak za cele pokrajine.«*⁹⁷ Poleg geografskih kriterijev pa navaja tudi družbene kriterije, saj zagovarja tezo, da turistična dejavnost s svojimi multiplikativnimi učinki pozitivno vpliva na vse člane lokalnih skupnosti. Tako pravi: *»Marsikdo bode trdil, da nima nobenega dobička od tujskega prometa, ker dobiček imajo le hotelirji in gostilničarji. A temu ni tako. Od tujskega prometa imajo dobiček vsi sloji, vrhu tega pa še občina, dežela in država.«*⁹⁸

Gärtner, kot široko razgledan človek pogosto navaja primere dobre prakse v tujini, po katerih se velja ozirati in zgledovati. Leta 1882 je bilo ustanovljeno Tirolsko društvo za povzdigo tujskega prometa, po čigar izdatni zaslugi se je lahko Tirolska ob koncu stoletja pohvalila z zavidanja vrednim številkam tujih obiskovalcev. Iz tega dejstva potegne sklep, *»da je v ne ravno dolgem času mogoče povzdigniti tujski promet, to velevažno panogo narodnega gospodarstva, ako se postopa z vnemo in pridnostjo.«*⁹⁹

Na važnost turizma, kot gospodarske panoge opozarja tudi Rudolf Marn leta 1907. *»Tujski promet se dandanes že prišteva med narodnogospodarske stroke. Smatra se ga, kakor druge panoge narodnega gospodarstva, za pridobitni vir, iz katerega črpajo narodi, ki pridejo v tem primeru v poštev, blagostanje in pomnožitev kapitala. Govori se na splošno o industriji tujskega prometa, kakor o drugih industrijah in pospeševanje tega pridobitnega vira se ureja sistematično in organizirano.«*¹⁰⁰

Važno je poudariti tudi Andrejkino zavedanje o prepletenosti turizma z drugimi področji in multiplikativni učinki, ki koristijo tako gostom kot domačinom. Tu navaja

⁹⁵ Prav tam, str. 9.

⁹⁶ Prav tam, str. 6.

⁹⁷ Gärtner, »Kako je mogoče povzdigniti«, str. 3.

⁹⁸ Prav tam, str.3.

⁹⁹ Prav tam, str.4.

¹⁰⁰ Marn, Rudolf, »Promet tujcev na Kranjskem«, *Slovenija: glasilo narodnonapredne stranke*, 12. december. 1907, str. 102.

predvsem področje higijene, električne razsvetljave, ureditve vodovoda za pritek zdrave pitne vode in zelenega okolja s drevoredi parki in klopmi. Kako kompleksna in povezujoča dejavnost je tujski promet je ugotovil tudi Rudolf Marn, saj prikaže, da je razvoj turizma harmoničen in skladen s številnimi drugimi interesi gospodarskega napredka. Higiena je tako le ena od stičišč interesov države in turizma, prav tako kot gradnja vodovodov, električnega, cestnega in železniškega omrežja. Če želimo privabiti tudi nekatere zahtevnejše goste, so to standardi, brez katerih ni mogoče razvijati tujskega prometa.¹⁰¹

V tem oziru velja omeniti tudi koordinacijsko konferenco glede tujskega prometa, ki jo je sklicala Zbornica za trgovino, obrt in industrijo in se je vršila 5. februarja 1935. Da je šlo za koncentracijo za tujski promet interisiranih faktorjev postane jasno že ob bežnem pogledu na seznam navzočih. Konference so se namreč udeležili načelnik kr. banske uprave, načelnik direkcije drž. železnic v Ljubljani, člani ljubljanskega mestnega magistrata, Zvez za tujski promet v Ljubljani in Mariboru, Zveze združenj gostil. Podj. za Dravsko banovino in Slovenskega planinskega društva. Namen konference je v par stavkih strnil predsednik Zbornice za trgovino, obrt in industrijo Ciril Majcen, ki pravi da je namen *»v tem, da naj bi vse organizacije in sploh vsi za tujski promet upoštev prihajajoči faktorji pri delu za pospeševanje tujskega prometa sodelovali, kajti mogoče se samo na videz križajo interesi, a v resnici imamo vsi samo en skupni interes in to je čimboljše in učinkovitejše delo na polju tujskega prometa, ki predstavlja danes zlasti za gospodarstvo naše banovine izredno važno panogo.«*¹⁰² Zavzel se je tudi za to, da pristojne oblasti v potrditev turizma, kot pomembne gospodarske panoge in za vzpodbudo le te, v banskem in državnem proračunu namenijo primeren del.¹⁰³

Vsi obravnavani teksti govorijo tudi o pomembnosti in pozitivnih učinkih v odnosu izobrazbe in turizma, za razvoj katere in izšolanje strokovnega kadra si je ves čas prizadevala tudi Zveza za pospeševanje turizma. Franc Gärtner tako leta 1906 pravi, da je *»tujski promet tudi velike važnosti z ozirom na naobražnost, ker se stanovalci dotičnih krajev že iz lastnega interesa nauče vljudnosti in boljšega obnašanja.«*¹⁰⁴ Predlaga: *»Napram tujcem moramo biti kolikor mogoče vljudni, saj prineso v deželo denarja. Na tujca jako ugodno vpliva, ako vidi, da ga povsod vljudno in prijazno sprejmemo, nasprotno pa se skrbno ogiblje krajev, kjer je naletel na neotesane, sirove ljudi. Skrb staršev, učiteljev in duhovnikov bodi: v tem smislu*

¹⁰¹ Marn, »Dvajset let tujskega prometa«, str. 468–472.

