

nell'Antichità) di Ivan Milotić, scritto pochi anni fa, ecco ancora un altro notevole contributo volto alla conoscenza storica di un fiume e di una vallata, culla della civiltà istriana.

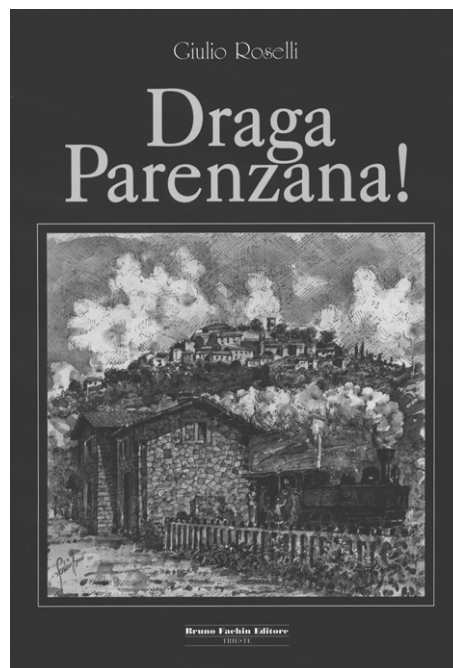
Denis Visintin

Giulio Roselli: DRAGA PARENZANA! Spomini, slike in dokumenti železniški progi Trst–Poreč. Trst, Bruno Fachin Editore, 2002, 317 str.

Giulio Roselli je avtor več del na temo – v Istri dobro poznane – železnice med Porečem in Trstom, ki so rezultat njegovega večletnega posvečanja tej tematiki. Knjiga 'Draga Parenzana', ki jo želimo na tem mestu predstaviti prav zaradi tematskega sklopa, ki mu je posvečena celotna pričujoča številka revije, je v italijanskem jeziku izšla že leta 1987, prevod v slovenščino (in hrvaščino ter tudi ponatis v italijanščini) pa je dočakala leta 2002.

Gotovo gre za največjo in najpopolnejšo zbirko slikovnega in drugega dokumentarnega gradiva o 'Porečanki', železnici, po kateri je leta 1935 še zadnjič peljal vlak. Rosellijevo pisanje združuje tako občutno nostalgijo kot zgodovinska dejstva različnih obdobj, ki so vsaka na svoj način zaznamovala to 123 kilometrov dolgo železniško progo.

Načrti za izgradnjo 'Parenzane' so veliko obetali in vzbujali pričakovanja vseh vrst. Državna železnica v habsburški monarhiji je bila od njene prestolnice do Trsta dokončno izpeljana leta 1857 (Južna železnica), nanjo pa so želeli proti koncu stoletja navezati še en krak, ki bi tekkel po istrskem polotoku. Temu so botrovali predvsem ekonomski interesi, saj naj bi železnica olajšala transport istrskih proizvodov v notranje dele habsburške monarhije. V času razmaha industrializacije je namreč naraščal tudi nabor istrskih izdelkov za izvoz (tistega časa je v Rovinju denimo cvetela proizvodnja



testenin, živilskih konzerv, tobačnih izdelkov, cementa, etilnega alkohola), za njeno izgradnjo pa so se zavzemali tudi vojaški krogi. Že v začetku pa so bile poleg zanosa prisotne tudi dileme, kje natančno naj bi proga potekala – tik ob obalnem pasu ali po notranjosti polotoka.

Mesteca ob obali so bila tedaj s Trstom povezana zlasti preko morskih povezav (parniki), ki so bile hitre, poceni in jih železnica ne bi mogla izpodriniti, tista v notranjosti pa predvsem preko poštnih vozov. Slednja so živetarila, saj so slabe prometne povezave močno oteževale prodajo vina, od katere je živel velik delež istrskega podeželskega prebivalstva. Proga je zato morala seči čim globlje v notranjost; za to so si prizadevali tudi nekateri kraji, ki so si od železnice nadejali korist. Sprejet je bil predlog grofa Petra Waldersteina o poteku proge Trst–Buje–Poreč, ki pa je pozneje doživel kar nekaj modifikacij; orografske posebnosti Istre so namreč zahtevale premagovanje številnih geografskih ovir.

