

GRADNJA TROLEJBUSA IN TRAMVAJA V PIRANU

TADEJ BRATE

Danes vsesplošno prevladuje mnenje, da je trolejbus iznajdba iz povojnih dni druge svetovne vojne. Znano je, da je po vojni začel voziti v Ljubljani trolejbus. Dobili smo ga kmalu zatem, ko so ga uvedli na Reki in zavladovalo je prepričanje, da bo prav trolejbus, ki je mlajši in sodobnejši, popolnoma nadomestil tramvaj. Da to vozilo ni izpolnilo pričakovanj, kažejo dogodki preteklih let, ko je bil trolejbus v Ljubljani kakor tudi v nekaterih drugih jugoslovanskih mestih ukinjen.

Manj znano pa je, da Ljubljana ni bila edino slovensko mesto s trolejbusnim prometom. Okroglo pol stoletja pred Ljubljano je namreč začel voziti trolejbus v Piranu, nato pa ga je čez nekaj let zamenjal tramvaj.

Ideja o železniški povezavi obmorskih istrskih krajev s Trstom se je pojavila kmalu po otvoritvi železniške proge Divača—Pulj. Predvidevalo se je, da bi z ozkotirno železnico povezali kraje slovenskega Primorja z Bujami, Umagom, Motovunom in Porečem. Od Poreča dalje naj bi proga tekla proti Kanfanarju in se tu priključila že obstoječi železniški progi Divača—Pulj.

Leta 1895 so končno zakoličili traso nove ozkotirne proge. S tem pa je takoj postalo jasno, da bo železnica obšla Piran, ki je imel v tem času že 12.756 prebivalcev, torej več kot Koper (10.348 prebivalcev) in Poreč (10.046 prebivalcev). Piranskim mestnim očetom seveda to ni šlo v račun, saj so se bali grozeče izoliranosti mesta in s tem stagnacije trgovine in mestnega razvoja. Zahtevali so, naj se železnica čimbolj približa Piranu, če je že ni mogoče speljati prav do njega. Po reviziji železniške trase, ki bi prvotno morala potekati globlje v zaledju, so železnico speljali do Portoroža in Lucije ter se s tem približali Piranu vsega na 5 km.

Nekateri posamezniki so se s projektom strinjali, saj niso želeli, da bi parne lokomotive s sajami, dimom in piskanjem motile mir Pirančanov. Razvnevale so se polemike za in proti novi železnici. Končno se je mestni svet odločil, da zaprosi cesarsko-kraljevo ministrstvo na Dunaju, da odobri gradnjo posebnega železniškega tira od Lucije oz. Portoroža do Pirana, po katerem bi bilo možno prevažati potnike. Edini problem je bila odločitev o načinu prevoza potnikov po tirih. Predlagali so, naj bi se uvedel konjski ali pa električni tramvaj. Vendar odgovora z Dunaja dolgo niso prejeli.

Medtem pa so cesarsko-kraljeve državne železnice nadaljevale z gradnjo ozkotirne železniške proge v Istri in 1. aprila 1902 je zapeljal prvi vlak med Trstom in Bujami, dne 15. decembra istega leta pa še od Buj do Poreča. Proga je bila grajena s tirno širino 76 cm, kar je bila takrat standardna širina ozkotirnih prog v avstroogrski monarhiji. Ozkotirnica Trst—Poreč je bila tipičen primer težke gorske proge. Za promet na njej so v začetku nabavili lokomotive vrste U (isti tip kot kasneje JDŽ 188) in poseben dvoosni parni motorni vlak, ki ga je leta 1903 izdelala firma Komarek/Rohrbacher z Dunaja (KKStB BCM/s 51 tov. št. 329/1903). Vozilo je imelo vertikalni kotel, dvovaljni zvezni parni stroj, ki je deloval na nasičeno paro in je poganjal le eno pogonsko os. Ob naraščanju prometa so kasneje nabavili še več lokomotiv vrste U leta 1911, 1922 in 1923 pa devet lokomotiv vrste P.

Za povezavo Pirana z železniško postajo v Luciji in v Portorožu so v začetku začasno uvedli vozove s konjsko vprego, kar pa se je izkazalo za neprimerno in neudobno.