¹⁰² SI AS 448, Zbornica za trgovino, industrijo in obrt v Ljubljani, šk. 288, »Tujski promet 1929–1947.«

¹⁰³ SI AS 448, Zbornica za trgovino, industrijo in obrt v Ljubljani, šk. 288, »Tujski promet 1929–1947.«

¹⁰⁴ Gärtner, »Kako je mogoče povzdigniti«, str. 3.

delovati; s tem bi si pridobili velike zasluge za svoj kraj.»¹⁰⁵ Na področje izobraževanja o turizmu je leta 1913 posegla Avstro-Ogrska, ki je svoj delež prispevala tako da je v ljudske in meščanske šole vpeljala osnovno seznanitev z bistvom in pomenom turizma. Sprva sicer samo kot obravnavano temo pri predmetih, kot so zgodovina, geografija in predvsem domoznanstvo. Prisotna so bila tudi prizadevanja za ustanovitev gostinske šole. Organizirati so pričeli tudi kuharske tečaje, tu je bil zelo dejaven tudi Blejski župan Ivan Kenda, ki si je izobrazbo pridobil na Dunaju. Silno pomembno prelomnico predstavlja tudi leta 1912 izdana knjiga Adolfa Fr. Heßa z naslovom *Nauk o serviranju*, ki je kot učbenik na področju gostinstva služila še številnim generacijam. Knjigo je po nemškem originalu za slovensko bralstvo priredil Alfonz Mencinger izdal pa jo je Gostilničarski Vestnik, glasilo deželne zveze gostilničarskih zadrug. Po tej poti je kasneje šla tudi Kraljevina Jugoslavija, ki je izvedla »akcijo za uvedbo turizma kot obveznega učnega predmeta v osnovnih in srednjih šolah«.¹⁰⁶ V ta kontekst sodi tudi akcija za ustanovitev stolice za turizem na eni od univerz.

Tudi Marn, ki deli pospeševanje v veliko in podrobno delo, pod slednje uvršča predvsem skrb za prepoznavanje turistične ponudbe, se pravi za propagando in izobraževanje interesentov za ponujanje turistične dejavnosti. Pravi: »*Tujski promet je tudi v kulturnem oziru velikega pomena, ker prisili ljudstvo do višje izobrazbe in omike, do vljudnejšega vedenja in oblažuje prirojeno sirovost pri nižjih slojih. Vsak vidi korist in dobiček in skuša uravnati svojo individualnost po zahtevah, ki jih stavi stvar do njega. Nevede ga dovede to do boljše izobrazbe in do napredka. Dalje vzbudi tujski promet – kar je posebno važno za nas Slovencev v prebivalstvu podjetnost.*«¹⁰⁷

V sposobnost omike in izobrazbe Slovencev je bil trdo prepričan tudi Andrejka, ki v svojih razmišljanjih o subjektivnih pogojih pravi, da sta »*skrb in spoznanje prebivalstva, da uravna promet, udobnost, prijetnost bivanja v tej zemlji tujcem po najnaprednejšh načelih vsakokratne dobe.*«¹⁰⁸ Po njegovem mnenju je ta skrb za udobno preskrbo že organsko prisoten in se poraja iz »*prirojelih sposobnosti narodov.*«¹⁰⁹ S podobno oceno se srečamo tudi drugod: »*Da smo Slovenci potrpežljivi in uslužni do tujca, to izhaja iz naše prirojene gostoljubnosti, je pa, seve, tudi produkt naše suženjske preteklosti.*«¹¹⁰ O nekoliko pretirani

¹⁰⁵ Prav tam, str. 23.

¹⁰⁶ SI AS 278, Komite za turizem in gostinstvo vlade LRS, šk. 8., ar. e. 252, »Jožko Sattler: Turizem Slovenije v razvoju in izgradnji.«

¹⁰⁷ Marn, »Promet tujcev«, str. 102.

¹⁰⁸ Andrejka, Rudolf, *Tujski promet v Sloveniji*, str. 3.

¹⁰⁹ Prav tam, str. 4.

¹¹⁰ AS: 278. fond KTG. šk. 8. ar.e. 260. Strokovni prispevek o razvoju turizma v Sloveniji od leta 1919

obsedenosti s hlapčevsko zavestjo in preteklostjo, ki lahko tudi zavira turistični razvoj priča tudi naslednji stavek: »Vljudnost in pozornost – da , toda ne servilnost, ne hlapčevska ponižnost.«¹¹¹

