

pisani opombi, ki jo nosi številka SN v Narodni in univerzitetni knjižnici v Ljubljani. — 62. SN, 2. in 4. VII. 1868, št. 38 in 39. — 63. D, 10. VII. 1868, str. 110—111. — 64. SN, 16. VII. 1868, št. 44. — 65. D, 24. VII. 1868, str. 119—120. — 66. D, 17. VII. 1868, str. 113—115. Ob vesti, da je bivši urednik »Zukunft« Leskovec razglasil ta list za poluradni pod novim uredništvom, je »Domovina« pisala: »Nekdo pozna po obrazu in — še po čem družem še družih ‚Leskovcev‘ na Slovenskem.« (D, 26. VI. 1868, str. 104). — 67. SN, 25. VII. 1868, št. 48. — 68. SN, 28. VII. 1868, št. 49. — 69. D, 31. VII. 1868, str. 123—124. — 70. SN, 4. VIII. 1868, št. 52. — 71. D, 7. VIII. 1868, str. 128. — 72. D, 31. VII. 1868, str. 121—122. — 73. D, 7. VIII. 1868, str. 125—126. — 73. a D. Lončar, Dr. Janez Bleiweis in njegova doba, Bleiweisov zbornik, Lj. 1909, str. 202—203. — 73. b B. Marušič, n. o. m., str. 219. — 74. F. Koblar, Simon Gregorčič. Njegov čas, življenje in delo, Lj. 1962, str. 40. — 75. D. Lončar, Politično življenje Slovencev, Lj. 1921, str. 28. — 76. Koblar, ib. — 77. Prijatelj, II, n. d., Lj. 1956, str. 112. — 78. SN, 2. VII. 1868, št. 43. Zadnje besede lete na članek »Gorica.« — 79. SN, 3. X. 1868, št. 78. — 80. D, 9. X. 1868, str. 164. — 81. D, 16. in 30. X. 1868, str. 166 in 173. — 82. Prijatelj, III, n. d., Lj. 1958, str. 89—92. — 83. Gabršček, n. d., I, str. 126. — 84. SN, 3. XI. 1868, št. 91. Glede Jurčičevega avtorstva tega članka velja ista opomba kot za prej citirani Vošnjakov članek. — 84. a D, 13. XI.—25. XII. 1868, št. 46—52. — 85. SN, 17. XI. 1868, str. 97. — 86. Videli smo že, da je »Domovina« predlagala Lavriča za svojega kandidata v skupini veleposestva, s kandidaturo ni uspel (D, 8. II. 1867, str. 26). Ko je novo izvoljeni deželni odbor na svoji tretji seji ugotovil nepravilnosti v volilni skupini sloven-

skih mest, trgov in obrtnijskih krajev, ki je v Tolminu izvolila tolminskega okrajnega predstojnika Grossmanna (D, 1. III. 1867, str. 37), se je volitev morala ponoviti. »Domovina« ni predložila nobenega svojega kandidata. Lovriča je predlagal »Slovenec« (S, 4. IV. 1867, št. 163—164), ki pa tudi tokrat ni uspel, in za novega člana deželnega zbora je bil izvoljen bovški okrajni predstojnik Rozman (D, 12. IV. 1867, str. 63). — 87. D, 5. II. 1869, str. 20. — 88. SN, 11. II. 1869, št. 18. — 88. a D, 19. II. 1869, str. 31—32. — 89. SN, 4. III. 1869, št. 27. — 90. 27. XI. in 11. XII. 1868, str. 191—192 in 199—200. — 91. Prijatelj, n. d., III, Lj. 1958, str. 124—125; Koblar, n. d., str. 57. — 92. SN, št. 116, 2. X. 1869. — 93. SN, št. 129, 2. XI. 1869. — 94. D, 5. in 12. XI. 1869, str. 186, 188—189. — 95. SN, 9. XI. 1869, št. 131. — 96. D, 12. XI. 1869, str. 190. — 97. Gabršček, n. d., I, Lj. 1932, str. 133. — 98. SN, 13. XI. 1869, št. 133. — 99. D, 19. XI. 1869, str. 193—194. — 100. Gabršček, n. d., I, Lj. 1932, str. 131—134. — 101. Gabršček, n. d., I, Lj. 1932, str. 471—476. — 102. D, 15. X. 1869, str. 172. — 103. Sodobniki. Mali in veliki, Lj. 1933, str. 113. — 104. Oblak, n. d., str. 36—37. — 105. D, 17. XII. 1869, str. 209—210. — 106. SN, 9. XI. 1869, št. 131. — 107. — D, 12. XI. 1869, str. 190—191. — 108. D, 19. XI. 1869, str. 195—196. — 109. SN, 25. XI. 1869, št. 138. — 110. D, 10. XII. 1869, str. 206. — 111. SN, 30. XI. 1869, št. 140. — 112. D, 10. XII. 1869, str. 208. — 113. SN, 21. XII. 1869, št. 149. — 114. D, 3., 10., 17. XII. 1869, str. 201, 205, 209—210. — 115. Oblak, n. d., str. 35. — 116. SN, 11. XII. 1869, št. 145. — 117. SN, 24. XII. 1869, št. 151. — 118. D, 31. XII. 1869, str. 219. — 119. SN, 22. I. 1870, št. 9. — 120. N, 7. VIII. 1867, str. 263—264. — 121. N, 29. XII. 1869, str. 433.

## ISTRSKE ŽELEZNICE

JOŽE JENKO

### A. PRVA ISTRSKA ŽELEZNICA DIVAČA—PULJ IN KANFANAR—ROVINJ

Vojaški zapletljaji, politični dogodki v pokrajinah sosedna na zahodu in gospodarska kriza na domačih tleh v petem in šestem desetletju XIX. stoletja so bili vzrok, da se je Avstrija l. 1850 odločila zgraditi v Pulju obmorsko trdnjavo in vojno pristanišče z vsemi potrebnimi napravami. Mestece Pulj je štelo takrat 1104 prebivalce. Šest let kasneje je bil postavljen temeljni kamen za vojno pristanišče. Tako se je razvil Pulj v prvo avstrijsko obmorsko trdnjavo; ni pa nikdar dosegel kakega večjega pomena kot civilno pristanišče.<sup>1</sup> Toda to močno utrjeno bazo na najjužnejši točki istrskega polotoka je bilo

mogoče oskrbovati edinole po morski poti. Kajti Pulj je bil oddaljen od glavne železniške magistrale Dunaj—Trst nad 140 km, zato so sprejemale trdnjavske delavnice in vojaški arzenal potreben material počasi in z ovirami. In tako je bila povezava obmorskega pristanišča z ostalim železniškim omrežjem nujna. Med Trstom, Puljem in Reko je bila potrebna železnica, ki bi mogla neovirano koristiti vojaškim utrdbam. Tako bi bila luka Pulj neodvisna od dovoza po morju in bi mogla kljubovati tudi močnejšemu nasprotniku. Na ta način bi se z železnico sproti dopolnjevala zaloga s kurivom in vojnim materialom ter nadomeščale delovne sile. Pod dotedanjimi pogoji bi Istra in ž njo Pulj tež-

ko vzdržala napade z morske strani po bolj oboroženem in pripravljenem nasprotniku. Zato je bilo nujno iz političnih in vojaških ozirav, da se zgradi železniška zveza, ki bo povezovala Pulj s Trstom in Reko.

Če bi se gradila še suhozemska zveza s Splitom, potem bi ta koristila tudi potrebam trdnjave na Visu, ki jo je treba oskrbovati. Tudi Dubrovnik in Kotor bi črpala po tej poti večje sile in s tem dosegle večji odpor, ker bi bilo s hitrim prevozom na posamezne točke, namenjene obrambi obale, lažje dostavljati katere koli potrebščine. Istočasno bi se s takimi ukrepi prihranilo pri osebju in izdatkih v primerjavi z obstoječim stanjem.<sup>2</sup>

O gospodarskih odnosih pa moremo trditi, da je bilo življenje Istranov težko, povezano s pomanjkanjem dela in hrane. Zemlja je bila že po naravi skopa. Teren je po dolgem in počez valovit, poln globokih zarez in strmih kraških planot, pustih in nerodovitnih, ter poleti brez tekoče vode, ker takrat že tako redko tekoči studenci in rečice domala usahnejo. Viri iz tedanje dobe pišejo, da je avstrijski cesar šestokrat dovolil velike vsote denarnih podpor za nakup koruze, ki so jo okrajji in občine razdeljevali brez povračila med stradajoče ljudstvo.<sup>3</sup>

Klic po železniški zvezi je bil izredno pogost in glasen l. 1859. Toda kljub temu je preteklo še eno in pol desetletje, preden se je ta želja izpolnila. Šele l. 1863 je bilo javno načeto vprašanje istrske železnice, ko je zahteval in projektiral Tržačan, civilni inženir dr. Ludvik Buzzi zvezo Trsta s Puljem. Toda do odločitve ni prišlo in vse je ostalo v zasnovah.<sup>4</sup> Takrat je bil predviden kot izhodna točka Trst. Trasa teče nekaj časa s projektirano progo Škofja Loka—Divača—Trst, ki naj bi se vila mimo Bazovice, Lonjera, Rocola do Sv. Andreja v Trstu oziroma tudi s priključkom v Bazovici do naselja Markovlje, kjer je bil predviden odcep proti Pulju.<sup>5</sup> Ta linija je bila projektirana v severnem delu istrskega polotoka k zahodni obali mimo Koprca, Buj, Pazina in Vodnjana v končno točko ter od Kanfanara v vzhodni smeri proti Reki.<sup>6</sup>

Šele l. 1866 po izgubljenih bitkah v severni Italiji se je pokazala pravilna slika spricho pomanjkanja povezave Istre po železnici z notranjostjo Avstrije. V tem odstavku večkrat citirana revija, iz katere sem povzel že nekaj misli, potrjuje to trditev. Predmetni članek opozarja na usodno nezadostne zveze s Puljem in na posledice, ki bi mogle zaradi tega nastati. Zato so takratni minister za trgovino in obrt ter javna dela in upokojeni

admiral pl. von Wüllerstorff-Urbair ter pl. Tegetthoff, bivši zmagovalci pri Visu l. 1866 nad italijansko mornarico resno svarili vlado, da naj ne zavlačuje izgradnje istrske proge.<sup>7</sup>

Že se je razširila novica, da je vlada pristala na podelitev oziroma izdajo koncesije za izgradnjo proge Trst—Pulj. Delo bi se moralo v najkrajšem času začeti. Vendar je bilo treba dokončati še nekaj preureditev in sprememb na trasi sami. Pripomb o tem sicer nisem našel, mislim pa, da je bila progaz že v samem začetku preveč potisnjena proti zahodni obali in tako izpostavljena lažjemu obstreljevanju in zadetkom z morske strani.<sup>8</sup>

Na opozorila prej omenjenih veljakov sta ustanovila mornariški nadinženir Alfonz Lorenz in grof Hugo Henkel-Donnersmarck v družbi z več drugimi odločilnimi možmi konzorcij. Ta si je nadel nalogo zgraditi skozi sredino Istre progo Trst—Pulj z odcepno železnico proti Reki. Za potek obeh je bila izdana že predkoncesija dne 24. junija 1867. Ko pa je ta družba zahtevala zase neke posebne pravice, ki jih koncesijski zakon iz l. 1854 ni mogel odobriti, se je vodilni odbor razšel.

Zadeva je ponovno zaspala, dokler ni rešorni minister Plener dne 13. marca 1869 državni skupščini predložil spomenico za spopolnitev železniške mreže, v kateri je bila pa je bil konec naslednjega meseca zopet preklican. V parlamentu so razpravljali o gradnji reške proge. Takrat je bila izgradnja istrske železnice zopet na dnevnem redu. Takrat sta obe zbornici sklenili resolucijo, dne 8. oz. 12. maja 1869 in naročili vladi, naj z vsemi sredstvi pospeši izgradnjo železnice do Pulja. Toda tudi ta poziv ni pognal izdatnih korenin. Še daleč je bilo dejstvo. Vlada je imela pomisleke spricho velikih terenskih težav in majhnih denarnih kreditov. Tudi dvomi o rentabilnosti podjetja so bili pri tem odločilni.

Še v istem letu so nastopili kot projektanti in pogodbeniki vojaški funkcionarji pl. Kudriaffsky et cons. in naslednje leto še upravna svetnika francosko-avstrijske banke J. M. Pfeiffer in Koloman Reisch. Prvi ponudniki so 11. novembra 1869 dobili predkoncesijo za progo, ki naj bi se med Pivko (Št. Petrom) in Nabrežino priključila na južno železnico ter se odcepila na Trst in Rovinj, medtem ko je druga navedena družba dobila koncesijo za progo Trst—Pulj. Rezultati začetnih del pri obeh reflektantih so bili tako rekoč enaki, tako da je bil odločilen projekt Divača—Pulj z odcepom v Rovinj.

Vendar vsi ti podvigi niso rodili zaželene-

ga uspeha, čeprav je v naslednjem letu (1871) pregledal odposlanec in tehnični konzulent pristojnega ministrstva Nördling in prepotoval vso traso in tudi njeno izgraditev pripočal. Istrski deželni odbor in druge gospodarske institucije so neprestano pošiljale zastopnike ter prosile vlado, naj sama izvede začetna tehnična dela, sicer bo ostala zadeva na mrtvi točki. Vlada se je izgovarjala na obilico dela in prezaposlenost generalne inšpekcije, ki je bila tako rekoč bombardirana po preštevilnih dospelih projektih, ki jih je morala strokovno pregledati. Edini uspeh Istranov je bil, da je trgovinski minister poslal nekaj privatnih inženirjev na teren, da preverijo obstoječe načrte ter izpopolnijo in revidirajo traso. Ti študiji so bili koristni. Nove meritve kraškega terena so pokazale, da je možno zgraditi vsako miljo za 200.000 goldinarjev ceneje. Na podlagi teh računov za 19,2 milje dolge trase zadostuje 12,910.000 oziroma za vsako miljo 671.000 gold. Skupni stroški s pristaniškimi napravami v Pulju in Rovinju znašajo 13,536.150 oziroma 703.870 goldinarjev na miljo.

Na podlagi teh ugotovitev je bila vlada prepričana, da je gradnja istrske proge dozorela ter predložila 3. marca 1873 državnemu zboru zakon za izdajo koncesije. Obenem jamči oziroma odobrava vlada državno jamstvo 43.000 gold. na miljo. Osnutek je predvideval možnost, da se proga gradi na državne stroške. V tem primeru se odmeri za l. 1873 znesek dva milijona gold. Zakonski predlog je bil sprejet dne 22., a sankcioniran 30. aprila 1873.<sup>9</sup>

Tekst najvažnejših točk tega koncesijskega zakona je tale: V soglasju obeh zbornic državnega sveta odreja cesar naslednje:

Člen I. Vlada se pooblašča, da zgradi lokalno železnico z ocepom v postaji Divači na progi Dunaj—Trst juž. železnice v Pulj in priključek v bližini Kanfanara v smeri Rovinja na državne stroške ali pa se zajamči njena izgraditev na podlagi koncesije po določbah tega zakona.

Člen II. V primeru, da se zgradi ta železnica na državne stroške, se odmerita za leto 1873 dva milijona gold. za gradbene potrebe.

Člen III. Če pa se izda za to progo koncesija, zajamči vlada čisti letni dobiček skupno za odplačilo dolga poprečno po 43.800 gold. za vsako miljo za čas veljavnosti koncesije, če čisti dobiček ne doseže garantiranega zneska. Nedoseženo vsoto k navedenemu znesku doplača državna uprava. Tako, na podlagi dokazanih gradbenih izdatkov incl. nabavnih denarnih stroškov in interkalarnih obresti

določeno jamstvo se uveljavi z dnem otvoritve oziroma predaje javnemu prometu celotne proge.

Člen IV. Koncesionirana proga mora biti zgrajena najkasneje v dveh letih, računano od dneva podelitve koncesije, proga pa mora do tega termina steči. Da bodo pogoji izpolnjeni, je koncesionar dolžan jamčiti po dogovorjenem in določenem načinu.

Člen V. Mostovi in visoke stavbe morajo biti zgrajene iz železa in kamna.

Člen VI. Trajanje koncesije se določi za dobo 90 let od dneva, ko začne promet na progi navedeni v I. členu.<sup>10</sup>

Kakor je zajela mnogo drugih upoštevanja vrednih pa tudi za lase privlečenih železniških projektov gospodarska kriza, ki je izbruhnila na »črni« petek dne 9. maja 1873, tako tudi ni prizanesla istrski progi. Takratna borzna katastrofa je pokopala mnogo trgovskih podjetij, kar je sprožilo plaz prodajnih ponudb. Toda interesenta ni bilo. Tečaji so padali. Obenem so sledile odpovedi vlog pri kreditnem zavodu za trgovino in obrt ter pri realizaciji Rotschildove banke. Nešteto malih varčevalcev, obrtnikov, roko-delcev in nameščencev, ki so bili zapleteni v borzno igro, je izgubilo vse premoženje. Nad sto bank in denarnih zavodov je propadlo. Ista usoda je zadela železniške družbe, ki niso mogle dobiti nobenih kreditov za nadaljnje finansiranje železniških gradenj. Ustanovljeno je bilo podeljevanje novih koncesij in razglašene kot neveljavne vse tiste, na katerih se še ni pričelo z delom. Tako je bilo tudi pri istrski progi. Bivši projektanti so morali odstopiti. Sicer so si že takoj poleti prizadevala nekatera domača trgovska podjetja in pravne osebe pod vodstvom advokata dr. Jos. Basilica, da bi ustanovile privatno železniško družbo. Toda uspeli niso. Bila je nevarnost, da Istra ne bo dobila železnice morda še desetletja. Poleg teh skrbi je trla množico slaba letina, pomanjkanje in lakota. Skrbi so rastle, čim bolj se je leto bližalo koncu. Mnoge občine so prosile, da bi deželni odbor in državno namestništvo interveniralo pri dunajski vladi in dosegla gradnjo proge, v katero so polagale vse upanje in nado, da se bodo na ta način razmere le izboljšale. Vlada ni mogla dalje zavlačevati zadeve in se je odločila v začetku decembra, da gradi progo po drugi alternativni zakona z dne 30. aprila tj. v lastni režiji. Z delom so takoj pričeli. Nabavile so se tračnice in pragi. Komisija za odkup sveta je odšla na teren. Dne 17. decembra 1873 je bila v Pazinu zasajena prva lopata. Ljudstvo se je oddahnilo

posebno še spričo dejstva, da gradi železnico država sama in na svoje stroške.

Vse je bilo pripravljeno, da začnejo z delom vzdolž cele proge. Vendar je trajalo še nekaj mesecev, preden je organizacija uspela, ko je bilo 20. marca 1874 sestavljeno gradbeno vodstvo, ki mu je načeloval komisar generalne direkcije Gustav Gerstel. Splošno gradbena oddaja se je začela 28. marca 1874 z ofertami. Te se je udeležilo 31 ponudnikov. Izdražitelj je postalo podjetje M. Frölich iz Gradca. Političen obhod je bil nato med 19. aprilom in 13. majem 1874.<sup>11</sup>

#### POTEK TRASE

Istrska proga se odcepi na južnem koncu postaje Divače na magistrali Dunaj-Trst in doseže z vzponom 20 ‰ kulminacijsko točko s 539 m nadmorske višine pri Rodiku. Nato zavije proga proti zahodu in uvozi na postajo Hrpelje-Kozina, ki leži na visoki planoti kraškega terena. Prav v tem, pravkar prevoženem odseku v dolžini 8 km se pokaže pravi kraški površinski karakter, kjer izgine vsa deževnica tako hitro in v toliki meri, da zadostuje za odtok vode na celi črti pet propustov, od katerih imata le dva do 2 m razpetine. V nadaljevanju je trasa položena ob rebri klanice, ki ima tako strmo pobočje, da je bilo težko najti primeren prostor za položitev tira in visokih stavb. Proga potem počasi pada do naslednje edinice Podgorje. Spričo globokih in nevarnih vdrtin oziroma prepadov v skrilastem terenu je speljana trasa v blagem vzponu v naslednjo višinsko točko 530 m visoke planote Rakitovec. S posredovanjem dveh globokih zasekov v valovitem gorskem grebenu dospemo v istoimensko postajo Rakitovec. Po več vijugah in po 1 km dolgem useku smo v postaji Buzet, ki leži na meji skrilastega in kraškega ozemlja, kamor je mogoče priti zamudno in počasi s pomočjo razstreljevanja ovirajočega skalovja.

Postaji Buzet sledi nova edinica Roč; po prevozu postajnih naprav nas čaka najbolj neugoden svet Razpadalica. Že ime samo pove, da gospodari tu nevaren teren zaradi gorskega usada oz. plaza, kjer se je bati po vsakem deževju, da se sprožijo plazovi. Da to preprečijo, so morali graditi odvodne jarkove in kanale, ki odvajajo deževnico in preprečujejo zemeljska premikanja. Trasa se nato spusti v roško korito, nato pa se ponovno vzpne na že pri Roču doseženo, visoko ležečo planoto, kjer so položili postajne naprave v Lupoglavu. Tudi v tem delu so bili potrebni do 37 m visoki nasipi in zavarovanje proge v plazovitem terenu v 29 m globokih

usekih. Železnica nadaljuje pot in se dviga v gradbeno neugodnem svetu do razvodnice med rečicama Mirno in Fojbo, ki jo je bilo treba premagati s 340 m dolgim predorom. Trasa nas popelje v dolino Fojbe mimo postaj Cerovlje in Pazina.

