



## Ocene in poročila



**Tadej Brate: Parenzana: Železnica za vse čase. Ljubljana : Kmečki glas, 2007, 143 strani.**

Podnaslov knjige o Parenzani bi marsikoga zmedel in bi se vprašal: "Kako železnica za vse čase, saj ne vozi že več kot 70 let?" Že res, vendar je s projektom "Parenzana: Pot zdravja in prijateljstva" zgodba o Parenzani ohranjena še danes – seveda v drugačni funkciji kot nekdanj.

Avtor na začetku poudari, da je o Parenzani (avtor jo imenuje tudi poreška lokalka) dovolj virov v tujem jeziku, v slovenščini pa vsekakor premalo. Več raziskav je opravil Giulio Roselli, ena njegovih knjig o Parenzani je prevedena tudi v slovenščino,<sup>1</sup> vendar je njegovo pisanje mnogokrat pretirano idealizirano. Nekdanj so ime Parenzana uporabljali le italijansko govoreči Istrani, danes je poznana tudi v Sloveniji. Tadej Brate je zgodovinske podatke o poreški lokalki raziskoval in zbiral več kot 40 let.

Ko prične leta 1857 obratovati železnica v Trstu, mesto dobesedno eksplodira in se razširi v nepredvidljive dimenzije z glavnim pristaniščem severnega Jadrana. Novo železnico pričnejo graditi v Pazinu leta 1873, vendar obide istrska obalna mesta. Prve lokomotive Istrskih državnih železnic so bile lokomotive Južne železnice, katerih voznege reda pa žal nimamo na voljo.

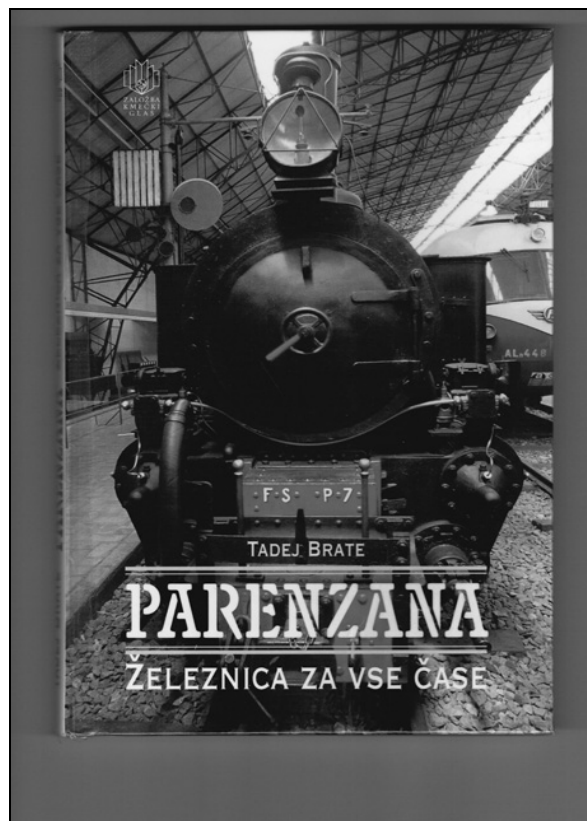
V drugi polovici 19. stoletja so bili kraji brez železnice drugorazredni. Prvi resen projekt proge Trst–Buje–Poreč gre grofu Petru Waldersteinu v letu 1887, zakon o gradnji lokalne železnice od Trsta do Poreča z možnostjo podaljšanja do Kanfanarja je istrski zbor sprejel februarja 1894. Po mnogih zapletih se leta 1900 ustanovi Družba lokalne železnice Trst–Poreč, leto kasneje v Trst prispeta prvi dve lokomotivi. Odprtje železnice je bilo slabo obiskano, saj so ljudje mislili, da je to šala. Mnogi so ostali doma, zato danes nimamo uradne fotografske dokumentacije o vožnji prvega vlaka na poreški lokalki – obstajajo le amaterski posnetki.

Poreška lokalka je bila tipična gorska železnica z mnogimi vzponi in spusti v dolino. Prvotno se železnica začne na stari postaji Sv. Andrej v Trstu, svoje postajališče je od leta 1904 imel Portorož,

postaja je bila tudi ob robu Sečoveljskih solin, kjer so v bližini imeli tudi premogovnik. Središče železnice so bile Buje kot največja postaja proge, predvidena je bila gradnja do Kanfanarja, do katere pa ni prišlo.

Avtor navaja vrste vozil na progi od začetka do konca obratovanja Parenzane. Prve ozkotirne lokomotive so bile praviloma z dvema ali tremi pogonskimi osmi. Do motornih vlakov je žal manjkalo še veliko, zato iznajdbi tovarn Komarek in Rohrbacher (motorni vlaki s parnim pogonom) ne dosežeta učinka.