5.1.2 Pogoji razvoja

Marn je leta 1907 izhajal iz prepričanja, da se bo razvoj tujskega *prometa* »vršil naravnim potom in se mora vršiti.«¹¹² Ta njegova misel temelji na preprosti logiki, da ko bodo ljudje prepoznali koristne učinke, ki jih prinaša dejavnost tujskega prometa, bodo tega tudi sami sprejeli. Ne samo to, aktivno se bodo vključili v njegovo pospeševanje in skrbeli za pogoje, na katerih bo lahko turizem, in z njim tudi sami, zaživel prosperiteto. »Zahteva po organizatoričinem delu, po vsestranskem pospeševanju tujskega prometa izhaja iz prebivalstva samega, ker le to uvideva, da mu donša ta narodnogospodarska panoga blagostanje.«¹¹³ Pravi, da se mora »razumevanje, ovaževanje in prava ocena tujskega prometa okorenini tudi v onih krogih, ki lahko dajo razvoju tega moralno in gmotno podporo.«¹¹⁴ Za takšno delo je potrebna organizacija in sistematičnost, za razvoj in prosperiteto sta potrebna načrt in »gotova načela.«¹¹⁵ Tej nalogi se je zapisala Deželna zveza za tujski promet na Kranjskem v Ljubljani. Ta je uspela v svojih vrstah združiti pripadnike različnih strank, kar je kot priznava Marn »redke pojav na Kranjskem«¹¹⁶ in zaradi te enotnosti se lahko pohvali, predvsem na Gorenjskem, tudi z lepimi uspehi. Da preostali deželi, z izjemo Postojne, v tujskem prometu ne kaže najbolje, po njegovem nikakor ni mogoče speljati na pomanjkanje ogleda vrednih naravnih lepot, ampak predvsem na dejstvu o premajhnem oglaševanju le teh.¹¹⁷

Po Gärtnerjevih ugotovitvah iz leta 1906, da ima »naša dežela neštivilno naravnih krasot, katere tujci občudujejo. Ker nimamo druge industrije, lotimo se takozvane industrije tujskega prometa.«¹¹⁸ Razpolaga pa »s tako krasnimi naravnimi lepotami, kakor malo katera druga kronovina naše države. A kljub temu je obisk tujcev tako minimalen, da se je temu čuditi. V prvi vrsti je krivo temu, da nismo delali nobene reklame za naše kraje; a kaj, ko smo takorekoč sami slepi za te čudežne krasote. V drugi vrsti je vzrok temu, da pri nas manjka

dalje.

¹¹¹ Prav tam.

¹¹² Marn, Rudolf, »Promet tujcev«, str. 102.

¹¹³ Prav tam.

¹¹⁴ Prav tam.

¹¹⁵ Prav tam.

¹¹⁶ Prav tam.

¹¹⁷ Prav tam.

¹¹⁸ Gärtner, Franc, »Kako je mogoče povzdigniti«, str. 4.

udobnosti, katero zahtevajo razvajeni tujci.«¹¹⁹ Udobnost tako bivanja kot potovanja, a tudi varnost in hitrost potovanja, dobra in zdrava hrana, sprejemljive cene in dostojna postrežba štejejo med zunanje ali posredne pogoje, ki so poleg notranjih ali neposrednih, kot so omenjene naravne danosti, pogoj za razvoj tujskega prometa.

Marn ugotavlja, da Kranjska nudi naravne krasote kot redko kateri drugi turistični kraj, ampak za drugimi zaostaja v kriteriju udobnosti. Poleg naravnih danosti je druga bistvena podlaga za razvoj turizma po njegovem mnenju, tudi železnica ki spreminja Kranjsko, tako kot Francijo in Bavarsko, v prehodno deželo, po kateri se preteka žila tujskega prometa. Očitno so se, kasneje specifičnega geografskega položaja zavedali tudi drugi avtorji: *»po vsem tem so točne tudi besede našega Melika, ki je zapisal, da živimo v pokrajini stikov, prehodov, razpotij in smo zato poklicani za posredovanje med političnim, kulturnim in gospodarskim svetom Srednje Evrope, Sredozemlja in Panonije, katerega vsak del smo.*«¹²⁰ Številni avtorji so v tej vlogi videli ravno turizem, ki naj vrši mednarodni tok potniškega prometa.

Rudolf Andrejka v svojih teoretskih razmišljanjih iz leta 1926 govori o objektivnih in subjektivnih prvinah oz. pogojih za razvoj turizma. Pod objektivne šteje naravno dane lepote in slikovitost krajine, ki jih hvali skozi citate pomembnih književnikov, kot so Gregorčič, Prešern in Vodnik. Spregleda pa ne niti zdravilišč in historičnega izročila. Pomembno vlogo pri razvoju turizma pripisuje geografskem položaju Slovenije na vznožju Alp ob obali Jadranskega morja, na križišču slovanskega, germanskega in romanskega sveta ali kot sam pravi med dvema *»velekulturnima narodoma*«. ¹²¹

Da bi prepričal svoje bralce o važnosti turizma Gärtner leta 1902 navaja, kot je na slovenskem očitno dolga tradicija, za model Švico. Sklicuje se na statistiko in preračune, po katerih sledi, da promet v Švici samo v gostilnah prinaša velik čisti dobiček in *»investiran kapital donaša 7% za leto 1894*«. ¹²² Važnost tujskega prometa v narodnogospodarskem oziru je torej očitna. Na drugem mestu leta 1906 pravi *»Švica, ta gorata dežela, nudi kmetovalcu manj kakor naša dežela, vendar je v Švici doma blagostanje, kar je posledica edino le jako razvitega tujskega prometa. A Švicar tudi skrbi, da tujec dobi vsega, česar poželi.*« ¹²³

¹¹⁹ Prav tam, str. 18.

