

ZGODOVINA ŽELEZNIŠKE PROGE ŠT. PETER NA KRASU (PIVKA)—REKA

ODSEK NA HRVAŠKEM OZEMLJU

JOŽE JENKO

Pomorski promet v pristaniščih zahodne jadranske obale v sredini XIX. stoletja ni bil bogve kaj razvit in živahen. V hrvaškem Primorju je bilo le nekaj posameznih obalnih trgovinskih krajev npr. Senj, Bakar in Reka; izmed teh je bila najbolj frekventirana luka v Senju. Toda hribi in doline gorskih izrastkov preko Velike in Male Kapele, deloma tudi čez Velebit in stiki med naštetimi grebeni so ovirali cestni promet. Ta je posredoval prevoz blaga iz notranjosti do prometnih zvez z inozemstvom in razdelitev kolonialne robe v celinske kraje. V srednjem območju Primorja poznamo tri primerno vzdrževane cestne povezave. Najvažnejša je bila zgrajena oz. usposobljena za živahen promet Luizina cesta. Ta teče preko Like z začetkom v Karlovcu in končnim ciljem na Reki. Njena posestrina je znana Karolinska cesta, ki se dotika važnejših naselij v Liki in Kotaru. Približa se Plasu, obišče Meje, posreduje zvezo z Bakrom in Sv. Ano, pripelje nas v Drago, Martinšćico in Brajdico do končne točke v Reki. Kot tretjo omenim še bivšo Jožefovo cesto, ki olajšuje in pomaga premagovati promet na Luizini cesti ter se vije od Karlovca proti zahodu. Ta pot je najvažnejša zveza s Senjem.¹ Kakor sem že omenil, je bilo ravno to pristanišče v zvezi z naravnim danimi pogoji najbolj obiskano. Zato se ne smemo čuditi, da je bila že zgodaj projektirana železniška proga iz Siska semkaj v povsem primitivni izvedbi z vzponi do 40 %, ko so merili to traso od Zemuna preko Rume, Vinkovcev, Djakova in Požege kot podaljšek k morski obali.² Železniška proga bi bila nujna zaradi množine odpremnega blaga. Iz ohranjenih zapiskov zvezo, da je poleg drugih odpremnikov eno samo transportno podjetje odposlalo npr. l. 1856 v Marseille in London štiri ladje banatske pšenice, naslednje leto pa enako množino koruze na Angleško. Poleg tega so nakladali v Senju dokaj lesa, predvsem iz pomožne luke Porto Teplo. Z otvoritvijo liške proge do Reke je promet v luki Senj skoraj povsem prenehal.³

Svet, ki je spadal pod ogrsko krono, je bil ugoden za trasiranje in gradnjo železniških prog. Napredek v razširitvi železniškega omrežja v Evropi je navdušil Madžare in Hrvate, da uvedejo in spopolnijo novo prometno sredstvo. Na državnem zboru v Požunu so že l. 1836 živo razpravljali o izgradnji železniškega omrežja. Omenjenega leta je iz-

šel zakon št. XXX, v katerem je bilo predvidenih 13 tras. Ena izmed teh je bila železniška zveza med Budimpešto in hrvaškim Primorjem.⁴ Toda ta načrt ni bil prvi. Kajti prva proga je bila projektirana in tudi sankcionirana že l. 1837 kot železniška zveza med Požunom in Tirnavo. Zaradi pomanjkanja denarja pa je stekla le do postaje Sv. Jurij. Popolnoma končana je bila šele 3. junija 1846.⁵ Na hrvaškem teritoriju je bila izdana koncesija za progo Nagyvarad preko Vukovara, Siska in Karlovca do Reke. Ta načrt je zadovoljil prve potrebe. Železnica, zgrajena iz sredine Panonske nižine, Vojvodine in Srema do Jadrana, je zadostila gospodarskim razmeram.⁶ Toda obstojale so tudi druge različice. Tako moremo zaslediti traso:

	milj dolžine
Szegedin—Osijek	20,5
Osijek—Sisak	25,5
Sisak—Karlovac	9,75
Karlovac—Reka	17,5

To zvezo v dolžini 73,5 milje je želela tudi občina Reka in zanjo tudi prosila. Dokaj zapuščeno obmorsko mestece je ponovno sprožilo misel, da bi ga vključili v omrežje avstrijskih železnic. Pristanišče, ki je bilo od otvoritve hrvaške proge Sisak—Zidani most s komercialnega vidika od pretežnega dela monarhije ločeno, bi imelo vse pogoje za lepšo bodočnost in razvoj le, če bi ga vključili v osrednje železniško omrežje. Tak priključek bi bil možen v St. Petru na Krasu (Pivki) na progo Dunaj—Trst in tudi na obstoječo železnico Zagreb—Karlovac, s tem pa tudi na predvideno nadaljevanje proge v Sisak, Osijek in Szegedin in dalje v Veliko Kikindo in celo v Zemun. S povezavo teh prog in krajev je gradnja proge Karlovac—Reka mogoča in zaželena, čeprav to ni v interesu avstrijske polovice, ker bi na ta način nastal močan železniški voz v Osijeku.

Z izgradnjo tega omrežja bi se vzpostavila najkrajša zveza med najrodovitnejšimi žitnicami v Banatu in z Ogrsko sploh z Reko. To dejstvo bi prispevalo k rasti in razvoju konkurence s Trstom. Toda še dalje bo rasel vpliv Reke. Iz Slavonije se bo prevažal ves les, iz Pečuha pa ves premog in koks na Reko.