Po 18 m globoki zarezi v skalah smo prodrli v kraški svet, ki nas od tod dalje vestno spremlja do konca proge. Na odseku med postajama Sv. Petar u Šumi in Kanfanar so morali delati dolge ovinke in razplete, da so se izognili terenskim oviram.

Od odcepne postaje Kanfanar proti Rovinju nas spremlja med vožnjo težak gradbeni problem. Progi daje smer Limski kanal do postaje Sosiči. Niti 10 km daleč od tod uvozimo po mnogih krivuljah v končno postajo Rovinj in njene pristaniške naprave.

V nadaljevanju od Kanfanara potujemo preko Zabroniča in se v položnem padcu vozimo mimo Vodnjana. Končno dosežemo po 122 km dolgi poti končni cilj v Pulju, ki leži ob morskem zalivu.

Omeniti moram še vzroke, ki so diktirali izgradnjo te terensko in gradbeno težke železnice. Poleg sestave površine in geoloških ovir moramo omeniti tudi pomanjkanje vode, potrebne za vzdrževanje obrata in oskrbo živine in ljudi. Zato je bilo nujno urediti vodovodne naprave. Kajti nositi pitno vodo iz globokih korit in kotanj, kakor je bilo to nujno med gradnjo tudi za mešanje malte, je bilo nemogoče in nehumano.<sup>12</sup>

#### NADALJNI ZGODOVINSKI RAZVOJ

V teku gradnje so bila potrebna dopolnila in spremembe trase. Te okoliščine so povzročile, da je bil komisijsko določeni gradbeni glavna linija Divača—Pulj v dolžini 122,3 km in odcepna proga Kanfanar—Rovinj z 21 km predana javnemu prometu šele 20. septembra 1876 namesto po programu 10. avgusta.

Upravljanje in obrat je pogodbeno prevzela južna železnica za dobo treh let za plačilo letnega pavšala 275.000 gold. V ta znesek je bilo vračunano tudi vzdrževanje proge. Toda z obratovanjem, ki ga je vodila južna železnica, ljudstvo in gospodarski krogi niso bili zadovoljni. Interesenti so ponovno zahtevali, da se mora Pulj povezati s Trstom neodvisno od južne železnice, kakor so o tem že razpravljali v parlamentu ob priliki koncesijskega zakona dne 30. aprila 1873. Tak postulat je vodil do odpovedi obratne pogodbe in njeni reviziji. Ker država trenutno ni našla drugega izhoda, je prepustila še nadaljnje obratovanje privatni železnici do leta 1880, seveda pod ugodnejšimi pogoji.

V letu 1878 je bila zgrajena 1,3 km dolga dovlačilnica iz puljskih postajnih naprav do mornariškega arzenala. Ta pomožna proga je začela obratovati 28. sept. navedenega leta.

Gradbeni stroški istrske proge so znašali 12,760.469 gold. Vsak kilometer je stal 88.970 enot. Brez dvoma je proga pomagala mnogim prebivalcem do zaslužka in kruha posebno v slabih letinah, ki niso bile redke.<sup>13</sup> V splošnem pa moremo trditi, da se istrska železnica ni nikdar povzpela na nivo drugih prog. Služila je predvsem vojaškim interesom. Vemo tudi, da jo je gradila v korist brezposelnemu ljudstvu. Prva istrska železnica je bila nekakšna pomoč za pobijanje revščine in pomanjkanja. Sicer so v bivši Avstriji vozili na vsem poteku celo brzovlaki. Toda taka protekcija je veljala predvsem mornariškim oficirjem, ki so se vozili v notranjost države. Ko je zasedel naš zahodni sosed l. 1918 trdnjavske naprave v Pulju, je proga docela izgubila svoj pomen. Na progji je vegetiral malomaren promet. Vodstvo je bilo v Trstu. Iz tega kraja je dirigiralo prometno službo telefonično centralno dispečerstvo. Naša država pa žrtvuje za blaginjo gospodarstva in turizma dokajšnje izdatke.

#### B. ISTRSKA ŽELEZNICA HRPELJE—KOZINA—TRST

Na podlagi koncesijske listine z dne 23. septembra 1857 je odkupila kapitalistična družba Rotschlid-Talabot od avstrijske vlade:

1. c. kr. južno državno železnico tj. glavno dvotirno progo Dunaj—Trst s priključnimi progami Mödling—Laxenburg in Dunajsko Novo mesto—Ödenburg;

2. koroško železnico tj. progo Maribor—Celovec z nadaljevanjem v Beljak;

3. hrvaško linijo tj. Zidani most—Zagreb—Sisek z odcepno progo v Karlovec;

4. železnice na Tirolskem tj. zahodne državne železnice Innsbruck—Kufstein do državne meje Kieferfelden in državno južno tirolsko progo Verona—Bozen in progo Innsbruck—Bozen.<sup>14</sup>

Prodajalec — avstrijska vlada je iztržila za proge, ki so stale 130 milijonov goldinarjev gradbenih stroškov, po računih civilnega inženirja Julija Fante komaj 16,400.000 gold. Toda finančna stran še ni vse. Kupec-družba južne železnice si je zavarovala poleg drugih ugodnosti in pravic še to pravico, da sme graditi vse nove proge, ki vodijo k Jadranu, le ona sama in zgraditi novo zvezno progo med dvema že obstoječima postajama le takrat, kadar koncesionar uprave južne želez-

nice ne reflektira na povezavo takih točk. S tem je dobila trgovina in industrija na Štajerskem, Kranjskem in Koroškem svoj smrtni udarec.<sup>15</sup> Prav iz istega vzroka je bilo že zgodaj jasno, da edina večja avstrijska luka, ki ji primanjkujejo plovne rečne zveze z notranjostjo države v tekmovanju z drugimi evropskimi pristanišči, posebno nemškimi, ne bo kos svoji nalogi. Pa tudi edina železniška zveza, ki jo oskrbuje privatna družba, ne bo mogla sama obvladati vsega prometa. Obe navedeni okolnosti sta bili povod za to, da naj bi se zgradila nova železniška zveza, ki naj bi posredovala promet iz servisnih pokrajin na Jadran. Na ta način naj bi paralizirala snujoča se družba prestolonaslednika Rudolfa železnica nastalo škodo. Ta naj se odcepi pri Sv. Valentinu ob Donavi, gre skozi štajerske in koroške industrijske centre, teče mimo Št. Vida ob Glini — dalje po Kanalski dolini mimo Pontebe in naj zaključi svojo poti v luki pri Cervinjanu. Ko pa je leta 1866 Avstrija zgubila Benečijo, je bila izdana 11. novembra istega leta koncesija za izgradnjo proge do Beljaka. Od tod dalje Rudolfova železnica ni mogla do Trsta, ker je imela po členu 23. in 24. kupne pogodbe z južno železnico iz l. 1857 pravico graditi oziroma povezati dve južno-železniški postaji na posameznih njenih progah tj. Beljak—Gorica in do Trsta ali Beljak—Ljubljana, le južna železnica. Toda podaljšanje in povezava s katerim koli obmorskim jadranskim mestom ali s Trstom je bilo naknadno mogoče na zahtevo vlade, ko je južna železnica že popustila pri edinstveni prednostni pravici dne 13. aprila 1867 za dobo 7 let proti dobičkapelnem dogovoru pri izgradnji tržaških pristaniških naprav v korist dvotirne magistrale Dunaj—Trst. V tej dobi je mogla avstrijska država ali sama graditi ali prenesti in podeliti pravico tretji osebi za ustvaritev potrebnih zvez. Ugodnosti za upravo južne železnice so bile: pristaniške naprave se zgradijo na državne stroške, vlada subvencionira izgradnjo projekta za progo Beljak—Franzensfeste, Sv. Peter—Reka, Kaniža—Barč in Bruck—Leoben. Dalje je jamčila država južni železnici za vsako miljo obratujočih prog po 100 tisoč gold. letnih bruto dohodkov in črtala do leta 1880 vse tudi eventualne nove dohodninske davke. Te obveznosti so bile težka obremenitev finančnemu ravnovesju za pokrajine na desnem bregu Donave; ogrske pokrajine niso bile pri tem prizadete. Predmetne dogovore je vodil prezidialni tajnik trg. ministrstva de Pretis z viceprezidentom južne železnice von Hopfenom.<sup>16</sup>

Rudolfovi železnici ni bilo usojeno, da bi se približala Trstu. Gorenjski del je bil kakor vkovan med Beljakom in Ljubljano. V marcu 1869 je zaprosila tržaška trgovska zbornica dunajsko vlado, da naj se podaljša obstoječa Rudolfova proga od Beljaka do jadranske obale. V zvezi s propadanjem prometa v Trstu in v zvezi z otvoritvijo sueškega prekopa je bila prošnja upoštevana. Poslanski zbornici je bilo naročeno, da obravnava drugo zvezo s Trstom preko Predela z nadaljevanjem v soško dolino, toda trenutno le do Gorice. Dne 31. marca pa je novo ustanovljeni železniški odbor predlagal kot uvod za razpravljanje zakona, da se predelska proga gradi ne samo do Gorice, marveč na državne stroške do Trsta. Toda skupščinski odbor je moral istočasno obravnavati dvojno izbiro. V. C. Supan, predsednik kranjske trgovske in obrtne zbornice, je namreč ustanovil komite, ki je izdelal v sporazumu s tržaško mestno občino projekt za progo Loka—Divjača—Sežana—Škedenj—Trst. Pri obravnavi alternativnih projektov se je parlamentarni odbor izjavil za predelsko inačico. Toda poslanci o tem niso mogli več glasovati, ker so Poljaki, Bukovinci in Istrani zapustili skupščino. Zaradi tega exodusa skupščina ni bila več sklepčna in je bila razpuščena. Vsa druga železniška vprašanja so bila rešena in zaključena, le zveza Rudolfove železnice s Trstom je ostala odprta in nerešena.<sup>17</sup>

Minila so štiri brezplodna leta. Novi trgovinski minister Schäfle se je trudil doseči zvezo z morjem. Naročil je, naj se izdela projekt proge Trst—Loka—Celovec. Toda razne politične ovire so onemogočile, da bi rešili to nujno in pereče vprašanje. V Trstu so ustanovili komite priznanih strokovnjakov in gospodarstvenikov. Ta odbor je vodil namestnik deželnega glavarja Franc Hermet, ki se je odločil pospeševati zvezo med Celovcem—Loko—Trstom, med Gorico in Razdrtim ter med Trstom in Puljem. V tem stremljenju sta ga podpirala koroški in kranjski deželni zbor. Celo na Dunaju ustanovljeni komite se je zanimal za to progo. Toda politične razmere so zmešale štrene s tem, da je prišel iz Trsta na Dunaj kot finančni minister de Pretis in spravil nesrečni projekt preko Predela zopet na površje. Spomladi leta 1872 je bila poslanski zbornici ponovno predložena v razpravo predelska železnica s korekturo in dodatkom, da se Loka—Trst obravnava kot alternativa. Uspeha ni bilo. Glasovalo se tudi ni, čeprav je tržaški komite predlagal, naj se loška proga zgradi brez državne garancije v teku treh let. Zaradi razpusta parlamenta so

obravnavali zadevo šele v naslednjem skupščinskem zasedanju. V takem vzdušju je preteklo že 6 let, ne da bi se gradila ena ali druga koncesionirana konkurenčna proga. Zadnja leta je vodil vsa vprašanja tržaški mestni svet z županom dr. de Angelijem na čelu. Njegova stremljenja je krepko podpiral parlament. Po naročilu Tržačanov je bil izdelan nov projekt pod vodstvom inž. Buzzija in Vallona.<sup>18</sup>

#### PROMETNO-GOSPODARSKE RAZMERE V TRSTU

Kljub ugodni legi in globoki penetraciji tržaškega mesta in pristanišča v evropsko celino na jugozahodu se temu ni posrečilo, da bi moglo tekmovati z lukami v bližini na Jadranu, v Sredozemskem morju, še manj pa na Atlantiku in Severnem morju. Mlado razvijajoče se mestece na Reki, ki je začelo po letu 1867 tako rekoč komaj živeti in se razvijati, sta krepko podprli in ga gospodarsko-trgovsko visoko dvignili nad sosedom Trstom dve železnici, zgrajeni v letu 1873. To sta bili: proga Št. Peter na Krasu—Reka od 20. junija dalje in proga Karlovec—Reka od 23. oktobra. Razvoj Benetk sta pospeševali v škodo Trsta, gorska proga preko Brennerja in zveza med Vidmom in Trbižem skozi Kanalsko dolino. Genovsko pristanišče je prevzemalo blago, ki je bilo namenjeno za prevoz z železnico preko prelaza na Sv. Gotthardu. Na severu je prosperiralo predvsem mesto Hamburg in z njim sosedna pristanišča, kjer so se stekale vse glavne kopne prometne žile in seveda tudi vodne ceste, ki so segale tja do avstrijskih gospodarskih centrov in jih zalagale na cenen način s prekomorskim blagom. Tak položaj je nastal zato, ker je centralno v Evropi ležeča Avstrija kot ugodna prehodna pot za vsak tranzitni promet kasno in prepočasi gradila svoje proge.<sup>19</sup>

V letih 1830—1840 je promet v Trstu razveseljivo naraščal. Ugotoviti je mogoče, da je prihajalo v to luko največ blaga iz obeh Amerik in Zahodne Indije. Pošiljke so bile namenjene v južno Nemčijo in tudi v Švico. Nekaj blaga so odpremili celo v Italijo, Grčijo in Bližnji vzhod. Trgovino je pospeševal ugoden prevoz po cesti tj. prenosljivi transportni stroški. Železnice so mogle ceneje prevažati blago kakor vozniki po cestah. Kajti skoraj v vsej Srednji Evropi je bila normalna tarifa 2 krajcarja za cent in miljo, na železnici pa so zahtevali 1 1/4, do 1 1/2 krajcarja za enako razdaljo in težo. Pri poprečni tarifi 1 1/4 je najugodnejša cena dva krajcarja, torej tudi za 50 % več. Če se je pri močni konkurenci znižala cena na 1 1/2 osnov-

ne enote, ni bila torej cena 1 1/2 krajcarja že zadnja pri železnici.

Prevoznina po cesti iz Trsta v Ljubljano za stari cent je znašala 42 krajcarjev, za Ptuj en gold. 3/10, na Dunaj dva 2/5 do dva 3/4, v Prago tri gold. 5/4, v Pešto dva 1/2, v Berlin 8 gold. 1/2 in v Breslavo 5 goldinarjev.<sup>21</sup>

Leto . . . . .	1839	1840	1841	1842	1846	1848	1850	1868	1869	1870
Milijonov centov . . . . .	606	704	601	667	865	700	925	169	180	153

Vzroki nazadovanja so bili: prekasno zgrajena železniška zveza s Trstom, pomanjkanje konkurenčnih prog v primerjanju z Nemčijo, kateri so pomagale plovne reke in s tem omogočile znižanje tarifnih postavk, izostal je uvoz inozemskega kolonialnega blaga predvsem sladkorja, neurejene valutarne razmere, direkten promet iz Levante v Grčijo in Italijo brez avstrijskega posredovanja. Končno je bila na tehtnici odločilna za uspehe gradnja ugodnih in konkurenčnih prog v drugih državah, ki so prevzele uvoz in izvoz.<sup>22</sup>

Zaradi preprirov in razpravljanj v časopisih in v brošurah, ki so trajali skoraj tri desetletja, ni bil pravzaprav nikdo prepričan, katera proga in varianta bi bila za Trst najugodnejša. Nihče ni zanesljivo in prepričljivo trdil, katera proga bi bila kos lukam drugih držav in nihče ni mogel dokazati najsmotrnejšo smer in dati nasvet, da bi postala tržaška luka svetovno pristanišče, kakor bi ji to po legi pritikal.<sup>23</sup>

V avstrijsko-jadranskem pristanišču je pristajalo in odplulo v letih 1865—1874 vedno manj transportnih ladij. Seveda je zaradi tega kopnela tudi tonaža. Poglejmo!

1865. leta	19.906 ladij	z 1.693.882 tonami
1866. leta	22.832 ladij	z 2.002.600 tonami
1867. leta	20.439 ladij	z 1.816.011 tonami
1868. leta	22.012 ladij	z 2.058.279 tonami
1869. leta	18.002 ladij	z 2.230.726 tonami
1870. leta	16.077 ladij	z 1.972.879 tonami
1871. leta	16.499 ladij	z 1.980.280 tonami
1872. leta	17.474 ladij	z 1.971.661 tonami
1873. leta	16.275 ladij	z 1.808.439 tonami
1874. leta	16.568 ladij	z 1.926.278 tonami

Torej.

4,0 %	manj kot povprečno v 10 letih 1865/74
8,5 %	manj kot povprečno v 4 letih 1866/69
13 %	manj kot povprečno v 2 letih 1868/70
20 %	manj kot povprečno v 1869

V vseh naštetih letih je pristalo v Trstu največ angleških transportov.<sup>24</sup>

Veliko upanja so Tržačani stavili na otvoritev Sueškega prekopa dne 17. novembra 1869. Trdilo pa se je, da so si pomagala s to novo skrajšano potjo predvsem ruska pristanišča v Črnem in Azovskem morju, francoski Marseille ter italijanski obmorski mesti Genova in Benetke. Ves prevoz so namreč prevzele

Takrat je Trst mogel tekmovati tudi s severnimi lukami, ker prevozov ni mogla nikdar ovirati zima. Statistika pokaže, da je promet v teku naslednjih tridesetih letih močno nazadoval. V razpredilnici pomenijo gornje številke posamezne dobe, spodnje pa kažejo število centov v milijonih:

druge prekomorske družbe v škodo Trstu. Statistični podatki iz leta 1869 pokažejo v primerjavi z letom 1873 naslednjo sliko:

Iz Trsta se je izvozilo

v Združene ameriške države . . . . .	9689	proti	4428	tonami
v Brazilijo . . . . .	20.809	proti	12.470	tonami
v juž. Francijo . . . . .	48.980	proti	24.724	tonami
v sev. in zah. Francijo . . . . .	82.103	proti	35.423	tonami
v Anglijo . . . . .	73.310	proti	8774	tonami
v Rusijo v Crno morje . . . . .	3684	proti	2170	tonami
v Nizozemsko . . . . .	2260	proti	450	tonami
	240.835	proti	88.439	tonami

Isti strokovnjaki trdijo, da je bila podobna slika tudi pri uvozu. Morda se je v zadnjem letu že čutila konkurenca proge Št. Peter na Krasu—Reka.<sup>25</sup>

Dolžina avstrijskih železniških prog je znašala leta 1873 15.450 km. Število kilometrov je naraslo do leta 1884 na 21.871, torej v 12 letih za 40 odstotkov. Sam po sebi je bil tak porast za državo razveseljivo dejstvo. Toda Trst ni pridobil nič ter moremo trditi, da se razmere na Jadranu niso dosti spremenile. Proga po Kanalski dolini je bila že več let v obratu; isto tako tudi preko St. Gottharda. Zgrajene proge so odvzele ves promet za zahodno in isto je bilo pričakovati tudi za severno-vzhodno Evropo. Tudi na Reki se je pokazala nova konkurenca, ki so jo podpirali predvsem Madžari. Poleg tega je bila na programu gradnja proge Ljubljana—Karlovac—Sisak. Tako bi imela Reka najkrajšo pot do Save in od tod dalje zvezo s srbskimi, romunskimi oziroma turškimi orientalskimi železnicami v smeri Soluna in Carigrada. Vse te proge pa bi bile občutne tekmičice za Trst.<sup>26</sup>

V pomorskem prometu so bile Trstu najbolj nevaren rival Benetke, ki so ga v letu 1869/70 prekosile za 20 odstotkov. Vrednost uvoženega blaga v letu 1872 je bila v primerjavi z letom 1873 za 17 milijonov, izvoznega blaga pa za 8 milijonov manjša.<sup>27</sup>

Vsi ti navedeni dokazi in vzroki so pospešili, da je zdrknila važnost Trsta, ki je bil do sedaj kot luka na petem mestu med evropskimi pristanišči, na 25. mesto. Vladna prizadevanja, tj. izgraditev novih luških naprav, primernih pristaniških skladišč, re-

organizacija in izdatna podpora avstrijskega Lloyda, uvedba diferencialnih železniških tarif so bila le blažilnega in tolažilnega značaja. Vsekakor pa so manjkale ustrezne zveze z notranjostjo, pogrešale so se sposobnejše krajše proge, ki bi privabile oddaljenejšo pokrajino na Jadran. Od celotnega blagovnega prometa evropskih luk v Trstu, Benetkah, Reki, Genovi, Marseillu, Bremenu in Hamburgu je bila deležna tržaška luka v letih 1860—1869 11,52 %, v naslednjih desetih letih 9,4 % in v letih 1890—1899 je bil pokazatelj komaj 4,34 %. V teh razdobjih se je dvignil promet v Hamburgu od 20 % na 34 %.<sup>27</sup>

Prav gotovo je bil vzrok nazadovanja avstrijskih železnic ta, da se je govorilo, pisalo in razpravljalo o izgradnji posameznih prog na dolgo in široko in s tem v zvezi tudi o propadanju Trsta. V Avstriji so se odločili za progo Kufstein—Innsbruck šele 1858, naslednje leto za gradnjo proge Verona—Bozen in šele 24. avgusta 1867 je bila gotova proga preko Brennerja. Zanesti se moramo na statistične podatke, ki trdijo, da je promet s kolonialnim blagom in južnim sadjem v naši luki v dveh decenijah padel za 50 %, medtem ko so severna pristanišča napredovala in se je tam promet sedemkrat povečal. Podatki so taki:

1. 1868 vrednost blaga 387,4 mil. gold. in izvoza 428,9 mil.
1. 1869 vrednost blaga 420,6 mil. gold. in izvoza 438,1 mil.
1. 1870 vrednost blaga 436,0 mil. gold. in izvoza 395,2 mil.
1. 1871 vrednost blaga 525,0 mil. gold. in izvoza 498,5 mil.
1. 1872 vrednost blaga 432,0 mil. gold. in izvoza 293,3 mil.

