

Prav tam št. 53 z dne 6. III. 1891. — 38. Protokol tržaške policijske direkcije št. 1002, zapis z dne 21. IV. 1891. — 39. Arbeiterzeitung št. 19 z dne 8. V. 1891. — 40. Arbeiterwille št. 11 z dne 10. XII. 1890. — 41. Prav tam št. 9 z dne 6. V. 1891. — 42. Protokol tržaške policijske direkcije 1053, 1068 in 1088 iz 1891. — 43. L'Osservatore triestino št. 106 z dne 12. V. 1891. — 44. Protokol tržaške policijske direkcije št. 25 in 71 iz 1891. — 45. Prav tam št. 1272 iz 1891. — 46. Arhiv (Slov.) št. 1418 in arhiv (Trst) št. 1405 iz 1891. — 47. Arhiv (Trst) št. 1544 iz 1891. — 48. -f- (= R. Drogenik): »Kakov list je bil ‚Ljudski glas‘?« v »Svobodi« I, št. 6 z dne 25. XI. XI. 1896. — 49. Arbeiterzeitung št. 22 z dne 29. V. 1891. — 50. Prav tam št. 27 z dne 5. VII. 1891. — 51. Verhandlungen des zweiten österreichischen sozialdemokratischen Parteitages... zu Wien am 28.—30. VI. 1891, st. 23. — 52. Prav tam str. VIII. — 53. Arbeiterwille št. 11 z dne 5. VI. 1891. — 54. J. Ev. Krek: »Socialni pomenki« v »Dom in svet«

XII/1899, str. 756. — 55. J. Ev. Krek: Socializem, Ljubljana 1901, str. 509—510. — 56. J. Ev. Krek: Socialni pomenki, ibid. str. 757 in J. Ev. Krek: Socializem, 1901, str. 512. — 57. A. Ušeničnik: Sociologija, Ljubljana 1910, str. 324. — 58. »Sodrugom po Slovenskem« v »Zarji« št. 390 z dne 23. IX., v »Rudarju« št. 27 z dne 27. IX. in v »Železničarju« št. 19 z dne 1. X. 1912. — 59. D[mitar] M[ihič] (= Janez Kocmur): »Spomini. Odlomki iz predavanja sodruga M. Čobala...« v »Družinskem koledarju« za leto 1915, str. 113. — 60. I. Prijatelj, Janko Kersnik in njegova doba II-III, Ljubljana 1914, str. 591. — 61. Slovenski Narod št. 96 z dne 26. IV. 1884. — 62. Arbeiterwille št. 4 z dne 21. II. 1894. — 63. Verhandlungen des zweiten... Parteitages... 1891, str. 45. — 64. Prav tam str. 157. — 65. Prav tam str. 95. — 66. Verhandlungen des vierten österreichischen sozialdemokratischen Parteitages... zu Wien vom 25. bis 31. III. 1894, str. 15. — 67. Arhiv (Trst) št. 1995 iz 1893.

## ORIS RAZVOJA POMORSTVA V SLOVENSKEM PRIMORJU

FERDO GESTRIN

V zgodovini pomorstva Slovenskega Primorja moremo do danes razlikovati šest dob: prvo do okoli zadnje četrtine XIII. stoletja, drugo do prve polovice XVII. stoletja, tretjo do konca beneškega pomorskega monopola oziroma do propada Republike, četrto do razpada avstro-ogrske monarhije, nato dobo med obema vojnama in končno šesto, ki se začne po priključitvi Slovenskega Primorja k Jugoslaviji.