Izhodiščna točka zamišljene proge je v Szegedinu, v centru žitnih pokrajin, od koder je zveza z Veliko Kikindo in Zemunom. Od tod

bodo vozili žitarice po Savi do Siska in dalje v Karlovac in Reko. V Szegedinu se bo zbiral žitni sklad iz krajev ob Tisi, kamor bi prispele blago tudi iz Sedmograške. Povsem naravno je, da bodo bodoče proge skupno z ostalim omrežjem povezale tudi Jadran s Črnim morjem.⁷

Leta 1844 je budimpeštanska poslanska zbornica koncesionirala prvo železnico na hrvaškem teritoriju. Trasa — ideal politika Lajoša Kočuta — je bila položena od Nagyvarada preko Vukovara in Siska do Reke z gradbenimi stroški 18 milijonov forintov. Država je garantirala 5% obresti; po 70 letih bi železnica brezplačno pripadla državi. Gradbeni rok je bil določen na 8 let. Ljudstvo je bilo navdušeno. Poročajo, da je bilo že v marcu 1846 podpisanih na Reki 15, v Budimpešti pa 7 milijonov goldinarjev, torej za 4 milijone več, kakor so bili preračunani gradbeni izdatki. O tej velikodušnosti prebivalstva pa zgodovinarji niso povsem prepričani. Izdelanih načrtov pa niso nikdar uporabili.⁸

Čeprav je obstajalo v Transilvaniji od 23. marca 1848 novo ustanovljeno komunikacijsko ministrstvo z nalogo, da vodi prometne zadeve, vendar ni samostojno odločalo pri razvijanju in razširjanju železniške mreže. Poudaril sem že v svojih prejšnjih člankih, da avstrijski dvor ni bil naklonjen Madžarom. Šele po sklenjeni pogodbi l. 1867 so na Ogrskem začeli graditi železniško mrežo, ko je budimpeštanska vlada poverila graditelja Thomsena, da je organiziral gradbeno upravo v madžarskem glavnem mestu.⁹

V dobi od 1843 do 1869 se pojavlja večkrat v ogrskem omrežju oz. načrtu gradnja proge iz Panonske nižine v različnih variantah: zveza s hrvaškim Primorjem pod naslovom Vukovar—Reka (1843), Alföld—Reka (1843), Ujedinjeno vukovarsko-reško železniško društvo (1845), Osijek preko Siska, Zagreba in Karlovca v Reko (1847), Jadranska železnica (1850) itd. V naslednjem deceniju je bila izdelana principialna sankcija za zgraditev železnice Karlovac—Reka z ocepom proti Senju, kjer je obstajal železniški odbor in se trudil, da bi se zvezalo to pristanišče z zaledjem po trasi Karlovac—Senj; terenske razmere na tem področju je študirala graničarska vojna uprava. Bodoča proga naj bi bila speljana na Turn—Barilovič—Perjanico—Blagaj—Primišlje—Tobolič, preko Male Kapele na Dabar—Brlog in Vratnik. V nadaljnjem poteku pa naj bi se ocepila pri Sv. Jakobu v Senj oz. Reko. Dolžina proge je bila preračunana na 169,3 km, gradbeni stroški so bili predvideni s 30 milijonov forintov. Od prej navedenih konzorcijev se je uveljavljala pred-

vsem jadranska železnica, ki je tekla od Zemuna preko Vinkovcev—Djakova—Požege—Pakraca—Kutine—Siska v Karlovac z nadaljevanjem na Reko z dvema ocepoma: Osijek in Slavonski Brod. Ob tej priložnosti naj pripomnim, da je bila proga Zagreb—Karlovac od 1. junija 1865 že odprta. Poleg projekta Zemun—Sisak—Karlovac je obstajala še ena varianta — po projektantu so jo krstili za »belgijsko traso« — v smeri Zemun—Ruma—Vinkovci—Djakovo—Požege—Pakrac—Kutina—Caprag—Petrinja do Karlovca po Gorskem kotaru v Bakar, Sv. Kuzam—Martinšica v končno točko na Reki. Tudi v tem zadnjem odseku navedene proge so računali s posebno zvezo v Senj. Po fuziji obeh konzorcijev zaradi političnih homatij je bilo odločeno, da se dotedanji načrti odložijo in da se zgradi najkrajša zveza med ogrskim glavnim mestom in Jadranom. Ta sklep datira od aprila 1865. Proga Budimpešta—Reka je merila 176,1 km ter je bila odprta za javni promet dne 23. oktobra 1873.¹⁰

PROGA NA SLOVENSKEM OZEMLJU ST. PETER NA KRASU—REKA

V času 1836—1843, ko so po nalogu avstrijskega nadvojvode Ivana vojaški pionirski oddelki preiskovali teren in njegovo sestavo ter provizorično določevali traso Dunaj—Trst, je bilo že odločeno, da bo v okolici Št. Petra na Krasu stekla železnica proti Reki. Takrat je bilo že ugotovljeno, da bo železnica tekla v smeri struge rečice Reke proti Bistrici, prekoračila istoimenski potok in dospela v nadaljnjem poteku do Sabiča. Od tod dalje doseže na razvodju povirja rečice, ki se izliva pri končni točki nove proge v Jadran približno v razdalji $\frac{1}{8}$ zemeljske milje. Na tem poteku se dotakne naselij Solevic, Jelenja in Orehovice ter v stalnem padcu doseže pristanišče in bodočo luko Reko.¹¹

V naslednjih letih — minilo je desetletje — se je klic po reški progji povsem zgubil. Manjkala je privatna iniciativa, državna blagajna pa je bila prazna. Sicer pa se tudi ni mudilo z izgradnjo omenjene železnice. Glavna proga iz osrednje Evrope je bila gotova šele do Ljubljane in definitivni projekti od tod dalje proti jugu so bili potrjeni komaj spomladi l. 1850. Sedem let so Kraševci še čakali na izgradnjo magistrale do Trsta. Vzglede v drugih državah so opozarjali monarhijo na škodo, ki jo utegne utrpeti. Državniki so se končno prebudili; ukinili so obstoječo prepoved o graditvi železniških zvez po privatnikih. Imeli pa so, kratko rečeno, polna usta sladkih besed, s katerimi so vabili

bogataše-gospodarstvenike k sodelovanju tj. spopolnjevanju železniške mreže ter jim nudili nepričakovane ugodnosti. Tudi državna uprava se je intenzivno trudila za zboljšanje prometnih zvez. Zato je vlada oziroma pooblaščenca utrjevalna komisija izdala dne 10. novembra 1854 dopolnilni načrt novega železniškega omrežja. Pravijo, da ga je sestavil inž. Ghega, ki je bil takrat najbolj večš strokovnjak in gospodarstvenik. Sicer je zajel v prazno državno blagajno s preveliko zajemalko. Zato pa je bil rok za izvedbo tega načrta — 10.000 km — podaljšan na 20 let. V tem planu, ki ga pozna zgodovina železnic kot koncesijski zakon, je predvidena med drugim tudi zgraditev proge Reka—Št. Peter kot zvezna železnica na državno južno železnico. Na slovenskem ozemlju naj bi se gradile tele proge: Velika Kaniža—Maribor = ogrska proga, Celovec—Maribor = koroška železnica in Celovec—Beljak—Videm (Udine) = predelska proga. Toda zopet smo v isti stiski in zadregi: državna denarnica je bila prazna.¹²