Izračuni o zmogljivosti železnice oziroma o potencialnem letnem pretovoru po njej, s katerimi se je utemeljevala potreba po njeni izgraditvi, so med drugim navajali 3.550 ton sadja, 9.000 ton zelenjave, 700 ton olja in 14.500 ton vina za izvoz ter 10.000 ton žita, 6.120 ton strojev in kovin, 12.250 ton gradbenega materiala za uvoz. V načrtu, ki je bil zakonsko sprejet leta 1898, je bilo zapisano, da bo železnica med drugim veliko prispevala tudi k izvozu kamna iz Momjana, Tribana, Grožnjana in drugih istrskih kamnolomov, ter da bo ugodno vplivala na obisk portoroške riviere in toplic sv. Štefana. Za dograditev je bil postavljen rok štirih let, hkrati pa je bila za namen gradnje ustanovljena Družba lokalna železnica Trst–Poreč.

Gradbena dela sicer niso stekla takoj, sama gradnja pa tudi ni vselej potekala gladko; morje je med hudim neurjem denimo odneslo del proge med Semedelo in Izolo, pa tudi okrog tabel z imeni krajev se je vnela vroča debata. Minister za železnice Wittek se je naposled, kljub prigovarjanju italijanskega prebivalstva o enojezičnih tablah, odločil za trojezične, pri čemer se je skliceval na uradne razloge in na spoštovanje do različnih narodnosti monarhije.

Načrti pa so bili še daljnosežnejši; proga naj bi se podaljšala do Kanfanarja, zato je bila postaja v Poreču zgrajena kot vmesna, čeprav je naposled (p)ostala končna postaja. Postajniške zgradbe ob železniški progi, opisuje avtor, so bile zasnovane kot prijetne družinske hišice, okrog katerih se je bohotilo zelenje; v njih je bil prostor za stanovanje postajnega načelnika, urad in potniška blagajna za prodajo vozovnic, vhodna veža in čakalnica. V sosednji zgradbi so bile običajno še sanitarije za potnike in osebje, pralnica, shrambe ter prostor za male domače živali.

Marca 1902 je napočil čas za preizkusno vožnjo po železnici na odseku Trst–Buje, določena pa je bila tudi najvišja hitrost vlaka, ki je znašala 'skromnih' 25 kilometrov na uro. Uradno odprtje je Parenzana dočakala 1. aprila 1902. Marsikje, zlasti v notranjosti Istre, so prvo vožnjo vlaka, okrašenega z lovorjem in zastavami, domačini pričakali z godbo in glasnimi vzkliki. Prvi dan so se lahko potniki ob

spremljavo avstrijskih železničarjev v svetlomodrih suknjičih brezplačno peljali do prve naslednje postaje (še zlasti so to izkoristili na poti od Škocjana do Smedele). Tistega dne so si seveda vsi želeli ogledati vlak, simbol napredka, o katerem je bilo tedaj že toliko govora. Vendar pa so bile cene vozovnic za Parenzano večinoma v velikem neskladju z revščino lokalnega kmečkega prebivalstva, poleg tega pa je bil neugoden tudi njen vozni red, saj je vlak v Trst prispel šele okrog petih popoldan, kar je manj premožnim potnikom povzročalo preglavice in stroške zaradi dodatne nočitve. Železnica pa je na slab glas prišla tudi zaradi nestabilnosti vagonov zlasti ob močni jesenski burji, ki je povzročila nekaj nesreč; leta 1910 denimo so zaradi neugodnih vremenskih pojavov v prevrnjenih vagonih umrli trije ljudje.

