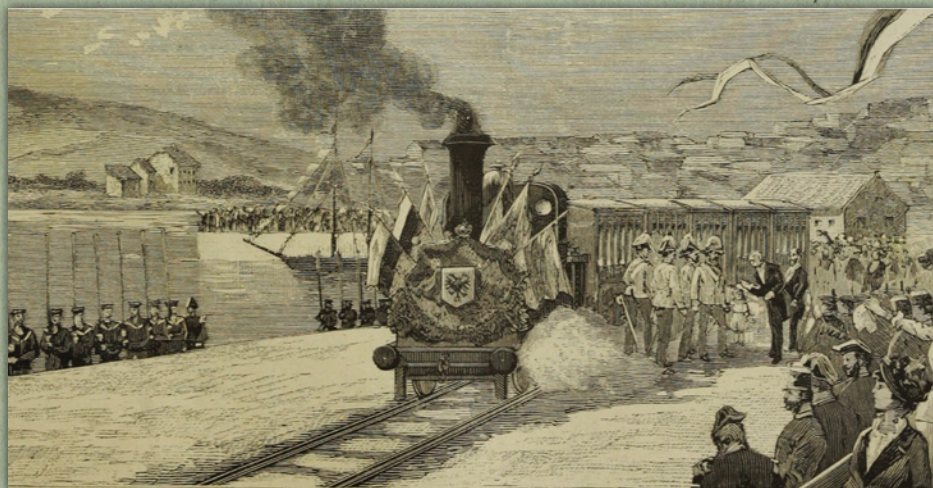


Međunarodni znanstveno-stručni skup
Convegno tecnico-scientifico internazionale
Mednarodna strokovno-znanstvena konferenca
Internationale wissenschaftliche und fachliche Tagung

150.

OBLJETNICA C. KR. ISTARSKE DRŽAVNE ŽELJEZNICE
ANNIVERSARIO DELLA I. R. FERROVIA ISTRIANA DELLO STATO
OBLETNICA C. K. ISTRSKE DRŽAVNE ŽELEZNICE
JUBILÄUM DER K. K. ISTRIANER STAATSBahn



Pula - Pola - Pulj, 18. 9. 2026

Organizacija / Organizzazione:

Društvo za proučavanje i očuvanje pomorskog i kulturno-povijesnoga nasljeđa c. i kr. Mornarice (k. u. k. Marine) „Viribus unitis“ Pula – Pola / Società per lo studio e la tutela del patrimonio marittimo e storico-culturale dell' i. (e) r. Marina „Viribus unitis“ di Pola

Suorganizatori / Co-organizzatori:

Centro di ricerche storiche Rovigno/ Centar za povijesna istraživanja Rovinj;

Državni arhiv u Pazinu;

Società umanistica Histria – Humanistično društvo Histria – Humanističko društvo Histria (Koper / Kopar / Capodistria);

Hrvatsko društvo željezničkih inženjera (Zagreb),

Turistička zajednica grada Pule / Ente per il turismo della Città di Pola

Organizacijski odbor / Comitato organizzatore:

Bruno Dobrić, Sanja Cinkopan Korotaj, Dean Krmac, Raul Marsetič, Mirela Mrak Kliman, Livio Nefat, Tomislav Prpić

Programski odbor / Comitato di programma:

Bruno Dobrić, Dean Krmac, Brigitta Mader, Raul Marsetič, Mirela Mrak Kliman

Potpora / Sostegno: Grad Pula / Città di Pola, Istarska županija, Upravni odjel za kulturu i zavičajnost- / Regione Istriana, Assessorato cultura e territorialità, Ministrstvo za kulturo Republike Slovenije

Ilustracija na naslovnici: Dolazak cara Franje Josipa I. vlakom ispred zgrade Zapovjedništva stožera u Puli 1882. godine. (*Neue Illustirte Zeitung*, Wien)

Immagine di copertina: Arrivo in treno dell'imperatore Francesco Giuseppe I dinanzi all'edificio del quartier generale di Pola nel 1882 (*Neue Illustirte Zeitung*, Wien)

Međunarodni znanstveno-stručni skup
Convegno tecnico-scientifico internazionale
Mednarodna strokovno-znanstvena konferenca
Internationale wissenschaftliche und fachliche Tagung

150.

OBLJETNICA C. KR. ISTARSKE DRŽAVNE ŽELJEZNICE
ANNIVERSARIO DELLA I. R. FERROVIA ISTRIANA DELLO STATO
OBLETNICA C. K. ISTRSKE DRŽAVNE ŽELEZNICE
JUBILÄUM DER K. K. ISTRIANER STAATSBahn

Pula - Pola - Pulj, 18. 9. 2026

Kazalo / Indice

PROGRAM / PROGRAMMA	3
UVODNA RIJEČ/ NOTA INTRODUTTIVA.....	5
SAŽECI / RIASSUNTI	10
BILJEŠKE O SUDIONICIMA / NOTE SUI PARTECIPANTI	28



Josef Löwy (1835. – 1902.): Usjek Proslap (u zaleđu Buzeta) (zbirka Jove Aćimovića, Pazin).

Josef Löwy (1835–1902): Solco di Proslap (alle spalle di Pinguento) (collezione Jovo Aćimović, Pisino).

PROGRAM / PROGRAMMA

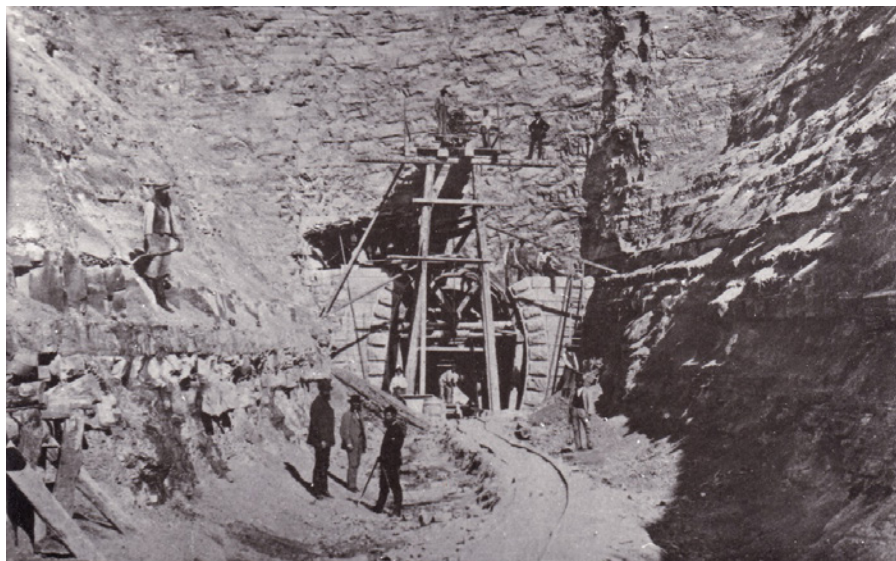


Josef Löwy: Usjek kod Starog Pazina (zbirka Jove Aćimovića, Pazin).

Josef Löwy: Trincea presso Pisinovecchio (collezione Jovo Aćimović, Pisino).

	Coworking Pula, Marka Marulića 5, Pula – Pola – Pulj
11:30	OTVORENJE SKUPA / APERTURA DEL CONVEGNO / OTVORITEV KONFERENCE
11:45	UVODNO PREDAVANJE / RELAZIONE INTRODUTTIVA Harald Fiedler (Wien): <i>The construction of the Imperial-Royal Istrian Railway from the perspective of the Imperial-Royal Navy</i>
12:15	Prva sesija – C. KR. ISTARSKA DRŽAVNA ŽELJEZNICA Prima sessione – I. R. FERROVIA ISTRIANA DELLO STATO Prvi sklop – C. K. ISTRSKA DRŽAVNA ŽELEZNICA Egbert Peinhopf (Leoben): <i>Zur Geschichte der k.k. Istrianer Staatsbahn</i> Josip Orbančić (Ljubljana): <i>Istarski željeznički ipsilon</i> Matija Nežić (Kopar): <i>Matične knjige Bužeštine kao svjedočanstvo o graditeljima pruge Divača - Pula</i> Alida Perkov (Ližnjan): <i>Utjecaj Istarske željeznice na gospodarski preobražaj Istre (1876.–1918.)</i>
13:15	PAUZA / PAUSA / ODMOR
13:30	Druga sesija – OSTALE ISTARKE PRUGE Seconda sessione – ALTRE LINEE FERROVIARIE ISTRIANE Drugi sklop – DRUGE ISTRSKE ŽELEZNIŠKE PROGE Michele Gortan (San Daniele del Friuli): <i>L'Istria sui binari del futuro: la lungimiranza di Luigi Buzzi per la mobilità del Terzo Millennio</i> Jan Cotič, Matej Muženič (Kopar): <i>Željezniška proga Prešnica - Koper v arhivskem gradivu Pokrajinskega arhiva Koper: nova faza prometnega povezovanja severne Istre</i> Tullio Vorano (Labin / Albona): <i>Željeznička pruga Lupoglav - Štalije („Raška pruga“)</i>
14:15	RASPRAVA / DISCUSSIONE / RAZPRAVA

Uvodna riječ / Nota introduttiva



Josef Löwy (1835. – 1902.): Ulaz u tunel kod Boruta (340 m) (zbirka Jove Aćimovića, Pazin).

Josef Löwy (1835–1902): Ingresso in galleria presso Borutto (340 m) (collezione Jovo Aćimović, Pisino).

Carsko-kraljevska Istarska državna željeznica – od zamisli do današnjega stanja

Željezničkom prugom Divača – Pula (s odvojkom Kanfanar – Rovinj) – koja je od 1876. do 1918. djelovala pod nazivom carsko-kraljevska (c. kr.) Istarska državna željeznica (*k.k. Istrianer Staatsbahn*) – Istra je prvi put povezana u željezničku mrežu Habsburške Monarhije, a preko nje i s ostalim dijelovima Europe.