Minilo je nekaj let, ko doživimo najbolj žalostno poglavje avstrijskih železnic tj. prodajo 2224,228 km prog delniški družbi Francozov s prvotnim sedežem na Dunaju (do leta 1859), pozneje pa v Parizu. Leta 1889 se je uprava razdelila v dve skupini: avstrijsko in ogrsko v Cislitvaniji oziroma Translitvaniji.¹³

V pogodbeni listini med prodajalcem in kupcem dne 23. septembra 1858 se je prevzemna skupina obvezala, da bo po letu 1865 zgradila odcepno progo Št. Peter na Krasu—Reka skupno s pustertalsko železnico Beljak—Briksen, kadar bo to zahtevala vlada. Toda pogoj je bil, da državna blagajna prispeva tretjino stroškov za izgradnjo zgornjega in spodnjega ustroja ter enak delež pri izdatkih za nakup potrebnega sveta.¹⁴

Po tej situaciji je bilo jasno, da se gradita z dveh strani železniški zvezi z istim ciljem in isto skupno končno točko. Močna družba v Cislitvaniji je opazila na drugi strani skupnih meja novo in močno konkurenco, ki ji more odvzeti dokaj tovora, namenjenega za Trst in dotekajočega iz pokrajin Štefanove krone. Francoski kapitalistični železniški konzorcij in z njim tudi avstrijska vlada sta uvideli nujno potrebo, da se zgradi in dopolni prvovrstna konkurenčna zveza počenši od madžarskega glavnega centra po Panonski nižini v zahodni smeri preko vzhodne Štajerske s tranzitom v končno fiksiranem Pragerskem, uporabljajoč pri tem že obstoječo dvotirno magistralo Dunaj—Trst. Že v zgodnjih letih odrejeno točko v Št. Petru na Krasu ob rečici Reka pa podaljšajo do Kvarnerskega

zaliva. Nujnost so narekovali tudi vojno-politični dogodki, ki so krčili avstrijske meje z Italijo; ta je namreč silila proti Savi in Dravi. Obenem pa so gospodarstveniki zahtevali za uspešen trgovinski razvoj pristanišče na Reki, ki pa ne bi smelo škodovati glavni avstrijski luki v Trstu. Izgradnjo nove reške proge je premaknila z mrtve točke tudi nagodba med Dunajem in Budimpešto iz leta 1867. Kot najbolj interesirana je južna železnica načela tega leta vprašanje o čim živahnejši udeležbi dunajske vlade in sodelovanju pri izgradnji in razširjanju železniške mreže. Toda tokrat brez uspeha. Šele po dveh letih razpravljanja je izdala poslanska zbornica zakon, ki je obvezal južno železnico, da mora zgraditi reško progo v smislu prevzete obveznosti. Dogovor z dne 17. julija 1869, ki je izšel v št. 138 državnega zakonika avstrijskega cesarstva kot kos LVIII. dne 18. naslednjega meseca, je bil sklenjen na podlagi sporazuma dne 20. maja istega leta med trgovinskim in finančnim ministrstvom v zastopstvu erarja in upravnim odborom priv. družbe južne železnice z namenom, da se zgradi proga Št. Peter—Reka in istočasno tudi železnica med Beljakom in Franzensfeste. Najvažnejše točke tega sporazuma so bile, da mora južna železnica zgraditi in predati progo javnemu prometu do 1. julija 1872. Proga se gradi kot entirna, toda odkupljena površina potrebnega sveta mora biti tolika, da je možno položiti na vsem poteku še drugi paralelni tir. Način gradnje mora biti enostaven, vendar ekonomski. Mostovi in visoke stavbe so lahko tudi samo provizoriji, nagibi in ovinki naj bodo zgrajeni po tistih merah, kot že obstajajo na drugih družbenih progah.

S tehničnimi problemi so bila rešena tudi finančna vprašanja. Država prispeva v smislu koncesijske odredbe z dne 23. septembra 1858 h gradbenim stroškom reške in pustertalske linije pavšalni znesek 13 milijonov goldinarjev brez ozira na gradbene izdatke, ki bi jih južna železnica še imela. Državni prispevek mora začeti konzorcij vračati z dnem 2. januarja 1870 v sedmih polletnih obrokih. Višina prvih šestih in zaporednih obrokov znaša po dva, sedmi tj. zadnji pa pol milijona goldinarjev.

Če bi morala državna uprava proti pričakanju v zvezi s poroštvom na račun družbe južne železnice kakršnokoli vsoto doplačati, potem ima pravico, da se za poravnavo takih izdatkov posluži vseh poravnalnih pravic pri družbenem premoženju in dohodku.¹⁵

Obe progi, reška in pustertalska, postaneta z otvoritvijo integralni del avstrijskega omrež-

ja, ki spada v sklop družbe južne železnice. Zato veljajo iste tarife in prevozniki pogoji, na katere je pristala državna uprava za obstoječe proge južne železnice v avstrijskem omrežju. Za obe progi velja tudi prostost že drugod priznanih davkov, ki so veljavni do 1. januarja 1880. Istotako veljajo eventualne kasnejše vpeljane olajšave na obeh novih linijah.