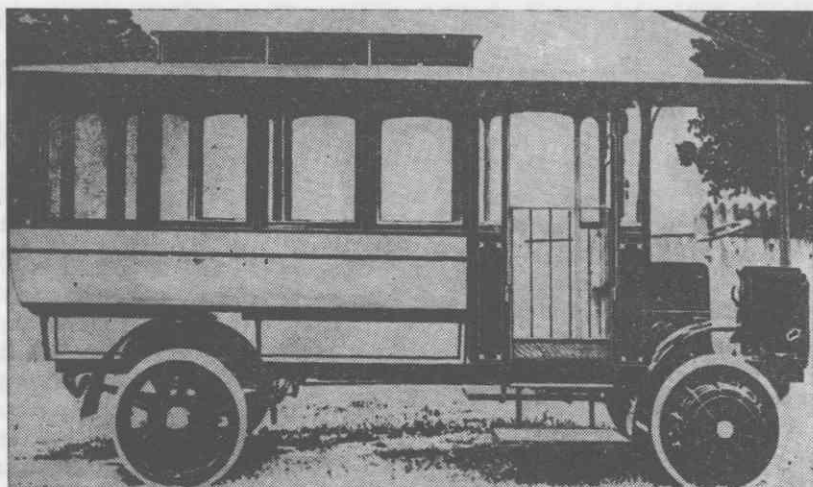
Ko je poreška lokalka prejela 1903 novi parni motorni voz, so se ideje o gradnji tirne povezave s Piranom ponovno razplamtele. Predlagali so, da naj bi mestna občina kupila še 2 opisana parna motorna voza, katerima bi po potrebi lahko priključili še po en potniški in tovorni voz ter tako prevažali potnike in tovore do Pirana. Z novo prošnjo so se ponovno obrnili na železniško ministrstvo na Dunaju, vendar odgovora ni in ni hotelo biti, saj je avstro-ogrski birokratski mlin mlel nadvse počasi. Pretekla so leta, a o dovoljenju za gradnjo tramvajske proge ni bilo ne duha ne sluha.

Že pred prelomom stoletja je nemška družba Siemens v Nemčiji z uspehom preizkušala novo vrsto vozila, ki so ga imenovali »breztirnični tramvaj« (Gleislose elektrisch betriebene Bahnanlage). Tako so prvotno imenovali trolejbus. Prednost novega vozila je bila v tem, da ni bilo treba polagati tirnice po mestnih ulicah pa tudi vozila so bila lažja in s tem cenejša.

Za gradnjo prve trolejbusne proge so se v avstro-ogrski monarhiji odločili v kraju Gmünd. Dne 16. julija 1907 so odprli 3 km dolgo trolejbusno progo za javni promet.

Novica o izgradnji trolejbusne proge je prišla tudi do občinskih mož v Piranu, ki so se takoj odločili, da si zgrade podobno napravo. Dovoljenja za gradnjo tirne povezave

Trolejbus s proge Piran—Portorož—Sv. Lucija (tovarniški posnetek proizvajalca)



Pirana z Lucijo ni bilo od nikoder, za gradnjo trolejbusne proge pa takega dovoljenja niso potrebovali.

Dne 24. oktobra 1909 je bila nova trolejbusna proga že predana javnemu prometu. Potekala je od Tartinijevega trga v Piranu po cesti ob pristanišču, ob obali mimo ladjedelnice v Portorož ter dalje do železniške postaje v Luciji. Nabavljena sta bila dva trolejbusa, ki ju je izdelala avstrijska družba Motoren-Daimler. Trolejbusa sta poganjala po dva elektromotorja na istosmerni tok vrste Lohner-Porsche. V vozilu je bilo prostora za 25 potnikov, in sicer 15 sedežev in 10 stojšč. Vozili sta bili opremljeni z registrijskimi tablicami z oznako »K«, kar je pomenilo Küstenland (Primorska).

Elektriko za pogon trolejbusa je proizvajala majhna termocentrala; ta je stala približno v sredini proge v ladjedelnici, ki jo je že leta 1885 zgradil Pirančan Francesco Apolinio. Parni stroj na nasičeno paro je imel moč 100 KM in je poganjal dinamo moči 60 KW, 500 V. Tu je bila nameščena tudi izravnalna baterija. Poleg elektrarne je bila v ladjedelnici tudi plinarina, ki je proizvajala plin za osvetljevanje mesta.