Njezina izgradnja proizišla je iz izbora Pule za glavnu ratnu luku Monarhije, posebno nakon što je izgrađen c. kr. Pomorski arsenal koji su 9. prosinca 1856. svečano otvorili – službeno to je bilo postavljanje kamena temeljca – car Franjo Josip I. i carica Elizabeta.

Nakon revolucionarne pobune u Veneciji 1848. godine, te nakon što se Trst pokazao neprikladnim za novu glavnu ratnu luku, austrijska Ratna mornarica za tu je zadaću odabrala Pulu jer je ona raspolagala prostranom, dubokom, okolnim brežuljcima dobro zaštićenom lukom, koja je bila u stanju smjestiti i opskrbljivati modernu ratnu flotu.

Pomorski arsenal, sastavljen od više proizvodnih radionica s brodogradilištem, ubrzo je izrastao u najveće industrijsko poduzeće u Istri (s više od 2500 zaposlenika početkom 20. st.) i najveće pomorsko vojno-industrijsko poduzeće c. i kr. Mornarice u Monarhiji.

Značajna pobjeda austrijske flote pod vodstvom kontraadmirala W. von Tegetthoffa nad nadmoćnijom talijanskom Ratnom mornaricom u Viškoj bitci 1866. potvrdila je opravdanost izbora Pule za glavnu ratnu luku i važnost Arsenala u kojemu je austrijsko brodogradništvo uspješno popravljeno i opskrbljeno za bitku.

Talijansko-austrijski rat 1866. potvrdio je težnje mlade talijanske mornarice za zaposjedanjem Istre i Dalmacije i austrijskoj Mornarici postavio zadaću zaštite obale Monarhije od neprijatelja smještenoga u neposrednoj blizini – na zapadnome Jadranu. To je podrazumijevalo prometno povezivanje glavne ratne luke Pule s unutrašnjošću Monarhije najsuvremenijim i u slučaju pomorskoga rata najsigurnijim prijevoznim sredstvom – željeznicom. S vojnoga stajališta, ona je bila sredstvo obrane jer su u slučaju pomorskoga napada na Pulu i Trst prijevoz postrojbi i opskrba morskim putom mogli biti zapriječeni. Stoga su novi zapovjednik c. kr. Mornarice W. von Tegetthoff i drugi istaknuti pripadnici c. kr. Mornarice zagovarali hitno državno financiranje željezničke veze Pule sa zaledem, o čemu svjedoče publikacije admirala (1861. bio je lučki admiral u Puli) i političara Bernharda von Wüllerstorff-Urbaira (1816. – 1883.), koji je od 1866. do 1873. snažno zagovarao uspostavu te željezničke veze („dosadašnji izdaci za utvrde i Arsenal (u Puli – op. B.D.) neće donijeti nikakvu korist – te će dijelom biti uzaludni – ako se to mjesto liši najvažnijeg obrambenog sredstva: željeznice.“

Izgrađena u vojno-obrambene svrhe, ova je željeznica ujedno donijela boljitak žiteljima Istre, pogotovo onima iz nerazvijene unutrašnjosti poluotoka, povezujući ih s ostalim di-

jelovima Monarhije i Europe. Obistinila su se predviđanja Wüllerstorff-Urbaira (iz 1866.) da bi Istarska željeznica „također bila od velike ekonomske vrijednosti... za siromašnu Istru.“ Primjer je to kako vojni razlozi mogu pridonijeti razvoju sredina gdje su vojni kontigenti stalno smješteni.

Tijekom Prvoga svjetskog rata željeznicom su u Pulu prevoženi topovi i ostalo naoružanje (čak i dijelovi podmornica) i ostala opskrba flote, te su Pula i istočnojadranska obala obranjene od neprijateljskih napada do kraja rata i sloma Monarhije.

Ta željeznica, kojom nakon stoljeća i pol od njezine izgradnje i dalje prometuju vlakovi, potvrđuje poslovičnu dugovječnost onoga što je izgradila „stara Austrija“, što je posebno razvidno kada se usporedi s poslije izgrađenim, znatno kraćim prugama – lokalnom *Pa-renzanom* (koju je nakon 33 godine prometovanja uklonila fašistička Italija) i jugoslaven-skom *Raškom prugom* (koja je prepuštena propadanju nakon što je malo više od pola stoljeća bila u prometu).

Nakon raspada Jugoslavije ova je željeznica administrativno podijeljena između Slovenije i Hrvatske (kraćim, sjevernim, dijelom u sklopu Slovenskih željeznica (31,2 km), a južnim dijelom u sklopu Hrvatskih željeznica. Danas je ova željeznica – koja je 42 godine (do 1918.) bila strateška os povezujući glavnu ratnu luku Pulu i Istru s njihovim *hinterlandom* – Habsburškom Monarhijom – svedena na lokalnu prugu (Pula – Buzet) bez teretno-ga prometa sa samo dva para prekograničnih vlakova dnevno, pri čemu je Pula samo tijekom ljetne sezone dostupna bez presjedanja na autobus (u Lupoglavu). Željeznički izolirana od ostatka Hrvatske, postala je svojevrsna „otočna pruga“.

Istarska državna željeznica nije samo važan dio industrijske i tehničke baštine već i bitan čimbenik modernizacije Istre i temeljna sastavnica moderne društvene i kulturne povi-jesti Istre (Hrvatske) i južne Slovenije koje bi trebala – kao u vrijeme kada je izgrađena – povezivati, umjesto što ih zatvaraju nacionalne željezničke pruge.

Stoga se prigodom ove važne obljetnice sa zahvalnošću prisjećamo onih koji su zagova-rali njezinu izgradnju i izgradili je.

Bruno Dobrić

La Ferrovia Istriana dello Stato – dall'idea alla situazione odierna

Con la linea ferroviaria Divaccia–Pola (con la diramazione Canfanaro–Rovigno) – che dal 1876 al 1918 operò con la denominazione di Ferrovia Istriana dello Stato (k.k. Istrianer Staatsbahn) – l'Istria venne integrata per la prima volta nella rete ferroviaria della Monarchia asburgica e tramite questa si collegò con le altre regioni d'Europa.

La sua costruzione fu una conseguenza della scelta di Pola come principale porto militare della Monarchia, soprattutto dopo la costruzione dell'Arsenale navale, inaugurato solennemente il 9 dicembre 1856 dall'imperatore Francesco Giuseppe I e dall'imperatrice Elisabetta – ufficialmente con la posa della prima pietra.

Dopo la rivolta rivoluzionaria di Venezia del 1848 e dopo che Trieste si era rivelata inadatta a diventare il nuovo porto militare principale, la Marina da guerra austriaca scelse Pola per tale ruolo, poiché disponeva di un porto ampio e profondo, ben protetto dalle colline circostanti e in grado di accogliere e rifornire una moderna flotta da guerra.

L'Arsenale navale, costituito da numerosi stabilimenti produttivi e dotato di un cantiere navale, divenne ben presto la maggiore impresa industriale dell'Istria (con oltre 2.500 dipendenti all'inizio del XX secolo) e il più grande complesso militare-industriale navale della Marina austro-ungarica.

L'importante vittoria della flotta austriaca, al comando del contrammiraglio W. von Tegetthoff, sulla più imponente Marina da guerra italiana nella battaglia di Lissa del 1866 confermò la validità della scelta di Pola come porto militare principale e l'importanza dell'Arsenale.

La guerra italo-austriaca del 1866 confermò le aspirazioni della giovane Marina italiana a occupare Istria e Dalmazia e impose alla Marina austriaca il compito di proteggere la costa della Monarchia da un nemico situato nelle immediate vicinanze, sulla sponda occidentale dell'Adriatico. Ciò rendeva necessario collegare il principale porto militare di Pola con l'interno della Monarchia mediante il mezzo di trasporto più moderno e, in caso di guerra navale, più sicuro: la ferrovia.

Dal punto di vista militare, essa costituiva uno strumento di difesa, poiché, in caso di un attacco navale contro Pola e Trieste, il trasporto delle truppe e i rifornimenti via mare avrebbero potuto essere ostacolati. Per questo il nuovo comandante della Marina W. von Tegetthoff e altri membri di rilievo della Marina imperiale e reale sostenevano l'urgenza di un finanziamento statale per il collegamento ferroviario di Pola con il suo entroterra. Ne sono testimonianza le pubblicazioni dell'ammiraglio (nel 1861 comandante del porto di Pola) e politico Bernhard von Wüllerstorff-Urbair (1816–1883), che dal 1866 al 1873 sostenne con forza la realizzazione di questo collegamento ferroviario: «...le spese sostenute finora per le

fortificazioni e per l'Arsenale non porteranno alcun beneficio – e in parte saranno vane – se a questo luogo verrà sottratto il più importante mezzo di difesa: la ferrovia».

Costruita per esigenze militari, questa ferrovia portò al contempo benefici agli abitanti dell'Istria, soprattutto a quelli dell'interno meno sviluppato della penisola, collegandoli alle altre parti della Monarchia e dell'Europa. Si avverarono così le previsioni di Wüllerstorf-Urbair (del 1866), secondo cui la ferrovia istriana «...sarebbe stata anche di grande valore economico... per la povera Istria». È un esempio di come le esigenze militari possano contribuire allo sviluppo dei territori nei quali i contingenti militari sono stabilmente stanziati.

Durante la Prima guerra mondiale, venivano trasportati a Pola tramite ferrovia cannoni e altro materiale bellico (persino parti di sottomarini), nonché altri rifornimenti destinati alla flotta. In tal modo, Pola e la costa dell'Adriatico orientale furono difese dagli attacchi nemici fino alla fine della guerra e al crollo della Monarchia.

Questa ferrovia, sulla quale, a un secolo e mezzo dalla sua costruzione, circolano ancora oggi i treni, testimonia la straordinaria durata delle opere realizzate dalla „vecchia Austria“. Ciò risulta particolarmente evidente se la si confronta con le linee, costruite successivamente e di lunghezza assai inferiore: la linea locale «Parenzana» (smantellata dall'Italia fascista dopo 33 anni di servizio) e la linea jugoslava «Raška pruga» (lasciata cadere in rovina dopo essere rimasta in servizio per poco più di mezzo secolo).