Na železniški progi so se dogajali tudi posebni dogodki. Znano je bilo, da je Parenzana prevažala velike količine vina, zato je bila opitost strojevodij večkrat prisotna. Tudi otroci so prišli na svoj račun, tirnice so namilili s figami in povzročali sive lase delavcem na vlaku in železniških postajah. A zabeleženi so tudi mnogo hujši dogodki: leta 1910 vlak zaradi burje iztiri, umrejo trije; leta 1917 iztiri tovarni oskrbovalni vlak, ki sta ga vlekli lokomotive U-21 in U-22, šušljalo se je o sabotaži ruskih ujetnikov; leta 1934 zemeljski plaz blizu Kostanjevice zajame ter odnese lokomotivo U-7 in potniške va-



<sup>1</sup> Giulio Roselli: *Draga Parenzana: spomini, slike in dokumenti železniški progi Trst – Poreč*. Prev. Devana Jovan, Nataša Logar in Fedra Pačlich. Trieste: Brzno Fachin Editore, 2002, 317 str.

gone. Dogodek iz leta 1921, ko so fašisti streljali na otroke v Strunjanu, katerim je sedaj postavljen spomenik, bi mnogi najraje pozabili, zato ni naveden v delih avtorjev o Parenzani.

Konec 1. svetovne vojne za Parenzano pomeni veliko prelomnico. V letu 1924 poreško lokalko vpišejo v register Italijanskih železnic, vozila pa so dobila latinsko oznako FS. Uradni jezik na železnici je postala italijanščina, v drugih jezikih je bilo prepovedano govoriti. Pod novo upravo je bilo najprej veliko zanimanje za lokomotive z oznakami P-4 do P-6, po 1. svetovni vojni pa je bilo naročilo novih lokomotiv vrste 6 odpovedano.

Neločljivo z železnico sta bila povezana tramvaj in trolejbus. Po dolgih letih birokracije in prerekanj je 24. oktobra 1909 nad železniško postajo v Sv. Luciji in Piranom prvič zapeljal novi trolejbus, ki je bil tehniško nedodelan. Konec avgusta 1953 tramvaj za vedno ukinejo, do danes se ne ohrani noben primer piranskih tramvajev, saj so po koncu obratovanja vsa vozila razrezali v staro železo.

Parenzana je svoj konec doživela 31. avgusta 1935. Železnica že od vsega začetka ni prinašala vidnejših dobičkov, svetovna gospodarska kriza v 30. letih se je poznala tudi na končnih letnih obračunih železnice. Država je v duhu modernizacije in napredka v Trstu brez razmisleka na hitro ukinila promet na mali železnici. Večina Istranov je ostala brez službe, mnogi so obubožali. Tirnice so še do leta 1945 ležale na progi, šele potem so jih odstranili. Lokomotive so doživele različno usodo, nekatere so še danes prisotne kot turistična atrakcija.

Po drugi svetovni vojni so bile nekatere postaje spremenjene v stanovanjske hiše, druge ostanejo prazne. Lokomotivo U-37 in štiri ozkotirne vagone so postavili ob novozgrajeno potniško železniško postajo v Kopru kot tehniški spomenik v spomin Parenzani, ki pa žal ni ustrezno oskrbovana. Postajo v Luciji so podrli, ostali so številni kilometrski kamni, v Seči so ostale železniške zgradbe, ki pa so žal zelo predelane.

Danes na Parenzano spominja muzej Parenzana v Izoli, da je zgodba o Parenzani še kako živa, pa priča projekt "Parenzana: Pot zdravja in prijateljstva". Pismo o nameri so podpisale vse obalne občine (Koper, Izola, Piran), k temu pismu so se priključile tudi skoraj vse občine na Hrvaškem in Italiji. Nekateri manjkajoči mostovi so bili postavljeni na novo, kolesarska pot se že danes vključuje v Evropske kolesarsko-rekreativne cestne sisteme, v Izoli je urejen lokalni muzej, posvečen Parenzani. Duh o Parenzani torej živi naprej.

Monografija o Parenzani je delo, namenjeno tako radovednežem, popotnikom, ljubiteljem železnic kot tudi strokovnjakom in raziskovalcem slovenske Istre. Napisana je v jeziku, razumljivem vsem, veliko število fotografij iz preteklosti in sedanjosti pa bralcu Parenzano približa v vsem nje-

nem sijaju. Projekt "Pot zdravja in prijateljstva" pa je le še eden dobrih primerov, da moramo svojo dediščino aktivno vključevati v turistično ponudbo, saj so nam današnji vedoželjni obiskovalci za podobne projekte zelo hvaležni.

*Andrej Šumer*



**Mitja Potočnik (avtor), Andrej Blatnik (fotograf): Grad Brdo skozi stoletja. Novo mesto : Markus, 2008, 188 strani.**

Knjiga Mitje Potočnika se osredotoča na zgodovino lastnikov renesančnega in nato baročno nekoliko preurejenega gradu Brdo pri Lukovici, sedeža zemljiškega gospostva, nato pa krajevnega urada in okrajnega sodišča ob pomembni prometni povezavi med Kranjsko in Štajersko. Prav zato Valvasor grad označi kot Brdo pri Podpeči – referenčni točki ceste, ki je povezovala Kranjsko s Štajersko. Čeprav avtor dela ne skriva osebne povezanosti s predmetom preučevanja in jo bo bralec v besedilu na trenutke tudi opazil, to ne zmanjšuje strokovnosti besedila. Delo je prav zaradi gradiva oseb, ki so bile z gradom povezane od 18. stoletja do druge sve-