Navedbe za leto 1872 veljajo za čas desetih mesecev ter je razlika nasproti prejšnjemu letu za isto dobo 72,5 milijona goldinarjev. V letu 1873 je bil zaradi splošne krize dvojni izpad.<sup>28</sup>

#### PROGA HRPELJE—TRST NA VIDIKU

Zastopniki Trsta so na Dunaju pri parlamentarnih razpravah o novih železnicah ponovno zahtevali, naj se razdalja med pokrajinami srednje Evrope, predvsem z obdonavskimi pokrajinami na desnem bregu in jadransko luko takoj skrajša, nezdrava prometna politika in vplivni monopol edine zveze z južno železnico pa paralizira. Nujno je treba podaljšati zlasti Rudolfovo železnico do morja. Toda državne finančne razmere niso dopuščale večjih podvigov. Vendar je vlada pristala na izgradnjo proge Hrpelje—Trst, ki naj bi izenačila in izravnala neugodno tarifno razliko v škodo Trsta z ono na progi Št. Peter na Krasu—Reka ter privolila za pripravljala dela 40.000 goldinarjev. V tem smislu se je gasil zakonski predlog z dne 27. marca 1882.

Obenem je bila s tem izrečena osnovna zamisel, da naj se zgradi proga Loka—Divača, ki naj se zveže z Rudolfovo železnico Ljubljana—Trbiž—Beljak.<sup>29</sup>

Tak načrt je vlada predvidevala že l. 1872 in ga predložila državnemu zboru. Toda o tem projektu se na odločilnem mestu ni razpravljalo in do dokončne izjave sploh ni prišlo. Zato je bilo nujno, da se ta problem do konca razčisti in vzame tudi iz političnih, vojaških, gospodarskih in komercialnih vidikov v pretres. Napravil naj bi se projekt, ki bi bil v splošno korist celotne Cislitvanije. Razširjenje železniškega omrežja naj ne bo rival južni železnici, temveč naj bi bilo posrednik za najkrajšo zvezo z morjem in tudi s pokrajinami, ki ležijo v območju te privatne železnice. Obe progi imata različni nalogi; imata pa skupni cilj ob Jadranu — v Trst. Južna železnica naj vzdržuje in upravlja promet na ozemlju med Odro pa tja do ruske meje in od tod do spodnjega teka Donave tja do Trsta. Po tej razdelitvi naj prevzame Rudolfova železnica nalogo za severni in severozahodni del države. Obe železniški veji moreta ustvariti v Trstu tako trgovsko mesto, s katerim ne bi moglo konkurirati nobeno drugo evropsko pristanišče. Seveda železniški upravi ne bi smeli druga drugo izpodrivati in delati težav, kakor se je to dogajalo doslej. Če že obstajajo trenutno zakonske pomanjkljivosti glede sožitja in prevzema tovora, potem bi morala poseči vmes vlada in odpraviti take samovoljnosti.

Toda z loško progo niso bili soglasni posamezni gospodarstveniki. Zato so propagirali izgradnjo predelske proge, češ da bi Trst mogel tekmovati z Benetkami. Toda italijansko pristanišče je imelo že tradicijo in trdno pozicijo z železnico preko Brennerja. Tudi njegova geografska lega je ugodnejša. Proga teče do vzhodja Alp brez večjih strmin in padcev, medtem ko oklepajo avstrijsko luko visoke planote, ki zahtevajo dokajšnje vzdrževalne in pogonske izdatke. Res je, da bi predelska varianta skrajšala pot na Tirolsko. Toda prihranjenih 68 km ne bi odtehtalo drugih okolnosti. In teh prednosti se je italijanska vlada zavedala. Za Avstrijo ni bilo oportuno iskati zveze z obsežnejšim teritorijem, ker je za Trst obstoječa privlačna okolica že tako dovolj obširna.

V teku časa se je pojavila tudi druga zamisel, da ne bi odcepili gorenjske proge v Loka—Trati, marveč severneje na primer pri Radovljici in Kranju. To varianta naj bi odločila oddaljenost od Celovca oziroma Launsdorfa (Lunče vasi) s podvozom pod Ljubeljem



ali na Jezerskem vrhu. Pot naj bi se skrajšala tu ali tam zaradi splošnih državnih interesov do že obstoječega železniškega omrežja.

Loška proga naj bi tekla vzporedno s traso južne železnice v oddaljenosti 10—25 km ter se približala v Divači obstoječi dvotirni progii. V nadaljevanju naj bi si utirala paralelno pot ca. 10 km do Sežane, kjer bi se odklonila v južno smer s ciljem v Škednju. Ta del nove železnice bi obiskal dobro obljudene kraje in stopil pri Razdrtem na kraško planoto. Povsem drugačen bi bil potek konkurenčne predelske proge. Tudi v vojaškem oziru je trasirana loška proga dokaj ugodna, medtem ko je toliko protežirana predelska inačica od prelaza do Gorice v neposredni bližini italijanske meje. V primeru vojne bi bila razpoložnemu ljudstvu dana prilika za sabotaže.

Površno bi ocenili eno ali drugo varianto, če ne bi omenili tudi meteoroloških razmer. Te v mnogih primerih neugodno vplivajo na razvoj prometa in povzročajo nesreče in prekinitev. To se pozna posebno v gorskih predelih. Če navedemo, da je na predelski progii najvišji vrh 984 m, loška pa ima kulminacijsko točko 770 m visoko, potem je vsako dokazovanje in pojasnjevanje odveč. V predelskem območju pogosto sneži in pade toliko snega, da je cesta v zimskih časih čestokrat neprevozna. Tudi na Krasu gospodarijo snežni zameti. Toda tu je na razpolago delovna moč, medtem ko je območje Predela le redko naseljeno.

Glavna naloga loške proge je bila pospešiti prevoz blaga iz Češke in obratno. Njen cilj je bil, da oskrbuje in poživl medpotne bogate industrijske centre. Pri tem igrajo vlogo tudi kilometrske oddaljenosti. Če primerjamo progo Trst—Gorica—Predel—Trbiž—Št. Vid na Glini s progo Trst—Divača—Loka—Ljubelj ali Jezersko in gornjo končno točko, ugotovimo, da je razlika v prid loške inačice le 7,2 km. Tudi tega malega plusa ne moremo prezreti. Primerjanje absolutne dolžine z virtualno je sicer v škodo loški progii za 94 km. Toda ta rezultat je napačen spričo nedokazanih trditvev glede nagibov, krivin in predvsem predorov. Važno je tudi dejstvo, da detajlni načrti do Gorice sploh niso obstajali, še manj pa za nadaljevanje ob obali do Grete v Tržaškem zalivu.

Končno pa niso bili stranskega pomena gradbeni stroški. Po nezanesljivih predračunih so znašali izdatki za predelsko progo 35,900.000, za loško pa osem milijonov manj. Ta razlika bi bila gotovo odločilna pri pretehtavanju in razpravljanju o gradnji takratne zveze s Trstom.<sup>29</sup>

## UZAKONITEV PROGE HRPELJE—TRST

Že v prednjem odstavku omenjeni vladni zakonski predlog z dne 27. marca 1882 pa parlament ni usvojil. Še celo leto so trajala razpravljanja o gradnji hrpeljske variante. Dne 5. maja 1883 je bil zakon končno sprejet v parlamentu, dva dni kasneje pa v gosposki zbornici. 1. junija je bil sankcioniran. Omenjeni dekret se glasi:

V soglasju obeh zbornic državnega sveta odreja cesar naslednje: Člen 1. Vlada se pooblašča, da zgradi na državne stroške s priključkom na istrsko železnico z odcepom v postaji Hrpelje-Kozina v Trst normalnotirno lokalno progo po proračunu za znesek 3,400.000 gold. Ta vsota velja kot najvišji gradbeni izdatek.

Člen 2. Dograditev v I. členu navedene odcepne železnice je pogojena s tem, da prispeva mesto Trst k omenjenim gradbenim stroškom najmanj 5% kot minimalen prispevek. Ta se more nadomestiti tudi s tem, da prepusti mestna občina — uprava Trsta za izgradnjo omenjene odcepne proge v brezplačno uporabo v vseh občinah svet, ki je potreben direktno za te namene ali za stranska dela in pa tudi na obrežju, kjer se priključujejo nove postajne naprave novemu tržaškemu pristanišču.

Člen 3. Z delom na odcepni progii je treba začeti v letu 1883; dograjena pa mora biti v teku treh let.

Člen 4. Za začetna tehnična dela in izdelavo detajlnega projekta za odcepno progo dovoli vlada 30.000 gold. kredita. Ako pa ta znesek ne bi bil do konca marca 1884 porabljen, potem se sme črpati do istega datuma naslednjega leta. V tem primeru velja načelo, kakor da bi bila uporaba predujma dovoljena v letu 1884, torej se mora zaračunati za potrebe tega leta.

Člen 6. Železnico upravlja država. Ako pa prevzame upravljanje kakšna privatna ustanova, potem more in mora to izjemo dovoliti poseben zakon.

Člen 7. Za opravljanje prometa med novo železnico in tistimi programi zahodnega omrežja državnih železnic, ki jih razdvaja ali loči vmesna proga južne železnice Ljubljana—Divača, je potreben med obema upravama dogovor, ki pooblašča upravo državnih železnic, da sme in more cele vlake ali posamezne vozove voziti sama ali pa jih izročiti v prevoz na navedeni relaciji upravi južne železnice. Za take prevoze določi državna uprava tarife po svoji volji; ta pa mora plačati južni železnici odškodnino (Bahngeld). O načinu izvajanja prevozov in določitve od-

škodnine so pristojne zakonske določbe z dne 18. januarja 1878 (R. G. Bl. Nr. 30) kakor tudi o eventualni razglasitvi, da je tako opravljanje prometa mogoče z uporabo razmerja pod temi pogoji:

a) ugotovitev predmeta za razlastitev odloči politični deželni urad, na čigar teritoriju, v čigar mejah leži večji dolžinski del proge, merjen po kilometrih in

b) odškodnino odmeri sodišče prve instance po dolžini v smislu določbe pod a).

Letno odškodnino plačuje uprava državnih železnic upravi južne železnice, dokler se poslužuje teh pravic. Kot minimalen odškodninski znesek se določi po skupnem številu prevoženih osnih kilometrov vozil vseh vrst, ki so se prevažali oziroma tekli na progi Ljubljana—Divača in obratno ter po ključu razmerja, koliko je ena ali druga uprava uporabljala po svojem tovoru ta del železnice. Odločilni so pri obračunu tudi učinkoviti izdatki, ki so jih imeli posamezni uradi s tem, da so oskrbovali na delni progi Ljubljana—Divača in obratno naprave tako, da jih je mogla uprava državnih železnic uporabljati pri prevozu svojega tovara po prostem določanju tarif v tranzitu celih vlakov oziroma posameznih vozovnih pošiljk.<sup>30</sup>

Kot vzorec za to peažno pogodbo je služila v pretežni večini podobna pogodba za češkomoravski dogovor na transverzalni železnici in dogovor za progo Wörgl—Innsbruck, ki je bila sklenjena dne 7. junija 1873 med upravo južne železnice in pristojno direkcijo državnih železnic. Južna železnica se je upirala temu zakonskemu sklepu. Vendar še ni imela take nadmoči, da bi mogla s svojimi zvezami in vplivi to preprečiti. Zato so trajala pogajanja skoraj 4 leta. Če bi pa do tega sporazuma do leta 1884 ne prišlo, je zakon poblastil upravo državnih železnic, da more souporabo uveljaviti z razlastitvijo po določbah z dne 18. februarja 1878. To je bil prvi primer, da je bil ogrožen pojem neomejenih lastninskih pravic in z zakonitim ukrepom v javnem in državnem interesu napaden, kar je predstavljalo v juridičnem in političnem oziru dokajšnji preobrat. Poleg odškodnine — viri jo označujejo kot »Bahngeld« — na podlagi razmerja prevoženih kilometrov ter na podlagi stvarnih podatkov za vzdrževanje službe na tem progovnem odseku je bilo predvideno zaračunavanje za obrestovanje in odplačilo njene gradbene glavnice, tj. 20,457.300 goldinarjev po 5 in pol odstotka.

Peažni sporazum, ki ni bil brez protesta prevzet, še ni bil pozitivna rešitev problema, marveč le zasilen izhod, ki ga je izzvala

državna skupščina. Ta se ni globlje vživela v to, da gre za važno sporno prometno politično zadevo glede na pripombo v takem stanju državnih financ ter je enostavno črtala predlagane kredite za začetna dela samostojne zveze med Škofjo Loko in Divačo. Pač pa je parlament videl ugodnejšo rešitev v peažni pogodbi. Po njegovem prepričanju zadostuje, če vozijo vlaki uprave državnih železnic na odseku dvotirne proge Ljubljana—Divača in obratno, ki jo je pred četrto stoletja gradila država. Tudi ni ovir, da je ne bi uporabljala ali v primeru potrebe deloma razlastila. V prometno-političnem oziru je peažna pogodba nekak izhod v sili, da so prihranili državnemu fiskusu 16 milijonov goldinarjev. Toliko bi namreč stala samostojna, neodvisna druga zveza s Trstom preko Divače—Razdrtega, Poljanske doline do Škofje Loke. Souporaba odseka Ljubljana—Divača ni mogla rešiti propadanja jadranske luke v Trstu. Nasprotno so utrpele edinice ob dvotirni progi gospodarsko škodo, posebno pa naša slovenska metropola. Pogodba o peažnem prometu je trajala do otvoritve bohinjske železnice dne 23. junija 1906.<sup>31</sup>

#### GRADNJA IN POTEK

Proga, dolga 18,7 km, bi bila morala biti zgrajena v treh letih. Toda tržaški trgovski svet ni odobral propustne moči sekundarne železnice. Vedno nove študije projektov so bile potrebne, da bi izboljšali traso in jo usposobili za promet s težjimi stroji. Toda dovoljeni krediti tega niso dopuščali. Zato se je razpis gradbenih del zavlekel do 18. septembra 1885. Izmed devetih ponudnikov je ostal izdajatelj gradbenik A. Bianchi & Comp. Jeseni dne 26. oktobra navedenega leta je zapela prva lopata. Delo je počasi napredovalo in ni kazalo, da bi bila proga v določenem terminu gotova. Z zakonom z dne 7. julija 1886 je bil gradbeni rok za eno leto podaljšan. Poleg vseh nevšečnosti je izbruhnila med delavstvom še kolera, ki je prekinila dela za več kot mesec dni. Reči moramo, da so resno prijeli za delo šele v začetku l. 1887. Otvoritveni vlak je vozil 5. julija, ko je bila izgotovljena obrežna proga od postaje Sv. Andreja do tržaških luških naprav. Otvoritvi je prisostvoval trgovinski minister Pino v spremstvu številnih zastopnikov in interesentov.

Sredi poletja je bila 23. julija 1889 na račun pomorske uprave zgrajena 4,3 km dolga dovlaičnica od Trsta, Sv. Andreja do Sv. Save za promet s petrolejem. Že takrat je pripadal ta del proge istrskih železnic, ki so prešle 1. januarja v državno upravljanje, državi.

Gradbeni stroški za novo progo so znašali 3.336.584 gold. kar pomeni 155.233 gold. na kilometer, medtem ko je dovlačilnica v Trstu stala 220.000 goldinarjev.<sup>32</sup>

Nova proga Hrpelje—Trst se odcepi v postaji Hrpelje-Kozina, ki je obenem tudi vmesna postaja puljske železnice. Odcepna in istočasno začetna postaja leži v višini 499,71 m nad morjem. Trasa pada vso pot do končne točke z nagibom 32,7 ‰.<sup>33</sup> Taki nagibi so bili redki in jih takrat veljavni zakon o železnicah tudi na lokalnih progah ni dovolil. V ostrem loku se obrne smer proti zahodu in prepelje kraško planoto, nakar nadaljuje pot ob skalnatem bregu potoka Botač. Proga se vije deloma po izklesanem terenu deloma po nasipih, ki jo usmerjajo stalno proti zahodu. Železniška trasa se prilagodi naravnemu oblikovanju sveta, nato se spusti po 20 metrov visokem viaduktu preko Nasirskega potoka, ki tvori geološko mejo med kraško površino in skrilstim gornjim eocenom. Na nadaljnjem poteku premaga železnica dve zasuti globeli, prodre 16 m dolg, izklesan gorski izrastek s pomočjo useka. Nato se spusti po enako visokem viaduktu preko struge Krvavega potoka in že smo na prvi postaji Dragi. Naprej nam pomaga preko potoka Skrodelca obokan viadukt. Nato se proga ostro obrne proti vzhodu ter jo reže dalje po bogato kultivirani kotanji v okolici prve postaje. Ponovno srečanje z zevajočo strugo že omenjenega potoka Botača nam pokaže divje romantično sliko, ki bi jo mogli občudovati nekje v visokih gorskih predelih. Po prevozu skozi štiri krajše in daljše predore od 22,3 m do 97,5 m pridemo v skrilst teren, ki nam ostane vso pot zvest spremljevalec. Pod vašjo Horvati teče proga v globoki zarezi tja do postaje Boršt. Kraj leži 218,3 m nad morsk gladino. Nad 20 m visok viadukt preko potoka Zesti nas prepelje preko nekdanje meje med istrsko grofijo in pomerijem Trsta. Zopet dokajšnji predor, potem dva viadukta preko hudournika Lonjera in posebej še globel pri Katamari nam pomagajo priti v območje tržaške proste luke. V nadaljevanju naše poti se vozimo pod Rozminovičem preko potoka Pozar in pred naseljem Lorenčič nas prestavi viadukt preko potoka Srane in že smo v postajališču Sv. Ana. Pod nami leži cesta za Istro. Globoko vsekana tesen nam zakrije razgled ter se niti ne zavedamo, da smo v predmestju Trsta pri Sv. Jakobu. Še preko treh železnih mostov in dospeli smo v bližino Lloydovega arzenala. Morski zaliv Škedenj nas opozori, da se bližamo postajnemu planumu Sv. Andre-

ja, ki ga je bilo treba iztrgati iz močnih Pozejdonovih objemov. Na zahodnem delu tega umetno ustvarjenega planuma se vije trasa na obali oziroma že naprej obstoječih obrežnih zidovih. Železnica nadaljuje pot mimo artilerijskega arzenala, se vrine v medprostor železniške proge in nasipa Sachetta della rada in prepelje ojačeno mostovno okretnico Veliki kanal (Canal grande) in se spoji ter poveže z novimi luškimi napravami južnega tržaškega kolodvora.<sup>34</sup>

Z dograditvijo proge Hrpelje—Trst je bila skrajšana pot nasproti že obstoječi progi Divača—Nabrežina—Trst za 14 km. Toda zaradi izrednih nagibov in vijug ima nova proga značaj gorske proge. Zaradi tega ni mogla konkurirati tudi v tarifnih postavkah s progo Trst—Nabrežina—Divača. Pri daljših in večjih nagibih je bil opravičen vsak konzorcij oziroma država zaračunati dvojno tarifo ali dvakratno dolžino gradbene dolžine. Prav zato je obveljal tudi pojem virtualne dolžine. Če bi se taka dovoljenja ne izkoristila, bi bila bilanca na takih progah pasivna.<sup>35</sup> Novo odprta proga se tudi ni mogla kosati z že 30 let obratujočo južno železnico glede propustne moči. Pri vpregi enako močnih lokomotiv je vlekel en stroj na stari progi relacije Trst—Nabrežina—Divača obremenitev 383 ton ali 25 tovornih vagonov, na hrpeljski pa komaj 135 ton, tj. devet naloženih voz. Vlečne razmere so se še poslabšale jeseni in pozimi. Takrat pa je nastalo razmerje 1:2,25, tj. da je bila trakcija Trst—Divača na daljšem poteku za 2 1/3 dražja kakor na progi Trst—Hrpelje—Divača. Spričo večjih traksijskih stroškov je mogla južna železnica konkurirati državnim progam, ki ni dosegla postavljenega cilja.<sup>36</sup>