Dopo la dissoluzione della Jugoslavia, questa ferrovia fu amministrativamente divisa tra Slovenia e Croazia: il tratto settentrionale, più breve, di 31,2 km, entrò a far parte delle Ferrovie slovene, mentre il tratto meridionale entrò a far parte delle Ferrovie croate.

Oggi questa ferrovia – che per 42 anni, fino al 1918, fu un asse strategico che collegava il principale porto militare di Pola e l'Istria con il loro entroterra e con la Monarchia asburgica – è ridotta a una linea ferroviaria locale (Pola– Pinguente), priva di traffico merci, con appena due coppie di treni transfrontalieri al giorno (via Fiume e con cambio in autobus). Inoltre, Pola è raggiungibile senza cambi (con un trasferimento in autobus a Lupogliano) soltanto durante la stagione estiva. Isolata per ferrovia dal resto della Croazia, è diventata una sorta di «linea ferroviaria insulare».

La Ferrovia statale istriana non è soltanto un'importante componente del patrimonio industriale e tecnico, ma anche un fattore essenziale della modernizzazione dell'Istria e una componente fondamentale della moderna storia sociale e culturale dell'Istria (Croazia) e della Slovenia meridionale. Come al tempo della sua costruzione, essa dovrebbe collegare questi territori, anziché separarli attraverso reti ferroviarie nazionali.

Per questo, in occasione di questo importante anniversario, ricordiamo con gratitudine coloro che ne sostennero la costruzione e coloro che la realizzarono.

SAŽECI / RIASSUNTI

Harald Fiedler (Austrijski državni arhiv / Ratni arhiv, Beč)

Izgradnja istarske željeznice s gledišta carsko-kraljevske Ratne mornarice

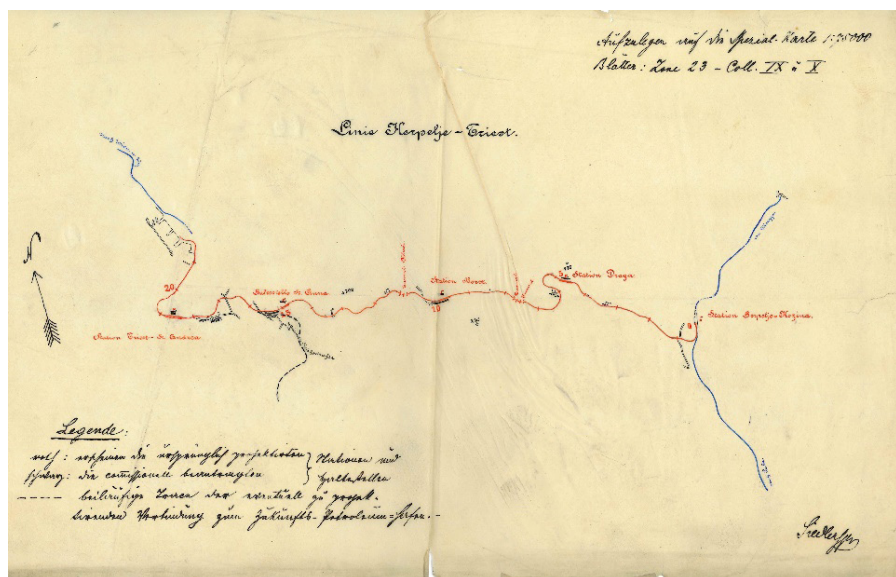
Fond bivše carsko-kraljevske Ratne mornarice u Austrijskome državnom arhivu / Odjelu Ratnoga arhiva nedvojbeno spada među najbogatije fondove pomorskih povijesnih izvora u Europi. Pritom treba odmah napomenuti da fond gotovo isključivo sadrži dokumentaciju nekadašnjega najvišega pomorskog tijela vlasti – Mornaričke sekcije (Ministarstva mornarice). Iako se Habsburška Monarhija može pohvaliti jedva jednim stoljećem pomorske ratne povijesti, ovdje se sakupilo i sačuvalo pravo obilje vrijednih spisa koji, pored ostaloga, informiraju i o važnosti izgradnje carsko-kraljevske Istarske željeznice tijekom sedamdesetih godina devetnaestoga stoljeća.

Premda je premještanje glavne ratne luke Monarhije iz Venecije u Pulu započelo već tijekom pedesetih godina 19. stoljeća, na izgradnju važne željezničke pruge još se dugo moralo čekati. U izlaganju ću se baviti procesom donošenja odgovarajućih odluka iz perspektive carsko-kraljevske Ratne mornarice i važnosti pruge za nju. Zašto je ta izgradnja bila toliko značajna za mornaricu, kojim se sredstvima i inicijativama mornarica služila da bi postigla taj cilj, što nam o tome govore spisi Ratnoga arhiva – ta pitanja čine okosnicu izlaganja.

La costruzione della ferrovia istriana nella prospettiva della Marina imperiale e reale

Il fondo dell'ex Marina imperiale e reale, conservato presso l'Archivio di Stato austriaco / Dipartimento dell'Archivio di guerra, rappresenta senza dubbio una delle più ricche raccolte di fonti storiche di carattere marittimo in Europa. Va precisato che il Fondo contiene quasi esclusivamente la documentazione dell'ex massima autorità navale, ossia la Sezione Navale (Ministero della Marina). Sebbene la Monarchia asburgica abbia avuto poco più di un secolo di storia della guerra navale, in esso si è conservato un patrimonio documentario di straordinaria ricchezza, comprendente numerosi documenti preziosi che, tra l'altro, offrono importanti informazioni sul ruolo e sull'importanza della costruzione della Ferrovia imperiale e reale d'Istria negli anni Settanta del XIX secolo.

Sebbene il trasferimento del principale porto militare della Monarchia da Venezia a Pola fosse già stato avviato negli anni '50 del XIX secolo, la costruzione dell'importante linea ferroviaria si sarebbe fatta attendere ancora a lungo. Nella presente relazione esaminerò il processo decisionale relativo alla costruzione della ferrovia dal punto di vista della Marina imperiale e reale, nonché l'importanza che tale linea rivestiva per le esigenze della Marina. Per quali ragioni la costruzione della ferrovia fosse così importante per la Marina, quali strumenti e iniziative essa avesse adottato per conseguire la realizzazione e che cosa ci rivelino in proposito i documenti dell'Archivio di guerra: sono queste le domande che costituiscono il filo conduttore della presente relazione.



Zamisao o izgradnji pruge od Hrpelja do Trsta ostvarena je tek osamdesetih godina 19. stoljeća. Raspravljalo se o njoj i tijekom sedamdesetih, ali je tada odbacivana zbog visokih troškova (Österreichisches Staatsarchiv/Kriegsarchiv, Wien).

L'idea di costruire una linea ferroviaria da Erpelle a Trieste fu realizzata solo negli anni Ottanta del XIX secolo. Se ne discusse anche durante gli anni Settanta, ma all'epoca venne respinta a causa dei costi elevati (Österreichisches Staatsarchiv/Kriegsarchiv, Wien).

Ich vernünftigen Bin dem eingekauft stand,
 zurückfolgenden Gesetz,
 funktion, betreffend die Herstellung einer Eisenbahn
 von Divakka nach Pola mit einer Abzweigung nach
 Rovigno, im Kaiserthum zur Verfassungsmäßigen
 Befestigung einzubringen.
 Wien 10. Februar 1873.
 Franz Joseph
 Kaiser
 10. Februar 1873
 Kaiser

Potpis i odobrenje cara Franje Josipa I. od 10. veljače 1873. kojima se pravno osnažuje podnošenje zakonskog prijedloga o izgradnji željeznice Carevinskom vijeću (Österreichisches Staatsarchiv/Kriegsarchiv, Wien)

La firma e l'approvazione dell'imperatore Francesco Giuseppe I del 10 febbraio 1873, con le quali si conferiva valore giuridico alla presentazione al Consiglio dell'Impero del progetto di legge per la costruzione della ferrovia (Österreichisches Staatsarchiv/Kriegsarchiv, Wien).

Egbert Peinhopf (Leoben)

O povijesti c. kr. Istarske državne željeznice

Odluka Carevinskoga vijeća o izgradnji željezničke pruge do Pule, glavne ratne luke Habsburške Monarhije, kao i posebnoga odvojka dotad najvažnijega istarskoga lučkoga grada Rovinja, donesena je 30. travnja 1873. Kao što je u tada bilo uobičajeno, i tu su prugu trebali graditi i njome potom upravljati privatni koncesionari, ali je gospodarska kriza koja je izbila u svibnju 1873. sve promijenila. Budući da se nije našao koncesionar, 18. prosinca 1873. izdano je „previšnje odobrenje za gradnju o državnom trošku“.

Pruga duljine 122 km trebala se odvajati od kolodvora Divača na južnoj pruzi Ljubljana – Trst, a od odvojnoga kolodvora Kanfanar trebao se izgraditi 21 km dugačak ogranak pruge do Rovinja.

Gradnja se u sjevernome dijelu pokazala prilično teškom jer Istarska pruga ondje ima obilježja planinske pruge. Glavni je problem ipak bila opskrba vodom na krškome području. Međutim, svi su problemi riješeni te su 20. rujna 1876. otvorene obje pruge.

U početku je u ime države prometom s 10 novonabavljenih lokomotiva upravljalo carsko-kraljevsko povlašteno društvo Južnih željeznica (*Südbahngesellschaft*), ali je država od 1. siječnja 1883. sama preuzela upravljanje prometom.

Iako se broj putnika – osobito nakon dovršetka pruge Hrpelje-Kozina – Trst (1887.) višestruko povećao u odnosu na početne godine, pri čemu je i količina prevezenoga tereta neprestano rasla, Istarska je pruga ostala gubitašem u mreži carsko-kraljevskih Državnih željeznica.

