

ido Zbornik radova s interdisciplinarnog znanstveno-stručnog
skupa s međunarodnim sudjelovanjem

Riječki identitet: gospodarski, povijesni, jezični i
kulturni odjeci povodom 150. obljetnice
izgradnje željezničkih pruga Rijeka - Pivka
i Rijeka - Karlovac



The Conference proceedings of the interdisciplinary scientific
and professional conference with international participation

The Identity of Rijeka: Economic, Historical,
Linguistic and Cultural Echoes on the 150th
Anniversary of the Construction of the Rijeka - Pivka
and Rijeka - Karlovac Railways

Uredili / Edited by:

Corinna Gerbaz Giuliano • Ivan Jeličić • Julija Lozzi Barković • Andrea Roknić Bežanić

Zbornik radova s interdisciplinarnog znanstveno-stručnog skupa s
međunarodnim sudjelovanjem

Riječki identitet: gospodarski, povijesni, jezični i kulturni
odjeci povodom 150. obljetnice izgradnje željezničkih
pruga Rijeka - Pivka i Rijeka - Karlovac

The Conference proceedings of the interdisciplinary scientific and
professional conference with international participation

The Identity of Rijeka: Economic, Historical, Linguistic
and Cultural Echoes on the 150th Anniversary of the
Construction of the Rijeka - Pivka and Rijeka - Karlovac
Railways

Uredili / Edited by:
Corinna Gerbaz Giuliano, Ivan Jeličić,
Julija Lozzi Barković i/and Andrea Roknić Bežanić



Rijeka, 2025.

Izdavač / Publisher

Filozofski fakultet u Rijeci / Faculty of Humanities and Social Sciences in Rijeka
Sveučilišna avenija 4, 51000 Rijeka
www.ffri.uniri.hr

Za izdavača / For the Publisher: Barbara Kalebić Maglica

Urednici / Editors: Corinna Gerbaz Giuliano, Ivan Jeličić, Julija Lozzi Barković, Andrea Roknić Bežanić

Recenzenti / Reviewers: Borna Abramović, Borut Bagatelj, Jelena Barić Antičić, Marija Benić Penava, Marijan Bradanović, Ivan Brlić, Vanni D'Alessio, Robert Doričić, Bernard Franković, Angela Ilić, Aleksandar Jakir, Hrvoje Klasić, Jernej Kosi, Siniša Lajnert, Irvin Lukežić, Marko Medved, Iva Mrak, Ágnes Ordasi, Danijel Orešić, Nana Palinić, Tea Perinčić, Stefano Petrungaro, Ana Rajković Pejić, Sanja Roić, Nina Spicijarić Paškvan, Jakub Taczanowski, Nikola Tomašegović, Gianluca Volpi.

Lektura / Proofreading: Orietta Lubiana (hrvatski jezik / Croatian language), Joseph Molitorisz (engleski jezik / English language)

UDK članka: Aleksandra Moslavac, Filozofski fakultet u Rijeci

Na naslovnici / On the cover: Razglednica se koristi uz ljubazno dopuštenje Nacionalne knjižnice Széchényi u Budimpešti / The postcard is used by kind permission of the National Széchényi Library in Budapest. National Széchényi Library - postcards, Fiume; Via del Lido, 1911: <https://gallery.hungaricana.hu/en/OSZKKepeslap/1412370>.

Grafički dizajn naslovnice / Graphic design of the cover: Lea Čeč

Grafička obrada / Graphic preparation: Lea Čeč

Tisak / Press: Kerschhoffset d.o.o., Lučko-Zagreb

Naklada / Printing: 150 primjeraka / 150 copies

CIP zapis je dostupan u računalnome katalogu Nacionalne i sveučilišne knjižnice u Zagrebu pod brojem 001283291.

The CIP record is available in the computer catalog of the National and University Library in Zagreb under number 001283291.

ISBN 978-953-361-155-6 (tiskano izdanje / printed edition)

ISBN 978-953-361-156-3 (e-izdanje / e-edition)

uniri



primorsko
goranska
županija



Tisak ovoga Zbornika omogućili su: Sveučilište u Rijeci, Grad Rijeka, Primorsko-goranska županija i Filozofski fakultet u Rijeci

This Conference proceedings is published with the financial support of the University of Rijeka, the City of Rijeka, the Primorje-Gorski Kotar County and the Faculty of Humanities and Social Sciences in Rijeka

KAZALO / CONTENT

Corinna Gerbaz Giuliano, Ivan Jeličić, Julija Lozzi Barković i/and Andrea Roknić Bežanić, <i>Uvodnik / Introduction</i>	4
Nana Palinić, <i>Željeznička infrastruktura i arhitektura i njen utjecaj na urbanitet Rijeke</i>	14
Orietta Lubiana, <i>Stare riječke novine iz baštinskog fonda Sveučilišne knjižnice Rijeka - značajni izvori za proučavanje povijesti željeznica u Rijeci (1865. - 1910.)</i>	30
Ilona Fried, <i>Mr. Bear Travelling to the Sea. Representations of the Railway in works of Literature about Fiume</i>	52
Ana Alebić-Juretić, <i>O nekoliko prvih i posljednjih željezničkih nesreća na riječko-karlovačkoj pruzi</i>	62
Josip Orbanić, <i>Kolodvor Opatija-Matulji i njegovo nasljeđe</i>	70
Ante Klečina, Ljudevit Krpan, Dražen Žgaljić, Petra Tišler, and Ivan Cvitković, <i>The proposal of the development of suburban passenger railway transport in the metropolitan region of the city of Rijeka as a tool for sustainable connectivity and sustainable economic and spatial development</i>	94
Renata Radan i Josip Rubinić, <i>Razvoj turizma, željeznice i vodoopskrbe u Opatiji</i>	126
Máté Tamáska, <i>Windows to the Mediterranean. The Hungarian "Southern (Mediterranean) Railway" and its Afterlife after 1920</i>	142
Denis Njari, <i>Mađarska škola u Moravicama</i>	160
Romano Vecchiet, <i>Italian railways in the Lombardo Venetian Kingdom and in the Kingdom of Italy: two different approaches</i>	180
Ivan Lujó, <i>Vlakom prema južnom moru: Uskotračna željeznica Gabela - Zelenika (1901.-1976.)</i>	200
Damir Žerić, <i>The impact of the construction of the Southern Railway on the economic development of Celje</i>	214
Vlatko Čakširan, <i>Uloga željeznice u razvoju grada Siska</i>	230

UVODNIK

Okrugla obljetnica, 150 godina od puštanja u promet pruga Rijeka - Pivka 24. lipnja 1873. i Rijeka - Karlovac 23. listopada 1873. godine, urodila je organizacijom niza događanja u kulturi u Rijeci i Opatiji. Hrvatski željeznički muzej već je u lipnju 2023. godine na postamentima na Korzu postavio izložbu *Željeznica u Rijeci*.¹ Isti muzej je u rujnu u Opatiji u Umjetničkom paviljonu *Juraj Šporer*, u suradnji s Hrvatskim muzejom turizma u Opatiji, otvorio izložbu *Stoljeće i pol riječkih pruga*.² Idući mjesec je u Gradskoj vijećnici Grada Rijeke predstavljena prigodna monografija Siniše Lajnerta i Tome Bačića *150 godina pruge Karlovac - Rijeka 1873.-2023.*,³ u izdanju Hrvatskog društva željezničkih inženjera i HŽ Putničkog prijevoza, sada već nezaobilaznog izdanja za povijest navedene pruge.⁴ Doprinos obljetnici dao je i Državni arhiv u Rijeci izložbom i publikacijom *Album fotografija gradnje pruge Karlovac - Rijeka Josefa Löwyja*,⁵ predstavivši materijale nastale povodom izgradnje pruge, a značajne i za povijest fotografije na ovim prostorima.⁶

Obilježavanju 150. godišnjice pruga priključio se Grad Rijeka i znanstvena zajednica organizacijom prigodnog skupa. Tako je od 23. do 24. listopada 2023. u Gradskoj vijećnici Grada Rijeke održan interdisciplinarni znanstveno-stručni skup s međunarodnim sudjelovanjem pod nazivom *Riječki identitet: gospodarski, povijesni, jezični i kulturni odjeci povodom 150. obljetnice izgradnje željezničkih pruga Rijeka - Karlovac i Rijeka - Pivka* u organizaciji Grada Rijeke, Zavoda za povijesne i društvene znanosti HAZU u Rijeci s područnom jedinicom u Puli, Sveučilišta u Rijeci - Filozofskog fakulteta, Odsjeka za povijest, Odsjeka za povijest umjetnosti i Odsjeka za talijanistiku i Građevinskog fakulteta te Centra za industrijsku baštinu. Na skupu je sudjelovalo preko trideset sudionika iz Hrvatske, Austrije, Italije, Mađarske i Slovenije s trideset i jednim znanstvenim te stručno-popularnim izlaganjem.⁷ Skup je bio prilika za predstavljanje europskog

1 Sanja GAŠERT, „150 godina željeznice u Rijeci: Na postamentima na Korzu postavljena zanimljiva izložba“, *Novi list*, 20. 6. 2023., dostupno: <https://www.novilist.hr/rijeka-regija/rijeka/150-godina-zeljeznice-u-rijeci-na-postamentima-na-korzu-postavljena-zanimljiva-izlozba/> (pristupljeno 23. 1. 2025.)

2 Otvorena izložba „Stoljeće i pol riječkih pruga“, dostupno: <https://www.hzinfra.hr/izlozba-stoljece-i-pol-rijeckih-pruga-hrvatskoga-zeljeznickog-muzeja/> (pristupljeno 23. 1. 2025.)

3 Siniša LAJNERT - Toma BAČIĆ, *150 godina pruge Karlovac - Rijeka 1873. - 2023.*, Zagreb, Hrvatsko društvo željezničkih inženjera, HŽ Putnički prijevoz, 2023.

4 Vladimir MRVOŠ, „Predstavljena monografija o 150 godina pruge Karlovac - Rijeka“, *Novi list*, 19. 10. 2023., dostupno: https://www.novilist.hr/rijeka-regija/rijeka/predstavljena-monografija-o-150-godina-pruge-karlovac-rijeka/?meta_refresh=true (pristupljeno 23. 1. 2025.)

5 Hrvoje GRŽINA, *Ansichten der Karlstadt - Fiumanerbahn. Album fotografija gradnje pruge Karlovac - Rijeka Josefa Loewyja, povodom 150 godina od izgradnje željezničke pruge Karlovac - Rijeka*, Zagreb, Hrvatski državni arhiv, Rijeka, Državni arhiv u Rijeci, 2023.

6 Ervin PAVLEKOVIĆ, „Album fotografija gradnje pruge Karlovac - Rijeka izložen u riječkom Državnom arhivu“, *Novi list*, 28. 12. 2023., dostupno: https://www.novilist.hr/ostalo/kultura/izlozbe/album-fotografija-gradnje-pruge-karlovac-rijeka-izlozen-u-rijeckom-drzavnom-arhivu/?meta_refresh=true (pristupljeno 23. 1. 2025.)

7 Marinko GLAVAN, „Za 150 godina od izgradnje željezničkih pruga do Rijeke organizirali skup o riječkom identitetu“, *Novi list*, 23. 10. 2023.: <https://www.novilist.hr/rijeka-regija/rijeka/za-150-godina-od-izgradnje-zeljeznickih-pruga-do-rijeke-organizirali-skup-o-rijeckom-identitetu/>, (pristupljeno 23. 1. 2025.)

projekta Sveučilišta u Rijeci FASIH - *Future Art and Science in Industrial Heritage*, u središtu kojega je korištenje digitalnih tehnologija za promicanje i valoriziranje industrijske baštine Jugoistočne Europe⁸ te projekta željezničke linije između Rijeke i Trsta, koji je zaživio krajem travnja iduće godine u sklopu europskog Interreg projekta *Sustance*, zahvaljujući Srednjoeuropskoj inicijativi (CEI) sa sjedištem u Trstu i suradnji Slovenskih željeznica i HŽ Putničkog prijevoza.⁹

Brojna i interdisciplinarna izlaganja na engleskom i hrvatskom jeziku iz područja povijesti, povijesti umjetnosti, književnosti, turizma, prometa i vodoopskrbe nisu se dotakla samo važnosti dviju pruga za razvoj Rijeke i obližnjeg područja Primorsko-goranske županije već su, kroz komparativnu perspektivu, pružila uvid u presudan utjecaj željezničkih pruga na rast i promjene u gospodarstvu, društvu i urbanizmu u drugoj polovici 19. stoljeća na izabranim prostorima Habsburške Monarhije. Od izloženih radova na skupu, ovaj zbornik objedinjuje trinaest pristiglih, pretežito fokusiranih na Rijeku, premda predstavlja i studije o Opatiji, Gorskom kotaru, ali i o ostalim područjima nekadašnje Monarhije, koja su danas u sastavu Hrvatske, Italije, Mađarske i Slovenije. Poput skupa, čiji su radni jezici bili hrvatski i engleski, tako su i radovi pisani na jednom od ova dva jezika te takvi objavljeni.

Zbornik otvara rad Nane Palinić koji prikazuje značajan utjecaj željezničke infrastrukture i arhitekture na urbani razvoj Rijeke. Prateći investicije Mađarskih državnih željeznica, koje su izgradile niz zgrada na području željeznice i luke, u prvom redu željeznički kolodvor, ali i skladišta te stambene zgrade, autorica ukazuje na relevantno industrijsko nasljeđe, koje je danas samo djelomično sačuvano i nedovoljno valorizirano.

Orietta Lubiana upoznaje nas s ponekim zapisima riječkih novina iz baštinskog fonda Sveučilišne knjižnice Rijeka vezanim za pitanje željezničke povezanost Rijeke s okolicom. Pregledavajući odabranu značajniju riječku periodiku od 1865. do 1910., poglavito na talijanskom jeziku, Lubiana ukazuje na politička i gospodarska stajališta različitih glasila prema trasi izgradnje željeznice (Beč, Budimpešta ili Zemun) i prije izgradnje samih pruga Rijeka - Pivka i Rijeka - Karlovac. Također, doznajemo i poneki detalj o svečanostima povodom otvaranja pruga, kao i pokoji komentar o nedostacima kolodvora i željezničke infrastrukture početkom 20. stoljeća.

U radu na engleskom jeziku, Ilona Fried prati prikaze željeznica u odabranim književnim radovima o Rijeci i Opatiji istaknutijih, napose mađarskih te ponešto lokalnih, talijanskih autora. Predstavljeni su tako tekstovi

8 Web stranica projekta: <https://socri.uniri.hr/projekti/fasih/>, (pristupljeno 23. 1. 2025.)

9 Marinko GLAVAN, „U Rijeku stigao prvi vlak iz Trsta! U planu uvođenje jutarnjeg polaska iz Rijeke, evo što kažu prvi putnici“, *Novi list*, 24. 4. 2024., dostupno: https://www.novolist.hr/rijeka-regija/rijeka/u-rijeku-stigao-prvi-vlak-iz-trsta-u-planu-uvodenje-jutarnjeg-polaska-iz-rijeka-evo-sto-kazu-prvi-putnici/?meta_refresh=true i Nicole Corritore, „Zahvaljujući kohezijskim sredstvima EU, u travnju je otvorena linija Trst-Rijeka: željeznička veza simboličnog značaja, prekinuta na kraju Drugog svjetskog rata te ponovo pokrenuta nakon desetljeća. Ukrkali smo se na vlak na dan otvaranja“, *Osservatorio Balcani e Caucaso traseuropa*, 7. 6. 2024. dostupno: <https://www.balcanicaucaso.org/bhs/zone/Italija/Trst-Rijeka-konacno-vlakom!-231785>, (pristupljeno 23. 1. 2025.)

Géze Kenedija, Ide Csapó, Vittoria De Gaussa, Giovannija Ciotte, Móra Jókaija, Zsigmonda Sebőka, Ferenc Molnára, Dezsőa Kosztolányija i Enrica Morovicha, u kojima željeznica ili izgradnja željeznice potiču promišljanja, zapažanja, ali i stvaranje imaginarija o kvarnerskom prostoru i njegovim transformacijama.

Ana Alebić-Juretić upućuje nas, pak, na željezničke nesreće koje su se zbile na pruzi Rijeka - Karlovac. Rekonstruirajući prvu željezničku nesreću, već iz prosinca 1873. godine, Alebić-Juretić razmatra ulogu tog događaja u razvoju djelatnosti Crvenog križa u Rijeci, ali navodeći i neke recentnije nesreće na približno istoj lokaciji, postavlja pitanje o nedovoljnom poboljšanju željezničke infrastrukture nakon toliko desetljeća.

Izlaganje Josipa Orbanica o željezničkom kolodvoru u Matuljima svakako će naići na širi interes zaljubljenika u željeznice. Bogat slikovitim priložima, Orbanicev rad, kroz prizmu eksperta i entuzijasta, ukazuje na niz specifičnosti i zanimljivosti kolodvora Opatija-Matulji, kako za industrijsko nasljeđe, tako i za kulturnu i turističku valorizaciju mikrolokacije nastale na trasi pruge Rijeka - Pivka.

Studija Ante Klečine, Ljudevita Krpana, Dražena Žgaljića, Petre Tišler i Ivana Cvirkovića na engleskom jeziku svjedoči ne samo o interdisciplinarnosti tema skupa, već se radi i o važnom doprinosu za promišljanje budućnosti željezničkog prijevoza u Rijeci i njenoj metropolitanskoj regiji. Ova skupina autora tako nudi konceptualni dizajn za prometni sustav, koji se oslanja na postojeću željezničku infrastrukturu i poboljšava je te bolje i kvalitetnije povezuje Rijeku s obližnjim područjem, nudeći razrađeni sustav javnog prijevoza kao alternativu sve gušćem automobilskom prometu.

Promišljanjima o budućnosti bavi se i rad Renate Radan i Josipa Rubinića. Polazeći od važnosti izgradnje pruge Rijeka - Pivka za turistički razvoj Opatije, autori se usredotočuju na sustav vodoopskrbe u liburnijskom središtu. Nakon rekonstrukcije povijesti izgradnje vodoopskrbnog sustava u Opatiji od 19. stoljeća, autori analiziraju najnovije podatke o potrošnji vode, ukazujući na značajnu problematiku koju donosi intenzivni turistički razvoj današnjice.

Polazeći od arhitekture i funkcije riječkog željezničkog kolodvora u vrijeme Kraljevine Ugarske, rad Máté Tamáske na engleskom jeziku prikazuje kako je koncept juga i Mediterana prizivan u poslijeratnoj mađarskoj arhitekturi i izgradnji. Zapažanjima o željezničkim kolodvorima na Balatonu, budimpeštanskoj međunarodnoj riječnoj luci Csepel i replici riječkog svjetionika u mađarskoj prijestolnici, Tamáska tako ukazuje na ulogu i značenje Rijeke u mađarskom kolektivnom sjećanju.

Sekciju radova vezanih uz prostor trase pruge Rijeka - Karlovac zaključuje Denis Njari. Kao posljedica izgradnje navedene pruge, Moravice postaju značajnije željezničko logističko mjesto na prostoru Gorskog kotara te je na tom području ustrojena osnovna škola s mađarskim nastavnim jezikom. Njari nudi podatke i aktivnosti o ovoj, do sada neistraženoj, obrazovnoj instituciji te, u suprotnosti s nekim ustaljenim nacionalnim narativima, ukazuje na njezinu važnost za povijest Gorskog kotara, ali i školstva i obrazovanja općenito.

Preostala četiri rada dotiču se povijesti drugih pruga i razvoja gradova potaknutim izgradnjom željeznica na nekadašnjem prostoru Habsburškog Carstva.

Studija Romana Vecchieta na engleskom jeziku uspoređuje planove i realizaciju Venetsko-ilirske pruge ostvarene 1860. s prugom Pontebbanom dovršenom 1879. godine, prateći i novinske napise o njihovim inauguracijama. Usporedbom ovih dviju pruga, koje se danas nalaze na prostoru Italije, Vecchiet ukazuje na različite pristupe u određivanju trasa između Habsburškog Carstva i Kraljevine Italije; u prvom slučaju prevladao je centralistički i vojni pristup, nasuprot talijanskom uključivanju interesa većeg dijela lokalnih zajednica u planiranje smjera željeznice.

Postanak, razvoj i ukidanje uskotračne željeznice Gabela - Zelenika, prve danas u sastavu Bosne i Hercegovine, a druge u Crnoj Gori, u središtu je zanimanja u članku Ivana Luje. Izgrađena na samom početku 20. stoljeća, prvenstveno zbog vojnih motiva Austro-Ugarske Monarhije, zbog neisplativosti i prijelaza na automobilski prijevoz, ova zahtjevna brdska pruga neće poživjeti ni osamdeset godina. Unatoč kratkom razdoblju djelovanja, ona je relevantan dio povijesti modernizacije prostora danas triju država te, osim što je značajno doprinijela povezivanju, a time i preživljavanju manjih sredina koje danas depopulacijom nestaju, živi novim životom putem europskog projekta izgradnje biciklističke staze na dijelu nekadašnje pruge.

Koristeći se materijalima prikupljenima za izložbu pripremljenu u Pokrajinskom muzeju u Celju povodom 170. obljetnice dolaska prvog vlaka u taj grad, Damir Žerić nam u članku na engleskom jeziku nudi povijesni pregled izgradnje željezničkih pruga iz Graza i Ljubljane do Celja, kao i produžetka do Trsta. No, najviše pozornosti autor posvećuje snažnom i brzom gospodarskom razvoju Celja i njegove okolice, poput obližnjih toplica, kao i urbanoj i arhitektonskoj transformaciji ovoga središta, omogućenoj dolaskom željeznice. Na kraju Žerić posvećuje pozornost sadašnjem stanju pruga i muzealizaciji željezničkog nasljeđa u Celju.

Zbornik zaključuje Vlatko Čakširan studijom o presudnom utjecaju željeznice na gospodarski, urbani, ali i identitetski razvoj Siska. Prateći etape izgradnje i transformacije željezničke i popratne infrastrukture sve do danas, Čakširan ukazuje ne samo na njihov neupitan doprinos industrijskom razvoju grada, već i na niz promjena u organizaciji i prenamjeni urbanog prostora koji je njima uzrokovan. Željeznica nije samo omogućila mobilnost i potakla useljavanje mnogobrojnog stanovništva u Sisak, već se utkala u tkivo grada, postavši s njime neraskidiva cjelina.

Publikacija zbornika rezultat je zajedničkog rada triju odsjeka Filozofskog fakulteta u Rijeci: Odsjeka za povijest, Odsjeka za povijest umjetnosti i Odsjeka za talijanistiku. Izdavanje publikacije ne bi bilo moguće bez velikodušne potpore Grada Rijeke, Primorsko-goranske županije, Sveučilišta u Rijeci i prorektora za strateške projekte prof. dr. sc. Saše Zelenike. Kako bi se hvalevrijedna inicijativa konferencije povodom 150. obljetnice dviju pruga trajno sačuvala u pisanom

Riječki identitet: gospodarski, povijesni, jezični i kulturni odjeci povodom 150. obljetnice izgradnje željezničkih pruga Rijeka - Pivka i Rijeka - Karlovac

The Identity of Rijeka: Economic, Historical, Linguistic and Cultural Echoes on the 150th Anniversary of the Construction of the Rijeka - Pivka and Rijeka -Karlovac Railways

obliku, da bi budući naraštaji procijenili dosege, kao i moguće nedostatke sadašnjih studija, da bi se stvorila svijest o presudnom značaju željeznica za razvoj modernih gradova, pa tako i Rijeke, a nadasve da se potakne potreba nužnog poboljšanja postojeće željezničke infrastrukture u Rijeci, predajemo ovaj rad zainteresiranim čitateljima.

*Corinna Gerbaz Giuliano, Ivan Jeličić,
Julija Lozzi Barković i Andrea Roknić Bežanić*

INTRODUCTION

The milestone of the 150th anniversary of the official opening of the railway lines Rijeka (Fiume)¹ – Pivka (St. Peter in Krain), 24 June 1873, and Rijeka (Fiume) – Karlovac (Karlstadt), 23 October 1873, resulted in the organization of a series of cultural events in Rijeka and Opatija. The Croatian Railway Museum already in June 2023 on the pedestals on the Korzo installed the exhibition *Željeznica u Rijeci* [The Railway in Rijeka].² The same museum in Opatija in September at the Art Pavilion *Juraj Šporer*, in collaboration with the Croatian Museum of Tourism in Opatija, inaugurated the exhibition *Stoljeće i pol riječkih pruga* [A century and a half of railway in Rijeka].³ The next month, in the City Hall of the City of Rijeka a dedicatory publication by Siniša Lajnert and Toma Bačić *150 godina pruge Karlovac - Rijeka 1873.-2023.* [150 years of the railway Karlovac- Rijeka 1873-2023],⁴ in the edition of the Croatian Association of Railway Engineers and Croatian Railways Passenger Transport, was presented. As of now this is an mandatory publication for the history of the mentioned railway line.⁵ The Croatian State Archive in Rijeka contributed to the anniversary with an exhibition and the publication of *Album fotografija gradnje pruge Karlovac - Rijeka Josefa Löwyja* [The photograph album of the construction of the railway Karlovac-Rijeka by Josef Löwy],⁶ presenting materials originating on the occasion of the construction of the railway, significant also for the history of photography of this region.⁷

The marking of the hundred and fiftieth anniversary of the railways was joined by the City of Rijeka and the scientific community by organizing a dedicatory conference. From October 23 to 24, the City Hall of the City of Rijeka hosted an interdisciplinary scientific and professional conference with international participation entitled *The Identity of Rijeka: Economic, Historical,*

1 For the sake of simplicity, the names of places are written in their most used present-day form or in the established English version.

2 Sanja GAŠERT, „150 godina željeznice u Rijeci: Na postamentima na Korzu postavljena zanimljiva izložba“, *Novi list*, 20. 6. 2023., available on: <https://www.novolist.hr/rijeka-regija/rijeka/150-godina-zeljeznice-u-rijeci-na-postamentima-na-korzu-postavljena-zanimljiva-izlozba/> (last accessed on 23. 1. 2025.)

3 Otvorena izložba „Stoljeće i pol riječkih pruga“, available on: <https://www.hzinfra.hr/izlozba-stoljece-i-pol-rijeckih-pruga-hrvatskoga-zeljeznickog-muzeja/> (last accessed on 23. 1. 2025.)

4 Siniša LAJNERT - Toma BAČIĆ, *150 godina pruge Karlovac - Rijeka 1873. - 2023.*, Zagreb, Hrvatsko društvo željezničkih inženjera, HŽ Putnički prijevoz, 2023.

5 Vladimir MRVOŠ, „Predstavljena monografija o 150 godina pruge Karlovac - Rijeka“, *Novi list*, 19. 10. 2023., available on: https://www.novolist.hr/rijeka-regija/rijeka/predstavljena-monografija-o-150-godina-pruge-karlovac-rijeka/?meta_refresh=true (last accessed on 23. 1. 2025.)

6 Hrvoje GRŽINA, *Ansichten der Karlstadt - Fiumanerbahn. Album fotografija gradnje pruge Karlovac - Rijeka Josefa Loewyja, povodom 150 godina od izgradnje željezničke pruge Karlovac - Rijeka*, Zagreb, Hrvatski državni arhiv, Rijeka, Državni arhiv u Rijeci, 2023.

7 Ervin PAVLEKOVIĆ, „Album fotografija gradnje pruge Karlovac - Rijeka izložen u riječkom Državnom arhivu“, *Novi list*, 28. 12. 2023., available on: https://www.novolist.hr/ostalo/kultura/izlozbe/album-fotografija-gradnje-pruge-karlovac-rijeka-izlozen-u-rijeckom-drzavnom-arhivu/?meta_refresh=true (last accessed on 23. 1. 2025.)

Linguistic and Cultural Echoes on the 150th Anniversary of the Construction of the Rijeka - Karlovac and Rijeka - Pivka Railways organized by The City of Rijeka, the Institute for Historical and Social Sciences in Rijeka of the Croatian Academy of Arts and Sciences with the regional unit in Pula, and the University of Rijeka – Faculty of Humanities and Social Sciences, Department of History, Department of Art History, and Department of Italian Studies, and the Faculty of Civil Engineering, as well as the Center for Industrial Heritage. The conference saw the presence of over thirty participants from Croatia, Austria, Hungary, Italy, and Slovenia, with thirty-one scientific and popular-professional presentations.⁸ The conference was an opportunity to present the European project of the University of Rijeka *FASIH - Future Art and Science in Industrial Heritage*, centered around the usage of digital technology to promote and reevaluate the industrial heritage of Southeastern Europe,⁹ as well as the railway line project between Rijeka and Trieste that took place at the end of April of the next year, inside the European Interreg project *Sustance*, thanks to the Central European Initiative (CEI), based in Trieste, and the collaboration of Slovenian Railways and Croatian Railways Passenger Transport.¹⁰

Numerous interdisciplinary presentations in English and Croatian from such scientific fields as history, history of art, literature, tourism, transportation and water supply, did not only address the importance of the two railways for the development of Rijeka and the nearby areas of the Primorje-Gorski kotar County, but in addition, through a comparative perspective, these works provided insight into the crucial influence of railway lines on the growth and changes in economy, society, and urbanism in the second half of the 19th century in selected areas of the Habsburg Monarchy. From the papers presented at the conference, this publication presents the thirteen submitted, mostly focused on Rijeka, though it includes some studies also on Opatija, Gorski kotar, and even on other areas of the former Monarchy, that today are parts of Croatia, Italy, Hungary and Slovenia. As was the case with the conference, where the working languages were Croatian and English, the papers are written in one of these two languages and as such published.

The conference proceedings are opened by the study of Nana Palinić who presents the crucial influence of railway infrastructure and architecture on the urban development of Rijeka. Following the investments of Hungarian State

8 Marinko GLAVAN, „Za 150 godina od izgradnje željezničkih pruga do Rijeke organizirali skup o riječkom identitetu“, *Novi list*, 23. 10. 2023. available on: <https://www.novolist.hr/rijeka-regija/rijeka/za-150-godina-od-izgradnje-zeljeznickih-pruga-do-rijeke-organizirali-skup-o-rijeckom-identitetu/>, (last accessed on 23. 1. 2025.)

9 Web page of the project: <https://socri.uniri.hr/projekti/fasih/>, (last accessed on 23. 1. 2025.)

10 Marinko GLAVAN, „U Rijeku stigao prvi vlak iz Trsta! U planu uvođenje jutarnjeg polaska iz Rijeke, evo što kažu prvi putnici“, *Novi list*, 24. 4. 2024., available on: https://www.novolist.hr/rijeka-regija/rijeka/u-rijeku-stigao-prvi-vlak-iz-trsta-u-planu-uvodenje-jutarnjeg-polaska-iz-rijeke-evo-sto-kazu-prvi-putnici/?meta_refresh=true and Nicole Corritore, „Zahvaljujući kohezijskim sredstvima EU, u travnju je otvorena linija Trst-Rijeka: željeznička veza simboličnog značaja, prekinuta na kraju Drugog svjetskog rata te ponovo pokrenuta nakon desetljeća. Ukrkali smo se na vlak na dan otvaranja“, *Osservatorio Balcani e Caucaso Transeuropa*, 7. 6. 2024. available on: <https://www.balcanicaucaso.org/bhs/zone/Italija/Trst-Rijeka-konacno-vlakom!-231785>, (last accessed on 23. 1. 2025.)

Railways, which constructed a series of buildings in the zone of the railway and the port, foremost the railway station, but also the warehouses and residential buildings, the author points out the significance industrial heritage that today is only partially preserved and insufficiently valorized.

Orietta Lubiana familiarizes us with some records from Rijeka's newspapers from the heritage holdings of the University Library of Rijeka related to the issue of the railway connection of Rijeka with the surroundings. Analyzing the selected most important Rijeka periodicals from 1865 to 1910, especially in Italian language, Lubiana points out the political and economic stance of different publications towards the construction of the route of the railways (Vienna, Budapest or Zemun), even before the construction of the railway lines Rijeka-Pivka and Rijeka-Karlovac. In addition, we even find out some details about the festivities organized on the occasion of the opening of the railways, as well as some comments on deficiencies of the railway station and the railway infrastructure at the beginning of the 20th century.

In the English language, Ilona Fried follows the representations of the railways in selected literature publications on Rijeka and Opatija of renown, foremost Hungarian and some local, Italian authors. The author displays the texts of Géza Kenedi, Ida Csapó, Vittorio De Gauss, Giovanni Ciotta, Mór Jókai, Zsigmond Sebők, Ferenc Molnár, Dezső Kosztolányi and Enrico Morovich, where the railway or the construction thereof encouraged considerations, reflections, but also the creation of an imagery of the Kvarner space and its transformations.

Ana Alebić-Juretić shifts our focus on the railway accidents that occurred on the line Rijeka-Karlovac. Reconstructing the first railway accident that happened already in December 1873, Alebić-Juretić considers the role of this event in the development of the activity of the Red Cross in Rijeka, furthermore mentioning some recent accident in almost the same location, posing the question of the inadequate improvement of the railway infrastructure after so many decades.

The presentation of Josip Orbanić on the railway station in Matulji will surely ignite wide interest among the railway enthusiasts. Rich with illustrations, Orbanić's work, through the lens of an expert and enthusiast, points out a series of specificities and interesting facts regarding the railway station Opatija-Matulji, for the industrial heritage, as much as for the cultural and touristic valorization of this micro location formed on the route of Rijeka-Pivka railway.

The study of Ante Klečina, Ljudevit Krpan, Dražen Žgaljić, Petra Tišler and Ivan Cvitković, in English, testifies not only to the interdisciplinary topics of the conference, but is also a very important contribution to reflect on the future of railway transportation in Rijeka and its metropolitan region. This group of authors provides a conceptual design for the transport system that, leaning on the existing railway infrastructure and its improvement, suggest a better and qualitative connection of Rijeka with the nearby area, providing an

elaborated system of public transport as an alternative to increasingly congested car traffic.

Considerations on the future are also part of Renata Radan and Josip Rubinić's work. Starting from the relevance of the construction of the railway Rijeka-Pivka for the tourist development of Opatija, the two authors focus on the system of water supply in the Liburnian center. After the overview of the history of the construction of the water supply system in Opatija in the 19th century, the authors analyze the newest data on water consumption, pointing out the considerable problem that the intensive development of today's tourism brings.

Starting from architecture and the function of Rijeka's railway station during the Kingdom of Hungary, Máté Tamáske, in English, presents how the concept of South and Mediterranean was recalled in postwar Hungarian architecture and infrastructure. With considerations on the railway stations along the Balaton, the Budapest international river port Csepel and the replica of Rijeka's lighthouse in the Hungarian capital, Tamáska points out the role and significance of Rijeka in the Hungarian collective memory.

The section of studies related to the Rijeka-Karlovac railway route is concluded by Denis Njari. As a consequence of the construction of the mentioned railway, Moravice became a significant railway logistic location in Gorski kotar and, in that area, an elementary school with Hungarian as teaching language was opened. Njari provides data on this, up until now unresearched, educational institution and, in contrast to some established national narratives, indicates its relevance for the history of Gorski kotar, and for the history of the schooling system and education in general.

The remaining four studies address the history of other railway lines and the development of cities induced by the construction of railways in the space of the former Habsburg Empire.

The study of Romano Vecchiet, in English, compares the plans for the construction and the realization of the Veneto-Illyrian railway line which materialized in 1860, with the Potebanna line completed in 1879, following the newspaper inscriptions of their inaugurations. Comparing these two railway lines, which are today both part of Italy, Vecchiet points out different approaches in establishing the routes between the Habsburg Empire and the Kingdom of Italy. In the first case, a centralistic and military approach prevailed, in contrast to the Italian that included the interest of a larger part of local communities in the planning of the railway route.

The creation, development, and suppression of the narrow-gauge railway line Gabela-Zelenika, the first today in Bosnia and Herzegovina, the second in Montenegro, is in the focus of the attention of Ivan Lujo's study. Constructed at the very beginning of the 20th century, primarily because of military reasons of the Austro-Hungarian Empire, because of its unprofitability and the transition to automobile transportation, this burdensome mountainous line would not even survive for eighty years. Despite its brief period of existence, this railway

line is a significant part of the history of the modernization of this area, today part of three states, and, despite of its contribution to the connection, and thus to the survival of smaller communities that today disappear with depopulation, takes on new life thanks to a European project of the construction of a cycling route on a part of the former railway line.

Using materials collected for an exhibition prepared at the Regional Museum in Celje on the occurrence of the 170th anniversary of the arrival of the first train in that city, Damir Žerič, in a study in English, provides an historical overview of the construction of the railway lines from Graz and Ljubljana to Celje, as well as its extension to Trieste. The author focuses most attention to the radical and fast economic development of Celje and its surrounding, as the nearby spas, and the urban and architectural transformation of this hub, enabled by the arrival of the railway. Finally, Žerič places attention on today's condition of the railway and the musealization of the railway heritage in Celje.

The conference proceedings are concluded by Vlatko Čakširan with a study on the decisive impact of railways to the economic, urban, and even the identity of Sisak. Following the stage of the construction and the transformation of the railway and related infrastructure up to today, Čakširan points out not only their unquestionable contribution to the industrial development of the city, but even to a series of changes in the organization and conversion of the urban space produced by them. The railway did not only enable mobility and encouraged immigration of numerous people to Sisak, it melted inside the living tissue of the city, becoming with it an unbreakable entity.

The publication of these conference proceedings is a result of a collaboration of three Departments of the Faculty of Humanities and Social Sciences of Rijeka, the Department of History, the Department of Art History and the Department of Italian Studies. The publication would not be possible without the generous contribution of the City of Rijeka, the Primorje-Gorski Kotar County, the University of Rijeka and the Vice Rector for Strategic Projects prof. dr. sc. Saša Zelenika. In order to permanently preserved a commendable initiative of a conference on the occurrence of the 150th anniversary of these two railway lines in written form, in order for the future generations to estimate the accomplishments, as the potential limits of the present-day studies, in order to create an awareness of the necessary need of improvement of the existing railway infrastructure in Rijeka, we hand over this work to the interested readers.

*Corinna Gerbaz Giuliano, Ivan Jeličić,
Julija Lozzi Barković and Andrea Roknić Bežanić*

ŽELJEZNIČKA INFRASTRUKTURA I ARHITEKTURA I NJEN UTJECAJ NA URBANITET RIJEKE¹

prof. dr. sc. Nana Palinić, dipl. inž. arh., Pro Torpedo Rijeka
e-mail: nana.palinic@gmail.com

Izvorni znanstveni članak

UDK: 625.45(497.561Rijeka)"18"
711.4(497.561Rijeka)"18"

Sažetak

Izgradnja željeznice i nove luke pred gradom krajem 19. stoljeća bili su ključni događaji koji su usmjerili riječki urbani identitet. Nakon Austro-ugarske nagodbe i potpadanja grada pod izravnu upravu Ugarske u kratkom roku realiziran je projekt željezničke pruge između Rijeke i Karlovca, dok je istovremeno Društvo južnih željeznica izgradilo prugu između Rijeke i Sv. Petra (Pivke). Položaj željeznice unutar gradskog prostora odredio je inženjer József Bainville. Između grada i luke položena je željeznička infrastruktura, a uz nju prijamne zgrade, skladišta, remize, servisne, upravne i stambene zgrade za činovnike željeznice. Ranije razdoblje karakteriziraju jednostavne, uglavnom privremene građevine, a kasnije reprezentativnije građevine u historicističkom i secesijskom stilu. Željezničku arhitekturu u cijelom istočnom dijelu Monarhije većinom su projektirali inženjeri i arhitekti Mađarskih državnih željeznica, a u Rijeci uglavnom glavni inženjer MÁV-a Ferenc Pfaff.

Ključne riječi: Rijeka, urbanistički razvoj, arhitektura željeznice, Ferenc Pfaff

¹ Ovaj je tekst napisan na osnovu teksta Nana PALINIĆ, „Željeznička baština Rijeke“, u *Zbornik radova III. Međunarodne konferencije o industrijskoj baštini*, ur. Miljenko SMOKVINA, Rijeka, Pro Torpedo Rijeka, 2010., str. 171-186.