Ker pa leži krajši potek proge Št. Peter—Reka na ogrskem ozemlju, se je treba za ta del še posebej pogoditi za pripadajoči alikvotni del državne podpore ogrske vlade. Ta obveznost je zadeva obeh ministrstev za zunanje posle. Toda pri pogajanjih nima južna železnica nobene pravice za sodelovanje. Če bo ogrska vlada odklonila s koncesijskim zakonom z dne 23. septembra 1858 določeni prispevek, potem bo tudi vlada zmanjšala dogovorjeno podporo od 13 milijonov za tolikšen znesek, kolikršnega mora ogrska vlada že apriori plačati v smislu citiranega zakona. V tem primeru pa mora družba južne železnice direktno intervenirati pri budimpeštanski vladi. Ustrezni pogoji so bili urejeni s XXXVII. členom zakona iz leta 1870. Ta pojasnjuje, da je izgradnja proge od meje ogrske krone počenši do reškega kolodvora in nadaljevanje proge do Alfölda (ca. 1700 sežnjevi dolg odsek) urejeno po koncesiji z garancijo obresti; s koncesijo izgradnje tega pasu in z upravljanjem prometa pa se pooblasti uprava južne železnice.¹⁶

Z gradnjo reške proge je bila v načrtu zakona povezana vojaško važna pustertalska proga, ki je bila tudi gospodarsko odločujoči del železniškega omrežja s Tirolsko, Švico, Nemčijo, kratko z vsem zahodnoevropskim ozemljem. Vlada je soglašala z zahtevo, da sme družba najeti posojilo 50 milijonov goldinarjev ter uporabiti ta nesek za izgradnjo obeh dvojkov. Država jamči 5% čisti donos, toda le za najvišji znesek 1.450.000 goldinarjev na miljo. Če bi morala družba graditi progo po določbah koncesije, potem pa mora obvezno prispevati tretjino gradbenih stroškov oziroma največji odmerek 13 milijonov, ki bi jih izplačala vsakega pol leta z začetkom 1. januarja 1870. Družba je pristala na obveznost zgraditi eno in drugo linijo do 1. julija 1872.

Pri emisiji posojila je prevzemnik izkupil 42.831.321 goldinarjev. Ta znesek je na prvem mestu poroštveno zavarovan z nepremičninami na obeh progah; dolg pa mora biti poravnani do leta 1954. Dogovor glede državnega prispevka je bil spopolnjen tako, da plačuje država vsako leto 762.097 goldinarjev za obrestovanje in poravnavo posojila.¹⁷

Začetna točka odcepne železnice je v Št. Petru na Krasu, ki se po letu 1945 imenuje Pivka. Proga začenja na kulminacijski koti glavne proge Ljubljana—Trst v nadmorski višini 579 m na razvodnici med Pivko in Reko oz. med Savo in Jadranom. Železnica teče več kilometrov preko nerodovitnega kraškega ozemlja, preseka več stranskih dolin rečice Reke, katere doline ne zapusti tja do naselja oz. postaje Trnovo. Gradnja je zahtevala zaradi terenskih težav in spričo neugodno nagradenih plasti v presekih peskovitih in lapornatih formacij izredne ukrepe in dokaj večje stroške. Graditi je bilo treba tri predore, precej globoke useke in visoke nasipe; eden izmed njih preko bitinjskega jarka je dosegel višino 52 m. Za Trnovim—Ilirsko Bistrico prekorači proga potoka Bistrico in Reko ter doseže na prehodu iz doline Loke pri Malobrcih razvodnico med Reko in Brusno, kjer prestopi bivšo kranjsko—primorsko deželno mejo skozi 624.1 m dolg predor, ki odpre pot v dolino Brusne. Tu prehajajo geološke formacije v kraške pojave, kjer se potok Brusna po dvo-kilometerskem teku zgubi v podzemeljski jami. V njeni neposredni okolici je postajni planum enote Šapjane. Nato je položena proga po glem kraškem svetu. Za postajo Jurdani se svet nagiba proti kvarnerskemu zalivu, torej proti končni točki; proga pa zgubi ravno smer, ki jo je doslej držala. S tako preusmeritvijo so se ob enem zboljšale nagibne razmere; sicer bi prišlo do razmerja 1 : 40, kar pomeni kršenje osnovnih gradbenih predpisov in načel. Po največ dovoljenem nagibu 25% se pripeljemo v postajo Matulje, kmalu nato pridemo na postajo Reko, ki spada že v upravljanje ogrskih državnih železnic (MAV). V tem končnem odseku so zgradili 310.7 m dolg predor Rukavac, kurentno progo pa položili v skalnate useke, kar je mogoče opaziti v neposredni sosesčini skupne postaje na Reki.¹⁸

Gradbeni rok je bil dokaj na kratko odmerjen. Ker je bil projekt že davno poprej pripravljen in odobren, je vlada takoj po pristanku na znani dogovor odredila začetek gradnje kljub temu, da bi rada zavlekla začetek in tako varovala pomen in monopol tržaške luke. Izdražitelj reške proge je bilo francosko podjetje Gobret, Romond in Lewy et consortes, ki je imelo nalogo, da jo dogotovi v pavšalnem rekordu. Toda ta družba ni bila kos nalogi, da dovrši 54.4 km dolgo in terensko dokaj težavno progo; poleg tega je postala nezmožna plačila. Vse te okoliščine so toliko zavleklo gradnjo, da je morala družba južne železnice sama nadaljevati delo v lastni režiji. Tudi pri sosedih na hrvaški strani so

se pojavile neprijetnosti. Izgradnja luških naprav je le počasi napredovala. Poleg tega so se v bitinjski globeli potegnili veliki plazovi in zadržali dogovorjeno otvoritev in predajo javnemu prometu. To pa se je dogodilo dne 25. junija 1873. Do konca tega leta so znašali gradbeni stroški 27,324.216 gold. Od vzhoda tj. iz Hrvaškega oz. Ogrske prodirajoča železnica Alföld-Koprivnica-Zagreb na Reko je morala biti od podjetja Gregersen dokaj površno zgrajena. Kljub milijonskim gradbenim stroškom so narastli poznejši izdatki v teku 4 decenijev na 50,326.652 kron. Poročevalec trdi, da so ti milijoni prenzko vzeti ter naj bi znašali stroški več sto milijonov.²⁰