B. v. Wüllerstorff piše v znani brošuri »Das Eisenbahnnetz im westlichen Teile der österr. ung. Monarchie mit besonderer Berücksichtigung des adriatischen Meeres« o tarifnih anomalijah. Za takratne razmere so vladajoče prilike še nekako pojmljive. Predaja in prevzem pošilk ene železniške uprave drugi v največ primerih nista bila mogoča, ker železniško omrežje med seboj ni bilo sklenjeno in povezano. Tudi predajni dogovori so manjkali. Zaradi tega so pošiljke tavale iz kraja v kraj, dokler jih niso prevzele uprave z direktnim prevozom do zaželenega cilja. Za opravljene usluge so določale tarife odškodnino oziroma nagrade. Zato je bilo treba urediti tarifno vprašanje, ki je bilo dokaj zamotano. Ne toliko, doma, temveč bolj s svojimi sosedi. Takrat so gradili konzorciji ali pa država železniške proge, ki so

bile sčasoma podržavljene. Toda ne vse. Pri nas smo imeli državne proge in proge privilegirane južne železnice. Obe upravi sta varovali svoje interese. Med njima je bil potreben vsestranski program, ki se je tikal predvsem medsebojnega obračunavanja in plačila. Računska služba je bila komplicirana z domačimi in inozemskimi železniškimi upravami. Reči moramo, da je bila komercialna služba znanost zase. S tarifnimi olajšavami in popusti pa je začelo medsebojno kosanje. Vsaka uprava je hotela privezati nase redne in izdatne transporte. Tarifna politika južne železnice je ovirala razvoj našega gospodarstva. Ta uprava je bila država v državi. Mnogo pa je bilo tarifnih anomalij. Preveč obširna bi bila naloga, ako bi obdelali vse primere. Resnica je, da naši in sosedni gospodarstveniki niso soglašali s samovoljnostmi, ki so se ponovno preresetavale v narodni skupščini. Prav zato so se trgovci in industrialci hoteli otresti monopola francoske družbe in zahtevali samostojno in neodvisno železniško zvezo Škofja Loka—Divača—Trst. Dobili pa so le del tega zahtevka te železnice, tj. Hrpelje—Trst. Tarifni režim državnih železnic je bil v principu bolj sprejemljiv in blagovna kvalifikacija ugodnejša. Nasprotno pa je bila južna železnica v mnogih primerih celo krivična. Tudi pri peažni pogodbi so nastale nekatere anomalije, kljub temu da je trajalo posvetovanje štiri leta.<sup>37</sup> Čuditi se moramo zastopnikom državnih železnic, ki naj bi varovali splošne interese. Nič manj niso krivi takih izjemnosti ljubljanski trgovci, ki niso znali zaščititi lastnih interesov. Po pogodbi se je ves promet koncentriral na bivšem glavnem ljubljanskem

kolodvoru; na postaji Ljubljana Gorenjski kolodvor pa le za postaje državnih železnic. Ker so veljale za peažno progo cenejše tarifne postavke drž. železnic, je bila tovornina iz Trsta za postaje gorenjske proge manjša kakor prevoznina kljub krajši prevoznici poti, cenejša za pošiljke, namenjene za glavno postajo. Spričo takih pogodb so prakticirali s tem, da so ljubljanski trgovci in industrialci predajali pošiljke za Trst v Št. Vidu—Vižmarju in nasprotno naslavljali robo iz tržaške luke v prvo gorenjsko postajo in jo nato prepeljali po cesti v svoj namembni kraj. Takih primerov bi mogli navesti še več, čeprav so imeli zglede v skupnih postajah v Beljaku, Celovcu in Leobnu, kjer so veljali za obe upravi enaki predpisi. Peažna pogodba se ni obnesla. Vse drugače bi se razvijal promet v Trstu in zaledju, če bi pravočasno zgradili drugo — novo zvezo do severnega Jadrana.<sup>38</sup>

Po razpadu avstro-ogrske monarhije l. 1918 je prešla proga Hrpelje—Trst dve leti kasneje po pogodbi v Rappallu v upravo italijanskih železnic. S tem je prenehalo medsebojno tekmovanje. Zveza Hrpelje—Kozina—Trst je zgubila kot tranzitna proga ves pomen. Po prometni vrednosti jo moremo obravnavati kot progo Divača—Pulj. Z razdelitvijo tržaške okolice med Jugoslavijo in Italijo po končani osvobodilni vojni je pripadla proga dvema gospodarjema. Italijani so obdržali na njej le potniški promet ter ga zamenjali oz. vzdrževali z avtobusi. Naš del pa je povsem mrtev. Zgornji ustroj so sčasoma odnesli. Zob časa pa bo zbrisal zadnjo sled z naporom zgrajene proge. Samo z zapisanimi poročili jo bodo ohranili spominu v arhivih.<sup>39</sup>



Stane Kumar:  
Proga Trst—Poreč,  
detajl na obali Jadrana

C. NEKAJ PRIPOMB K OPUŠČENI  
TRETJI ŽELEZNIŠKI PROGI TRST—POREČ  
(KANFANAR) NA ISTRSKEM POLOTOKU

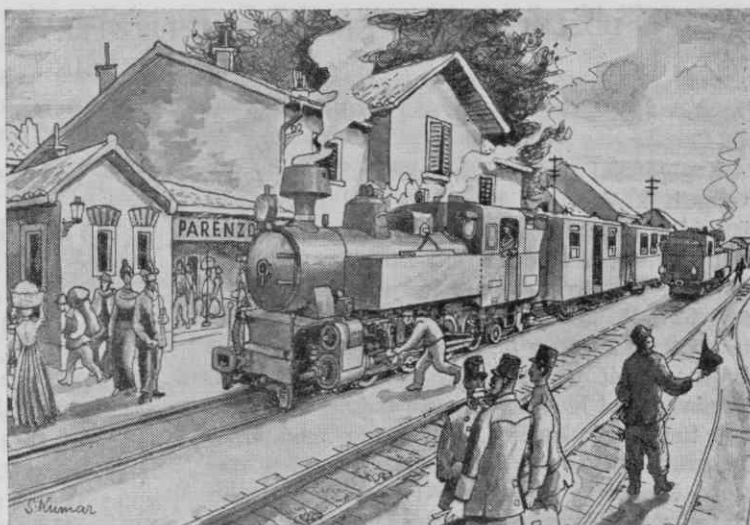
Z zakonom z dne 31. decembra 1894 je avstrijska vlada privolila na marsikatero olajšavo pri gradnji lokalnih železnic. S tem je dala pobudo, da so se zgradile proge v dolinah in oddaljenih krajih, kjer je vegetarolo mnogo življenja polnih industrijskih podjetij. Obenem pa so lokalke spopolnile luknjasto in pomanjkljivo omrežje celotne mreže. Citirani zakon je veljal deset let. S spopolnitvami določil opuščenega zakona z novimi ugodnostmi so rastle lokalne železnice kakor gobe po dežju. V letu 1895 so zgradili v bivši monarhiji 16, v naslednjem letu pa celo 22 novih zvez. Dve leti kasneje je bilo z zakonom R. G. B. No. 233, dne 21. decembra 1898 zajamčenih kar 25 novih lokalok v dolžini 821 km. Za njihovo zgraditev je bil pripravljen kapital v nominalni vrednosti preko 102 milijona kron. Če resumiramo celotno razširjenje omrežja, vidimo, da je bilo od leta 1894 do 1899 koncesioniranih 79 prog v dolžini 2481 km. Gradbeni izdatki so znašali 294.106.400 kron.<sup>40</sup>

V tolikem številu novih gradenj je bila med drugimi železnicami zagotovljena tudi ozkotirna železnica na parni pogon Trst—Poreč. Izdani zakon o državnem zakoniku kos LXXXIV, odločba št. 233 z dne 30. decembra 1898 je odredil izgradnjo proge nižje vrste od postaje Trst-Sv. Andrej na progi državne železnice Hrpelje—Trst v smeri skozi Škofijo proti Kopru, Izoli, Sečovljam, Bujam, Motovunu in Višnjanu v Poreč ev. v Kanfanar. Uzakonjena proga je bila ozkotirna v širini 0,76 m. Koncesija, datirana z 21. decembrom 1898, je veljala največ 90 let. Za čas veljave je pristala vlada na garancijo čistega donosa v znesku 233.800 gold. po 4 ‰ obresti za posojilo, ki je bilo potrebno za odplačilo dolžnega zneska nabavljenega kapitala. Ako bi letni dobiček ne dosegel garantirane vsote, potem bi doplačala razliko državna uprava. Pristanek na zagotovitev državne garancije je bil vezan na pogoj, da so pristojna krajevna oblast in interesenti prispevali za izgradnjo proge 700.000 gold. Prizadete občine, okrajci in privatniki-interesenti pa bi morali plačati eventualno razliko k gradbenim potrebam. Država je pri tem izvzeta. Gradbeni rok je veljal 4 leta od dneva podelitve koncesije. V tej dobi je morala biti železnica predana javni uporabi. Upravljanje je prevzela direkcija državnih železnic.<sup>41</sup>

Dopolnilna odločba št. 77 R. G. B. od 6. maja 1899, kos XXXI, je dovolila oziroma vsebovala ugotovitev prošnje deželnega od-

bora obmejne profije Istre za gradnjo ozkotirne proge po projektu, katerega potek po trasi iz Trsta do Kanfanara smo že označili. Koncesionarju so bile dovoljene vse olajšave po členu V zakona od 31. decembra 1894 in državnega zakona št. 2/1895. Med temi je bila odločba, da se je smel čisti dobiček uporabiti za odplačilo najetega prioritetnega posojila, ki ga je določila državna uprava po odobrenem odplačilnem načrtu tako, da je bila v času koncesije poravnana celotna vsota v nominalnem znesku 12.400.000 kron. Za ta znesek jamči država z 11.000.000, dežela pa z 1.400.000 kronami. Prioritetno posojilo ima pri odplačevanju prednost pred akcijami. Državna uprava je morala najkasneje v 3 mesecih po predložitvi letnih računov izplačati prevzeto garancijo oziroma razliko. Gradbena doba je ostala neizpremenjena; javni promet se je moral pričeti dne 15. aprila 1903. Proga v dolžini 122,9 km je bila odprta dne 15. decembra 1902. Eventualno nadaljevanje od Poreča do Kanfanara naj bi odredilo pristojno ministrstvo. Koncesionar, tj. deželni odbor, je mogel ustanoviti akcijsko družbo, ki je prevzela vse pravice in obveznosti. Koncesionarju je bilo dovoljeno, da pod pogoji, ki jih je določila državna uprava, z obrestovanjem 4 ‰ izda prioritetne obligacije v znesku 5,5 milijona v teku 78 let.<sup>42</sup>

Lokalna proga na parni pogon Trst—Poreč čez Buje, Sečovlje, Portorož, Strunjan, Izolo, Koper in Škofijo je imelo tirno širino 0,76 m v dolžini 122,9 km. To je bila tretja ozkotirna na slovenskem ozemlju, ki je začela voziti 15. decembra 1902. Njeni sestrici sta bili: kot prva pri nas predana proga Poljčane—Slovenske Konjice z otvoritvenim dnevom 20. decembra 1892 in s podaljškom do Zreče dne 15. januarja 1920, druga železnica je bila na slovenskem Koroškem Velikovec—Sinčaves—Železna Kapla, odprta 5. oktobra 1902. Od vseh treh obstaja danes le še koroška ozkotirnica, medtem ko je doletela obe drugi ista usoda. Od obeh imamo le pisane arhivske podatke. Istrsko progo je ukinil Musolinijev diktatorski režim brez nadomestila. Zgornji ustroj so premestili oziroma prenesli Italijani v Etiopijo in obnovili ozkotirno progo za svoje osvajalne namene dne 1. septembra 1935.<sup>43</sup> V koprskem Primorju je speljana danes večinoma po trasi opuščene železnice moderna asfaltirana avtomobilska cesta, ki povezuje Trst s Puljem. Edino štajersko lokalno Poljčane—Zreče je ukinila vlada dne 15. aprila 1962 ter jo nadomestila za potniški in blagovni promet z avtobusi oziroma tovornjaki, Kakšen bo le konec koroške proge?



Stane Kumar:  
Proga Trst—Poreč, prihod  
lokalnega vlaka v končno postajo

K poreški lokalci bi pripomnil, da je istrski deželni odbor pospeševal to progo, da bi v trasi in smeri nadomestil prvo zamišljeno železnico od Trsta do Pulja, ki naj bi služila predvsem obalnim krajem. Ker pa bi bilo polaganje trase v tej smeri pri eventualnih vojnih zapletljajih brez koristi za oskrbovanje utrdbe v Pulju, je bila zgrajena nova, moderna avtomobilska cesta skoraj ves čas na osnovi opuščene lokalke vzdolž zahodne obale istrskega polotoka.

(Se nadaljuje)

#### OPOMBE

1. Slovensko Primorje in Istra. Beograd 1953, str. 90. — 2. Österreichische Revue IV. Jahrgang 1866, zvezek 9 (September) B. v. Wüllerstorff-Urbair: Eisenbahnnetz für die österr. Monarchie, str. 30. — 3. Laibacher Zeitung, Nr. 11 z dne 15. I. 1863. — 4. Geschichte der öst.-ung. Eisenbahnen, knjiga I, drugi del, str. 174. — 5. Cäsar Combi: Die Triester Eisenbahnfrage, Trst 1874. — 6. Öst. Revue IV. Jahrgang 1866, zvezek 9, str. 22—34: Zelezn. omrežje v Avstro-Ogrski. — 7. Kakor pod zap. št. 4, str. 174. — 8. Kakor pod zap. št. 3. — 9. Ibidem pod zap. št. 8, str. 175/176. — 10. Reichsgesetzblatt, kos XXIX, leto 1873, odredba 79 z dne 30. aprila 1873. — 11. Geschichte der öst.-ung. Eisenbahnen, knjiga I, drugi del, str. 175 in 176. — 12. Kakor zap. št. 11, str. 177/178. — 13. Kakor zap. št. 12, str. 176/177. — 14. Sammlung der die Concession und Constituirung der k. k. priv. Südbahn-Gesellschaft betreffenden Urkunden. Wien 1900. — 15. Ing. Alois Südenhorst: Ein Nachtragswort über die Eisenbahnfrage Predil oder Laakerlinie. — 16. Kakor pod tek. št. 2. — 17. Hermann Strach: Geschichte der öst.-ung. Eisenbahnen, knjiga V, I. del, str. 39/40. 18. Kakor pod zap. št. 2. 6. Razvitak železnica u Jugoslaviji 1951. — 19. Kakor pod zap. št. 2, stran 41. — 20. Ausserordentliche Beilage des österr. Lloyd, št. 50 od 22. VI. 1842. Priloga. — 21. Journal des österr. Lloyd, št. 50 od 22. V. 1842.

Priloga. — 22. Heinrich Escher: Triest und sein Beruf als Weltmarkt. Triest 1872. — 23. Cäsar Combi: Die Triesterfrage. Triest 1874. — 24. Übersicht der Ankunft und Abfahrt der Schiffe und Tonnengehalt in den Jahren 1857—1874. Triest 1877. — 25. Cäsar Combi: Die Triestereisenbahnfrage. Triest 1874. — 26. Cäsar Combi: Die Triester Eisenbahnfrage zur Zeit der Innangriffnahme des Baues der Triest—Herpelje Staatseisenbahn und unser Hafen, Triest 1885. — 27. Oklic-letak T. O. zbornice v Trstu »An der Hohe Abgeordnetenhaus« dne 9. oktobra 1874. — 27. Geschichte der österr.-ung. Eisenbahnen; knj. V, I. del, stran 41/42. — 28. Lukanus: Die Staatshilfe und die Predilbahn. Görz 1874. — 29. Kakor po zaporedno št. 16, stran 345/346. — 29. B. v. Wüllerstorff-Urbair: Das Eisenbahnnetz im westlichen Teile der österr.-ung. Monarchie mit besonderer Berücksichtigung des adriatischen Meeres; Podaljšanje Rudolfove železnice do Jadrana, stran 28—64, Wien 1875. — 30. Reichsgesetzblatt, kos XXXIII, odredba 103, dne 1. junija 1883. — 31. Kakor pod št. 16, knjiga I-II, drugi del, stran 345. — 32. Kakor pod tek. št. 21, knjiga I, drugi del, stran 346. — 33. Anhang zur Fehrrordnung für die Linien der k. k. Staatseisenbahndirektion Triest 1894. — 34. Kakor pod št. 22, knjiga I-II, stran 347—348. — 35. Dr. L. Buzzi: Laak oder Predil-Triester Eisenbahnbriefe an S. E. Herrn Handelsminister dr. Banhaus; Übersetzung aus dem »Cittadino«. Triest 1872. — 36. A/A Bericht der permanenten Eisenbahnkommission betreffend die Antwort an das hohe k. k. Handelsministerium in der Angelegenheit der direkten Verbindung mit der Rudolfsbahn, Triest 1887. — 37. Kakor pod tek. št. 18, stran 121 in dalje. — 38. D. A. S. Ljubljana arhiv TOI, fasc. 296. — 39. Osebni zapiski pisca. — 40. Geschichte der österr.-ung. Monarchie, knjiga I, drugi zvezek. — 41. Reichsgesetzblatt dne 30. decembra 1898, kos LXXXIV, odločba 233. — 42. Reichsgesetzblatt dne 6. maja 1899, kos XXXI. 43. Josip Gorničič Brdovački — Gradnja za gosp. poviest Hrvatske, Knjiga 3, stran 177.

## ISTRISKE ŽELEZNICE

JOŽE JENKO

(Nadaljevanje)

## D. PROGA LUPOGLAV—STALIJE—RAŠA

Po dolgih letih suženjstva je prišla kršna Istra do svobode in v objem svoje matere Jugoslavije. Na koncu osvobodilne vojne so zavezniki prisodili in pritrdili, da se priključi istrski polotok v meje naše države. Naši voditelji so takoj opazili gospodarske pomanjkljivosti v novo priključeni deželi ter se odločili, da dvignejo kulturni, nacionalni in gospodarski nivo na višino ljudstev, ki so vključena v socialistično državo Jugoslavijo. Poleg odprave raznih nevšečnosti je bilo treba preplesti Istro tudi z gospodarsko ustreznim železniškim omrežjem. Kajti obstoječe omrežje, v katero spadajo na skrajnem vzhodu oklepajoča proga Pivka—Reka ter zveze Divača—Pazin—Kanfanar—Pulj ter odcep na tej magistrali proti Rovinju, se ne dotakne najvažnejših gospodarskih centrov, industrijskih središč s cementom, konserviranjem rib in graditvijo ladij ter krajev z naravnim bogastvom, kamor štejemo, boksit, sol, kremenčev pesek in še prav posebno zreli premog. Važna pristanišča, letoviški obmorski kraji v Kopru, Izoli, Piranu, Poreču itd. so dosegljivi le z avtobusi ali po morski poti, ne pa tudi z železnico.

Pobudo za novo gradnjo proge Lupoglav—Štalije je dal rudnik v Raši. Ta premogovnik je bil znan kot Krapanski rudnik pri Labinu že v XVII. stoletju, ko so Benečani kopali tam »zmajevo kri«. Konec XVIII. stoletja je upravljala rudnik znana beneška družina Nanni.<sup>1</sup> Z letom 1797, torej po campoformijskem miru, je postala gospodar Istre Avstrija. Po tej dobi in še v začetku XIX. stoletja je kopalo premog v manjših količinah na tem odseku več privatnikov, med njimi je najbolj znan domačin Istran Martinčič.

Že okoli leta 1780, torej še v beneški eri, je del labinskega rudnika eksploatirala tudi rafinerija sladkorja, ki je bila last Holandcev.<sup>2</sup> Ko je ta družba l. 1826 dokončno likvidirala, se je l. 1829 pričela zanimati za ves dalmatinski in istrski premog c. kr. Jadranska premogokopna družba v Krapanu (K. K. adriatische Steinkohlenhauptgewerkschaft in Albona), ki ga je od grofice Tiepolo Nanni vzela v najem. Gonilno kolo in duša te družbe je bil baron Rothschild. Koncesija je datirana z dnem 3. februarja 1831, privilegij pa z 22. junijem 1835. Veljala je 30 let. Glavnica je znašala en milijon goldinarjev. Medtem ko je družba nakopala 890 ton premoga, se

je proizvodnja med l. 1839 do 1849 sukala okoli poprečja 4500 ton letno. Največ premoga so izkopali pri Labinu. Rothschildova družba je nakopala l. 1867 skoraj 23.118 ton premoga. Dne 8. junija 1881 je rudnik kupila Trboveljska premogokopna družba. Zadnji njegov lastnik je bil Albert Anselm baron Rothschild, ki je podpisal pogodbo s T. P. D. glede prodaje pripadajočega dela Labina. Dober teden po prodaji teh deležev je 17. junija 1881 prodal svoj delež Labina Trboveljski premogokopni družbi še Jožef Werndl, ki je bil direktor orožarne v Steierju v Zgornji Avstriji. Njegov izum vojaških pušk je bil poln slovesa. Werndl je priposestvoval prve jamske mere v Labinu l. 1877.<sup>3</sup>

V Labinu je začela izdelovati Trboveljska družba brikete. Leta 1902 je imel rudnik zaposlenih 1115 delavcev, 26 nadzornikov in 12 uradnikov. Proizvodnja je bila:

1900 . . . . .	836 ton
1901 . . . . .	971 ton
1902 . . . . .	793 ton

Da bi Werndl dosegel večje uspehe, se je že pred letom 1880 ukvarjal z mislijo, da bi gradil do pristanišča Rabac ozkotirno železnico, kajti njegovi kopi so bili oddaljeni od morja ca. 7 km. Toda višinska razlika ca. 50 m tega podviga ni dovolila. Zato je Werndl zgradil žičnico, takrat eno najdaljših v Avstriji, tj. 6100 m z višinsko razliko 226 m. Werndl bi sicer tehnično mogel izpeljati ozkotirno železnico brez večjih težav do 50 m pred obalo; potem pa bi morala ta na kratki razdalji premagovati višinsko razliko 50 m. Ker bi morala proga daleč naokoli po ovin-kih, bi bili gradbeni stroški izredno veliki. Zato se je Werndl odločil za žičnico.<sup>4</sup>

V tem okolišju izkopani premog je črn premog, podoben skoraj intracitu ter ima zelo visoko kalorično vrednost.

L. 1920 je Trboveljska premogokopna družba zavoljo dodelitve Istre Italiji prodala labinski premogovnik italijanski družbi Arsa societa anonima carbonifera. Po končani osvobodilni vojni je prevzela rudnik nova Jugoslavija.

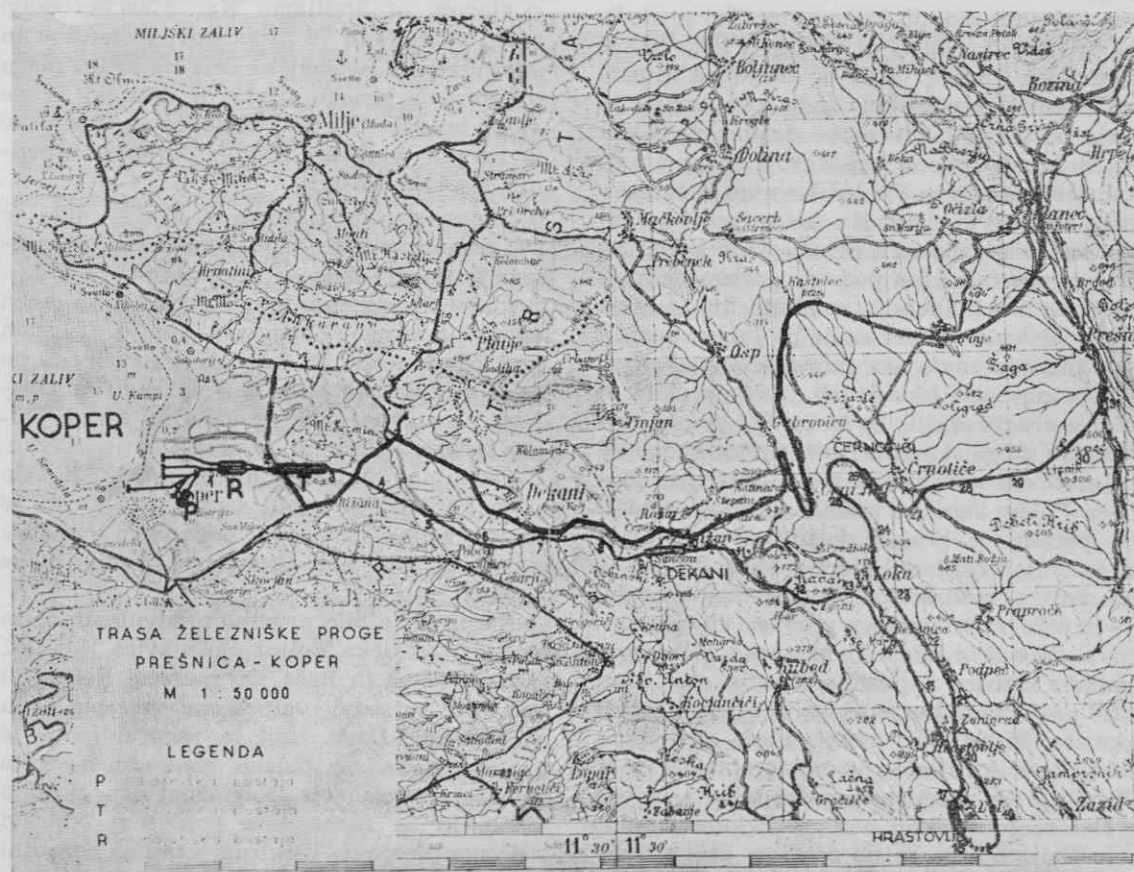
Raški premogokop je postal važen v letu 1907, ter se je pozneje, predvsem pod italijansko okupacijo, ki ni imela premoga, razvil v sodoben rudnik, verjetno najmodernejši, z dnevno zmogljivostjo do 5000 ton. Količina

do 1000 ton se je prvotno uporabljala za termično centralo Strmec v bližini Raše, za kalorično centralo v Raši, za cementarno Koromačno, kakor tudi za parne stroje na področju rudnika. Ostalih 4000 ton so odvažali deloma po železnici, deloma z ladjami v notranjost države. Dokler ni bila raška proga odprta, so prekladali premog na Raši, v Bakru in Šibeniku na železniške vozove. Toda prevoz premoga v industrijske kraje npr. v Zagreb in podobno s prekladanjem v pristaniščih ni bil gospodarski. Kajti prekladanje iz rudniških vozičkov v ladje ter od ondod v železniške lore je podražilo tono premoga skoraj za tisoč din. Seveda v tem znesku ni še bila vkalkulirana prevoznina po morju in po suhem. Zato je bila cena raškega premoga najvišja. Šele po 1. januarju 1952, ko je bil prevoz mogoč po novi progi, je padla cena pri toni iz Raše v Zagreb za 1722 din; prevoz pa se je skrajšal za dva do tri dni.<sup>5</sup>

Vsi taki in podobni dobro prekalkulirani računi so narekovali, da se nanovo osvobojeni primorski in istrski kraji povežejo v notranjosti države in tudi med seboj. Dograditi je bilo treba progo Poreč—Pazin, povezati Pazin z Reko, obenem pa jo podaljšati z drugim krakom do Raše. Mreža bo popolna, če

se zveže Rača—Pulj ter zgradi 70 km dolga proga Pazin—Opatija—Matulji. Jasno je bilo, da bo morala železnica premagati velike terenske višine in da bo izgraditev projektiranih prog dokaj trd tehnični oreh.<sup>6</sup>

Nazadnje je bilo odločeno, da se zveže Lupoglav, torej s priključkom na progo Divača—Pulj do Raše v dolžini ca. 54 km. Projekt je izdelal projektivni zavod ministrstva za promet v Beogradu. Sekciji za trasiranje nove istrske proge v Pazinu pa je bilo naročeno, da je izdelala podrobno trasiranje celotnega železniškega problema. V tem načrtu je predvidena povezava nove proge od Kožljaka skozi predor pod grebenom Učke (3,8 km) na vzhodno obalo Istre in ob njej tja do Reke, hkrati pa tudi spojitev Štalij oz. Raše s Puljem. Prvotno je bilo poverjeno z gradnjo železniško gradbeno podjetje št. 5 iz Borovnice, ki je ustanovilo na treh točkah delovne postojanke oz. sprejemališča v Lupoglavu, Čepiću in Raši. Najprvo so zbrali delovno moč v prvi bazi ter pripravljali pisarne, skladišča, stanovanja, kuhinje itd. Enako naselje so zgradili v 25 km oddaljenem Čepiću; v razdalji 20 km na koncu bodoče nove proge v Štalijah, do kamor je bil prevoz in zveza dokaj težavna. Vsa trasa leži v težkem tere-





nu. Prvi kilometri proge so položeni na obronkih Učke v velikem padcu in jih deloma režejo strme globeli in pobočja.

Vsa pripravljala dela je opravilo borovniško gradbeno podjetje št. 5. Za izgradnjo proge pa je bilo ustanovljeno železniško gradbeno podjetje št. 14, ki se je razmestilo po vsej okolici ter zgradilo več zasilnih bivališč, delavnico, avtobazo, ambulanto, okrepčevalnico, trgovino, pekarno, kopalnice ipd. Vse te naprave so bile nujne, kajti vse območje je redko naseljeno. Ta okoliščina je delala zaradi prehrane velike skrbi.<sup>7</sup>

Svet, po katerem teče proga, je težak, toda nenavadno pester. Treba je bilo zasuti globoke prepade, graditi visoke nasipe, napraviti obsežne useke in zvrtni predore. Predvideli so da je treba premetati do 1.200.000 m<sup>3</sup> skalnatega in zemeljskega materiala. Za to je potrebnih do 3000 delavcev. Srednji odsek okrog Čepiškega polja ni bil tako zahteven. Zato bo pa zadnjih 17 km dokaj ostrih. Proga teče v globokem raškem kanjonu. Po prvih računih je bilo predvidenih 7 prometnih enot, 7 predorov v dolžini od 100 do 700 m; dalje 120 m dolg in 60 m visok viadukt v bližini odcepne točke v Lupoglavu.<sup>8</sup>

Celotna proga je razdeljena počenši od Lupoglava v osem delnic. Prva je obsegala teren začetnih sedmih kilometrov. Tej je sledila priključena št. II v dolžini 4 km; III. je bila dolga 9 km tj. od 11 do 20, četrta in peta sta bili dolgi po 7 km; tudi šesti, sedmi in osmi odsek so imeli enake dolžine do 7 km. Po delnicah je bilo zaposlenih skupno največ 2500 delavcev. Pri oblikovanju tega vrstnega reda je imel seveda močan vpliv terenski sestav posameznih delnic. Najtežji terenski pogoji so bili na področju druge delnice, nato pa četrta in prvi, medtem ko je tekla trasa od šeste delnice dalje po lažjem terenu ravninskega značaja s samimi bolj ali manj obsežnimi zemeljskimi deli. Najtežja dela so bila v drugi sekciji. Tu so morali položiti kilometre dolge dovozne poti, prenašati stroje in gradbeni material v težko pristopne globeli. Poleg tega so morali prav tu zvrtni tri predore v skupni dolžini 1360 m. Toda silna volja in delovni polet neštetihih brigad iz vse Istre in tudi ostale Hrvaške sta pokazala, da ni bila nobena naloga pretežka in neizvedljiva. Pa naj bi bilo to v terensko slikovitem predelu v okolici postaje Vranje ali 16 km niže proti Kožljaku, kjer je bilo treba zasuti globel s 60.000 m<sup>3</sup> za bodoči nasip ali kanjon reke Rače, kjer se tirna zveza pomika proti Potpišnu. Po dolgem obronku Učke se vleče v žive skale ali skozi pečevje izklesana cesta; sem do morja pa se ob zelenem bregu Rače

po ravnem približuje 18 km tira, ki služi predvsem svojemu namenu. Kajti iz premogovnega bazena v Potpišnu so morali dozdej voziti premog s kamioni do oddaljene separacije onkraj Štalij. V tem delu so si znali pomagati za dobo, ko še ni obstajala čvrsta zveza proti severu — proti Lupoglavu, da so tovarnjake zamenjali s provizorno železnico. Z Reke so pripeljali dne 21. julija 1950 lokomotivo in dva nizkostenska tovarna voza v eni noči, naložena na dveh splavih, do raškega zaliva. Od takrat dalje je vozil stroj vrste 116 proti rudoslednim, severno ležečim jamam. Tirni material so nakladali v Kanfanaru ter ga vozili po slabih dovoznih cestah k napredujoči bodoči trasi.<sup>9</sup>

Kljub pretežno skalovitemu terenu so nalletelj gradbeniki na odseke, ki so deloma ležali v mehkem flišu lapornate sestave; te je bilo treba zavarovati na več mestih in na več načinov. Po premaknjenih 970.000 m<sup>3</sup> zemeljske gmote, od tega nad 80 % žive skale, so jih pri zaključnih delih ovirale elementarne nezgode. Neprekinjeni deževni nalivi so povzročili 2 km od Lupoglava neugnan plaz, ki je potegnil s seboj več sto tisoč m<sup>3</sup> hribovja in pobočja, porušil že dograjeni, 220 m dolgi del proge ter tako pretrgal vsako zvezo med severnim in južnim delom proge, tj. med Lupoglavom in Štalijami. Na 52,300 km dolgi progi so zgradili 76 propustov, 18 mostov in štiri predore. Sanacijska dela na kraju plazu so porabila mnogo truda in časa, ki bi ga mogli uporabiti za dovršitev postajnih naprav in zgradb, kurilnic, vodnih postaj in številnih visokih stavb.<sup>10</sup>

Neposredno pred koncem leta — bilo je 30. decembra 1951 — je zgradila sekcija železniškega gradbenega podjetja št. 14 v Lupoglavu tirno zvezo in jo priključila na delno sposobno progo Lupoglav—Štalije. Ta dan je prispelo prvih 50 ton raškega premoga po železniških tirih, ki so bili položeni in izpepljani na nadomestnih provizorijih zaradi plazu, ki smo ga omenili v prejšnjem odstavku. Začasne naprave so se morale utrditi in šele nato vključiti v ostali ustroj proge. To je trajalo še več mesecev. Vendar moramo šteti **navedeni dan kot otvoritveni datum nove proge.**<sup>11</sup>

Na progi je bilo prvotno predvidenih osem postaj in to: Učka, Boljun, Sušnjevica, Kožljak, Kršan, Vetva in Raša. Od naštetih Boljun ni označen v sedaj veljavnem voznem redu (1964/1965). Dosti časa in razpravljanja je trajalo, da so se oblasti glede imenovanja končno sporazumele. Najvažnejša je postaja Raša, ki je namenjena predvsem odpravi raškega premoga. Vsi drugi kraji so neznatni

in malo pomembni. Vendar moremo trditi, da je proga rentabilna. Polovica premoga je določena za prevoz po morju, polovica pa z železnico proti severu. Zaradi razsajajoče burje v Kvarneru je promet večkrat prekinjen. Zato je bilo treba postajo Raša usposobiti tudi za odpravo vse dnevne količine, tj. 4000 do 5000 ton. Poleg tega je ta postaja važna, ker gravitira k njej obrežno površje gosto naseljenega okraja Labin, dela okraja Pulja s ca. 20.000 prebivalci. Dnevno se vozi okoli 500 rudarjev in delavcev v rudnik z enim parom delavskega vlaka, medtem ko ob tem časovnem obdobju za potniški promet proga ni urejena. Poleg Raše je treba pričakovati v Kršanu dnevno prekladanje 600—1000 ton premoga, nakladanje boksita in pridelkov Čepiškega polja, kjer se bo pridobilo z melioracijo okrog 12 km<sup>2</sup> plodne zemlje.<sup>12</sup>

Proga Lupoglav—Raša je važna za zvezo s severom, tj. s progami v Sloveniji in tudi z inozemstvom, predvsem z Avstrijo in Italijo, kjer primanjkuje premoga. Razdalja od Sežane do Jesenic se z novo progjo zelo skrajša in poenostavi prevoz dobrega premoga.

Pripravljalna dela na progji Lupoglav—Raša so se začela v juniju l. 1948, ko so dogradili progjo Dutovlje—Sežana. Nikakor se niso mogli odločiti za definitivno odcepno postajo.

Trakcijsko je bilo primerno graditi progjo v bližini postajališča v Humu, dalje Boruta in Cerovelj. Končno je obveljala postaja Lupoglav, kar je narekovala konfiguracija terena.<sup>13</sup> Poleg tega jih je nagnila k temu zamisel Italijanov, ki so leta 1940 nameravali graditi to varianto. Če bi se raška inačica odcepila v eni izmed navedenih enot, bi bila trasa ugodnejša, ker pada potem progja ves čas od Lupoglava do Cerovelj skoraj 20 ‰, tako da bi bil nagib proti Raši manjši.

Po predvidenih načrtih bi bilo več odcepnih oziroma stranskih prog. Na postaji Kožljak bi se po idejnem projektu odcepila proti Opatiji—Matuljam; morebiti tudi do Labina. Od Kožljaka bi se dvigala progja z 18 ‰ proti Lupoglavu skozi redko naseljene kraje; zato bi bile enote Sušnjevica, Boljun in Učka le izogibališča. Pač pa bi bila Učka važna kot izhodna točka za turizem in v novi varianti kot priključna postaja iz Opatije—Matulje, ki bi jih vezal 7 km dolg predor pod istimensko goro. Leta 1949 so zanjo že nastavili krampe in lopate. Naslednje leto so delo ukiniteli.<sup>14</sup>

Z rešitvijo tovarnega prometa so prereševali vprašanje pospešenega prevoza potnikov tako, da bi razdalja Pulj—Reka bila skrajšana od sedanjih 202 km na 1/3. To naj bi veljalo tudi za druge istrske kraje na pro-

gi Pulj—Lupoglav. V tem primeru bi bilo treba v bodoče povezati zahodno obalo Istre z Reko še s progjo Pazin—Poreč ali Roško polje, Poreč ter Podgorje—Koper. Progja bi povezovala kopališče Moščenice, Ičiče, Iko, Medvejo, Lovran, Opatijo, Volovsko in Reko, ki leži na vzhodni obali Istre. Postaje bi bile: Opatija—Bregi, Ičiči in Moščenška Draga.<sup>15</sup>

Brezdvomno je, da je povezava Istre z Reko, kamor teritorialno tudi spada, zelo važna. Prav v Istri je za Reko rezervoar za delovne kadre, kjer se razvija nova industrija, obenem pa narašča pomorski promet v razveseljivem tempu. Semkaj vozijo kmetje svoje pridelke ter zalagajo razvijajoče se mesto. Kajti vasi v okolici Reke npr. Skrljevo, Jurdani, so pasivne. Tudi nacionalno je treba priključene kraje prebuditi, kar je mogoče le iz krajev, ki so sami prosvetno in nacionalno že zreli. Zato je bilo predlaganih več tras za zvezo med Reko in Istro. Omenili smo že projektirano 18 km dolgo železnico Učka—Matulje s 7 km dolgim predorom, dalje Sušnjevica z enako enoto na hrvaški strani s tretjo in najboljšo varianto z 32 km dolžine; podzemeljska vožnja bi merila 3,8 km.<sup>16</sup>

Vsi ti projekti so muzika bodočnosti, ki bi bodo šele postali dejstva.

#### E. PROJEKTIRANJE ŽELEZNIŠKE ZVEZE V SEVEROZAHODNI ISTRI

Analogno, kakor je bila vsaj delno rešena povezava južno-vzhodnega dela polotoka z že obstoječim železniškim omrežjem, je postalo tudi pereče vprašanje železniške zveze v istrskem severo-zahodnem Primorju. Kajti prav ta del je važna gospodarska enota in tudi celota, ki jo je glede na obstoječe državne meje treba medsebojno povezati. Najbližja zveza zahodne Istre s pripadajočim zaledjem v Sloveniji in ostali srednji Evropi ter na Balkanu je že nad sto let obstoječa magistrala — dvotirna progja Divača—Zidani most z odcepom proti Zagrebu in Beogradu ter odcepom v smeri Maribora in Gradca do Dunaja. Gospodarsko zaželeni priključek in prometno potrebna zveza je od katere koli točke v Istri opravičeno zahtevan tudi pri upoštevanju nagibnih razmer, ki v tem najmlajšem istrskem priključku nikakor niso zavidanja vredne. Gospodarska plat severozahodnega okrožja, kamor spadajo mesta in naselja npr. Koper, Sečovlje, Buiščina, Piran, Umag, Izola, Buje itd., je že sedaj nujna in ima vse možnosti in pogoje za dokajšnjo surovinsko osnovo za nadaljnji razvoj. V Koprju se je naselila in se razvija tovarna motornih koles, v Sečovljah se odpirajo rudniki

črnega premoga, na Bujščini se predvideva veliko pridobivanje boksita, v Piranu raste iz majhne ladjedelnice ugledno podjetje, v Umagu se snuje produktivna cementarna, obstoječe solarne kažejo velik napredek in modernizacijo, v okolici Buj, ki je en sam vrt, se prične prehranjevalna industrija krepi in usmerjati z naprednim preurejanjem kmetijstva in gospodarstva. Poleg teh naštetih mest in krajev je tudi drugod domač turizem in počitniško bivanje. Kratkoterminalno moremo trditi, da se vse področje našega istrskega Primorja razveseljivo razvija in ima vse možnosti za razvoj in spopolnjevanje na suhem in tudi na vodi.

Vse te okolnosti pa diktirajo nujno rešitev prometne povezave, ki pa ne obstoji samo v krajevno-obalni plovi, v avtobusih in tovornjakih. Prav iz tega vzroka zasledimo pri vojni upravi cone B nalogo, da se je začelo že v letu 1950 proučevati vprašanje vzpostavitve in zopetnega obratovanja bivše opuščene istrske ozkotirnice Trst—Poreč na delnem odseku med Kopro in Bujami. V ta namen je bila izbrana komisija treh strokovnjakov železniške uprave v Ljubljani, ki so predstavljali eksekutivno za prometno-komercialne, tehnično-strojne, vlečne in gradbene službe. Komisija je imela nalogo, da izračuna približne stroške za potrebne investicije, sestavi obratovalni račun in izvede obračun rentabilnosti in donos obratovanja.

Celoten elaborat je bil gotov že v začetku septembra navedenega leta ter izročen naročniku, tj. predstavniku voj. uprave cone B.

Na željo oblasti je bila izbrana naslednja trasa: Koper mesto—Koper postaja—Semedela—Izola—Strunjan—Portorož—Sv. Lucija—Sv. Bertolo—Sečovelje—Savudrija—Markovac—Kaldanija—Buje. Na dolžini skupno 25,5 km od Kopra z morebitnim podaljškom do solarn in rudnika Sečovelje ali celo tudi dalje v zahodno Istro je predvidenih pet postaj, eno izogibališče in sedem postajališč. Kot prometne enote, tj. prometno službo izvajajoče so: Koper postaja, Izola, Sv. Lucija, Sečovelje in Buje poleg izogibališča Savudrija; vse druge fungirajo kot postajališča za odpravo potnikov.<sup>17</sup>

Ker iz dobe obstoja in prometa bivše ozkotirne proge 0,76 m tirne širine Koper—Poreč ni bilo na razpolago nobenih statističnih podatkov o frekvenca potnikov, odpravljenega ter prevzetega blaga ter tudi nobenih zapisov o strojni in gradbeni službi, so bile velike težave sestaviti in zadovoljiti naročnikovi zahtevi. Vsak izmed referentov je izdelal proračun približnih investicijskih stroškov za vzpostavitev proge, da bi bila sposobna za

obratovanje za vsako vrsto eksekutivne službe. Za eksploatacijo prometne in komercialne službe so bili dosegljivi statistični podatki o prometu potnikov in blaga, ki jih je vodil in sestavljal inšpektor prometa cone B. Po teh zapiskih je bilo v okraju Buje prevoženih v septembru 1950 z motornimi cestnimi vozili dnevno poprečno 1037 potnikov in 375 ton blaga. Če računamo, da bi od take frekvenca uporabljalo železnico okoli 50 %, sledi, da bi se vozilo ž njo dnevno poprečno 510 potnikov in 187 ton tovora. Taka osnova sicer ni povsem zanesljiva, vendar jo moramo kot edino razpoložljivo sprejeti in uporabiti. V teh podatkih ni upoštevan prevoz soli in premoga iz solarn oz. premogovnika Sečovelje, ker teh zapisov splošno ni.

Kvalitativni kazalci so vzeti v primerjavi s statistiko ozkotirne proge 0,76 m tirne širine na edini, v Sloveniji takrat obstoječi, danes že odpravljeni ozkotirnici Poljčane—Zreče, prilagojeni in primerjani z gospodarsko in politično strukturo.

Predvideni letni dohodki v potniškem in blagovnem prometu na 25,5 km dolgi progi Koper—Buje bi znašal 4.282.560 din s predpostavko, da bi doseglo število potniških kilometrov 4.758.400 in bi računali dohodek enega potniškega kilometra 0,90 din. Za ta naš obračun so odločilni statistični podatki odseka za statistiko D. Ž. Ljubljana. Kot dohodek enega pot. kilometra je vzeti iz istega vira po navedbah prvega polletja 1949.

Število netotonskih kilometrov pri prevozu blaga je zmnožek poprečno dnevne množine 187 ton in števila dni v letu. Rezultat je 68.300 ton letno. Pri kalkulaciji, da napravi prevožen tovor poprečno najdaljšo pot 14,6 kilometra, potem pokaže zmnožek vsot letno prevoženega tovora 68.300 ton krat prevozna pot 14,6 število 1.000.200 netotonskih kilometrov. 1.000.200 pomnoženo z 1,20 (poprečen dohodek enega neton.) je 1.200.240 din, tj. dohodek pri prevozu blaga. Skupni dohodki, izračunani na osnovi podatkov glavnega knjigovodstva D. Ž. Ljubljana, so torej:

v potniškem prometu . . . . .	4.282.560 din
v blagovnem prometu . . . . .	1.200.240 din
skupna vsota . . . . .	5.482.800 din

Poleg gornjih prejemkov pa moramo upoštevati tudi izdatke za delovno silo. Pri minimalni zasedbi prometnih enot in službenih mest na progi za opravljanje in nadziranje te vrste službe ter vozno osebje za spremljanje vlakov je normiranih najmanj 40 uslužbencev. Za kritje bolezni, dopustov in drugih odsotnosti, dalje za osebje obratnega vodstva

se stalež poveča na 48 oseb. Pri zasedbi posameznih mest se je upoštevalo skrajno varčevanje. Toda kljub temu znašajo izdatki: potrošni material 387.000 din, plačni fond 2,752.000 din ter se razni stroški v znesku 510.000 din. Skupno 3,649.000 din.

Iz računov približnih investicijskih stroškov za vzpostavitev proge in usposobljenje obratovanja za vsako treh panog eksikativne službe se pokažejo tile rezultati:

	din
1. gradbena dela in dela za zveze . . . . .	75.000.000
2. strojna in vozovna služba . . . . .	39.000.000
3. prometna in prevozna služba . . . . .	1.300.000
skupno din . . . . .	115.300.000

Po že zgoraj izkazanih obračunih znašajo letni obratni stroški:

a) za vzdrževanje progovnih naprav . . . . .	3.465.000
b) za opravljanje lokomotivske in vozovne službe skupno z amortizacijo vozil . . . . .	6.632.000
c) za opravljanje prometne službe in prevoza . . . . .	3.649.000
č) amortizacija . . . . .	3.036.000
skupna vsota . . . . .	16.782.000

Obračun dohodkov prikazuje pri predvidenem potniškem in tovarnem prometu tj. dnevno 510 potnikov na potovalni razdalji 25,5 km in 187 ton blaga na prevoznih poti 14,6 km:

I. iz naslova potniškega prometa ca. . . . .	4.400.000
II. iz naslova tovarnega prometa ca. . . . .	1.200.000
skupaj . . . . .	5.600.000

Iz naštetih stroškov obračuna obratnih izdatkov in gornjih navedb o dohodkih se pokaže letni primanjkljaj 11,200.000 din.<sup>18</sup>

Navedeni podatki dokazujejo, da bi bilo obratovanje na progi Koper—Buje skrajno negospodarsko ter z vidika sodobne tehnike obnovitev proge ni priporočljiva.

Na podlagi teh podatkov je komisija prišla do zaključka in sklepa, da delna vzpostavitev bivše ozkotirne proge (Trst)—Koper—Poreč na poteku dela Koper—Buje ni gospodarska, še manj pa rentabilna. Podčrtala pa je potrebo, da se nadaljuje proučevanje izgradnje normalnotirne zveze Kopra na obstoječo progo jugoslovanskih železnic.<sup>19</sup>

#### F. RAZŠIRITEV JUGOSLOVANSKEGA ZELEZNIŠKEGA OMREŽJA NA OZEMLJE KOPRSKEGA PRIMORJA<sup>20</sup>

##### Geografski položaj v severozahodni Istri

V poročilu komisije za proučitev vzpostavitve ozkotirne železnice Koper—Buje je bila odklonjena ta povezava zaradi nerentabilnosti. Pač pa je istočasno komisija predlagala in priporočala vojni upravi v Kopru, da je izredno važno in načelno gospodarsko, če se poveže koprsko okrožje po normalnotirni progi na relaciji Koper—Podgorje, ki leži na progi Divača—Pulj. Ta priključitev je mogoča in izvedljiva brez večjih visokih gradenj. Obstajali sta dve inačici. Z odločilnim vzponom 23 % v skupni dolžini 35 km do Kopra

z morebitnim podaljškom do solarn in rudnika Sečovlje ali celo dalje v zahodno Istro. Stroški za njeno zgraditev z elementi glavne proge I. reda ne bi pri grobi cenitvi preseglji 400 milijonov dinarjev. S podaljšanjem trase z največjim vzponom 16 %, toda v dolžini za 8 km več z isto začetno in končno priključno postajo bi se izdatki povišali za okoli 200 milijonov.

Taka ali drugačna povezava je nujna, ker so nove politične meje s priključkom Istre in njenega najskrajnejšega severozahodnega slovenskega ozemlja po londonskem paktu k Jugoslaviji gospodarstvu koprškega Primorja povzročile dokajšnje nevsčnosti. Nove mejne razmere so zahtevale preusmeritev gospodarstva, ki je bilo doslej navezano izključno na Trst in je bilo nujno, da se najdejo za izgubljeno tržaško tržišče nova dopolnila v osredni Sloveniji. To v principu ni bilo težko. Kajti klimatske in gospodarske razmere v severozahodnem delu Istre so vsečna dopolnila celinski Sloveniji. Zato ni bilo treba imeti skrbi za nadomestilo izgubljenega tržaškega trga, tudi takrat ne, če bi ostala gospodarska struktura koprškega Primorja ista, ali če bi se povečala produkcija oz. proizvodnja. V tem primeru postane Slovenija hvaležen odjemalec zgodnjih agrarnih pridelkov in južnega sadja.

S preusmeritvijo trgovskega prometa pa je bilo brezpogojno treba urediti tudi prometne poti, po katerih naj bi prevažali proizvajalci svoje pridelke. Kajti pri inkorporaciji Istre z Jugoslavijo je bilo mogoče takoj ugotoviti prejšnje zapostavljanje pripadajočega dela Istre s severovzhodom, kar je bilo pri prej vladajočih razmerah povsem razumljivo. Kako in pod kakšnimi pogoji je koristila obstoječe železniško omrežje, smo opisali v treh člankih, ki so izšli v št. 2 letnika 1965 v Kroniki. Proga Divača—Pulj je bila zgrajena le za vojaške cilje, proga Hrpelje—Kozina—Trst je bila pri pospeševanju tovarnega prometa v konkurenci z južno železnico na progi Divača—Trst in obratno zaradi terenskih težav le Blažev žegen, tretja ozkotirnica Trst—Poreč naj bi posredovala promet med Trstom ter zahodnim in obalnim ozemljem. Toda ta pomožna proga ni bila konkurenčna in rentabilna spriče delnih možnosti potovanja in prevoza blaga s prevoznimi sredstvi raznih plovni družb. Končno so pod to pretevo premičnine dne 1. septembra 1935 odnesli v Afriko, kjer so sestavne dele uporabili za strateške cilje in namene. Železniško progo in prevoz so nadomestili z avtoprometom. Močno razvijajoče se pristanišče Trst pa si je prizadevalo, da bi bile začetne točke vseh

istrskih projektiranih železnic prav v njegovem neposrednem območju. Cilj je bil, da je prišlo koprsko Primorje pod vpliv najvažnejšega centra ter postalo pravo neposredno agrarno zaledje s specializiranimi vrtnarskimi kulturami, zgodnjim sadjem, vinogradništvom itd. S temi dobrinami naj bi bilo oskrbovano pomorsko mesto.

Na kopnem so obstajale in se prepletale skoraj v vseh smereh dobro vzdrževane ceste. Le proti severovzhodu, torej proti Sloveniji je vodila ena sama in še to slabo upravljana cestna zveza, ki je posredovala promet med Koprom in okolico z zaledjem. Služila je bolj potniškemu in manj tovornemu prometu. Po rapalski pogodbi leta 1920, ko so bile končno urejene meje med kraljevino Srbov, Hrvatov in Slovencev in Italijo, ko je bilo koprsko ozemlje še pod Italijo, pa je usmerjenost prometa proti Sloveniji ovirala tudi carinska meja pri Postojni.

Pomanjkanje cest iz Primorja proti vzhodu pa je povzročila tudi oblika oz. relief, ki v tem odseku obstaja. Kakor je v večini sestavljena vsa jadranska obala iz eocenskega fliša, tj. peščenjaka, laporja in krednega apnenca, tako se vleče en pas tega sestava čez kvarnerske otroke Pag, Rab in Krk vzporedno z Velebitom poleg Rečine preko Brkinov, Reke do Vipavske doline in Brd, drugi pas pa čez Čres v vzhodno Istro. Tak sestav se nadaljuje preko pazinske kotline v šavrinsko in tržaško sinklinalo. Obe kotlini sta v severnem krilu v neposredni zvezi. Eocenske plasti se razprostirajo v severovzhodnem skupnem robu brez presledka iz ene kadunje v drugo. Na južnem krilu in v sredini pa je stik prekinjen. Tu se vleče po dolgem po Savudrijskem polotoku proti jugovzhodu antiklinalni bujski hrbet, ki ga sestavlja kredni apnenec kraškega pojava in se nadaljuje proti vzhodu tja do Buzeta. Prav ta hrbet loči v širini 4—5 km tržaško sinklinalo od pazinske.<sup>21</sup>

V stičnem pasu Krasa in Slavnika silovito pritiskajo trde kredno-apneniške grude na mehkejši fliš in spodnje neocenske apnenice. Zato je eocen povsod izredno močno naguban, stisnjen in zgnečen, da so gube ponekod postavljene jako strmo ali celo povsem pokonci. Ugotoviti je mogoče, da so grude prečno zasukane in potisnjene proti mehkejšemu flišu.

V pazinski sinklinali nazivajo svet v področju Dragonje Švarinska brda. Nad temi se dvigata Kras in Slavnik s strmim robom, ponekod kar v vrsto strmih stopenj, morda celo stopnic, ki so pretrgane, razkosane in celo zasukane. Stik eocenskih apnenih in flišnih plasti med Socerbom, Črnim kalom, Pod-

pečjo in Zazidom dela strme, tudi do 10 m visoke apneniške stopnje. Take reliefne nevéčnosti se pojavljajo v nekaj vzporednih nizih tudi na kraški planoti podgorskega Krasa. Poleg tega je treba premagati v pokrajini Breg ali Bržaniji tako imenovani črnikalski breg. Tu je strmina v prehodu na planoto Krasa še velika, vendarle v nekoliko drugačnih pogojih. Tako znaša v zračni razdalji komaj 14 km na potu med Koprom in vasjo Petrinje, ki je že na planoti, višinska razlika skoraj 420 m. Še večjo razliko ugotavljamo med Rižano in Črnim kalom, kjer je začetek vzpona po strmem desnem pobočju Rižane proti podgorskemu Krasu v razdalji dobrih dveh kilometrov. Ta znaša do 300 m višinske razlike. Vsa ta dejstva ovirajo razvoj prometa, ki se razvija sedaj še vedno po klancih in strminah edine ceste, ki posreduje med slovenskim Primorjem in celinsko Slovenijo dokajšen potniški in tovorni promet. Tudi na ostalem delu severozahodne Istre in dalje jugovzhodnem predelu opazimo, da obstajajo in tečejo cestne zveze le v smeri sever—vzhod in le redko od morja proti Sloveniji preko Krasa, Brkinov in Čičarije. Vse obstoječe ovire ignorira danes motorizirani vozni park z modernizacijo cestnega omrežja.

#### Gospodarske razmere

S priključkom Istre, z izjemo Sto k Jugoslaviji je ostala gospodarska struktura slovenskega Primorja neizpremenjena. Na obrežnem področju, ki je en sam vrt, je možna zaposlitev v vrtnarstvu, sadjarstvu, vinogradništvu in gojenju oljčnih nasadov. Zaradi ugodnega podnebja prekaša ta obmorski del ostalo bližnjo vzhodno pokrajino z gojenjem zgodnje zelenjave, ki najde dobre odjemalce ne samo pri nas, marveč tudi v drugih delih Slovenije in tudi bližnjih centrih onkraj državnih meja. Močno skomercializirano in specializirano gospodarstvo se je moralo začeti ozirati po novem tržišču v najbližji okolici, tj. osrednji Sloveniji. Treba je prerezati nekaj desetletij edino obstoječe vezi s Trstom in nadomestiti izgubljen trg tržaškega pristanišča. Toda za tako preusmeritev ne obstoji ustrezno prometno cestno omrežje, še manj pa železniško omrežje.

Za obstoječe gospodarske zmogljivosti Slovenskega Primorja je v začetku modernizirana cesta Koper—Rižana—Črni kal—Petrinje—Hrpelje—Divača še kar zadostovala. Toda zaradi naraščajočega tranzitnega prometa na Reki se je razvijal pomorski promet razen v Kopru tudi še v Izoli, Piranu in Miljah, ki zmorejo letno skoraj le 200.000 ton. Toda taka

pomoč je premajhna. Kajti skoraj ves blagovni promet Slovenije s pomorskimi deželami preko najbližjega pristanišča se je razvijal na Reki. Ta luka pa ima največjo letno kapaciteto 3—4 milijone ton. Leta 1955 je značal tranzitni promet 265.710 ton; od te količine se je uvozilo 197.845, izvozilo pa 67.865 ton. Toda pristaniške naprave niso zmogle naraščajočega navala, ker je bil navedenega leta v primerjavi s prejšnjimi z 2,097.000 ton, tj. za 70 % večji od predvojnega v letu 1955 3,557.000. Posledica tega je bilo odklanjanje vozovnih pošiljk, ki so morale čakati na odpoklic v medpotnih železniških postajah tudi po več dni. Zaradi zamudnega čakanja in zadrževanja ladij in blaga na Reki so sledile kazni, ki so dosegle letno tudi do 1,5 milijona dolarjev. Kolika škoda je nastala za pomorski izvozni promet, vidimo, če navedemo, da je bilo naloženega in odpravljenega blaga 500.000 ton. Izvozniki so si izbirali raje Trst kot nakladalno oz. razkladalno pristanišče. Reka je morala omejiti pri uvozu prevzem premoga z izjemo dveh notranjih industrijskih enot oz. podjetij. Poleg domačega blaga se je dvignil tudi tranzitni promet s Češko in Avstrijo. Po dobi kominforma pa so pošiljale blago tudi Madžarska, Romunija in Sovjetska zveza. Do tega časa so omenjene države dirigirale pošiljke v prehodu skozi Avstrijo v Trst. Če bi imela Reka dovolj pristaniških naprav, bi porasel njen luški promet v dveh letih za 100 %. Razširjenje in s tem dvig kapacitete pa zahteva skoraj 19 milijard investicij. Luške naprave so stisnjene med zgradbe, rafinerijo in mestne ulice ter bi vsako povečanje zahtevalo neizogibno rušenje mestnega predela.<sup>21</sup>

Pokazalo se je, da mora Slovenija dobiti za lastne potrebe svoje večje in moderno pristanišče v Kopru, ki bi pomagalo sosedu na Reki obvladati pomorski promet. Istočasno pa bi bila v Kopru primerna matična luka za slovensko trgovsko mornarico. Po predvidenih podatkih in računih bi znašala zmogljivost v teku treh desetletjih 600.000 ton letno. Kapaciteta osnovnih koprskih naprav, ki še daleč ni izkoriščena, pa je 54.000 ton letno pri 90 metrih operativne obale na 10 do 25 m. pri globini morja ob molu 4,5 do 5 m, kar dopušča pristajanje ladij z nosilnostjo le do 1000 ton, pri pettonskem ročnem dvigalu in ne povsem uporabljivih skladiščih za 8300 ton. Za predvideno povečanje kapacitete 600.000 ton pa je potrebnih okoli en km operativne obale, 27.000 m<sup>2</sup> pokrite površine ter 10.000 m<sup>2</sup> odprtih skladišč. Za potniški promet s ca. 800.000 potnikov še z lukama v Izoli in Piranu do poldruga milijona bi

obstoječe naprave trenutno zadostovale. Če upoštevamo potrebe same Slovenije, bi služila luka s 300—350 tisoč ton letno. Odvečno zmogljivost bi izrabljali lahko tudi s tranzitnim blagom, predvsem lesom iz Avstrije, ki prihaja s tovornjaki na Reko, in tedensko do 10.000 ton zgodnjega in južnega sadja za potrebe srednje Evrope.

#### Pristanišče v Kopru

Pomorska luka Koper je služila od leta 1958 predvsem lokalnim potrebam ter deloma tudi zahtevam neposrednega zaledja. Med letnim pretovorom je bilo pri starih napravah ca. 35.000 ton premoga, gradbenega materiala in nekaj žitaric. Po tej dobi pa so začela prihajati semkaj v prvi vrsti živila v vrečah in sodih, južno sadje v zabojih, izdelani in polizdelani lesni in metalni predmeti v svežnjih in zabojih, konzerve v kartonskih škatlah. Ta napoved tovara nam pojasni, da so obstajali pretovori iz sestavljenih pošiljk, ki so jih tvorili večinoma manjši, toda številčno dokajšnji zavitki. Za razkladanje oz. pretovarjanje služi namesto ročne manipulacije drugod že davno poprej vpeljana paletizacija in prenos v kontonerjih. Zato so strokovnjaki kaj kmalu zatem, ko je bil namen in načrt za infarkturo pristanišča, predvideli, da prilagodijo temu potrebne in ustrezne obalne profile, skladišča in lažja prevozna sredstva za manipulacijo tako prispelega pretovora. Posebno so za prenos generalnega blaga, tj. za naše pojme znanega komadnega blaga praktični viličarji, s katerimi predstavljajo za boje in druge embalaže do skladišča do tovornjakov in kasneje do nakladalnih vrat železniških vagonov. Prvotno so gradili skladišča v obliki hangarjev. Ker pa je skladišče obsegalo relativno le majhno površino, so jih postavljali v obliki nadstropnic, ki so jih prostorninsko izrabljali do 70 %. Manjkala pa so obalna dvigala. Njihovo postavitvev oz. izgradnjo so odložili do takrat, ko bo izvršen železniški priključek. Zaradi pomanjkanja sodobnih mehaniziranih pripomočkov je bil efekt komaj  $\frac{1}{3}$  zmogljivosti skladiščnih površin. Ni dvoma, da so pomanjkljivosti pri pretovarjanju velike ovire s tako imenovano horizontalno mehanizacijo, tj. z viličarji, traktorji in transportnimi trakovi. To delo se opravlja pospešeno pri ladjah, ki so opremljene z žerjavi. V luki obstajajo predvsem le investirani pripomočki, ki omogočajo manipulacijo pretovarjanja pokvarljivega blaga, sadja — predvsem južnega — povrtnine, mesa, rib itd. V ta namen so zgradili kondicionirana skladišča, komore — predale za zorenje

sadja in povrtnine, za desinficiranje blaga v hladilnikih. Posebnost pri dograditvi teh objektov je način investiranja in financiranja s tem, da je dalo potrebna sredstva »Podjetje Luka« samo, pomagali pa so tudi okraji, republika iz svojih fondov in banka s kratkoročnimi posojili, zvezni fond pa je prispeval s 7% skupne vrednosti osnovnih sredstev. Obstoječe naprave omejujejo vrsto in množino blagovnega prometa. Zaradi tega ni mogoče nakladati in razkladati težkih in rinfuznih predmetov npr. rude, koncentrate, premog kakor tudi posamezne težke in voluminozne komade. Prav posebna ovira pa se pokaže v tem, da luka Koper nima še železniške zveze z obstoječo progno Divača—Pulj. Blago v prihodu in odhodu prevažajo s tovornjaki po klancih in serpentinah v 30 km oddaljeno postajo Hrpelje—Kozina, ki tudi ni opremljena s prekladalnimi pripomočki.

V opisanih okoliščinah vztraja in deluje pristanišče Koper že šesto leto. Toda obstoječe razmere zahtevajo v interesu gospodarstva in trgovine, da se naprave sproti spopolnjujejo. In če bi Koper še ne obstajal, bi ga morali v sedanji dobi ustanoviti in zgraditi. Kajti luka zavzema iz leta v leto vedno važnejše mesto v sistemu jugoslovanskih pristanišč ter dobiva stalno vidnejše stališče v mednarodnem prometu. V svobodni Jugoslaviji je pristanišče začelo delovati l. 1958, ko je bil izvršen in izročen prvi del operativne obale javni uporabi. V teku naslednjih let so se spopolnjevale luške naprave tako, da služi za daljnjo plovbo v letu 1963 550 m operativne obale. Toda to je samo eden izmed osnovnih sestavnih delov obalnega kompleksa, za katerega je na razpolago 530 ha površine. Semkaj spadata še dva elementa: to so skladišča in pretovorne naprave. Vsi trije elementi pa morajo biti medsebojno usklajeni, da bi bila obala kot osnovna in najdražja infrastruktura najbolj izkoriščena. Tudi ta zahtevek in pogoj je bil izpolnjen. Kajti v pristanišču so pokrili 32.500 m<sup>2</sup> površine z zaprtimi skladišči in hangarji, določili 60.750 m<sup>2</sup> površine za deponiranje lesa pod milim nebom, 8300 m<sup>3</sup> cistern za jedilno olje s črpalkami, ki pretočijo 300 ton na uro in 65.000 m<sup>2</sup> za ostalo manipulacijo. Posebno delikatno delo je bil pretovor, prevoz in deponiranje hitro pokvarljivega blaga, južnega sadja in podobno, ki se mora strokovno manipulirati in zahteva zaradi pomanjkanja ustreznih naprav več živega dela, počasnejše prekladanje, obenem pa povzroča daljše zadrževanje ladij na obali.

V letih 1959—1964, odkar je dobilo pristanišče obalo za oceanske ladje, se je promet

zelo dinamično razvijal. Napredek je razviden iz naslednje statistične razpredelnice:

	ton
1959 . . . . .	61.494
1960 . . . . .	122.694
1961 . . . . .	173.775
1962 . . . . .	268.952
1963 . . . . .	528.510
1964 . . . . .	693.851

V luki prevladuje promet kosovnih pošilk, za sipno blago rastejo naprave vzporedno z gradnjo železniške proge, ki mora biti v tekočem letu 1965 med Koperom in Prešnico na liniji Divača—Pulj gotova. Promet generalnega, tj. kosovnega tovora tvorijo predvsem živila. Vrsto blaga po teži pokaže za zadnji dve leti 1963 in 1964 razpredelnica:

	v tonah 1963	v tonah 1964	Indeks
premog . . . . .	3.498	2.855	81.7
nafta . . . . .	350	251	71.7
rude . . . . .	493	1.076	218.3
nekovine . . . . .	732	331	45.2
izdelki met. . . . .	20.875	94.948	454.8
les . . . . .	87.609	57.810	152.4
les za kurjavo . . . . .	881	1.643	186.5
cement . . . . .	—	140	—
gradbeni material . . . . .	21.890	20.385	93.1
žito . . . . .	117.755	30.286	25.7
kosovno blago . . . . .	424.466	484.626	114.2

Povečan je bil promet vseh tistih vrst blaga, ki so bile že sedaj tipične za luško dejavnost. Premog, nafta, rude in žito ne morejo nastopiti v znatnejših količinah, ker luka ni opremljena zanje in nima možnosti, da bi jih odpremljala v zaledje in obratno. Samo l. 1963 je prevzela luka nad 100 tisoč ton žita, ker je bil tovor razdeljen med več pristanišč zaradi krize transportnih zmogljivosti na Reki. Namesto žita pa se je pojavila večja količina soje, ki jo ladje prevažajo razsuto in jo v luki naložijo v vreče.

Po specifikaciji kosovnega blaga ugotovimo, da je bilo v letu 1963 in v prvih treh četrtletjih naslednjega leta:

	ton	ton
južno sadje . . . . .	33.491	32.563
zmrznjene ribe . . . . .	21.315	2.649
sveže in zmrznjeno meso . . . . .	57.876	4.565
sladkor . . . . .	52.143	54.640
riž . . . . .	52.608	35.403
kava . . . . .	14.175	10.624
jedilno olje . . . . .	8.069	13.062

Specializacija luke za promet te vrste blaga je omogočena s tem, da so bile zgrajene poleg obalnih skladišč tudi posebne naprave za manipulacijo s tem blagom. Poudarjeno naj bo, da razpolaga pristanišče s cisternami za jedilna olja, kamor je mogoče uskladiščiti hkrati 8000 ton. Cisterne so povezane z obalo po cevovodu in črpalkah, s katerimi pretočijo s pomočjo skoraj 1000 m dolgega cevovoda premera 20 cm in 300 ton na uro.

O velikosti razvoja prometa v koprskem pristanišču nam pokaže razpredilnica, izražena v 1000 tonah:

Leto	Izvoz	Uvoz	Tranzit	Razvoz	Skupaj
1959	8	21	1	34	64
1960	42	79	3	35	141
1961	36	141	2	33	212
1962	59	173	8	39	270
1963	57	477	65	39	625
1964	43	497	122	30	692

Za razvoj in razcvet pristanišča je bilo obvezano podjetje »Luka Koper«. Ta kolektiv je dosegel že v letu 1962 tolikšne uspehe, da ga moramo šteti po zmogljivostih in doseženem prometu po vrstah prispelega in odpejanega blaga med najvažnejša podjetja. Dejavnost se je gibala v dveh smereh: v povečanju zmogljivosti in v izkoriščanju obstoječih kapacitet do skrajne možnosti. Novi objekti iz leta 1962 kakor zgraditev četrtega naveza v dolžini 150 m in z globino morja 12 m, postavitve petih rezervoarjev za skladiščenje rastlinskih olj, jeklena nadstrešnica za les, tretje skladišče za deponiranje blaga s skoraj 5000 m<sup>2</sup> površine, jekleni hangar s 3700 m<sup>2</sup> pokrite površine so prispevali dobršen del k tolikemu napredku. Kajti 550 m operativne obale z globino 10 m dovoljuje, da morejo pristati štiri 10.000-tonske prekoceanske ladje. K napravam za razkuževanje, dozorevanje in konserviranje južnega sadja, ki je doseglo v letu 1962 26.820 ton, naslednje leto 30.491 in lani že 47.037 ton, moramo šteti še priključitev hladilnice v Dekanih.

V primerjanju doseženih uspehov v letu 1961 z letom 1962 se je povečal celoten promet za 27 %, uvoz za 22 %, izvoz za 63 %, tranzit za 365 %, medtem ko je uspeh domačega ladjarstva dokaj skromen. To dejstvo nam bodi v dokaz, da dobiva koprška luka vedno večji mednarodni pomen. Kajti 239.376 ton prometa z inozemstvom nasproti 29.575 ton nam da jasno in popolno sliko.

Leto 1962 je za luko Koper pomembno tudi zaradi nadaljnega porasta pretovora lahko pokvarljivega blaga. S tem je dobilo stike s pomembnimi svetovnimi lukami. Zaradi izvoza svežega mesa v Anglijo ima luka redne zveze z Londonom, kamor vozijo redno štiri ladje-hladilniki. Redno mesečno vozijo med Koprsko in zahodno Afriko tja generalni tovor in obratno tovor banan. Mnoge velike tuje in domače ladje pripeljejo surovo sojino olje in sojin zdrob. Dalje pristajajo hitri in moderni prekoceanski parniki. Slika je popolna, če trdimo, da se je zasadilo v Koprso v prej navedeni dobi 698 ladij; od teh je bilo 523 domačih, ostale pa evropske in tudi ameriške provenience.

Primerjava prometa za razliko v letih 1959 do 1963 je zanimiva. Takoj opazimo, da je pretovor skokoma naraščal, medtem ko je v letu 1964 naraščanje upadlo. Iz zagonske faze prihaja pretovor v obdobje stabilizacije in širjenja privlačnostnega območja v okviru zmogljivosti obalnih naprav in prometnih razpoložljivih zvez. Celotni promet je za 10,4 odstotka večji kakor predlanskem. Vsekakor pa je hitrejši od skupnega prometa vseh naših luk. To dejstvo nas obenem opominja, da je razvoj že na zadnjem klinu lestvice pod obstoječimi pogoji. Ta slika pa se ne pojavlja samo v luških napravah, marveč tudi na kopnem, ker se je opravil prevoz tovora iz ene in druge strani izključno s tovarnjaki. Pot je dolga 26 km ter je tudi za prevozna sredstva in njihove voznike naporna. Pretovorna železniška postaja v Hrpeljah-Kozini ni urejena kljub raznim izboljšanjem in tudi ne kos tolikim zahtevam. Preko te enote poteka železniški promet in pretovor, namenjen iz luke v notranjost. Za ta prevozniki pot veljajo posebne tarife, v katerih so zajeti vsi pretovori in prevozniki stroški v eni ali drugi smeri. Vsekakor vloga prevoza z železnico vsak dan raste. Končno pa je mogoče doseči tudi v tej smeri zaželen uspeh, ki bo dosežen šele z izgradnjo nove povezave in priključitve po obstoječem projektu, ki ga bomo kasneje obravnavali. Pri sedaj obstoječih pogojih incidirajo transportni stroški pri posameznih vrstah kosovne robe, ki ga delno ali v celoti uvažamo, z 10,9 do 23 % na ceno proizvoda.

V letu 1966 napovedujejo strokovnjaki že 2,1 milijona ton prometa za zaledje, ki gravitira na severni Jadran. Po 7-letnem planu je predvideno, da se razširijo obstoječe obalne naprave za splošen promet tako, da bi dosegel na koncu omenjene dobe 2,5 milijona ton. Kajti topografski in geografski pogoji koprškega okoliša so taki, da se dopolnjujejo z investicijami petih milijard luške naprave za splošen promet in se zgradi nova moderna obala za manipulacijo rinfuznega blaga (rude, premog, umetna gnojila, fosfati itd.). Za tako pristaniško ureditev v Koprso je na razpolago 520 ha sveta, na katerem je mogoče predvideti vse pristaniške naprave. Na tolikšni površini je mogoče organizirati uskladiščenje blaga, ki ga je možno pripraviti za trgovino. Poleg tega je do 1000 ha prostora za industrijsko uporabo in obdelavo. Poleg topografskih pogojev, ki so izjemni v severnem Jadranu, obstajajo že institucionalni pogoji (prosta carinska cona — prosta luka), da se domače gospodarstvo preko luke širše vključi v svetovno tržišče.



Pristanišča pa niso samo prikladna mesta na stičnih točkah med morjem in celino. Čedalje bolj se uveljavlja njihova industrijska funkcija, ki je tesno povezana s sodobnim razvojem pomorstva in z mednarodno menjavo energetskih in internih surovin. Če ne drugo teži industrija za tem, da ima v lukah skladišča, iz katerih se sukcesivno oskrbuje s surovinami in da te surovine predeluje na obalah vsaj do faze, ki jim zmanjšuje transportne stroške.

Take zglede imamo skoraj v vseh atlantskih, severovzhodnih in sredozemskih pristaniščih, kjer se industrija nastani ob morju. Pogoji za razvoj in razcvit takih podjetij je, da je mogoč dovoz surovin po morskem poti in da so poleg geografskega položaja dani tudi še topografski pogoji za izgraditev predelovalnih inštitutov. Pri dovozu je važno tudi še dejstvo, da stane prevoznina ene tone na en km blaga po morju 1 dinar, po cesti s tovornjaki 4,5 din in po železnici do 10 dinarjev. Stroški prevoza z ladjami so v razmerju z nosilnostjo brodov; čim več teže prenese pomorsko prevozno sredstvo, tem manjši je indeks stroškov. Ladja z nosilnostjo 20.000 ton ima indeks 100, potem ima parnik z nosilnostjo 100.000 ton komaj indeks 37.

Pri nas je ta težnja še v povojih. Če so že dani vsi pogoji za gradnjo železarne in rafinerije nafte v srednji Dalmaciji, je pomanjkanje velikih površinskih kompleksov na obali odločilno, ker povsod na naši jadranski obali primanjkuje prostora za izgradnjo industrijskih objektov. V tem oziru je situacija v Kopru prav posebno idealna. V luškem bazenu je na razpolago 1000 ha zemlje, primerne za pozidavo. Poleg tega bi bilo z zajetjem rižanskih izvirov dovolj industrijske in pitne vode. Pogonsko moč oz. energijo bi črpali iz že obstoječih naprav; zgraditi pa bi se mogla kalorična centrala, ki bi izkoriščala ceneno nafto, pripeljano iz jutranjih azijskih oziroma afriških virov.

Odlične perspektive za napredek naše industrije so vzrok, da so začela nekatera podjetja razmišljati o možnostih izgradnje svojih industrijskih objektov, npr. železarne na Jesenicah, tovarna aluminija v Kidričevem, veletrgovina »Prehrana« in »Petrol« v Ljubljani, »Centroprom« v Beogradu in kolektiv »Luka Koper«. Sklenili so vsestransko pogodbo in ustanovili poslovno združenje z naslovom »Industrijska cona Koper«. Za vodenje skupnih interesov in ciljev ima združenje tudi svoje pisarne v Ljubljani, ki imajo nalog, da se zgradijo v luki potrebne infrastrukture, da organizira skupne komunalne, maritimne in druge servise ter uredi

industrijsko območje tako, da bodo soudeleženci lahko zgradili svoje obrate in poslovali s čim manjšimi stroški.

Tako je bila ustanovljena nova oblika kooperacije med gospodarskimi organizacijami, ki so interesenti za ustanovitev svojih etablismajev ob morskem obali koprškega pristanišča.

#### RAZPRAVLJANJA O ŽELEZNIŠKI POVEZAVI KOPRSKEGA PRIMORJA Z ZALEDJEM

Predlog komisije referentov z direktcije železnic Ljubljana v negativnem poročilu o obnovitvi ozkotirne proge Koper—Buje, da naj se proučuje izgradnja normalnotirne zveze Kopra na omrežje obstoječih jugoslovanskih železnic v letu 1950, je vojna oblast akceptirala. Po preteku dobrega leta je komandant Vuje zaprosil, da se izdelava osnutek za povezavo Kopra z obstoječo železnico Divača—Pulj po dolinah reke Rižane, Dragonje in Badaševice. Predmeten elaborat je bil izvršen na topografski karti v merilu 1 proti 50.000. Tako so nastale štiri variante:

1. Sečovlje—Izola—Koper—Prešnica ali Podgorje v dolžini 61 km;
2. Sečovlje—Piran—Koper—Podgorje s ca. 54 km;
3. Koper—Feran—Rakitovec z gradbeno dolžino 45,2 km;
4. Sečovlje—Izola—Koper—Trst—Sv. Andrej z 42 km dolžine.

Projektant je priporočal inačico pod 1. Tu so elementi za izgradnjo najugodnejši; vzponi niso večji od 23 %. Vsak nadaljnji nagib podraži vleko. Zveza proti Trstu ima svoje hibe. Tudi to dejstvo je treba poudariti, da predstavlja vzpon od Trsta do Divače na vseh treh obstoječih linijah težje probleme kakor varianta pod 1. Poleg tega se izogne vsemu ozemlju okraja Kopra in delno tudi okolici Buj. Končno pa predstavlja varianta 4 za Trst poleg tehtnega problema tudi zamotano politično-gospodarsko vprašanje v tesni povezanosti s problemom cone A STO.

Zveze v dolini reke Dragonje in Rižane je bilo mogoče projektirati z odločilnim vzponom 26 %, medtem ko se je za zvezo s Trstom odločilni vzpon približeval 23 %.

Leta 1954 je direkcija železnic v Ljubljani naročila izdelavo programskega projekta v istih smereh z variantami za razne vzpone — na tipografski karti 1 : 25.000 s približnim proračunom ter ekonomsko utemeljitvijo najugodnejših variant.

V tem projektu je bilo obdelanih 15 inačic. Investicijski stroški so bili kalkulirani po zvišanem ključu v primerjavi porasta cen od leta 1954 dalje. To dejstvo je treba pou-

dariti, da bomo v nadaljevanju dobili pravilno sliko.

Ekonomsko utemeljitev so izdali strokovnjaki pri Izvršnem svetu SRS. Vse trase potekajo v težkih terenskih in geoloških razmerah, ki so gotovo med najtežjimi pri dosedaj zgrajenih progah v naši državi.

Poročevalci revizijske komisije pri generalni direkciji jugoslovanskih železnic so dne 9. marca 1956 pri pregledu projekta dali mnenje, da je gradnja te ali one proge utemeljena. Zato je zastopnik železniške direkcije Ljubljana odstopil od obravnave projekta pri revizijski komisiji glavne direkcije. Pač pa sta bili varianti Koper—Prešnica in Koper—Pobegi—Kubed—Podgorje določeni v nadaljnjo obravnavo.

V novembru istega leta je revizijska komisija G. D. J. Ž. programski projekt pregledala ter ekonomsko ocenila s konstatacijo, da bi bil prevoz po cesti letno za 234 milijonov cenejši in naročila, naj se trasa Koper—Podgorje geološko v detajlu prouči. Ker je bila ta ocena negativna, je ljubljanska direkcija projekt umaknila.

Zaradi tega je nastalo premirje, ki je trajalo od leta 1957 do 1960. V zadnje navedenem letu sta bili še dve trasi v pretresu in proučevanju; med tema zopet varianta Koper—Podgorje na že znanem poteku.

Jeseni leta 1961 je bil izdelan projekt za izbiro variant, v katerem so bile analizirane variante:

1. Koper—Dekani—Črni kal—Hrastovlje—Dol—Podgorje s . . . . .	30,5 km in 23 %
2. Koper—Pobegi—Kubed—Dol—Petrinje . . . . .	26,5 km in 24 %
3. Koper—Rižana—Hrastovlje—Črni kal—Petrinje—Hrpelje . . . . .	37,0 km in 23 %
4. Koper—Rižana—Hrastovlje—Podpeč—Črnotiči—Prešnica . . . . .	31,0 km in 26 %
5. Koper—Rižana—Hrastovlje—Podpeč—Črnotiči—Hrpelje K. . . . .	34,0 km in 26 %

Investicijski in obratovalni stroški so bili naslednji:  
 ad 1. invest. stroški 8600 milij. obratovalni 385 milij.  
 ad 2. invest. stroški 6850 milij. obratovalni 387 milij.  
 ad 3. invest. stroški 7080 milij. obratovalni 381 milij.  
 ad 4. invest. stroški 6050 milij. obratovalni 329 milij.  
 ad 5. invest. stroški 6540 milij. obratovalni 338 milij.