Gospodarski razvoj, ki je od začetka X. stoletja dalje pripeljal do nastanka mest, je usmerjal mesta Slovenskega Primorja: Koper, Izola, Piran ter Milje in Trst tudi v pomorstvo. Kljub naraščajoči moči Benetk, ki so ponovno sklepale trgovske in druge, tudi vojaške pogodbe z njimi,<sup>1</sup> se je vendar pomorstvo v teh mestih vso to dobo vsaj deloma še svobodno razvijalo. O tem pričajo tudi trgovske pogodbe, ki so jih vsaj posamezna mesta sklepala z dalmatinskimi in istrskimi (npr. Piran z Dubrovnikom, Splitom, Rovinjem in Benetkami).<sup>2</sup> Pomorska dejavnost je v tem obdobju poleg istrske in dalmatinske obale zajela tudi že vso zahodno obalo Jadranskega morja od Benetk do Taranta.<sup>3</sup>

Proti koncu XIII. stoletja so morala mesta Koper, Izola in Piran priznati beneško nadoblast, poldrugo stoletje pozneje pa tudi Milje (1420). S tem se je za dolga stoletja utrdilo posestno stanje ob morju: omenjena mesta so bila beneška do propada Republike,

a Trst je politično — z nekaj krajšimi časovnimi presledki — pripadal političnim silam v zaledju. Poleg beneškega pomorskega monopola na Jadranskem morju, ki je bilo vse do začetka XVIII. stoletja pravzaprav dominij Beneške republike,<sup>4</sup> je prav to dejstvo odločilno vplivalo na razvoj pomorstva v omenjenih mestih. Kakor drugje so tudi v njih Benečani, bodisi neposredno s svojo politično oblastjo, bodisi z nadzorstvom na morju zavirali razvoj pomorstva in mornarice, a preprečevali tudi gradnjo večjih ladij v njih. Vlogo teh mest kot središč pomorstva so omejili na najmanjšo mero, čeprav je imel Trst v primerjavi z beneškimi istrskimi mesti vendar nekoliko svojstven razvoj. Zaradi tega se v mestih Tržaškega zaliva ni mogla razvijati večja trgovska mornarica. Vendar se npr. v Piranu v letih 1525—1555 omenja 65 bark, med njimi 12 bark istrskega (barcha istriana) in 5 bark gondolskega tipa (barcha gondola), dalje še 12 marcilian in 1 ladja, morša tipa nave; vsega skupaj pa ok. 80 plovnih enot. Največja nosilnost teh ladij, kolikor se le-ta sploh omenja, je bila 20 amfor (t. j. okoli 20—40 t).<sup>5</sup> Prav tako pa tudi ne večja pomorska dejavnost, kar je bilo povsem v nasprotju z vlogo, ki so jo imela v trgovini z zaledjem. Saj je dosegel promet med notranjostjo in temi lukami ob viških v XV. in XVI. stoletju tudi do 200.000 in več tovorov blaga v obeh smereh. A na sam Koper je v istem času odpadlo tudi do polovico vsega

blaga.<sup>6</sup> Seveda pa lahko sledimo v vsem obdobju poskusom teh mest, da bi se v danih okoliščinah afirmirala tudi v pomorski dejavnosti. Pri tem je imel Trst nekoliko prednosti pred mesti slovenske Istre pod beneško oblastjo. Ugodnejše je bilo zanj že dejstvo, da Benečani v njem niso mogli izvajati nadzorstva kakor v svojih pristaniščih. Poleg tega je Trst v svojih stremljenjih po pomorski dejavnosti proti koncu XV. stoletja dobil oporo svojih gospodov Habsburžanov. Pomorske zveze omenjenih mest so zajele v tem obdobju obe obali Jadranskega morja, a Trst, ki je imel vsaj občasno svoje konzule v Anconi in Bariju, pa je segel z njimi celo do Patrasa v Grčiji.<sup>7</sup>

Že od druge polovice XIV. stoletja pa lahko zasledujemo v vsem tem obdobju tudi prizadevanje slovenskega zaledja, da bi se vključilo v pomorsko trgovino in pomorstvo sploh. Vendar je ostajalo vse to v glavnem le pri poskusih, ki beneškega monopola niso mogli prebiti.<sup>8</sup>

V pomorstvu in pomorski trgovini se od XIV. stoletja dalje, potem ko so ohranjeni viri že številni, v teh mestih pojavljajo v tehniki poslovanja vse oblike, kakor jih poznamo v drugih obmorskih mestih v Sredozemlju (komenda, kolegancija, družbe, založništvo v pomorski trgovini, havarija, ladijski deleži — kari itd.). Prav tako pa so v večini teh mest v vsem obdobju obstajale tudi ladjedelnice, a je bila njihova dejavnost omejena, v beneških celo s predpisi, — na gradnjo manjših in popravilo svojih ladij.<sup>9</sup>