Gradnja trolejbusne proge je bila prvi tovrstni poizkus pri nas ter obenem prva na Balkanu. Trolejbus očitno ni izpolnil pričakovanj, kar je bilo verjetno tudi vzrok za njegovo ukinitvev. Neudobna vožnja po makadamski obalni cesti z vozilom, ki je imelo kolesa obložena le s trdo gumo (brez pnevmatik), je bila sunkovita in neudobna. Tudi burja je večkrat ponagajala voznikom in jim snemala odjemalce toka (trole) s kontaktnega voznega voda. Zanimivo je, da je pol stoletja kasneje isti vzrok povzročil ukinitve trolejbusnih prog na Reki in v Splitu.

Mesto si je z gradnjo trolejbusa zgradilo prometno povezavo z obalno železnico, ven-

dar je bila vsa investicija le izhod v sili in pravzaprav le polovična rešitev. Prošnje za gradnjo tramvajske proge in ponovne peticije na železniško ministrstvo na Dunaju so se kljub temu še nadaljevale. Po skoraj 10 letih boja je bila izdana dne 11. decembra 1911 koncesija s številko 56.564, ki je dovoljevala gradnjo težko pričakovane tramvajske proge. Koncesija naj bi potekla šele 31. decembra 1970.

Ne glede na to, da je trolejbus obratoval šele ne polni dve leti in se seveda še ni mogel amortizirati, so ga ukinili in pričeli z gradnjo tramvajske proge, ki je imela isto širino tira kot že obstoječa ozkotirna železnica, torej 76 cm.

Dela so poverili nemški firmi Siemens-Schuckert. Trolejbus so ukinili ob koncu leta 1911, po šestih mesecih gradbenih del pa je začel voziti že električni tramvaj. Slovesna otvoritev tramvajskega prometa je bila 20. julija 1912.

Tramvajska proga se je začela pred piranskim magistratom na Tartinijevem trgu. Proga je tekla prav tam, kjer je svoj čas tekla tudi trolejbusna proga, torej ves čas po obalni cesti do Portoroža in dalje do železniške postaje v Luciji. Proga ni imela niti padcev oz. vzponov razen pred železniško postajo v Luciji, kjer je bil kratek, 20 m dolg vzpon z nagibom 35 ‰. Večjih predelav na obalni cesti ni bilo potrebno izvesti, morali so le povečati in z jekleno konstrukcijo okrepiti cestni most čez rečico Fažano.

Proga je bila zgrajena enotirno s celotno dolžino 5447 m. Poleg končnih izogibališč je imela proga še 5 izogibališč, ki so bila dolga po 60 m. Celotna dolžina tirov je tako znašala 6046 m, kretnic pa je bilo vgrajenih 17. V Piranu so bile v pristanišču najostreje krivine tira z minimalnim radijem 20 m. Spodnji ustroj proge je bil izveden iz tol-

čenca, nasutega v 1,5 m široki in 0,25 m debeli tirni gredi. Nanj so položili žlebate tramvajske tirnice dimenzije 140/125 in težo 34,4 kg na tekoči meter. Remiza je bila v predmestju Pirana pred gostilno Riviera (malo naprej od današnje trgovine Jugotehnika). Imela je dva tira, od katerih je imel le eden med tirnicami jarek za popravilo in čiščenje podvozja vozil. V remizi je bilo prostora za 8 voz. Dolžina remiznih tirov je znašala 143,8 m. Poleg dvorane za vozila je bila tu prizidana stavba z delavnicami, skladišči in pisarnami ter stanovanjem za upravnika v prvem nadstropju.

Kot že preje omenjeno, je bila v ladjedelnici F. Apolonija električna centrala. Bila je pri 1,913 km proge in jo je napajala z istosmernim tokom napetosti 500 V. Tu so postavili dva nova pregretoparna zvezna parna stroja z močjo 100 KM pri 190 vrtljajih na minuto ter istosmerni generator z močjo 60 KW pri 500 V in 520 vrtljajih na minuto. Generator je bil z jermenom povezan s parnim strojem. Kasneje so oba parna stroja zamenjali z Dieslovimi motorji.