Unatoč tome, Istarska državna željeznica bila je važna prometnica čiji se značaj naročito pokazao tijekom Prvoga svjetskog rata i u danima sloma Habsburške Monarhije.

Sulla storia dell' i.r. Ferrovia Istriana dello Stato

La decisione del Consiglio dell'Impero di costruire una linea ferroviaria fino a Pola, principale porto militare della Monarchia asburgica, nonché una diramazione appositamente destinata a Rovigno, all'epoca il più importante centro portuale dell'Istria, fu presa il 30 aprile 1873. Come era consuetudine all'epoca, anche questa linea avrebbe dovuto essere costruita e successivamente gestita da concessionari privati; tuttavia, la crisi economica scoppiata nel maggio del 1873 cambiò radicalmente la situazione. Non essendo stato possibile trovare un concessionario, il 18 dicembre 1873 fu emanata "l'autorizzazione sovrana alla costruzione a spese dello Stato".

La linea, della lunghezza di 122 km, avrebbe dovuto diramarsi dalla stazione di Divaccia, sulla linea meridionale Lubiana–Trieste, mentre dalla stazione di diramazione di Canfanaro si sarebbe dovuto costruire un raccordo ferroviario di 21 km fino a Rovigno.

La costruzione si rivelò piuttosto impegnativa nella parte settentrionale, dove la Ferrovia istriana presenta le caratteristiche di una linea ferroviaria di montagna. Il problema principale era tuttavia l'approvvigionamento idrico in un territorio carsico. Tutte le difficoltà furono però superate e il 20 settembre 1876 entrambe le linee furono inaugurate.

Inizialmente, per conto dello Stato, il servizio ferroviario con dieci locomotive di nuova acquisizione era gestito dalla Società privilegiata delle Ferrovie meridionali (*Südbahn-gesellschaft*); dal 1° gennaio 1883, tuttavia, lo Stato assunse direttamente la gestione del servizio.

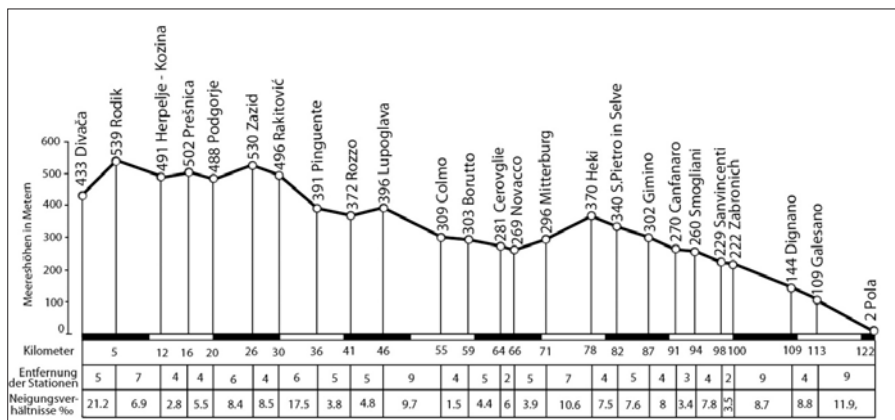
Sebbene il numero dei passeggeri – soprattutto dopo il completamento della linea Erpelle-Cosina–Trieste nel 1887 – fosse aumentato più volte rispetto agli anni iniziali e anche il volume delle merci trasportate fosse costantemente cresciuto, la Ferrovia istriana rimase una delle linee in perdita della rete delle Ferrovie statali imperiali e reali.

Nonostante ciò, la Ferrovia statale istriana dello Stato costituiva un'importante arteria di comunicazione, la cui rilevanza si manifestò in modo particolare durante la Prima guerra mondiale e nei giorni del crollo della Monarchia asburgica.



Nacrt zgrade za prijem gostiju na Željezničkoj postaji u Puli (zbirka E. Peinhopfa).

Progetto dell'edificio di accoglienza degli ospiti presso la stazione ferroviaria di Pola (collezione E. Peinhopf).



Streckenprofil und Entfernung der Hauptstrecke

Profil (nadmorska visina u metrima) i duljina pruge c. kr. Istarske državne željeznice (zbirka E. Peinhopf).

Profilo del tracciato (altitudine in metri) e lunghezza della linea ferroviaria della Ferrovia Istriana dello Stato (collezione E. Peinhopf).



Željeznička postaja u Puli (razglednica F. W. Schrinner, Pola).

Stazione ferroviaria di Pola (cartolina F. W. Schrinner, Pola).

Josip Orbanić (Ljubljana)

Istarski željeznički ipsilon

Istarske željeznice ove godine obilježavaju 150. obljetnicu prometovanja. Desetak godina prije izgradnje pripreman je projekt, diskutirane su razne varijante i interesi koji su s njima bili povezani. U izlaganju su prikazani i razmotreni različiti prijedlozi projektiranih trasa Istarske željeznice od prvih prijedloga do danas, njihove prednosti i slabosti te razlozi zbog čega jesu ili nisu bili realizirani.

Istra kao poluotok ima trokutasti oblik. Na svakome je uglu toga trokuta veći centar, a svi su međusobno povezani različitim ulogama koje su važne za Istru, regiju pa i Europu. Na dnu je Pula, a na vrhu Trst i Rijeka. Povezivanje tih centara kopnenim putom išlo je većinom prometnicama u obliku slova Y. To se je realiziralo modernom autocestom Istarski ipsilon.

I prvi prijedlozi željeznice kroz Istru bili su u tome smislu. Poslije su se predlagale i djelomično realizirale različite varijante koje su jednako tako nalikovale spomenutom Y-konceptu, ponekad i u obrnutome obliku. Naime, treba uzeti u obzir važnost unutarnje Istre, drugih većih gradova na obali, a i povezanost sa Kranjskom (danas Slovenijom) preko koje se kopnom stizalo u Istru.

Izlaganje je podijeljeno po vremenskim periodima od austrijskoga, talijanskoga, jugoslavenskoga i na kraju današnjega hrvatskoga, odnosno slovenskoga, te će biti razmotreni gospodarski, nacionalni, strateški i drugi aspekti koji su utjecali na prijedloge trasa Istarske željeznice.

L'Ipsilon ferroviaria istriana

Quest'anno ricorre il 150° anniversario dell'apertura al traffico delle ferrovie istriane. Già una decina di anni prima della loro costruzione era iniziata l'elaborazione del progetto, nel corso della quale furono discusse diverse varianti e i relativi interessi in gioco. Nella presente relazione vengono presentate e analizzate le diverse proposte di tracciato della Ferrovia istriana, dalle prime ipotesi progettuali fino ai giorni nostri, mettendone in evidenza i vantaggi e gli svantaggi, nonché le ragioni per cui furono o non furono realizzate.

La penisola istriana ha una forma triangolare. A ciascuno dei tre vertici si trova un importante centro urbano, tutti collegati tra loro da diverse funzioni e attività di rilievo per l'Istria, per la regione e persino per l'Europa. Alla base del triangolo si trova Pola, mentre ai vertici settentrionali Trieste e Fiume. Il collegamento terrestre tra questi centri si è sviluppato prevalentemente lungo vie di comunicazione che ricalcavano la forma della

lettera Y. Questo schema ha trovato la sua realizzazione moderna nell'autostrada dell'Ipsilon istriana.

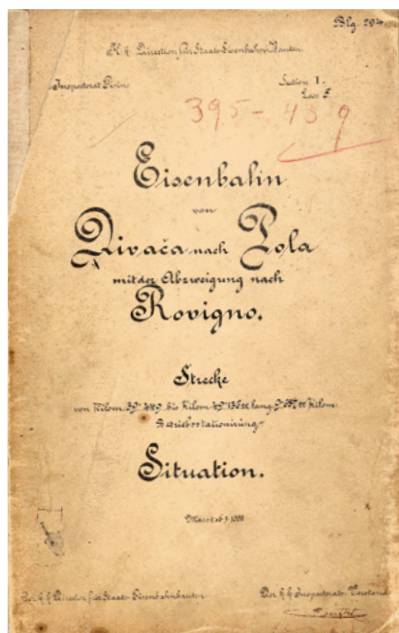
Anche le prime proposte per la costruzione di una ferrovia attraverso l'Istria seguivano questa impostazione. In seguito furono proposte e, in parte, realizzate diverse varianti che riprendevano in modo analogo il concetto dell'ipson, talvolta anche in forma rovesciata. Occorre infatti tenere conto dell'importanza dell'Istria interna, degli altri principali centri costieri, nonché dei collegamenti con la Carniola (l'odierna Slovenia), attraverso la quale si raggiungeva l'Istria via terra.

La relazione è suddivisa in base alle diverse epoche storiche: quella austriaca, quella italiana, quella jugoslava e, infine, quella dell'odierna croata e slovena. Verranno quindi analizzati gli aspetti economici, nazionali, strategici e di altra natura che influenzarono le diverse proposte di tracciato della Ferrovia istriana.



Gustav von Gerstel-Ucken (1839. – 1915.), voditelj gradnje c. kr. Istarske državne željeznice.

Gustav von Gerstel-Ucken (1839-1915), direttore dei lavori dell'i.r. Ferrovia Istriana dello Stato.



Progetto c. kr. Istarske državne željeznice iz 1874.; potpisan je voditelj gradnje Gustav Gerstel.

Progetto dell'i.r. Ferrovia Istriana dello Stato del 1874, siglata dall'ingegnere capo Gustav Gerstel.

Matija Nežić (Humanističko društvo Histria, Koper / Kopar / Capodistria)

Matične knjige Buzeštine kao svjedočanstvo o graditeljima pruge Divača – Pula

Radovi na gradnji pruge do redovnoga puštanja linije u promet trajali su ukupno tisuću i osam kalendarskih dana te su obuhvatili radnu snagu koja se procjenjuje na dvadeset tisuća radnika.

Matične knjige krštenih, vjenčanih i umrlih koje vode župnici bilježe prisutnost uglavnom strane radne snage iz drugih pokrajina Carstva ili Kraljevine Italije. Kroz upise se razaznaju mjesta njihova privremena mjesta stanovanja, vjerojatno radnička naselja koja su nicala uz prugu, njihova zanimanja, ali i nesretni slučajevi. Vidljivo je da radnici nisu dolazili sami već s obiteljima te se mnogi upisi odnose na njihovu djecu. Među zanimanjima je najučestaliji navod *operaius* (radnik), no pronalaze se imena stručnoga kadra poput crtača i inženjera. Istraživanje obuhvaća razdoblje gradnje od 1873. do 1876. godine, ali i razdoblje nakon do pojave prvih zanimanja koji upućuju na redovni rad linije.

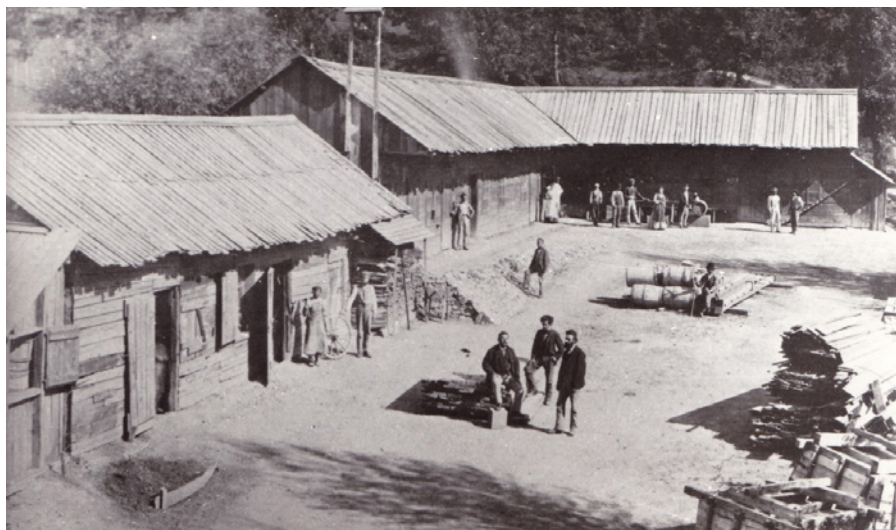
Iako upisi zahvaćaju tek manji udio radnika, pružaju neprocjenjiv uvid u svakodnevni život, strukturu i sudbine anonimnih graditelja koji su sudjelovali u ovome velikom građevinskom pothvatu.

I registri parrocchiali del Pinguentino come testimonianza dei costruttori della ferrovia Divaccia – Pola

I lavori di costruzione della ferrovia, fino alla regolare entrata in servizio della linea, durarono complessivamente mille e otto giorni e coinvolsero circa ventimila operai.

I registri parrocchiali dei battesimi, dei matrimoni e dei decessi, tenuti dai parroci, documentano la presenza soprattutto di manodopera straniera proveniente da altre province dell'Impero o dal Regno d'Italia. Attraverso le registrazioni è possibile individuare i luoghi della loro temporanea residenza, probabilmente insediamenti operai sorti lungo la linea ferroviaria, le loro professioni, ma anche gli incidenti e le morti accidentali. È evidente che gli operai non arrivavano da soli, bensì con le loro famiglie, e molte delle registrazioni riguardano infatti i loro figli. Tra le professioni, la denominazione più frequente è *operaius* (operaio), ma compaiono anche figure specializzate, quali disegnatori e ingegneri. La ricerca prende in esame il periodo della costruzione, dal 1873 al 1876, ma si estende anche agli anni successivi, fino alla comparsa delle prime professioni che attestano l'avvio del regolare servizio ferroviario. Sebbene le registrazioni documentino solo una parte

limitata della manodopera impiegata, esse offrono una testimonianza di inestimabile valore sulla vita quotidiana, sulla struttura sociale e sulle vicende personali degli anonimi costruttori che presero parte a questa grande impresa edilizia.



Barake kod Roča. Snimio J. Löwy (zbirka Jove Aćimovića, Pazin).
Baracche presso Rozzo. Foto J. Löwy (collezione Jovo Aćimović, Pisino).



Detalj usjeka pruge nedaleko od Buzeta, snimio Matija Nežić.
Dettaglio del tratto in trincea della linea ferroviaria nei pressi di Pinguento, foto Matija Nežić.

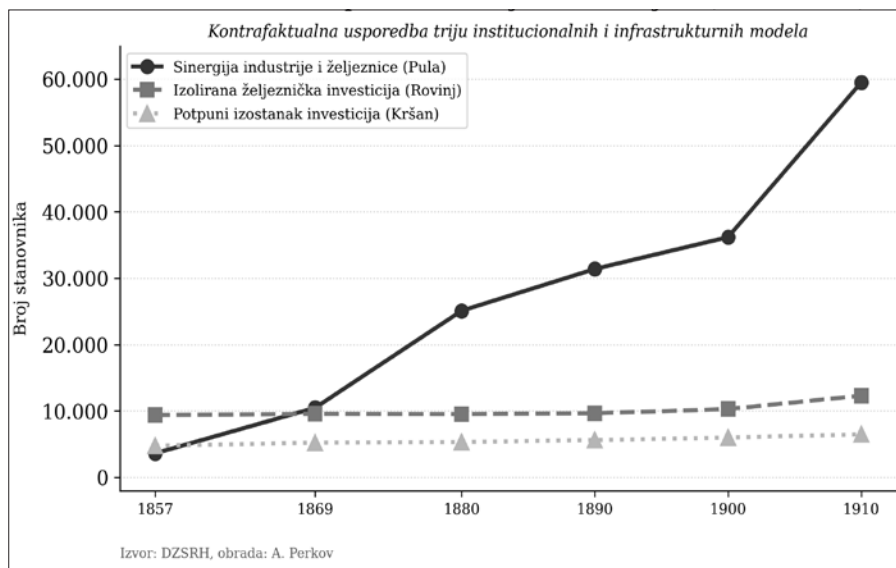
Alida Perkov (Društvo „Viribus unitis“ Pula-Pola)

Utjecaj Istarske željeznice na gospodarski preobražaj Istre (1876. – 1918.)

Istarska državna željeznica korjenito je preobrazila Istru iz izolirane, ruralne periferije u moderno, gospodarski integrirano industrijsko i vojno-pomorsko središte Austro-Ugarske Monarhije. Izgradnja i otvaranje Istarske državne željeznice u rujnu 1876. godine pokrenuli su duboku modernizaciju i gospodarski preobražaj dotada izoliranoga istarskog poluotoka unutar Austro-Ugarske Monarhije. Glavna pruga Divača – Pula s odvojkom Kanfanar – Rovinj primarno je izgrađena radi vojnih i strateških interesa države, točnije radi opskrbe glavne ratne luke u Puli. Unatoč vojnim motivima, pruga je do 1918. godine korjenito promijenila gospodarsku strukturu i društvenu dinamiku regije. Premda je njezina gradnja bila primarno motivirana vojnim i strateškim ciljevima Beča, njezine dugoročne ekonomske i društvene posljedice pokrenule su sveobuhvatnu modernizaciju poluotoka. Ključna varijabla razvoja leži u situaciji gdje se prometno povezivanje kombinira sa strateškim industrijskim ili vojno-industrijskim kompleksima pod pokroviteljstvom državnoga kapitala, dok izostanak obojega jamči ekonomsku i demografsku perifernost.

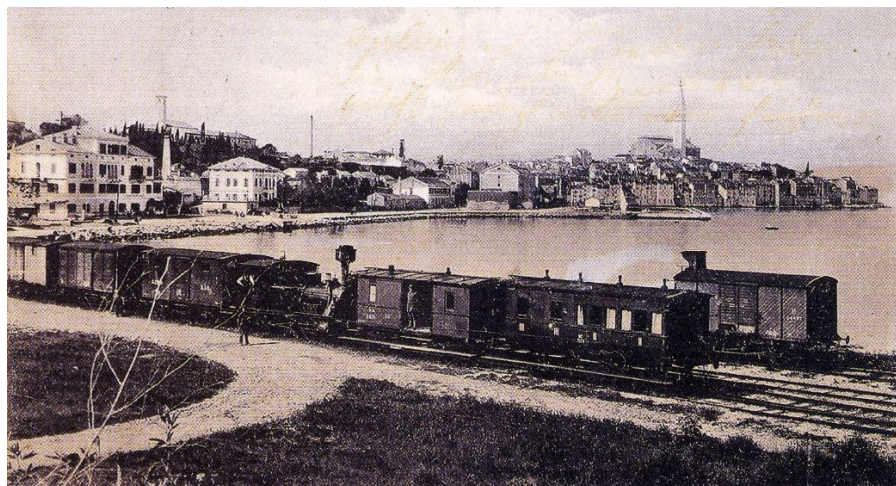
L'impatto della Ferrovia istriana sulla trasformazione economica dell'Istria (1876–1918)

La Ferrovia Istriana dello Stato trasformò radicalmente l'Istria, facendola passare da una periferia rurale e isolata a un moderno centro industriale e militare-marittimo, economicamente integrato nell'Impero austro-ungarico. La costruzione e l'apertura della Ferrovia Istriana dello Stato, nel settembre del 1876, avviarono un profondo processo di modernizzazione e di trasformazione economica della penisola istriana, fino ad allora isolata, all'interno dell'Impero austro-ungarico. La linea principale Divaccia–Pola, con la diramazione Canfanaro–Rovigno, fu costruita principalmente in funzione degli interessi militari e strategici dello Stato, in particolare per assicurare i rifornimenti al principale porto militare di Pola. Nonostante le motivazioni militari, entro il 1918 la ferrovia modificò radicalmente la struttura economica e le dinamiche sociali della regione. Sebbene la sua costruzione fosse stata motivata principalmente dagli obiettivi militari e strategici di Vienna, le sue conseguenze economiche e sociali a lungo termine diedero avvio a un processo di modernizzazione complessiva della penisola. La variabile determinante dello sviluppo è rappresentata dalla combinazione tra la connettività dei trasporti e la presenza di complessi industriali strategici o militari-industriali sostenuti dal capitale statale, mentre l'assenza di entrambi determina la marginalità economica e demografica.



Rast stanovništva prema investicijskim scenarijima (1857.-1910.)

Crescita della popolazione secondo gli scenari di investimento (1857–1910). Confronto controfattuale di tre modelli istituzionali e infrastrutturali



Željeznička postaja u Rovinju (Centro di ricerche storiche Rovigno/ Rovinj).

Stazione ferroviaria di Rovigno (Centro di ricerche storiche Rovigno).

Michele Gortan (San Daniele del Friuli)

Istra na tračnicama budućnosti: dalekovidnost Luigija Buzzija za mobilnost trećega tisućljeća

Sto pedeset godina nakon nastanka istarske željeznice, obilježavanje njezine povijesti podrazumijeva i ponovno otkrivanje vizije onih koji su znali nadilaziti neposredne okolnosti svojega vremena. Među njima posebno mjesto zauzima tršćanski inženjer Luigi Buzzi koji je uvidio da se razvoj infrastrukture ne može temeljiti na apstraktnim ili isključivo geopolitičkim kriterijima, već treba biti usklađen s antropogenim, gospodarskim i demografskim tijekovima određenoga područja, odnosno Istre.

Godine 1891. svojim glasovitim izvješćem o Parenzani Buzzi je artikulirao pristup tzv. *Value Engineering* (inženjerstvu vrijednosti), koji se temelji na optimizaciji troškova, geometrijskoj fleksibilnosti i valorizaciji lokalnih resursa, s ciljem osiguranja održivosti infrastrukturnoga zahvata.

Danas izazovi trećega tisućljeća – ekološka tranzicija, otpornost na klimatske promjene i održivi turizam – nalažu ponovno aktiviranje toga „Buzzijeva pristupa“. Inovacija prekogranične željezničke mreže između Italije, Slovenije i Hrvatske ne treba se temeljiti na jednostavnoj reprodukciji povijesnih infrastrukturnih modela, već na reinterpretaciji njihove temeljne filozofije: intermodalne željeznice besprijekorno integrirane u krajolik¹, zaštićene od hidrogeoloških rizika pažljivom geološkom analizom, kojom upravlja jedinstveno europsko tijelo koje nadilazi nacionalne granice.

Buzzijeva pouka podsjeća nas da održivost infrastrukture proizlazi iz ravnoteže između tehničke preciznosti i društvene koristi – povijesnoga puta koji danas može usmjeriti Istru prema novome razdoblju kohezije i zelene mobilnosti.

L'Istria sui binari del futuro: la lungimiranza di Luigi Buzzi per la mobilità del Terzo Millennio

A 150 anni dalla nascita della ferrovia istriana, celebrare la storia significa riscoprire la visione di chi seppe guardare oltre le contingenze del proprio tempo. Tra questi spicca l'ingegnere triestino Luigi Buzzi che intuì come un'infrastruttura non deve rispondere a logiche astratte o geopolitiche, ma deve seguire i flussi antropici, economici e demografici del territorio, dell'Istria.

1 Doslovno bi bilo *skrojena po mjeri krajolika*, ali čini mi se da znanstvenome stilu više odgovara *besprijekorno integrirane u krajolik*.

Nel 1891, con la sua celebre relazione sulla Parenzana, Buzzi codificò un moderno approccio di Value Engineering: ottimizzazione dei costi, flessibilità geometrica e valorizzazione delle risorse locali per garantire la sostenibilità dell'opera.

Oggi, le sfide del Terzo Millennio – transizione ecologica, resilienza ai cambiamenti climatici e turismo sostenibile – impongono di riattivare quel «metodo Buzzi». Innovare la rete transfrontaliera tra Italia, Slovenia e Croazia non significa replicare il passato, ma attualizzarne la filosofia: una ferrovia intermodale cucita sul territorio, protetta dai rischi idrogeologici grazie a un'attenta analisi geologica, e gestita da un'unica autorità europea oltre i confini nazionali.

La lezione di Buzzi ci ricorda che la sostenibilità di un'infrastruttura nasce dall'equilibrio tra rigore tecnico e utilità sociale: un binario storico che oggi può guidare l'Istria verso una nuova era di coesione e mobilità green.



Od koncesije do mobilnosti budućnosti — Koncept i kreativno vodstvo: Michele Gortan — Slika izrađena uz pomoć umjetne inteligencije (Google Gemini)

Dalla concessione alla mobilità del futuro — Concept e direzione creativa di Michele Gortan - Immagine realizzata con l'ausilio di intelligenza artificiale (Google Gemini).

Jan Cotič, Matej Muženič (Pokrajinski arhiv Koper / Koper / Capodistria)

Željeznička pruga Prešnica – Koper u arhivskome gradivu Pokrajinskog arhiva Koper: nova faza prometnoga povezivanja sjeverne Istre

Izlaganje će predstaviti arhivsko gradivo povezano s izgradnjom i značenjem željezničke pruge Prešnica – Koper, otvorene 2. prosinca 1967., kao važne prometne i infrastrukturne veze sjeverne Istre sa sjevernojadranskim prostorom. Tema će biti smještena u širi povijesni okvir prometne povezanosti Kopra, pri čemu će uskotračna pruga Trst – Poreč biti spomenuta samo kao dio ranijih željezničkih mreža, ali za kasnije povezivanje Kopra sa slovenskom željezničkom mrežom nedostatan okvir. Središnji naglasak bit će stavljen na poslijeratna nastojanja za neposredno povezivanje Kopra s unutrašnjošću i prugom Divača – Pula. Posebna će pozornost biti posvećena arhivskim izvorima koji se čuvaju u više fondova Pokrajinskog arhiva Koper, među kojima se nalaze pisana dokumentacija, tehničko i upravno gradivo te bogat fotografski materijal.

Na temelju odabranih dokumenata i fotografija bit će prikazani planiranje različitih trasa, priključivanje na prugu Divača – Pula te uloga nove pruge u razvoju Kopra i Luke Koper. Izlaganje će istodobno upozoriti na važnost arhivskoga gradiva za proučavanje željezničke i industrijske baštine jer dokumenti ne svjedoče samo o tehničkoj izvedbi pruge nego i o širim društvenim, gospodarskim i prostornim promjenama koje je željeznička infrastruktura donijela regiji.

La linea ferroviaria Brenza–Capodistria nei fondi dell'Archivio regionale di Capodistria: una nuova fase del collegamento ferroviario dell'Istria settentrionale

La relazione presenterà le fonti archivistiche relative alla costruzione e al ruolo della linea ferroviaria Brenza–Capodistria, inaugurata il 2 dicembre 1967, quale importante infrastruttura di collegamento tra l'Istria settentrionale e l'area dell'Alto Adriatico. Il tema sarà inserito in un quadro storico più ampio dei collegamenti di Capodistria, nel quale la ferrovia a scartamento ridotto Trieste–Parenzo sarà menzionata esclusivamente come precedente storico, ma non sufficiente a garantire, in seguito, il collegamento di Capodistria con la rete ferroviaria slovena. Particolare attenzione sarà dedicata agli sforzi del dopoguerra volti a collegare direttamente Capodistria con l'entroterra e con la linea Divaccia–Pola. Un'attenzione specifica sarà inoltre riservata alle fonti archivistiche conser-

vate in diversi fondi dell'Archivio regionale di Capodistria, tra cui documentazione scritta, materiale tecnico e amministrativo, nonché un ricco patrimonio fotografico.

Sulla base di una selezione di documenti e fotografie, saranno illustrati la progettazione di diversi tracciati, il raccordo con la linea Divaccia–Pola e il ruolo della nuova ferrovia nello sviluppo di Capodistria e del Porto di Capodistria. La relazione intende inoltre sottolineare l'importanza della documentazione archivistica per lo studio del patrimonio ferroviario e industriale, poiché i documenti non testimoniano soltanto la realizzazione tecnica della linea, ma anche i più ampi cambiamenti sociali, economici e territoriali che l'infrastruttura ferroviaria comportò per la regione.



Polaganje završne dionice kolosijeka kod Kopra nakon dovršetka željezničke veze Kopar – Prešnica. La posa dell'ultimo tratto del binario nei pressi di Capodistria, dopo il completamento del collegamento ferroviario Capodistria – Brenza.



Željeznički vagoni u Luci Kopar tijekom pretovara tereta.

I vagoni ferroviari nel porto di Capodistria durante le operazioni di trasbordo delle merci.

Tullio Vorano (Labin)

Željeznička pruga Lupoglav – Štalije (‘Raška pruga’)

U uvodnome se dijelu autor osvrće na izgradnju i modernizaciju rudničke pruge Krapan – Štalije, koja je potom produžena do Bršice. Potom prikazuje arhivsko gradivo iz Državnog arhiva u Pazinu koje se odnosi na izgradnju pruge Lupoglav – Štalije.

Nakon Drugoga svjetskog rata jugoslavenske vlasti pridavale su veliki značaj ugljenu u izgradnji zemlje pa su trebale to gorivo u unutrašnjosti države. Stoga su 1948. organizirale izgradnju pruge normalnoga kolosijeka dužine 53 km od separacije Štalije do željezničkoga čvora Lupoglav. Izgradnja je započela u svibnju 1948. iz Raše, a dovršena je 20. prosinca 1951. Pri izgradnji su „korišteni“ talijanski, austrijski i njemački ratni zarobljenici te domaće „dobrovoljne“ omladinske brigade.

Tek je 29. studenoga 1959. započeo putnički prijevoz, no u slabo naseljenom području, putnički je promet bio vrlo malo korišten. Godine 1960. zbog jeftine nafte, ugljen je dospio u krizu, tako da je i teretni promet znatno opao. Inače, nikad nije ostvaren zacrtani plan od prijevoza 800.000 tona ugljena godišnje. Na temelju odluke HŽ-a od 28.12.2008. pruga je privremeno zatvorena zbog udara izazvanoga kišom.