¹²⁰ SI AS 278, KTG, šk. 8., ar.e. 260, »Strokovni prispevek o razvoju turizma v Sloveniji od leta 1919 dalje.«

¹²¹ Andrejka, *Tujski promet v Sloveniji*, str. 5.

¹²² Gärtner, *Ljubljanski grad*, str. 6.

¹²³ Gärtner, »Kako je mogoče povzdigniti«, str. 11.

Potrebno je poudariti da se Gärtner zaveda družbeno-historične pogojenosti razvoja turizma, saj poudarja, da tam kjer danes turizem uspeva še pred časom ni bilo ne duha ne sluha o tujskem prometu. A na podlagi človeškega dela, prizadevanja in investiranja, predvsem v oglaševanje in propagando, so dosegli vidne rezultate. Kot utečen primer navaja Confoederatio Helvetica in pravi: *»Seveda tudi v Švici ni bilo vedno tako, kako je danes, bilo je tako, kakor je sedaj pri nas. A podjetni ljudje so pravočasno spoznali krasote, katere jim je mati narava položila v naročje. Niso se bali troškov, ker so vedeli, da jim bode za to izdani denar donášal stoteren sad. Tujci in turisti niso vedeli o krasotah Švice, treba jih je bilo razkriti svetu, kar se je zgodilo potom listov svetovnega glasu, potom brošur, skratka potom reklame.«*¹²⁴ Ljubljana na bi po njegovem mnenju postala slovanski Salzburg, torej center turizma, vendar kot ugotavlja, bo potrebno zato še kar precej postoriti, saj se na Kranjskem v tej smeri še ni nič zgodilo. Da pa Ljubljana premore precejšen potencial, da postane takšen center *»ni nikaka utopija, ampak temelji na popolno zdravi gospodarski podlagi.«*¹²⁵ Za uresničitev te navidezne utopije navaja vrsto elementov in pogojev. Ključna je seveda geografska lega, sam grad v središču mesta nudi *»obširno obzorje, ki očara vsakega, ki ima kolčki kaj smisla za naravne lepote«*¹²⁶. Zanimivo da je o Ljubljani, kot prometnem središču čez slaba tri desetletna natančneje 1935, v povsem drugačnih pogojih in novi državi, predaval takratni podžupan prof. Evgen Jarc. V svojem predavanju ni pozabil na turistično dejavnost saj se je spomnil, da so v času Ilirskih provinc in celinske zapore *»zlasti imenitne kupčije delale takrat tudi velike obcestne gostilne, v katerih je bilo vedno živahno življenje.«*¹²⁷ Drug pomemben element je dejstvo, da je Ljubljana priključena na širše železniško omrežje, iz česar sledi da je mogoče izoblikovati številne potovalne programe in izlete, ki bi korist prinesli celotni deželi Kranjski. Pravi, da so *»postojnska, škocjanska jama itd. specialitete, kakršnih ni najti na svetu,«*¹²⁸ in jih zavidajo celo podjetni Švicarji. A jasno mu je tudi, da naravni zakladi sami po sebi ne prinašajo nobene koristi (dobička), ampak je potrebno tudi tržiti kar predpostavlja razvoj učinkovite propagande (reklame), ki bo z njim seznanila svet, *»osobitno pa naše brate Slovane.«*¹²⁹

Pomembno je imeti v mislih da Gärtner implicitno ves čas misli in tudi izpostavlja win-win situacijo, kjer imajo vsi vpleteni *»faktorji«* korist od pospeševanja turizma. Pritegniti

¹²⁴ Prav tam, str. 19.

¹²⁵ Gärtner, *Ljubljanski grad*, str. 16.

¹²⁶ Prav tam, str. 14.

¹²⁷ N.N. »Ljubljana kot prometno središče«, *Slovenski narod*, 30.01.1935, str. 2.

¹²⁸ Gärtner, *Ljubljanski grad*, str. 16.

¹²⁹ Prav tam, str. 17.

pa velja tudi železnico, saj »sama na sebi deželi ni koristna, a izkoristiti jo velja za prevoz tujcev« ki bi tu seveda tudi trošili in tako pospeševali tudi trgovski promet. Tako, po vzoru Švice, meni, da so mesto Ljubljano, dežela Kranjska ter Avstro-Ogrska dolžne, da tam, kjer ni interesa privatnega kapitala, investirajo javni kapital, med drugim tudi za odkup in izgradnjo prenočitvenih kapacitet na ljubljanskem gradu. Kar na videz zgleda kot deficit, je faktični dobiček, tujci namreč ne samo prespijo, ampak tudi trošijo in tako pospešujejo obči promet in bi se z »večjim prometom tujcev tudi dajatnost davkoplačevalcev povečala.«¹³⁰

Gärtner je opravil tudi premisleke o financiranju, pravi da »v naši deželi so dani vsi predpogoji za posečanje s strani tujcev. Žalibog, da nam manka podjetnosti.«¹³¹ V tem okviru velja samo ob strani omeniti, da je tudi nasprotnik kopičenja kapitala v hranilnicah, ker to zamori podjetnost in narodno gospodarstvo, »namesto da bi ga plodonosnejše naložili v podjetjih, od katerih ne bi imeli koristi samo posamezni kapitalisti ampak cela okolica.«¹³²