Za izravnavo električnih sunkov je bila tu še izravnalna baterija s 148 Ah, napetost pa je bila 500 V. Poleg tega je bil tu nameščen še poseben dodatni generator z močjo 11 kW pri 140 vrtljajih na minuto, ki je služil za polnjenje baterij. Termocentrala je dobavljala električni tok tramvaju do leta 1937, ko so Italijani potegnili v to območje trifazni tok in za potrebe tramvaja postavili usmernik v razdelilni transformatorski postaji v Portorožu.

Električni kontaktni vozni vod je bil izdelan iz dveh žic preseka 50 mm². Bili sta izdelani iz silicijevega brona, ki je bil najbolj odporen proti korozijskim vplivom morskega zraka. Vozni vod je bil obešen na prečne

žice ali pa na posebne lesene in železne nosilne drogove ter dvojno izoliran. Proga je bila deljena na več odsekov, ki jih je bilo mogoče med seboj izklopiti. Vozni vod je bil po odsekih tudi varovan proti strelji s posebnimi strelvodni. Na drogovih so bile obešene tudi druge žice za dovod električnega toka v mesto in telefonska napeljava, ki je povezovala obe končni postaji.

Vozni park je bil sestavljen iz petih živordeče pobarvanih dvoosnih pogonskih tramvajskih voz, ene dvoosne zaprte in ene dvoosne odprte letne prikolice. Tu je bil še dvoosni tovorni voz za vzdrževalna dela na progi. Nekateri viri poročajo o osmih pogonskih vozovih in treh prikolicah. Vsa vozila je izdelala tovarna vagonov in tramvajev Johan Weitzer v Gradcu, električno opremo pa je dobavila firma Siemens-Schuckert z Dunaja.

Pogonski vozovi so imeli prostora za 40 potnikov (20 sedežev in 20 stojišč). Težki so bili 8,7 tone in dolgi 8580 mm. Vsak voz sta poganjala po dva elektromotorja z močjo po 30 KM pri 765 vrtljajih na minuto. Premer koles je znašal 800 mm.

Vozovi so imeli zaprte čelne platforme in liraste odjemalce toka. Na obeh straneh vozil so bile nameščene stikalne omarice s sedmimi voznimi in šestimi zavornimi stopnjami. Vozilo je bilo možno zavirati električno in ročno. Tudi obe prikolici je bilo mogoče zavirati ročno in z elektromagnetno zavoro. Zaprta prikolica je bila krajša. Dolga je bila le 8056 mm in težka 5870 kg. V njej je bilo prav tako prostora za 40 potnikov (20 sedežev in 20 stojišč). Odprta prikolica je bila težka le 2900 kg in je dajala prostor 32 potnikom (20 sedežev in 12 stojišč). Gradnja proge in vozil je stala 150.000 kron.



Trolejbusa na Tartinijevem trgu v Piranu

Tramvaj je v začetku obratoval uspešno in je prevažal potnike od železniške postaje v Luciji do Pirana. Tovornega prevoza s tramvajskimi vozovi niso uresničili. Zaradi ostrih krivin ni bilo mogoče voziti po tramvajskih tirih z železniškimi vozovi, tramvajsko podjetje pa tudi ni imelo potrebnih tovornih voz.

Po prvi svetovni vojni je bila Istra priključena Italiji. Tovorni promet na istrski ozkotirnici je začel močno upadati, saj mu je začel konkurirati ladijski promet. Izgube so naraščale in leta 1935 so progo od Trsta do Poreča ukinili. Vozni park je končal deloma na sicilijanskih in južnotirolskih progah, deloma pa v plavžih.

S tem pa je tramvaj izgubil velik del potnikov in za podjetje so se začeli slabi časi. Drugo svetovno vojno je piranski tramvaj dočakal dotrajan in potreben popravi. V vojnem času je bilo vzdrževanje nezadostno tako kot v Ljubljani. Znan je podatek, da so morali vozove barvati z barvami, ki so bile pri roki, tako da so bili nekateri vozovi sivomodro obarvani.

Po vojni je bil tramvaj še bolj dotrajan. Štiri desetletja stara vozila in naprave so bila potrebna korenitega popravila oz. zamenjave. Denarja za tako obsežno obnovo pa žal ni bilo. V tem času so se začeli uveljavljati v raznih jugoslovanskih mestih avtobusi in trolejbusi, tramvajske proge pa so kot zastarelo zapuščino preteklosti stihijsko ukinjali. V tem času so bile ukinjene tramvajske proge na Reki, v Nišu, Novem Sadu, Piranu in nekaj let kasneje v Ljubljani.