Arhivsko gradivo fonda *Željeznice u Istri 1871/1978* iz Državnog arhiva u Pazinu odnosi se na izvlaštenje kuća u Kožljaku iz 1948. koje je valjalo srušiti jer su se nalazile na trasi buduće pruge. Drugi dokument iz 1954. svjedoči o ugroženosti dovršene pruge zbog povremenih bujica s područja Kožljaka i Šušnjevice. Pregled završava aktualnim stanjem pruge.

La linea ferroviaria Lupogliano–Stallie („Ferrovie di Arsia“)

Nella parte introduttiva l'autore ripercorre la costruzione e la modernizzazione della linea ferroviaria mineraria Carpano–Stallie, successivamente prolungata fino a Valpidocchio (Valdivagna). Presenta quindi la documentazione conservata presso l'Archivio di Stato di Pisino relativa alla costruzione della linea ferroviaria Lupogliano–Stallie.

Dopo la Seconda guerra mondiale, le autorità jugoslave attribuirono grande importanza al carbone nel processo di ricostruzione e industrializzazione del Paese, rendendone quindi necessaria la disponibilità nelle regioni interne dello Stato. Nel 1948 organizzarono quindi la costruzione di una linea a scartamento ordinario, lunga 53 km, dalla sepa-

razione di Stallie al nodo ferroviario di Lupogliano. I lavori iniziarono nel maggio 1948, partendo da Arsia, e furono ultimati il 20 dicembre 1951. Per la costruzione furono impiegati prigionieri di guerra italiani, austriaci e tedeschi, nonché le cosiddette “brigade giovanili volontarie” locali. Il trasporto passeggeri ebbe inizio soltanto il 29 novembre 1959; tuttavia, trattandosi di un’area scarsamente popolata, il traffico passeggeri rimase scarsamente utilizzato. Nel 1960, a causa del basso prezzo del petrolio, il settore del carbone entrò in crisi e, di conseguenza, anche il traffico merci diminuì notevolmente. Non fu mai raggiunto, del resto, l’obiettivo previsto di trasportare 800.000 tonnellate di carbone all’anno.

In base alla decisione delle Ferrovie croate del 28.12.2008 la linea è provvisoriamente chiusa a causa di una frana.

Nel fondo “Ferrovie in Istria 1871/1978” dell’Archivio di Stato di Pisino è conservato materiale relativo all’espropriazione, avvenuta nel 1948, di alcune case a Cosliacco, che dovettero essere demolite perché situate lungo il tracciato della futura linea ferroviaria. Un secondo documento, del 1954, testimonia i rischi cui era esposta la linea, ormai completata, a causa delle periodiche piene dei torrenti provenienti dall’area di Cosliacco e Valdarsa. La rassegna si conclude con una panoramica sullo stato attuale della linea.



Rudnik u Krapnu u razdoblju između dva svjetska rata. Lijevo je parna lokomotiva (zbirka E. Peinhopfa). La miniera di Carpano (Krapan) nel periodo tra le due guerre mondiali. A sinistra, una locomotiva a vapore (collezione E. Peinhopf).

BILJEŠKE O SUDIONICIMA / NOTE SUI PARTECIPANTI

Harald Fiedler rođen je u Beču 1980. godine. Ondje je studirao povijest, specijaliziravši se za povijest Habsburške Monarhije i Austrije od 1848. godine nadalje. Godine 2018. dodijeljena mu je akademska nagrada „Leopold Kunschak” za disertaciju pod naslovom *Političke posljedice Ženevske financijske sanacije iz razdoblja 1924. – 1926.*. Trenutačno obnaša dužnost referenta arhivskoga fonda (zbirke) carske (i) kraljevske Ratne mornarice pri Austrijskome državnom arhivu (Odjelu Ratni arhiv) te se bavi znanstvenim istraživanjem i predaje o austrijskoj Ratnoj mornarici, odnosno austrijskoj povijesti do kraja Prve Republike.

Harald Fiedler è nato a Vienna nel 1980, dove ha studiato storia, specializzandosi nella storia della Monarchia asburgica e dell'Austria dal 1848 in poi. Nel 2018 gli è stato conferito il premio accademico «Leopold Kunschak» per la dissertazione dal titolo «Le conseguenze politiche del risanamento finanziario di Ginevra del periodo 1924–1926». Attualmente ricopre l'incarico di responsabile del fondo archivistico (collezione) della Marina imperiale e reale presso l'Archivio austriaco di Stato (Dipartimento dell'Archivio di guerra) e si occupa di ricerca scientifica e di attività didattica sulla Marina da guerra austriaca, nonché sulla storia austriaca fino alla fine della Prima Repubblica.

Egbert Peinhopf rodio se 1954. godine u mjestu Bruck an der Mur, gdje je pohađao i srednju školu. Nakon završetka učiteljskoga studija na Pedagoškoj akademiji u Grazu bio je predmetni nastavnik u osnovnoj školi. Njegova ljubav prema Istri i zanimanje za željeznice rezultirali su 2017. godine objavljivanjem knjige *Eisenbahnen in Istrien – einst und heute* (Željeznice u Istri – nekoć i danas) i fotomonografije *Eisenbahn-Impressionen aus Istrien* (Željeznički dojmovi iz Istre). Godine 2022. objavio je tematski obuhvatnije djelo: *Als Istrien noch bei Österreich war* (Kad je Istra još bila dio Austrije).

Egbert Peinhopf è nato nel 1954 a Bruck an der Mur, dove ha frequentato anche la scuola superiore. Dopo aver completato gli studi per diventare insegnante presso l'Accademia pedagogica di Graz, ha lavorato come docente di materia nella scuola primaria. Il suo amore per l'Istria e il suo interesse per le ferrovie hanno portato, nel 2017, alla pubblicazione del libro «Eisenbahnen in Istrien – einst und heute» («Le ferrovie in Istria – ieri e oggi») e della fotomonografia «Eisenbahn-Impressionen aus Istrien» («Impressioni ferroviarie dall'Istria»). Nel 2022 ha pubblicato un'opera tematicamente più ampia: «Als Istrien noch bei Österreich war» («Quando l'Istria faceva ancora parte dell'Austria»).

Josip Orbanić rođen je 1950. u Dolenjim Pucićima, Žminj. Elektroinženjer je i doktor poslovnih znanosti na području logistike i sutava kvalitete. Radio je za Jugoslavenske željeznice (na području Istre) i Slovenske željeznice te je predavao na Fakultetu za logistiku Sveučilišta u Mariboru. Njegov

istraživački rad obuhvaća različita područja prometa i logistike, uključujući željeznice u Istri, o kojima je objavio nekoliko knjiga te znanstvene, stručne i popularne članke.

Josip Orbanić è nato nel 1950 a Dolenji Pucići, presso Gimino. È ingegnere elettronico e dottore in scienze economiche e aziendali, con specializzazione nel campo della logistica e dei sistemi di qualità. Ha lavorato per le Ferrovie Jugoslave (nell'area dell'Istria) e per le Ferrovie Slovene, oltre ad aver insegnato presso la Facoltà di Logistica dell'Università di Maribor. La sua attività di ricerca comprende diversi ambiti dei trasporti e della logistica, come le ferrovie in Istria, alle quali ha dedicato diversi libri e numerosi articoli scientifici, professionali e divulgativi.

Matija Nežić (Kopar, 1985.), voditelj je kulturno umjetničkih aktivnosti i projekata pri Pučkome otvorenom učilištu „A. Vivoda“ u Buzetu. Aktivan je na području zaštite kulturno-povijesnih spomenika Buzeštine i istraživač je lokalne povijesti. Predsjednik je Katedre Čakavskoga sabora Buzet te član Humanističkoga društva Histria iz Kopra.

Matija Nežić (Capodistria, 1985) è responsabile delle attività e dei progetti culturali e artistici presso l'Università popolare aperta “A. Vivoda” di Pinguento. È attivo nel campo della tutela dei monumenti storico-culturali del territorio di Pinguento ed è ricercatore di storia locale. È presidente della Cattedra del Sabor ciacavo di Pinguento e membro della Società umanistica Histria di Capodistria.

Alida Perkov znanstvenica je i autorica čije je područje interesa ekonomska i društvena povijest Istre, s posebnim naglaskom na gospodarski razvoj, industrijalizaciju, promet te društvene i gospodarske procese u razdoblju Habsburške Monarhije. Autorica je brojnih znanstvenih i stručnih radova te monografija posvećenih povijesti Istre i Pule. Osnivačica je i predsjednica udruge Kaiserball Pula i organizacije BPW Pula.

Alida Perkov è una scienziata e autrice il cui ambito di interesse riguarda la storia economica e sociale dell'Istria, con particolare attenzione allo sviluppo economico, all'industrializzazione, ai trasporti e ai processi sociali ed economici nel periodo della Monarchia asburgica. È autrice di numerosi pubblicazioni scientifiche e specialistiche e di monografie dedicate alla storia dell'Istria e di Pola. È fondatrice e presidente dell'associazione Kaiserball Pula e dell'organizzazione BPW Pula.

Michele Gortan arhitekt je i umjetnik, diplomirao na IUAV-u u Veneciji, gdje djeluje kao suradnik u nastavi na području restauriranja (ICAR 19). Samostalnu arhitektonsku praksu vodi u San Daniele del Friuliju, a njegov je profesionalni i umjetnički rad usmjeren na dijalog između arhitektonskoga djela i njegova povijesnoga, društvenoga i kulturnoga konteksta. Od 2013. do 2022. godine bio je predsjednik Centra za friulske plastične umjetnosti (Centro Friulano Arti Plastiche) u Udinama.

Idejni je začetnik i kustos projekta Agenda 2030 ART, projekta javne umjetnosti usmjerenoga na promicanje 17 ciljeva održivoga razvoja. Projekt je predstavljen na Bijenalu javnoga prostora u Rimu 2017. i 2019. godine, a 2018. godine dobio je oznaku Europske godine kulturne baštine. Autor je i istraživačke monografije nastale na temelju višegodišnjega istraživanja arhivske građe u Trstu i Beču, kojim su ponovno otkrivena imena arhitekata i projektanata zaslužnih za projektiranje Stare luke u Trstu.