Zagovarja povišanje doklad in svari pred politično agitacijo ter zlorabljanjem strahu pred novimi dokladami. Prav nasprotno zagovarja davke in investicije, ki bi izboljšale konkurenčnost in prispevale k napredku. Pravi da, če so doklade mesta nizke, kot je to v primeru Ljubljane, se državni davki višajo, kapital se odliva na Dunaj namesto da bi povišane doklade ostale občini, saj »če je trava že pokošena se ne da več kositi.«¹³³ Da je Gärtner znal pogledati čez rob krožnika in se zgledovati po sosednjih inovacijah priča tudi dejstvo, da je za financiranje predlagal tudi uvedbo prostovoljnega davka, v obliki loterije, po zgledu Benetk.¹³⁴

Pretok tega denarja si je predstavljal predvsem v obliki investicij v reklamo in olepševalna društva, ki jih bodo finančno podprla občina in država.¹³⁵ Prve nastavke za učinkovito oglaševalno akcijo je zaznal na četrtem shodu slovanskih časnikarjev, ob katerem je bila organiziran prva turistična razstava v Ljubljani, kjer je Bled sodelujočim brezplačno podaril propagandne brošure. Če pomislimo samo na Češko koč na Grintavcu, je ta akcija očitno našla veliko resonanco v čeških časnikih in obiskovalcih.¹³⁶

¹³⁰ Prav tam, str. 24.

¹³¹ Prav tam, str. 22.

¹³² Gärtner, »Kako je mogoče povzdigniti«, str. 19.

¹³³ Gärtner, *Ljubljanski grad*, str. 12.

¹³⁴ Prav tam, str. 13.

¹³⁵ Prav tam, str. 17.

¹³⁶ Prav tam, str. 22.

Na koncu njegovega spisa je moč zaslediti še pojmljiv poziv, saj pravi: *»zatorej vsi možje na krov, na edino resno gospodarsko delo- to je povzdigo tujskega prometa- ki bode koristilo, -kakor smo že na začetku omenili- meščanu, ki bode pa dokaj koristi donášalo tudi našemu kmetu.«*¹³⁷

¹³⁷ Prav tam, str. 24.

6. Zaključek

Videli smo da ima turizem na slovenskem že kar dolgo praktično in teoretično tradicijo. Profesionalna turistična organizacija se je v raznih oblikah pričela razvijati že za časa Avstro-Ogrske. Izhajajoč iz te tradicije so Slovenci s svojim nakopičenim znanjem lahko konstruktivno prispevali k razvoju turizma v novi jugoslovanski državi. Prav tako smo videli, da je bilo sodelovanje javne in privatne pobude v različnih obdobjih dinamično, enkrat bolj koristno drugič manj. Vsekakor pa je mogoče trditi, da je dokaj zgodaj gospodarski potencial tujskega prometa prepoznala politika in ga poskušala tega spodbujati z izdajo raznih zakonskih aktov. Večja prisotnost države na polju turizma pa je bila, predvsem kar zadeva spodbujanje razvoja z javnimi sredstvi, zaželenja tudi z strani turističnih delavcev in teoretikov. Sam tujski promet je, kot je razvidno iz naloge, v obravnavanem obdobju prehodil dolgo pot in se na njej vedno znova in na različne načine dopolnjeval in spreminjal. Na splošno lahko trdimo, da se je širil tako z ozirom na tematiko in področja delovanja, kot tudi na dostopnost širšim slojem, pri čemer je resnično množičen postal šele po drugi svetovni vojni in razvoju sindikalnega turizma.

V raziskavi sem tudi ugotovil, da so se prvi teoretični premisleki na slovenskem pričeli nekje v obdobju Fin de Siècle. Na podlagi analize različnih avtorjev sem poskušal razbrati, katere so bile njihove glavne teme ko so pisali o tujskem prometu. Iz diplomskega dela je tudi razvidno, da so vsi izbrani avtorji prepoznali turizem kot važno gospodarsko panogo, ki ima pred sabo veliko prosperiteto. Za uspešen razvoj pa so navajali tudi konkretne pogoje, možnosti, ki so marsikdaj relevantni še danes. Najzgodnejši avtorji so med drugim opozarjali tudi na važnost udobnosti in primerne standarda, kar je aktualno tudi danes. Sodobna vizija razvoja turizma v Sloveniji je namreč naravnana, če naj uporabimo modna izraza, trajnostno in zeleno. Sodobna promocija, za katero so si izrazito prizadevali omenjeni pisci, je usmerjena v prikazovanje »zelenih« in pristnih naravnih lepot, turistična politika pa ne stremi k množičnem turizmu, ampak naj bi spodbujala predvsem razne oblike eko-aktivnega turizma, kot sta pohodništvo in kolesarjenje. Kot je bilo prikazano na primeru Celja, je bila zavest o harmoničnem razvoju okolja in turizma prisotna tudi že v prvi polovici 20. st. V raznih lestvicah se Slovenija uvršča med najbolj varne države na svetu in ravno varnost je v sodobnem času postlal eden ključnih kriterijev, na podlagi katerih se turisti odločajo glede ciljev svojega oddiha. Videli pa smo prav tako, da so imeli obravnavani avtorji v mislih tudi ta element. Ker smo se v zaključku pomudili tudi v sodobnosti in poskušali nekoliko aktualizirati najzgodnejše teoretike zaključimo s podatkom, da danes turizem vsekakor je