Od prve polovice XVII. stoletja, ko je prisilna tržaška pot speljala že večji del poklicne trgovine čez Trst, so se vedno bolj zaostrovali odnosi med Benečani in Habsburžani in se ustvarjali pogoji za dokončni zlom beneške dominacije na Jadranu. Že l. 1701 je v okviru svoje merkantilne politike cesar Leopold I. prepovedal natovarjati v Trstu blago na tuje ladje, če so bile na razpolago tržaške.<sup>10</sup> Dobro poldrugo desetletje pozneje je Karel VI. najprej proglasil svobodno plovo po Jadranu (1717), a dve leti pozneje tudi Trst in Reko za svobodni luki (1719). S proglasitvijo Trsta za svobodno luko, kar so podrobneje določili še l. 1725, so bila vsa druga bližnja pristanišča obsojena, da ostanejo majhna in nepomembna. Poslej se je stanje pomorstva v Tržaškem zalivu hitro spreminjalo v korist Avstrije in Trsta, ki je bil izbran za poglavitni emporij habsburške monarhije, a moč Benetk na morju je naglo padala. Promet se je v Trstu v letih 1753—1780 dvignil od 22.500 na okoli 80.000 ton, a vrednost od 4 milijone na

15 milijonov goldinarjev, kar je predstavljalo četrtno vse zunanje trgovine habsburške monarhije.<sup>11</sup> Nad polovico tega prometa (55 %) je odpadlo na Kranjsko, Koroško, Štajersko. Mesto, ki je po štetju l. 1735 imelo 3865 prebivavcev, celotna občina pa 7250, je konec stoletja imelo okoli 28.000 prebivavcev.

Ob takem razvoju se je pomorstvo v Tržaškem zalivu vedno bolj razvijalo v škodo mest slovenske Istre pod beneško oblastjo. Čeprav so monopolne pravice Benetk na Jadranu vedno bolj slabile, se ta mesta kljub temu niso mogla dvigniti po pomenu kot pomorska središča, četudi so propadanje Republike izrabila za povečano tihotapsko pomorsko trgovino. Niso pa mogla več izrabiti položaja, ki je nastal po l. 1717, ko je bilo beneškega monopola konec, a Avstrija še ni bila tako močna, da bi obvladala pomorstvo na vzhodni obali Jadrana. Izgubila so namreč tedaj, ko se je trgovina iz zaledja preselila na Trst, gospodarsko osnovo za vsako večjo aktivizacijo v pomorstvu in pomorski trgovini in se niso mogla razviti v večja središča pomorstva niti po propadu Republike in politični priključitvi zaledju. Že v tem obdobju so dobila lokalni značaj, ki so ga obdržala do neposredne preteklosti. Po številu prebivavstva stagnirajo in že od tedaj so se gospodarsko vse bolj vezala na Trst in njegovo tržišče.

Tako je torej gospodstvo Benetk, ki so sicer ob višku svoje moči znale pritegniti trgovino iz zaledja v svoja mesta slovenske Istre, vzrok ne le za relativno slabo razvito pomorstvo teh mest vse do njenega propada, temveč tudi za skoraj popolno stagnacijo v naslednjem času do druge svetovne vojne, ko ob Trstu ni bilo več pogojev za rast novih pomorskih središč v njegovi bližini. Tudi avstrijske oblasti, potem ko je bil Trst že izbran za luko zaledja, zanje niso v tem pogledu storile ničesar.

V naslednjem obdobju do propada habsburške monarhije se je Trst vzporedno z gospodarsko rastjo zaledja in s podporo državnih oblasti naglo razvijal v eno največjih luk Sredozemlja, a tudi v veliko industrijsko središče.<sup>12</sup> Edini večji zastoj v tem razvoju je bil čas Ilirskih provinc. Pred prvo svetovno vojno je bilo v Trstu registriranih okoli 700.000 BRT ladij oziroma  $\frac{7}{8}$  celotne tonaže trgovske flote avstrijske polovice monarhije.<sup>13</sup> Celoten (pomorski in železniški) promet je l. 1913 dosegel 6.147.000 ton (v dvajsetih letih XIX. stoletja je znašal 500.000 ton).<sup>14</sup> Ta razvoj se kaže tudi v demografski rasti Trsta: l. 1849 je bilo na ozemlju tržaške občine 82.180 ljudi, a 1910 je imel Trst 229.510

prebivavcev. Večina je živela od prometa in trgovine (39,59 %) ter industrije in obrti (33,55 %).<sup>15</sup>

Pri rasti Trsta v velempo in luko evropskega in svetovnega pomena je pripadla velika vloga tudi njegovemu neposrednemu zaledju oziroma ljudem jugoslovanskega porekla. Po uradni statistiki je bilo l. 1910 v Trstu 56.916 Slovencev, a v resnici jih je bilo še več; vseh Jugoslovancev pa je bilo v mestu tedaj okoli 80.000, ki so bistveno pripomogli k veličini tržaškega pomorstva te dobe. Trst je pritegnil veliko pomorskih podjetnikov in pomorščakov iz Istre in Dalmacije zlasti po krizi jadrnic dolge plovbe. Od vseh v Trstu registriranih ladij pred prvo svetovno vojno je odpadlo na ljudi jugoslovanskega izvora nad 20 % kapitala (italijanski 19,08 %). Slovenski in hrvaški bančni kapital v mestu pa je ob istem času dosegel skoraj polovično višino kapitala italijanskih tržaških bank.<sup>16</sup>

Povsem drugačna je bila usoda mest Slovenskega Primorja od Milj do Pirana. Ostala so zgolj malo pomembna lokalna pristanišča brez večje industrije. Razvijala so se v senci Trsta, zaostajala za njim in se gospodarsko vedno bolj vezala nanj. Njihova pomorska dejavnost je bila omejena na ozko območje, predvsem Istre, in je bila od srede stoletja zlasti povezana s potrebami lastnega gospodarstva. Pred prvo svetovno vojno je v Kopru delovala le ena pomorska družba za obalno plovo s štirimi parniki in 770 BRT. A od vsega prometa v Istri, ki je pred vojno dosegel okoli 885.000 ton, je odpadlo na omenjena mesta le okoli 100.000 ton na leto.<sup>17</sup> Prav tako stanje je bilo z ladjedelništvom v teh mestih, medtem ko se je v Trstu naglo razvijalo in vključilo vanj še Milje in Tržič. Ladjedelnice od Kopra do Pirana, ki so v vsem obdobju gradile le lesene ladje, je prizadel zlasti prehod od jadrnic na parnike. Ostale so ves ta čas v manjših okvirih in delale predvsem za potrebe lesene flote na tem območju.<sup>18</sup> Temu ustrezen je bil demografski razvoj. Medtem ko se je Trst dvignil v velempo, so omenjena mesta ostala majhna in do začetka XX. stoletja so se le sorazmerno malo dvignila nad nekdanji srednjeveški nivo. L. 1910 je imel Koper 8.993, Piran 7.379, Izola 6.101 in Milje 5.434 prebivavcev.<sup>19</sup>

V času med obema vojnama, ko sta po razpadu habsburške monarhije Slovensko Primorje in Istra pripadla Italiji, so se bistveno spremenili pogoji za razvoj pomorstva v mestih Tržaškega zaliva. Posledice novega politično-geografskega stanja je občutil predvsem Trst, ki je bil z novo mejo ločen od

večjega dela nekdanjega svojega naravnega zaledja. V vsem tem obdobju Trst ni dosegel višine pomorskega oziroma celotnega prometa, ki ga je zaznamoval l. 1913 ob svojem višku.<sup>20</sup> Padala je tudi tonaža v njem registriranih ladij trgovske mornarice, ki je po letih 1940/41 znašala le še 375.734 BRT.<sup>21</sup> Tega stanja ni mogla popraviti naraščajoča industrija, podpirana od italijanskih oblasti, da bi umetno pomagali mestu — luki, ki je izgubilo del svoje poglavitne funkcije: biti luka svojega naravnega zaledja.

Pomorstvo in z njim povezana dejavnost v mestih ob slovenski istrski obali v taki situaciji seveda nista mogla bistveno porasti. Vsa skupaj — od Milj do Pirana — niso dosegla več kakor 120.000 ton pomorskega prometa na leto. Pač pa je zelo porasel potniški promet iz teh pristanišč, ki se je usmerjal predvsem v Trst in nazaj, kjer je mnogo ljudi iz območij teh mest dobilo zaposlitev.<sup>22</sup>

Po drugi svetovni vojni, oziroma po l. 1954, ko se je Jugoslaviji priključil večji del Slovenskega Primorja in je Trst z najozjo okolico ostal v Italiji, je razvoj pomorstva dobil bistveno drugačno smer.<sup>23</sup> Tedaj je na mesta od Kopra do Pirana prešla naloga, da prevzamejo funkcije Trsta, kateremu je z novo mejo ostalo od naravnega zaledja v glavnem le staro municipalno ozemlje, ki sega največ do 5 km daleč od morja v notranjost. Ali točneje, Kopru, ki ima v svoji pokrajinski legi najboljše naravne pogoje, je pripadla vloga, da postane luka slovenskega in še širšega jugoslovanskega zaledja, a hkrati tudi tranzitna luka. Z Izolo vred naj postane Koper tudi območje industrije. Ta bo zaposlila višek prebivavstva, kateremu je v prejšnjem obdobju dajal to možnost Trst s svojimi industrijskimi kapacitetami. Piranu z okolico je tudi po tradiciji pripadla vloga središča pomorskih podjetij in institucij ter ladjedelništva.

V Piranu je l. 1954 začelo — po predhodnih manjših — poslovati pomorsko podjetje Splošna plovo, s katero je poslej povezana rast in afirmacija slovenskega pomorstva. Ob ustanovitvi je imela vsega skupaj tri ladje z 12.147, a konec l. 1961 že 16 ladij s 156.466 tonami nosilnosti. Dejavnost je Splošna plovo od obalne in tramperske plovbe razširila že tudi na linijsko plovo (linija Jadran—ZDA—Jadran in linijo okoli sveta v vzhodni smeri) in je v letu 1961 prepepljala že blizu 900.000 ton tovora oziroma opravila 4.200.000 tonskih milj.<sup>24</sup> V novih pogojih je močno napredovalo tudi ladjedelništvo, ki se je sedaj skoncentriralo v Piranu. Iz prejšnje majhne ladjedelnice, ki je gradila le

majhne, večinoma lesene ladje, se je razvilo podjetje s 450 zaposlenimi, ki je usposobljeno za gradnjo železnih ladij vseh vrst do 3000 ton nosilnosti in si je pridobilo naročnike tudi v inozemstvu (Indonezija, Danska, Gvineja).<sup>25</sup> Z rastjo pomorstva je bil tesno povezan tudi nastanek pomorskega šolstva in je v Piranu srednja ter višja pomorska šola.

Gospodarska rast slovenskega in jugoslovenskega zaledja, ki gravitira proti Tržaškemu zalivu, in razvoj pomorstva sta že sama po sebi zahtevala gradnjo luke ob slovenski obali, ki bi lahko sprejemala tudi večje ladje dolge plovbe. To je narekovalo še posebej dejstvo, da je reška luka že dosegla višek svoje zmogljivosti in da narašča tranzitni promet čez severne jugoslovske luke. Zaledje je torej v novi geografsko-politični situaciji zopet prisiljeno graditi novo luko, čeprav si jo je v prejšnjih dobrih dveh stoletjih že postavilo. L. 1957 je bilo ustanovljeno sedanje podjetje Luka Koper, ki mu je pripadla hkrati z vsem luki pripadajočim poslovanjem tudi naloga, da organizira in izvaja gradnjo nove luke. Še istega leta so začeli graditi prvo vez nove luke za oceanske ladje in konec leta 1958 je bil prvi del luke že izročen prometu. Doslej so zgradili že tudi novo vez in v l. 1962 bo sledila še tretja, tako da bo imela luka že okoli 400 metrov operativne obale in nad 100.000 m<sup>2</sup> pokritih in odprtih skladišč.

Z gradnjo te koprskе luke, specializirane po svojih uslugah, je bil storjen še nov, važen korak v razvoju našega pomorskega gospodarstva. Promet, ki ga je bilo l. 1958 za 53.021 ton, se je dvigal tudi po več kakor 100% na leto in je l. 1961 dosegel že 211.245 ton ter naj po planu doseže 400.000 ton v 1965. letu. Nadaljnji dvig luke bo od tedaj dalje močno vezan tudi na predvideno gradnjo železniške zveze Kopra z obstoječim omrežjem.<sup>26</sup>

\*

Še pred nekaj leti je bil Koper nepomembno pristanišče, danes pa se tako naglo razvija, da je že na vidnem mestu med jugoslovenskimi lukami. Z uvedbo linij Splošne plovbe z izhodiščem v Kopru je luka dobila tudi prve redne čezoceanske zveze in se je njeno ime pojavilo na spisku svetovnih pristanišč. V manj kot osmih letih se je torej stanje ob slovenskem Primorju bistveno spremenilo: sedaj je tu močno brodovje, je luka, ki so jo tudi po svetu začeli označevati kot luko bodočnosti, ladjedelnica in vse druge institucije, ki so potrebne pomorski dejavnosti.

## OPOMBE

Kratice: Atti e memorie — Atti e memorie della Società istriana di archeologia e storia patria; PA — V. k. — Mestni arhiv Piran, vice-domske knjige.

1. P. Kandler, C D I — 952 14. jan.; 977 12. okt.; 1145 dec.? F. Kos, Gradivo 2. str. 289 sl., 357 sl.; Gradivo 4, str. 119 sl. Za Trst: M. Kos, Gradivo 5, str. 20 sl., 285 sl., L. Gorlato, Sguardo sulle relazioni commerciali tra l'Istria e Venezia dal X<sup>o</sup> e XIII<sup>o</sup> secolo. Pagine istriane 10 (1959), str. 45 sl. — 2. Prim. V. Foretić, Nekoliko pogleda na pomorsku trgovinu Dubrovnika u srednjem veku. V »Dubrovačko pomorstvo« 1952, str. 118, 126; PA — V. k. 1525/6 f 84', 101', 114, 127, 132; ibidem 1528/9 f 7', 62 65', 156'; ibidem 1535/6 f 74; P. Kandler, o. c. — 1270 17. jul.; Kos, Gradivo 4, str. 396 sl., 5 str. 74; L'Istria 7 (1852), str. 70 sl.; A. Marsich, Effemeridi della città e territorio di Pirano, 1871; P. Kandler, Pirano. Monografia storica, 1879, str. 35 sl.; L. Morteani, Notizie storiche della città Pirano, 1886, str. 104 op. 11. — 3. Prim. 1202 okt. 27, 1202 konec okt. in 1235 avg. 24 — P. Kandler, C D I; Kos, Gradivo 5, str. 20 sl., 25 sl., 285 sl.; L'Istria 7 (1852), str. 70 sl.; L. Gorlato, o. c., str. 47 sl. — 4. Prim. H. Kretschmayr, Geschichte von Venedig 2 (1920), str. 29 sl. — 5. Glej PA — V. k. v letih 1525 do 1555. — 6. F. Gestrin, Trgovina slovenskega zaledja s primorskimi mesti od 15. do konca 16. stoletja. Inavguralna disertacija (rokopis), 1960. — 7. Prim. J. Cavalli, Commercio e vita privata di Trieste nel 1400, 1910, str. 182 sl., 235, 256, 268, 301 sl., 317, 329, 347, 351; Atti e memorie 45 (1935), str. 309 sl., 46 (1954), str. 84, 47 (1955), str. 166 sl.; P. Kandler, Emporio e Portofranco, 20, 25 sl. — 8. J. Cavalli, o. c., str. 86, 289 sl. in 340 sl.; 1510 maj 4 — Hofkammerarchiv, cit. po kartoteki v MA Lj.; J. Žontar, Zgodovina mesta Kranja, 1939, str. 444; 1527 sept., 5 — dec. 31 — DAS F/I 74, štiri-desetninska knjiga 1615; okt. 6 — DAS F 293/c. — 9. Prim. PA 2, zaboje listin — 1441 febr. 9. — 10. Sul commercio di Trieste prima dell'apertura del Porto franco, L'Istria 5 (1850) str. 159 sl., 167 sl., 175 sl.; P. Kandler, Emporio, str. 66. — 11. Triester Welt-Korrespondent, 1781 — po L'Istria 2 (1847), str. 206. — 12. Prim. Il Lloyd Triestino, 1836—1936, 1938. G. Roletto, Il porto di Trieste, 1941; G. Gerolami, Navi e servizi del Lloyd Triestino, 1949; isti, L'Arsenale Triestino, 1953; Oko Trsta, ured. V. Novak in F. Zwitter, 1945. — 13. G. Roletto, Porti, cantieri e navi d'Italia, 1954, str. 467 sl., 535 sl.; isti, o. c., str. 26 sl.; Oko Trsta, str. 88 sl.; Istra i Slovensko Primorje, 1952, str. 105 sl. — 14. Il Lloyd Triestino, str. 7 sl.; G. Roletto, Il porto, tabelle; L. Berce, Budućnost Trsta u svetlu njegove prošlosti, 1946, str. 12. — 15. L'Istria 4 (1849), str. 192; Oko Trsta, str. 123; Istra i Primorje, str. 109. — 16. Annuario marittimo 1859 in 1875, Trieste Lloyd; G. Roletto, Porti, str. 467 sl., 489 sl., 509 sl., 518; isti, Il porto, str. 57 sl.; L. Berce, o. c., str. 12, sl.; Pomorska enciklopedija 4, str. 56; Istra i Primorje, str. 108. — 17. G. Roletto,

Porti, str. 108 sl.; Istra i Primorje, str. 104; Pomorska enciklopedija 4, str. 57. — 18. L'Unione. Cronaca Capodistriana bimensile 3, št. 12 — 1877 marec 25; Zemljiška knjiga Koper — vl. št. 406 k. o. Koper z. t. 1—11 in vl. št. 637 k. o. Koper. — 19. L'Istria 1 (1846), str. 16; Oko Trsta, str. 129. — 20. G. Roletto, Il porto, str. 86, 92 in tabele; isti, Trieste ed i sui problemi, 1952, str. 51 sl.; Oko Trsta, str. 82; L. Berce, o. c. str. 20 sl., 25 sl.; A. Melik, Slovensko Primorje, 1960, str. 108 sl. — 21. Oko Trsta, str. 87. — 22. G. Roletto, Porti, str. 108 sl. — 23. Prim. za Trst G. Barbieri, I porti d'Italia. Memorie di geografia economica

20, 1959, str. 190 sl., 260 sl. — 24. Prim. za vse Arhiv Splošne plovbe — št. 100/62; ibid. — Investicijski načrt; M. Šober, Jugoslavija — pomorska država. Slovenski izseljenski koledar 1962, str. 29 sl. — 25. Arhiv Ladjedelnice Piran — prikaz z dne 26. dec. 1960; podatki zaključka in stanja za leto 1961. Prim. Ladjedelnica Piran — Delo z dne 29. nov. 1961 ter Iz piranske ladjedelnice — Delo z dne 25. jan. 1962. — 26. Bilten OLO Koper, št. 4 z dne sept. 1960 — Razvoj in problemi kopske tovarne luke; V. Mornik, Razvoj pomorstva v Kopru. Jadranski koledar 1962, str. 151 sl.

## MED ZIDANIM MOSTOM IN SISKOM VOZIJO VLAKI ŽE 100 LET

JOZE JENKO

### BRODARJENJE NA SAVI IN KOLPI

V rodovitnem Sremu, ki so ga Rimljani imenovali »Deliciae Romanorum«, je rodilo polje že od nekdaj kljub preprosti obdelavi zemlje dovolj poljskih pridelkov, posebno žita. Vse te pridelke so prevažali po treh rekah: Donavi, Dravi in Savi v razne pokrajine, mesta in luke vse dotlej, dokler ni bila zgrajena železnica od Zemuna do Zidanega mosta. Prvi del proge, t. j. med Zemunom in Siskom so dogotovili od 1882 do 1891 v osmih etapah, medtem ko so dovršili progo Sisak—Zagreb—Zidani most istočasno že 1862. leta.<sup>1</sup> Po prvotnem projektu je bila trasa položena od Zemuna preko Rume, Vinkovcev, Djakova, Požege in Siska, kjer zapusti savski tok ter preide v dolino, oz. strugo reke Kolpe do Karlovca. Od tod je bila nakazana smer na Reko in Senj preko Ogulina. Na omenjenem poteku so predvideli tri odcepne postaje: Rumo za smer Novi Sad, Vinkovci za smer Osijek in Djakovo za smer Brod. Avstrijski cesar je potrdil traso po grofu Villermontu reprezentirani družbi in dovolil opraviti trasiranje, ki je bilo v poldrugoletnem delu v oktobru 1864 gotovo. Takoj nato je vladna komisija pregledala načrtano pot, ki je merila z odcepnimi progami 91.789 milj. Kot izhodna točka obsavske železnice je bil kot glavno zbirno mesto poljedelskih produktov poleg Velike Kikinde, Bečeja, Velikega Bečkereka in Pančeva najvažnejši Zemun. Od tod so prevažali žito po Savi nazgor do Siska in deloma pri ugodnem vodnem stanju po Kolpi celo do Karlovca. To direktno in najkrajšo prevozno pot iz Banata do Siska je prevzela l. 1862 novo zgra-

jena železnica Sisak—Zagreb—Zidani most in v nadaljevanju po takrat že obstoječi dvo-tirni magistrali v Ljubljano in Trst. Od Ljubljane dalje so vozili blago po cesti deloma v severne deloma v druge sosedne pokrajine.<sup>2</sup>

Brodarjenje je bilo po Savi naporno in tudi nevarno. Sicer od Zemuna do Siska ni bilo pogubnih čeri, tolmunov in vrtincev v taki meri kakor npr. pri Belem slapu, v Prusniku in Renkah v gornjem teku, v savski soteski. V navedenih odsekih je vlekel pri srednjem vodnem stanju eno ladjo po en vlak oz. tudi po trije, t. j. 21 parov volov. Na drugih delih, t. j. od Zagorja do Aršlina pa so vlačili ladje po ozki stezi na desnem savskem bregu vlačivci-vlačugarji, 27 po številu, pri močno narasli reki pa tudi do 50 mož. Spričo tega so naši trgovci in tudi vojaška uprava prosili, da se z regulacijo savske struge in s čiščenjem obrežij za vlačilne steze poveča plovnost na hrvaško-ogrskem teritoriju. Zato je vlada 1799. leta dala potreben denar. Tako so med Siskom in Zagrebom natovarjali ladje do tisoč starih stotov in kasneje so tak tovor vozili do obmejnih Jesenic na kranjsko-hrvaški meji. Iz Banata po Savi došle ladje so morale v Sisku tovor, t. j. žito in hrastovino raztovoriti in pretežno deponirati v tamkajšnjih skladiščih, ker so kranjske ladje nosile največ 5—6 tisoč centov, ki so jih s konji vlačili do naselja Rugovice med Siskom in Zagrebom. Tu so blago razložili in do 1000 centov, t. j. 2000 mernikov žita preložili v nove ladje do prej omenjenih Jesenic. Od tod dalje so vlekli kranjske »dombase« z 280 centov teže do Zaloga. Iz vinorodnih slovenskih krajev pa so izvozili dokaj vina.<sup>3</sup>