Za odsek proge iz Št. Petra v dolžini 3.255 km, ki je ležal neposredno pred postajo Reko, torej že na hrvaški strani je bil sprejet poseben madžarski zakon, člen XXXVII, v budimpeštanski skupščini dne 12. julija 1870. S tem zakonom so bili določeni gradbeni stroški in podpora ogrskega državnega erarja v znesku 185.000 goldinarjev; z istim odlokom je bil zajamčen kosmati dohodek 43.000 gold. v srebru.²¹ Na tem delu reške proge je bila 20. januarja 1870 postavljena nadzorna komisija pod vodstvom kraljevega sekcijskega svetnika Aleksandra pl. Ribaryja.²² Zemeljska dela na slovenskem ozemlju so se začela konec junija 1868; gradnjo pa so pospeševali z vsemi razpoložljivimi sredstvi.²³

DVA TEKMECA: TRST IN REKA

Po nagodbi iz leta 1867 sta na ozemlju avstrijskega cesarstva dve državni polovici t. j. ogrsko kraljestvo in avstrijsko cesarstvo. Prva polovica, Translitvanija, je postala samostojna država s svojo vlado in zakonodajo. Sicer sta imeli Cislitvanija in Translitvanija ločeni, po reki Litvi nekaj skupnih ministrstev n. pr. zunanje zadeve, komercialna zastopstva in mednarodne pogodbe, vojno, finančno ministrstvo itd., medtem ko je bila prometna nadzorna oblast še vedno v rokah avstrijskih uradov do 1. julija 1867; ta je nadzirala gradnjo in promet na železnicah. Po tem datumu zasledimo že »kraljevo ogrsko železniško inšpekcijo«; ta je prešla v samostojno komunikacijsko ministrstvo in je upravljala proge, ki obratujejo izključno na ogrskem teritoriju. Sicer pa je bilo določeno za železnice, ki obratujejo obenem tudi na zahodnem bregu Litve, skupno železniško ministrstvo.²⁴

Trst in Reka nista bila prizadeta s temi političnimi in gospodarskimi spremembami. Tudi tretja konkurenca ob severnem Jadranu v Benetkah je bila takrat že na italijanskem

ozemlju. Vsaka izmed teh treh luk ima svojo gospodarsko in trgovsko privlačnost, čeprav je bila takrat majhna medsebojna razdalja od skupnega vozlišča v Trbižu brez praktičnega pomena; kajti od tod je pot daljša do Benetk 18 km, do Reke 11 in do Trsta 5 km. Tolika razlika pa ne more priti v promet in gospodarstvu v poštev za vsa tri jadranska pristanišča. Kraji, ki gravitirajo na Rudolfovo železnico, ležijo na Koroškem, v vzhodnem Štajerskem in v Spodnjem Avstrijskem, nekaj trgovskih mest v Gornjem Avstrijskem in ozek pas v srednjem delu Češke, ki sega do Prage. Sosednje območje sodi v pristojnost oz. pripadnost južne železnice, ker je razdalja od Št. Petra na Krasu do Trsta in Reke enaka, je navedeni okoliš skupen za obe luki. Semkaj spada Kranjska, vzhodni in južni del Štajerske ter še spodnjeavstrijski del, ki ni zgoraj naveden, dalje Moravska, Šlezija, nekaj ozemlja Galicije ter delno Nemčija in tudi Rusija. V Reko se predvsem stekajo pošiljke iz vsega ogrskega ozemlja, pretežna večina gališkega vozovnega blaga, dalje vozovni nakladi iz Bosne, Srbije in deloma iz Bolgarije, dalje Romunije ter tudi iz Rusije pod pogojem, da gravitirajo proti Jadranskemu morju. Pri takratnih političnih in državnih mejah je obvladal Trst gospodarske zveze in kupčije tudi s Primorjem in Istro ter od časa do časa tudi s prometnim območjem dalmatinskih luk. Poleg obeh severno-jadranskih pristanišč je bil Trstu omembe vreden konkurent tudi severno-nemška luka Hamburg. Če ne bi imela Reka dveh prog in če bi se ne gradila liška proga, potem bi sodili v Trst vsi gospodarstveniki in industrijski centri, ki jih privlačuje Reka. Tako pa se je dvignil pomorski promet takoj, ko je stekla železnica preko Like in je ogrska vlada kupila od družbe južne železnice progó Zagreb-Karlovac ter ustvarila gosto železniško mrežo od vseh važnejših prometnih vozlov, ki so sicer le delno dosegljivi zaradi višjih tarifnih postavk, te znašajo maksimalno 23 goldinarjev pri vagonski pošiljki. Enakopravno stališče, ki ga je morala zavzeti južna železnica kot upraviteljica in gospodariča obeh luk t. j. Trsta in Reke, je le malo koristilo Trstu, ker so imele njene važne železniške postaje povezavo s posredovanjem ogrskih državnih železnic ugodnejšo zvezo s kvarnersko lukó. Toda v tem oziru v več primerih pariteta ni mnogo pomenila. To dejstvo nam dokazuje v prvi vrsti južno-železniška postaja Sisak. V kupni pogodbi med upravo južne železnice in upravo ogrskih državnih železnic se je francoska družba obvezala, da bodo tarifne postavke iz Siska na Trst za ca. 14 % dražje, kakor za enake pošiljke iz Siska

na Reko. Tako so se prevažale pošiljke iz Slovenije, Bosne in Srbije do kvarnerske luke izključno po liški progi. Poleg znižanih prevoznin v Reko je nudila M. A. V. železnica v luki sami cenejše stojnine in ležarine, ugodnejše prevoznine s svojimi plovbenimi družbami. S takimi posegi se je Madžarom posrečilo toliko Avstrijcem ter privabiti razna manj ugodno ležeča trgovska mesta in industrijske kraje v svoje območje. Tudi slične in enake oddaljenosti zainteresiranega domačega zaledja Trsta in Reke so bile v škodo prvemu kljub uvedbi tako imenovanih diferencialnih tarif, ki so bile v največ primerih za 20 gold. nižje pri vozovni pošiljki za Trst v primerjavi z Reko. Leta 1894 je bilo od 43.792 vozovnih nakladov, ki jih je vozila južna železnica v tranzitu preko Št. Petra na Krasu v obeh smereh v Reko in iz nje ca. 14.000 oz. dobra tretjina naloženih in razloženih na avstrijskem ozemlju. Poglejmo statistiko! V letu 1871 je bil pomorski promet 18 krat obilnejši od Reškega. V toku 20 let pa komaj 2,8 krat močnejši. Ustrezni zapiski povedo še, da se je pomorski promet v Trstu dvignil komaj za 33,5 0/0, na Reki pa nasprotno v tem obdobju za 765 0/0.²⁵