pomembna panoga narodnega gospodarstva, kakor so trdili Andrejka, Marn in Gärtner na začetku prejšnjega stoletja. Leta 2016 pa smo lahko brali zelo podobne misli in ugotovitve da: *»Turizem je v Sloveniji pomembna gospodarska dejavnost s številnimi multiplikativnimi učinki in visokim potencialom razvoja in rasti. V BDP prispeva kar 12,8-odstotni delež, v lanskem letu je predstavljal 37,6 % izvoza storitev in 7,5 % skupnega izvoza. V primerjavi z evropskim in svetovnim povprečjem sta v Sloveniji tako delež izvoza turizma v celotnem izvozu kot skupnih učinkov turizma v BDP-ju mnogo višja, visok je tudi delež zaposlenih v tej panogi. Lansko leto je postreglo z rekordom: prenočitve so prvič od samostojnosti naše države presegle mejo 10 milijonov, prilivi iz izvoza potovanj pa 2,2 milijarde evrov.«*¹³⁸

¹³⁸ <https://www.rtv slo.si/tureavanture/novice/turizem-v-sloveniji-uspesna-in-rastoca-gospodarska-panoga/396656> (Datum dostopa: 23. 07. 20017)

7. Literatura in viri:

7.1 Arhivski viri

- SI AS 448, Zbornica za trgovino, industrijo in obrt v Ljubljani, šk. 288, »Tujski promet 1929–1947.«
- SI AS 76, Kraljeva banska uprava Dravske banovine, Oddelek za trgovino, obrt in industrijo, Referat za turizem, šk. 1, 2, 6–11.
- SI AS 278, Komite za turizem in gostinstvo vlade LRS, šk. 8., ar. e. 252, »Jožko Sattler: Turizem Slovenije v razvoju in izgradnji.«
- SI AS 278, KTG, šk. 4., ar. e. 67, »Zgodovinski esej Turizem na področju predvojnih slovenskih dežel do državnega prevrata 1918.«
- SI AS 278, KTG, šk. 8., ar.e. 258, »Turizem v zgodovinsko-organizacijski luči.«
- SI AS, 278, KTG, šk. 8., ar. e. 258, »Razvoj našega turizma in njegovo pospeševanje zgodovinski luči.«
- SI AS 278, KTG, šk. 8., ar.e. 260, »Strokovni prispevek o razvoju turizma v Sloveniji od leta 1919 dalje.«

7.2 Objavljeni viri

- Andrejka, Rudolf. *Po lepi Sloveniji*. Ljubljana: Mladinska matica, 1935.
- *Das Alpenland Krain*. Laibach: im Verlage des Landesverbandes für Fremdenverkehr in Krain, 1908.
- *Illustrierter Führer auf den k. k. Österr. Staatsbahnen*. Wien: Steyermühl, 1912.
- Krisper, Valentin. *Glavno mesto Slovencev Bela Ljubljana; v besedi in sliki*. Ljubljana: Prometni sindikat, 1926.
- Radics, Peter. *Führer durch Krain mit Ansichten von Laibach und anderen hervorragenden Orten in Oberkrain und einem Plane von Laibach*. Laibach: J. Giontini, 1885.
- *Südbaiern, Tirol und Salzburg, Steiermark, Kärnten, Krain und Küstenland. Handbuch für Reisende*. Leipzig: Karl Baedeker, 1876.

7.3 Literatura

7.3.1 Monografije

- Andrejka, Rudolf. *Tujski promet v Sloveniji, njegov razvoj in organizacija*. Ljubljana: Zveza za tujski promet v Sloveniji, 1926.
- Ovsec, Damjan. *Oris družabnega življenja v Ljubljani od začetka dvajsetega stoletja do druge svetovne vojne*. Ljubljana: Društvo arhitektov Ljubljane, 1979.
- Mikša, Peter in Kornelija Ajlec. *Slovensko planinstvo = Slovene mountaineering*. Ljubljana: Planinska zveza Slovenije, 2015.
- Prein, Philipp. *Bürgerliches Reisen im 19. Jahrhundert. Freizeit, Kommunikation und soziale Grenzen*. Berlin Münster Wien Zürich London: Lit Verlag, 2005.
- Repe, Božo. *Sto let organiziranega delovanja turističnega gospodarstva na Slovenskem: od Deželne zveze gostilničarskih zadrug na Kranjskem do Turistično gostinske zbornice*. Ljubljana: GZS, Turistično gostinska zbornica Slovenije, 2008.
- Sandgruber, Roman. *Ökonomie und Politik: Österreichische Wirtschaftsgeschichte vom Mittelalter bis zur Gegenwart*. Dunaj 1995.
- Gärtner, Franc. *Ljubljanski grad in promet s tujci*. Kranj: pisatelj, 1902.
- Gärtner, Franc. *Kako je mogoče povzdigniti tujski promet v kakšnem kraju*. Ljubljana: Deželna zveza za pospeševanje prometa tujcev na Kranjskem, 1906.
- Cvirn, Janez in Andrej Studen. *"Ko vihar dirjajo hlaponi": k socialni in kulturni zgodovini železnice v 19. stoletju*. Ljubljana: Slovenske železnice, Železniški muzej, 2001.