Uvod

Jednako kao i u ostalim gradovima, ključni događaj koji je odredio i usmjerio promjene riječkog urbanog identiteta bio je dolazak željeznice, u simbiotskoj vezi s novom modernom lukom. Od sredine 19. stoljeća željeznička infrastruktura počela se intenzivno planirati i graditi u svim krajevima Europe i svijeta. Prvi pokušaj željezničkog povezivanja Rijeke sa zaleđem bio je projekt željezničke pruge od Rijeke do Zemuna i Crnog mora iz 1844. godine. Prijedlog je bio preuranjen i preambiciozan, pa nije neobično što nije realiziran. Međutim, značaj željeznice za razvitak gradova, a posebno luka, neprestano je rastao. Godine 1857. izgrađena je pruga koja je povezala Beč s Trstom - tada glavnom lukom Monarhije, što je dovelo do još većeg zaostajanja Rijeke u odnosu na njenog glavnog konkurenta. Pravi trenutak za Rijeku stigao je tek šesnaest godina kasnije, kada je osnovana Austro-Ugarska Monarhija, nakon čega Ugarska ulaže velika sredstva u razvoj vlastite luke. Gradnja pruge Rijek - Karlovac bila je zadivljujući poduhvat: u svega četiri godine, od 1869. do 1873. obavljene su sve pravne pripreme vezane uz teren i trasu, izrađeni projekti i izvedena jedna od najtežih dionica pruge na našem teritoriju. Preko 23.000 radnika sudjelovalo je u izgradnji ukupno 180 km pruge. Ovu prugu financirala je Ugarska vlada, dok je Društvo južnih željeznica izgradilo prugu do sv. Petra (Pivke). Dionica do sv. Petra, koja je Rijeku spojila s prugom Trst - Ljubljana - Beč, otvorena je 25. lipnja, a do Karlovca, koja je vodila do Zagreba i Budimpešte, 23. listopada 1873. godine.²



Slika 1: Antal Hajnal: *Riječka luka, projekt, 1884. (HR-DARI-57)*

² Nana PALINIĆ, „Prometne zgrade - željeznica i luka“, u *Arhitektura historicizma u Rijeci*, Rijeka, Moderna galerija Rijeka - Muzej moderne i suvremene umjetnosti, 2001., str. 374.

Infrastruktura lučko-željezničkog sklopa

Željeznički sustav unutar grada planiran je, prije svega, u prostornoj i funkcionalnoj vezi s novom lukom pred gradom. Prirodna riječka obala bila je slabo razvedena i nepogodna za smještaj luke i željeznice, slobodnog ravnog terena bilo je vrlo malo te je bilo potrebno sve stvoriti na umjetan način. Otvoreni su brojni kamenolomi - od Preluka na zapadu do Kačjaka na istoku te poduzeta velika nasipavanja, a gradsko područje prošireno je prema jugozapadu, odnosno moru.

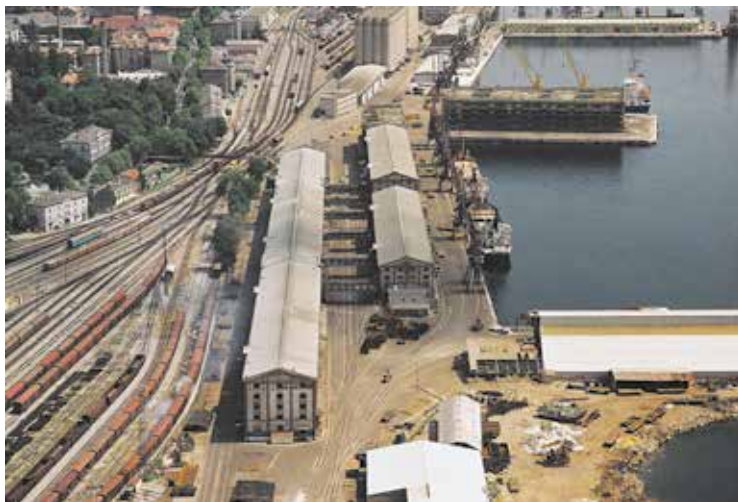
Nasuta je prirodna kamenita, šljunčana i pjeskovita obala u duljini od preko pet kilometara. Zatrpan je gat ispred stare Guvernerove palače (Jadranski trg), gat za ugljen na Brajdi (Beli Kamik), gat Tvornice duhana (bivše Rafinerije šećera), gat pred Paromlinom na Mlaki. Zatrpana je i cijela lučica bivšeg Lazareta i premješteno nekoliko manjih brodogradilišta. Kanalizirani su i nadsvođeni vodotoci - Žudinka, Andrejšćica, Brajda/Rod, Škurinjski potok, Cecilinovo, Mlaka.

Zgrade koje su se do tada nalazile sa sjeverne strane ulice (*via Alessandrina*, kasnije *Corsia Deak*, danas Krešimirova), na prvoj liniji uz more, sada su dobile položaj u zaleđu, udaljen od mora između 100 i 200 metara.

Prvi projekti nove luke, koje su izradili mađarski inženjeri, predviđali su jedinstven lučki bazen s jednim lukobranom koji je počinjao od lijeve obale Mrtvog kanala i pružao se usporedno s novom lučkom obalom. Nakon konzultiranja francuskog inženjera Hilariona Pascala, projekti su promijenjeni i izgrađena je luka s dva lučka bazena i dva lukobrana. Manji bazen - luka Baross, smješten je u istočnom dijelu, s lukobranom u produžetku lijeve obale Mrtvog kanala. Veći bazen smješten je zapadno, s lukobranom u nastavku gata ispred stare Ribarnice. Unutarnje lučke građevine - obale i gatovi - rađeni su po mediteranskom modelu, u obliku češlja: gatovi su postavljeni okomito na obale i bili dovoljno široki da se na njima mogu smjestiti po dva reda lučkih skladišta. Inženjer Antal Hajnal, koji je vodio izgradnju luke, izmijenio je Pascalov plan u dijelu vezanom uz izgled glavnog bazena. Pascal je predvidio zatvoren lučki bazen, s gatovima-zatvaračima i uskim ulazom za brodove, a Hajnal je izostavio južni zatvarajući gat i skrenuo lukobran prema otvorenom moru, osiguravši širok ulaz u luku. (Slika 1)

Položaj željeznice u gradu određen je ranije, projektom inženjera Józsefa Bainvillea iz 1843. godine. Bainville je dobro uočio prednosti terena, koji je omogućavao da se glavna trasa pruge kroz grad provede bez izazivanja značajnijih konflikata u prostoru. Središnjim dijelom grada pruga prolazi tunelom Kalvarija, a rubnim prema istoku i zapadu usjecima i zasjecima. Kritična mjesta u kojima je glavna trasa poremetila postojeću urbanu strukturu bila su dva: na Školjiću, gdje je izgrađen visoki nasip koji je središte grada prostorno odvojio od donjeg porječja Rječine te u kolodvorskoj zoni, gdje je pruga u istoj razini presjekla glavnu prometnu arteriju *Corsia Deak* (danas Krešimirova ulica).³

3 N. PALINIĆ, „Željeznička baština Rijeke“



Slika 2: Pogled iz zraka na ranžirni kolodvor i luku
(foto Damir Krizmanić)

Ipak, znatno veće promjene dogodile su se izvan glavne trase pruge. Velike površine novokreiranog prostora zauzeo je prostrani ranžirni kolodvor smješten u neposrednom zaleđu luke, između Trga Žabica i tvornice Torpedo, s desetak kolosijeka u zoni glavne stanice i dvadesetak u zoni Mlake. Problematičnu situaciju stvorio je i dvostruki kolosijek koji je povezao ranžirni kolodvor s istočnim dijelom luke, prošavši obalom ispred glavnog pročelja grada, križajući se s kolnim i pješačkim prometom. (Slika 2)

Arhitektura željeznice

Rana izgradnja

Usporedo kad i luka, i željeznica je izgradila niz građevina vlastite nadstrukture: prijamnu zgradu, robna skladišta, radionice, remize i ložionice za lokomotive, upravne i stambene zgrade za svoje brojno osoblje.

Prve su građevine bile privremenog karaktera, građene najčešće od drva - uglavnom jednostavne drvene barake-skladišta i otvorena stovišta sa ili bez nadstrešnica, koja su zauzela velike površine u željezničkoj i lučkoj zoni. Jedina zgrada javnog karaktera ovog tipa bio je stari željeznički kolodvor izgrađen 1873. g., smješten na mjestu današnjeg Skladišta 33. Bila je to građevina pravokutnog tlocrta kanatne drvene konstrukcije, pokrivena dvostrešnim krovom, koji se s južne strane prema kolosijecima produljivao u konzolama poduprtu nadstrešnicu. Nacrt kolodvora nije pronađen, a koliko se iz jedine sačuvane fotografije razaznaje, središnji dio zgrade bio je nešto povišen u odnosu na bočne strane i do njega se dolazilo bočno položenim (vjerojatno simetričnim) drvenim stepenicama. Na ovoj jednostavnoj građevini, rastvorenoj nizom vrata

i prozora ujednačenog ritma, jedini reprezentativniji element bile su decentno ukrašene konzole nadstrešnice i konzolne plinske svjetiljke.⁴

Kasnih 70-ih i ranih 80-ih godina 19. st. grade se prve građevine trajnog karaktera. Željezničarske zgrade poslovno-stambene namjene, kao i prva trajna skladišta, obilježava gradnja u kamenu, s malo stilskih obilježja, primjena klasičnih zidanih konstrukcija i drvenih konstrukcija krovišta, a autori su im manje poznati graditelji i inženjeri. Slične zgrade u ranom historicizmu, koje su vezane uz lokalnu tradiciju, nalazimo i u drugim gradovima - lukama, poput Trsta. Nekoliko manjih građevina ovih karakteristika izgrađeno je na području Mlake, u nekadašnjoj *via Volosca* (kasnije Industrijska, danas Milutina Barača).⁵ Najveća građevina ranog historicizma koja pripada ovom tipu je željezničko skladište IIIb (31), izgrađeno 1881. g. prema projektu inženjera Rihnitza.⁶ Riječ je o najvećem skladištu u željezničkoj zoni, 240 m dugom i 25 m širokom, koje je položeno usporedno s obalom i granicom lučke zone, zapadno od tadašnjeg *Trga Zichy* (danas Žabica). Poprečno postavljenim zidovima bilo je podijeljeno u šest odvojenih skladišnih prostora, koji su isprva imali i zasebnu numeraciju (Skladišta 30-35). Krajnji istočni i zapadni dijelovi skladišta bili su u funkciji ureda. Duga pročelja od klesanog kamena bila su rastvorena nizom segmentnih lučnih otvora - prozora i vrata koji su se izmjenjivali u ujednačenom ritmu. Središnji nosivi zid bio je oslonac za krovnu konstrukciju dvije usporedne jednostruke visulje.⁷ Pročelje prema trgu bilo je reprezentativnije, s polukružnim otvorima.

Opus arhitekta Ferenc Pfaffa

Upravo kraj 19. i početak 20. stoljeća donose promjenu u stilu i karakteru zgrada koje se grade u Rijeci. Podižu se reprezentativne građevine historicističkog i secesijskog stila čiji su autori vodeći inženjeri i arhitekti onoga doba. Dominantna je osoba ovog razdoblja glavni inženjer MÁV-a Ferenc Pfaff.

Ferenc Pfaff boravio je u Rijeci u dva navrata, prvi put krajem 80-ih godina 19. stoljeća, i drugi put od 1906.-1907. Izradio je devet projekata u historicističkom i secesijskom stilu, od kojih se sedam projekata odnosilo na nove građevine, a dva na rekonstrukcije postojećih. Sve građevine bile su smještene unutar ograničene zone kolodvora.⁸

⁴ ur. Boris PRIKRIL, *110 godina Riječke željeznice 1873-1983.*, Rijeka, Željeznički prijevoz Rijeka, 1983., str. 55.

⁵ O tome usporedi: Nana PALINIĆ, Nina LUKEŽ, Ervin MOHOROVIČIĆ, „Željeznička baština Rijeka i mogućnosti njene prenamjene - dva prijedloga“, *Zbornik Građevinskog fakulteta u Rijeci*, vol. XVI., 2013., str. 153-176.

⁶ HR-Državni arhiv u Rijeci (nadalje HR-DARI), 57 (JU 51), kut. 118, br. 30/2/1881.

⁷ N. PALINIĆ, „Prometne zgrade - željeznica i luka“, str. 384.

⁸ Nana PALINIĆ, *Arhitekt Ferenc Pfaff*, Muzej grada Rijeke, 24. 11. 2022. javno predavanje. <https://www.youtube.com/watch?v=f5dD-e5BJMI>



Slika 3:
Ferenc Pfaff,
Lučko
skladište
14, 1888.
(foto Nana
Palinić)

Već je prvi riječki projekt iz 1888. g. za pozadinska lučka skladišta Mađarskih državnih željeznica (Magyar Államvasutak, nadalje MÁV) I (14) i MÁV II (15) potvrdio kako je riječ o autoru posebnog senzibiliteta prema konstrukciji. Dva skladišta-blizanca smještena su u drugom redu *Obale Stefania* (danas Budimpeštansko pristanište). Imala su pravokutan tlocrt i četiri etaže - podrum, visoko prizemlje, kat i potkrovlje pod dvostrešnim krovom. Osnovnu konstrukciju činio je čelični skelet stupova i greda, čelični su bili i stropovi, izuzev podrumskog, koji je rađen kao klasični segmentni pruski svod od opeka između čeličnih I-nosača. Pročelja od opeke bila su jednostavnih stilskih obilježja, segmentno nadlućenih otvora. Inovativno je bilo, međutim, što su obodni stupovi čelične konstrukcije ostali vidljivi i na pročeljima, čineći ih jedinstvenima u lučko-željezničkoj zoni.⁹ (Slika 3)

Nakon što je stari željeznički kolodvor 1888. g. izgorio u požaru, odlučeno je da se gradi nova zgrada te da projekt izradi Ferenc Pfaff. Projekt je bio gotov 1889., kada je dobivena i građevinska dozvola.¹⁰ Izvedbu kolodvora preuzelo je poduzeće riječkog graditelja i arhitekta Vjenceslava Celligoia, a zgrada je predana u promet 1. siječnja 1891. godine. Novi je kolodvor izgrađen zapadnije od starog, uvučen u odnosu na šetaliste *Corsia Deak*, kako bi se ispred ulaza sa sjevera ostavio prostor za prilazni plato. Kolodvorska zgrada koncipirana je kao klasicistička jednoetažna 120 metara duga građevina paviljonskog tipa, sastavljena od tri istaknuta korpusa međusobno povezana krilima, a svoj prostorni koncept, kao i većina kolodvorskih zgrada, duguje tipologiji rimskih termalnih građevina. Jedinstven je u Pfaffovom opusu jer je, za razliku od ostalih kolodvora koje je projektirao, bio jedini kolodvor na obali, na kojemu je bilo moguće dosljedno provesti klasicističku ideju. Riječki kolodvor ima

⁹ Detalj na koji je prva ukazala povjesničarka umjetnosti i konzervatorica Ines Ambruš. Sličan detalj, ali desetak godina kasnije, primijenit će Peter Behrens na pročeljima Hale za turbine tvornice AEG u Berlinu.

¹⁰ HR-DARI-57 (JU 51), kut. 129, br. 2/16/1890.

Riječki identitet: gospodarski, povijesni, jezični i kulturni odjeci povodom 150. obljetnice izgradnje željezničkih pruga Rijeka - Pivka i Rijeka - Karlovac

The Identity of Rijeka: Economic, Historical, Linguistic and Cultural Echoes on the 150th Anniversary of the Construction of the Rijeka - Pivka and Rijeka -Karlovac Railways

blage krovove, tipične za Sredozemlje i odmjereno i proporcionalno pročelje, koje obiluje lijepim detaljima. Potpuna simetrija pročelja nije provedena i u unutrašnjosti, već je ono zasnovano funkcionalno i racionalno, u duhu novog doba. U središnjem dijelu je predvorje s blagajnama, u istočnom krilu čekaonice prvog, drugog i trećeg razreda, a u zapadnom garderobe, sanitarije te prostori uprave kolodvora. Duž cijele zgrade s južne strane izgrađen je trijem čelično-željezne konstrukcije. (Slika 4)

Usporedno s gradnjom kolodvora, prema projektu Ferenc Pfaffa iz 1890. g., rekonstruiran je istočni dio Skladišta 31, u kojemu su se nalazili uredi. Ovom dijelu zgrade nadograđen je još jedan kat, a uređeno je i cjelokupno pročelje, čime je zgrada dobila reprezentativan izgled, primjeren položaju na trgu.¹¹



Slika 4: *Ferenc Pfaff, Željeznički kolodvor, 1889.-91. (foto Nana Palinić)*

Neposredno uz kolodvor s istočne i zapadne strane, Pfaff je 1892. projektirao dvije stambeno - poslovne zgrade za željeznicu galerijskog tipa (Zgrade A i B), koje se tek neznatno razlikuju, a izvedene su po istom projektu.¹²

Zgrade su imale podrum, prizemlje, tri kata i tavan. U podrumu su se nalazili uredi i praonica rublja, u prizemlju uredi, kuhinja i sobe posluge, a na katovima stanovi. Svaki kat imao je pet stanova - tri veća i dva manja, do kojih se pristupalo s južno orijentiranih galerija. Veći stanovi sastojali su se od ulaznog prostora, kuhinje, ostave (jedne ili dvije) te tri sobe. Manji stanovi imali su jednu sobu manje. Stanovi su bili bez kupaonice i zahoda, a dva para zahoda, smještena na krajevima galerija, bila su zajednička za sve stanove kata. Decentna plošna ranorenesansna ulična i bočna pročelja potpuno odudaraju od onih s južne strane okrenutih pruži. Između istaknutih bočnih rizalita i središnjeg

¹¹ HR-DARI-57 (JU 51), kut. 129, br. 34/7/1890.

¹² HR-DARI-57 (JU 51), kut. 130, br. 74/17/1891.; kut. 131, br. 68/9/1892.

osmerokutnog stubišnog tornja četiri su etaže širokih višekatnih galerija. Gotovo svi otvori ovog pročelja su polukružni, ali potpuno različitih dimenzija, proporcija i tipologije, što pročelja čini posve jedinstvenima. (Slika 5)



Slika 5: Ferenc Pfaff, *Zgrade za činovnike željeznice, 1892.*
(foto Nana Palinić)

Premda je prvi dio Pfaffova opusa vezan uz razdoblje historicizma, kada su nastale brojne njegove zgrade, prije svega kolodvori, Pfaff je bio i secesijski arhitekt te vrstan inovator u primjeni novih materijala i konstrukcija. Tako je 1906. i 1907. g. projektirao i realizirao u Rijeci čak četiri secesijske građevine, koje su imale armiranobetonsku konstrukciju. Godine 1906. projektirao je lučko skladište 17 na Visinovom gatu, a 1907. g. željeznička skladišta IIIa i 15 (danas 32 i 33) te nadgradio i rekonstruirao željezničko skladište IIIb (danas 31). Ovo su bile, uz *Hotel Emigranti* Szilarda Zielinskog iz 1906. g., istovremeno i prve takve realizacije na teritoriju današnje Hrvatske.

Željezničko skladište IIIa (danas 32) podignuto je na mjestu nekadašnjeg skladišta žita i nekoliko privremenih skladišta uz južnu stranu početka *Corsie Deak*.¹³ Postavljeno je usporedno sa skladištem IIIb, i s njim tvorilo ulicu koja je izlazila na *Trg Zichy*, čime je omogućeno da oba skladišta izuzetno dobro prometno funkcioniraju, budući da je željeznički promet postavljen obodno i ne miješa se s kolnim i pješačkim prometom. Skladište je bilo manjih dimenzija od južnog (150x12m), skeletne armiranobetonske konstrukcije i vanjskih ispunskih zidova od opeke. Podijeljeno je u tri manja skladišta, a s obje strane cijelom dužinom imalo je utovarne rampe.

Skladište 15 (danas 33) izgrađeno je na mjestu stare kolodvorske zgrade zapadno od skladišta IIIa kojemu je vrlo slično, premda tlocrtno veće (120x20m) i za dvije etaže više. Iste je armiranobetonske konstrukcije i pročelnih detalja

13 HR-DARI-57 (JU 51), kut. 151, br. 7/10/1907.

Riječki identitet: gospodarski, povijesni, jezični i kulturni odjeci povodom 150. obljetnice izgradnje željezničkih pruga Rijeka - Pivka i Rijeka - Karlovac

The Identity of Rijeka: Economic, Historical, Linguistic and Cultural Echoes on the 150th Anniversary of the Construction of the Rijeka - Pivka and Rijeka -Karlovac Railways

napravljenih u kombinaciji kamena, žbuke i opeke, a zapažaju se i utjecaji secesije, kao i stila kvadratne gotike, kojim se u to doba i u Trstu projektiraju građevine ovog tipa.



Slika 6: *Ferenc Pfaff, Rekonstrukcija željezničkog skladišta IIIb (31), 1907. (foto Nana Palinić)*

Usporedo s ove dvije gradnje 1907. g., izvedena je i radikalna rekonstrukcija skladišta IIIb (31).¹⁴ Ostavljeni su obodni zidovi, unutarnja je konstrukcija kompletno zamijenjena novom armiranobetonskom te je izgrađen još jedan kat. Pročelje gornje etaže u ritmu i proporcijama prilagodilo se postojećoj građevini, premda su odabrani novi materijali - opeka i žbuka, kao i snažnije naglašeni segmentni otvori. (Slika 6)

Ove tri građevine označile su ulazak stilski vrlo specifične arhitekture u Rijeku - mađarske secesije.

Prilikom svog drugog boravka u Rijeci 1907. g., Ferenc Pfaff je izradio i projekt djelomične rekonstrukcije Kolodvora, koji je dobio i simetričnu dogradnju s istočne i zapadne strane. Promijenjen je unutarnji raspored tako što je čekaonica trećeg razreda premještena u zapadno krilo, a u istočnom je uređen restoran i poštanski ured.¹⁵

Pomoćne i servisne građevine

Krajem 19. stoljeća izgrađeno je i više servisnih i pomoćnih građevina u željezničkoj zoni, s prisutnim dekorativnim elementima historicizma. Željezničarske kućice rađene su prema tipskom projektu inženjera Sichmenera i bile su kombinirane poslovno - stambene namjene, a služile su za stalan nadzor nad prugom. Smještene su na odabranim mjestima - jedna na Delti uz

¹⁴ HR-DARI-57 (JU 51), kut. 152, br. 145/12/1907.

¹⁵ HR-DARI-57 (JU 51), kut. 151, br. 37/8/1907.

pokretni most preko Mrtvog kanala, a druga na križanju pruge s Industrijskom ulicom.¹⁶

Područna radionica za željeznicu rađena je 1898. g. prema projektu inženjera Bernardyja, i predstavlja prototip servisnih građevina 19. stoljeća. Unutarnja konstrukcija bila je skeletna, sastavljena od lijevano-željeznih stupova, drvenog krovišta ojačanog čeličnim zategama i gredama. Obodni zidovi bili su od opeke, a pročelja izvedena u kombinaciji kamena, žbuke i opeke. Jednostavno dvostrešno krovište nadograđeno je krovnim zenitalnim osvjetljenjem.

Mehanička radionica za servisiranje lokomotiva smještena je zapadno od glavnog kolodvora. Nacrtna dokumentacija nije sačuvana, pa se tako ne zna autor, premda se zgradu dosta sigurno može datirati u razdoblje početka 20. stoljeća. Jednostavan pravokutni tlocrt, dvostrešni krov koji nosi čelična krovna konstrukcija, bočna pročelja rastvorena nizom segmentno nadlučenih prozora te upotrijebljeni materijali jako podsjećaju na spomenutu radionicu inženjera Bernardyja. Glavna pročelja rastvorena su trima velikim portalima, a prisutan je ukras secesijske provenijencije.

Druga građevina, koja također nastaje u ovom razdoblju, a svojim se oblikom, proporcijama i konstrukcijom izdvaja od ostalih, je remiza i ložionica za lokomotive u Industrijskoj ulici (danas Milutina Barača). Uspoređujući planove grada iz ovog razdoblja, i sačuvanu fotografiju koja je datirana u 1915. g., možemo zaključiti kako je remiza vjerojatno izgrađena tih godina. Tlocrtno je razvijena kao dio kružnog prstena (ne zatvara pola kruga, već nešto manje), položenog uokrug postrojenja platforme željezničke okretnice. Jednoetažna građevina, u dijametru duga 130 m, s unutarnje strane kruga ima 22 portala, a s vanjske dvostruko više visokih industrijskih prozora segmentnog završetka. Složena čelična rešetkasta konstrukcija nosi zakrivljeni dvostrešni krov.¹⁷ (Slika 7)



Slika 7: Željeznička remiza - ložionica
(foto Nana Palinić)

16 HR-DARI-57 (JU 51), kut. 129, br. 76/1883.

17 O tome usporedi: N. PALINIĆ, „Prometne zgrade - željeznica i luka“, str. 382.

Upravna zgrada željeznice

U godinama neposredno pred Prvi svjetski rat, varijacije mađarske secesije sve će se slobodnije primjenjivati. Upravna zgrada državnih željeznica izgrađena je 1911. g., prema projektu mađarskog arhitekta Sandora Mezeya, zatvorivši sjeveroistočni ugao parcele na kojoj su ranije izgrađena skladišta 31 i 32.¹⁸ Zgrada je, osim ureda, sadržavala i stanove. Premda je primijenio mađarsku inačicu stila, autor je to učinio s mjerom, naglasivši samo centralne osi dvaju različitih pročelja krovnim atikama valovitog zabatnog završetka. Zbog nesimetričnosti pročelja, prema trgu zgrada izgleda kao da je nedovršena te kao da će u nekoj drugoj fazi dobiti dio koji nedostaje. Unutrašnja pročelja prema dvorištu sasvim su drugačije tretirana - nizom širokih galerija otvaraju se prema jugu, suncu i moru, slično kao i Pfaffove stambene zgrade za činovnike smještene nešto zapadnije. Ovaj element, kao i dekorativni detalji unutrašnjosti, ornamenti u kombinaciji klasja i morskih valova, pokazuju nastojanje arhitekta da novu građevinu udomači okolnom sredozemnom ambijentu. (Slika 8)



Slika 8: Sandor Mezey, Upravna zgrada željeznice, detalj dvorišnog pročelja i ograde stubišta, 1911. (foto Nana Palinić)

Međuratno razdoblje

U razdoblju između dva svjetska rata, Rijeka i Sušak podijeljeni su granicom između dvije države. Ekonomija i gradnja stagniraju te je značajno smanjena aktivnost i u željezničkoj zoni. Jedino značajnije ostvarenje vezano je uz nedovršeni projekt Željezničkog kolodvora na Sušaku. Kolodvorski kompleks izgrađen je između 1939. i 1941. godine prema projektu Leposave Dinić, arhitekture tehničkog ureda Direkcije državnih željeznica iz Beograda.¹⁹

¹⁸ HR-DARI-57 (JU 51), kut. 159, br. 123/19/1911.

¹⁹ Julija LOZZI BARKOVIĆ, *Međuratna arhitektura Rijeke i Sušaka*, Rijeka, Adamić, 2015., str. 419.

Tada nametnuti projekt, neprihvaćen od stanovništva i struke, imao je neobičnu sudbinu. Kada je, nakon četrdeset godina nastojanja, bila izgrađena zgrada kolodvora, Sušak je kao samostalan grad prestao postojati te je prestala i potreba za još jednim gradskim kolodvorom. Kako zgrada nikad nije u potpunosti dovršena, a u poslijeratnom razdoblju korištena je za druge funkcije, dodatno je rekonstruirana i adaptirana. Ipak, upravo u doba kad se ovu arhitekturu počelo valorizirati i prihvaćati kao dio Sušaka, donesena je odluka o njenom rušenju zbog izgradnje ceste D-404. Odluka je sigurno bila pogrešna i Sušak je izgubio značajnu građevinu željezničke baštine koja je tijekom godina postala obilježje Sušaka i identitetski reper lokacije. (Slika 9)



Slika 9: *Leposava Dinić, Željeznički kolodvor Sušak, 1939.-41., prije i tijekom rušenja (foto Nana Palinić)*

Zaključak

Željeznička infrastruktura i arhitektura značajno su utjecali na urbani identitet Rijeke i njenu transformaciju iz malog primorskog mjesta u sredozemni emporij. Sve što je planirano i građeno za željeznicu, bilo je usko povezano s izgradnjom nove luke. Mađarske državne željeznice, kao već oblikovani i razvijeni sustav, s vlastitim tehničkim uredom, inženjerskim i tehničkim osobljem, bile su glavni investitor gradnji i na području željeznice i na području luke, posebno u prvom razdoblju, do uspostavljanja Pomorskog gubernija i njegovog tehničkog ureda. Čak i nakon toga inženjeri MÁV-a, zbog svojeg velikog iskustva, ostaju nositelji najvećih projekata u lučkoj zoni.

Izgradnja željezničko-lučkog sustava omogućila je i potaknula daljnju industrijalizaciju Rijeke, posebno njene zapadne industrijske zone. Sa širenjem industrije širila se i željeznička mreža, koja je ovu industriju servisirala. Željeznica je obuhvatila velike gradske površine koje je uglavnom sama i stvorila ali, s

Riječki identitet: gospodarski, povijesni, jezični i kulturni odjeci povodom 150. obljetnice izgradnje željezničkih pruga Rijeka - Pivka i Rijeka - Karlovac

The Identity of Rijeka: Economic, Historical, Linguistic and Cultural Echoes on the 150th Anniversary of the Construction of the Rijeka - Pivka and Rijeka -Karlovac Railways

obzirom na to da su nastale ispred povijesnog gradskog prostora, istovremeno je i odvojila grad od luke i mora. U zadnjim desetljećima 20. stoljeća dolazi do ekonomske stagnacije i deindustrijalizacije, gašenja industrijskih pogona i smanjenja prometa luke, što se odrazilo i na željeznički sustav.

Sve do 21. stoljeća željeznička baština Rijeke bila je očuvana u značajnoj mjeri, ali u zadnjim decenijama riječ je o jednom od najugroženijih segmenata baštine grada. Tehnološke promjene dovele su do gubitka funkcije nekih od željezničkih zgrada i one su, nedovoljno valorizirane prije svega u urbanističkim i razvojnim planovima, žrtvovane i nepovratno izgubljene. Zbog realizacije ceste na Brajdici u svibnju 2008. g. srušen je cijeli kompleks Željezničkog kolodvora na Sušaku, a u rujnu 2008. g. željezničarska kućica na Delti. Godine 2019. srušen je preostali dio Lučkog skladišta 14.²⁰ Zbog izgradnje autobusnog kolodvora 2024. srušena su dva od tri preostala željeznička skladišta, skladište 31 i 32, a kao memorija na povijesnu arhitekturu samo bi jedan mali segment skladišta 31 trebao biti interpoliran unutar nove strukture. Sudbina ostale željezničke baštine vrlo je neizvjesna. (Slika 10)



Slika 10: Željeznički sklop na Žabici neposredno prije rušenja - lijevo Skladište 32, desno Skladište 31, u pozadini Upravna zgrada željeznice (foto Ingrid Jerković)

²⁰ Još ranije, 60-ih godina 20. st., zbog izgradnje novog Žitnog silosa srušeno je Lučko skladište 15 i zapadni dio Lučkog skladišta 14.

Istraživanja i valorizacija ove, i općenito industrijske arhitekture Rijeke, već više godina u žarištu su interesa stručnjaka i javnosti, ali ona nisu rezultirala i adekvatnim tretmanom i zaštitom ovih građevina, niti bitno utjecala na prostorno i urbanističko planiranje Rijeke. Željeznička baština Rijeke zaštićena je u okviru Kulturno-povijesne cjeline grada Rijeke²¹ (izuzev zone Željezničkih skladišta 31 i 32, koja je isključena iz obuhvata). Pojedinačnu zaštitu imaju lučka skladišta, čiji su investitor bile državne željeznice - Skladište 17 na Visinovom gatu i Skladišni kompleks 18-22 (Metropolis) na Praškom pristaništu.²²

Čak ni zgrade neupitne vrijednosti, poput Željezničkog kolodvora ili Remize/Ložionice nisu stekle status pojedinačnog kulturnog dobra.

Svjesni trajne štete koju bi gubitak ovih građevina za sveukupnu baštinu predstavljao, nužno je da se nastoji, prije nego preostala vrijedna arhitektonska i infrastrukturna zdanja budu izravno ugrožena, planirati i koncipirati njihov opstanak i očuvanje za buduće generacije.

21 Ministarstvo kulture i medija RH, Lista zaštićenih kulturnih dobara, Z-2691.

22 Isto, Z-825 i Z-2188.

Abstract

RAILWAY INFRASTRUCTURE AND ARCHITECTURE AND ITS INFLUENCE ON THE URBANITY OF RIJEKA

The construction of the railway and the new port in front of the city at the end of the 19th century were key events that shaped Rijeka's urban identity. After the Austro-Hungarian settlement and the coming of the city under the direct administration of Hungary, the railway project between Rijeka and Karlovac was realized in a short period of time, while at the same time the Southern Railway Company (Südbahn-Gesellschaft) built the railway between Rijeka and Sv. Peter (Pivka). The location of the railway in the city itself was determined by Jozsef Bainville's plan. Between the city and the port, the railway built its own infrastructure: tracks, reception buildings, warehouses, depots, service, administrative and residential buildings for its officials. In the early period, simple temporary buildings were built, and at the end of the 19th and the beginning of the 20th century, more representative buildings were erected in the historicist and Art Nouveau style. The railway architecture in the entire eastern part of the Monarchy was mostly designed by engineers and architects of the Hungarian state railways (MÁV), and in Rijeka mainly MÁV's chief engineer Ferenc Pfaff.

Keywords: *Rijeka, urban development, railway architecture, Ferenc Pfaff*

Riječki identitet: gospodarski, povijesni, jezični i kulturni odjeci povodom 150. obljetnice izgradnje željezničkih pruga Rijeka - Pivka i Rijeka - Karlovac

The Identity of Rijeka: Economic, Historical, Linguistic and Cultural Echoes on the 150th Anniversary of the Construction of the Rijeka - Pivka and Rijeka -Karlovac Railways

STARE RIJEČKE NOVINE IZ BAŠTINSKOG FONDA SVEUČILIŠNE KNJIŽNICE RIJEKA - ZNAČAJNI IZVORI ZA PROUČAVANJE POVIJESTI ŽELJEZNICA U RIJECI (1865. - 1910.)

mr. sc. Orietta Lubiana, Sveučilišna knjižnica Rijeka

e-mail: orieta.lubiana@uniri.hr

Pregledni rad

UDK: 070(497.561Rijeka)"1865/1910"
625.45(497.561Rijeka)"1865/1910"

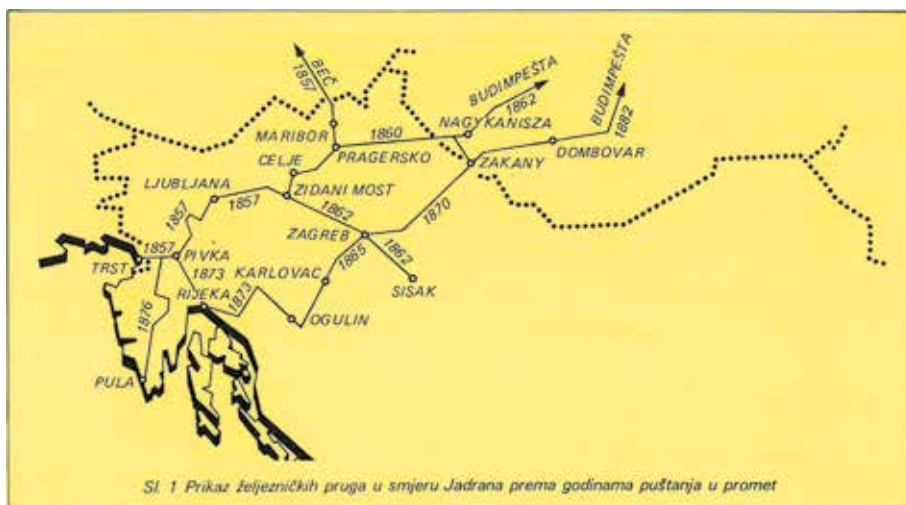
Sažetak

Ovim se radom želi upoznati zainteresiranu javnost i istraživače s povijesnim izvorima iz starih riječkih novina iz baštinskog fonda Sveučilišne knjižnice Rijeka - Eco del litorale Ungarico, La Bilancia, La Voce del Popolo, Giornale di Fiume, Gazzetta di Fiume/Fiumaner Zeitung, La Varietà i Primorac, koji donose podatke o povijesti željeznica u Rijeci u vremenu od 1865. - 1910. godine.

Ključne riječi: *povijest željeznica, stare riječke novine, Sveučilišna knjižnica*

Uvod

Početak trajne, sigurne i mnogo brže veze Rijeke s njezinim prirodnim i političkim zaleđem u oba smjera (prema Austriji: Beč, Trst, i prema Mađarskoj: Zagreb, Budimpešta) obilježava 1873. godina. Tada su puštene u promet pruge Rijeka - Karlovac i Rijeka - Sveti Petar na Krasu (Šempetar - Pivka). Stoga je 1873. godina najvažnija prekretnica u povijesti Rijeke kao lučkoga grada,¹ nakon čega se promet u luci počeo ubrzano razvijati, dok se razvoj luke i željeznice odvija u interakciji.^{2 3}



Slika 1: Prikaz željezničkih pruga u smjeru Jadrana prema godinama puštanja u promet (Boris PRIKRIL, ur., *110 godina riječke željeznice*, Rijeka: Fakultet za pomorstvo i saobraćaj, 1983., str. 27.)

Luka Rijeka tim je novim prometnim pravcem oduzela prvenstvo Senju, kao spojnica pomorskog i kopnenog prostora i svih djelatnosti koje se u takvom

1 Boris PRIKRIL, ur., *110 godina riječke željeznice*, Rijeka, Fakultet za pomorstvo i saobraćaj, 1983., str. 64.

2 Ove dvije pruge imaju različitu ulogu, tj. značenje: Rijeka-Pivka prvenstveno političko i vojno (1876. izgrađena je željeznica Divača-Pula do glavne baze austro-ugarske ratne mornarice, Pule, koja je 1853. postala glavna ratna luka Austrijskog Carstva), a tek usput gospodarsko. *Grada za gospodarsku povijest Hrvatske*, knj. 6, Zagreb, Jugoslavenska akademija znanosti i umjetnosti, str. 500.

3 Zahvaljujući njoj Opatija je - povezana tom prugom tramvajem preko Matulja - postala europsko turističko i mondno sastajalište ulaganjem *Južnih željeznica* u ljetovališne i zdravstvene objekte (npr. hotel *Imperial*), dok Riječka željeznica prema Karlovcu, Zagrebu i Budimpešti ima naglašenije gospodarsko značenje, kao i pruga Beč-Trst, koja povezuje metropolu s glavnom lukom carstva. Pritom mađarski imperijalizam želi pretvoriti Jadran u mađarsko more (*magyar tenger*), a Riječka željeznica će nositi obilježja mađarske gospodarske i državne politike. Nikola CRNKOVIC, „125 godina Riječke željeznice“, *Dometi*, br. 7-12, 1998., str. 57 i 61.

čvorištu razvijaju.^{4 5} Presudan utjecaj na vrijeme izgradnje ovih željezničkih pruga i na njihov smjer - na željezničko pitanje u povijesti Rijeke prije i nakon 1873. godine - imale su političke mjere austrijske i ugarske vlade, sudari i sukobi njihovih prometnih sustava i tarifni ratovi,⁶ a ne samo zakonitosti tržišnog razvoja.

Značaj povezivanja Rijeke s njezinim političkim kontinentalnim zaleđem

Nakon pitanja pomorske veze Rijeke sa svijetom, najvažnije je ono željezničkog povezivanja s političkim kontinentalnim zaleđem grada, iako su oba ova pitanja povezana. Samo željeznica osigurava ostvarenje načela o što bržem i sigurnijem transportu robe, a njome se može postići da to bude i najjeftiniji put do mora - što predstavlja drugo osnovno načelo ekonomičnog prometa, i uopće uspješnog trgovačkog poslovanja.

Pitanje željezničkog povezivanja, nakon podjele Habsburškog Carstva na dva dijela - Ugarsku i Austriju - ima, osim gospodarskog, i unutarpolitički značaj, što je vidljivo iz dvojbe u prvenstvo izgradnje željeznice prema Budimpešti ili Beču.

Nakon Austro-ugarske nagodbe (1867.) Rijeka i njena luka potpale su pod Ugarsku, a izgradnja karlovačko-riječke željeznice omogućila je povezivanje Budimpešte s riječkom lukom, što je izravno utjecalo na jačanje gospodarstva i trgovine. Budući da je prugom od Zagreba do Karlovca upravljalo austrijsko *Društvo južnih željeznica* (puno ime *Carsko kraljevsko povlašteno društvo južnih željeznica*, njem.: *Kaiserlich-königliche privilegierte Südbahn-Gesellschaft*),⁷ koje je nametalo visoke prijevozne tarife, u prvo vrijeme njezino iskorištavanje je bilo

4 Iako je tadašnji ugarski ministar komunikacija Lajos Tisza u kolovozu 1873. prilikom obilaska pruge Karlovac - Rijeka prije službenog otvorenja posjetio i Senj, i tom prilikom obećao građanima skoriju izgradnju „pobočne pruge“ od Plasa do Senja, mađarske željeznice to obećanje nikada nisu ispunile. Mada se u predstavi vladaru 11. ožujka 1863. g. tražio ogranak za Senj, očito se za glavnu izlaznu luku ove hrvatske željezničke magistrale držalo Rijeku. B. PRIKRIL, *110 godina riječke željeznice*, str. 58.