Avstrijska luka je videla v svojem sosedu nevarnega tekmeca. Bala se je njene konkurence in propagirala, da se zgradi od projektnane proge Škofja Loka-Divača-Trst železnica proti Pulju z odcepom pri Markovljah. Ta linija naj bi tekla v severnem delu istrskega polotoka k zahodni obali mimo Kopra, Buj, Pazina in Vodnjana v končno točko ter od Kanfanara v vzhodni smeri proti Reki.²⁶ S tako grajeno progo bi pri takratnih političnih razmerah liška železnica prav gotovo izostala ter bi se ves pomorski promet koncentriral v Trstu. Proti ogrskim načrtom, da bi razširili železniško mrežo na svojem območju, predvsem pa da bi prodirali s svojimi projekti iz središča države čim dlje proti Jadranu in bi zgradili na Reki svetovno luko, se je zoperstavljal deželna oblast Dalmacije, ki jo je predstavljal njen guverner. Kajti ogrska vlada je stala na principu, da se izogiblje katerekoli zvezi avstrijskih železnic z madžarskimi. Prav posebno so delali na tem, da se pridobi ves železniški promet iz Bosne in Hercegovine. Nova naloga je bila, da se izolira in odreže ves kopni dalmatinski promet od avstrijske državne polovice in se poveže s krono sv. Stefana. Zato mora biti v njeno korist, da se razvija promet daleč proč od skupnih mej ter preprečuje in ovira izgradnjo novih železniških zvez v jugozahodni smeri monarhije.²⁷ Ko je konec leta 1906 ustanovljeni konzorcij zaprosil za predkoncesijo ter dovoljenje za

študij belokranjske proge, mu je resorno ministristvo zavrnilo prošnjo, češ da bi zveza preko Metlike ali Črnomlja iz Hrvaške na obstoječo progo Zagreb-Reka škodovala avstrijski luki v Trstu ter neugodno vplivala na promet na železnicah, ki pospešujejo napredek jadranskih luk.²⁸ Tudi direktor avstrijskega Lloydja, poznejši trgovski minister, je nasprotoval takim ogrskim težnjam ter pod pretvezo, da bi zgradil za Madžare železnico iz Vukovara vzdolž Save proti Sisku do Kvarnera proti 4 0/0 obratni garanciji. Deželni ogrski odbor je slutil v ponudbi potegavščino ter prekinil dogovore, ki so zasledovali zavlačevanje.

In vendar so bile postajne in luške naprave v Trstu in Reki takoj v začetku pomanjkljive. Iz virov vemo, da je bilo v kvarnerski luki le malo visokih stavb, zlasti skladišč. In večina teh je bila lesena. Postajno poslopje je predstavljala do začetka XX. stoletja le navadna baraka. Tudi na avstrijski strani niso bogvekak žrtvovali za postajne in luške naprave, čeprav je vlada dajala južni železnici

PREGLED
razvoja blagovnega prometa po teži
in vrednosti³¹

Leto	Trst		Reka	
	blagovni promet v centih	v 100.000 gold.	blagovni promet v centih	milijonski vrednosti
1857	1.036.596	2.803		
1858	2.751.604	2.942		
1859	3.981.626	2.507		
1860	3.636.861	2.707		
1861	5.107.781	2.825		
1862	5.049.438	2.717		
1863	4.291.987	2.626		
1864	5.139.367	2.676		
1865	6.767.554	2.886		
1866	7.410.994	2.917		
1867	7.318.977	3.202		11.611
1868	9.298.243	3.731		11.760
1869	9.429.086	3.997		11.955
1870	7.096.814	3.830		13.380
1871	8.839.606	4.636		14.694
1872	8.293.481	4.380	1.670.133	18.700
1873	8.397.286	4.170	1.633.935	20.094
1874	7.822.103	3.885	1.870.086	18.881
1875	8.319.436	4.240	1.880.430	17.565
1876	7.795.913	4.114	1.851.355	20.441
1877	9.149.504	4.483	1.798.381	16.589
1878	8.883.326	4.476	1.992.520	18.853
1879	9.192.539	4.651	3.055.934	29.643
1880	9.885.011	4.592	2.837.265	27.214
1881	9.947.142	5.233	3.064.100	34.503
1882	10.166.067	5.601	4.409.620	43.977
1883	11.418.315	6.041	5.779.428	64.724
1884	11.727.740	6.341	6.513.174	68.174
1885	12.206.622	6.090	7.389.770	76.215
1886	12.342.273	6.299	6.536.836	75.633
1887	11.467.807	6.552	7.127.624	75.179
1888	10.315.824	6.532	8.407.611	91.928
1889	11.149.335	6.775	8.131.357	88.522
1890	11.723.836	7.001	8.147.143	88.725
1891	10.914.931	6.235	8.644.990	93.295
1892	11.737.756	6.550	7.255.565	92.644
1893	11.644.239	6.742	10.059.917	127.143
1894	11.381.123	6.618	10.513.489	126.928
1895	12.509.791	6.485	9.770.524	121.621
1896	12.490.049	6.410	9.482.608	93.725
1897	14.159.219	6.750	9.791.307	93.640
1898	12.765.155	7.063	10.479.053	100.470
1899	14.322.696	7.005	11.352.716	108.273
1900	15.772.014			

milijonske podpore. Po 12 letih obstoja proge Ljubljana-Trst poročajo časopisi, da so gasilci pri požaru na tržaškem kolodvoru v začetku februarja rešili le nekaj lesenih skladišč in leseno postajno poslopje, medtem ko je vse drugo pogorelo. Zanimivo je, da je ena kakor druga gospodarsko-prometna uprava celo nujne prispevke za reprezentanco in brezhibno delovanje reške in tržaške luke le počasi, rekli bi, skozi desetletja izdajala.²⁹