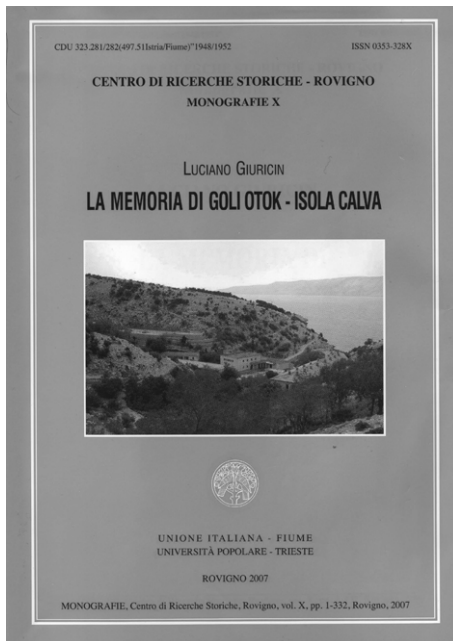
Parenzana pa se ni znašla le v pestrih vremenskih razmerah, temveč tudi v vrtincu političnih razmer in zgodovinskih okoliščin, denimo razpada Avstro-Ogrske in priključitve Julijske krajine k Italiji, vendar pa sta se ti dve prelomnici življenja železnice dotaknili bolj posredno. Odstranjene so bile dvojezične table, je pa železnica Trst–Poreč doživljala krizo predvsem zaradi izgube tradicionalnih trgov v srednji Evropi. Proga se je vse bolj izkazovala za nerentabilno, pa tudi tovorni promet ni več dosegal pričakovanj. Obenem se je začel tudi pohod avtomobilov, s čimer je promet na železnici strmo upadal. V 20. letih so bile vzpostavljene avtobusne povezave v kraje ob Parenzani (na primer Trst–Dekani); avtobus je vlaku predstavljal resno konkurenco, saj je potnike pripeljal bliže naselij, voznja z njim pa je bila tudi krajša in cenejša, četudi manj udobna. Promet po železnici pa je upadal tudi zato, ker upravitelji Parenzane niso uvajali nobenih ukrepov, da bi ga – denimo z znižanjem tarif – povečali, in pod pritiski dveh močnih finančnih skupin, dunajske (ki si je prizadevala doseči izgradnjo rafinerije v Žavljah) in rimske (ki je severozahodno Istro želela prekriti z mrežo avtomobilskih cest) je avgusta leta 1935 prišlo do njene ukinitve. Leta 1939 so se železniška vozila, konstrukcije in tiri znašli na dražbi, na nekdanji trasi pa so ostale le še sledi; postaje, tuneli, viadukti. Spomin na železnico pa se danes vendarle ohranja, predvsem preko oživljene železniške trase, ki je sedaj namenjena rekreaciji. V sklopu tovrstnega oživljanja nekdanje proge Trst–Poreč je izpod peresa Tadeja Brateta nastala še ena publikacija, 'Parenzana – železnica za vse čase', ki je izšla v lanskem letu. Brate že na začetku poudari, da sam ponuja svoj lasten pogled iz nekoliko drugačnega zornega kota in da pri njegovi publikaciji ne gre le za povzetek Rosellijevega pionirskega dela, za katerega meni, da deloma odseva italijansko narodno zavest in ezulsko občutljivost. Dodaja še nekaj drobcev, ki jih pri Roselliju ne najdemo, med drugim pogosto zamolčano streljanje fašistov z vlaka na otroke v Strunjanu, opisuje pa tudi druge železnice v Istri (na primer proge Divača–Pulj, Kanfanar–Rovinj, Trst–Kozina), ki so nastale pred Parenzano, ter dodaja primerjavo z drugimi železnicami v monarhiji, zlasti s tehničnega vidika.

Parenzana (italijansko skrajšano ime, ki ga je zapečatila italijanska oblast, se je obdržalo do danes) si je prislužila tudi vzdevek 'vinska železnica', saj je služila za

torvarjenje vina v Trst, pogosto pa so kmetje in železniško osebje žejo na vlaku gasili kar z vinom, ki je bilo pri roki, čeprav je bilo to seveda prepovedano. Avtor knjižice dodaja, da pomen te železnice, kljub kritikam, le ni bil tako neznaten, še zlasti ne za kmečko slovansko prebivalstvo, saj so njeno ukinitve nekateri domačini močno občutili in so se bili zaradi ekonomske stiske prisiljeni izseliti. Seveda njenega pomena tudi danes ni mogoče brati enoznačno, pa tudi marsikatera skrivnost se je najbrž že davno izgubila skupaj z železniškimi tirnicami. Železnica od Trsta do Poreča pa kljub vsemu ostaja del istrske preteklosti, dediščine in kolektivnega spomina, skupaj z ostalimi železniškimi progami tistega časa in z njimi povezanim življenjem, spomin nanjo pa nedvomno pomagajo ohranjati tudi knjižna dela, posvečena temu simbolu napredka 19. stoletja.

Urška Železnik

Luciano Giuricin: LA MEMORIA DI GOLI OTOK – ISOLA CALVA.
 Monografie X, Rovigno-Fiume-Trieste, Centro di ricerche storiche-Unione italiana-
 Università popolare, 2007, pp. 332



La storia dei deportati all'isola di Goli otok rappresenta certamente una delle pagine più crude e drammatiche del secondo dopoguerra in Istria e nel più ampio contesto oggi ex jugoslavo. Questo tema ha rappresentato per lungo tempo un tabù sia nella storiografia che negli altri settori d'indagine. Soltanto dopo la morte del maresciallo Tito s'inizierà gradualmente a trattare l'argomento e le vicende storiche collaterali ad esso collegate. Ricordo a questo proposito il film di Emir Kusturica, *Papà è in viaggio d'affari*, ambientato all'epoca, in cui un padre di famiglia finirà in prigione per aver riportato una barzelletta sul maresciallo, e la sua assenza verrà motivata al figlioletto come una retorica assenza dovuta ad un viag-