7.3.2 Zborniki

- Bonin, Zdenka R. in Branko Radulović (ur.). *Arhivsko gradivo s področja turizma in turistične dejavnosti; Uporabnik in arhivsko gradivo*. Ljubljana: Arhivsko društvo Slovenije, 1996.
- Gyenesei, István (ur.), *Reisekultur im pannonischen Raum von der Mitte des 19. Jahrhunderts bis zum Zweiten Weltkrieg: Internationales Kulturhistorisches Symposium Mogersdorf*. Kaposvár: Somogy Megye Közgyűlése, 2005.
- Rozman, Franc in Žarko Lazarevič (ur.). *Razvoj turizma v Slovenji: zbornik referatov 28. zborovanja slovenskih zgodovinarjev*. Ljubljana: Zveza zgodovinskih društev Slovenije, 1996.

- Šajn, Srečko (ur.). *Turizem smo ljudje. Zbornik ob 100-letnici Turistične zveze Slovenije 1905-2005*. Ljubljana: Turistična zveza Slovenije, 2006.

7.3.3 Znanstveni članki v zborniku

- Radulovič, Branko. »Razvoj turizma in tujskega prometa in arhivsko gradivo: Gradivo v fondih uprave med obema vojnama.« V: *Arhivsko Gradivo s področja turizma in turistične dejavnosti*, ur. Zdenka R. Bonin in Branko Radulovič, str. 7–11. Ljubljana: Arhivsko društvo Slovenije 1996.
- Marn, Rudolf. »Dvajset let tujskega prometa v Sloveniji.« V: *Spominski zbornik Slovenije: ob dvajsetletnici Kraljevine Jugoslavije*, ur. dr. Jože Lavrič (gospodarstvo in socialna politika), dr. Josip Mal (upravno-politični del) in dr. Fr. Stele (kultura in prosveta); vodja redakcije dr. Jože Lavrič, str. 468–472. Ljubljana: Jubilej, 1939.
- Janša Zorn, Olga. »Odnos slovenske politike do turističnih organizacij s posebnim ozirom na Kranjsko pred prvo svetovno vojno.« V: *Zbornik Janka Pleterškega*, ur. Oto Luthar, Jure Perovšek, str. 217–227. Ljubljana: Založba ZRC, ZRC SAZU, 2003.
- Janša Zorn, Olga. »Društva, povezana z razvojem turizma na Slovenskem, do prve svetovne vojne.« V: *Med srednjo Evropo in Sredozemljem. Vojetov zbornik*, ur. Sašo Jerše, str. 689–703. Ljubljana: Založba ZRC, 2006.
- Janša Zorn, Olga. »Turistična dejavnost na Slovenskem do druge svetovne vojne.« V: *Pogled v zgodovino slovenskega podjetništva*, ur. Tone Krašovec, str. 177–205. Vrhnika: Razum, 1998.
- Janša Zorn, Olga. »100- ustanovitve deželne zveze za pospeševanje tujskega prometa na Kranjskem in razvoj turističnih organizacij pri na do leta 1945.« V: *Turizem smo ljudje. Zbornik ob 100-letnici Turistične zveze Slovenije 1905-2005*, ur. Srečko Šajn, str. 37. Ljubljana: Turistična zveza Slovenije, 2006.
- Janša Zorn, Olga. »Turizem v času med obema vojnama (1918-1941).« V: *Razvoj turizma v Sloveniji: zbornik referatov 28. zborovanja slovenskih zgodovinarjev*, Franc Rozman, Žarko Lazarevič, str. 78–93. Ljubljana: Zveza zgodovinskih društev Slovenije, 1996.
- Janša-Zorn, Olga: »Der Tourismus in den slowenischen Alpen vom Ende des 18. Jahrhunderts bis zum Ersten Weltkrieg«, V: *Tourisme et changements culturels /Tourismus und kultureller Wandel*, ur. Thomas Busset, Luigi Lorenzetti, Jon Mathieu, str. 131–147. Zürich: Chronos, 2004.