Iz pregledov detaljnih statističnih podatkov je razvidno, da so dovažali in odvažali blago iz obeh pristanišč v velikih količinah s cestnimi vozili. V teku 40 let, tj. v času 1857-1900 so prevažali naši furmani ogromne količine dospelje robe v domača in tuja naselja in veselo je odmevalo pokanje bičev in ubrana narodna pesem se je širila med kraškimi skalami in senčnatimi gozdnimi gaji. Popreček celotnega cestnega prometa s Trstom v posameznih decenijah je znašal 1.538.468 metrskih stotov. Med to blago je šteti predvsem seno, oglje in druge lesne izdelke. Vsekakor pa je bil odvoz iz luke dokaj večji kakor v obratni smeri. Množina izvoznega blaga je padla v letih 1860-1880 v teku posameznih mesecev celo pod 10.000 centov.

Statistični podatki za blagovni promet in potnike na Reki iz leta 1883 in 1892 nam pokažejo tole sliko:

V letu 1883 je pristalo 3456 in odplulo 3421, v letu 1892 pa 6323 oziroma 6287 ladij. S temi prometnimi sredstvi je odšlo 3.883.239 uvoženega in 1.300.138 metrskih centov izvoženega blaga, 35.485 izkrcanih in 36.102 vstopajočih potnikov. V letu 1892 opazimo takoj velik napredek, ki nam ga dokazujejo podatki: uvozili so 4.335.299 in izvozili 2.140.621 metrskih stotov robe, dospelo je 74.027 in vstopilo 113.205 potnikov.

Tržaški deželni odbor je skrbno zasledoval napredek ogrskega tekmeča ter zaprosil vlado, naj se obstoječa železniška mreža spopolni z novo progo Divača-Razdrto-Škofja Loka in doseže zvezo z Istro oziroma neodvisna povezava Trsta z Rudolfovo gorenjsko železnico, ki naj nadaljuje in posreduje pot v severni smeri Ljubelja in proti zahodu čez Ture, ki naj jo določi vlada in kompetentni faktorji, samo da se Trstu pomaga, kar je v državnem interesu.³²

Iz ohranjenih virov je razvidno, da je naraščal železniški promet na liški progi v primerjavi z reško železnico z velikimi skoki. Tako ugotavljamo, da je došlo na Reko v letu 1896 po državni tj. MAV železnici 57.179, po južni pa 24.927 vagonov; v nasprotni smeri pa je po prvo navedeni bilo 57.136, po šentpeterski pa 25.264 tovornih voz. Pri več kot 100-

odstotni razliki moremo sklepati, da je bil dotok in odvoz blaga iz gorskih in priključnih dežel močan in da je presegal promet avstrijskih pokrajin.³³

DODATEK IN POSEBNOSTI

Že pri začetnem opisovanju obeh reških prog smo ugotovili, da je bila železnica Št. Peter na Krasu—Reka zgrajena v neugodnem terenu in — lahko rečemo — tudi težka v premagovanju prometa. Kakor je bila gradnja železniške zveze preko Like in Gorskega kotarja trd oreh za takratne tehnične naprave, moremo trditi isto za progo na slovenskem ozemlju. Premagovanje višinske razlike od ca. 600 m kulminacijske točke do morja na dolžini 54,4 km je bil dokajšen problem. Terenske razmere povzročajo težko premagljive nagibe in ovinke. In s tem v zvezi so tudi večji izdatki v vzdrževanju in prevozu, ki jih je treba kriti z zvišanimi tarifnimi postavkami na podlagi virtualnih kilometrov. V naslednjem odstavku je prikazan porast faktične dolžine pri različnih nagibih za vsak kilometer:

pri vzponu do 10 ‰	pri vsakem kilometru proge 200 m
pri vzponu do 12 ‰	pri vsakem kilometru proge 280 m
pri vzponu do 16 ‰	pri vsakem kilometru proge 440 m
pri vzponu do 18 ‰	pri vsakem kilometru proge 520 m
pri vzponu do 20 ‰	pri vsakem kilometru proge 600 m
pri vzponu do 22 ‰	pri vsakem kilometru proge 680 m
pri vzponu do 25 ‰	pri vsakem kilometru proge 810 m

pri radiusu:

600 m so prišteli h kilometrski razdalji še 0,8 ‰
500 m so prišteli h kilometrski razdalji še 1,4 ‰
400 m so prišteli h kilometrski razdalji še 2,2 ‰
300 m so prišteli h kilometrski razdalji še 3,7 ‰
250 m so prišteli h kilometrski razdalji še 4,8 ‰ ³⁴

Kajti tudi ovinki povzročajo trenja med tračnicami in kolesnimi obroči. Take ovire zmanjšujejo hitrost, povzročajo večje stroške pri vleki in predčasno izrabo tirnic. Zato prištevajo semkaj ovinke, ki so izraženi v velikosti radiusov-lokov.

Vse te ovire, ki se pojavljajo pri premagovanju terenskih težav, pa so vodile železniške uprave še k izrednim varnostnim ukrepom, ki so bili potrebni posebno še v prvih, povojnih letih železnic. Prepričan sem, da so na progi Št. Peter—Reka prekorčili največje dovoljene nagibe 25 ‰. Do tega me je privedla opomba v knjigi »Dodatek k redu vožnje« pri ustreznih tabelah za imenovano progo, da nagibi na glavnih progah ne smejo biti večji od 25 ‰ na dolžini enega kilometra. Omenjeni predpis velja za vse proge in vendar ni najti take prepovedi pri drugih linijah, kjer so bili taki nagibi nujni. Tako možnost tolmačim tudi z varnostnimi napravami, ki so bile uvedene ravno tukaj. To so bili merilni aparati za brzine vozil. Te električne naprave

so bile na važnejših in nevarnejših progovnih mestih. Z vzbudljaji so registrirale na tekočih trakih brzino katerega koli vozila preko posameznih izoliranih tračnic vzdolž tirnic. Čim gostejši so bili vzbudljaji na traku, tem hitreje se je premikalo vozilo. Kontrolne postaje so lahko zasledovale tek eventualno uteklih voz iz postaje in ugotavljale odsek, v katerem so vozila oz. vlak.

