

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-

dan rad. Naime, djelo tretira kompletan tračnički promet na geografskom području Istre, neovisno o političkim granicama, a to uključuje vlakove i tramvaje. Izdavač Bahnmedien.at uskotematski proizvodi golem broj visokokvalitetnih publikacija o povijesti željezničkoga prometa na prostorima nekadašnje Austro-Ugarske Monarhije. U organizaciji Istarskoga povijesnoga društva knjiga je predstavljena 13. listopada 2017. u Gradskoj knjižnici i čitaonici Pula.

Nakon kratkoga uvoda, u kojemu je čitateljima predstavljena kratka povijest Istre s osvrtom na njezinu važnost u okvirima Habsburške Monarhije u 19. stoljeću (3-5), knjigu otvaraju poglavlja „Die Strecke Divača – Pula“ („Trasa Divača – Pula“) i „Die Nebenstrecke Kanfanar – Rovinj“ („Dodatna trasa Kanfanar – Rovinj“, 7-157). Prikazan je pregled cjelokupne povijesti ove trase od gradnje 70-ih godina 19. stoljeća, preko austrijskoga, talijanskoga, jugoslavenskoga i hrvatskoga/slovenskoga razdoblja, a završava stanjem u vrijeme pisanja knjige. Slijede poglavlja o pruži Hrpelje – Kozina – Trst „Die Bahn der Heiligen – die Strecke Hrpelje – Triest“ („Put svetaca – trasa Hrpelje – Trst“, 158-199) i tršćanskim gradskim i industrijskim trasama „Die Rivabahn“ („Obalna pruga“) i „Die Schlepfbahn nach San Sabba“ („Odvojak za San Sabbu“, 200-213).

Posebno poglavlje „Die Schlepfbahn zum k.k. Seearsenal und die Festungsfeldbahn in Pola“ („Odvojak za C. i kr. pomorski arsenal i pruge na tvrđavama u Puli“, 215-226) tretira pulske vojne i industrijske trase, s najvećim osvrtom na C. i kr. pomorski arsenal. Jednako tako, autor nije preskočio opisati tračnički prijevoz streljiva za potrebe obrambenih struktura Ratne luke Pula.

Posebno je poglavlje „Streckenbauten in jugoslawischer Zeit“ („Nove pruge u jugoslavensko doba“, 227-261) posvećeno prugama koje su izgrađene u jugoslavenskom razdoblju: danas neaktivna Lupoglav – Raša (Bršica) i aktivna (Divača) Prešnica – Koper. Poglavlje „Anschlussgleise und Industriebahnen“ („Odvojci i industrijske željeznice“, 263-283) tretira nekadašnje i sadašnje industrijske pruge, odvojke i trase: u koparskoj luci, u brodogradilištu Uljanik u Puli i mnoge manje, kao, primjerice, odvojak za Uljanikov pogon u Vodnjanu. Naravno, uključeni su podaci i arhivski fotografski materijal o nekadašnjim industrijskim uskotračnim prugama u Rovinju i raškim ugljenokopima, a u ta se dva slučaja radilo i o električnim željeznicama. Na 282. stranici je priložena rijetka fotografija koja prikazuje

industrijsko postrojenje i tračnice za vagonete u kamenolomu kod Vinkurana (*Cave romane*).

Slijedi poglavlje „Schmalspur: La Parenzana“ (Uske tračnice: Parenzana“, 285-334) o uskotračnoj pruzi Trst – Poreč, poznatoj kao Parenzana. Autor je tekstu o njezinoj povijesti pod austrijskom upravom pa sve do njezina ukidanja pod Italijom 30-ih godina 20. stoljeća priložio mnoštvo fotografija, tehničkih nacрта, skica željezničkih postaja te slika vozila koja su prometovala tom trasom. Na stranicama 312-314 riječ je i o nikad realiziranom proširenju te pruge do Kanfanara i njezina povezivanja s trasom Divača – Pula tijekom austrijskoga razdoblja.

Naravno da tračnički promet uključuje i „gradsku željeznicu“ (*Stadtbahn*), a riječ je o tramvaju. Poglavlje „Tramway“ („Tramvaj“, 335-378) daje najveći naglasak na pulski tramvaj, uz mnoštvo podataka i fotografija iz austrijskoga i talijanskoga razdoblja njegova djelovanja. Slijede također dobro dokumentirani dijelovi o tramvajskim prugama Matulji – Opatija – Lovran na sjeveroistoku i Piran – Portorož – Sveta Lucija na sjeverozapadu istarskoga poluotoka.

Posljednje poglavlje „Nicht ausgeführte Projekte“ („Nerealizirani projekti“, 379-398) tretira nikad realizirane tračničke projekte u Istri, uglavnom iz razdoblja habsburške uprave. Autor spominje mnoštvo manjih ideja i projekata, kao, primjerice, tramvajsku prugu od Maloga do Veloga Lošinja. Međutim, najveći je osvrt dan na ideje pružnoga povezivanja Istre i Zadra (preko otoka i trajekata), produljenja pulske pruge do Medulina i izgradnje željezničkoga tunela kroz Učku, odnosno Čićariju.

Na stranicama 399-407 autor je priložio popis toponima s inačicama na talijanskom, njemačkom i hrvatskom/slovenskom jeziku, popis kratica i bilješke (reference).

Ova vrijedna sinteza dopunjena je nekoliko mjeseci poslije fotomonoografijom *Eisenbahnen – Impressionen aus Istrien* (Wien 2017.) na 144 stranice. Ta knjiga istoga autora donosi novi fond fotografske dokumentacije iz jugoslavenskoga i suvremenoga hrvatskoga/slovenskoga razdoblja.

David Orlović