- Kresal, France. »Turizem.« V: *Slovenska novejša zgodovina; Od programa Zedinjene Slovenije do mednarodnega priznanja Republike Slovenije, 1848-1992*, ur. Jasna Fischer, str. 470–473. Ljubljana: Mladinska knjiga: Inštitut za novejšo zgodovino, 2005.
- Holz, Eva. »Potovanje po slovenskih deželah v času od propada Ilirskih provinc do uvedbe železnice, ko še niso izumili turizma.« V: *Razvoj turizma v Sloveniji: zbornik referatov 28. zborovanja slovenskih zgodovinarjev*, Franc Rozman, Žarko Lazarevič, str. 48–58. Ljubljana: Zveza zgodovinskih društev Slovenije, 1996.
- Grdina, Igor, »Danes tukaj, jutri tam ali onstran periferije kranjske klobase.« V: *Razvoj turizma v Sloveniji: zbornik referatov 28. zborovanja slovenskih zgodovinarjev*, Franc Rozman, Žarko Lazarevič, str. 58–78. Ljubljana: Zveza zgodovinskih društev Slovenije, 1996.
- Šorn, Mojca, »Način preživljanja prostega časa meščanov Dunaja in Ljubljane od druge polovice 19. stoletja do 30-ih let 20. Stoletja« V: *Razvoj turizma v Sloveniji: zbornik referatov 28. zborovanja slovenskih zgodovinarjev*, Franc Rozman, Žarko Lazarevič, str. 105–121 Ljubljana: Zveza zgodovinskih društev Slovenije, 1996.
- Kresal, France, »Zdraviliški turizem.« V: *Razvoj turizma v Sloveniji: zbornik referatov 28. zborovanja slovenskih zgodovinarjev*, Franc Rozman, Žarko Lazarevič, str. 122–135. Ljubljana: Zveza zgodovinskih društev Slovenije, 1996.
- Dolenc, Ervin. »Turizem v slovenskih hribih in gorah« V: *Razvoj turizma v Sloveniji: zbornik referatov 28. zborovanja slovenskih zgodovinarjev*, Franc Rozman, Žarko Lazarevič, str. 136–147. Ljubljana: Zveza zgodovinskih društev Slovenije, 1996.
- Balkovec, Bojan. »Iz zgodovine turistične propagande« V: *Razvoj turizma v Sloveniji: zbornik referatov 28. zborovanja slovenskih zgodovinarjev*, Franc Rozman, Žarko Lazarevič, str. 147–157. Ljubljana: Zveza zgodovinskih društev Slovenije, 1996.
- Studen, Andrej, »Iz avanturizma v turizem.« V: *Razvoj turizma v Sloveniji: zbornik referatov 28. zborovanja slovenskih zgodovinarjev*, Franc Rozman, Žarko Lazarevič, str. 69–105. Ljubljana: Zveza zgodovinskih društev Slovenije, 1996.
- Studen, Andrej. »Gremo na rajžo. Potovalna kultura in začetki modernega turizma na Slovenskem v stoletju meščanstva.« V: *Turizem smo ljudje. Zbornik ob 100-letnici Turistične zveze Slovenije 1905-200*, ur. Srečko Šajn, str. 23–35. Ljubljana: Turistična zveza Slovenije, 2006.

7.3.4 Časopisni članki

- Marn, Rudolf. »Promet tujcev na Kranjskem.« *Slovenija: glasilo narodnonapredne stranke*, 12. december 1907, str. 101-103.
- »30 letnica Zveze za tujski promet.« *Slovenski narod*, 15. april 1935, str. 1.
- Dolenc, Ciril. »Potna dovoljenja inozemcev v naša zdravilišča in letovišča.« *Slovenec*, 19. marec 1921, str. 5.
- Majcen, Ciril. »Zakon, ki naj ustanovi organizacije za povzdigo tujskega prometa je nujno potreben.« *Gostilničar: Strokovni list za povzdigo gostilničarskega obrta*, 20. februar 1930.
- »Dr. Rudolf Marn: ob njegovi 50 letnici.« *Jutro*, 18. april 1925, str. 3.
- »Dr. R. Marn – petdesetletnik.« *Slovenski narod*, 18. april 1925, str. 2.

7.3.5 Magisteriji in disertacije

- Rizmal, Urška, »Zimski turizem na Slovenskem«, diplomsko delo, Filozofska fakulteta UL, 2016.
- Starc, Alja, »Tujski promet, turistično časopisje in propaganda v času med obema vojnama na Slovenskem«, diplomsko delo, Filozofska fakulteta UL, 2010.
- Zupanc, Lea, »Začetki turizma in turističnega oglaševanja na prelomu stoletja na Kranjskem«, diplomsko delo, Filozofska fakulteta UL, 2007.
- Vrešak, Patricija, »Razvoj turizma v Rogaški Slatini«, diplomsko delo, Filozofska fakulteta UL, 2014.
- Vuk ,Nina, »Razvoj turizma na spodnjem Štajerskem v zadnjih desetletjih pred prvo svetovno vojno s poudarkom na mariborskem in ptujskem območju«, magistrsko delo, Filozofska fakulteta UL, 2010.
- Rihter, Andreja. »Razvoj turizma na Celjskem med obema vojnama«, magistrsko delo, Filozofska fakulteta UL, 2008.

7.3.6 Geslo v enciklopediji in leksikonu

- Marn, Rudolf. »Tujski promet«, v: *Kraljevi leksikonu Dravske banovine*, Ljubljana 1937.
- *Veliki splošni leksikon*, »Turizem.« Ljubljana: DZS, 2005.
- Enciklopedija Slovenije, Zv. 13, Š - T, »Turizem.« Ljubljana: Mladinska knjiga, 1999.

Izjava o avtorstvu:

Izjavljam, da je diplomsko delo v celoti moje avtorsko delo ter da so uporabljeni viri in literatura navedeni v skladu s strokovnimi standardi in veljavno zakonodajo.

Ljubljana, 1. julij 2017

Jaroš Krivec

Izjava kandidata / kandidatke

Spodaj podpisani/a _____ izjavljam, da je besedilo diplomskega dela v tiskani in elektronski obliki istovetno, in
dovoljujem / ne dovoljujem (*ustrezno obkrožiti*)
objavo diplomskega dela na fakultetnih spletnih straneh.

Datum:

Podpis kandidata / kandidatke: