

K. k. Istrianer Staatsbahn. Pogledi na gradnju istrske željeznice leta 1875 / Vedute della ferrovia istriana in costruzione nel 1875 / Prikazi izgradnje istarske željeznice 1875. / Ansichten vom Bau der Istrianer Bahn 1875, Histria documentum VI, odgovorni urednik / redattore responsabile / odgovorni urednik / Verantwortlicher Redakteur Dean Krmac, Koper – Capodistria: Histria Editiones, 2016., 98 str.

Zakonom o gradnji željezničke pruge od Divače do Pule, s odvojkom do Rovinja, od 30. travnja 1873., službeno je pokrenuta priča o Istarskoj državnoj željeznici koja je otvorena svečanom vožnjom 18. kolovoza 1876. Prilikom 140. godišnjice dovršetka izgradnje jednoga od najvećih infrastrukturnih projekata u modernoj povijesti Istre objavljena je monografija *K. k. Istrianer Staatsbahn. Prikazi izgradnje istarske željeznice 1875.*, koja prati istoimenu izložbu fotografija načinjenih prilikom gradnje željeznice u ljeto 1875. Izdavač monografije je Histria Editiones Humanističkoga društva Histria iz Kopra, a suizdavač je Povijesni i pomorski muzej Istre iz Pule. Odgovorni urednik je Dean Krmac, urednica Mojca Cerkvjenik, dok uredništvo čine Mojca Cerkvjenik, Gracijano Kešac, Mirjana Kontestabile Rovis, Dean Krmac, Katarina Marić, Josip Orbanić i Matej Župančić.

Monografiju čine dva dijela, a pisana je četirima jezicima – slovenskim, talijanskim, hrvatskim i njemačkim. Bogato je opremljena brojnim kartama i fotografijama iz različitih fondova. Prvi dio sadrži nekoliko članaka koji se bave poviješću Istarske državne željeznice, dok se u drugom dijelu nalazi katalog fotografija prikazanih na izložbi koja je gostovala u Puli, Kopru i Buzetu. U „Uvodnoj bilješci“ (7-10) urednik Dean Krmac ukratko pojašnjava razloge stvaranja ovoga izdanja te iznosi podatke o nastanku 25 fotografija objavljenih u ovom djelu. Te su snimke među najstarijima koje prikazuju istarski krajolik te nam tako omogućavaju vizualni povratak u prošlost gotovo stoljeće i pol. Josef Löwy, autor fotografija i dvorski fotograf, bio je specijaliziran za fotografiranje lokacija gradilišta željeznica diljem Austro-Ugarske, ali i portretist cara i kralja Franje Josipa, za čije je vladavine izgrađena željeznica i na čiji je rođendan svečano otvorena te čija se stogodišnjica smrti poklapa s godinom objave ovoga izdanja.

U tekstu „Habsburške željeznice u kontekstu 19. stoljeća“ (12-16) Elmar Oberegger opisuje razvoj i faze u izgradnji austrijskih državnih željeznica, u kojoj su se izmjenjivala razdoblja privatne i državne inicijative u gradnji

željezničkoga sustava koji je, usprkos brojnim krizama financijske prirode, uglavnom tekao brzo i planski. Spominje i ideju gradnje istarskoga „željezničkog ipsilona“, koji je trebao spajati Pulu s Trstom, odnosno Rijekom te je predviđao probijanje tunela kroz Učku. Od projekta se odustalo zbog prevelikih troškova.

Josip Orbanić autor je niza sljedećih tekstova. U prvom, „Zamisao i gradnja Istarske državne željeznice“ (7-26), opisuje kako je tekao put razvoja istarske željeznice od ideje do realizacije. Saznajemo kako su primarni motivi njezine izgradnje bili vojne prirode, s ciljem da se vojna luka Pula poveže s ostatkom Monarhije, zbog čega je trasa pruge tekla sredinom Poluotoka kako bi bila zaštićena od mogućih napada s mora. Zakon o gradnji stupio je na snagu u travnju 1873., radovi su krenuli u prosincu iste godine, a završeni u kolovozu 1876., dok je redovni promet započeo 20. rujna 1876. Autor nas obavještava o brojnoj radnoj snazi, oko 20 000 ljudi, koja je bila zaposlena na ovom projektu, o poteškoćama prilikom radova, zahtjevnom terenu te izgradnji većih objekata poput mostova i tunela Hum. Napominje teške radne uvjete za radnike – imali su niske plaće, a nisu ih zaobišle ni ozljede, među kojima je bilo i onih koje su završile kobno. Kao zanimljivost možemo istaknuti da su lokomotive koje su prometovale po toj pruzi dobile nazive prema mjestima kroz koja je pruga prolazila.

Izgradnja željeznice imala je ogroman utjecaj na istarsko stanovništvo, kako u članku „Utjecaj željeznice na gospodarsku, socijalnu i kulturnu povijest istarskog stanovništava“ (27-32) prikazuje Orbanić. Utjecaj je vidljiv u razvoju raznih oblika gospodarstva, od poljoprivrede, trgovine do industrije. Mjesta uz prugu dobila su na važnosti, lokalno stanovništvo dobilo je mogućnost zapošljavanja, kako tijekom izgradnje, tako i nakon, u brojnim poslovima na željeznici. Također se napominje važnost željeznice pri stvaranju kulturnih veza, što je pridonijelo širenju nekih novih običaja, poput boćanja. Može se reći da je željeznica Istru povezala sa svijetom, znatno je olakšala mobilnost stanovništva, a promet je iz godine u godinu bivao sve većim.

Nasuprot optimističnim tonovima iz prethodnoga teksta stoji kratak osvrt na današnje stanje, „Pruga Divača – Pula danas“ (32-33), u kojem se detektira tužna slika današnje željeznice, koju na životu održava samo lokalni putnički promet. Na sljedećim stranicama nalaze se tehnički podaci o pruzi te izbor iz bibliografije (34-36).

U drugom dijelu, prije kataloga fotografija, nalaze se podaci o izvoru, kratka crtica o nastanku serije, bilješka o autoru, broj i predmet fotografije te karta lokaliteta (39-46). Saznajemo kako je fotograf Löwy tijekom ljeta 1875. obišao gradilište pruge, obavio fotografiranje te izdvojio, opremio legendama i numerirao 25 fotografija, čije se reprodukcije nalaze u knjizi.

Redosljed fotografija u katalogu (47-97) prati pravac pruge od Divače do Pule. Prvih nekoliko fotografija prikazuje današnja slovenska mjesta kroz koje prolazi trasa, zatim se na nekoliko fotografija prikazuju radovi na zahtjevnom terenu na području Buzeta pa slijede snimke s Roštine, među kojima se nalazi i fotografija baraka izgrađenih za boravak radnika. Nakon snimke Lupoglava, slijedi nekoliko fotografija s područja gdje se gradio tunel Hum, jedini tunel na dionici, dug 340 m, te s područja Pazina, gdje je bilo potrebno graditi mostove i probijati usjeko. Fotografija je privukla i neizbježna vizura Pazinske jame, a nije propustio napraviti snimak ruševina Dvigrada, da bi zadnje tri slike prikazivale gradnju postaje u Vodnjanu te završne točke pruge, Pulu i Rovinj.

Ova vrijedna publikacija podsjetnik je na važnost koju je željeznica imala u prošlosti Istre. Osobito je to važno isticati danas, kada je njezina budućnost neizvjesna zbog sve manjega prometa te nedostatka mogućnosti ili volje za njezinom revitalizacijom. Fotografije, koje su ovom knjigom postale svima dostupne, prikazuju koliko je truda uloženo u izgradnju toga velebnoga projekta, završenoga u samo dvije godine, stoga je zaista šteta da nam se pred očima željeznica tužno gasi, kako u uvodnoj bilješci zaključuje Dean Krmac.

Mirjan Flego

Egbert Peinhopf, *Eisenbahnen in Istrien. Einst und heute*,

Wien: Bahnmedien.at, 2017., 410 str.

Knjiga *Eisenbahnen in Istrien. Einst und heute* (*Željeznice u Istri. Nekad i danas*) tiskana je na njemačkom jeziku na 410 stranica uz veći broj fotografija, nacрта, tablica i drugih priloga pribavljenih što iz državnih, što iz privatnih arhiva. Autor Egbert Peinhopf, dugogodišnji entuzijast u skupljanju podataka vezanih za željeznicu, ovom je knjigom svakako okrunio svoj pre-