5 Budimpešta je prema Zagrebu pokazivala istu monopolističku bezobzirnost i nadutost kao Beč do tada prema njoj, a u gradnji Riječke željeznice opreke su svedene na to da se Hrvatskoj ne dopusti gradnja odvojaka za njezine kvarnerske luke: Bakar (ostvaren tek 1931.), Kraljevicu i Senj. N. CRNKOVIĆ, „125 godina Riječke željeznice“, str. 55.

6 Iako je vladar preporučio da se riječkom prugom povežu i Bakar i Kraljevica, ugarska se vlada nije obazirala - zamislila je i gradila prugu Karlovac - Rijeka bez ikakvih pobočnih linija, velikim dijelom na štetu hrvatskih zemalja. B. PRIKRIL, *110 godina riječke željeznice*, str. 22.

7 *Društvo južnih željeznica*, najveće privatno željezničko društvo u Austro-Ugarskoj Monarhiji, osnovano 1859. sa sjedištem u Beču. Imalo je važnu ulogu u prometnom životu Hrvatske, bilo je glavni arbitar u planiranju i izgradnji željezničkih pruga, u vođenju tarifne politike na njima, a izravno i u razvoju pojedinih krajeva i gospodarske djelatnosti. Izgradilo je neke važne pruge u Hrvatskoj (npr. Zagreb-Karlovac, 1865.), posjedovalo najveći broj pruga o kojima je ovisio promet s Trstom i Rijekom (pruge Beč-Trst, Pivka-Rijeka), pa je svojom tarifnom politikom utjecalo na preusmjerenje prometa iz Mađarske i Hrvatske na tršćansku luku, što je štetilo razvoju Rijeke i Senja. Nakon 1918. pojedine države sljednice Austro-Ugarske otkupile su pruge na svom području (1924.), pa je Društvo prestalo postojati. Društvo južnih željeznica. *Hrvatska enciklopedija, mrežno izdanje*. Leksikografski zavod Miroslav Krleža, 2013. - 2024. <https://www.enciklopedija.hr/clanak/drustvo-juznih-zeljeznica> (pristupljeno 2. 7. 2024.).

otežano, sve dok 1880. *Mađarske državne željeznice* nisu otkupile i tu dionicu pruge, pa je to jedan od primjera njihova jačanja i monopola.⁸ Ujesen 1873. godine željeznička pruga Rijeka - Karlovac bila je u svim najvažnijim dijelovima uglavnom dovršena, pa je otvorena i puštena u promet 23. listopada te godine.

Za Rijeku i *riječko pitanje* važno je bilo i političko značenje predviđene željezničke pruge, jer se kao jedan od njezinih osnovnih učinaka očekivalo snažno uklapanje grada u gospodarski život Hrvatske i Slavonije, a potom i u njegovu širu zonu utjecaja, čime bi se prekinulo fjumansko autonomaštvo i tamošnje mađaronstvo.

O povijesti željeznica u Rijeci u riječkim novinama iz baštinskog fonda Sveučilišne knjižnice Rijeka (1865. - 1910.)

O svemu ovome piše se u tadašnjem tisku, povijesnim riječkim novinama iz baštinskog fonda Sveučilišne knjižnice, ustanove koja čuva (zapisan) identitet grada Rijeke.

Te novine odražavaju ne samo stajalište pojedinog glasila prema dvojbi u prvenstvo izgradnje željeznice prema Budimpešti ili Beču, već i stav njezina izdavača, koji je najčešće politička stranka. Stoga analiza pojedinih članaka iz tih novina istraživaču pruža i mogućnost utvrđivanja nositelja političkih moći s vrha Monarhije, čije se natjecanje odražava na politička zbivanja u Rijeci.

U ovom radu izdvojeni su neki od najpoznatijih naslova povijesnih riječkih novina, koje donose članke i zanimljive podatke o povijesti željeznice u Rijeci - *Eco del litorale Ungarico*, *La Bilancia*, *La Voce del Popolo*, *Giornale di Fiume*, *Gazzetta di Fiume/Fiumaner Zeitung*, *La Varietà* i *Primorac*.

Najveći broj spomenutih novina izlazio je na talijanskom jeziku, a pokrenuo ih je, uređivao i tiskao u svojoj tiskari *Stabilimento Tipo-litografico Fiumano* Emidio Mohovich⁹, najistaknutija osobnost riječkoga tiskarstva i izdavaštva 19. st., koji je u politici otvoreno podupirao Mađare i politiku vladajućih peštanskih krugova, od kojih je dobivao i znatnu novčanu potporu, pa su npr. novine *La Bilancia* postale središnjim glasilom riječke Liberalne

8 Kada je ugarska državna politika preuzela izgradnju i upravljanje željeznicama od *Društva južnih željeznica*, tj. od Austrije, vodila se načelom *Čija je željeznica, onoga je i zemlja*, što znači da je gradnja željeznica bila političko pitanje. Cilj je bio ostvarenje velikomađarske težnje za izlazom na more. Mihael PODNAR, *Povijest željeznica u Hrvatskoj u vrijeme Austro-Ugarske Monarhije*, završni rad, Sveučilište u Zagrebu, 2021.

9 Mohovich (Mohović), Emidio, hrvatski nakladnik i novinar (Rijeka, 18. VII. 1838. - Rijeka, 5. III. 1898.). Zajedno s Carlom Huberom 1863. osnovao tiskarski zavod *Stabilimento Tipo-litografico*, najjaču tiskaru u Rijeci u XIX. st., nagrađivanu na izložbama u Trstu (1871.), Parizu (1878.) i Budimpešti (1883.). Pokrenuo je i uređivao dnevnik *Giornale di Fiume* (siječanj-prosinac 1865.), koji je bio policijski zabranjen, potom je pokrenuo promadžarske novine *La Bilancia* (1868.-1919.) i uređivao ih do smrti. Za to vodeće riječko glasilo koje se prodavalo u Pešti, Beču, Trstu, Hamburgu, Berlinu i Zürichu, pisao je uvodnike i donosio redovita izvješća iz ugarskog i hrvatskog sabora. Tiskao je različite novine i knjige na talijanskome i hrvatskome, među ostalim djelo Š. Ljubića *Ogledalo književne povijesti jugoslavjanske* (I–II, 1864–69) i talijanski prijevod djela *Smrt Smail-age Čengića* I. Mažuranića (*Morte di Ismail Čengić-Aga*, 1877). Nakon njegove smrti posao su nastavili sinovi Vito (1865.-1903.) i Mario (1872.-1923.). Mohovich, Emidio. *Hrvatska enciklopedija, mrežno izdanje*. Leksikografski zavod Miroslav Krleža, 2013. - 2024. <https://www.enciklopedija.hr/clanak/mohovich-emidio> (pristupljeno 4. 7. 2024.).

Riječki identitet: gospodarski, povijesni, jezični i kulturni odjeci povodom 150. obljetnice izgradnje željezničkih pruga Rijeka - Pivka i Rijeka - Karlovac

The Identity of Rijeka: Economic, Historical, Linguistic and Cultural Echoes on the 150th Anniversary of the Construction of the Rijeka - Pivka and Rijeka -Karlovac Railways

stranke kojoj je i sam pripadao, i koja je u to vrijeme bila vladajuća stranka u Ugarskoj.



Slika 2: reklama riječke tiskare Emidia Mohovicha *Stabilimento Tipo-litografico Fiumano* (Sveučilišna knjižnica Rijeka)

Povijesni izvori navode se dalje od starijih prema novijima.

Eco del litorale Ungarico



Slika 3: *Eco del litorale Ungarico* - naslovnica (Sveučilišna knjižnica Rijeka)

Novine *Eco del litorale Ungarico* prve su sačuvane u fondu Sveučilišne knjižnice u Rijeci. Njihov prvi broj objavljen je 5. travnja 1843. u tiskari braće Karletzky¹⁰ (*Stamperia Fratelli Karletzky*), a program im je bio *Fiume con l'Ungheria* (Rijeka s Mađarskom), dakle bile su promađarske. U broju 70 i 71 iz prosinca 1845. godine novine objavljuju *Ugovor o spajanju dioničkih društava za izgradnju željezničke pruge Vukovar - Rijeka*. Oglasom od 3. studenoga 1843. pozivano je na osnivanje *Društva za izvedbu prethodnih radova* za željezničku prugu Vukovar - Rijeka najprije u Rijeci, pa u Pešti i Vukovaru 1845., a zatim spajanjem u jedinstveno društvo iste 1845. godine, pod nazivom *Ujedinjeno društvo za izgradnju željezničke pruge Vukovar - Rijeka*. Za predsjednika je izabran mađarski političar i državnik Kazimir Batthyány (1807. - 1854.), dotadašnji predsjednik poštanskog Društva. Društvo u Rijeci zadržalo je svoju samostalnost i nakon tog spajanja, a 1845. njegovi su „direktori“ Paolo Scarpa, dr. Ignac Vinko Medanić te Walter Crafton Smith i Charles Meynier, vlasnici prve kraljevske povlaštene riječke tvornice papira.

Zahtjevi iz unutrašnjosti za prirodnu vezu s morem na Hrvatskom primorju bili su brojni, a poticaja je bilo i iz Rijeke, iako malobrojnih i ne jako glasnih, da se ne zamjere „governu“ u Beču.

U vremenu do 1860. godine za željezničko povezivanje unutrašnjosti s Hrvatskim primorjem riječka Trgovačka komora 1853. traži željezničku vezu za prugu Beč - Trst kod Šempetra, ali 1857. ipak traži i prugu Rijeka - Karlovac (iste se godine pročulo da su isposlovali i dozvolu za njeno trasiranje). U izvještaju Trgovačke komore Rijeka za 1852. godinu spominje se ranija predstavka komore za željeznički spoj Rijeka - Šempeter (Sveti Petar - Pivka), što se obrazlaže željom za olakšavanjem veze Rijeke *sa svim bogatim i industrijskim pokrajinama unutrašnjosti*.

To bi povezivanje bilo korisno i tim pokrajinama za njihov prekomorski izvoz i uvoz, zatim da se pogoduje vojnim interesima i potrebama Monarhije te da se time poboljšaju i ubrzaju veze kvarnerskih otoka, Dalmacije i Vojne krajine s unutrašnjošću Monarhije preko Rijeke.

10 Karletzky [ka'rllecki], obitelj riječkih tiskara, knjižara i nakladnika češkoga podrijetla. Osnivač tiskare Lovrenz (Lorenzo, Lovro) učio je kod J. T. Trattnera u Beču i J. F. Egera u Ljubljani. Temeljem njihovih potvrda o zvanju, 1779. dobio je dozvolu za osnivanje javne tiskare u Rijeci; tiskara je radila od 1779. do 1889. Prva djela tiskao je na latinskom i talijanskom jeziku, a 1790. tiskao je knjigu na hrvatskom jeziku *Pisme koje se pivaju pod svetom missom*. Njegova udovica Rosina (1757.-1803.) kratko je vrijeme vodila tiskaru; tiskala je *Pokornik uppuchjen* (1800). Obiteljski zanat nastavila su njegova braća Anton (*Antun, Antonio*) (1783.-1875.) i Giuseppe (*Josip, Osipp*) (1783.-1853.), koji su tiskaru vodili do 1876. pod nazivom *Stamperia Fratelli Karletzky* (Tiskarnica Bratje Karletzky); tiskali su prve riječke novine *Notizie del Giorn* (1813); 1823.-48., za mađarske vladavine, imali su status tiskara kraljevskog gubernija i cijelog ugarskog primorja; objavili su 105 naslova, 14 na hrvatskom (uglavnom crkvene knjige) i 91 na talijanskom ili dvojezično (talijanski i mađarski). Tiskali su i novine *Eco del litorale ungarico* (1843.-1846.); uz tiskaru vodili su knjigovežnicu, knjižaru i papirnicu. Giovanni (1818.-1901.), pomorski kapetan i direktor Lloyda, preuzeo je 1876. papirnicu, a tiskaru je naslijedio Giuseppeov sin Franjo (*Francesko*) (1818.-?) i unuk Giuseppe mlađi (1849.-1918.), koji ju je vodio do 1889. Karletzky. *Hrvatska enciklopedija, mrežno izdanje*. Leksikografski zavod Miroslav Krleža, 2013. - 2024. <https://www.enciklopedija.hr/clanak/karletzky> (pristupljeno 4. 7. 2024.).

Riječki identitet: gospodarski, povijesni, jezični i kulturni odjeci povodom 150. obljetnice izgradnje željezničkih pruga Rijeka - Pivka i Rijeka - Karlovac

The Identity of Rijeka: Economic, Historical, Linguistic and Cultural Echoes on the 150th Anniversary of the Construction of the Rijeka - Pivka and Rijeka -Karlovac Railways

Giornale di Fiume



Slika 4: *Giornale di Fiume* - naslovnica
(Sveučilišna knjižnica Rijeka)

U člancima iz novina *Giornale di Fiume*, čiji je prvi broj izašao 7. siječnja 1865. godine, a tiskale su se u tiskari *Stabilimento Tipo-litografico Fiumano* Emidia Mohovicha, koji ih pokreće i uređuje, spominje se tzv. *alföldsko-riječka željeznica* (koja je u biti mađarska zamisao o željezničkoj pruzi, suprotstavljena hrvatskoj zamisli o pruzi Rijeka - Zemun). Njome se još snažnije negira svaka ideja hrvatske željezničke mreže i otvara prostor mađarskom gospodarskom i političkom širenju prema Jadranu. Godine 1865. vodili su se oštri sporovi oko željezničke veze Hrvatskog primorja sa zaleđem, pa su tako novine *Giornale di Fiume* prenijele u cjelini članak Bogoslava Šuleka, objavljen u zagrebačkom *Gospodarskom listu*,¹¹ gdje on načelno ističe veliku opću vrijednost i značenje pruge Zemun - Rijeka za zemlje kojima prolazi, za napredak riječke i senjske trgovine itd. Šulek ističe *Društvo JŽ* i Trst kao glavne protivnike riječko-zemunske željeznice, koji će sve poduzeti da obrane svoj monopolski položaj, i da je *alföldska linija* podržavana kako bi se odugovlačilo s konačnim rješenjem, odnosno izgradnjom pruge Zemun-Rijeka. Iste riječke novine odbile su 4. veljače 1865. i tvrdnje bečke *Neue freie Presse*¹² da je zemunsko-riječka pruga samo u interesu Srbije i Bosne, proglašivši to *insinuacijom*. Pozdravile su i odlučan protest Trgovačkog gremija iz Karlovca 11. veljače 1865. protiv stava Trgovačke komore u Zagrebu u prilog drugih linija, pa i *alföldske*, a čime se ugrožava izgradnja linije Rijeka - Zemun.¹³

Međutim, tijekom proljeća 1865. mijenja se riječko gledište: bitno je da se izgradi pruga koja će biti nezavisna od *Društva JŽ*, a k tome, da se suzbije *monopolistička konkurencija ruskog žita* u jadranskim lukama.¹⁴ Tako i *Giornale*

11 „La ferrovia Semlino-Fiume“, *Giornale di Fiume*, Fiume, 2. 1. 1865., br. 2, str. 10-11.

12 „La strada-ferrata Semlino-Fiume“, *Giornale di Fiume*, Fiume, 4. 2. 1865., br. 5, str. 33-34.

13 „Nuove rimostranze per la ferrovia Semlino-Fiume“, *Giornale di Fiume*, Fiume, 25. 2. 1865., br. 8, str. 53-56.

14 „La rete ferroviaria dell'Adriatico al Danubio“, *Giornale di Fiume*, Fiume, 6. 5. 1865., br. 18, str. 131-132.

di Fiume pozdravlja spajanje ugarsko-engleskog i belgijskog društva.

U članku *Sullo stato presente della nostra questione ferroviaria* iz svibnja 1865.,¹⁵ *Giornale di Fiume* piše: *Glede linije Karlovac - Rijeka - Senj primijenjeno je načelo, da ona mora biti integralni dio predmetne željezničke mreže, i da je englesko-belgijsko društvo obavezno tu prugu izgraditi.*

Treba potražiti i povoljniju liniju između Ogulina i Hrvatskog primorja, ali tako da ta *nova ispitivanja* ne utječu na odlaganje dodjeljivanja koncesije za cijelu željezničku mrežu, dakle i tu njenu dionicu.

Istovremeno je objavljeno javnosti, da je glavni državni inženjer Werner s grupom od dvanaest inženjera 22. travnja 1865. upućen u Rijeku zbog spomenutih tehničkih poslova.

U članku pod naslovom *Questione ferroviaria* iz lipnja 1865.¹⁶ prenosi se članak iz peštanskih novina *Pesti Napló* direktora Društva alföldske željeznice A. Treforta, po kojemu je spajanje društava važna činjenica, ali ne vidi mogućnost izgradnje pruge dok postoji važnije pravo *Društva JŽ* na izgradnju željeznica s desne obale Dunava. A. Trefort upozorava da ni Pešta ni Veliki Varadin neće nikada biti povezani s Rijekom bez odobrenja *Društva JŽ* i dok se to pravo ne izmijeni.

Giornale di Fiume u članku iz siječnja 1865.¹⁷ piše da su se sporu pridružile i bečke novine za vojna pitanja *Militär-Zeitung*, koje se krajem 1864. g. zauzimaju za zemunsko-riječku prugu, smatraju nedovoljnim željezničke veze Venecije i Trsta s unutrašnjošću, a da od Pule i Rijeke do Zadra i dalje nema takvih željezničkih veza.

U članku pod naslovom *Ancora una parola sull'importanza militare della rete ferroviaria di Esseg*,¹⁸ više međutim ne govore o toj liniji, već ovako pišu o velikom značenju *osječke željezničke mreže*: ...iz svih vidova važna je mreža *dunavsko-jadranska* s ključnim točkama u Stolnom Biogradu i Osijeku, vojna prvenstveno, koja povezuje bitne unutrašnje položaje *sa strateški važnim Zemunom*. Dodaju i da je *Jug Carevine stavljen u zavisnost i u cjelini prepušten Društvu Rotschild-Talabot*, pod čime se misli na *Društvo JŽ*, u kojemu su vodeću ulogu imale bankarske kuće Rotschild iz Beča, Pariza i Londona, a važnu ulogu imao je i inž. Paulin F. Talabot (1799. - 1885.), istaknuti francuski stručnjak svoga vremena, zaposlen na organizaciji i izgradnji francuskih željeznica i oko prokopa Sueskog kanala.

Giornale di Fiume u ožujku 1865. donose članak pod nazivom *Progetto d'ampliamento del porto di Fiume*.¹⁹ Poslovni Riječani ulagali su 1865. velike napore u proširenje i uređenje riječke luke, ali se izgradnja prve željezničke

15 „Sullo stato presente della nostra questione ferroviaria“, *Giornale di Fiume*, Fiume, br. 20, 20. 5. 1865., str. 145.

16 „Questione ferroviaria“, *Giornale di Fiume*, Fiume, 3. 6. 1865., br. 22, str. 159-160.

17 „Sulla necessità del completamento della rete ferroviaria dell'Austria meridionale“, *Giornale di Fiume*, Fiume, 7. 1. 1865., br. 1, str. 2-3.

18 „Ancora una parola sull'importanza militare della rete ferroviaria di Esseg“, *Giornale di Fiume*, Fiume, 5. 8. 1865., br. 31, str. 213-214.

19 „Progetto d'ampliamento del porto di Fiume“, *Giornale di Fiume*, Fiume, 4. 3. 1865., br. 9, str. 64-65.

Riječki identitet: gospodarski, povijesni, jezični i kulturni odjeci povodom 150. obljetnice izgradnje željezničkih pruga Rijeka - Pivka i Rijeka - Karlovac

The Identity of Rijeka: Economic, Historical, Linguistic and Cultural Echoes on the 150th Anniversary of the Construction of the Rijeka - Pivka and Rijeka -Karlovac Railways

veze do Rijeke, pa niti one za Sveti Petar/Šempeter, još nikako nije nazirala. Gradonačelnik Rijeke Giovanni de Ciotta podnio je svoje prijedloge za uređenje riječke luke, ali ga komisija Ministarstva mornarice i Ministarstva trgovine, pod predsjedanjem potpredsjednika Pomorske vlade iz Trsta nije prihvatila, obrazlažući to nizom razloga.



Slika 5: *Giornale di Fiume* br. 13 od 1. travnja 1865. g.: Veduta Rijeke s brda Kalvarija, iz vremena prije dolaska željeznice (Sveučilišna knjižnica Rijeka)

Gazzetta di Fiume/Fiumaner Zeitung



Slika 6: *Gazzetta di Fiume/Fiumaner Zeitung* - naslovnica (Sveučilišna knjižnica Rijeka)

Novine *Gazzetta di Fiume/Fiumaner Zeitung* (1867.) tiskale su se u tiskari Emidia Mohovicha na talijanskom i njemačkom jeziku i bile su mađarofilske. Ove se novine u rujnu 1867. u četiri broja, u člancima pod nazivom *La questione*

*della ferrovia fiumana*²⁰ i *Sulla questione della ferrovia fiumana*,²¹ osvrću na pitanje riječke željeznice. Kritiziraju *Društvo JŽ* zbog pruge Šempeter - Rijeka, koja je trebala početi prometovati 1. siječnja 1866., ali do rujna 1867. to se još nije ostvarilo. List tu činjenicu vidi kao potvrdu da se *Društvo JŽ*, tamo gdje mu odgovara - a koristeći svoje sposobnosti diplomatskog pregovaranja koje naziva makijavelističkim - zna odmaknuti od onoga što su njegove dužnosti. To izravno šteti građanima Rijeke, jer takva postupanja nisu na dobrobit grada i usko se vezuju uz interese Trsta, dok Rijeku „od gladi“, kako se piše, spašava njezina pojačana pomorska aktivnost. Donose se i informacije o tome da je Odbor za željeznicu (*comitato permanente ferroviario-fiumano*) koji je imenovao Grad, a sastavljen je od članova Trgovačke komore, uputio mađarskom ministru prometa predstavku s prijedlozima vezanim uz riječku željeznicu te ministrov odgovor i prijedpore oko same trase kojom bi bilo najbolje da željeznica prolazi.

La Bilancia



Slika 7: *La Bilancia* - naslovnica
(Sveučilišna knjižnica Rijeka)

Novine *La Bilancia*, u kojima pronalazimo najveći broj članaka, prvi su važni politički dnevnik u Rijeci, koji je tijekom polustoljetnog izlaženja, od 1867., obilježio čitavo jedno razdoblje riječkog života. Novine postaju politički dnevnik (s podnaslovom *Giornale politico-commerciale-marittimo*) u trećoj godini izlaženja. U broju 18 iz svibnja 1868. *La Bilancia* donosi informaciju

²⁰ „La questione della ferrovia fiumana“, *La Gazzetta di Fiume*, Fiume, 3. 9. 1867., br. 1, str. 3 i „La questione della ferrovia fiumana“, *La Gazzetta di Fiume*, Fiume, 19. 9. 1867., br. 8, str. 29-30.

²¹ „Sulla questione della ferrovia fiumana“, *La Gazzetta di Fiume*, Fiume, 12. 9. 1867., br. 5, str. 17-18 i „Sulla questione della ferrovia fiumana“, *La Gazzetta di Fiume*, Fiume, 14. 9. 1867., br. 6, str. 21-22.

o sklopljenom „preliminarnom“ ugovoru države s Konzorcijem za izgradnju alföldske linije Veliki Varadin - Rijeka dana 13. studenoga 1867., ali samo za „prvi dio“ pruge, odnosno za dionicu od Velikog Varadina do Osijeka, koji je istican na štetu preostalog dijela od Osijeka do Rijeke, za koji su znali da još dugo neće biti izgrađen. Konzorcij je bio sastavljen od Ugarske kreditne banke, Austrijskog kreditnog zavoda, Darmstadtske banke i utjecajnih pojedinaca. Riječani su uvidjeli i da će komercijalna važnost i vrijednost karlovačko-riječke željeznice biti drugorazredna, sve dok bude samo dio spomenute vertikale, a sljedeću su nepovoljnu okolnost vidjeli u tome da će prvi dio alföldske željeznice imati pobočnu liniju preko Barča i na more do Trsta, pa riječke novine pišu da se navedena pruga može točnije nazvati „Alföld-Trst“, a ne „Alföld-Rijeka“.²²

Na zasjedanju Ugarskog sabora 14. lipnja 1868. izglasan je zakon o izgradnji pruge Veliki Varadin - Osijek, a na pitanje što je s ostalim dijelom linije od Osijeka prema Rijeci, ministar komunikacija se opravdavao govoreći da posebna komisija utvrđuje tekst koncesije, da se ministarstvo ne može izjasniti o početku izgradnje, koja će trajati četiri do pet godina, i da će se taj pothvat izvoditi nezavisno od *Društva JŽ*.

La Bilancia u broju 21 od 23. svibnja 1868. donosi vijest o velikoj raspravi koja se vodila u Saboru oko točke na kojoj će pruga prelaziti Dunav: kod Bezdana ili Erduta. Popratila je raspravu tvrdnjom da bi radovi od Osijeka prema Rijeci morali biti u punom jeku prije negoli se dovrši pruga Veliki Varadin - Osijek, jer to dovršenje već omogućuje željezničku vezu Alföld - Trst, što će smanjiti potrebe za izravnom vezom Alföld - Rijeka. Na istom je zasjedanju ugarska vlada donijela zakon o izgradnji pruge Žakanj - Zagreb, a vladar je rješenjem od 29. prosinca 1867. odobrio gradnju o državnom trošku te je iste godine sklopljen ugovor/paušalna nagodba s bečkom bankarskom kućom M. H. Weikersheim&Comp., putem koje će se gradnja ostvariti.²³ Riječani su na to reagirali i isticali da je pruga Karlovac - Rijeka „ključ unutrašnjeg željezničkog sistema“ i da je nju već trebalo početi graditi na državni trošak, jer je ta dionica daleko važnija od one Žakanj - Zagreb, i da treba doći do mora, ne samo preko Barča, nego i do Rijeke, i to „direktno“.²⁴

Ujesen 1868. Rijeka je povoljno primila vijesti da će pruga Karlovac - Rijeka biti građena na državni trošak, i da je ugarsko ministarstvo komunikacija dobilo nalog da pregovara s *Društvom JŽ* radi željezničkih prometnica Sisak-Zagreb i Zagreb-Karlovac.²⁵ Potkraj rujna 1868. govorilo se da su već pripremljeni detaljni planovi za karlovačko-riječku željeznicu, a predviđeni troškovi za njenu izgradnju procijenjeni na jedan milijun forinti za milju.²⁶

22 „Guardatevi dal troppo tardi“, *La Bilancia*, Fiume, 2. 5. 1868., br. 18, str. 4.

23 „Ferrovia Alföld-Fiume e St. Peter-Fiume“, *La Bilancia*, Fiume, 23. 5. 1868., br. 21, str. 3-4.

24 „La ferrovia Alföld-Fiume“, *La Bilancia*, Fiume, 11. 7. 1868., br. 28, str. 3.

25 „Canali e strade ferrate nell'Ungheria“, *La Bilancia*, Fiume, 26. 9. 1868., br. 39, str. 3.

26 Ibid.

U pogledu željezničkih pruga istočno od Osijeka u pravcu Zemuna, i riječke novine u to vrijeme jasno utvrđuju činjenice pišući da je u pitanju samo linija od Osijeka do Rijeke dolinom Drave, a zemunska će pruga dobiti na važnosti samo njenim produženjem do Carigrada.²⁷

Dionici pruge Karlovac - Rijeka ugarska je vlada davala naglašenu prednost pred bilo kojim drugim linijama na tlu Hrvatske.

Sredinom jeseni 1868. raspisano je nadmetanje i pozvani su zainteresirani konzorciji da podnesu ponude za izgradnju te dionice pruge, a 10. studenoga 1868. trebale su se razmatrati pristigle ponude. Natjecatelji su trebali položiti „depozit“ od 500.000 forinti u novcu ili u ugarskim državnim papirima.²⁸

Već ranije raspravljalo se i oko lokacije kolodvora u Rijeci, a posebno početkom 1868., ali kako je prugu iz pravca Karlovca svojatala Ugarska, a onu Šempeter - Rijeka gradilo *Društvo JŽ*, predviđala su se dva posebna kolodvora za njih, koja bi ipak imala neku međusobnu vezu.

„Mješovita komisija“ podosta je raspravljala o tome te za karlovačko-riječku prugu predlagala, u veljači 1868., kolodvor na dijelu obale od lokacije „ex-fortino“ do *škvera* Katalinić.²⁹ Znatni su naponi poduzimani i za proširenje i uređenje riječke luke te njeno osposobljavanje za budući veći promet. Opsežan elaborat izradila je Trgovačka komora u Rijeci i za riječku luku, kao i za luke Banske Hrvatske. Nove je radove izvodilo poduzeće Pongratz,³⁰ a njima je postignut kapacitet luke oko pedeset velikih brodova duge plovidbe. Radove je vodio inž. I. Rossi, po „metodu Körber“.³¹

Ugarski sabor u prosincu 1868. donosi zakon kojim se i izgradnja karlovačko-riječke željezničke pruge novčano podupire državnim sredstvima, baš kao i pruga Žakanj - Zagreb, i u tom se zakonu dionica Karlovac - Rijeka još formalno naziva *karlovačko-riječki odjel alföldsko-riječke željeznice*. Time su se polako počele ostvarivati želje Rijeke za željezničkom vezom sa zaleđem preko Karlovca, ali i dalje su usmjeravali napore u ostvarenje pruge Šempeter - Rijeka, kao vezu s bečko-tršćanskom magistralom, o čemu je pisala i *La Bilancia*.³²

Društvo JŽ sredinom lipnja 1868. započelo je s terenskim radovima na izgradnji pruge. Vodio ih je poduzetnik Zinutti. Trgovačka komora iz Rijeke poslala je 25. lipnja zahvalnicu austrijskom ministru I. Pleneru.³³ Riječki tisak nije propuštao istaknuti kako će trasa Šempeter - Rijeka biti za 1 1/3 milje kraća

27 Ibid.

28 „Ferrovia Carlstadt-Fiume“, *La Bilancia*, Fiume, 31. 10. 1868., br. 44, str. 3.

29 „Notizie locali“, *La Bilancia*, Fiume, 4. 1. 1868., br. 1, str. 3; „La questione delle stazioni“, *La Bilancia*, Fiume, 18. 1. 1868., br. 3, str. 1-2; „La questione della stazione“, *La Bilancia*, Fiume, 8. 2. 1868., br. 6, str. 3-4 i „La questione della stazione“, *La Bilancia*, Fiume, 15. 2. 1868., br. 7, str. 3-4, gdje se iznosi detaljni prikaz usvojene lokacije.

30 Više o tome: Hrvatski državni arhiv (HDA), 1. fond/ HR-HDA-610 G. Pongratz Zagreb (investitor)

31 „Costruzione portuale“, *La Bilancia*, Fiume, 3. 10. 1868., br. 40, str. 2-3; „Porto nuovo in Fiume“, *La Bilancia*, Fiume, 17. 10. 1868., br. 42, str. 3 i „Porto nuovo in Fiume“, *La Bilancia*, Fiume, 7. 11. 1868., br. 45, str. 2.

32 „Ferrovia St. Peter - Fiume“, *La Bilancia*, Fiume, 7. 3. 1868., br. 10, str. 2.

33 „Strada ferrata St. Peter - Fiume“, *La Bilancia*, Fiume, 6. 6. 1868., br. 23, str. 3-4; „Ferrovia St. Peter - Fiume“, *La Bilancia*, Fiume, 20. 6. 1868., br. 25, str. 3 i „Ferrovia St. Peter-Fiume“, *La Bilancia*, Fiume, 27. 6. 1868., br. 26, str. 3.

od linije Šempeter - Trst, ali je slala žalbe o vrlo sporom izvršavanju početnih, ionako malih radova.³⁴

Organizirana je zajednička akcija grada Rijeke, trgovačkih komora iz Zadra, Ljubljane i Graza te Pokrajinskog odbora za Istru i Istarskog odbora da ubrzaju izgradnju intervencijama kod nadležnih bržim dogovorima države i *Društva JŽ* o novčanom podupiranju izgradnje.³⁵

U prosincu 1868. javljeno je da je ugovor o tome sklopljen te da će se izgradnja novčano podupirati iz zajma, kojega će zajedno sklopiti država i *Društvo JŽ*, a predviđalo se da će izgradnja trajati od tri do tri i pol godine.³⁶ Ujesen 1868. objavljeno je da napreduju pripreme studije za *istarsku željeznicu*, na čemu da radi poseban odbor (za *ciljeve vojno-strateške*).

U blizini Buzeta, linijom od 3,5 milje, ostvarila bi se veza s prugom Šempeter - Rijeka. Istarski sabor 9. rujna 1868. izjašnjavao se za takva rješenja.³⁷

Tijekom 1868. nastavljene su rasprave oko „drugog dijela“ alföldske željeznice na liniji Osijek - Karlovac, a u prilog trase savskom ili dravskom dolinom, ili sredinom Slavonije. Ugarske vlasti potiču takve rasprave u kojima se nizom prijedloga stalno odlaže utvrđivanje konačnog stava i rješenja.³⁸

Mnogo se govori o zavjerama *Društva JŽ*, koje također nastoji odugovlačiti ostvarenje alföldskog projekta sve do Rijeke. U Ugarskom saboru o tome se također vode rasprave i izjavljuje da je taj nastavak pruge prema Rijeci „*jedan od najvećih interesa zemlje*“ i da će vlada paziti da ta pruga bude nezavisna i slobodna od svake konkurencije.³⁹

Međutim, sve je to bila samo politička igra vlade, jer su njoj naponi bili usmjereni prvenstveno na izgradnju „prvog dijela“ alföldske linije Veliki Varadin - Osijek, koja je započela u listopadu 1868. godine.⁴⁰

Dana 15. kolovoza objavljen je rezultat nadmetanja za građevinske radove na pruzi Karlovac - Rijeka, a prihvaćena je ponuda konzorcija, čiji je naziv glasio

34 „Notizie ferroviarie”, *La Bilancia*, Fiume, 25. 7. 1868., br. 30, str. 2; „Questioni ferroviarie”, *La Bilancia*, Fiume, 8. 8. 1868., br. 32, str. 3 i „Ferrovia St. Peter - Fiume”, *La Bilancia*, Fiume, 3. 10. 1868., br. 40, str. 2.

35 „Ferrovia St. Peter - Fiume”, *La Bilancia*, Fiume, 7. 11. 1868., br. 45, str. 2.

36 „Ferrovia St. Peter - Fiume”, *La Bilancia*, Fiume, 5. 12. 1868., br. 49, str. 1; „Strada ferrata St. Peter - Fiume”, *La Bilancia*, Fiume, 12. 12. 1868., br. 50, str. 2 i „Ferrovia St. Peter - Fiume”, *La Bilancia*, Fiume, 19. 12. 1868., br. 51, str. 2.

37 „Ferrovia St. Peter - Fiume”, *La Bilancia*, Fiume, 7. 11. 1868., br. 45, str. 2.

38 „La ferrovia Alföld-Fiume”, *La Bilancia*, Fiume, 9. 1. 1869., br. 2, str. 3-4; „San Peter-Fiume e Carlstadt-Fiume”, *La Bilancia*, Fiume, 29. 5. 1869., br. 22, str. 2; „La ferrovia Esseg-Fiume”, *La Bilancia*, Fiume, 26. 6. 1869., br. 26, str. 2; „La ferrovia Essek-Sissek”, *La Bilancia*, Fiume, 14. 8. 1869., br. 33, str. 3 i „Ferrovia d'Alföld”, *La Bilancia*, Fiume, 25. 9. 1869., br. 39, str. 2.

39 „La ferrovia Alföld-Fiume”, *La Bilancia*, Fiume, 9. 1. 1869., br. 2, str. 3-4. Rasprava o tvrdnjama iz brošure Bontoux, tadašnjega direktora Društva JŽ, a u kojoj se Društvo obilježava kao *favoritissima società regina depotica*. Zastupa se ostvarenje „emancipacije Ugarske“, i da su među glavnim sredstvima za to: veza Rijeke s metropolom Kraljevine i s Dunavom te stvaranje vlastite trgovačke mornarice, i to parobrodarstva. Da ne posjeduje more Ugarska bi postala Galicija - tvrdi i ističe autor. S trščanskim se tvrdnjama obračunava i u „Ferrovia Carlstadt-Fiume”, str. 2 i „La Ferrovia Carlstadt-Fiume”, *La Bilancia*, Fiume, 24. 7. 1869., br. 30, str. 2-3 te u br. 39, „Il corrispondente dell'Osservatore Triestino” i „Lettera al redattore”, *La Bilancia*, Fiume, 25. 9. 1869., br. 39, str. 2. O raspravi u Ugarskom saboru vidi: F. BRELICH, „La ferrovia Esseg-Fiume”, *La Bilancia*, Fiume, 26. 6. 1869., br. 26, str. 1-2.

40 „La ferrovia d'Alföld”, *La Bilancia*, Fiume, 25. 9. 1869., br. 39, str. 2.

Glavno poduzetništvo karlovačko-riječke željeznice. Radovi su organizirani preko četiri tehnička odjela: u Rijeci, Delnicama, Ogulinu i Karlovcu. Inspektorat je bio u Karlovcu, a izvođači radova već spomenuta tvrtka Pongratz.⁴¹

U riječkom tisku bilo je dosta prigovora sporosti izgradnje,⁴² kao i napada na tvrtku Pongratz, glavnog opunomoćenika Konzorcija, na koju su gledali kao na novorođenu silu, pandan *Društvu JŽ*.⁴³ Braća Guido i Oskar Pongratz bili su optuživani za neispravnosti pri otkupu zemljišta potrebnog za prugu, jer da vrše pritisak na vlasnike, želeći da se na njihov račun što više okoriste i sl.⁴⁴

Usprkos svemu, radovi su napredovali, a u znak zahvalnosti za njihov početak, grad Rijeka je odlučio dodijeliti posebne diplome ugarskom ministru predsjedniku, grofu Gyuli Andrassyju, austrijskom ministru trgovine Pleneru i ugarskom ministru javnih radova i komunikacija Mikou.

Napredovala je i izgradnja pruge Šempeter - Rijeka, a o zakonu koji je predviđao njezinu izgradnju raspravljalo se u Carevinskom vijeću u Beču u travnju 1869. godine. Zakon je izglasan početkom svibnja. Carevinsko vijeće tada je i „najživlje podržalo“ da se pruga iz Pule prema unutrašnjosti „uključiti u austrijsku željezničku mrežu“.⁴⁵ Bilo je važno da se ugarska vlada složi s tom izgradnjom, jer trasa pruge prolazi i dijelom područja zemalja ugarske krune, a ona je to uskoro i učinila. Nakon toga je objavljeno nadmetanje za izvedbene radove u roku od 25. lipnja 1869. godine,⁴⁶ a zatim i potpisivanje obaveza za novčano podupiranje izgradnje, uz nadoknadu sredstava kroz devedeset godina.⁴⁷ Time je započelo praktično ostvarenje i ove željezničke veze Rijeke s bečko-tršćanskom magistralom, što znači i s austrijskim željezničkim sustavom.

Pri otvaranju željezničke pruge Rijeka - Sveti Petar na Krasu (Šempeter - Pivka) 25. lipnja 1873. organizirana je državna svečanost, kada se u Rijeci na dočeku prvoga vlaka iz pravca Pivke okupio čitav politički vrh iz Beča i Budimpešte i visoki uzvanici iz Ljubljane, Trsta, Rijeke, Zadra, Senja i Pule, na čelu s ugarskim ministrom komunikacija Lajosom Tiszom.

Ugarski ministar trgovine Zichy, barun Morpurgo, predsjednik *Austrijskog Lloyd*a i „sve otmjeno građanstvo Rijeke“ nazdravljalo se „bratimstvu Ugarske i Austrije“, dok je tršćanski načelnik dr. D'Angeli nazdravljao „razvitku Rijeke.“

Gradonačelnik Rijeke u to je vrijeme bio Giovanni de Ciotta, a guverner grof Géza Szapáry. Otvorenje nove željeznice Rijeka - Karlovac nije pratila

41 E. BRELICH, „La Ferrovia Carlstadt-Fiume“, *La Bilancia*, Fiume, 24. 7. 1869., br. 30, str. 1-2 i A.W., „Lettera al redattore“, *La Bilancia*, Fiume, 4. 9. 1869., br. 36, str. 1-2.

42 „Al signor A.W. (Delnice)“, *La Bilancia*, Fiume, 13. 11. 1869., br. 46, str. 2; „Per il signor A.W. di Delnice“, *La Bilancia*, Fiume, 27. 11. 1869., br. 48, str. 1-2; „La ferrovia Carlstadt-Fiume“ i „Ancora una risposta al signor Cm I. (Fiume)“, *La Bilancia*, Fiume, 4. 12. 1869., br. 49, str. 2; „La ferrovia Carlstadt-Fiume“, *La Bilancia*, Fiume, 11.12.1869., br. 50, str. 2 i „La ferrata Carlstadt-Fiume“, *La Bilancia*, Fiume, 18. 12. 1869., br. 51, str. 2.

43 „Al signor A.W. (Delnice)“, *La Bilancia*, Fiume, 13. 11. 1869., br. 46, str. 103.

44 „Risposta al signor Cm. I. (Fiume)“, *La Bilancia*, Fiume, 20. 11. 1869., br. 47, str. 2.

45 „Ferrate austriache“, *La Bilancia*, Fiume, 24. 4. 1869., br. 17, str. 2 i „Ferrovia San Peter-Fiume“, *La Bilancia*, Fiume, 15. 5. 1869., br. 20, str. 2-3.

46 „La società della ferrovia meridionale“, *La Bilancia*, Fiume, 12. 6. 1869., br. 24, str. 2. Objavu je dalo Društvo JŽ.

47 „Ferrovia San Peter-Fiume“, *La Bilancia*, Fiume, 19. 6. 1869., br. 25, str. 2.

Riječki identitet: gospodarski, povijesni, jezični i kulturni odjeci povodom 150. obljetnice izgradnje željezničkih pruga Rijeka - Pivka i Rijeka - Karlovac

The Identity of Rijeka: Economic, Historical, Linguistic and Cultural Echoes on the 150th Anniversary of the Construction of the Rijeka - Pivka and Rijeka - Karlovac Railways

nikakva svečanost, čemu je razlog da su prije njena otvorenja javno razmatrani gospodarski činitelji koji će sputavati njezine moguće učinke. Iako u Zagrebu i Karlovcu nije bilo nikakve proslave, Rijeka je ipak priredila gradsku svečanost, što je i zabilježeno u tisku.

Tisak već 7. listopada doznaje da vlada ne misli prirediti nikakvu svečanost otvaranja te prigovara toj činjenici, nadajući se istovremeno da će bar riječko gradsko zastupništvo prirediti slavlje.⁴⁸ Gradsko zastupništvo Rijeke 18. listopada 1873. razradilo je program proslave otvorenja pruge za Karlovac,⁴⁹ a 22. listopada najavljen je i vozni red te pruge.

Sutradan je u *Narodnim novinama* (br. 245, Zagreb) i objavljen *Vozni red budimsko-riječke željeznice* - „poštanskog vlaka“.⁵⁰

Vozni red
na budimsko-riječkoj željeznici.
Iz Budime u Rijeku.

Iz Rijeke u Budimu.

Stacija	Stacija	1. kl.				2. kl.				3. kl.				4. kl.			
		1. kl.	2. kl.	3. kl.	4. kl.	1. kl.	2. kl.	3. kl.	4. kl.	1. kl.	2. kl.	3. kl.	4. kl.	1. kl.	2. kl.	3. kl.	4. kl.
1	Budim	8.45	9.15	9.45	10.15	8.45	9.15	9.45	10.15	8.45	9.15	9.45	10.15	8.45	9.15	9.45	10.15
2	Šibenik	8.55	9.25	9.55	10.25	8.55	9.25	9.55	10.25	8.55	9.25	9.55	10.25	8.55	9.25	9.55	10.25
3	Šibenik (gornji)	9.05	9.35	10.05	10.35	9.05	9.35	10.05	10.35	9.05	9.35	10.05	10.35	9.05	9.35	10.05	10.35
4	Šibenik (donji)	9.15	9.45	10.15	10.45	9.15	9.45	10.15	10.45	9.15	9.45	10.15	10.45	9.15	9.45	10.15	10.45
5	Šibenik (gornji)	9.25	9.55	10.25	10.55	9.25	9.55	10.25	10.55	9.25	9.55	10.25	10.55	9.25	9.55	10.25	10.55
6	Šibenik (donji)	9.35	10.05	10.35	11.05	9.35	10.05	10.35	11.05	9.35	10.05	10.35	11.05	9.35	10.05	10.35	11.05
7	Šibenik (gornji)	9.45	10.15	10.45	11.15	9.45	10.15	10.45	11.15	9.45	10.15	10.45	11.15	9.45	10.15	10.45	11.15
8	Šibenik (donji)	9.55	10.25	10.55	11.25	9.55	10.25	10.55	11.25	9.55	10.25	10.55	11.25	9.55	10.25	10.55	11.25
9	Šibenik (gornji)	10.05	10.35	11.05	11.35	10.05	10.35	11.05	11.35	10.05	10.35	11.05	11.35	10.05	10.35	11.05	11.35
10	Šibenik (donji)	10.15	10.45	11.15	11.45	10.15	10.45	11.15	11.45	10.15	10.45	11.15	11.45	10.15	10.45	11.15	11.45
11	Šibenik (gornji)	10.25	10.55	11.25	11.55	10.25	10.55	11.25	11.55	10.25	10.55	11.25	11.55	10.25	10.55	11.25	11.55
12	Šibenik (donji)	10.35	11.05	11.35	12.05	10.35	11.05	11.35	12.05	10.35	11.05	11.35	12.05	10.35	11.05	11.35	12.05
13	Šibenik (gornji)	10.45	11.15	11.45	12.15	10.45	11.15	11.45	12.15	10.45	11.15	11.45	12.15	10.45	11.15	11.45	12.15
14	Šibenik (donji)	10.55	11.25	11.55	12.25	10.55	11.25	11.55	12.25	10.55	11.25	11.55	12.25	10.55	11.25	11.55	12.25
15	Šibenik (gornji)	11.05	11.35	12.05	12.35	11.05	11.35	12.05	12.35	11.05	11.35	12.05	12.35	11.05	11.35	12.05	12.35
16	Šibenik (donji)	11.15	11.45	12.15	12.45	11.15	11.45	12.15	12.45	11.15	11.45	12.15	12.45	11.15	11.45	12.15	12.45
17	Šibenik (gornji)	11.25	11.55	12.25	12.55	11.25	11.55	12.25	12.55	11.25	11.55	12.25	12.55	11.25	11.55	12.25	12.55
18	Šibenik (donji)	11.35	12.05	12.35	13.05	11.35	12.05	12.35	13.05	11.35	12.05	12.35	13.05	11.35	12.05	12.35	13.05
19	Šibenik (gornji)	11.45	12.15	12.45	13.15	11.45	12.15	12.45	13.15	11.45	12.15	12.45	13.15	11.45	12.15	12.45	13.15
20	Šibenik (donji)	11.55	12.25	12.55	13.25	11.55	12.25	12.55	13.25	11.55	12.25	12.55	13.25	11.55	12.25	12.55	13.25
21	Šibenik (gornji)	12.05	12.35	13.05	13.35	12.05	12.35	13.05	13.35	12.05	12.35	13.05	13.35	12.05	12.35	13.05	13.35
22	Šibenik (donji)	12.15	12.45	13.15	13.45	12.15	12.45	13.15	13.45	12.15	12.45	13.15	13.45	12.15	12.45	13.15	13.45
23	Šibenik (gornji)	12.25	12.55	13.25	13.55	12.25	12.55	13.25	13.55	12.25	12.55	13.25	13.55	12.25	12.55	13.25	13.55
24	Šibenik (donji)	12.35	13.05	13.35	14.05	12.35	13.05	13.35	14.05	12.35	13.05	13.35	14.05	12.35	13.05	13.35	14.05
25	Šibenik (gornji)	12.45	13.15	13.45	14.15	12.45	13.15	13.45	14.15	12.45	13.15	13.45	14.15	12.45	13.15	13.45	14.15
26	Šibenik (donji)	12.55	13.25	13.55	14.25	12.55	13.25	13.55	14.25	12.55	13.25	13.55	14.25	12.55	13.25	13.55	14.25
27	Šibenik (gornji)	13.05	13.35	14.05	14.35	13.05	13.35	14.05	14.35	13.05	13.35	14.05	14.35	13.05	13.35	14.05	14.35
28	Šibenik (donji)	13.15	13.45	14.15	14.45	13.15	13.45	14.15	14.45	13.15	13.45	14.15	14.45	13.15	13.45	14.15	14.45
29	Šibenik (gornji)	13.25	13.55	14.25	14.55	13.25	13.55	14.25	14.55	13.25	13.55	14.25	14.55	13.25	13.55	14.25	14.55
30	Šibenik (donji)	13.35	14.05	14.35	15.05	13.35	14.05	14.35	15.05	13.35	14.05	14.35	15.05	13.35	14.05	14.35	15.05
31	Šibenik (gornji)	13.45	14.15	14.45	15.15	13.45	14.15	14.45	15.15	13.45	14.15	14.45	15.15	13.45	14.15	14.45	15.15
32	Šibenik (donji)	13.55	14.25	14.55	15.25	13.55	14.25	14.55	15.25	13.55	14.25	14.55	15.25	13.55	14.25	14.55	15.25
33	Šibenik (gornji)	14.05	14.35	15.05	15.35	14.05	14.35	15.05	15.35	14.05	14.35	15.05	15.35	14.05	14.35	15.05	15.35
34	Šibenik (donji)	14.15	14.45	15.15	15.45	14.15	14.45	15.15	15.45	14.15	14.45	15.15	15.45	14.15	14.45	15.15	15.45
35	Šibenik (gornji)	14.25	14.55	15.25	15.55	14.25	14.55	15.25	15.55	14.25	14.55	15.25	15.55	14.25	14.55	15.25	15.55
36	Šibenik (donji)	14.35	15.05	15.35	16.05	14.35	15.05	15.35	16.05	14.35	15.05	15.35	16.05	14.35	15.05	15.35	16.05
37	Šibenik (gornji)	14.45	15.15	15.45	16.15	14.45	15.15	15.45	16.15	14.45	15.15	15.45	16.15	14.45	15.15	15.45	16.15
38	Šibenik (donji)	14.55	15.25	15.55	16.25	14.55	15.25	15.55	16.25	14.55	15.25	15.55	16.25	14.55	15.25	15.55	16.25
39	Šibenik (gornji)	15.05	15.35	16.05	16.35	15.05	15.35	16.05	16.35	15.05	15.35	16.05	16.35	15.05	15.35	16.05	16.35
40	Šibenik (donji)	15.15	15.45	16.15	16.45	15.15	15.45	16.15	16.45	15.15	15.45	16.15	16.45	15.15	15.45	16.15	16.45
41	Šibenik (gornji)	15.25	15.55	16.25	16.55	15.25	15.55	16.25	16.55	15.25	15.55	16.25	16.55	15.25	15.55	16.25	16.55
42	Šibenik (donji)	15.35	16.05	16.35	17.05	15.35	16.05	16.35	17.05	15.35	16.05	16.35	17.05	15.35	16.05	16.35	17.05
43	Šibenik (gornji)	15.45	16.15	16.45	17.15	15.45	16.15	16.45	17.15	15.45	16.15	16.45	17.15	15.45	16.15	16.45	17.15
44	Šibenik (donji)	15.55	16.25	16.55	17.25	15.55	16.25	16.55	17.25	15.55	16.25	16.55	17.25	15.55	16.25	16.55	17.25
45	Šibenik (gornji)	16.05	16.35	17.05	17.35	16.05	16.35	17.05	17.35	16.05	16.35	17.05	17.35	16.05	16.35	17.05	17.35
46	Šibenik (donji)	16.15	16.45	17.15	17.45	16.15	16.45	17.15	17.45	16.15	16.45	17.15	17.45	16.15	16.45	17.15	17.45
47	Šibenik (gornji)	16.25	16.55	17.25	17.55	16.25	16.55	17.25	17.55	16.25	16.55	17.25	17.55	16.25	16.55	17.25	17.55
48	Šibenik (donji)	16.35	17.05	17.35	18.05	16.35	17.05	17.35	18.05	16.35	17.05	17.35	18.05	16.35	17.05	17.35	18.05
49	Šibenik (gornji)	16.45	17.15	17.45	18.15	16.45	17.15	17.45	18.15	16.45	17.15	17.45	18.15	16.45	17.15	17.45	18.15
50	Šibenik (donji)	16.55	17.25	17.55	18.25	16.55	17.25	17.55	18.25	16.55	17.25	17.55	18.25	16.55	17.25	17.55	18.25
51	Šibenik (gornji)	17.05	17.35	18.05	18.35	17.05	17.35	18.05	18.35	17.05	17.35	18.05	18.35	17.05	17.35	18.05	18.35
52	Šibenik (donji)	17.15	17.45	18.15	18.45	17.15	17.45	18.15	18.45	17.15	17.45	18.15	18.45	17.15	17.45	18.15	18.45
53	Šibenik (gornji)	17.25	17.55	18.25	18.55	17.25	17.55	18.25	18.55	17.25	17.55	18.25	18.55	17.25	17.55	18.25	18.55
54	Šibenik (donji)	17.35	18.05	18.35	19.05	17.35	18.05	18.35	19.05	17.35	18.05	18.35	19.05	17.35	18.05	18.35	19.05
55	Šibenik (gornji)	17.45	18.15	18.45	19.15	17.45	18.15	18.45	19.15	17.45	18.15	18.45	19.15	17.45	18.15	18.45	19.15
56	Šibenik (donji)	17.55	18.25	18.55	19.25	17.55	18.25	18.55	19.25	17.55	18.25	18.55	19.25	17.55	18.25	18.55	19.25
57	Šibenik (gornji)	18.05	18.35	19.05	19.35	18.05	18.35	19.05	19.35	18.05	18.35	19.05	19.35	18.05	18.35	19.05	19.35
58	Šibenik (donji)	18.15	18.45	19.15	19.45	18.15	18.45	19.15	19.45	18.15	18.45	19.15	19.45	18.15	18.45	19.15	19.45
59	Šibenik (gornji)	18.25	18.55	19.25	19.55	18.25	18.55	19.25	19.55	18.25	18.55	19.25	19.55	18.25	18.55	19.25	19.55
60	Šibenik (donji)	18.35	19.05	19.35	20.05	18.35	19.05	19.35	20.05	18.35	19.05	19.35	20.05	18.35	19.05	19.35	20.05
61	Šibenik (gornji)	18.45	19.15	19.45	20.15	18.45	19.15	19.45	20.15	18.45	19.15	19.45	20.15	18.45	19.15	19.45	20.15
62	Šibenik (donji)	18.55	19.25	19.55	20.25	18.55	19.25	19.55	20.25	18.55	19.25	19.55	20.25	18.55	19.25	19.55	20.25
63	Šibenik (gornji)	19.05	19.35	20.05	20.35	19.05	19.35	20.05	20.35	19.05	19.35	20.05	20.35	19.05	19.35	20.05	20.35
64	Šibenik (donji)	19.15	19.45	20.15	20.45	19.15	19.45	20.15	20.45	19.15	19.45	20.15	20.45	19.15	19.45	20.15	20.45
65	Šibenik (gornji)	19.25	19.55	20.25	20.55	19.25	19.55	20.25	20.55	19.25	19.55	20.25	20.55	19.25</			

Vezano uz izgradnju i otvorenje pruge Karlovac - Rijeka,⁵² postojala su suprotna stajališta: afirmativna (to su sva glasila vezana uz središnju vlast u Budimpešti, npr. *La Bilancia*) i oprečna (npr. *Primorac*), koja su odražavala stajališta sukladno lokalnim i nacionalnim interesima.

Primorac



Slika 9: *Primorac* - naslovnica
(Sveučilišna knjižnica Rijeka)

Tako *Primorac*, list za politiku, narodno gospodarstvo i pomorstvo, koji izlazi u Kraljevici od 1873. do 1878. godine, u kritičkom članku od 25. rujna 1873. utvrđuje da je ugarska vlada nagradila Rijeku željeznicama, i to iz državnih, a ne mađarskih novaca, koje će svi trebati vraćati i da sada troši puno novaca da se luka proširi, pa se pita: „...koju nam je korist doniela željeznica iz svetoga Petra? Koju će nam korist doniela željeznica iz Karlovca?“ utvrđuje da prva „... nije ni za dlaku podigla hrvatsku trgovinu i vidi se da Trstu nismo ugrabili ništa, a što će donijeti željeznica iz Karlovca? Hrvati kažu da ništa, jer da se ne proteže iz Karlovca u unutaranju zemlju iz koje bi se moglo izvoziti onim pravcem kojim bi mogla konkurirati sisačko-tršćanskoj pruzi. Stoga će karlovačko-riječka željeznica u svom današnjem opsegu biti Rijeci od manje koristi nego svetopetarska.“⁵³

Pita se list dalje, čemu se onda troši toliko novca na luku? Autor članka je anonimn, potpisan kao „Riječanin“, što upućuje na to da je autoru jasno da je njegovo stajalište na razini Ugarske kao države neprihvatljivo, usto prožeto nacionalnim interesom.

52 Imala je status glavne pruge I. reda - Neda STAKLAREVIĆ - Tamara ŠTEFANAC, *Željeznički kolodvori u Hrvatskoj*, Zagreb, Tehnički muzej, 2015., str. 187.

53 „Naši dopisi“, *Primorac*, Kraljevica, 25. 9. 1873., br. 3, str. 1.

Riječki identitet: gospodarski, povijesni, jezični i kulturni odjeci povodom 150. obljetnice izgradnje željezničkih pruga Rijeka - Pivka i Rijeka - Karlovac

The Identity of Rijeka: Economic, Historical, Linguistic and Cultural Echoes on the 150th Anniversary of the Construction of the Rijeka - Pivka and Rijeka -Karlovac Railways

La Varietà



Slika 10: *La Varietà* - naslovnica
(Sveučilišna knjižnica Rijeka)

Novine *La Varietà* (1882. - 1896.) jedne su od povijesnih riječkih novina tiskanih u tiskari *Stabilimento Tipo-litografico Fiumano* Emidia Mohovicha u Rijeci, a deviza im je bila „Za svakoga“ (*giornale per tutti*). U pomalo ironičnom članku iz 1888., pod nazivom *Il movimento dei passeggeri alla nostra stazione ferroviaria*, donosi podatak o kretanju putnika na željezničkoj postaji u Rijeci u godini 1887., i navodi broj od 86.435 putnika u dolasku i odlasku, koji je objavila riječka Trgovačka komora, što iznosi 237 putnika dnevno i da je taj broj u stalnom porastu. Zbog toga je, ističe list, riječki željeznički kolodvor, koji postoji već petnaest godina, sasvim opravdao svoje postojanje, iako su ga Riječani ironično nazivali barakom.⁵⁴

La Varietà, za razliku od lista *La Voce del Popolo*, iznosi pozitivne dojmove o izgledu i funkcijama nove kolodvorske zgrade, sagrađene 1890. godine.⁵⁵

⁵⁴ „Il movimento dei passeggeri alla nostra stazione ferroviaria“, *La Varietà*, Fiume, 23. 9. 1888., br. 265, str. 1.

⁵⁵ Stara je prijamna kolodvorska zgrada izgorjela 1880., a bila je sagrađena kao privremeno rješenje austrijskim kapitalom u sklopu gradnje pruge Sveti Petar na Krasu - Rijeka, priljubljena uz drveno skladište za pretovar robe. STAKLAREVIC-ŠTEFANAC, *Željeznički kolodvori u Hrvatskoj*, str. 203.

Stare riječke novine iz baštinskog fonda Sveučilišne knjižnice Rijeka - značajni izvori za proučavanje povijesti željeznica u Rijeci (1865. - 1910.)



Slika 11: Riječki kolodvori 1880. i 1890. godine (Boris PRIKRIL, *110 godina riječke željeznice*, str. 55)

La Voce del Popolo

Izvorni dnevni list *La Voce del Popolo*, posljednji povijesni izvor naveden u ovom članku, nastao je u Rijeci 1885. godine.



Slika 12: *La Voce del Popolo* - naslovnica (Sveučilišna knjižnica Rijeka)

Tijekom mjeseca siječnja 1890. započinje se tiskati u različitim riječkim tiskarama. Novine u dva članka, *Le nuove investimenti ferroviarie a Fiume* iz

1908.⁵⁶ i *Un altro progetto per il secondo binario Fiume - Carlstadt* iz 1910.⁵⁷ donose vijesti o pitanju željeznice.

Kako je autonomni pokret ojačao, čime su novine postale glasilo autonomaša, oba članka objavljuju njihova stajališta o gospodarskim interesima i napretku Rijeke. U prvom članku (1908.) donosi se vijest o tome da je ministar trgovine predstavio u parlamentu u Budimpešti Zakon o novim investicijama u željezničku infrastrukturu u Rijeci, vrijednima dvanaest milijuna kruna. Navedene su stavke kako će biti utrošena sredstva, kao npr. 330.000 kruna za proširenje željezničke pruge na Brajdici i novog mosta na Rječini (*Ponte sul Eneo*).

Proširenje pruge na Brajdici pogodovat će trgovini drvom i ugljenom, a za spajanje nove željezničke mreže s već postojećom na Delti, potrebno je izgraditi treći most.

U iznos od dvanaest milijuna kruna uključena je bila i izgradnja kuće za željezničare te sanitarnog čvora i restorana na riječkom željezničkom kolodvoru.

U drugom članku, iz 1910., navodi se veliki značaj novoga ulaganja u željeznicu zbog naraslih potreba kako željeznice, tako i luke. Prošla vlada, ističe se, budući je naglo narastao promet na pruzi između Rijeke i Budimpešte, razmatrala je pitanje izgradnje drugoga kolosijeka pruge od Moravica do Rijeke, jer je na sadašnjem kolosijeku jako otežano prometovanje zbog brojnih tunela, ali je na kraju vlada tu ideju ostavila po strani.

U Rijeci se nadaju, kako se ističe u članku, da će sadašnji ministar Hieronimy ponovno razmotriti taj problem ali, poučeni prošlim iskustvima, znaju da su to samo projekti i da uvijek kasne u realizaciji.

Drže da nisu dovoljne samo reforme kako bi se dugoročno poboljšali ekonomski uvjeti riječkog tržišta, već je potrebno proširiti prijamnu kolodvorsku zgradu. U trenutnim uvjetima ona je smetnja robi koja stiže iz unutrašnjosti i tjednima čeka na mrtvim kolosijecima sporednih stanica, i može se samo zamisliti kakvu veliku štetu joj to nanosi.

Nadaju se i da će riječki zastupnik u parlamentu u Budimpešti, Michele Maylender, koji se najprije obratio Trgovačkoj komisiji i Trgovačkoj komori u Rijeci, uspjeti uvjeriti Vladu da usmjeri mnogo više sredstava negoli je to predviđeno projektom za aktualne i buduće potrebe riječke luke i prijамne kolodvorske zgrade.

⁵⁶ „Le nuove investimenti ferroviarie a Fiume“, *La Voce del Popolo*, Fiume, 21. 5. 1908., br. 6614, str. 2.

⁵⁷ „Un'altro[sic!] progetto per il secondo binario Fiume - Carlstadt“, *La Voce del Popolo*, Fiume, 19. 7. 1910., br. 9009, str. 2.

Zaključak

Stare riječke novine iz baštinskog fonda Sveučilišne knjižnice u Rijeci, navedene u ovom članku, samo su dio povijesnih izvora, jer postoje i oni na drugim jezicima (hrvatskom, njemačkom i mađarskom), koji sigurno mogu dodatno rasvijetliti pitanje izgradnje željeznica ne samo u Rijeci, već i na širem prostoru srednje Europe.

Pitanje željeznice oduvijek je bilo državno-političko, kako u prošlosti, tako i danas. U donagodbenom razdoblju od 1865. do 1867., dok je Hrvatska bila u sastavu Habsburške Monarhije, od novina spomenutih u članku izlazile su u Rijeci *Eco del litorale Ungarico*, *Giornale di Fiume* i *Gazzetta di Fiume/Fiumaner Zeitung*, iz kojih je moguće iščitati značajke toga vremena: centralizam i pitanje izgradnje željeznica kao prvorazredno državno pitanje.

U nagodbenom razdoblju od 1868. (članak obuhvaća razdoblje do 1910. godine) Hrvatska je krunovina u sastavu Ugarske (Zemlje Krune sv. Stjepana). Nagodbom su trgovina i monetarna politika, carine, željeznica i neizravno oporezivanje priznati kao zajednički poslovi o kojima će se raspravljati svakih deset godina.

U Rijeci tada, od novina spomenutih u ovom članku, izlaze *La Bilancia*, *La Voce del Popolo*, *La Varietà* i *Primorac*. Ovo je bilo vrijeme mađarske hegemonije i mađarizacije. Primjerice, pitanje protuzakonitog prisustva mađarskog jezika na željeznicama bilo je prvorazredno pitanje za svaku hrvatsku vladu do pada Monarhije, jer je mađarski jezik protuzakonito uveden na željeznice, u vojsku i upravu u Hrvatskoj i Slavoniji.

Da je pitanje željeznice državno-pravno vidljivo je u današnje vrijeme u zalaganju za izgradnju novih pruga i ucrtavanju novih koridora na europskoj razini u koje je Hrvatska, kao članica Europske unije, uključena.

Od vitalnog je značenja - u „desetljeću željeznice“, kako se opisuje novi investicijski ciklus obnove starih i izgradnje novih pruga - izgradnja nove nizinske pruge prema Rijeci (pruga Karlovac - Rijeka iz 1873. stara je već stotinu i pedeset godina, a njezina je trasa još uvijek u upotrebi, iako je za današnje vrijeme zastarjela i neodgovarajuća), koja bi u konačnici doprinijela konkurentnosti luke Rijeka poboljšanjem njezine povezanosti s tržištima srednje Europe, a već se ubrzano grade nove pruge financirane sredstvima Europske unije, koje znatno povećavaju prednost luka Trst i Kopar, najbližih, ali ne i jedinih konkurenata riječkoj luci.

Riječki identitet: gospodarski, povijesni, jezični i kulturni odjeci povodom 150. obljetnice izgradnje željezničkih pruga Rijeka - Pivka i Rijeka - Karlovac

The Identity of Rijeka: Economic, Historical, Linguistic and Cultural Echoes on the 150th Anniversary of the Construction of the Rijeka - Pivka and Rijeka -Karlovac Railways

Abstract

OLD RIJEKA NEWSPAPERS FROM THE HERITAGE HOLDINGS OF THE UNIVERSITY LIBRARY RIJEKA - IMPORTANT SOURCES FOR THE STUDY OF THE HISTORY OF RAILWAYS IN RIJEKA (FROM 1865 TO 1910)

This paper aims to introduce an interested public and researchers to historical sources from old Rijeka newspapers from the heritage holdings of the University Library Rijeka - Eco del litorale Ungarico, La Bilancia, La Voce del Popolo, Giornale di Fiume, Gazzetta di Fiume/Fiumaner Zeitung, La varietà and Primorac, which bring data on the history of railways in Rijeka in the period from 1865 to 1910.

Keywords: *history of railroads, old Rijeka newspapers, University Library*

MR. BEAR TRAVELLING TO THE SEA. REPRESENTATIONS OF THE RAILWAY IN WORKS OF LITERATURE ABOUT FIUME

Ilona Fried, Professor Emerita, Eötvös Loránd University, Budapest
e-mail: fried.ilona@btk.elte.hu

Review article

UDK: 821.511.141.09
821.131.1.09

Abstract

The leading theme of the conference signifies a moment in which „spatial literary studies enable scholars to reflect upon representation(s) of space and place”.¹ In my paper, I follow interdisciplinary practices focusing on the issue of the railway in Fiume (Rijeka) with connections to geography, technology, social and economic background as well as issues of social identity and the memory of the historical period in which the construction of the railway took place. For this purpose, I selected works by Hungarian and Italian authors related to the space of Fiume and Abbazia, and, more specifically, to the reality and the imagery of the railway.

Keywords: *the sea as myth, spaces, fiction, travel literature, engineering, Hungarian and Italian authors*

¹ Robert T. TALLY, *Spatial Literary Studies. Interdisciplinary Approaches to Space, Geography, and the Imagination*, London, Routledge, 2020, p. 6.

With interdisciplinary practices in my focus, I examine both narrative forms and non-fictional texts set in Fiume (today Rijeka) and Abbazia (today Opatija) that have the railway as focus of their topic. The corpus encompasses the period from the first half of the 19th century up to the years between the two world wars, including a diary, travel books, novels and short-stories.

We can say that travelling by train or by ship, and the magic of the sea was very much part of the imagination of the period concerned. I argue that the works I quote tied to geography are also imbued with myths of landscape, and of the identity of a town and a period of European history.²

The first reference is to a travel book by the journalist, jurist Géza Kenedi (Magyarpadé, today Padej in Serbia, 1853 – Budapest, 1935) who wrote in admiration of the region he knew well. The diary of the wife of the governor, Nemeskéri Kiss, Ida Csapó (Tolna, 1807 – Pest, 1856)³ mentions the presence of two of the greatest Hungarian statesmen of their age, Count István Széchenyi (Vienna, 1791 – Döbling, 1860) and Lajos Kossuth (Monok, 1802 – Torino, 1894) in 1845 in Fiume, both of them planning the construction of the railway between Pest-Buda and Fiume.

Vittorio De Gauss (Nagyvárad, today Oradea in Romania, 1857 – Fiume, 1932),⁴ patrician of Fiume, who also became a Hungarian writer and journalist, later director of the biological institute of Fiume disseminated topics concerning the flora and fauna of Fiume, and also in works of fiction for the youth revealing the great pleasures and treasures of the region. Giovanni Ciotta (Fiume, 1824 – Lovran, 1903), engineer, later mayor of the town (1871 – 1896), in 1864 published an elaboration for the construction of the railway system, a key issue for the future development of the town. His proposals were later realized during his office as a mayor. Mór Jókai (Komárom, 1825 – Budapest, 1904), the great Hungarian romantic writer, was also fascinated by Fiume. He often visited it and set his novel *A Player Who Wins* in Portoré (Kraljevica), with a romantic plot based on a local myth related to the multiethnic region.⁵ Later on, Ferenc Molnár (Budapest, 1878 – New York, 1952)⁶ and Dezső Kosztolányi (Szabadka, today Subotica in Serbia, 1885 – Budapest, 1936) set parts of their novels in Fiume and in Abbazia, just like Enrico Morovich (Pecine, 1906 – Lavagna,

2 Among other publications by the author see Ilona FRIED, *Fiume. Città della memoria. 1868-1945*, Udine, Del Bianco Editore, 2005.

3 Also I. FRIED, *Il Balaton come l'Adriatico. Viaggiatori ungheresi a Fiume*, „Italogramma”, N. 9, 2015: <https://ojs.elte.hu/italogramma/article/view/5552> (last accessed on 15.08.2024).

4 FRIED, „Kulturni identitet granice. Vittorio Gauss – Viktor Garády”, in Irvin LUKEŽIĆ, Đurđa ROŠIĆ, Istvan LADÁNYI (ed.), *Rijeka i mađarska kultura / Rijeka (Fiume) és a magyar kultúra. Međunarodni znanstveni skup*, Državni arhiv u Rijeci, 3-4 listopada 2003., Zbornik Radova, Rijeka, Državni arhiv u Rijeci, 2004, pp. 47-54.

5 FRIED, *Fiume. Città della memoria*, pp. 114-115.

6 FRIED, „Teatri fra due paesi. Luigi Pirandello e Ferenc Molnár tra Budapest e Roma”, in: FRIED, (ed.), *Prospettive culturali fra intersezioni, sviluppi e svolte disciplinari in Italia e in Ungheria*. Convegno organizzato dal Dipartimento d'Italianistica della Facoltà di Lettere dell'Università Eötvös Loránd, Budapest, con collaborazione con l'Istituto Italiano di Cultura di Budapest, 3-4 maggio 2017, Budapest, Ponte Alapítvány, ELTE BTK Olasz Nyelv és Irodalom Tanszék, 2018, pp. 369-401.

1994),⁷ who recalled his vague memories of the railway in his autobiographical short-stories. Franco Vegliani (Trieste 1915 – Malcesine, 1982) also set his novels in this region.⁸

In the mind of Hungarians, the town of Fiume was closely connected to the idea of the beauty and happiness you can feel at the seaside, as well as to great opportunities for economic and commercial growth. The country itself being continental, it was keen on demonstrating the way to the sea, the pleasure of nature being connected to the the specific image of the Mediterranean, together with the advantages of trading with it. Culture and literature saw Fiume as a sort of model of an idealized Mediterranean life. Nevertheless, due to the distance between Fiume and the larger towns of Hungary, transport became an important feature factor for Hungary in the 19th century.

Above all, it is certain that summer travel belongs to the 19th century way of life, just like a promissory note.

The body, tired of exciting work, one day starts looking for what it lacks; and the burdened mind wants to get rid of what it has an excess of. [...] The railway is already in a similar mode to the way humanity languishes in the early spring. Cruise tickets go out with the cherry blossom. During the wheat consecration, you can watch the entire population of 50 villages on farewell tours from the window of an awkward but cheap pleasure train. However, you may be surprised that the steam engine may run for a dime in return for giving you an honest amount of sleep - on the map.

Anyway, I have to assume that you will make your way to the sea and we will go together.

This is how Géza Kenedi journalist and jurist, the city lover, starts his travel book *Quarnero, Fiume and Abbazia* published in 1884.⁹

Kenedi then enumerates some of the reasons why a native of the mainland should desire the infinite body of water, the quiet islands of Quarnero in the sunshine, relaxation at the seashore, healing in sea water, tropical heat in the bare Karst mountains, shade in the laurel groves of Abbazia and above all, the culture entering the soul. You get new ideas from the breadth of South and West. The author then describes the soaring Karst mountains, with their bare vegetation, but also with vines in evidence. Amidst the different zones that the train crosses, the air suddenly softens and the train goes through a tunnel and then you suddenly catch sight of a brilliant silver-tinged blue mist, heralding a

⁷ Also FRIED, “Ai confini del reale e del fantastico: Enrico Morovich“, in FRIED, *Fiume. Città della memoria*, pp. 302-310.

⁸ Franco VEGLIANI, *Processo a Volosca*, Milano-Venezia, Guarnati, 1958 and VEGLIANI, *La frontiera*, Milano, Ceschina, 1964. See FRIED, “La “geografia dell’anima””, in Marta PETRICIOLI -Vittore COLLINA (ed.), *Barriera o incontro? I confini nel XX secolo*, Milano, Mimesis, 2000, pp. 107-111, also FRIED, “L’immagine della frontiera nella letteratura: Franco Vegliani”, in FRIED, *Fiume. Città della memoria*, pp. 311-320.

⁹ Géza KENEDI, *A Quarnero. Fiume és Abbazia*, Budapest, Légrády Testvérek, 1884, pp. 3-4. Unless otherwise indicated, the translations are by the author.

glittering sea. An incomparable kind of magic.¹⁰

The diary of the wife of the Hungarian governor of Fiume, Ida Csapó Nemeskéri Kiss, in 1845 mentions the visit of two outstanding Hungarian statesmen, István Széchenyi (this latter Minister of Transport at the time) and Lajos Kossuth, both of them planning the creation of direct contact between Pest-Buda and Fiume, by way of the construction of the railway combined with transport as in the case of the project by the latter.

Ida Csapó describes in a lively manner the two prominent statesmen's hatred of each other both of them exploring the possibilities to improve land freight transport. Both being and treated as distinguished guests of the town, the event of their accidental meetings in Fiume required all the tact and diplomacy of the governor Pál Nemeskéri Kiss (Miszla, 1799 – 1863)¹¹, and his wife Ida Tagyosi Csapó¹². Ida Csapó arrived in Fiume in 1837, together with her husband. Her notes and memoirs were published much later, so we cannot know how much they were expanded or elaborated upon. They can be considered as feminist literature, very erudite, keenly following some of the political events. They certainly do not have the spontaneity of the diary instead, they bear the imprint of stylistic re-working but, while wanting to praise her husband's work, they also express a direct and sincere tone. As evidenced by her writings, Ida Csapó must have been not only a very cultured woman but also an acute observer who knows people well and also understands their political motivations. Ida Csapó tries to understand the town, the inhabitants and their culture. Her notes, about thirty pages long, form the first part of her memoir.

The issue of constructing a railway between Pest-Buda and Fiume required a very urgent solution but after wide ranging discussions in the Diet, the revolution of 1848-49 prevented its realization. Giovanni Ciotta, engineer, the future famous mayor of the town, had published a study in 1864: (J.C.), *Fiume und seine Eisenbahnfrage*.¹³ In this study he offered an overall view of the „railway issue” essential for his town, even including the calculation of the expenses of the construction. His work represents an important contribution to technical literature. A few years later he could witness the realization of the railway while in office.

In parallel with the economic growth, the need for the enlargement and modernization of the port arose and was realized. Besides, as Kenedi stated, a more extended middle class with a higher standard of living expressed a greater demand for holiday resorts and for travelling. Thus, Fiume and Abbazia and their surroundings had a developing tourism on par with general European standards.

¹⁰ Ibid, p. 6.

¹¹ Pál Nemeskéri Kiss was governor of Fiume from 1837 to 1848.

¹² Ida TAGYOSI CSAPÓ, married Pálné NEMESKÉRI KISS. Pálné NEMESKÉRI KISS diary, Budapest, „Pátria” irodalmi vállalat és nyomdai részvénytársaság, n.d.

¹³ Giovanni Ciotta, *Fiume und seine Eisenbahnfrage*, Fiume, Stabilimento Tipolitografico, 1864.

A well-known author of classical Hungarian youth literature, Zsigmond Sebők (Párkány, today Štúrovo in Slovakia, 1861 – Budapest, 1916), set the adventures of Mr. Bear as travel literature for the youth at the end of the 19th century and at the beginning of the 20th century. Mr. Bear, a clumsy little bear, travelled all over the country explaining to his readers all the different places via his adventures. These descriptions also aimed at educating young people for the love and understanding of their country and helping them develop a national identity.

His works, the most famous travelling adventures for youth, were extremely popular in Hungary. The memory of Sebők was so dear that Ferenc Molnár, the great writer and playwright, gave his inaugural lecture on him at the prestigious literary society, the Kisfaludy Társaság in 1923.¹⁴

At one point in the series of his novels Mr. Bear travels to Fiume by train.

Mr. Bear travelled all day. As many times as the train went through a tunnel it also hurtled up high, barren mountains. These were the Karst Mountains, through which you have to pass to get to the sea. This whole region is rather barren, rocky and soulless. – I wouldn't give my forest for this whole mountain range!" muttered Mr. Bear. Towards evening, as Mr. Bear looked out of the train window, he threw his head back in terror. "Damn it, we're about to fall over the edge!" he stammered. The train was rolling down the mountainside at a dizzying speed. The respectable young Bear did not even dare to look out for a while; instead he closed his eyes and waited for the train to careen down into the valley below. When he finally got the courage to go and look out of the window, something strange suddenly caught his eye. It was as if a giant mirror was shining at the bottom of the mountain. "Maybe giants live here and comb their hair in this mirror?" he said to the ticket inspector. "Yes, sir, it is a mirror, but it's a mirror of the sea," the inspector replied with a smile. "Is it the sea?" "Yes, that's right". The seashore was illuminated in only one place but a thousand lights sparkled in the distance. – "What is that brightness?" asked Mr. Bear. "The town of Fiume?". The respectable Bear waved his hat at the window of a car and shouted: – "Long live the sea! Welcome Fiume! Soon the ticket inspector shouted: – "Next stop, Fiume". Rejoicing, Mr. Bear got off the train and the first thing he did was to run to the beach."¹⁵

Jókai Mór when greeting a wandering company of Hungarian actors at the theatre of Fiume in 1881 remembered the railway (quite recently opened), by mentioning the Roman god of fire and of vulcanos: „Vulcan, the smith of railways, unites Fiume with distant lands.”¹⁶

14 Ferenc MOLNÁR, „Emlékezés Sebők Zsigmondról - Székfoglaló a Kisfaludy Társaságban”, Nyugat, 16.1.1923, No. 2, pp. 51-52.

15 Zsigmond SEBŐK, *Maczkó úr utazásai. Maczkó úr a kiállításon. Maczkó úr az Alföldön. Maczkó úr a Tengeren*, Budapest, Singer-Wolfner, 1903, p. 95.

16 Jókai MÓR, *Saluto a Fiume*, 1881. The monologue was written for the performance by the Gerőfy theatrical company at Fiume in 1881. FRIED: *Fiume. Città della memoria*, pp. 40-41.

The main character of an early novel by the 23-year-old Ferenc Molnár, *The Hungry City*¹⁷, a satirical caricature of the money-driven society of Budapest, is advised to go to Abbazia to have his lungs cured. The poor clerk then starts thinking of collecting money for the trip, providing an opportunity for the writer to give a description of society with his characteristic irony:

For the time being, he was thinking about where to get money for bathing and where to obtain a free ticket for the trip." In Pest, you don't even think about, „Where can I get money for a theatre ticket, a train ticket, the circus, or a tram pass." In Pest, it's much easier to think, „Where can I get a free ticket to the theatre, who will give me a train ticket, who is the secretary of the circus, and which friend of mine is Jellinek's good friend?" The only problem was that this journalist was called Zrinyi, and such a name on the train arouses suspicion even if Mr. Zrinyi himself is travelling. Maybe he gave his ticket to someone else.¹⁸

In his memoirs centred around his home town, Enrico Morovich also recalls the railway of Fiume.¹⁹ He puts together mosaics of memories starting with the railway, then the port, then various places, his students, his school, his teachers and the Naval Academy. He says:

In Fiume, or rather Budapest, archives, there will undoubtedly be, or have been, monographs regarding the construction of the railway between Fiume and Zagreb. Perhaps this railway was built after 1870, and the one from Fiume to San Pietro del Carso perhaps some years earlier. How many beautiful photographs of the workers intent on building the embankments, the tunnels, digging the deep trenches so frequent between the rock walls of the mountains, and how many small trains chugging uphill do not exist except in our imagination.

Yet in those years some cameras were already working.²⁰

[...]

My father, who was born in 1875, was a boy when the construction of the port was begun and a young man when the port was already in its new, even if incomplete, splendour. [...] When my father was six or seven years old, the railway in Fiume, both towards Trieste, or Vienna, and towards Zagreb and Budapest, had already been functioning for a couple of years, and the Naval Academy was also under construction.²¹

[...]

17 Ferenc MOLNÁR, *Az éhes város*, Budapest, Révai és Salamon könyvnyomdája, 1901, p. 5.

18 Ibid.

19 Enrico MOROVICH, *La ferrovia a Fiume*, in MOROVICH, *Un italiano di Fiume*, Introduzione e note a cura di Bruno ROMBI, Milano, Rusconi, 1993, pp. 34-37.

20 Enrico MOROVICH, *La ferrovia a Fiume*, p. 34.

21 Ibid, p. 35.

I remember a certain Paolino. He spoke the Fiume dialect like us, having been born in Fiume; rather naughtily, one day playing with the brakes of a goods train stopped by the sea, he was surprised by a railway worker who had hit him on the back with the handle of the signal flag. And Paolino started drawing, to our amusement, certain hideous, moustachioed railway workers with hats that looked like little saucepans.²²

In a collection of short-stories, also thought of as a novel, the alterego of the writer Dezső Kosztolányi (called Esti), is the narrator of 18 stories. The stories embrace different genres, they sometimes belong to travel literature, but are also of an autobiographical nature, or simply taken as fragments. In one of the stories, Esti is a young boy and right after his final exams he chooses the present of a trip from his family to go to Italy through Fiume. He narrates his journey by night in a train travelling with two strange people in a compartment: a mother and her ill daughter. The writer also offers details of the journey and of the experience of arriving at Fiume, catching a glimpse of the sea from the window of the train.

At half past six at Plase he [the doctor] pointed out that the gulf of Buccari would soon be visible. The quivering of tree branches indicated that the sea wasn't far away. There was also a salty smell in the air.

The sea might appear at any moment. But still it didn't. Esti believed by that time that the doctor was either mistaken or joking; it would never come; it didn't want to show itself to him. He walked up and down as if to try and speed up the speeding train. In his agitation he composed a dithyramb, some celebratory lines, with which to greet the sea. But words wouldn't come – instead they seemed to freeze upon his tongue. The sea was late in arriving.

Finally they were standing in line in the carriage. Old civil servants, a honeymoon couple, women and children, even nursemaids with infants in their arms, even sick people, people with tuberculosis, incurables, travelling in search of treatment, all were standing side by side as well as behind one another, craning their necks so as to welcome the sea when the time came with uplifted hearts and an outburst of happy sighs. The sea had a large audience. But nevertheless it didn't appear. Like a prima donna it made itself wanted, aroused curiosity. It needed a crescendo, intensification and an even more impressive scenery.

The two engines, coupled one before the other, climbed higher and higher up the steep mountain track. Now they too were becoming impatient, thirsty for the liberating, redeeming water. They increased their speed and hurled themselves toward it. So ardent was their desire that perhaps they didn't care that they might slip and crash headfirst onto the limestone and be smashed to bits. Their wheels turned with such eye-baffling rapidity that they almost looked stationary. They rushed into tunnel after tunnel. First they gave

22 MOROVICH, *I ferrovieri col pentolino in testa*, in MOROVICH, *Un italiano di Fiume*, pp. 170-171.

terrifying whistles, then plunged between the black cliffs, rattled and snorted, and when they emerged, they screeched and squealed as the wheels slipped across the track. They were looking for the sea, but still couldn't find it. Their pistons gleamed, pumping on the oily bearings. Inexhaustibly they raced on. Again they thundered into a tunnel. Esti had by now abandoned all hope. As the train emerged out of the tunnel however, the army doctor stretched out his index finger with its carnelian ring to the sunlight and said:

'There it is.'

Where was it? There below him, there it really was, the sea, the sea itself, smooth and blue as he had seen it on that wall map in primary school. Just one more point, the bay of Buccari, the Quarnero strip. He gaped at it, mouth wide open. But before he could admire it properly it had vanished. The sea was playing hide and seek with him.

Then it appeared again, spreading out before him, for a long time, in its calm majesty.

He had not imagined it any lovelier or bigger. It was lovelier and bigger than he had ever imagined. A smooth, blue infinity, with sailing ships on it leaning sideways, like the wings of butterflies that had alighted on the mirror of the water and were drinking from it. From a distance it was a pure panorama, a picture in a book, silent, almost motionless. [...] And yet it was festive, it was a giant, alone in the ancestral glory of vast ages.²³

[...]

By this time the train had crossed a Fiume street between lowered barriers. Porters stormed the carriages. Esti picked up his own basket and deposited it in the luggage deposit office, as he didn't intend, for the sake of economy, to take a room in Fiume; he would only be there until eight o'clock that evening when his ship, the Ernő Dániel, left for Venice.²⁴

In a poetic style, Kosztolányi gives a wonderful description of the sophisticated mastery that is the engineering of the railway system – a challenging task for a writer to put into words, e.g. how to get the train track from the height of the mountain down to the town. In the imagination and the hands of the author, the curiosity and the pleasure of travelling by train is rendered as equal to the magic of the sea – as proof of the creative power of literature.

²³ Using the translation *Kornél Esti* by Dezső KOSZTOLÁNYI, *Esti Kornél*, 1933, translated by Bernard Adams, New York, A New Directions Book, 2011, pp. 49-50.

²⁴ *Ibid*, p. 53.

Riječki identitet: gospodarski, povijesni, jezični i kulturni odjeci povodom 150. obljetnice izgradnje željezničkih pruga Rijeka - Pivka i Rijeka - Karlovac

The Identity of Rijeka: Economic, Historical, Linguistic and Cultural Echoes on the 150th Anniversary of the Construction of the Rijeka - Pivka and Rijeka -Karlovac Railways

Sažetak

GOSPODIN MEDVJED PUTUJE NA MORE. PRIKAZI ŽELJEZNICE U KNJIŽEVNIM RADOVIMA O RIJECI

Vodeća tema konferencije označava trenutak u kojemu „studije prostorne književnosti omogućavaju istraživačima da promisle o reprezentacijama prostora i vremena”. U svom radu pratim interdisciplinarne prakse, usredotočujući se na pitanje željeznica u Rijeci u vezi sa zemljopisom, tehnologijom, društvenim i ekonomskim zaledem, kao i pitanjima društvenog identiteta i sjećanja na povijesno razdoblje u kojemu se odvijala izgradnja željeznice. U tu svrhu, izabrala sam radove mađarskih i talijanskih autora povezanih s prostorom Rijeke i Opatije te, posebnije, sa stvarnošću i imaginarijem željeznice.

Ključne riječi: *more kao mit, prostori, fikcija, putopisna književnost, strojarstvo, mađarski i talijanski autori*

O NEKOLIKO PRVIH I POSLJEDNJIH ŽELJEZNIČKIH NESREĆA NA RIJEČKO-KARLOVAČKOJ PRUZI

Ana Alebić-Juretić, prof. u. m. Medicinskog fakulteta Sveučilišta u Rijeci
e-mail: ana.alebic.juretic@gmail.com

Pregledni rad

UDK: 656.2.08(497.561Rijeka)“18”

Sažetak

Godina 1873. bila je značajna za razvoj grada Rijeke, jer je te godine u Rijeku stigla željeznica, i to iz oba pravca: najprije iz Pivke, a potom i iz Karlovca. Nedugo nakon otvaranja pruge prema Karlovcu, na području Meje zbila se prva prometna nesreća - u subotu ujutro, 7. prosinca 1873., jaki udari bure prevrnuli su posljednji vagon, koji je povukao za sobom i sve ostale, osim prvog. Pritom su tri putnika poginula, četiri su teže ozlijeđena, a sedamnaest lakše. Nakon telegrafski primljene obavijesti o nesreći, u 11 sati iz Rijeke je vlakom krenula pomoć sastavljena od osam gradskih liječnika i opreme za zbrinjavanje nastradalih. Prvi vlak s devet ranjenika stigao je u Rijeku već u 16:06 sati, a tridesetak minuta kasnije i drugi, s preostalih pet ranjenika. Problem jakih udara bure pokušao se riješiti na više načina. Naposljetku su ipak 1890. izgrađeni burobrani između Škrljeva i Drivenika, koji i dandanas postoje. Učestale nesreće na toj pruzi bile su povod da se predsjednika bečkog spasilačkog društva, baruna dr. Jaroslava pl. Mundyja, pozove u Rijeku, gdje je 28. siječnja 1886. u Klubu za prirodne znanosti održao predavanje pod naslovom: O željezničkim nesrećama, njihovoj prevenciji te pružanju pomoći pri takvim nesrećama.

Ključne riječi: željeznička pruga, Rijeka-Karlovac, nesreća, bura, Jaroslav Mundy

Uvod

Tijekom stoljeća Rijeka je bila trgovačko središte i središte pomorskog prometa s prekomorskim zemljama. Početkom XIX. stoljeća izgrađena je Lujzijanska cesta od Karlovca prema Rijeci, koja je olakšala promet kroz Gorski kotar. No, za promet u luci važna je godina 1873., kad je željeznička pruga stigla do Rijeke iz oba smjera: pruga iz smjera Pivke (*St. Peter- Fiume*) otvorena je 24. lipnja 1873. godine. Dolazak prvog vlaka u Rijeku popraćen je nizom manifestacija: najavom dolaska vlaka topovskim hicem u 11 sati, okićenog mađarskim grbom i zastavama, iz kojega je sišao ugarski ministar trgovine grof Zichy, banketom u 14 sati koji je za uzvanike priredio guverner Rijeke, grof Géza Szapáry, a u 16 sati za uzvanike i zainteresirano građanstvo organizirana je plovidba na tri broda u vlasništvu *Lloyda (Venezia, Stadium i Lario)* te na brodu *Hrvat* Pomorske službe iz Senja. Putnici s ova četiri broda prisustvovali su porinuću parobroda *Liburno*, koji je izgradio Tehnički zavod (*Stabilimento Tecnico*) koji je započeo i proizvodnju torpeda, nakon čega su nastavili plovidbu do Voloska i Opatije, gdje ih je građanstvo toplo pozdravilo te se vratili u Rijeku u 18:30 sati. Ulice grada bile su osvijetljene, a brodovi u luci okićeni prozirnim balonima. Navečer je u kazalištu izvedena komedija, a u 23 sata započeo je ples u *Casinu Patriottico* (danas zgrada Radio Rijeke), koji je trajao do četiri sata ujutro.¹ Četiri mjeseca kasnije, 23. listopada 1873., otvorena je pruga i iz smjera Karlovca (*Karlstadt-Fiume*), s mnogo manje pompe, ali uz isticanje njene važnosti za grad Rijeku.² Gradnju pruge financiralo je ugarsko Ministarstvo za javne radove i komunikacije, a izvođač je bilo austrijsko poduzeće *General Bau - Unternehmung der Carlstadt - Fiumaner Eisenbahn* sa sjedištem u Beču. Izgradnja pruge na vrlo brdovitom terenu, zbog čega je vijugala dolinama rječica i dostigla gotovo dvostruku dužinu od zračne udaljenosti među gradovima koje je povezivala, trajala je tri i pol godine, a na najvišoj točki dosegla je visinu od 835 m nm.³

Kako je u ljeto 1873. izbila jedna od posljednjih epidemija kolere u Rijeci, povodom otvaranja pruge gradski Magistrat je 21. listopada 1873. izdao Oglas⁴ da se proslava ograničava samo na ukrašavanje prozora zastavama i osvijetljenje zgrade kazališta (starog, Adamićevog, op. a.), dok će pri odlasku prvog vlaka iz Rijeke svirati limena glazba. Prvi odlazak vlaka sa željezničkog kolodvora u smjeru Karlovca planiran je za 7:20 sati. Prvi vlak iz Karlovca, ukrašen maslinovim grančicama, stigao je navečer, i to na vrijeme (za razliku od onog iz Pivke, koji je kasnio). Tisuće građana dočekale su ga s oduševljenjem, uz prugu koja je presijecala glavnu ulicu *Corsia Deak* (danas Krešimirova ulica), osvijetljenu bengalskim vatrama. No, građani su ipak pronašli zamjerke: sam

1 „Le feste di ieri“, *La Bilancia*, Fiume, 25. 6. 1873., br. 143, str. 1-2.

2 „L'odierna inaugurazione“, *La Bilancia*, Fiume, 23. 10. 1873., br. 244, str. 1.

3 Dražen KRAJCAR, *Otvorena željeznička pruga Rijeka-Karlovac - 1873.*, povijest.hr, 23. 10. 2018., <https://povijest.hr/nadanasnjidan/otvorena-zeljeznicka-pruga-rijeka-karlovac-1873/> (pristupljeno 12. 3. 2024.).

4 Oglas, *Notificazione*, objavljeno u Nikola CRNKOVIĆ, *125 godina riječke željeznice*, u N. CRNKOVIĆ, *125 godina riječke željeznice*, Rijeka – Zagreb, Državni arhiv u Rijeci, Željeznička tiskara, 1998. str. 5.

Riječki identitet: gospodarski, povijesni, jezični i kulturni odjeci povodom 150. obljetnice izgradnje željezničkih pruga Rijeka - Pivka i Rijeka - Karlovac

The Identity of Rijeka: Economic, Historical, Linguistic and Cultural Echoes on the 150th Anniversary of the Construction of the Rijeka - Pivka and Rijeka -Karlovac Railways

prijelaz pruge preko ceste nije bio propisno osiguran, već onemogućen običnim lancem, koji se mogao lako zaobići,⁵ tadašnji je kolodvor (koji se nalazio nešto istočnije od današnjeg, preko puta zgrade u kojoj se danas nalazi studentski restoran *Indeks*) bio neugledan, neudoban i nedostojan takvog događaja i uloge grada,⁶ a i tarifa za transport tereta iz Budimpešte preko Karlovca i Zagreba bila je skuplja od transporta preko Pivke i Ljubljane.⁷ Ti su se problemi trebali rješavati u hodu, no do prve nesreće nije trebalo dugo čekati - svega šest tjedana.



Slika 1: Prvi željeznički kolodvor u Rijeci 1873. (Boris PRIKRIL (ur.), *110 godina riječke željeznice 1873.-1983.*, Rijeka: Željeznički prijevoz i Fakultet za pomorstvo i saobraćaj, 1983., str. 55)

Prva, ne i jedina nesreća

Prva nesreća na pruzi Rijeka-Karlovac dogodila se već u jutarnjim satima, u nedjelju 7. prosinca 1873. godine. Prema pisanju tadašnjeg dnevnika *La Bilancia*,⁸ vlak br. 102 krenuo je iz Rijeke prema Karlovcu u 07:20 sati, a po izlasku iz tunela Meja zahvatio ga je udar (*reful*) bure, koji je izbio lanterne (svjetlarnike ili svjetiljke) vagona i odbacio ih u zadnji vagon, koji se od sile udarca prevrnuo i izvrnuo sve vagone osim prvoga, u kojemu se nalazio vlakovođa. U nesreći je troje ljudi poginulo na licu mjesta, četvoro je bilo teže ranjeno, a sedamnaest lakše. Prvi koji je krenuo u pomoć bio je, prema pisanju *La Bilancie*, poručnik Müller, koji se na mjestu nesreće zatekao putujući u vlaku prema Rijeci.

5 „L'arrivo del primo convoglio da Karlstadt”, *La Bilancia*, Fiume, 24. 10. 1873., br. 245, str. 3.

6 „La stazione ferroviaria”, *La Bilancia*, Fiume, 24. 10. 1873., br. 245, str. 3.

7 „Nessuna rosa senza spine”, *La Bilancia*, Fiume, 27. 10. 1873., br. 247, str. 2-3.

8 „Disastro ferroviario”, *La Bilancia*, Fiume, 9. 12. 1873., br. 282, str. 2-3.

Po primanju telegrafske obavijesti o nesreći, u 11 sati je iz Rijeke na mjesto nesreće krenuo vlak s osam liječnika: dr. Toscano, dr. Huber, dr. Giacich, dr. Rudan, dr. Rieger, dr. Ciucuta, dr. Manasteriotti i doktorand Vukelich. Nadalje, tri su ranjenika bila zbrinuta u cestarskoj kući, o kojima je brinuo dr. Toscano, a drugih osam u obližnjoj kući, o kojima je brinuo dr. Ciucuta. Još tri osobe podlegle su ozljedama u bolnici u Rijeci dan,⁹ odnosno dva dana kasnije,¹⁰ čime se broj poginulih povećao na šest.

Prvi vlak s pet najtežih ranjenika stigao je u Rijeku u 16:05 sati, a drugi, s njih devet, pola sata kasnije. Na željezničkoj stanici dočekali su ih guverner sa suprugom i gradonačelnik (*Podestà*), koji su zatim posjetili ranjenike u bolnici te izrazili zahvalnost dobrovoljnim vatrogascima, koji su pomogli u raščišćavanju uništenih vagona i spašavanju ranjenika. Istovremeno, da bi se umirilo stanovništvo, koje je počelo zazirati od putovanja vlakom, dogovoreno je da se na stanicama uspostavi praćenje jačine udara bure, i ukoliko se utvrdi da bi ona mogla predstavljati opasnost za normalno putovanje, da se vlakovi zaustave na stanicama.¹¹ Kasnije su na tom dijelu pruge izgrađeni burobrani, u početku drveni, a kasnije zidani, koji i dandanas služe svrsi.

Kako se nesreća dogodila na području grada Bakra, odnosno u blizini željezničke stanice Bakar (tj. Škrljevo), civilni kapetan Bakra protestirao je što o tome nije bio službeno obaviješten, odnosno da je o nesreći saznao privatnim putem tek oko podne. Putem žandarmerije obratio se šefu stanice s molbom da se na mjesto nesreće pošalje pomoć i liječnika, ali nije bilo slobodnog vagona, i kako je ta mogućnost otpala, zbog čitave situacije požalio se Ministarstvu prometa.¹²



Slika 2: Ostaci stare pruge. Na lijevo burobran, a na desno vahtarnica (stražarska kućica) kod Vrata. (foto Ana Alebić Juretić, jesen 2013.)

9 „Schieramento“, *La Bilancia*, Fiume, 10. 12. 1873., br. 283, str. 3.

10 „Decesso“, *La Bilancia*, Fiume, 11. 12. 1873., br. 284, str. 3.

11 „Disastro ferroviario“, *La Bilancia*, Fiume, 9. 12. 1873., br. 282, str. 2-3.

12 „Comunicazione“, *La Bilancia*, Fiume, 9. 12. 1873., br. 282, str. 3.

Što se dogodilo? Prema pisanju *La Bilancia*,¹³ izvjesni Matteo Lupich, rodом s Raba ali stanovnik Rijeke, koji je radio u Carini na vaganju soli, bio je u vagonu gdje su dva njegova suputnika umrla na mjestu nesreće, a jedna žena bila teško ranjena (kasnije je umrla). Kako je imao lakše ozljede na glavi i trupu, uputio se (vjerojatno pod stresom, op. a.) pješice u Bakar, gdje je otišao liječniku, i tako je kapetan saznao za nesreću.

Međutim, nesrećama tu nije bio kraj. Samo devet dana kasnije, 16. prosinca 1873., prema pisanju novina iz Zagreba, ali bez službene potvrde, odronilo se kamenje na prugu kod Zlobina,¹⁴ zbog čega su putnici morali ići pješice od Plasa do Liča. Promet riječkom prugom ponovno je uspostavljen nakon puna dva tjedna.¹⁵

Željezničke nesreće i Hitna pomoć

Širenje željezničke mreže dovelo je i do povećanja željezničkih nesreća, kojima su često pogodovalе snježne oborine. Godina 1886. započela je velikim snježnim nanosima u Europi, koji su zaustavili željeznički promet u Mađarskoj, Beču i Brnu,¹⁶ ali i u Gorskom kotaru i Rijeci.¹⁷ Zbog snijega, u Fužinama su se 11. siječnja 1886. sudarili vlakovi, pri čemu su teško stradala dva radnika. Potaknut tom situacijom, Crveni križ Rijeka (*Fiumaner Rotes Kreuz Filiale*) pozvao je baruna dr. Jaromira pl. Mundyja iz Beča, koji se u to vrijeme nalazio u Opatiji, da održi predavanje u *Klubu za prirodne znanosti*.¹⁸ Predavanje pod naslovom *Željezničke nesreće i način njihove prevencije i pružanja pomoći* održano je u *Klubu* 23. siječnja 1886. i pritom je sakupljeno i 145 forinti kao pomoć nastradalim radnicima.¹⁹

Barun dr. Jaromir pl. Mundy (1822. - 1894.) bio je vojni liječnik. Porijeklom iz imućne obitelji, započeo je studij teologije, ali ga je napustio i prešao na studij medicine. Krajem 1881. (9. prosinca 1881.) u Beču je osnovao prvu Hitnu službu (*Wiener Freiwillige Rettungsgesellschaft*). Dvanaest godina kasnije, 14. siječnja 1894., istu takvu službu organizirao je i u Opatiji, kao prvu na području Hrvatske.²⁰

13 „Schieramento“, *La Bilancia*, Fiume, 10. 12. 1873., br. 283, str. 3.

14 „Ferrovia Carlstadt“, *La Bilancia*, Fiume, 23. 12. 1873., br. 293, str. 3.

15 „Ferrovia di Carlstadt“, *La Bilancia*, Fiume, 30. 12. 1873., br. 298, str. 3.

16 „Dispacci telegrafici, Budapest“, *La Bilancia*, Fiume, 13. 1. 1886., br. 9, str. 2.

17 „Neve e bizzeffe“, *La Bilancia*, Fiume, 12. 1. 1886., br. 9, str. 2.

18 „Prelezione a scopo caritatevole“, *La Bilancia*, Fiume, 21. 1. 1886., br. 16, str. 2-3.

19 „La prelezione di barone de Mundy“, *La Bilancia*, Fiume, 25. 1. 1886., br. 19, str. 2.

20 „Zavod za hitnu medicinu Primorsko-goranske županije, Povijest“ <https://www.zzhm-pgz.hr/povijest/> (pristupljeno 12. 10. 2023.)



Slika 3: barun dr. Jaromir pl. Mundy (https://de.wikipedia.org/wiki/Jarom%C3%ADr_von_Mundy#/media/Datei:Jaromir_Mundy.jpg, pristupljeno 19.5.2025.)

U Rijeci u to vrijeme djeluje podružnica mađarskog nacionalnog Crvenog križa (*Fiumaner- Rothen Kreutz Filiale*), osnovana 30. svibnja 1881., dok se s vođenjem bilješki o radu započelo 1882. godine. Svrha Društva bila je priprema za slučaj rata, pružanje pomoći u slučaju velikih nesreća te obaveza dostave godišnjih izvješća o radu. Iako je bilo jedno od najbolje organiziranih društava, njegova aktivnost zamire 1887. (kao i drugih avangardnih aktivnosti u Rijeci), da bi ponovo započela početkom Prvog svjetskog rata.²¹ Iz same navedene svrhe uočava se djelomično poklapanje s djelovanjem Hitne pomoći te se 1882. godina navodi kao godina osnivanja Hitne pomoći u Rijeci,²² istovremeno kad i u Beču, no taj podatak, do daljnje potvrde, treba uzeti s rezervom. U svakom slučaju, razvoj željeznice pridonio je i razvoju medicine.

Zaključna razmatranja

Umalo na 150. godišnjicu prve željezničke nesreće na pruzi Rijeka-Karlovac, na gotovo istom mjestu, 11. prosinca 2023. sudarili su se teretni vlak i pružno vozilo. Vlak se nije zaustavio na stanici Meja, navodno zbog otkazivanja kočnica. Uslijed sudara prevrnuli su se vagoni koji su prevozili kukuruz, što je izazvalo oštećenja pruge, zbog čega se transport tereta prebacio na prugu prema Ljubljani.²³

21 Amir MUZUR, *Nedovršena povijest medicine u Rijeci. Priča o gradu, ljudima i profesiji*, Rijeka, Medicinski fakultet Sveučilišta u Rijeci, Hrvatsko znanstveno društvo za povijest zdravstvene kulture, Naklada Kvarner, 2013. Vidi i arhivski fond HR-DARI-559, „Društvo Crvenog križa, Odbor Rijeka”, Državni arhiv u Rijeci: http://arhinet.arhiv.hr/details.aspx?ItemId=3_4529 (pristupljeno 12. 3. 2024.)

22 Medicinski fakultet Sveučilišta u Rijeci, „Povijest, Iz povijesti riječke medicine i Medicinskog fakulteta, XIX. stoljeće: škrljevska bolest i svjetska slava”: <https://medri.uniri.hr/fakultet/o-nama/povijest/> (pristupljeno 12. 3. 2024.)

23 EMMEBI, „Fiume. Incidente ferroviario a Škrljevo: deraglia il treno merci (foto)“, *La voce del popolo*, Fiume, 11. 12. 2023.; <https://lavoce.hr/attualita/fiume-incidente-ferroviario-a-skrljevo-deraglia-treno-merci> (pristupljeno 15. 3. 2024.)

Riječki identitet: gospodarski, povijesni, jezični i kulturni odjeci povodom 150. obljetnice izgradnje željezničkih pruga Rijeka - Pivka i Rijeka - Karlovac

The Identity of Rijeka: Economic, Historical, Linguistic and Cultural Echoes on the 150th Anniversary of the Construction of the Rijeka - Pivka and Rijeka -Karlovac Railways



Slika 4: Željeznička nesreća kod Škrljeva 11. 12. 2023. (Foto Roni Brmalj, objavljeno na webu) <https://lavoce.hr/attualita/fiume-incidente-ferroviario-a-skrljevo-deraglia-treno-merci>, pristupljeno 15. 3. 2024.)

Na ovom su dijelu pruge u posljednjih deset godina zabilježene sljedeće nesreće: 14. studenoga 2022. (nalet teretnog vlaka na grupu vagona na Škrljevu), 1. kolovoza 2022. (nalet vlaka na osobno vozilo na stanici Meja), 27. siječnja 2021. (iskliznuće vagona na stanici Meja) te 5. svibnja 2019. (pad kontejnera s vagona teretnog vlaka na stanici Škrljevo).²⁴ Ranije nesreće na tom potezu dogodile su se 5. ožujka 2009., kad su dva vagona iskočila iz pruge,²⁵ i 5. kolovoza 1965., kad su se sudarili putnički i teretni vlak iznad Bakra.²⁶

Postavlja se pitanje da li je uzrok nesreća na tom dijelu pruge loše izgrađena pruga, ili veliki nagib (28 mm/m). Treba znati da ovaj dio pruge spada u strmiye, planinske pruge koje prometuju na bazi trenja,²⁷ ali takve su izgrađene i u nama susjednim državama: Sloveniji, Italiji i Austriji. U doba njihove gradnje to je bio izazov, a i uočeni problem tada je uspješno riješen izgradnjom burobrana. Kod nas modernizacija pruga nije dovela do poboljšanja prometovanja vlakova: put vlakom od Rijeke do Zagreba produžio se s tri sata i petnaest minuta na gotovo pet sati, unatoč tome (ili upravo zbog toga) što se više ne mijenja vuča lokomotive u Moravicama. S druge strane, ako je prije pedeset godina zbog visokog snijega stajao sav promet osim željezničkog, danas je i pri manjim količinama snijega prometovanje vlakova problem te se „ne preporučuje prometovanje nagibnih vlakova zbog njihove lagane konstrukcije“, jer ni „vlak se ne može probiti kroz snježni zapuh“,“²⁸ niti se popeti do Drivenika, što je prije mogao bez većih problema. Nije li onda trebalo kupovati vlakove teže konstrukcije i/ili lokomotive kojima nije problem prometovati pri većim količinama snijega? Možda se trebalo koristiti iskustvima već spomenutih susjednih država, u kojima vlakovi uspješno voze po prugama većeg nagiba.

²⁴ „AIN, Agencija za ispitivanje nesreća u željezničkom i avionskom prometu, Željezničke istrage. Pad kontejnera za prijevoz robe s plato vagona u sastavu vlaka 62006 - kolodvor Škrljevo, 5. 5. 2019.“: <https://ain.hr/istrage/pad-kontejnera-za-prijevoz-robe-sa-plato-vagona-u-sastavu-vlaka-62006-kolodvor-skrljevo-05-05-2019/> (pristupljeno 15. 3. 2024.)

²⁵ „Vlakovi, Željezničke nesreće, Željeznička nesreća kod Plasa“, 5. 3. 2009.: <https://vlakovi-ri-hr.forumcroatian.com/t2005-eljeznike-nesree> (pristupljeno 15. 3. 2024.)

²⁶ RP-IRK, „Ostaci vagona iz nesreće 1965. i dalje na padinama pokraj Bakra“, *Večernji list*, 6. 8. 2013.: <https://www.vecernji.hr/vijesti/ostaci-vagona-iz-nesrece-1965-i-dalje-na-padinama-pokraj-bakra-595321> (pristupljeno 18. 3. 2024.)

²⁷ Nikola MATIĆ, „Nova dionica pruge M202: Moravica-Škrljevo“, *Željeznice* br. 21, god. 19, br. 3, 2020., str. 23.

²⁸ „Svada u HŽ-u zbog stanja na prugama i čišćenja snijega“, *novi.hr*, 2017.: <https://novi.hr/svada-u-hz-u-zbog-stanja-na-prugama-i-ciscenja-snijega/> (pristupljeno 20. 10. 2023.)

Abstract

ABOUT THE FIRST AND LAST FEW RAILWAY ACCIDENTS ON THE RIJEKA-KARLOVAC RAILWAY

The year 1873 was very important for the city of Rijeka (then Fiume), as the railway to the city was constructed from both directions: first from Pivka (St. Peter - Fiume), and subsequently from Karlovac (Karlstadt - Fiume). Shortly after the inauguration of the railway to Karlovac, a traffic accident occurred in the vicinity of railway station Meja. On Saturday morning, the 7th December 1873, strong gusts of bora overturned the last coach, that dragged along the other coaches of the train, all except the first. Three passengers were instantly killed in the accident, four of them were severely injured and seventeen were lightly wounded. Subsequent to the receipt of the telegraph note, at 11 a.m., the train with eight city physicians from Fiume with adequate rescuing equipment were sent to the accident place. The first train with nine most severe wounded passengers returned to Fiume at 4:06 p.m., followed after approx. half an hour by another train with five wounded persons. There were several attempts to solve the problems of strong gusts of bora. Finally, in 1890' the protective wall shields between the railway stations Škrlevo and Drivenik were constructed, and they still exist. The frequent accidents that occurred at this section of the railroad, were the reason that the president of the Viennese Emergency service Jaroslav baron Mundy was invited to Rijeka to give a speech in the Club for Natural Sciences in Fiume. On January 28th 1886, he gave a talk entitled On railway accidents, their prevention and providing help in such accidents.

Keywords: railway, Rijeka-Karlovac, accident, bora, Jaroslav Mundy

KOLODVOR OPATIJA-MATULJI I NJEGOVO NASLJEĐE

doc. dr. sc. Josip Orbanić, stručnjak i istraživač Slovenskih željeznica u mirovini,
Ljubljana
e-mail: orbanic.josip@gmail.com

Izlaganje na skupu

UDK: 656.21(497.561Matulji)

Sažetak

Rad dokumentira i predstavlja arhitekturu željezničkog kolodvora Matulji, službenog naziva Opatija-Matulji, i njegovo značajno kulturno nasljeđe te ukazuje na sadašnje stanje i potrebu očuvanja i zaštite ovoga prostora. Pored arhitekture, autor ističe i vanjsku uređenost zgrade, ponajprije floru pred zgradom, u parku i na fasadi. Izgradnja kolodvora potakla je i pokretanje električnog tramvaja prema Opatiji i Lovranu, ali i razvoj popratnih uslužnih objekata, poput restorana - gostionice Štacion. U sklopu kolodvora nalazi se i očuvana originalna elektrovučna podstanica iz vremena prve elektrifikacije željeznice 1936. godine. Jedinstven po svojoj arhitekturi i geografskom položaju, kolodvor je značajan - štoviše, njegova je uloga u razvoju hrvatskog, a posebno opatijskog turizma legendarna. Na ovaj kolodvor, koji ima i kraljevsku čekaonicu, stizali su eminentni turisti i posjetitelji na putu za Opatiju, a vozili su i još voze carski i predsjednički vlakovi. Kao mjesto kulturno-povijesnog, tehničkog i turističkog značaja kolodvor obiluje zanimljivostima koje ga čine relevantnim na europskom prostoru, što je popraćeno raznim publikacijama.

Ključne riječi: željeznički kolodvor, Matulji, Opatija, graditeljsko nasljeđe, turizam, elektrovuča

Uvod

Graditeljsko, tehničko i industrijsko nasljeđe općenito, pa i ono na željeznici, vrlo je zanimljivo i bogato, međutim kod nas slabije obrađeno i prezentirano. Naše željeznice imaju jako interesantne građevine i prateću opremu te njihovom proučavanju, istraživanju i predstavljanju treba pridati veću važnost.

Kao doprinos valorizaciji te baštine, u ovome radu istražujemo, dokumentiramo i predstavljamo nasljeđe i ostavštinu željezničkog kolodvora (postaje, stanice, *staciona*) u Matuljima, koji se službeno naziva Opatija-Matulji, a nalazi se na pruzi Pivka-Rijeka. Pruga je od 1873., kad je izgrađena, pa do kraja Prvog svjetskog rata, bila u vlasništvu Carskog kraljevskog povlaštenog društva južnih željeznica (*Die k.k. privilegierte Südbahn-Gesellschaft*), koje ju je i izgradilo. Za vrijeme Italije njome su upravljale *Ferrovie dello Stato Italiane* (FS), potom *Jugoslavenske željeznice* (JŽ) - Direkcija u Ljubljani, a od 1991. kolodvor je pod upravom *Hrvatskih željeznica* (HŽ).

Za vrijeme Austro-Ugarske Monarhije bile su izgrađene, i 1873. godine puštene u promet, pruge Pivka-Rijeka i Karlovac-Rijeka. U okviru ovih velikih infrastrukturnih projekata, kojima je glavni cilj bio povezati lučki grad Rijeku sa zaleđem, kolodvor Opatija-Matulji zauzima posebno mjesto. U radu ćemo istražiti i analizirati materijalno nasljeđe kolodvora Opatija-Matulji, koje još opstaje te nematerijalno kulturno nasljeđe, koje je očuvano u sjećanjima i uspomenama.

U vremenu brzih promjena, kada starije zgrade, uređaji i predmeti propadaju i nestaju, trebamo težiti tome da na sve moguće načine očuvamo tehničko i graditeljsko nasljeđe koje datira od samoga početka industrijalizacije na našim prostorima.¹

Kao što je navedeno u *Strategiji zaštite, očuvanja i održivog gospodarskog korištenja kulturne baštine Republike Hrvatske za razdoblje 2011.-2015.*, „Graditeljska baština važan je dio ukupnog kulturnog fonda, koji je sa svojim kulturno-povijesnim značenjem sastavni dio čovjekova okoliša. Zaštita i očuvanje graditeljske baštine obveza je utemeljena na zakonskim odredbama, kao i na osjećaju odgovornosti svake zajednice da svoja kulturna dobra njeguje i čuva. Ministarstvo kulture zaštitu graditeljske baštine provodi kroz Upravu za zaštitu kulturne baštine s mrežom konzervatorskih odjela“.² Na temelju

1 Industrijsko doba u svijetu započelo je u 18. st., a značajno se razvilo u 19. stoljeću. Jedan od odlučujućih čimbenika bilo je usavršavanje parnog stroja i njegova upotreba u radionicama i tvornicama, na željeznici, u pomorstvu i drugdje. Parna lokomotiva omogućila je veliki napredak u prometu na kopnu. Prva željeznica s parnom lokomotivom započela je prometovati u Engleskoj 1825. g. Kod nas malo kasnije, ali ipak dosta rano, jer je u Ljubljani prvi vlak stigao 1849., u Trst 1857. i u Rijeku 1873. g. To je omogućilo razvoj tvornica, rudnika, turizma itd. Društvo se počelo mijenjati iz agrarnog u industrijsko. Od ručnog rada i korištenja energije životinja, prešlo se na rad pomoću strojeva, energiju ugljena i vodene pare, upotrebu metala itd.

2 Strategija zaštite, očuvanja i održivog gospodarskog korištenja kulturne baštine Republike Hrvatske za razdoblje 2011. - 2015. https://vlada.gov.hr/UserDocsImages//ZPPI/Strategije%20-%20OGP/kultura//STRATEGIJA_BASTINE_VRH.pdf (pristupljeno 11. 3. 2024.).

navedenog strateškog okvira, kulturna baština pojavljuje se u različitim oblicima, i može biti *opipljiva*, *neopipljiva*, *prirodna* i *digitalna*. Kao nova disciplina, industrijska arheologija istražuje i proučava industrijsku baštinu, njezinu valorizaciju i očuvanje.³ Tako i naša industrijska baština uključuje ne samo mlinove i tvornice, nego i inženjerske objekte i tehnologije: akvadukte, utvrde, kanale, željeznice, mostove i druge transportne objekte i sredstva.

Stoga je svrha ovoga rada doprinijeti i ukazati na činjenicu kako se i na našem prostoru treba više napraviti, poštujući visoke zahtjeve zaštite kulturne baštine, tim više što je tema vrlo zanimljiva i za turizam i kulturu općenito.

Metode istraživanja

Autor ovoga rada dugi niz godina bavi se poviješću željeznice, prometa i logistike. U tom dugogodišnjem istraživanju i suradnji na raznim projektima⁴ prikupljena je značajna građa, kao i podaci koji će biti izneseni u ovome radu. Za izradu rada, koji obuhvaća više aspekata materijalne i nematerijalne baštine, treba prije svega poznavati teren, ljude koji rade na tom prostoru, ali i lokalne izvore i običaje. Istraživanje izvora, dokumentacije i fotografskog materijala oduzima najviše vremena, no nudi vjerodostojnije podatke i osnove za rad. Fotografiranje je isto tako dobar pristup, posebno ako se provodi u više faza i u duljim vremenskim razmacima, što omogućava praćenje promjena i razvoj objekta proučavanja.

Vrlo je važno razgovarati s osobama koje su zaposlenici, susjedi, ljubitelji i poznavatelji područja istraživanja. Sakupljanje razglednica, fotografija, dokumentacije i literature također je važno, jer se u službenim arhivima, knjižnicama i na internetskim stranicama ne nalazi dovoljno dobrih i provjerenih podataka o ovakvim kompleksnim objektima kao što su željeznički kolodvori i njihova oprema. Stručno znanje iz različitih područja pomaže prilikom provjere većine građe koja se pronade i upotrijebi u istraživanju.

Za ovaj rad, koji ponajprije fotografijom dokumentira važne elemente baštine kolodvora Matulji, korištena je građa koja je prikupljena kroz dugi niz godina.

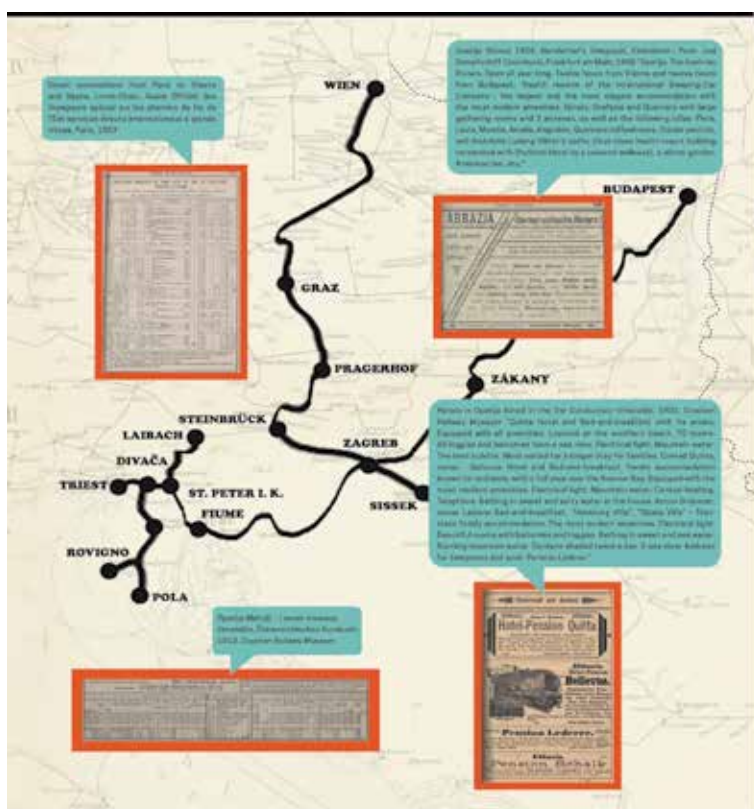
Nadalje, korišteni su izvori poput novinskih članaka, starih fotografija i razglednica, ali je provedeno i terensko istraživanje te obavljani razgovori s kazivačima, uglavnom zaposlenicima željeznica, i drugim poznavateljima ove teme. Rad stoga prikazuje samo određene aspekte kolodvora Matulji te nema namjeru ponuditi sveobuhvatnu širu obradu ove teme, prepuštajući to budućim istraživačima i nadležnim institucijama.

3 Industrijska arheologija, <http://struna.ihjj.hr/naziv/industrijska-arheologija/24680/> (pristupljeno 11. 3. 2024.).

4 Josip ORBANIĆ, *Promet u Istri*, Pula, CASH, 2019.

Putovanje vlakom u Opatiju

Austro-Ugarska Monarhija u drugoj polovici 19. stoljeća izgradila je široku mrežu željeznica, koje su omogućile razvoj i novo doba u koje je zakoračio svijet. Naši krajevi, koji su bili u sastavu Monarhije, priključili su se tom novom valu. Na prvoj slici vidimo mrežu pruga koje su povezivale naše krajeve sa središtima Monarhije - Bečom i Budimpeštom. Opatija je u potpunosti iskoristila ovu novost u prometu i razvila se u europsku destinaciju visokog turizma.



Slika 1: Mreža pruga iz centra Beč i Budimpešta prema našim krajevima (Hrvatski željeznički muzej. Preuzeto s: https://muzej.hzinfra.hr/?page_id=1286, pristupljeno 10. 5. 2025.)

Kako se izgradnjom željeznica austrijski dio Monarhije financijski iscrpio, država je željeznice počela prodavati privatnicima, nadasve društvima koja su posjedovala znatan kapital, ili bila potpomognuta snažnim bankama. Tako je sve pruge južno od Beča prema Jadranu otkupilo *Društvo južnih željeznica*.

Društvo južnih željeznica, ili punim imenom *Carsko kraljevsko povlašteno društvo južnih željeznica* (njem.: *Kaiserlich-königliche privilegierte Südbahn-Gesellschaft-k.k. Südbahn-Gesellschaft*), bilo je najveće privatno željezničko društvo u Austro-Ugarskoj Monarhiji, osnovano 23. rujna 1858. sa sjedištem u Beču. Kao *Društvo južnih željeznica* poslovalo je od 18. studenoga 1876., a velik udio u njemu imale su Rothschildove banke⁵. Ovo je društvo bilo nositelj izgradnje pruge Pivka-Rijeka. S obzirom na činjenicu da je za teretni promet u Rijeci bila značajnija veza prema Budimpešti, *Društvo južnih željeznica* više se angažiralo na putničkom prometu i postalo nositelj razvoja visokog turizma u Opatiji. Kupovali su zemljišta, gradili vile i hotele i organizirali promet prema Opatiji luksuznim vlakovima. Prvi hotel na Jadranu, *Kvarner* u Opatiji, gradili su upravo oni, a nakon toga niknuo je čitav niz hotela i vila. Friedrich Julius Schüller (1832. - 1894.), generalni direktor *Društva južnih željeznica*, smatra se inicijatorom transformacije Opatije u renomirano ljetovaliste, pa su mu u gradu postavili i spomenik.

Onodobni ilustrirani vodiči prikazivali su bogatstvo putovanja krajem 19. stoljeća, kada je Opatija već bila renomirana destinacija i uključena u mrežu najeminentnijih ljetovališta u Europi, što prikazuje i sljedeći tekst.



Diejenigen nach Abbazia Reisenden, welche sich der gewöhnlichen Züge nicht bedienen wollen, können den Ostende—Wien—Triest-Luxuszug der internationalen Schlafwagengesellschaft und die grossen europäischen Expresszüge benützen.	
London, Abfahrt Montag	10 Uhr früh,
Ostende	4 " nachmittags,
Wien (Südbahnhof), Ankunft Dienstag	6 " 40 Min. abends,
St. Peter, Abfahrt Mittwoch	10 " früh,
Abbazia-Mattuglie, Ankunft	11 " 32 Min. vormittags.
Sonstige Hôtels der internationalen Schlafwagengesellschaft:	
Nizza-Cimiez: „Riviera-Palace“,	Brindisi: „Hôtel International“,
Therapia (Bosporus): „Summer-Palace“,	Ostende: „Hôtel de la Plage“,
Lissabon: „Avenida-Palace“,	Belgien: „Chateau Royal d’Ardenne“,
Kairo: „Ghezireh-Palace“,	Abbazia: „Hôtel Stefanie“,
„Shepherd’s Hôtel“,	Paris: „Pavillon de Bellevue“,
Monte Carlo: „Monte Carlo-Palace“,	„Elysée-Palace-Hôtel“,
Constantinopel: „Pera-Palace“,	

Slika 2: Opis putovanja u Opatiju luksuznim vlakovima krajem 19. stoljeća. Navedeni su podaci o putovanju iz Londona i Beča u Opatiju te hoteli društva za spavaća kola na elitnim destinacijama po svijetu. Iz Londona je vlak kretao u ponedjeljak u 10 sati, stizao u Beč u utorak u 18 sati i 40 minuta, a u Opatiji-Matulji bio je u srijedu u 11 sati i 32 minute (Peter ROSEGER, Bernhard JOHANNES, Alois BEER, *Die Südbahn und ihr Verkehrsgebiet in Oesterreich-Ungarn*, Wien, Rudolf M. Rohrer, 1899., str. 136, dostupno na: <http://www.dlib.si/?URN=URN:NBN:SI:DOC-JRVTJ9P8>, pristupljeno 21. 5. 2025.).

U istom izvoru možemo pronaći podatak kako su na pruzi Pivka-Rijeka (*St. Peter-Fiume*) 1899. godine prometovala četiri para vlakova, koji su bili povezani s većim središtima Monarhije i Europe.

⁵ O Društvu južnih željeznica i njegovom utjecaju na razvoj Opatije vidi: Boris ZAKOŠEK, *Opatijski album. Dugo stoljeće jednog svjetskog lječilišta*, Rijeka, Državni arhiv u Rijeci, 2005.

[illegible]

Slika 3: Red vožnje 1899. godine. Po voznom redu, vlakovi prometuju za Beč, Budimpeštu, München, Innsbruck, Villach, Pivku, Trst, Veneciju i Goriciju. (Peter ROSEGGER, Bernhard JOHANNES, Alois BEER, *Die Südbahn und ihr Verkehrsgebiet in Oesterreich-Ungarn*, Wien, Rudolf M. Rohrer, 1899., Prilog 6, dostupno na: <https://unipub.uni-graz.at/obvugrsosalk/content/titleinfo/3408832>, pristupljeno 21. 5. 2025.).

U početku, pa sve do izgradnje tramvaja 1908. godine, od Matulja do Opatije putnike su prevozili kočijama, što se nastavilo i kasnije. Za prijevoz kočijama bile su propisane tarife, a prema pisanju tadašnjih novina, bilo je dosta problema s ponašanjem i komunikacijom kočijaša - proklinjanje i vulgarnosti, prevare putnika, nasilje i krađe, nelojalna konkurencija i otimanje klijenata, oštećenje kočija, tuče među kočijašima u kojima su ponekad nastradali i putnici, alkoholizam i slično, pa su i vlasti morale više puta intervenirati. Po tome ni ovaj kolodvor nije bio izuzetak. Premda kočija odavno nema, trag negativnih odlika kočijaškog zanata sačuvao se u jeziku, npr. u uzrečicama *Psuješ kao kočijaš*, odnosno *Ponašaš se kao kočijaš*.

Prvi izlet vlakom iz Opatije-Matulja u Postojnsku jamu bio je upriličen 13. srpnja 1873.⁶ godine. Radilo se o velikoj prekretnici za turizam, jer je vlakom bilo moguće organizirati izlet u jednom danu na udoban i brz način. Prije toga malo si je tko mogao priuštiti taj izlet, jer su ceste bile loše, vožnja kočijom neudobna i opasna, a trajala je najmanje tri dana, odnosno cijeli tjedan, jer su se gosti koji dan zadržavali i u Postojni. Kao spomen na te izlete, u Opatiji je postavljen i spomenik Postojnski stalagmit, koji je prikazan i na jednoj onodobnoj razglednici.

6 Mario GLOGOVIĆ, „Čitav vijek od dolaska prvog vlaka“, *Opatijska komuna*, br. 57, 23. studenoga 1983., str. 16.

Riječki identitet: gospodarski, povijesni, jezični i kulturni odjeci povodom 150. obljetnice izgradnje željezničkih pruga Rijeka - Pivka i Rijeka - Karlovac

The Identity of Rijeka: Economic, Historical, Linguistic and Cultural Echoes on the 150th Anniversary of the Construction of the Rijeka - Pivka and Rijeka - Karlovac Railways



Slika 4: Razglednica s motivom Postojnskog stalagmita. S današnjeg gledišta, uništavanje unutrašnjosti jama, prijenos gotovo tisućljetnog stalagmita, nije dozvoljen, a tada je to predstavljalo atrakciju (zbirka Orbanić).

Za vrijeme Austro-Ugarske Monarhije gosti su za dolazak u Opatiju obično koristili spavaća kola. Iz tabele cijena za 1914. godinu vidimo kako je cijena tog putovanja od Beča do Opatije iznosila 15 kruna za prvi razred i 12 kruna za drugi razred. Dodatak je bio još jednu krunu. Istu cijenu putnici su plaćali do Rijeke i Trsta, a do Pule je cijena bila dvije krune viša⁷. Usporedbe radi, vrijednost jedne krune tada je bila približno pet današnjih eura.⁸

Velika promjena nastala je 1908. godine, kada je u promet pušten tramvaj, koji je prometovao od Matulja do Opatije i Lovrana (12 km). Nažalost, zbog Prvog svjetskog rata tramvaj je malo vremena služio svojoj svrsi. Za vrijeme talijanske uprave tramvaj se održao, da bi onda već 1935. bio ukinut i zamijenjen autobusima.

Carski i predsjednički vlak - poznate osobe putuju željeznicom

U prometu željeznicom prema Opatiji posebno treba istaknuti elitne vlakove koji su ovamo stizali iz Beča i drugih velikih europskih središta. Tako je carski vlak Franje Josipa vozio više puta, a tradicija tih vlakova održala se sve do danas. Taj isti vlak, proizveden 1891. u Pragu i kasnije renoviran, još uvijek vozi u Opatiju i Rijeku, i to krajem travnja i početkom listopada. O jednom od tih vlakova riječki *Novi list* u listopadu 2019. ovako piše:

Dašak glamura, aristokratski štih starih vremena, ali i doista nesvakidašnji i jedinstven način putovanja. Sve je to vlak Imperial Majestic koji je s perona Željezničke postaje u Matuljima krenuo natrag prema Beču. Riječ je, naime, o drugom najluksuznijem vlaku na svijetu, koji rangiraju bolje čak i od legendarnog

⁷ Tarifa za putovanje spavaćim kolima iz Beča do pojedinih destinacija, vidi *Niederösterreichischer Amts-Kalender für das Jahr 1914*, Wien, k. k. Hof- und Staatsdruckerei, 1914.

⁸ „Die Kaufkraftparität des Gulden und der Krone zum Euro“: <https://www.1133.at/document/view/id/475> (pristupljeno 11. 3. 2024.).

Orient Expressa, a koji dva puta godišnje dovodi goste iz Beča u Opatiju. Slobodno se može reći kako je ujedno i pravi putujući muzej u kojem gosti mogu uživati u vrhunskoj hrani i usluzi i putovati gotovo kao nekadašnji članovi austrijske carske obitelji. Prema riječima Dorotee Lisak, zamjenice direktora hotela Miramar, ovo je, naime, već dvanaesta godina kako gosti ovim prekrasnim vlakom stižu u ovaj opatijski hotel. U pravilu se radi o dolascima u svibnju i u studenom, a suradnjom su iznimno zadovoljni.⁹

Događaj je popraćen i fotografijama, na kojima se vidi raskoš tih putovanja.



Slika 5: Polazak vlaka iz Matulja, (*Novi list* 14. 11. 2019. - Imperial Majestic: Ukrkali smo se na luksuzni vlak koji u Opatiju dovodi goste iz Beča, <https://www.novilist.hr/regija/imperial-majestic-ukrcali-smo-se-na-luksuzni-vlak-koji-u-opatiju-dovodi-goste-iz-beca/>)



Slika 6: Unutrašnjost vlaka *Imperial Majestic*, (*Novi list*, 14. 11. 2019. - Imperial Majestic: Ukrkali smo se na luksuzni vlak koji u Opatiju dovodi goste iz Beča, <https://www.novilist.hr/regija/imperial-majestic-ukrcali-smo-se-na-luksuzni-vlak-koji-u-opatiju-dovodi-goste-iz-beca/>)

I predsjednik Jugoslavije Josip Broz Tito imao je svoj vlak, *Plavi vlak*, kojim je često putovao. Rado je dolazio u Opatiju, a ovdje je prikazano njegovo

⁹ Alenka JURIČIĆ BUKARICA, „Imperial Majestic: Ukrkali smo se na luksuzni vlak koji u Opatiju dovodi goste iz Beča“, *Novi list*, 14. studenoga 2019.: <https://www.novilist.hr/regija/imperial-majestic-ukrcali-smo-se-na-luksuzni-vlak-koji-u-opatiju-dovodi-goste-iz-beca/> (pristupljeno 14. 11. 2024.).

Riječki identitet: gospodarski, povijesni, jezični i kulturni odjeci povodom 150. obljetnice izgradnje željezničkih pruga Rijeka - Pivka i Rijeka - Karlovac

The Identity of Rijeka: Economic, Historical, Linguistic and Cultural Echoes on the 150th Anniversary of the Construction of the Rijeka - Pivka and Rijeka -Karlovac Railways

putovanje 10. rujna 1966., kad je bio u Matuljima i družio se s lokalnim stanovništvom.



Za jednog od ženskih projekata hotela «Kronprin» zamišljena je i ova fotografija.

U toku ručka drugu Titu je uručen i poklon Skupštine općine Opatija – slika s primorskim motivom, rad akademskog slikara Zdenka Italambića.

Oko 15 sati predsjednik Tito je napustio hotel Ambassador. Kolona automobila ponovno je prošla općinskim ulicama i uputila se u pravcu Matulja. Stanovnici ovog mjesta priredili su mu obojito sudačen doček. Prije polaska vlaka, Predsjednik se fotografirao s domaćinima i s grupom mještana. Pobravljeni se sa svojim domaćinima, Tito je ulao u Plavi vlak i s proroza vlaka još dugo otpovrađivao brojnim Matuljcima koji su se okupili na peronu željezničke stanice i dali pozac.



Slike 7 i 8: Prva slika prikazuje opis putovanja predsjednika Tita - Matulji 10. 9. 1966., a druga spomen-kutiju u koju su pohranjeni potpisi slavnih posjetitelja Opatije i faksimile nekih potpisa (Opatija, Opatija, Otokar Keršovani, 1984., str. 19 i str. 58-59)

U prošlim stoljećima u Opatiju su dolazile mnoge od najpoznatijih svjetskih ličnosti, a većina vlakom, jer tada i nije bilo drugih mogućnosti za putovanje osim željeznice ili broda.

Ovdje donosimo pregled imena poznatih povijesnih i slavnih ličnosti koje su boravile u Opatiji, nastao na osnovi potpisa slavnih posjetitelja Opatije pohranjenih u spomen-kutiju (Opatija, Otokar Keršovani, Opatija 1984., str. 58-59):

- *Kronprinzessin* (njem.: krunska princeza) Stephanie, car Franjo Josip I., James Joyce, Josip Broz Tito;

- njemački car Vilim II. Hohenzollern, švedski kralj Oskar II., srpski kralj Aleksandar I., car Ferdinand Bugarski, rumunjski kralj Karlo I., egipatski predsjednik Naser te brojni drugi prinčevi, kneževi, vojvode i nadvojvode;

- šest nobelovaca (Emil von Behring, barunica Berta von Suttner, Henryk Sienkiewicz, Otto Loewi, Salvatore Quasimodo, Ivo Andrić);

- slavna plesačica Isadora Duncan;

- književnici, kompozitori i drugi: Čehov, Cankar, Krleža, Molnár, Lehár, otac i sin Kubelik, Kálmán, Pilsudski, Mascagni, Puccini, Matoš, De Chirico, Stjepan Radić, Lenjin, Supilo, Waldeck-Rousseau i mnogi drugi.



Slika 9: Tramvaj u Opatiji oko 1909., na razglednici poslanoj iz Opatije iste godine (zbirka Orbanić).

Nasljeđe kolodvora Opatija-Matulji

Kolodvor Opatija-Matulji

Kolodvor se nalazi u naselju Matulji na 45,768 kilometru pruge Pivka-Rijeka. U početku, odnosno u vrijeme Austro-Ugarske Monarhije, ta se pruga priključila na magistralnu prugu Ljubljana-Trst (*Laibach-Triest*) u naselju Šempeter na Krasu (*St. Peter am Karst*) i završila u Rijeci (*Fiume*). Naziv kolodvora je tada, a i kasnije za vrijeme Kraljevine Italije, bio *Abbazia -Mattuglie*. Prilikom gradnje kolodvora naziv Matulji prethodio je nazivu Opatija, ali kako je prevladala važnost Opatije, došlo je do inverzije, što se potom održalo u svim jezičnim varijantama naziva. Kolodvor se nalazi na nadmorskoj visini od 212.986 m, ima četiri kolosijeka i kolodvorsku zgradu te robno skladište, pomoćne objekte i opremu.

Kolodvor je građen u Matuljima jer je trasa pruge tako određivala, ali je pretežno služio budućem razvoju elitnog turizma u Opatiji i na Opatijskoj rivijeri. Zgrada je vrlo lijepo i raskošno građena. Imala je i odvojenu kraljevsku čekaonicu i ostale posebnosti koje je zahtijevao turizam najvišeg ranga te državni protokol. Isto tako, lijepo je uređen okoliš i gostionica-restoran u blizini.

Riječki identitet: gospodarski, povijesni, jezični i kulturni odjeci povodom 150. obljetnice izgradnje željezničkih pruga Rijeka - Pivka i Rijeka - Karlovac

The Identity of Rijeka: Economic, Historical, Linguistic and Cultural Echoes on the 150th Anniversary of the Construction of the Rijeka - Pivka and Rijeka - Karlovac Railways



Slika 10: Snimak Matulja na kojemu smo crvenim krugom označili kolodvor, a plavim elektrovučnu podstanicu (fotografija preuzeta sa: <https://vlakovi-ri-hr.forumcroatian.com/t1249p50-kolodvor-opatija-matulji>)

Zgrada kolodvora

Najvažniji objekt na svakom kolodvoru je glavna kolodvorska zgrada, koja služi za servis putnika i prtljage, obavljanje željezničke službe i za stanovanje željezničara. Zgrada u Matuljima u početku je bila manja, ali je prilikom uvođenja tramvaja 1908. godine, ali i kasnije, proširena i nadograđena.

Izgrađena u stilu neoklasicizma, sazdana je od kamena i cigle, a ta je kombinacija vrlo usklađena i plijeni pogled posjetitelja. Skladni su i vrata, prozori, krov, dimnjaci i dodaci. Vrhunski šarm ovom kolodvoru daje cvijeće i zelenilo koje raste u ogradenim posudama i penje se okomito i vodoravno po fasadi. Između više vrsta cvijeća i cvjetnih stabala, posebno se ističu glicinije i oleandri. Lijepo je uređen i park između glavne zgrade i robnog skladišta, a i maketari su se potrudili izraditi maketu¹⁰ ovoga kolodvora.

Kolodvor se danas nalazi pod zaštitom Republike Hrvatske kao kulturno-povijesni spomenik, a njime upravlja HŽ Infrastruktura¹¹.

¹⁰ Forum Vlakovi, Maketa kolodvora OPATIJA-MATULJI: <https://vlakovi-ri-hr.forumcroatian.com/t1551-maketa-kolodvora-opatija-matulji> (pristupljeno 11. 3. 2024.).

¹¹ Aleksandra KUČEL ILIĆ, „Kolodvor Opatija-Matulji među najljepšima je na Kvarneru“, *Novi list*, 2. 7. 2022.: <https://www.novilist.hr/uncategorized/kolodvor-opatija-matulji-medu-najljepsima-je-na-kvarneru/> (pristupljeno 11. 3. 2024.).



Slika 11: Kolodvorska zgrada (foto Orbančić 2004.)



Slika 12: Ovako je izgledala prvobitna kolodvorska zgrada (razglednica poslana 1902. g. - zbirka autora)

Riječki identitet: gospodarski, povijesni, jezični i kulturni odjeci povodom 150. obljetnice izgradnje željezničkih pruga Rijeka - Pivka i Rijeka - Karlovac

The Identity of Rijeka: Economic, Historical, Linguistic and Cultural Echoes on the 150th Anniversary of the Construction of the Rijeka - Pivka and Rijeka -Karlovac Railways

Unutar zgrade željezničke stanice nalazi se nekoliko važnijih prostorija. Ponajprije, sala za prodaju voznih karata (ili kako je obično nazivamo blagajna) koja više nije u funkciji, jer se karte prodaju u vlaku, pa je uglavnom sačuvana u prvobitnom stanju. Zatim je tu i čekaonica koja, premda nešto skromnija, ima svoju draž. Najveća posebnost ovoga kolodvora zasigurno je kraljevska čekaonica (salon), kojom se mogu pohvaliti rijetki kolodvori na svijetu. Imali smo je priliku fotografirati 2013. godine, kada je bila malo uljepšana povodom proslave 140. godišnjice ove pruge. Nažalost, čekaonica je sada zatvorena za javnost. Kraljevske i predsjedničke čekaonice, ili kako su se još nazivale saloni ili diplomatske čekaonice, nalazile su se na važnim kolodvorima, na koje su vlakom dolazili kraljevi, predsjednici, diplomati i drugi visoko rangirani gosti. Nudile su primjerenu udobnost za odmor i čekanje na prijevoz ka cilju putovanja. U Matuljima se to odnosilo na relaciju Matulji - Opatija, koja se u početku prelazila kočijama, a kasnije tramvajem i motornim cestovnim vozilima.

Za samo funkcioniranje kolodvora važan je prometni ured i kancelarija šefa stanice (kolodvora), gdje se nalazi radno mjesto prometnika vlakova i skretničara. Ovaj kolodvor još uvijek ima staru opremu za rukovanje skretnicama i signalima, kojima se osigurava vožnja vlakova. Osnova mu je mehanički signalno-sigurnosni uređaj s ključevnom ovisnošću. Po nalogu prometnika, skretničar postavlja skretnice za namjeravanu vožnju, zaključava ih i ključeve vraća u prometni ured na odgovarajuće mjesto na ploči. Kada je sve pravilno posloženo, mogu se postaviti signali za uvoz vlaka i osigurati vozni put. Naknadno je ovaj uređaj bio nadgrađen i električnim dodatkom koji brine za sigurnost. Osim toga, na ovom kolodvoru postoje i branici na cesti koja vodi preko pruge na strani prema Rijeci, kojima se rukuje iz prometnog ureda. Prije se to izvodilo mehanički, a sada daljinskim upravljanjem.

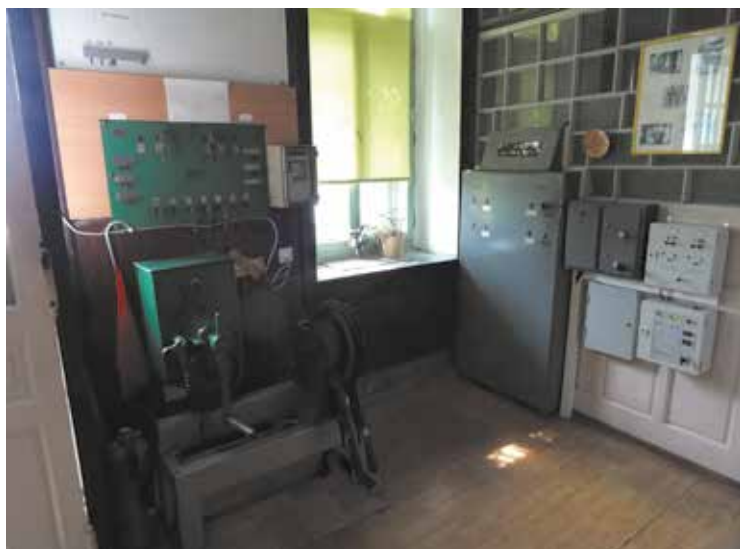
Pored prometnog ureda nalazi se kancelarija šefa kolodvora, nekada važnog položaja. U kancelariji je šef obavljao svoj posao te primao stranke i goste. Prostorija je bila lijepo uređena, puna zelenila i raznih predmeta. Danas šefa više nema, a kancelarija se koristi za druge potrebe. Prema kazivanju osoblja kolodvora (rujan 2023.), dužnost šefa kolodvora u posljednjih četrdesetak godina obavljali su Milan Vivoda do 1990. te Mijo Erendić do oko 2000. godine. Erendića je naslijedio Mario Gortan, a njega Antun Kanić. Od 2020. godine položaj šefa je ukinut i kolodvor se vodi iz Rijeke.



Slika 13: Sala za prodaju voznih karata (foto Orbančić 2013.)



Slika 14:
Kraljevska
čekaonica (foto
Orbanić 2013.)



Slika 15:
Mehanički
signalno-
sigurnosni uređaj
s ključevnom
ovisnošću i
dodatkom
električnog
osiguranja (foto
Orbanić 2023.)

Ovaj kolodvor posebno je poznat po cvijeću i zelenilu koje ga ukrašava, po čemu se razlikuje i izaziva divljenje. Kada krajem travnja procvjetaju glicinije i oblikuju lanac uzduž cijele zgrade i parka, to je nešto jedinstveno. Vrlo su lijepi i oleandri, ruže i drugo cvijeće i zelenilo koje cvjeta u različitim razdobljima godine, od proljeća do jeseni. Park je također vrlo lijep, s različitim ukrasnim dodacima kao što su česma, fontana, vrtni patuljci i kotač zaprežnog vozila. No, sve to iziskuje održavanje i brigu, što je u prošlosti bilo na visokoj razini, dok danas prostor djeluje prilično zapušteno.

Riječki identitet: gospodarski, povijesni, jezični i kulturni odjeci povodom 150. obljetnice izgradnje željezničkih pruga Rijeka - Pivka i Rijeka - Karlovac

The Identity of Rijeka: Economic, Historical, Linguistic and Cultural Echoes on the 150th Anniversary of the Construction of the Rijeka - Pivka and Rijeka -Karlovac Railways

Pruga Pivka-Rijeka, a time i kolodvor Opatija-Matulji, spadali su od 1947. do 1991. pod slovenske željeznice, odnosno tadašnje *Železniško gospodarstvo Ljubljana*. U osamdesetim godinama prošloga stoljeća među kolodvorima - stanicama organizirana su takmičenja za *naj postajo*, da bi se za putnike potaknula viša kvaliteta usluga. Kolodvor Opatija-Matulji pripadao je u treću grupu (manji kolodvori), osvajao prva mjesta i dobivao najviše ocjene. Na kolodvoru se i danas čuvaju plakete i fotografije kao sjećanje na ta vremena kada je bio vrhunski ureden, najviše zaslugom voditelja i zaposlenih.



Slika 16: Glicinije u punom cvatu - fotografirano 17. 4. 2012. (foto Orbanić)



Slika 17: Fotografija i plakete u pozlaćenom okviru čuvaju se na kolodvoru (foto D. Staničić 2013.)

Obilježavanje okruglih obljetnica

Okrugle obljetnice su prigoda da se prisjetimo prošlosti i usmjerimo pogled u sadašnjost i budućnost. Tako se ustalila i praksa obilježavanja obljetnica za željeznice, koje su značajne i za širu zajednicu i državu, jer je željeznica u mnogo mjesta donijela razvoj, zaposlenje, kulturu i komunikacije. Prva veća obljetnica riječkih pruga obilježila se povodom njihove 110. godišnjice, kada je izdana i knjiga *110 godina riječke željeznice 1873.-1983.*, a monografija se pretežito odnosila na prugu Karlovac-Rijeka. Te godine u prosincu zanimljiv članak objavila je *Opatijska komuna*, časopis tadašnje Općine Opatija. Prikazujemo ga u cjelini, jer je povezan s Opatijom i kolodvorom Opatija-Matulji.



Slika 18: Izrezak iz novina - *Opatijska komuna*, studeni 1983.

Članak opisuje važnost izgradnje pruge iz Pivke preko Matulja za Rijeku i njenu ulogu u razvoju turizma i čitavog ovog područja. Ovo je pogled unazad, napisan uz obilježavanje 110. godišnjice pruge. (arhiva Orbančić)

I 140. obljetnica pruge 2013. godine bila je lijepo obilježena, o čemu je opširnije pisao *Novi list*. Jedan od povoda bilo je i obilježavanje završetka projekta elektrifikacije pruga izmjeničnim sustavom elektrovođe od 25 kV 50 Hz. Ovaj jedinstveni sustav od tada se primjenjuje na svim elektrificiranim prugama u Hrvatskoj, a njime je elektrificiran i odsjek pruge Rijeka-Šapjane. Tako se u

Riječki identitet: gospodarski, povijesni, jezični i kulturni odjeci povodom 150. obljetnice izgradnje željezničkih pruga Rijeka - Pivka i Rijeka - Karlovac

The Identity of Rijeka: Economic, Historical, Linguistic and Cultural Echoes on the 150th Anniversary of the Construction of the Rijeka - Pivka and Rijeka -Karlovac Railways

Šapjanama sada nalazi stanica prelaska iz navedenog sustava na istosmjerni sustav 3000 V koji je ovdje prije postojao, a na *Slovenskim željeznicama* od Šapjana prema Pivki postoji i dalje. Elektrovučna podstanica Matulji tada je prenamijenjena tako da je prostor starog jednosmjernog sustava postao muzej, a ugrađen je i novi.



Slika 19: Opis i fotografije proslave 140 godina pruge Pivka-Rijeka u Matuljima 2013. godine. (*Novi list*, 26. 6. 2013. - kopija stranice 14, koju čuvaju na kolodvoru Opatija-Matulji)

Prikladno je tijekom 2023. godine obilježena i 150. obljetnica pruge. Navodimo značajnije događaje i aktivnosti.¹²

Slovenske željeznice i *Društvo ljubiteljev železnica Ilirska Bistrica* u svibnju i listopadu 2023. organizirali su više susreta i izložbi, a središnja proslava održala

¹² Josip ORBANIĆ, „150 let reških prog“, *SŽ Nova proga*, br. 10, 12. 2023., str. 28-31: <https://www.sz.si/wp-content/uploads/2023/12/10.-Nova-Proga-december-2023-predogled-.pdf>

se u listopadu u Ilirskoj Bistrici, na koju je iz Ljubljane vozio poseban vlak. Sudjelovali su i predstavnici s područja turizma iz Matulja i Opatije. Snimljen je i više puta prikazivan dokumentarno-igrani film *Reška proga*.

Hrvatske željeznice su u Rijeci i Opatiji organizirale izložbe o riječkim prugama. *Hrvatsko društvo željezničkih inženjera* i *HŽ putnički promet* izdali su monografiju *150 godina pruge Karlovac-Rijeka*, u autorstvu Siniše Lajnerta i Tome Bačića. Grad Rijeka i Sveučilište u Rijeci su s partnerima 23. i 24. listopada, na dan otvaranja pruge Karlovac-Rijeka, u Gradskoj vijećnici organizirali znanstveni skup *Riječki identitet: gospodarski, povijesni, jezični i kulturni odjeci povodom 150. obljetnice izgradnje željezničkih pruga Rijeka-Karlovac i Rijeka-Pivka*, a dio izlaganja objavljen je upravo u ovom zborniku.



Slika 20: Plakat za obilježavanje 150. obljetnice pruge Pivka-Rijeka, Slovenske železnice d.o.o, autorica vizualnog identiteta Nataša Kastelec. (<https://www.facebook.com/groups/dlz.ib>, pristupljeno 8.6.2025.)

Elektrifikacija pruge Pivka-Rijeka

Prugama Trst-Postojna i Pivka-Rijeka (tada *Trieste-Postumia* i *San Pietro del Carso-Fiume*) Kraljevina Italija pridavala je veliku važnost, zbog čega su bile vrlo rano elektrificirane. Radovi su započeli 1933., a završeni 1936. godine. Tako je tršćanski časopis *Il Piccolo* 4. studenoga 1936. objavio kako je svečano inauguriran novi dio pruge od Trsta prema Postojni i Rijeci. Ti dijelovi elektrificirani su istosmjernim sustavom napona 3000 V koji je tada imala talijanska željeznica, a koji i danas imaju željeznice u Italiji, ali i u Sloveniji. Radilo se o značajnom napretku - to su bile prve elektrificirane pruge koje su poslije Drugog svjetskog rata naslijedile *Jugoslavenske željeznice*, da bi se tek sredinom 1950-ih nastavila elektrifikacija prema Ljubljani i Zagrebu. Za vrijeme talijanske uprave pruga Opatija-Matulji (tada *Abbazia-Mattuglie*) tako je dobila električnu vuču, a izgrađena je i električna podstanica, koja je ovu prugu napajala električnom energijom. U tu svrhu izgrađen je i dvostruki dalekovod od elektrana na Soči do Pivke i Matulja.

Podstanica u Matuljima stoga je vrijedan eksponat industrijsko-tehničke baštine. Održala je gotovo jednak izgled i opremu kao i kad je bila izgrađena

Riječki identitet: gospodarski, povijesni, jezični i kulturni odjeci povodom 150. obljetnice izgradnje željezničkih pruga Rijeka - Pivka i Rijeka - Karlovac

The Identity of Rijeka: Economic, Historical, Linguistic and Cultural Echoes on the 150th Anniversary of the Construction of the Rijeka - Pivka and Rijeka -Karlovac Railways

1936. godine te je zaštićeni spomenik tehničke kulture Republike Hrvatske.

U nastavku donosimo fotografije i dokumente koji ilustriraju značaj elektrifikacije i ljepotu tehničke izvedbe elektrovučne podstanice u Matuljima.



Slika 21: Elektrovučna podstanica u Matuljima izgrađena 1936. g. i očuvana kao spomenik industrijsko-tehničke kulture. (foto Orbanić 2012.)



Slika 22: Komandni prostor elektro podstanice (foto Orbanić 2012.)



Slika 23: Živin usmjerivač izmjenične struje u istosmjernu na elektro podstanici Matulji. (foto Orbanić 2012.)

Kultna gostionica *Štacion*

Kolodvori su nekada bili glavna mjesta komunikacije i susreta ljudi, a za važnije kolodvore poznat je i izraz *katedrale mobilnosti*. Uz njih je stoga vezana i ponuda hrane i pića, pa su svi značajniji kolodvori imali gostionice i restorane. Tako se u Matuljima gostionica *oštarija Štacion* održala sve do danas, što je rijetkost. Ipak, i po tome možemo zaključiti koliko se tradicija ovdje udomaćila i njegovala. Gostionica se nalazi na prikladnom mjestu, odmah uz staničnu zgradu. Kad je danas posjetimo, osim uživanja u ponudi dobre hrane i pića, možemo razgledati i malu zbirku fotografija koja prikazuje njenu prošlost, ali i prošlost kolodvora, tramvaja i okolice.



Slika 24: *oštarija Štacion* (foto Orbančić 2010.)

Stanje kolodvora Opatija-Matulji danas

Premda se mnogo toga očuvalo, danas više ne možemo doživjeti nekadašnji sjaj ovoga kolodvora. Autor ga je posjetio u rujnu 2023., razgledavši zgradu i okolicu, razgovarao sa zaposlenicima, pratio križanje lokalnog i međunarodnog vlaka, posjetio *oštariju Štacion* i elektrovučnu podstanicu. Prikazujemo nekoliko fotografija tog obilaska.

Riječki identitet: gospodarski, povijesni, jezični i kulturni odjeci povodom 150. obljetnice izgradnje željezničkih pruga Rijeka - Pivka i Rijeka - Karlovac

The Identity of Rijeka: Economic, Historical, Linguistic and Cultural Echoes on the 150th Anniversary of the Construction of the Rijeka - Pivka and Rijeka - Karlovac Railways



Slika 25: Kolodvorska zgrada, električni vlak, cvijeće i zelenilo (foto Orbanić 2023.)



Slika 26: Križanje međunarodnog i lokalnog vlaka (foto Orbanić 2023.)

Autor je ponovo posjetio kolodvor 2024. godine, oko Praznika rada, ali više se nije moglo uživati u cvjetovima glicinije, jer su sva stabla ispiljena nad korijenom. Zbog čega se to dogodilo nismo istraživali, ali je svakako tužno. Također, u usporedbi s 2023. godinom, uređenost kolodvora u cjelini jako je nazadovala, a o razlozima bi morali razmisliti odgovorni - željeznica i lokalna zajednica. Trebalo bi žurno nešto pokrenuti da se propadanje ove ljepotice ne nastavi i da se, što je još moguće, vrati u bolje stanje.

Zaključak

Nasljeđe kolodvora Opatija-Matulji prikazano u radu zapravo nam svjedoči o povijesti ovih krajeva u zadnjem stoljeću i pol. Kada smo se prihvatili istraživanja i pisanja o ovoj temi znali smo puno, ali samo istraživanje i komuniciranje s mnoštvom ljudi i ustanova donosi novu vrijednost i dimenziju. Mnogo je toga još otkriveno i sistematizirano i tako stvorena reprezentativna cjelina podataka o ovome kolodvoru prekrasnog izgleda i velike važnosti.

Ipak, treba istaknuti da je potrebno više truda i ulaganja da se ovo nasljeđe očuva i valorizira. Vlasnik i šira zajednica trebaju žurno nešto učiniti da se zgrada sanira i uredi njezina unutrašnjost i vanjski izgled. Jednako je tako važna i briga za očuvanje cvijeća i zelenila, koje doprinosi ljepoti kolodvora. Nažalost, glicinije koja je bila prekrasan ukras zgradi više nema.

Za samu valorizaciju i prezentaciju kolodvora treba više napraviti. Kad bi se povezalo putovanje vlakom, razgledavanje unutrašnjosti i vanjskog dijela zgrade, razgledavanje i predstavljanje elektrovučne podstanice s *marendom* u *oštariji Štacion*, bio bi to lijep događaj i turistička ponuda za strane, ali i domaće goste. Prilikom jednog od posljednjih posjeta kolodvoru primijetili smo kako su učiteljice dovele jedan razred osnovne škole u obilazak kolodvora. Tom prilikom zaposlenici su im pokazali unutrašnjost i okolicu, potvrđujući da su kolodvor i njegovo nasljeđe zanimljivi i za školske ekskurzije te da i mlađim generacijama treba prenijeti svijest o važnosti ovog vrijednog industrijskog i turističkog nasljeđa.

Abstract

THE OPATIJA-MATULJI RAILWAY STATION AND ITS HERITAGE

The paper records and presents the architecture of the Matulji railway station, officially named Opatija-Matulji, and its significant cultural heritage, and points to the current state and need for preservation and protection of this location. In addition to the architecture, the author highlights the exterior ornament of the building, primarily the flora in front of the building, in the park and on the facade. The construction of the station also prompted the launch of an electric tram to Opatija and Lovran, but also the development of accompanying service facilities, such as the restaurant-inn Štacion. As part of the station, there's a preserved original electric traction substation from the time of the first electrification of the railway in 1936. Unique in its architecture and geographical location, the station is significant - moreover, its role in the development of Croatian, and especially Opatija tourism, is legendary. To this station, that has a Royal waiting room, renowned tourist and visitors arrived on their way to Opatija, and imperial and presidential trains used and still use it to drive through. As a place of cultural-historical, technical and tourist significance, the station abounds in amazing features that make it relevant in the European region, which is accompanied by various publications.

Keywords: Railway station, Matulji, Opatija, architectural heritage, Electric railway power supply

THE PROPOSAL OF THE DEVELOPMENT OF SUBURBAN PASSENGER RAILWAY TRANSPORT IN THE METROPOLITAN REGION OF THE CITY OF RIJEKA AS A TOOL FOR SUSTAINABLE CONNECTIVITY AND SUSTAINABLE ECONOMIC AND SPATIAL DEVELOPMENT

Ante Klečina, mag. ing. traff., University North, Department for logistics and sustainable mobility/Pro-rail alliance

professor **Ljudevit Krpan** PhD, University North, Department for logistics and sustainable mobility

assistant professor **Dražen Žgaljić** PhD, Faculty of maritime studies, University of Rijeka

Petra Tišler, mag. ing. traff., University North, Department for logistics and sustainable mobility

Ivan Cvitković, mag. ing. traff., University North, Department for logistics and sustainable mobility

Preliminary communication

UDK: 656.4(497.561Rijeka)
656.2.025.2(497.561Rijeka)
656.121(497.561Rijeka)

Abstract

The economic and urban development of Rijeka and its suburban region is, throughout history, highly defined by railway infrastructure. The tradition of the railway system, celebrating 150 years, left an indelible mark on the urban fabric of Rijeka. The main goal of this paper was to set a concept design for the development of suburban passenger railway service in the wider urban and suburban area of Rijeka, because such a system could bring high-quality spatial and temporal service coverage. Furthermore, it examines the links of such a system with further economic, spatial, demographic and sustainable development of the city. Simultaneously, the system, whose concept design is being developed in this paper, should be integrated within itself, to offer maximal temporal and spatial coverage of the public transport service, and to suggest the implementation of a clear and uniform standard on the entire service area. Also, the paper elaborates the development of the entire integrated passenger transport system. The suburban passenger railway system is also presented with a schematic depiction of a service network, which is user oriented. This includes the ideas for the current railway lines used for passenger service, together with the

current freight-only lines in the Rijeka area. In addition, a conceptual design of an integrated clock-faced timetable for the suburban railway system and the entire future integrated passenger system is being elaborated. Although many papers have been written covering the topic of suburban passenger railway in Rijeka and its region, most of them have only focused on the infrastructure. This paper has an innovative approach and covers the topic of the organisation of the system, meaning the implementation of a high-quality public transport service standard, which could become a basis for infrastructure standards as well. The suggested approach should support further economic and spatial development of Rijeka.

Keywords: *suburban railway, integrated clock-face timetable, integrated passenger transport, public transport, network map*

Introduction

The railway transport in Rijeka has existed since 1873. That was the year when two railway lines reaching Rijeka were completed. One came from Pivka in Slovenia, connecting Rijeka with the Trieste – Ljubljana – Vienna main line, and the other, which was completed four months later, connected Rijeka with Karlovac and Zagreb. Both lines were built with the main task of connecting the port of Rijeka with the hinterland, and this is the purpose these two lines still serve today.

Both lines have seen improvements over the years, the axle load and the maximum speed were raised, an electric catenary was built, and modern signalling and communication systems were also installed. The passenger transport on both lines throughout history was organised as long distance and regional lines, while suburban transport was introduced just several years ago. The first ideas that the railway line passing through Rijeka and its surrounding communities could be used for suburban (city) transport originated somewhere after 1990. Authors Valentić and Golubić [1] elaborated their ideas on suburban railway transportation in the city of Rijeka in 1999.

Today Rijeka is the third largest Croatian city with a population of 107,964 people [2]. It is an industrial and educational centre of the northern Adriatic region, the biggest and the most important Croatian port, and it is the centre of Primorje-Gorski kotar County, with a population of 265,419 people [2].

The suburban railway passenger services started to be a part of the Rijeka's suburban transport starting in 2018. That is when several local trains were introduced from Rijeka to Jurdani, a small settlement and the edge of the adjacent municipality of Matulji. The same year the contract between urban bus lines operator Autotrolej and HŽ Passenger transport,¹ the national railway

¹ The name of the company in Croatian is HŽ Putnički prijevoz d.o.o., or short HŽPP.

passenger operator, was also signed. That contract enabled the introduction of the common fares (tickets) for both buses of Autotrolej in Rijeka and surrounding cities and municipalities, and trains, not only between Rijeka and Jurdani, but also between Rijeka and Škrlevo [3] [4].

The current suburban railway passenger service has not reached its full potential yet. The start of this service in 2018 only marked the start of an era. To fully address the potential, a set of infrastructural and organisational measures must be undertaken. HŽ Infrastructure, the national infrastructure railway operator, had ordered the documentation to examine the potential of the infrastructure modernisation from Šapjane to Rijeka and to Škrlevo. The documents concluded that a current line should be modernized as a double-track line, including adding new stops to allow access to more neighbourhoods and citizens. The documents considered only the Šapjane – Rijeka – Škrlevo line to be introduced into the suburban network of the future integrated passenger transport system of the entire northern Adriatic area (wider region of Rijeka). But with plans to build new railway lines in the near future, like the new high-capacity railway line Zagreb – Rijeka, and the new railway line to the island of Krk, new possibilities for the expansion of the suburban railway transport have also appeared.

The main goal of this article is to examine the expansion of the suburban and regional organisational railway network in the area of the city of Rijeka. Most of the recent studies and articles were mainly focused on the expansion of the infrastructural network, while the organisational one was put aside. The organisational network is focused on operations and the routing of the lines within the network. This routing is backed up with the clear and organised schematic public transport maps. Such maps serve two main purposes. The first one is that the map is an attractive visual tool that can help users to plan their travelling within the network and to reveal to the users the possibilities of travelling through the entire network too. This means that such schematic maps offer the user the possibility of exploring the full potential of the accessibility of the entire network. In simple terms, such a network shows the user all the places that she or he can reach within the network. The second purpose is to visually support planners to design well routed and easy to use lines in the network. Schematic maps easily reveal not only routes, but also places where to change among the lines in order to reach the users' final destinations.

This article, therefore, examines the current situation regarding the development of suburban railway transport in Rijeka and it also elaborates the new ideas in developing new lines and the entire network of suburban and regional trains in a wider area of the city of Rijeka.

The article uses several research methods:

- quantitative analysis [5] of the timetables and other transportation facts and figures is used to determine the current state and the quality of the railway transport used for suburban traveling and commuting,

- synthesis [5] is used to gather statements and minor ideas into complex and more unified ideas,
- compilation [5] is used while other relevant sources from mainly books and articles are used to back the claims of the paper and its research,
- comparison [5] is used to compare other good practices with the suggested ideas and also to compare situations before with the implementation of the ideas developed and described in this article,
- statistical method [5] is used to calculate statistical and numerical data in order to interpret our surroundings, also this method uses statistics, the science on methods for researching mass phenomenon with the help of numerical expression [6].

Besides the above mentioned, the methods of designing a well routed and well connected suburban public transport system were used in the article in order to develop ideas for a functional and well routed network of suburban and regional railway lines. This included the development of the schematic public transport map for the Rijeka region. Similar ideas were not developed before in that region, yet the modernisation of the railway in the region was solely elaborated as the modernisation and development of the railway infrastructure only. A well-designed network is a basis for designing an integrated timetable which allows the optimal number of connections in the public transport systems, and that enables a high level of accessibility and reachability.

The schematic maps developed gave better insight into routing and coverage of the area. Furthermore, the ideas and solutions proposed in this article are designed to fulfil the goals of the regional and national strategic transport documents, many of them aiming to increase the modal share of public transport, while simultaneously reducing the modal share of private cars. This should also help in reaching climate neutrality, reducing pollution, and increasing overall transport safety.

The article also elaborated and suggested standards in transport offer regarding the frequency of departures for the Rijeka railway station. A suggestion for an integrated clock-face timetable for Rijeka was created in such a way as to offer optimal transfers within the node. The schematic map and the integrated clock-face timetable was a basis for the suggestion of a new track layout for the Rijeka railway station. This layout was planned to accommodate all the necessary trains in order that users have sufficient time to reach their connections and finalize their trips.

Besides the introduction and the conclusion, the article is comprised of six parts. In the second part a literature review was presented, giving an overview of past research on the topic. In the third part current problems in the passenger railway services in Rijeka were elaborated. In this part the current situation regarding the railway infrastructure was also presented. In the fourth part relevant transport strategic documents were provided and the potential in using the railway system for suburban traveling was elaborated

too. The fifth part was dedicated to the possibilities of the application of an integrated clock-face timetable and what benefits it may bring to the users. The sixth part provided the ideas for the development of new schematic suburban passenger railway maps. This should be the basis for new and attractive services. The development of the network was elaborated through four phases. In the seventh part an integrated clock-face timetable for the Rijeka railway station was proposed, together with the new track layout. This new station track layout offered the optimal connections among trains for the users.

Literature review

Using the railways for a suburban public transport system in Rijeka was well elaborated by Valentić and Golubić [1]. In their article they suggested that suburban railway transport in Rijeka has potential users. They also suggested several new stops to be added to the system to increase accessibility of the system for potential users. Kostelić [7] elaborated the possibilities of the introduction of a suburban railway in Rijeka by introducing ideas for new stops and he also examined the potential usage of the system. He was, among other sources, using the ideas from a study done by Željezničko projektno društvo² from 2002 [8]. The same company developed a similar, more detailed, study for HŽ Infrastructure in 2014. The study of framework possibilities of building the second track on the railway line Škrlevo – Rijeka – Šapjane [9] was an interesting document that also researched the potential future demand for the suburban railway system. In 2018, Kostelić [10] again published a similar article as the one mentioned before. This one was published in *Željeznice 21* journal and, among other ideas, elaborated the introduction of a Škrlevo – Bakar line into the suburban railway system of Rijeka.

The main (master) plan of the transport system development of the Northern Adriatic, in the measure MJ-ŽP 3, Construction of the second railway track on the Škrlevo – Rijeka – Jurdani – Šapjane section, clearly indicated that the development of significant port capacities in the Port of Rijeka in the Rijeka basin and the commitment to promoting the use of railways in freight and passenger transport require the construction of the second track of the railway line in the Railway Junction Rijeka from Škrlevo to Šapjane [11]. The national transport strategy also specifically mentioned the Rijeka railway node in the measure R.4 - Railway network of railway node Rijeka. The measure, among other, stated that according to current preliminary analyses, there might be potential for the reorganisation of the Rijeka railway node with the introduction of suburban lines, giving priority to the modal shift from the use of personal cars [12].

2 The name of the company in English is Railway design bureau from Zagreb, Croatia.

Current problems with railway passenger services in Rijeka

According to Vilke [13] and Desselbrunner [14] the railway line from Zagreb to Rijeka was built in 1873.

The Hungarian State Railways invested significant effort in building railways to fulfill their Greater Hungarian aspirations of reaching the sea. For this reason, the so-called “Žakanje Railway” was constructed on the route Zakany-Koprivnica-Križevci-Dugo Selo-Zagreb South Station, but the railway from Koprivnica to Rijeka and later to Sušak would become one of the most important Croatian railways as it connects inland and Adriatic Croatia [15]. The question of rail connectivity to the city of Rijeka was raised as early as the 1840s by Lajos Kossuth, who did everything to ensure the construction of the Rijeka railway and its connection to the “Hungarian littoral,” which led to conflicts with the nationalist movement and Vienna [16] [17]. With the “Rijeka Patch,” Hungary took control of Rijeka, and it was precisely after the Compromise of 1868 that basic guidelines for the future Karlovac-Rijeka railway began to be determined. The works on the aforementioned Karlovac-Rijeka railway were completed in 1873, and it was opened in the same year [18].

After the Austro-Hungarian Compromise, the proposal for a railway through Rijeka increasingly moved into consideration with Hungarian incentives, and the Southern Railway Company, driven by its own interests, constructed, and put into operation the railway from St. Peter (today Pivka in Slovenia) to Rijeka just four months before the opening of the Karlovac-Rijeka railway in 1873 [19].

This situation is still present today since no major new lines were built from other cities or railway nodes towards Rijeka. Network statement 2025 [20] states that railway lines Rijeka – Šapjane – Slovenian border and Rijeka – Škrlevo – Delnice – Karlovac – Zagreb are currently one-track sections. They are both electrified with a 25 kV AC system, except the section from Šapjane to the Slovenian border, which is electrified with a 3 kV DC system. Both mentioned lines are for international traffic. The first one carries the designation M203 and the other M202. Besides the aforementioned lines, the Rijeka node has three more railway lines used for freight transport only. The first one, M602, connects Škrlevo station with the port of Bakar. The line is 11,7 kilometres long, electrified with 25 kV AC system, and it entirely lies within the administrative boundaries of the city of Bakar, a city adjacent to the city of Rijeka. The second one, M603, is the line from Sušak-Pecine to Brajdica. This line is only 3 kilometres long, electrified with a 25 kV AC system too, and it is primarily connecting the container terminal in Brajdica with the rest of the network. The local line L212 goes through the city centre, it is not electrified, and it connects Brajdica with Rijeka's main station. This line is only occasionally used. The figure 1 shows the railway network in Rijeka and its surrounding area.

According to Vilke [13] the idea of the construction of the new

Riječki identitet: gospodarski, povijesni, jezični i kulturni odjeci povodom 150. obljetnice izgradnje željezničkih pruga Rijeka - Pivka i Rijeka - Karlovac

The Identity of Rijeka: Economic, Historical, Linguistic and Cultural Echoes on the 150th Anniversary of the Construction of the Rijeka - Pivka and Rijeka -Karlovac Railways

high-capacity railway line between Zagreb and Rijeka is more than 60 years old. During the Eighties in the 20th century two possible projects for this new railway got in front of the others: The Drežnica variant and the Kupa variant. Both of the lines had the characteristics of the lowland railway line, both double track and electrified with 25 kV AC system [21] [22]. The third considered variant was the one that suggested the construction of the second railway track on the Ogulin – Škrlevo section [9]. The construction of the new high-capacity railway line Zagreb – Rijeka still hasn't been started.



Figure 1 - The railway network in the area of the city of Rijeka.

Source: [23]

Although railway lines in Rijeka are mostly used for freight transport, they are also used for passenger transport as well. The parts of the lines M202 and M203 connect Rijeka with surrounding cities and municipalities, and they have the potential for suburban passenger railway transport. The recent passenger services in Rijeka were mostly comprised of local passenger trains and the recent passenger numbers were moderate. The railway network in the city of Rijeka and the adjacent towns and municipalities can be observed at Figure 2.



Figure 2 - The railway network in the city of Rijeka, the municipality of Matulji (West) and the city of Bakar (East).

Source: [23]

The main passenger hub in the system is Rijeka railway station, and the passenger timetable for 2023 can be observed in Table 1.

The data in Table 1 also reveals that in 2023 there were no express trains to Zagreb, except one on Friday and Sunday, while there were two pairs of express trains to Ljubljana every day. There were five departures per day by local trains to Ogulin and one towards Ogulin and onwards to Zagreb. There were four arrivals by local trains from Ogulin per day and one arrival from Zagreb, also passing through Ogulin.

When the line going towards Šapjane and Slovenia was considered for 2023, there were six pairs of local trains connecting Rijeka with Jurdani, the last stop in the adjacent municipality of Matulji. There were also two pairs of express trains on this section, connecting Rijeka with Slovenia's capital, Ljubljana.

Arrivals				Departures		
Number	Category	Origin	Time	Number	Category	Origin
				4601	Local	Ogulin
				4800	Local	Jurdani
4600	Local	Ogulin	6:35			
4801	Local	Jurdani	7:28			
				4603	Local	Ogulin
4602	Local	Ogulin	8:24			
1281	Express	Ljubljana	9:34			
				4802	Local	Jurdani
481	Express	Ljubljana	11:25			
				482	Express	Ljubljana
				4605	Local	Ogulin
4803	Local	Jurdani	12:26			
				4804	Local	Jurdani
4000	Local	Zagreb Main Station	12:42			
4805	Local	Jurdani	13:52			
				4001	Local	Zagreb Main Station
				4806	Local	Jurdani
				4607	Local	Ogulin
4807	Local	Jurdani	15:59			
4604	Local	Ogulin	16:28			
				4808	Local	Jurdani
				1701	Express	Zagreb Main Station

Riječki identitet: gospodarski, povijesni, jezični i kulturni odjeci povodom 150. obljetnice izgradnje željezničkih pruga Rijeka - Pivka i Rijeka - Karlovac

The Identity of Rijeka: Economic, Historical, Linguistic and Cultural Echoes on the 150th Anniversary of the Construction of the Rijeka - Pivka and Rijeka -Karlovac Railways

4809	Local	Jurdani	17:50			
4606	Local	Ogulin	18:19			
483	Express	Ljubljana	18:27			
				480	Express	Ljubljana
				4810	Local	Jurdani
				4609	Local	Ogulin
4811	Local	Jurdani	20:24			
1700	Express	Zagreb Main Station	21:02			
	Operates on Fridays and Sundays only.				Operates during summer season only.	

Table 1 - *The passenger timetable for Rijeka railway station, timetable 2022-2023, third edition, valid on workdays, from 11/06/2023 - 09/12/2023.*

Source: made by authors according to [24]

The Table 1 also reveals that in 2023 there were no connections available for the possible continuation of the trips in Rijeka, except only one connection to Jurdani at 16:33 from the train arriving from Ogulin at 16:28.

Although a bus line that connected Lupoglav in Istria with the Rijeka railway station existed in 2023, allowing connections between Zagreb – Rijeka line and the local railway line in Istria that goes all the way to Pula, this service was not elaborated in this paper, while its purpose was originally to support long distance travelling.

Although the contracts between the city PT³ operator Autotrolej and the national railway operator HŽPP were active in 2023, offering common tariff for buses and trains in the Rijeka region, the overall number of departures available in Rijeka was generally considered to be too small for attractive urban and suburban travelling by train.

The table 2 shows the overall number of passengers departing from Rijeka railway station and from all the stations and stops in Primorje-Gorski kotar County too.

³ PT is an abbreviation from Public Transport or Public Transit.

The proposal of the development of suburban passenger railway transport in the metropolitan region of the city of Rijeka as a tool for sustainable connectivity and sustainable economic and spatial development

Year	2015	2016	2017	2018	2019	2020	2021	2022
Primorje-Gorski kotar County per year	142.134	136.020	140.828	205.098	206.368	157.346	155.780	280.661
Rijeka railway station per year	70.161	70.072	62.912	117.858	128.557	113.188	105.762	195.698
Primorje-Gorski kotar County daily average	389,4	372,7	385,8	561,9	565,4	431,1	426,8	768,9
Rijeka railway station daily average	192,2	192,0	172,4	322,9	352,2	310,1	289,8	536,2

Table 2 - Number of passengers departing from all the stations and stops in Primorje-Gorski kotar County and the number of passengers departing from Rijeka per year, from 2015 to 2022.

Source: made by authors according to [25] [26] [27] [28] [29] [30] [31] [32]

The table 2 reveals that the number of people using railway transport is steadily increasing. Several things should be taken into consideration while examining these data. First, in 2018 the city of Rijeka signed the contract with HŽPP [4] and in July of the same year several new pairs of trains were introduced on Rijeka – Jurdani section. In 2020 the Corona virus pandemic [33] limited and even stopped the public transport services for a while. But during the summer season 2020, the Czech private railway operator Regio Jet started operating a long-distance service between Prague and Rijeka, carrying 60.000 passenger in three months [34]. Regio Jet summer services continued until 2023, and every summer they also brought at least 60.000 passengers to Rijeka.

Despite the rise, the overall potential for the development of suburban railway services still hasn't been achieved.

The system that carried most of the trips in the public transport sector in the urban and suburban region was the bus system operated by the city's company Autotrolej. The number of trips can be observed in Table 3.

Year	2015	2016	2017	2018	2019	2020	2021	2022
Rijeka region per year	43.537.492	42.348.750	42.365.075	42.290.186	38.890.465	27.838.963	29.549.535	30.243.985
Rijeka region daily average	119.280,8	116.024,0	116.068,7	115.863,5	106.549,2	76.271,1	80.957,6	82.860,2

Table 3 - Number of passengers in bus urban and suburban transport system in the area of Rijeka from 2015 to 2022.

Source: made by authors according to [35] [36] [37] [38] [39] [40] [41] [42]

The Identity of Rijeka: Economic, Historical, Linguistic and Cultural Echoes on the 150th Anniversary of the Construction of the Rijeka - Pivka and Rijeka -Karlovac Railways

Strategies of sustainable transport development in the Rijeka region and potential modal shift towards sustainable modes

When it comes to road traffic counts, there were several of them available for this research. The first one was the Traffic Count on the Roads of the Republic of Croatia for 2022 [43]. This publication is published every year, containing the data for the year prior. The traffic count on the main roads around Rijeka, with the average daily traffic, can be seen on the Figure 3. Motorways, including Rijeka bypass (ring road) are shown in blue, state roads are shown in red and County roads are shown in green.

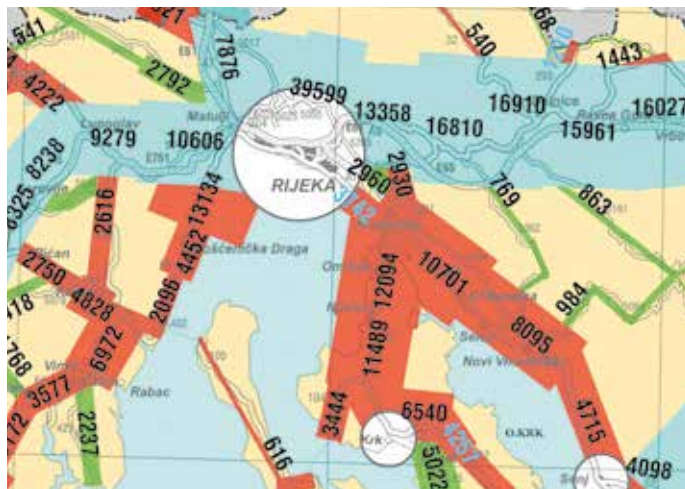


Figure 3 - Depiction of road traffic flows on selected roads, showing average daily traffic, in the area of Rijeka for 2022. Source: [43]

Figure 3 shows a large number of vehicles flowing from and to Krk island and also large traffic towards Istria and the city of Opatija. Many vehicles were recorded on the Rijeka bypass, with most of the vehicles there being part of the city traffic. If the daily average of 39.599 vehicle is multiplied with 1,2 average number of trips per vehicle, the overall number of trips on the Rijeka bypass can be estimated at 47.518 average trips per day in 2022.

The Figure 4 shows similar situation. This figure shows all the daily traffic flows excluding motorways. Therefore, there are only state roads shown in red here and County roads shown in green.

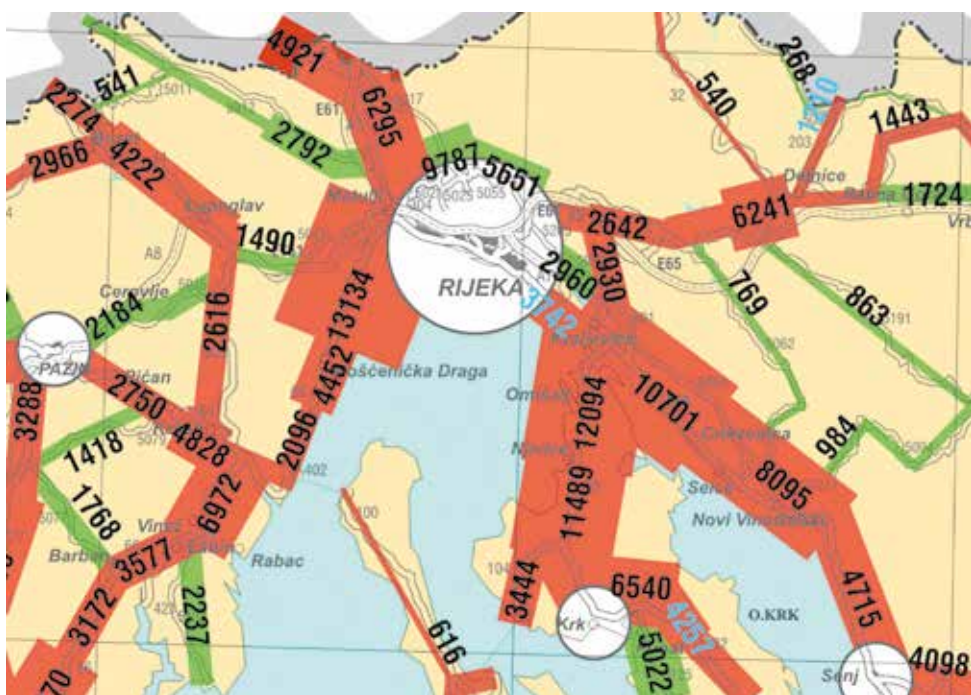


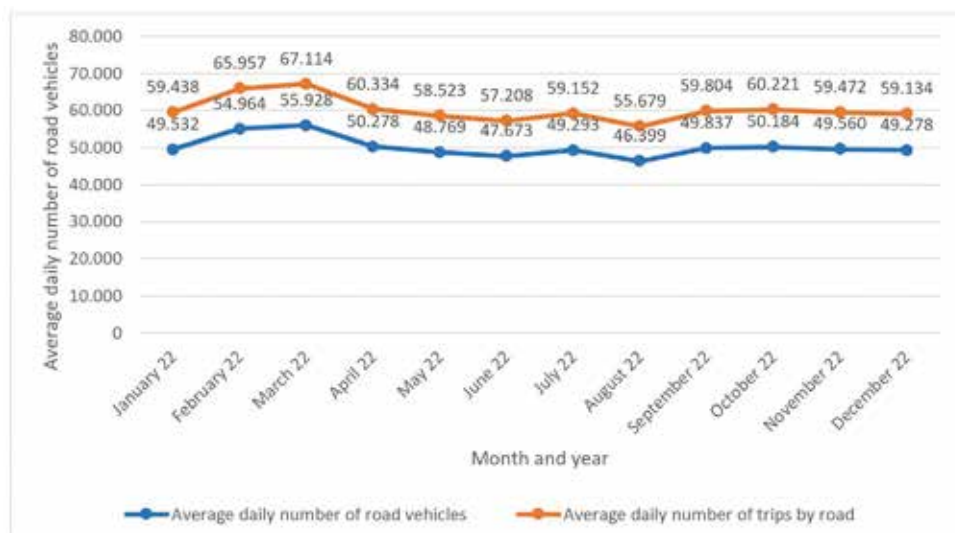
Figure 4 - Depiction of road traffic flows on selected roads, showing average daily traffic, in the area of Rijeka for 2022, motorways excluded. Source: [43]

Traffic counts in the city centre of Rijeka, on five characteristic locations, have been permanently carried out for many years now. The city company RijekaPlus publishes the results every month. The report for January 2023 holds records for January 2023 and for the previous 12 months. The report revealed that most of the traffic was on Thursdays, with the daily average of 52.896 vehicles [44]. With the average occupancy of 1,2 persons per car, the number of average daily trips was 63.475.

Riječki identitet: gospodarski, povijesni, jezični i kulturni odjeci povodom 150. obljetnice izgradnje željezničkih pruga Rijeka - Pivka i Rijeka - Karlovac

The Identity of Rijeka: Economic, Historical, Linguistic and Cultural Echoes on the 150th Anniversary of the Construction of the Rijeka - Pivka and Rijeka - Karlovac Railways

The average daily trips for each month from January 2022 until December 2022 can be observed on the Graph 1.



Graph 1 - Average daily number of road vehicle counted on five characteristic points in the city centre of Rijeka during 2022. Source: [44]

The Graph 1 shows that the city centre is congested with road vehicles. Alternatives in sustainable mobility solutions are needed to relieve the city from the road traffic.

The Study on framework possibilities of the construction of the second track on Škrlevo – Rijeka – Šapjane railway section is also comprised of a prefeasibility study in which the forecasted transport demand for the passenger suburban railway was calculated [9]. The demand forecast was calculated on the assumption that a part of the passengers currently using Rijeka's bus system as well as a significant number of car users would use railway services once they are implemented. The prerequisite for the calculated numbers is also the implementation of fully integrated passenger public transport services in the Rijeka region.⁴ Without the implementation of fully integrated passenger transport the suburban railway system would have a very small catchment area, and therefore it would not be feasible. The forecasted demand can be observed in Table 4.

⁴ Public transport systems that integrate all modes of public transport (bus, tram, metro, train, etc.) into a seamless public transport offer, through integrated fares, integrated information provision and integrated customer service are called Integrated Public transport systems. Such systems are the most successful systems with regard to modal share, customer satisfaction and performance [61].

Year	Forecasted number of passengers – per year	Forecasted number of passengers – daily average
2020	8.210.000	22.493
2025	12.960.000	35.507
2030	14.300.000	39.178
2040	15.800.000	43.288
2045	16.200.000	44.384

Table 4 - *The forecasted number of passengers for the suburban railway passenger transport on the railway section Škrvljevo - Rijeka - Šapjane from 2020 to 2045.* Source: [9]

Table 4 shows that average daily ridership of the suburban railway line could increase to over 44.000 trips per day. That is more than a half of the current ridership of the entire Autotrolej system in 2022.

However, the forecast in the table 4 could be considered optimistic. More realistic numbers would be around half of the potential users calculated. Even in that other case, it would still show significant potential.

With an integrated public transport service in place, it is expected to have a lot of passengers who would be using rail and bus services in order to reach their destinations. In order to estimate the number of passengers that could switch from using cars to using public transport, figures 3 and 4 and graph 5 can be used. The number of cars entering and exiting Rijeka per workday is 44.211 [43] which accounts for 50.653 trips. The number of cars inside the centre of Rijeka varies from 46.399 to 55.928 [44] which accounts for 55.679 to 67.114 [44] trips daily. An assumption that 50% of current car passengers could use public transport, if an integrated bus-train system would be in place, could bring the number from 22.700 to 33.500 daily users that could use suburban railway for either only rail or integrated bus-rail trips. Also, current public transport users might use the suburban railway system for future integrated bus-rail trips. If 20% of current users would start to use such a combination, that would bring another 16.500 passengers to the system.

More realistic would be to calculate that the new suburban railway system in Rijeka would attract 25% of current car users and that 10% of current public transport users would combine bus and rail services. That means from 11.350 to 16.750 daily users who are now using cars, plus 8.250 users that would combine bus and rail trips.

Regarding the urban bus services in Rijeka, several bus lines that are now running east-west can be rerouted to several north-south corridors, becoming the feeder lines for the railway service.

The geography of Rijeka does not favour walking. Most of Rijeka's neighbourhoods are located on steep terrain. In less than a kilometre from the sea the altitude of the terrain rises to around 100 metres. This means that walking to and from the suburban railway stops could be challenging. Therefore, it is necessary to set a sufficient number of bus feeder lines which would be

approximately perpendicular to the railway line that is mostly laid east-west. Another future solution that could tackle this problem could be the design and implementation of rail cable cars, which might run partially underground, similar to the solutions in Naples, Italy [45].

In the end, the development of the Autotrolej service, and other potential bus services in the future, all as a part of the future integrated passenger transport system, should also result in higher ridership of the bus system too.

Development of an integrated passenger clock face timetable as a tool of reaching spatial and temporal accessibility

The application of an integrated passenger clock-face timetable, combined with the proper categorisation of public transport lines might offer high-quality service to regions, together with full accessibility. This is applicable to the Rijeka region as well. Applying the described methods of planning the timetable has the potential to attract a high number of users, just as the strategic documents suggest and aim to achieve.

A timetable with the regular intervals of departures is called a regular-interval timetable or clock-faced timetable⁵. It can be line based or network based. The major conceptual difference is that regular-interval timetable is defined at the line level, while a coordinated regular timetable covers a whole network [46]. Therefore, when clock-faced timetable is applied throughout the network, it is called a regular-interval timetable or integrated clock-face timetable. This type of timetable offers optimal times for transfers among the lines in nodes since arrivals and departures among these lines are synchronized and harmonized [46] [47] [48] [49]. Such a timetable also enables the synchronization and harmonisation among all the categories of trains and other public transport modes as well. This concept offers regular-interval transfers in nodes, and it creates a basis for connectivity and accessibility of the entire system. The example of an integrated clock-face timetable in a node can be seen in Figure 5.

⁵ The German name for it is Taktfahrplan. The word Takt meaning here like bar in music and referring to regular frequency of the same bars repeating themselves on regular tempo or time basis.

The proposal of the development of suburban passenger railway transport in the metropolitan region of the city of Rijeka as a tool for sustainable connectivity and sustainable economic and spatial development

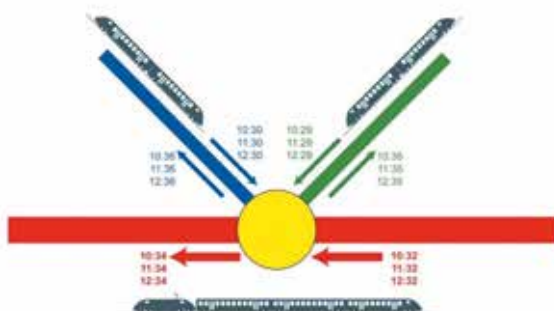


Figure 5 - Integrated clock-face timetable applied on a node with the examples of arrivals and departures of trains.

Source: author, Klečina, A. according to [46]

Another example of an integrated clock-face timetable applied on an entire region or network can be observed in figure 4.



Figure 6 - Integrated clock-face timetable applied on a network with the examples of arrivals and departures of trains.

Source: author, Klečina, A. according to [46] [50]

This concept is backed-up by Geißler [49] in the document Strategic recommendations to decision makers in politics, made as the part of the research EU project USEMobility⁶. The document states that bodies/institutions of public transport have, in most cases, direct influence on the preparation (production) of the timetables. When defining requirements, public transport authorities should pay special attention to this issue. One of the most effective measures to optimise the services offered and their

6 The USEMOBILITY project explored what motivates people to switching to environmentally friendly modes of transport to suggest steps and measures towards more sustainable mobility. The area of investigation was local and regional transport used by most citizens for their daily travel which offers a range of possibilities for multimodal transport and changing of transport modes. USEMOBILITY applied an innovative approach and questioned on national and regional level over 10 000 PT users - that means persons who already changed their mobility behaviour - in 6 European counties, Austria, Belgium, Croatia, Germany, Hungary, and the Netherlands, about the reasons behind their modal choices. The project was carried out between 2011 and 2013 [59].

flexibility of use is the introduction of integrated synchronized timetables (clock-face schedule).

An integrated synchronised timetable or (integrated) clock-face timetable is a concept where public means of transport run at consistent intervals (e.g., every two hours or every hour or every 30 minutes). This means that the minute of departure (as well as the minute of arrival) for a given service is the same every hour. Timetables based on this principle contribute significantly to the flexibility of use, as services are offered at regular intervals all day, not only during peak hours. They are easier to memorise for passengers because departure times repeat themselves in a regular rhythm. Furthermore, connections to other services are the same all day, as their departure times also repeat themselves. Both easy to memorise departure times and repeating connections to other services will reduce planning effort and contribute to enhanced flexibility and simplicity of use [49].

To reach its full effectiveness, the passenger railway timetables of all the categories of trains must be harmonized.⁷ This can include the harmonization with other modes of transport, like bus lines.

The suggested basic categorization of services, for both nodes and trains, is divided into three basic levels:

- local/suburban⁸
- regional⁹
- long-distance (InterCity)¹⁰

The categorization suggested by Vuchic [51] also has three levels:

- local¹¹ – this type of service is when all the transportation units serve or stop at all the stations and stops,
- accelerated¹² – this type of service when successive transportation units skip different sets of stations on a predetermined schedule. This service is in Europe often called regional service,
- express¹³ – this type of service is provided when all TUs¹⁴ on a line stop only at widely spaced-out stops. These lines often parallel local service but serve fewer stops/stations, comprising express/local service. This level is the same as long-distance level from the previous division.

⁷ The harmonization must offer easy transfers within optimal amount of time.

⁸ Local/suburban trains are trains which stop on all the stations and stops; therefore, they serve nodes of all categories. If they operate in the small town and mostly rural regions, they are called local trains. If they operate in metropolitan regions or dense regions with several smaller or bigger cities, they are called suburban trains.

⁹ Regional trains serve the nodes of regional importance (and category) together with the nodes of higher category, like long-distance nodes.

¹⁰ Long-distance trains serve only nodes of highest importance, national (international) nodes.

¹¹ According to the category (level) of transport service, stations and stops can also be categorized. The categorization strictly regulates which category of the train can stop at which category of the station or stop.

¹² Ibidem.

¹³ Ibidem.

¹⁴ TU – Transit unit, Public transport vehicle unit

Different categories of trains (lines), shown in different colours, which connect different categories of nodes, together with the connecting bus lines, can be seen at the Figure 7.

The A category nodes, InterCity nodes, are marked with red oval shapes. The B category nodes, the regional nodes, are marked with orange oval shapes. The C and D category nodes, the suburban or local nodes, are marked with green oval shapes. The bus stops on connecting lines, the feeders, are marked with blue oval shapes. The bus stops are added to this scheme to emphasize the potential of establishing the integrated passenger transport.

Red lines represent the category of long-distance (InterCity) trains that only stop at the A category nodes. The lines in orange colour represent regional trains which stop at both A and B category nodes. Green lines represent either suburban or local trains which stop at stations and stops of all the categories, from A to D.

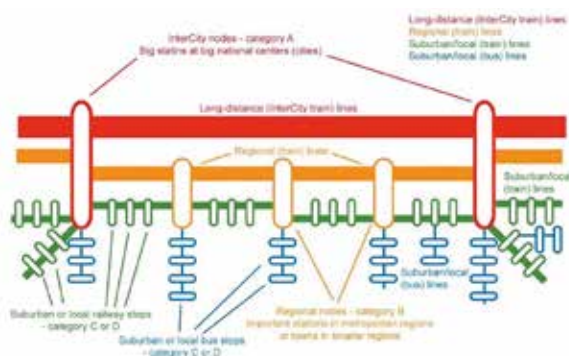


Figure 7 - The schematic display of different categories of nodes on a certain railway line, together with the different categories of trains connecting specific nodes, all shown in different colours.

Source: author, Klečina, A.

The long-distance, InterCity trains connect big centres (category A). Regional trains connect regional nodes, but also regional nodes with InterCity nodes (category B). They connect big cities with small cities and towns, small cities with each other and other important regional nodes in the metropolitan areas with each other too. Suburban trains connect places within big cities and their suburban areas. They also provide connections between local destinations and bigger nodes. Local trains connect places within regions with small cities and towns. Their purpose is not long-distance travelling¹⁵.

Operating speed¹⁶ of the different categories of trains in Europe, calculated using different sources, usually is [47] [51] [50]:

- suburban/local trains, 40-60 kph
- regional trains, 70-100 kph
- long-distance (InterCity), 100 kph or more
- high-speed rail, 120 kph or more

¹⁵ That is the role of long-distance and in some cases regional trains.

¹⁶ According to Badanjak, Bogović and Jenić [60] instead of operating speed the term commercial speed is often used in Europe.

This clearly indicates that the categorization of public transport lines is needed. Suburban/local trains have sufficient speed for local travelling, and they serve all the stations and stops in the system. They provide maximum accessibility. Regional trains have much higher operating speeds, traveling times are shorter, but they have limited accessibility. If they are well combined with local trains, then they offer both accessibility and fast traveling. For long distance traveling, a combination of long-distance trains with lower train categories also offers both accessibility and fast traveling.

Suggestions for new railway passenger schematic maps and new integrated services

According to the potential seen in the parts 3 and 4, and with the analysis and ideas shown in the part 5, a development of the new suburban railway network in the Rijeka region, as a part of the future integrated passenger system, is presented in this part. The development of the systems was done here in four stages of four phases.