Michele Gortan è architetto e artista, laureato allo IUAV di Venezia, dove è Cultore della Materia in Restauro (ICAR 19); esercita la libera professione a San Daniele del Friuli, con un lavoro incentrato sul dialogo tra l'opera architettonica e il suo contesto storico, sociale e culturale. Ha ricoperto la carica di Presidente del Centro Friulano Arti Plastiche di Udine dal 2013 al 2022 ed è ideatore e curatore di Agenda 2030 ART, progetto di arte pubblica per la promozione dei 17 Obiettivi per lo Sviluppo Sostenibile, presentato alla Biennale dello Spazio Pubblico di Roma (2017 e 2019) e insignito del Label dell'Anno europeo del Patrimonio culturale 2018. È inoltre autore di un volume di ricerca frutto di anni di studio negli archivi di Trieste e Vienna, che ha riportato alla luce i nomi dei progettisti del Porto Vecchio di Trieste.

Jan Cotič je arheolog i arhivist u Pokrajinskome arhivu u Kopru gdje radi na sređivanju, popisivanju, digitalizaciji i predstavljanju arhivskoga gradiva – posebice gradiva s područja uprave do 1945. godine, povelja te obiteljskih i crkvenih fondova i zbirki. Sudjeluje u projektima s područja očuvanja, istraživanja i promicanja kulturne baštine te vodi edukativne radionice i stručna vodstva po Arhivu. Prvenstveno istražuje lokalnu povijest sjeverne Istre i njezina zaleđa. Uz profesionalni rad, polaznik je doktorskoga studija povijesti na Fakultetu humanističkih znanosti Univerze na Primorskem u Kopru.

Jan Cotič, archeologo di formazione, lavora in qualità di archivista presso l'Archivio regionale di Capodistria dove ordina, cataloga, digitalizza e valorizza il materiale archivistico, in particolare i documenti amministrativi anteriori al 1945, nonché gli atti e i fondi e le collezioni di famiglie ed enti ecclesiastici. Partecipa a progetti dedicati alla conservazione, alla ricerca e alla promozione del patrimonio culturale e conduce laboratori didattici e visite guidate. La sua ricerca si concentra principalmente sulla storia locale dell'Istria settentrionale e del suo entroterra. Parallelamente all'attività professionale è dottorando in storia presso la Facoltà di studi umanistici dell'Università del Litorale a Capodistria.

Matej Muženič diplomirao je povijest na Fakultetu za humanističke znanosti u Kopru (Univerza na Primorskem) 2009. godine. Od 2015. godine zaposlen je u Regionalnome arhivu u Kopru, gdje je odgovoran za arhivsko gradivo odjela u Piranu. Od 2018. godine nadležan je i za gradivo s područja zdravstva i socijalne skrbi. Član je Arhivskoga društva Slovenije, a od 2020. do 2022. bio je njegov predsjednik. Sudjeluje u raznim projektima promicanja arhivskoga gradiva, mentorira studente, vodi radionice i predstavlja arhivsko gradivo organiziranim skupinama te sudjeluje na raznim seminarima, radionicama i predavanjima.

.....

Matej Muženič si è laureato in Storia presso la Facoltà di studi umanistici di Capodistria (Università del Litorale) nel 2009. Dal 2015 lavora presso l'Archivio regionale di Capodistria, dove è responsabile della documentazione della sede dislocata di Pirano. Dal 2018 è responsabile anche della documentazione relativa alla sanità e all'assistenza sociale. È membro della Società archivistica slovena, di cui è stato presidente nel biennio 2020-2022. Partecipa a diversi progetti di valorizzazione del patrimonio archivistico, assiste studenti, conduce laboratori, illustra i fondi archivistici a gruppi organizzati e prende parte a seminari, workshop e conferenze.

Tullio Vorano rođen je u Labinu 1946. U Zagrebu je diplomirao studij povijesti i povijest umjetnosti. Od 1969. do 2011. upravljao je Narodnim muzejom Labin. S područja zavičajne povijesne tematike objavio je šest autorskih knjiga, dvije koautorske i pet uredničkih.

Tullio Vorano è nato ad Albona nel 1946. A Zagabria ha conseguito la laurea in Storia e Storia dell'arte. Dal 1969 al 2011 ha diretto il Museo popolare di Albona. Nell'ambito della storia locale ha pubblicato sei libri come autore, due in collaborazione con altri autori e cinque volumi in qualità di curatore editoriale.

Organizacija / Organizzazione:



Suorganizatori / Co-organizzatori:



DRŽAVNI
ARHIV
U PAZINU



CENTRO DI
RICERCHE
STORICHE
• ROVIGNO

CENTAR ZA
POVLJESNA
ISTRAŽIVANJA
• ROVINJ



Potpورا / Sostegno:



Upravni odjel za
kulturu i razvijajnost
Assessorato cultura
e territorialità



REPUBLIKA SLOVENIJA
MINISTRSTVO ZA KULTURO

Historia Histriae maritima

Odgovorni urednik / Redattore responsabile: **Bruno Dobrić**

Urednički odbor / Comitato di redazione: **Bruno Dobrić, Dean Krmac, Livio Nefat**

Uredio / A cura di: **Bruno Dobrić**

Lektura (hrvatski) i prijevod (talijanski) / Revisione (croato) e traduzione (italiano):
Vanesa Vitković Marčeta

Prijevod s njemačkog / Traduzione dal tedesco: **Milan Soklić**

Godina izdanja / Anno di pubblicazione: **2026.**

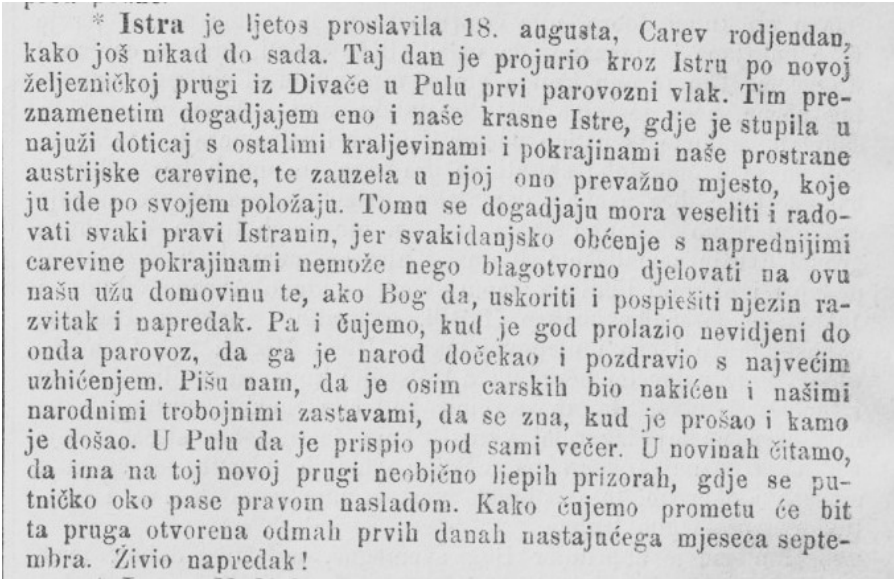
Naklada / Tiratura: **50**

Grafička priprema, oblikovanje i prijelom / Progetto grafico: **Ivić Design**

Tisak: „**Josip Turčinović**“ d.o.o., Pazin

© **Društvo za proučavanje i očuvanje pomorskog i kulturno-povijesnoga nasljeđa
c. i kr. Mornarice (k. u. k. Marine) “Viribus unitis” Pula – Pola**

www.viribus-unitis.hr



* Istra je ljetos proslavila 18. augusta, Carev rođendan, kako još nikad do sada. Taj dan je projurio kroz Istru po novoj željezničkoj prugi iz Divače u Pulu prvi parovozni vlak. Tim preznamenetim događajem eno i naše krasne Istre, gdje je stupila u najuži doticaj s ostalimi kraljevinami i pokrajinami naše prostrane austrijske carevine, te zauzela u njoj ono prevažno mjesto, koje ju ide po svojem položaju. Tomu se događaju mora veseliti i radovati svaki pravi Istranin, jer svakidansko obćenje s naprednijimi carevine pokrajinami nemože nego blagotvorno djelovati na ovu našu užu domovinu te, ako Bog da, uskoriti i pospiesiti njezin razvitak i napredak. Pa i čujemo, kud je god prolazio nevidjeni do onda parovoz, da ga je narod dočekao i pozdravio s najvećim uzhićenjem. Pišu nam, da je osim carskih bio nakićen i našimi narodnimi trobojnim zastavami, da se zna, kud je prošao i kamo je došao. U Pulu da je prispio pod sami večer. U novinah čitamo, da ima na toj novoj prugi neobično liepih prizorah, gdje se putničko oko pase pravom nasladom. Kako čujemo prometu će bita pruga otvorena odmah prvih danah nastajućega mjeseca septembra. Živio napredak!

Vijest o prvome vlaku koji je 18. kolovoza 1876. Istarskom državnom željeznicom stigao u Pulu. *Naša sloga*, 1. rujna 1876.

La notizia del primo treno che il 18 agosto 1876 arrivò a Pola con la Ferrovia Istriana dello Stato, pubblicata sul giornale *Naša sloga* il 1° settembre 1876.



Trasa carsko-kraljevske Istarske državne željeznice u svojem konačno izvedenom obliku, prikazana na željezničkoj karti koju je 1876./1877. izdalo Ministarstvo trgovine (Österreichisches Staatsarchiv/Kriegsarchiv, Wien).

Il tracciato della Ferrovia Istriana dello Stato nella sua forma definitiva, raffigurato sulla mappa delle ferrovie pubblicata nel 1876/1877 dal Ministero del Commercio (Österreichisches Staatsarchiv/Kriegsarchiv, Wien)