Pri primerjanju posameznih variant sta zaporedni številki 4 in 5 vse do km 27 identični; največ pozornosti zaslužita št. 2 in 4, tj. Koper—Pobegi—Kubed—Podpeč—Podgorje z odločilnim vzponom 24,5 % in Koper—Rižana—Hrastovlje—Podpeč—Črnotiči—Prešnica z odločilnim vzponom 26 %. Prva ima krajšo gradbeno dolžino in manjši odločilni vzpon. Toda med naseljema Pečki in Kubedom so obsežni aktivni plazovi in predor v dolžini 1000 m v težkih geoloških razmerah. Da bi se dobre in slabe strani teh variant čimbolj pretehtale, je širša komisija priznanih gradbenih strokovnjakov, geomehanikov in geo-

logov analize in trase proučila in pregledala. Na njen predlog je bila osvojena inačica št. 4, tj. Koper—Rižana—Hrastovlje—Dol—Podpeč—Črnotiči—Prešnica.

Nadaljnje projektiranje je bilo ustavljeno kljub temu, da je železniško podjetje ponovno posredovalo pri vodilnih pristojnih krogih, da bi se začelo z izdelavo idejnega projekta, ki se za tako težko traso ne more in ne sme delati v naglici. Kajti predvideno je bilo, da mora biti ta inačica zgrajena do konca letošnjega leta. Sicer pa je ta rok zelo pozen, čeprav je izdelan idejni in tudi glavni projekt za najtežji del trase.

Za izdelavo idejnega projekta je bila povečana topografska karta v merilu 1 : 25.000 na merilo 1 : 10.000 in vanjo vrisana ustrezna trasa. Na podlagi te trase je Geodetski zavod v Kopru izdelal zanesljiv tahimetrični posnetek terena v merilu 1 : 2000; ta posnetek je služil za nadaljnjo obdelavo idejnega projekta, ki je bil v juniju 1963 dokončan.

Za izdelavo glavnega projekta je bila proga razdeljena v tri odseke: km 0—11, 11—21 in 21—31. Z zakoličenjem so pričela v srednjem odseku, tj. na km 11—21, ker so prav tu koncentrirana glavna dela do polovice vseh gradbenih del in bi bilo treba na tem odseku pričeti vsaj pol leta poprej z namenom, da bi izgradnja na celi črti enakomerno napredovala.

V začetku leta 1964 so bila vsa terenska dela za izdelavo glavnega projekta gotova in izdelan glavni predhodni projekt z aproksimativnim predmerom in predračunom tako, da so se mogli konec januarja istega leta sestati predstavniki gradbenih podjetij ter sestavili ponudbe za izvršitev gradbenih del.

V interesu celotnega gospodarstva se je delavski svet »Luke Koper« ob podpori vseh najvišjih gospodarskih krogov sestal in sklenil, da se mora proga začeti graditi. Kajti ugotovili so, da more doseči cestni promet iz luke do železniške postaje Hrpelje—Kozina do 400 tisoč ton luškega blaga letno. Ker pa je bila v letu 1963 že prekoračena vsota 600 tisoč ton prometa, se je razvijal prevoz skrajno naporno in je prišlo do pogostih zastojev. Take situacije je rešil le dobro organiziran kamionski prevoz in pospešeno prekladalno delo v priključni postaji Hrpelje—Kozina, da ni povzročilo hitremu razvoju napredujoče luke težjih posledic.

Po predračunih znašajo gradbeni stroški 3,5 milijarde din. Za pozneje je predvidena graditev treh izogibališč v Rižani, Hrastovljah in Črnotičih. Že z izgradnjo izogibališča na zadnji postaji bo propustna moč taka, da bo mogla voziti skoraj polovica več vlakov.

Glede pogonske moči je bilo dokaj razpravljano. Določeno je bilo, da bodo prevzeli vlečno službo motorji; mogoče pozneje bodo porabili električno silo, kar bo propustno moč povečalo za 40 %. Z izgradnjo priključne proge je po nalogu zveznega sekretariata za promet, inštituta za zunanjo trgovino in Jugoslovanske akademije znanosti ter drugih najmarkantnejših ustanov treba pohiteti, ker je razširitev kapacitet koprške luke nujna in potrebna. Predvideti je, da se bo promet čez vse naše luke povečal v teku 7 let od 10 na 18 milijonov ton. Od tega kvantuma bo odpadlo na Reko in Koper vsaj 8,5 milijona ton ter ves tranzit.

#### Opis bodoče variante Koper—Prešnica

Projekt pristaniškega kolodvora in obalnih tirnih naprav je izdelan na podlagi sprejetega programa o razvoju koprškega pristanišča, ki vsebuje tudi programsko zasnovo pristaniškega kolodvora z obalnimi tiri in pripomb k programski zasnovi kolodvora, zlasti glede spremembe lokacije, ki je bila dokončno določena na razpravi v urbanističnem načrtu Kopra dne 13. januarja 1962, potem ko jo je železniška uprava usvojila kot definitivno inačico.

Proga Koper—Prešnica se začne s čelnim kolodvorom na jugovzhodnem robu mesta. Postajne naprave delimo v tri dele in jih razčlenimo v potniški, luški in tovorni kolodvor. Vsak del zase je glede uporabe in službe samostojen, vsi trije pa tvorijo povezano celoto. Ta prvi del odcepne železnice poteka po Škocijanskem zalivu in južnem pobočju griča Sermina proti dolini Rižane. Železniške pristaniške naprave in naprave za razvijanje lokalnega prometa so nameščene ob glavnem tiru tako, da je mogoče razširiti naprave tudi za večji promet.

Na potniškem kolodvoru je zgrajeno sprememno-upravno poslopje z vsemi zgradbami in napravami za odpravo potnikov in prtljage. Trenutno še ni pričakovati večjega števila brzih in potniških vlakov, medtem ko bo tudi na tem področju voznega reda prišlo do zanesljivega napredka. V pričakovanju vedno večjega pretovora blaga bodo skladiščne in tirne naprave tako v železniškem, posebno pa v pristaniškem delu bogate. Ta del obsega uvozne grupe v km 2 + 100 do 2 + 500, smerne rajonske grupe km 0 + 600 do 1 + 200 in obalni tiri. Na pristaniškem prostoru se delijo tiri po treh harfah — uvoznih grupah, na katerih so položeni daljši in krajši tiri, prilagojeni dolžinam in vrsti posameznih skladišč. Od prve, najvzhodnejše

harfe se odcepita dva slepa tira, ki sta položena med pokritimi skladišči. Od naslednje harfe se odcepita dva dostavljalna tira. Nato se odcepita dva tira, ki služita vzpostavitvi vagonov in še dalje se vijeta v isti smeri dalje zopet dva dostavljalna tira. Harfa št. 2 igra važno vlogo s tem, da se nadaljujejo tirne naprave po 7 daljših in krajših slepih tirih v sredini celotne naprave. Od tretje harfe tipajo 4 tiri kakor pajkove noge proti jugozahodu in še dalje sili proti sredini zopet 7 tipalk-tirov med skladišča, stoječa v zaporedju. Proti vzhodu se zaključi postajni rajon v km 3 + 200, tako da obsega postajno območje dolžino 3 kilometrov in 200 metrov. Po tej točki kurentnega tira zavije proga točno proti vzhodu po levem bregu rečice Rižane v dolžini 8,24 km. V km 11.440 prečka kurentna proga rečico Rižano z ločnim mostom razpetine 60 m v višini 6,7 m nad cestiščem v dolžini nad 30 m. Na pobočjih z desne strani zveste spremljevalke Rižane se vije trasa skozi globoke useke in preko visokih nasipov. V jugovzhodni smeri prodre proga pod vas Hrastovlje, bodoče prve postaje, in potem nad naseljem Dol, nato spremeni smeri tek z ostrim ovinkom proti severu tako, da teče proga paralelno in nasprotno sedanjemu pravcu, torej proti severni strani. Neposredno za prvo prometno enoto je pred km 18.00 v dolžini 580 m zgrajen edini predor »Dol«. Proga nadaljuje svojo pot skozi naselje Zanigrad, nato neposredno pred vasjo Podpeč ter se vzpne nad Bezovico, Loko in Črni kal. Tu se trasa v ostrem kolenu obrne proti vzhodu in prispe v bodočo drugo postajo Črni kal, ki ima svoj planum v km 25.00. V ugodno speljani bodoči trasi pelje vlak proti severovzhodu mimo oz. pod naseljem Črnotiči ter v km 31 + 200 priključi v oddaljenosti 820 m na višinski koti 495.62 bivšega postajališča Prešnica na progi Divača—Pulj.

Počeni od začetne točke se v razdalji 11 km polagoma od km 0.00 dalje proga dviga do 9 ‰. Po pasiranju postajnih naprav v Rižani se začne proga nenehno dvigati do priključka na glavno progo z vzponom 26 ‰ v dolžini preko 20 km. Vsekakor moramo priznati, da leži izbrana varianta v zelo ugodnih geoloških razmerah. Sicer je dognano s sondažami, da leži proga mestoma na čez tri metre, mestoma celo do 15 m debeli podorini. Sestavni del te podlage so: meljna glina, glinasti melj, pusta in mastna glina, pomešana na posameznih mestih s peščenjakom; podorine imajo za podlago sloje flišev, ki so nagnjeni do 30° proti strugi spremljajoče rečice Rižane ter predstavlja mestoma poleg sta-

rih še žive, pogrezajoče se plazove. Da bi se izognili takim zemeljskim premikom, je treba izvesti useke in nasipe, kar je težavno, zamudno in drago delo ne samo sedaj, marveč tudi kasneje, ko bo treba progo vzdrževati. Zato je bilo treba iskati stabilnejša mesta. Premaknitev je opravljena z inačico, po kateri poteka trasa od km 4.5 do 8.5 na desnem bregu Rižane, medtem ko so jo od km 8.5 do km 11.0 premaknili v neposredno bližino imenovane rečice. Proga je zgrajena v težkem terenu. Od km 18.0 do novega priključka v Prešnici preseka trasa petkrat vertikalno odsekane, 10 do 60 m visoke apnenčeve grebene, v katerih so visoki ukopi, pred njimi pa dokajšnji nasipi. Prav tu je bila naloga traserja, da izbere tak vzpon in prilagodi nadaljevanje poti primerno terenu s prečnimi profili. S temi se zemeljske mase čimbolj izenačijo; prihranijo se masovna dela. Obenem pa ima graditelj zanesljivo osnovo za določitev osnovnih elementov ter za določanje trase. Z njenim pomikanjem po prečnih profilih se prihrani ca. 200.000 m<sup>3</sup> zemeljskih del. Za ilustracijo pravilnega ravnanja oz. premikanja po prečnih profilih naj služi trditev, da je bil s pomikom trase za 6 m v km 20.770 ob 60 m visokem apnenčevem grebenu pri Zanigradu zamenjan viadukt s tunelsko galerijo in zmanjšana zemeljska dela za 53.000 kubičnih metrov. V bližini prej omenjenega naselja se gradita dve galeriji; ena ima dolžino 35, a druga 110 m v km 27.1 pa vodi trasa s pomočjo nadvoza čez cesto Petrinje—Podgorje.

Postopek s premikanjem prečnih profilov je tale: najprej se trasa provizorično obeleži; nato se posamejno prečni profili in nariše situacijski načrt v merilu 1 : 500, potem se trasa pomika toliko časa, da se zemeljske mase čimbolj izenačijo, a njihova količina čimbolj zmanjša. Nato se šele lotijo definitivnega zakoličenja. Tak način zakoličenja trase se mora uporabljati v vseh težkih terenih.

Tudi v nadaljevanju gradnje od km 11.5 do 15.0 so morali graditi ukope v flišnih laporjih, pokritih tu in tam z gruščem ali tudi preperinami. Povsod, kjer so nasipi na podlagi glinastih preperin — in teh je poprečno največ — je bila drenaža nujna. Kratke, toda žive plazove je lahko onemogočiti v tem odseku kar z nepomembnimi stroški.

Nadaljnjih 6 km proge poteka po površini, kjer nadkriljujejo večinoma apnenci in flišni laporji. Tu ni najti nevarnih mest. Pri Podpeči se zopet pokažejo plazovi v sestavu, kakor smo naleteli nanje v km 11.5—15.0.

Tudi konec trase od km 22.1 do 26.8 teče po nasipih in ukopih. Svet sestavlja fliš in la-

porast apnenec, ki ne ovirata gradnje. V naslednjih fazah je podlaga zdrava in čvrsta v kraškem apnencu.

Proga je zgrajena kot železnica I. razreda z elementi za največjo hitrost 70 km/h, z najmanjšim radijem 300 m oz. 250 na dveh mestih zaradi zmanjšanja gradbenih stroškov.

Za položitev proge Koper—Prešnica je bilo treba premetati 650.000 m<sup>3</sup> zemeljskega materiala, od tega nad polovico v apnenčevi skali. Za odtok vode so zgradili 60 propustov; za nemoten cestni promet so položili 4 mostove z razpetino 10—20 m in dva nad 20 m; 4 nadvozi v skupni dolžini 350 m. Dokajšnja je dolžina drenaž, ki so potrebne pri visokih nasipih in kjer more nastopiti ob deževnem času nevarnost plazov glede na že opisano sestavo terena.

Za izgradnjo proge na odseku km 3 + 200 do km 31 + 200 z zgornjim ustrojem brez izogibališč znaša predračunska vsota 4800 milijonov din, za tirne naprave tovarne postaje in pristanišča Koper za začetno fazo eksploatacije pa 1200 milijonov; skupno torej 6 milijard din. Za končno fazo obratovanja se povečajo investicijski stroški za razdaljo 3 + 200 do 31 + 200 za ca. 1/2 milijona, za železniški in pristaniški del pa za znatno vsoto več.

Od denarnih sredstev je odvisna tudi dograditev priključka Koper—Prešnica. Delo je izlicitirano in razdeljeno med štiri podjetja. To so: Gradbeno podjetje Primorje s sedežem v Ajdovščini, Splošno gradbeno podjetje Slovenija ceste v Ljubljani, Gradbeno podjetje Konstruktor na Reki in Žel. gradbeno podjetje. Datum začetka je težko ugotoviti, ker so se začela dela v različnih terminih. Pri prvi zasaditvi lopate in pri začetku zamolke pesmi krampa, kakor je sicer običajno, ni bilo posebnih in tradicionalnih slovesnosti.

#### OPOMBE

1. Janko Orožen: Zgodovina Trbovelj, Hrastnika in Dola, 1958, str. 368. — 2. Benussi: L'Istria nei sui due mille anni. — 3. Jože Šorn: Obdobje grosističnih tvrdk — Kronika, časopis za slov. kraj. zgodovino, št. 1, leto 1964, str. 19—20. — 4. Jože Šorn: Premogovništvo na Slovenskem od leta 1848 do 1945 (rokopis). — 5. Vestnik, glasilo slov. železničarjev, št. 11-12, letnik VII, 1952, str. 215—217. — 6. Kakor pod št. 5. — 7. Vestnik, glasilo slov. železničarjev, št. 1, leto VI, 1952. — 8. Vestnik glavne direkcije za eksploatacijo žel., Ljubljana, VI. leto, I. VI. 1948, št. 11, str. 265: Ob novih progah po Primorju in Istri. — 9. Lokomotiva, žel. ilustr. list, št. 6, 1950. — 10. Lokomotiva, žel. ilustr. list, št. 21, 1952, str. 3. — 11. Žel.

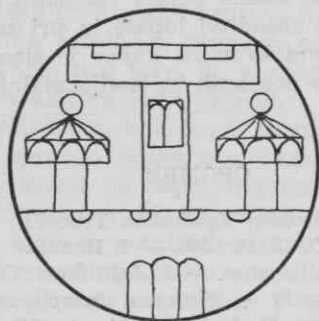
vestnik, priloga h glasilu direkcije žel. Ljubljana, št. 11-12, letnik V, 1952, str. 217. — 12. Kakor pod zap. št. 11. — 13. Kakor pod zap. št. 12. — 14. Vestnik, glasilo slov. železničarjev, št. 11-12, letnik VI, 1958, str. 215—217: Proga Lupoglav—Raša in Opatija—Matulji—Koželjak. — 15. Kakor pod zap. št. 14. — 16. Franc Hrobat: Žel. vestnik, priloga h glasilu direkcije J. Ž.: Proga Lupoglav—Raša, odprta za javni promet. — 17. Srečko Razpotnik: Predračun stroškov eksploatacije prometno-transportne službe za progo Koper—Buje 1950. — 18. Izvlečki iz: Poročilo komisije za preučitev vzpostavitve ozkotirnice Koper—Buje. — 19. Predračun stroškov investicij prometno-transportne službe za progo Koper—Buje. — 20. Viri in literatura k temu odstavku: Atlas svijeta, 1961. — Zoran Tevž: Pomorstvo (revija), letnik XVIII, 1963, št. 12, str. 371—372 (Izgradnja proge Koper—Prešnica je postala dejstvo). — Medjunarodni

transport, št. 4, april 1962, Palitizacija transporta u luci Koper. — Medjunarodni transport, št. 9, september 1964: Luka Koper sve značilneje mesto u sistemu jugoslovenskih luka. — Pomorstvo, št. 1-2, 1963 (Luka Koper v letu 1962). — Gospodarski vestnik, št. 71, dne 8. IX. 1964 (Koper pomorsko mesto). — Gospodarski vestnik, št. 81, dne 4. VIII. 1964 (Poslovno združenje »Industrijska cona Koper«). — Gospodarski vestnik, št. 84, dne 3. IX. 1964 (Specializacija luke Koper za promet z živili). — Gospodarski vestnik, št. 4, dne 15. I. 1965 (Luka Koper v l. 1964). — Drago Meze: Geografski obzornik, leto V, št. 3, 1958 (Prometna povezava koprškega Primorja z zaledjem). — Anton Melik: Slovenija (Pokrajine v tržaškem zalivu, str. 141—188.). — Ing. A. Poljanšek: Gradbeni vestnik, št. 5, letnik XII, 1964 (Proga Prešnica—Koper.) — Jos. Gorničić-Brdovački: Gradnja za gospodarsku povijest Hrvatske, knj. 1, str. 177.

## SLOVENJEBISTRISKI SVET V XIV. IN XV. STOLETJU

JOZE KOROPEC

S salzburško mirovno pogodbo, sklenjeno leta 1311 s koroškim vojvodom Henrikom Goriško-Tirolskim, so dobili Habsburžani mesto in urad Bistrico, nadalje Savinjsko pokrajino tostran in onstran Save, kar vse so združili s svojo štajersko deželjo in se tako bližali iz Srednje Evrope jadranskemu oknu v svet.<sup>1</sup> Habsburška penetracija k morju in salzburška oblast nad konkurenčnim Ptujem sta ugodno vplivali na razvoj mladega mesta. Da je bila Bistrica mesto že v predhabsburški dobi, izpričujejo vesti iz let 1309 do 1311. Avstrijska rimana kronika je govorila



Bistriški mestni pečat leta 1310

za leto 1309 o mestu Bistrici, listini iz let 1310 in 1311 je pečatila skupnost bistriških meščanov v mestu Bistrici z mestnim pečatom ob pričevanju meščanov. Mestni pečat, ohranjen iz leta 1310, predstavi shematično stolp ob Marijini cerkvi, »Grasslov« stolp, grad, obzidje, severna, zahodna in južna mestna vrata.<sup>2</sup> Hans Pirchegger, Milko Kos

in Bogo Grafenauer so stavili začetek mesta prezgodaj (pred leto 1297) ali prepozno (leta 1313).<sup>3</sup>

Že okoli leta 1315 je omenjen mestni davek. To je najzgodnejši pojav mestnega davka na Štajerskem.<sup>4</sup> Iz leta 1321 je znan prvi mestni stražar.<sup>5</sup> Ko je vojvoda Albreht Habsburški leta 1339 potrdil Bistrici mestne pravice, kakor so jih imela druga štajerska mesta, je obenem prepovedal prevoz vina iz Ptuja in s kranjske strani skozi mesto, kjer naj bi meščani take prevoze ustavili in prepeljali vino na svojih vozovih dalje.<sup>6</sup> Leta 1342 so Ptujčani začasno pomirili Bistrico s tem, da so jim dali dovoljenje prodajati svoje blago na ptujskih sejmih, Ptujčani pa so lahko neovirano vozili vino skozi Bistrico. Bistričanom so še dovolili, da so smeli ob ponedeljkih zamenjavati na drobno svoje usnje za surove kože, vosek in drugo blago s Ptujčani na ptujskih sejmih.<sup>7</sup> Prvi bistriški usnjar je znan iz leta 1337.<sup>8</sup> Čeravno je bil bistriški svet vladarju pogosto predmet za trgovanje in je bilo mesto zastavljeno skupno z uradom, toda brez mestnega davka, oddane ga že drugemu, leta 1355 za devet let Frideriku Walseeju,<sup>9</sup> je vendar vojvoda Rudolf Habsburški leta 1360 ponovno potrdil Bistrici mestne pravice, tokrat po radgonskem primeru in z možnostjo preklica. S tem je bila meščanom priznana svoboda zemlje in vode. Po Martinovem (11. novembra) so smeli kupovati vino pri vinogradnikih samo Radgončani (bolj teoretično) in Bistričani. Za sodstvo je plačevalo mesto knezu letno 45