Izredna varnostna naprava so bili registrirani aparati za merjenje brzine vetra. Brzinoometri so predvsem uporabni na izrazitem kraškem svetu. Med postajama Št. Peter—Ilirska Bistrica so bili trije: na mostu Bistrice v Ilirski Bistrici, pri postaji Kilovče in Št. Petru. Kadar so nakazovali aparati brzine vetrov — burje, ki bi mogle prevrniti vozove, naložene z veliko površino in v višino npr. s senom, slamo ipd., potem vlaki niso smeli na progo. Vse ustrezne naprave so bile pod nadzorstvom; opazovalec je javil ugotovitve v Bistrico in Št. Peter, ki sta izdajala navodila. Ščasoma so te ukrepe povsem opustili, posebno od časa, ko so zgradili vetrobrane na ekspanziranih progovnih odsekih.

Na zaključku naj še omenim, da je bila proga Trst—Postojna in Št. Peter na Krasu—Reka prva elektrificirana med železnicami, ki delno spadajo sedaj pod upravo jugoslovanskih železnic. Z uvedbo električnih naprav za električni pogon so začeli od Trsta dalje leta 1935/1936. Neposredno nato so priključili še reško železnico, ki je bila gotova naslednje leto 1937.³⁵

OPOMBE

1. Tehnični list, organ Udruženja jugoslovanskih inženjerskih arhitektov, VI, št. 23: Karlovačkariječka železnica, stran 316/317 — 2. Kronika, št. 2, letnik X: Jože Jenko — Med Zidanim mostom in Siskom vozijo vlaki že 100 let — 3. Gradnja za gospodarsku povijest Hrvatske, 1952: Josip Goričić — Nastojanje oko izgradnje železnica u Hrvatskoj, str. 18/19 — 4. Kakor pod št. 1, str. 316 — 5. Kakor pod št. 3, str. 17 — 6. Ibidem pod št. 5, naslednja stran — 7. Österreichische Revue, II, 7. zv., str. 165: Denkschrift zum Entwurf eines neuen Eisenbahnnetzes der österr. Monarchie — 8. Kakor pod št. 5, str. 18 — 9. Kakor pod št. 8, str. 135 — 10. Tehnički list VI, zv. 23, str. 316/320 — 11. Ilirisches Blatt št. 20 z dne 10. IV. 1849 —

12. Geschichte der österr.-ung. Monarchie I, Band I. Teil, str. 310/315 — 13. Kakor v št. 5, str. 168 — 14. Sammlung der die Concesion und die Constituirung der k. k. priv. Südbahngesellschaft betreffenden Urkunden. Wien 1900 — Urkunde 7 stran 80 — 15. Državni zakonik cesarstva kos XXXVI zap. št. 85: Zakon z dne 20. V. 1869, ki obravnava izgradnjo železnice Št. Peter—Reka in Beljak—Franzensfeste; Sammlung der die Concesion und die Constituirung der k. k. priv. Südbahngesellschaft betreffenden Urkunden. Wien 1900, str. 223/227. Dalje: isti vir — Dogovor z dne 27. VII. 1869, Zakon št. 138, na osnovi katerega je bil v zvezi z zakonom z dne 20. maja istega leta sklenjen sporazum med trgovskim in finančnim ministrstvom glede izgradnje prog Beljak—Franzensfeste in Št. Peter—Reka — 16. XXXVII. čl. zak. iz l. 1870, ki obravnava izgradnjo odseka na reški progi, ki je že v objemu ogrske krone — Zakon je bil sankcioniran dne 9. julija 1870, razglašen pa 12. julija 1870 v skupščini in 14 dni kasneje v zgornji zbornici; tiskan je bil v deželnem zakoniku dne 28. VI. 1870. Odredba 28: Sammlung itd. kakor v zaporedni št. 14 — 17. Geschichte der Eisenbahnen der österr.-ung. Monarchie I. Band II. Teil str. 66/68 — 18. Isti vir kakor pod št. 69 — 19. Ibidem kakor pod zap. št. 17, str. 68 — 20. Glej zap. št. 3, str. 159 — 21. Sammlung der die Concesion und die Constituirung der k. k. priv. Südbahngesellschaft betreffenden Urkunden, Dunaj 1900, Odredba 28 XXXVII Gesetzartikel vom Jahre 1870-§ 7 und 8 — 22. Slovenski Narod št. 23 z dne 11. februarja 1870 — 23. Laibacher Zeitung št. 146 z dne 27. VI. 1866 — 24. Geschichte der österr. und ung. Eisenbahnen, V. zv., II. del, str. 38 — 25. Triester Bahnverbindungen mit dem Hinterlande. Trst 1896 brošura inž. Karl Büchelen — 26. Jože Jenko, Kronika, časopis za slov. kraj. zgodovino št. 2, letnik XII., str. 65. Istrske železnice — 27. Franc Šuklje: Moji spomini, stran 210 — 28. Isti vir kakor v zap. št. 27, stran 88 — 29. Josip Gorničič-Brdovački: Knjiga 3, stran 159 in Domovina, tečaj III, list 5 z dne 5. II. 1869 — 30. Technisch-commercieller Bericht über die zweite Eisenbahnverbindung mit Triest zur 60-ten Beilagen zu den sten. Protokollen des Abgeordnetenhauses XVII. Session 1901 — 31. M. A. Ljubljana — Register I. fasc. 1135-XV/12-16 Über den Triester Handel, podgrupa k brošuri: Noch ein Wort über die Vervollständigungs- und Correctur-Linien der österr. südl. Staatseisenbahnnetzes/C. Combi 1892 — 32. Gradnja za gosp. povijest, knjiga 3, Jos. Gorničič-Brdovački, Zagreb 1952, stran 160 — 33. Kakor prejšnja zaporedna številka, stran 11 — 34. Osebnne beleške pisca.