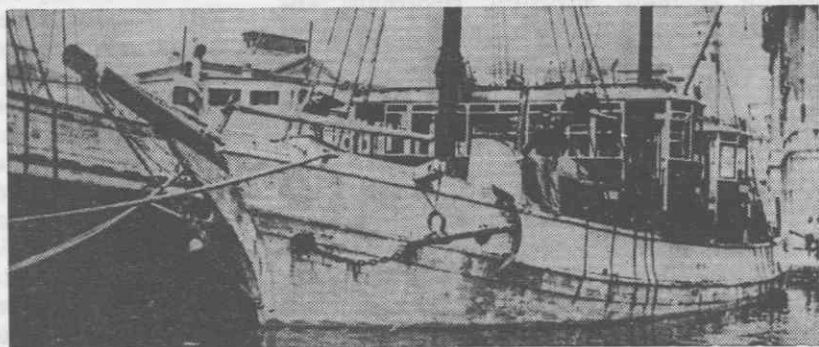
Piranski tramvaj je bil ukinjen avgusta leta 1953. Tire in električno napeljavo so demontirali in prodali Odpadu. Živosrebrni usmernik so poklonili novo ustanovljeni elektrogospodarski šoli v Cerknem. Vozove so s tovornjaki zvelkli v piransko pristanišče in jih naložili na lesene motorne barkače. Tako so tramvaji odpotovali po morju do Ploče, kjer so jih po ozkotirni železnici prepeljali v Sarajevo. Tu so jih v sarajevski remizi delno obnovili in vključili v redni

tramvajski promet. Ko so leta 1960 ukinili tramvajski promet v Sarajevu, so večino vozil razrezali v staro železo, nekaj pa jih je odkupilo podjetje Unis v Vogošću in jih uporabljalo kot potniške vozove na ozkotirni progi Semizovac—Vogošća ter z njimi prevažalo delavce na delo. Poleg tega so dva tramvajska voza poslali v tovarno Djuro Djaković v Slavonskem Brodu, kjer so jima zgradili nove karoserije ter jih obnovljene vključili v redni tramvajski promet v Dubrovniku. Tu sta voza dobila številki 11 in 12 ter sta vozila do ukinitve tramvajskega prometa v Dubrovniku. Žal ni znano, kateri piranski vozovi so bili razrezani v staro železo in katere so še dalje uporabljali kot že omenjeno. Prav tako ni znano, če sta bila nova dubrovniška voza izdelana iz delov tramvajskih voz iz Pirana.

Ko se danes, po skoraj 30 letih spominjamo piranskega tramvaja, lahko ugotovimo, da je bila njegova ukinitve preuranjeno in nepremišljeno dejanje. Tramvajski promet med obema turističnima krajema Piranom in Portorožem bi bil danes prav gotovo svojevrstna turistična atrakcija. Stari tramvajski vozovi bi privlačevali turiste, ki bi se v njih gotovo raje vozili kot v tesno zaprtih in razgretih avtobusih. Tramvaji tudi ne bi onesnaževali zraka z izpušnimi plini. V svetu obratuje danes v nekaterih obmorskih krajih vrsta tramvajskih prog, ki prevažajo svoje potnike le v poletnih mesecih, ko je turistična sezona na višku. Najnenavadnejši od vseh je blackpoolski tramvaj v Angliji, ki še danes prevažajo potnike s konjsko vprego. Prav tako obratuje še vedno stari tramvaj z otoka Man v Irskem morju kakor tudi večina podobnih tramvajskih prog.

LITERATURA

1. G. Roselli: La Ferrovia Trieste—Buie—Parenzo, Trst 1971, samozaložba. — 2. Zgodovina elektrifikacije na Slovenskem, Ljubljana, 1978, Tehniška založba. — 3. Poročilo o gradnji tramvajske proge Piran—Lucija firme Siemens — Schuckert, Dunaj 1912 — ponatis 1970.



Po ukinitvi tramvaja v Piranu leta 1953 so vozove naložili na ladjo in jih odpeljali v Ploče, od tod pa po železnici v Sarajevo