The stops and stations used here were suggested by the The Study on framework possibilities of the construction of the second track on Škrlevo – Rijeka – Šapjane railway section [9], with some addition of stops done by authors as well.

The Figure 8 shows the infrastructure development in the 1st phase of the implementation of the suburban railway passenger transport in Rijeka.



Figure 8 - *The construction of the second railway track on the Šapjane - Rijeka - Škrlevo section in Rijeka region. Source: [9]*

The figure 9 shows the existing tracks in black, while the new planned second track is added in red.

Instead of presenting new ideas via infrastructure maps, the approach of designing schematic maps was used here. This approach is shortly elaborated in the following text.

Information design can be defined as the art and science of making complex information and instructions easy to read, understand and use, through visual elements. It is practiced by graphic designers, usability experts,

The proposal of the development of suburban passenger railway transport in the metropolitan region of the city of Rijeka as a tool for sustainable connectivity and sustainable economic and spatial development

and language simplification specialists [52].

Information design can dramatically improve people's relationship with public services through user-friendly documents and systems. Effective information design can enhance the efficiency with which these services are run, improve the uptake of services, and help to create a positive relationship between service suppliers and service users [53].

Transport's success in providing mobility depends on people knowing that such services exist and understanding how to use them. While transit marketing focuses on making people aware of available services, transport information systems should focus on providing people with the information they need to effectively use the network [52].

Good passenger information is an essential ingredient of a successful public transport system: ill-informed travellers may not be able to identify services which best suit their needs, leading to poor perceptions and low use of public transport [54].

Public Transport Maps are probably one of the most common forms of graphic communication [55] and certainly one of the most recognizable cartographic items in the world [56]. They are present in most developed urban areas and help millions of users to navigate through their cities every day. Public Transport Maps have become effective visual tools for communicating spatial concepts and presenting navigation information –such as routes direction, transport modes, stations, connections, landmarks, etc.– through a particular graphic language and design techniques [52].

The Figure 9 shows the idea of the network scheme for the phase 1.



Figure 9 - Schematic map of Rijeka region suburban railway services, phase 1. Source: made by authors

Riječki identitet: gospodarski, povijesni, jezični i kulturni odjeci povodom 150. obljetnice izgradnje željezničkih pruga Rijeka - Pivka i Rijeka - Karlovac

The Identity of Rijeka: Economic, Historical, Linguistic and Cultural Echoes on the 150th Anniversary of the Construction of the Rijeka - Pivka and Rijeka - Karlovac Railways

The first phase, as seen in Figure 1, suggests one suburban line S1 connecting Šapjane, Rijeka and Škrlevo. This is a suburban, local line, that serves every station and all the stops on the route. Also, two regional lines were added, R1 and R2. These lines connect regional centres in Gorski Kotar region and in Slovensko Primorje region with Rijeka. Transfers among all the lines can be reached in Rijeka. Local line L1 was designed to connect low demand stations and stops between Škrlevo and Fužine with Škrlevo station. From there, connections with S1 line, and subsequently with the rest of the system, are possible. Although the railway line from Rijeka main station to Brajdica and Sušak Pećine, local line L212, is currently operational, its maximum speed of 10 km/h, the absence of overhead wires for electric trains, the absence of fully secured level crossings and the absence of stops for passengers [20] pose significant obstacles for using this line for suburban transport in the first phase of the project.



Figure 10 - Schematic map of Rijeka region suburban railway services, phase 2. Source: made by authors

Figure 10 shows the phase 2 of the development. The line S2 was added to the system. This increases coverage area on the city centre, parts of Riva, national theatre, and Delta and all the way to Bakar, using the existing Škrlevo – Bakar line. For this phase to be implemented, new stops need to be constructed, also the line L212 over Riva needs to be modernised and electrified. The line Škrlevo – Bakar also has potential for suburban passenger transport with the catchment areas consisting of the industrial zones in Šoići and the settlement of Bakar. Also, new stops need to be constructed on that line too.

The proposal of the development of suburban passenger railway transport in the metropolitan region of the city of Rijeka as a tool for sustainable connectivity and sustainable economic and spatial development

Figure 11 shows the phase 3 of the suburban railway development.



Figure 11 - Schematic map of Rijeka region suburban railway services, phase 3. Source: made by authors

In the phase 3, the line S1 is extended to the island of Krk. This idea corresponds with the ideas elaborated in several studies, one of them being from Željezničko projektno društvo from 2009, that suggested the construction of the railway line to the island of Krk, mostly for freight operations in Omišalj [57]. The idea given here by authors covered suburban services to Rijeka airport and all the way to Malinska. This idea corresponds with the possibility of making the modal shift from cars to public transport. A large number of road vehicles was recorded on the route from Krk to mainland and vice versa, supporting this modal shift potential. This can be observed on Figures 3 and 4.

Also, the line S3 was added. This line should cover suburban transport on the part of the new high-capacity railway line Zagreb – Rijeka from Rijeka to Novi Vinodolski.

Riječki identitet: gospodarski, povijesni, jezični i kulturni odjeci povodom 150. obljetnice izgradnje željezničkih pruga Rijeka - Pivka i Rijeka - Karlovac

The Identity of Rijeka: Economic, Historical, Linguistic and Cultural Echoes on the 150th Anniversary of the Construction of the Rijeka - Pivka and Rijeka -Karlovac Railways

Figure 12 is showing the phase 4 of introducing suburban railway services to Rijeka region.



Figure 12 - Schematic map of Rijeka region suburban railway services, phase 4. Source: made by authors

In the phase 4 a new light rail line or a tram line has been introduced. The line was planned from Opatija Matulji railway station to the centre of Opatija and Lovran. The suggested line follows the former corridor of the historic tram line which was abolished on 31st of March 1933 [58]. The tram line got the designation T10 and it has connections with suburban and regional lines towards Rijeka and towards Slovenia. This idea corresponds with the possibility of making a modal shift from cars to public transport due to a large number of road vehicles recorded on the route from Lovran and Opatija to Rijeka and vice versa. This can be observed on Figures 3 and 4. However, the former tram corridor which was suggested for the light rail line T10 is not entirely available at the moment. New urban development is hindering the possibility to entirely use the former corridor, hence, options of removing some urban structures or even constructing parts of infrastructure underground might be the options to consider.

The proposed system offers new possibilities in the city urban development also. The catchment area around the stations and stops might become the space for new urban development. These areas could become attractive business and residential zones, served with the frequency of departures every 15 or every 30 minutes. The full potential of such zones will be reached when a fully integrated regional public transport system will be implemented.

Basic modelling of the infrastructure according to timetables, routing, and schematic maps

In this part the timetable for the Rijeka station is proposed in order to offer optimal connections among suburban and regional lines. In this part the timetable was developed based on the phase 3 and 4 of the development of the suburban railway system in the Rijeka region. The phases 1 and 2 have not been considered here, because the planning must be aligned with the final phase of the project. Detailed planning of every phase here should be in the scope of the future detailed studies.

The Figure 13 shows the timetable for the Rijeka railway station with trains arriving from a geographical perspective. That means that East is on the right side of the figure and West is on the left side of the figure. Hence, the departures and arrivals shown on the right are for the direction of Škrlevo, Delnice, Ogulin, Zagreb, Novi Vinodolski and Malinska, while the left side are trains for the direction of Opatija Matulji, Šapjane, Ilirska Bistrica and Ljubljana.

The timetable on the Figure 13 is designed to offer connections among R1, R2 and S1 line for both directions. The S3 line can reach connections for both directions of the R1 line in Škrlevo. The line S2 reaches connections to line R1 in Sušak Pećine, while for the line R2 the connections are reached in Opatija Matulji. With the frequency of departures every 60 minutes, every connection in the system can be reached once during every hour and it is being repeated exactly every 60 minutes.

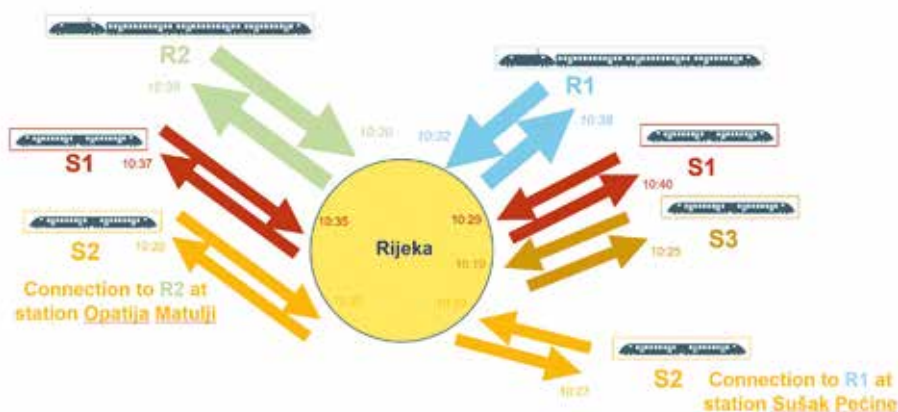


Figure 13 - Timetable diagram for Rijeka railway station for the first 30 minutes with connections to regional trains. Source: made by authors

The Figure 14 shows the timetable for suburban trains with the frequency of arrivals and departures plus (or minus) 30 minutes than the ones shown in

Riječki identitet: gospodarski, povijesni, jezični i kulturni odjeci povodom 150. obljetnice izgradnje željezničkih pruga Rijeka - Pivka i Rijeka - Karlovac

The Identity of Rijeka: Economic, Historical, Linguistic and Cultural Echoes on the 150th Anniversary of the Construction of the Rijeka - Pivka and Rijeka -Karlovac Railways

the Figure 13. This way the frequency of departures for every suburban line is established on every 30 minutes.



Figure 14 - Timetable diagram for Rijeka railway station for the second 30 minutes with arrivals and departures for suburban trains only. Source: made by authors

Also, the difference in departure between S1 and S2 lines west of Rijeka are 15 minutes apart in every direction. On the eastern side, the difference in departure between S1 and S3 lines heading East is 15 minutes. While in the opposite direction the frequency of departures is every 10 minutes then 20 minutes, then again 10 minutes, again 20 minutes, etc.

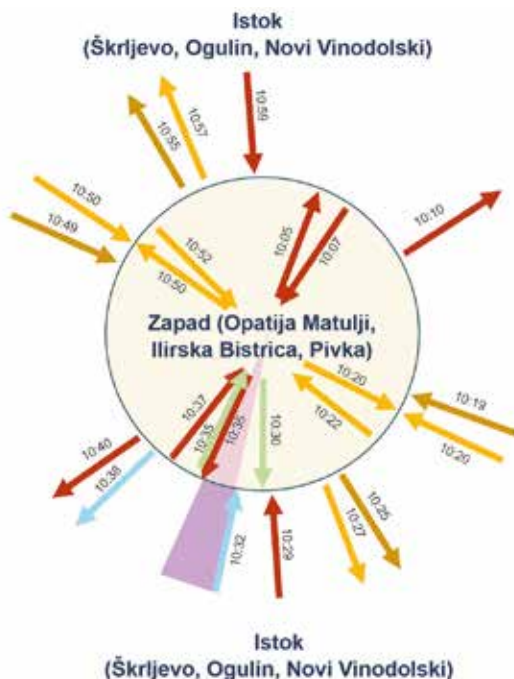


Figure 15 - Timetable diagram for Rijeka railway station with all the departures and arrivals for an entire hour, with the transfer window to regional trains, where inner circle are westbound trains, and outer circle are eastbound trains. Source: made by authors

On Figure 15 the transfer window is shown in violet. This window appears every hour and during that time the change among all the trains in the node is possible. This window repeats exactly every 60 minutes due to the usage of the integrated clock-face timetable.

The Figure 16 shows a proposal for the station layout of the Rijeka station. This layout was developed to accommodate all the trains planned with the networks proposed on Figures 11 and 12 and to allow the usage of the timetables shown on the Figures 14, 15 and 16.

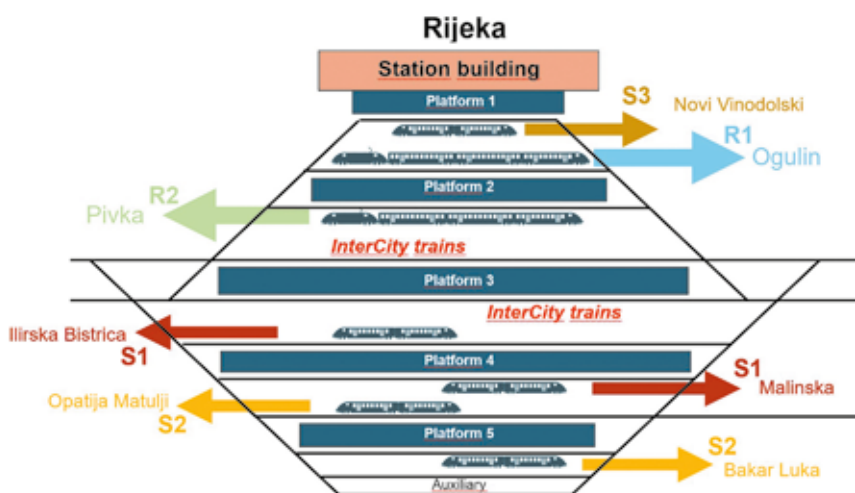


Figure 16 - Suggestion of railway station layout for Rijeka railway station according to suggested schematic maps and suggested timetables and aligned with the final phase, phase 4, of the suburban railway development project. Source: made by authors

The accommodation of all the trains in the Figure 16 allows that, according to the suggested maps and integrated timetables, most of the trains wait for the departures in Rijeka railway station for a certain amount of time, allowing the passengers to change among them. Furthermore, bus lines that pass the bus stop in front of the railway station can also be planned in order to offer connections with the trains.

Such integrated planning, with the adequate infrastructure, allows optimal connections and optimal accessibility and reachability of the region with public transport. Furthermore, the integrated planning shown in this part makes the basis for an integrated passenger transport system with optimal reachability of the destinations through the entire day. Hence, high quality services can be offered to the citizens that are competitive to the car travel.

Conclusion

Many studies, reports and articles regarding the modernization of the railway infrastructure and the railway transport of the Rijeka railway node have been written in the recent history. It was a logical extension of the many studies also written regarding the new high-capacity railway line Zagreb – Rijeka and the other high-capacity lines planned from Rijeka through Učka mountain to the Istria region and towards Koper in Slovenia and Trieste in Italy. Without the complete solution for the node of Rijeka it would be difficult to utilize the full capacity of the new long-distance lines planned.

As one of the segments in modernizing the Rijeka node the idea regarding the implementation of the suburban railway services appeared around 30 years ago, after similar ideas were being elaborated and tested in other Croatian cities like Zagreb, Split and Osijek.

All the studies approached the implementation of suburban rail in the Rijeka region with the ideas and calculations for the modernization of the existing and the construction of new railway infrastructure, including new tracks, new stops and stations layouts, electrification of certain tracks, etc. Most of the studies and articles focused on the Šapjane – Rijeka – Škrlevo section as one railway line to be introduced into a future integrated passenger transport system of the northern Adriatic region. Just recently there were some studies and articles focused on including Škrlevo – Bakar line into the system. Furthermore, some studies also considered that the new railway line to the island of Krk could also be used for suburban passenger service instead of the exclusive freight transport usage.

The current numbers in passenger railway transport show very moderate use of railway services. The suburban and urban bus systems in the Rijeka region have been used way more, but the bus systems have their capacity and comfort limitations, and the development of the suburban railway transport is crucial to extend public transport capacity and quality of service.

Rijeka has been suffering with large numbers of automobiles that make city streets congested every day. The parking space in the city is scarce and the city centre is burdened with more 50.000 cars every workday. The Rijeka bypass has also been frequently congested since almost 40.000 vehicles per day use that city motorway every day. The only viable solution for more fluent, less congested, and more sustainable transport is the introduction of better public transport solutions, and strategic documents clearly state that integrated passenger transport system, with the railway as the suburban backbone, is the solution. Supporting these conclusions, the future demand calculations, with possible 44.000 people riding suburban railway every day [9], showed that the suburban railway in Rijeka has a good future.

Transport's success in providing mobility depends on people knowing that such services exist and understanding how to use them. While transit marketing focuses on making people aware of available services, transport

information systems should focus on providing people with the information they need to effectively use the network [49].

Good passenger information is an essential ingredient of a successful public transport system: ill-informed travellers may not be able to identify services which best suit their needs, leading to poor perceptions and low use of public transport [51].

Therefore, the authors gave suggestions for schematic maps of the future suburban railway system. The solutions were presented in four phases. The first one only uses Šapjane – Rijeka – Škljevo section for a suburban travelling, with the suggestions for two regional lines, one towards Ogulin, the other towards Ilirska Bistrica and Pivka in Slovenia. The third phase includes the overall three suburban lines and two suggested regional lines. This means the suburban line S2 would be offering the service to the city centre close to the coast, passing through Riva and Delta, and going all the way to Bakar. The second one, line S3, would be going all the way to Novi Vinodolski, using the new planned line to Zagreb for suburban services in its southern section. The third line, the line S1, goes from Šapjane to Rijeka and Škrljevo, and it is prolonged from Škrljevo all the way to Rijeka airport and Malinska on the island of Krk. A fourth phase even suggests the introduction of a light railway system from Opatija Matulji do Opatija and Lovran, mostly following the historic tram line that existed there until 1933. The third and the fourth phase keep the suggested regional lines, R1 and R2, in full operation.

The maps, lines and the concept of an integrated clock-face timetable helped the authors to shape a suggestion for the future operations of the Rijeka railway station and to shape the new station layout. The suggested layout should accommodate a sufficient number of trains in order to provide sufficient opportunities for passenger to change among the lines. This system, together with the new layout, offers the basis for the public transport system with optimal accessibility and reachability of the destinations in the area. Since all the connections are repeating every 60 minutes through the entire day, it is possible for users to plan their trips and to fulfil their travelling needs at almost any given time of the day.

The solutions suggested in this article need a long timeframe to be fully completed. Just to mention that the new high-capacity railway line Zagreb – Rijeka, with the characteristics of a lowland line, was first suggested more than 60 years ago, but its construction still hasn't started.

References

- [1] Valentić, Z., Golubić, P., "Mogućnost uključenja željeznice u javni gradski, putnički promet Rijeke," *Željeznice 21*, Vols. 10-1999, pp. 5-9, 1999.
- [2] "Census of population 2021," Croatian Bureau of Statistics, Zagreb, 2021.
- [3] "S jednom kartom autobusom i vlakom," Autotrolej KD, 30 08 2019. [Online]. Available: <https://www.autotrolej.hr/novosti-i-obavijesti/zbog-nedovoljnog-broja-vozaca-na-trzistu-rada-autotrolej-prisiljen-korigirat-voznici-red/>. [Accessed 29 02 2024].
- [4] "Potpisivanje sporazuma o integriranom prijevozu putnika na riječkom području," The City of Rijeka, 11 06 2018. [Online]. Available: <https://www.rijeka.hr/potpisivanje-sporazuma-o-integriranom-prijevozu-putnika-na-rijeckom-podrucju/> [Accessed 29 02 2024].
- [5] Zelenika, R., Metodologija i tehnologija izrade znanstvenog i stručnog djela, četvrto izdanje, Rijeka: Ekonomski fakultet Sveučilišta u Rijeci i Ekonomska fakulteta Univerze u Ljubljani, 2000/2008.
- [6] Serdar, V., "Udžbenik statistike, 10. izdanje," Školska knjiga, Zagreb, 1977.
- [7] Kostelić, H., "Mogućnosti povezivanja Rijeke i gravitirajućeg područja postojećom željezničkom prugom," *Suvremeni promet*, vol. 2010, no. 5, 2010.
- [8] "Studija mogućnosti uvođenja željeznice u JGPP u Rijeci," Željezničko projektno društvo, Zagreb, 2002.
- [9] "Studija okvirnih mogućnosti izgradnje drugog kolosijeka željezničke pruge na dionici Škrlevo - Rijeka - Šapjane, Knjiga SI, Prethodna studija izvodljivosti," Željezničko projektno društvo, Zagreb, 2014.
- [10] Kostelić, H., "Povezivanje istočnog dijela Primorsko-goranske županije novim prijevoznim sustavom javnog gradskog i prigradskog putničkog prijevoza," *Željeznice 21*, vol. 2018, no. 3, pp. 27-43, 2018.
- [11] "Glavni plan razvoja prometnog sustava funkcionalne regije Sjeverni Jadran," Primorsko-Goranska County, Rijeka, 2018.
- [12] "Transport Development Strategy of the Republic of Croatia (2017 – 2030)," Ministry of sea, transport and infrastructure, Zagreb, 2017.
- [13] Vilke, S., "Reconstruction of the railway transport system with the aim of developing the port of Rijeka - Construction of a new Rijeka - Zagreb level line," *Željeznice 21*, vol. 3/2020, pp. 7-15, 2021.
- [14] Desselbrunner, D., "Plan izgradnje ravničarske pruge Zagreb – Rijeka sa baznim tunelom ispod planine Risnjak," *Zbornik radova sa savjetovanja „Značenje Riječkog pravca kao veze Jadrana s unutrašnjošću Jugoslavije i Evrope*, 1984.
- [15] Horvat, Z., Parna vuča u Hrvatskoj 1860.-1988., Zagreb: HŽ Hrvatske željeznice, 2005.
- [16] Valentić, M., Čoralić, L., Povijest Hrvata: Druga knjiga – Od kraja 15. st. do kraja Prvoga svjetskoga rata, Zagreb: Školska knjiga, 2005.
- [17] Szavits-Nossan, S., Karlovačko-riječka željeznica 1873-1923.: prilog historijatu naših željeznica, Zagreb: Zaklada tiskare Narodnih novina, 1925.
- [18] Prikril, B., 110 godina riječke željeznice, Rijeka: Fakultet za pomorstvo i saobraćaj, 1983.
- [19] Orbanić, J., Istarske željeznice, Zagreb: HŽ Hrvatske željeznice, 1996.
- [20] Network Statement 2025, Zagreb: HŽ Infrastructure, 2024.

- [21] Božićević, J., "Prometna valorizacija Hrvatske," Znanstveni savjet za promet HAZU, Zagreb, 1992.
- [22] Božićević, J., "Razvitak hrvatskog gospodarstva sa stajališta razvitka prometa," *Ekonomski pregled*, Vols. 7-8, pp. 753-773, 2001.
- [23] Premec, B., "HŽ Infrastructure - HŽ Infrastruktura," N/A N/A 2022. [Online]. Available: https://www.hzinfra.hr/wp-content/uploads/2022/07/HZ_Railmap_2022__WEB.pdf. [Accessed 29 February 2024].
- [24] Vozni red 2022./2023., Timetable 2022/2023, third iteration, Zagreb: HŽ Passenger Transport, 2023.
- [25] "Statistika za 2015.," HŽ Putnički prijevoz, Zagreb, 2016.
- [26] "Statistika za 2016.," HŽ Putnički prijevoz, Zagreb, 2017.
- [27] "Statistika za 2017.," HŽ Putnički prijevoz, Zagreb, 2018.
- [28] "Statistika za 2018.," HŽ Putnički prijevoz, Zagreb, 2019.
- [29] "Statistika za 2019.," HŽ Putnički prijevoz, Zagreb, 2020.
- [30] "Statistika za 2020.," HŽ Putnički prijevoz, Zagreb, 2021.
- [31] "Statistika za 2021.," HŽ Putnički prijevoz, Zagreb, 2022.
- [32] "Statistika za 2022.," HŽ Putnički prijevoz, Zagreb, 2023.
- [33] Farhud D. D., Azari M., Mehrabi A., "The History of Corona Virus: From Neanderthals to the Present Time: A Brief Review," *Iran J Public Health*, vol. 51, no. 3, pp. 531-534, 2022.
- [34] "Regio Jet trains carried over 60.000 passengers each way on Prague - Rijeka route," Total Croatia, 26 09 2020. [Online]. Available: <https://total-croatia-news.com/news/travel/prague-rijeka-route/>. [Accessed 01 03 2024].
- [35] "KD Autotrolej d.o.o., Izvještaj o poslovanju za 2015. godinu," Grad Rijeka, Rijeka, 2016.
- [36] "KD Autotrolej d.o.o., Izvještaj o poslovanju za 2016. godinu," Grad Rijeka, Rijeka, 2017.
- [37] "KD Autotrolej d.o.o., Izvještaj o poslovanju za 2018. godinu," Grad Rijeka, Rijeka, 2019.
- [38] "KD Autotrolej d.o.o., Izvještaj o poslovanju za 2019. godinu," Grad Rijeka, Rijeka, 2020.
- [39] "KD Autotrolej d.o.o., Izvještaj o poslovanju za 2019. godinu," Grad Rijeka, Rijeka, 2020.
- [40] "KD Autotrolej d.o.o., Izvještaj o poslovanju za 2020. godinu," Grad Rijeka, Rijeka, 2021.
- [41] "KD Autotrolej d.o.o., Izvještaj o poslovanju za 2021. godinu," Grad Rijeka, Rijeka, 2022.
- [42] "KD Autotrolej d.o.o., Izvještaj o poslovanju za 2022. godinu," Grad Rijeka, Rijeka, 2023.
- [43] "Brojanje prometa na cestama Republike Hrvatske godine 2022.," Hrvatske Ceste, Zagreb, 2023.
- [44] "Brojanje promet u užem centru grada Rijeke za mjesec siječanj 2023.," RijekaPlus, Rijeka, 2023.

- [45] "Azienda Napoletana Mobilita S.p.A.," [Online]. Available: <https://www.anm.it>. [Accessed 30 09 2024].
- [46] Tzieropoulos, P., Emery, D., Tron, D., "How regular is a regular-interval timetable?," *WIT Transactions on The Built Environment*, vol. 114, pp. 283-294, 2010.
- [47] Hesse, W., "Deutschland-Takt und BMVI-Zielfahrpläne: Chancen, Defizite und Lösungsvorschläge," *Eisenbahn-Revue International 2019*, vol. 7/2019, pp. 386-389, 2019.
- [48] "Master plan for integrated transport," Varaždin County, Varaždin, 2017.
- [49] Geißler, A., "Deliverable D5.1 Strategic Recommendations to Decision Makers in Politics. USEMobility consortium, leader Allianz pro Schiene," Allianz pro Schiene, Berlin, 2012.
- [50] Vuchic, V., *Urban Transit Operations, planning and economics*, Hoboken, New Jersey: Wiley & Sons, 2005.
- [51] Vuchic, V., *Urban Transit Systems and Technology*, 1st ed., Hoboken, New Jersey: Wiley & Sons, 2007.
- [52] Allard, J., *The design of public transport maps, Graphic elements and design operations in the representation of urban navigation systems, PhD dissertation*, Milan: Politecnico di Milano, 2009.
- [53] Walker, S. and Barratt, M., "An introduction to Information Design. Design Council.," 2007. [Online]. Available: <https://www.gdrc.org/info-design/XRM.pdf>. [Accessed 29 02 2024].
- [54] Balcombe, R.J., and Vance, C.E., "Information for Bus Passengers: A Study of Needs and Priorities. Transportation Research Laboratory – Report 330," Funded by the Department of the Environment, Transport, and the Regions., United Kingdom, 1998.
- [55] Avelar, S., & Hurni, L., "On the Design of Schematic Transport Maps," *Cartographica: The International Journal for Geographic Information and Geovisualization*, vol. 41, no. 3, p. N/A, 2006.
- [56] Ovenden, M., *Metro Maps of the World*, St Leonards On Sea: Capital Transport Publishing, 2003.
- [57] "Riječki željeznici prometni sustav: Analiza postojećeg stanja riječkog željezničkog prometnog sustava i razvojne mogućnosti do 2040. godine," Željezničko projektno društvo, Zagreb, 2009.
- [58] "Tramvaji," Istarska enciklopedija (2005), mrežno izdanje, 2024. [Online]. Available: <https://istra.lzmk.hr/clanak/tramvaj>. [Accessed 29 02 2024].
- [59] "Cordis, European Commission, Final Report Summary - USEMOBILITY (Understanding social behaviour for eco-friendly multimodal mobility)," European Commission, 14 08 2013. [Online]. Available: <https://cordis.europa.eu/project/id/265392/reporting>. [Accessed 29 02 2024].
- [60] Badanjak, D., Bogović, B., Jenić, V., *Organizacija željezničkog prometa*, Zagreb: Fakultet prometnih znanosti, 2006.
- [61] "The Context of Public Transport in Europe, Public Transport EGUM Subgroup – Introductory Report," European Commission, Brussels, Luxembourg City, 2022.

Sažetak

PRIJEDLOG RAZVOJA MREŽE I ORGANIZACIJE GRADSKO-PRIGRADSKOG PRIJEVOZA ŽELJEZNICOM U METROPOLITANSKOJ REGIJI GRADA RIJEKE KAO ALATA ZA ODRŽIVU POVEZANOST I ODRŽIVI GOSPODARSKI I PROSTORNI RAZVOJ

Ekonomski i urbani razvoj Rijeke i njezine prigradske regije kroz povijest u velikoj je mjeri definiran željezničkom infrastrukturom. Tradicija željezničkog sustava, koja ove godine slavi 150 godina, ostavila je neizbrisiv trag na urbano tkivo Rijeke. Glavni cilj ovoga rada bio je postaviti konceptualni dizajn za razvoj prigradske putničke željezničke usluge u širem urbanom i prigradskom području Rijeke, jer bi takav sustav mogao pružiti kvalitetnu prostornu i vremensku pokrivenost. Nadalje, rad ispituje povezanost takvog sustava s daljnjim gospodarskim, prostornim, demografskim i održivim razvojem grada. Istovremeno bi sustav, čiji se koncept dizajna razvija u ovom radu, trebao biti integriran sam u sebe kako bi ponudio najveću vremensku i prostornu pokrivenost javnog prijevoza te potaknuo implementaciju jasnog i ujednačenog standarda na cijelo područje usluge. Također, rad razrađuje razvoj cijelog integriranog putničkog prijevoznog sustava. Prigradski putnički željeznički sustav prikazan je i shematskim prikazom mreže usluge, koja je usmjerena korisnicima. To uključuje ideje za trenutne željezničke linije koje se koriste za putnički promet, zajedno s postojećim teretnim linijama na području Rijeke. Osim toga, razrađen je konceptualni dizajn integriranog taktnog voznog reda za prigradski željeznički sustav i cijeli budući integrirani putnički sustav. Iako je napisano mnogo radova na temu prigradske putničke željeznice u Rijeci i njezinoj regiji, većina njih usredotočila se samo na infrastrukturu. Ovaj rad ima inovativan pristup i pokriva temu organizacije sustava, što podrazumijeva implementaciju visokokvalitetnog standarda javnog prijevoza, koji bi mogao postati temelj za standarde infrastrukture. Predloženi pristup trebao bi podržati daljnji ekonomski i prostorni razvoj Rijeke.

Ključne riječi: *gradsko-prigradska željeznica, integrirani taktni vozni red, integrirani prijevoz putnika, javni prijevoz, mreža linija*

RAZVOJ TURIZMA, ŽELJEZNICE I VODOOPSKRBE U OPATIJI

Renata Radan, Gimnazija Andrije Mohorovičića Rijeka

e-mail: radanrenata@gmail.com

Josip Rubinić, GEO – 5 d.o.o., Rovinj - Rovigno

e-mail: rubinic.josip@gmail.com

Pregledni rad

UDK: 656.2(497.561Opatija)
338.48(497.561Opatija)
628.1(497.561Opatija)

Sažetak

Razvoj Opatije kao turističkog naselja započeo je u drugoj polovici 19. stoljeća, zahvaljujući kapitalu Društva južnih željeznica. Prugom do Matulja počelo se prometovati 1873. godine, što je bilo ključno za dolazak turista u Opatiju. Već iduće, 1874. godine, otvoren je prvi hotel, Quarnero, koji je ujedno bio i prvi objekt na Opatijskom primorju koji je dobio pitku vodu iz vodoopskrbnog sustava koji je 1884. godine izgradilo Društvo južnih željeznica. U suvremenom razdoblju turisti u Opatiju uglavnom više ne dolaze vlakom, ali značaj turizma je i dalje izuzetno veliki, a time i potreba za vodoopskrbom. U radu je analiziran razvoj vodoopskrbnog sustava i potrošnja vode opatijskoga područja. Dobiiveni rezultati prikazuju modernizaciju vodoopskrbe te povećanu potrošnju vode turista. Odnos prosječne dnevne potrošnje po turistu (524 litre po danu) i prosječne potrošnje lokalnoga stanovništva (246 litara po danu) pokazuje 2,1 puta veću potrošnju turista, slično kao i u drugim državama svijeta. Isto tako, uočljiv je trend opadanja godišnje i sezonske potrošnje vode po hotelima, uvjetovan racionalizacijom hotelskog poslovanja.

Ključne riječi: *Opatijsko primorje, željeznička pruga, vodoopskrba, turizam*

Uvod¹

Područje Opatijskoga primorja jedno je od prepoznatljivih turističkih područja turističke regije europskoga Sredozemlja, koje je već polovinom 19. stoljeća prepoznato kao turističko odredište. Od tada - zahvaljujući prvotno stranim ulaganjima i interesima - do danas postoji kontinuitet razvoja turizma. Danas je Opatijsko primorje primjer zrele turističke destinacije,² odnosno tradicionalne turističke destinacije koja je u procesu revitalizacije turističkog proizvoda.³ Turizam, koji ima i vodeću ulogu u gospodarskom razvoju promatranog prostora, ima naglašen sezonski karakter, koji se nastoji umanjiti razvojem aktivnosti vezanih uz turizam tijekom cijele godine. Glavnina noćenja ostvaruje se tijekom razdoblja lipanj - rujan, najviše u privatnom smještaju, potom u hotelima, a najmanje noćenja ostvaruju kampovi.⁴

Do razvoja turizma u Opatiji dolazi prvenstveno zbog njezine dobre prometne povezanosti s emitivnim zaleđem krajem 19. stoljeća. Najveći značaj za razvoj turizma imala je željeznica, koja u lipnju 1873. stiže iz Pivke do Matulja, a u listopadu iste godine iz smjera Karlovac - Rijeka. Na taj je način Opatija bila povezana s Bečom, Budimpeštom, Trstom, Ljubljanom i Zagrebom te postaje privlačno, ujedno i lako dostupno, turističko odredište Austro-Ugarske Monarhije. Za Opatiju to je značilo razvoj tada nove gospodarske djelatnosti - turizma.⁵ Kolodvor u Matuljima s Opatijom su u početku povezivale poštanske kočije, od 1896. godine omnibusi, a od 1908. do 1933. godine električni tramvaj, koji je prometovao do Lovrana.⁶ Dolazak željeznice utjecao je na demografsku i fizionomsku transformaciju prostora. Tako se u Izvješću o stanju na prostoru općine Matulji od 2004. - 2020. godine navodi kako su naselja uz prugu u razdoblju od 1857. do 1931. porasla s 22% stanovnika ukupne populacije na 38%, a u razdoblju od 1948. do 2011. godine s 38% na 59% stanovnika ukupne populacije.

Geografski položaj Opatijskoga primorja određen je dodirom triju velikih regionalnih cjelina: alpskoga prostora na sjeverozapadu, panonskoga prostora na sjeveroistoku i dinarskoga prostora na jugu i jugoistoku. Povoljna

1 Zahvaljujemo *Liburnijskim vodama d.o.o.* na ustupljenim podacima i susretljivosti.

2 Sanda ČORAK, „Modification of the Tourism Area Life Cycle Model for (Re)inventing a Destination: The Case of the Opatija Riviera, Croatia”, *The Tourism Area Life Cycle*, Vol. 1.: Applications and Modifications (ed. BUTLER, R. W.), Channel View Publications, Clevedon, 2006, str. 271-286. Renata GRBAC ŽIKOVIĆ i Velvet NELSON, „Coastal tourism resort development and challenges: a comparative study of Galveston, Texas USA and Opatija, Croatia, u *Tourism in South and Eastern Europe 2013* (ur. Sandra JANKOVIĆ i Dora Smolčić Jurdana), Opatija, Sveučilište u Rijeci, 2013., str. 145-158.

3 Vesna MIKAČIĆ, „Konceptija turističke destinacije“, u: *III. Hrvatski geografski kongres: zbornik radova* (ur. Aleksandar TOSKIĆ), Zagreb, Hrvatsko geografsko društvo, str. 376-383.

4 Strategija razvoja turizma Republike Hrvatske, 2020., Vlada RH, Zagreb, 2013.: <https://mint.gov.hr/UserDocsImages/arhiva/130426-Strategija-turizam-2020.pdf> (pristupljeno 26. 3. 2024.). Turistička zajednica Kvarnera i Institut za turizam (TZ Kvarner i IZTZG), 2008.: *Kvarner - Strateški marketinški plan, Subregionalni plan Opatijska rivijera*, Zagreb.

5 Mirjana KOS i Miljenko LAPAINE, „On Winged Wheels to the Opatija Riviera“, *Cartography and geoinformation*, Vol. 17, No. 30, 2018, str. 4.

6 HŽ INFRASTRUKTURA, <https://muzej.hzinfra.hr/?cat=7&paged=2> (pristupljeno 25. 3. 2024.).

klimatska obilježja u odnosu na ostala područja u nekadašnjoj Austro-Ugarskoj Monarhiji i dostatne količine vode također su bili značajan preduvjet za početak turističkog razvoja Opatijskoga primorja. No, vremenom su potrebe za vodom porasle u tolikoj mjeri da ih vlastita izvorišta nisu mogla zadovoljiti, pogotovo tijekom ljetne sezone. Stoga je vodoopskrbni sustav Opatijskoga područja 1936. godine povezan s vodoopskrbnim sustavom Rijeke. Komunalno društvo *Liburnijske vode d.o.o.* osigurava vodoopskrbu Opatijskoga primorja. Potrebe premašuju zahvaćene količine voda s vlastitih izvorišta na Učki te se voda kupuje iz susjednih vodoopskrbnih sustava, Rijeke i Ilirske Bistrice.⁷ Vremenom su se, osim ukupnih potreba za vodom, mijenjali i ostali elementi potrošnje vode u turizmu, što je ponajviše vezano uz tipologiju smještajnih kapaciteta i uz njih vezane sadržaje.⁸

Iako bitno utječe na razvoj turizma na nekom području, problematika potrošnje vode u turizmu u Hrvatskoj u domaćoj literaturi nije dovoljno zastupljena. Postoje radovi koji se dijelom dotiču te problematike,⁹ a za prostor Opatijskoga primorja potrošnjom vode u turizmu najdetaljnije se u prethodnim istraživanjima bavi autorica Radan (Grbac).¹⁰

Cilj rada je istražiti povezanost potrošnje vode i razvoja turizma na području Grada Opatije. Analizirana je potrošnja vode stanovništva, kućanstava i gospodarstva, u kojemu prevladava turizam, i to za dva razdoblja - recentno razdoblje od 2018. do 2022., kao i za razdoblje od 2004. do 2013., da bi se pokušali utvrditi trendovi te specifičnosti potrošnje vode u hotelskom turizmu.

Prethodna istraživanja i metodologija

Turizam ima veliki utjecaj na iskorištavanje resursa (uključujući i vodu), zagađivanje okoliša i stvaranje otpada. Voda je izdvojena kao jedan od najugroženijih, jer je turizam izravno ovisan o njoj kao o resursu, ali je i važan

7 Melinda KOSTELAC (ur.), *Od Kalre do UPOV-a, Od izvora do pročišćivača, Povijest vodoopskrbe i odvodnje Liburnije od 1884. do danas*, Opatija, Komunalac d.o.o., 2013.

8 Renata GRBAC, „Čimbenici potrošnje vode u hotelskim kapacitetima Opatijskoga primorja“, doktorska disertacija, Prirodoslovno - matematički fakultet Sveučilišta u Zagrebu, 2019.

9 Nina LONČAR, „Analiza prostora i stanja okoliša otoka Murtera primjenom modela DPSIR/ The application of DPSIR model in analyzing the space and environmental state on Murter Island“, *Geoadria*, vol. 15, br. 1, 2010., str. 49-80; Stanko GEIĆ, Jakša GEIĆ, Nada MARŠIĆ, „Iskustva turističkih regija Mediterana i svijeta u segmentu upravljanja morskim i kopnenim vodenim resursima“, *Naše more : znanstveni časopis za more i pomorstvo*, vol. 58, br. 3-4, 2011., str. 148-161; Nikola VOJNOVIĆ, „Indikatori održivog turizma na primjeru unutrašnje Istre“, doktorska disertacija, Prirodoslovno-matematički fakultet Sveučilišta u Zagrebu, 2012; Nikola VOJNOVIĆ, „Primjena odabranih abiotičko-ekoloških indikatora ekološki održivog turizma na primjeru unutrašnje Istre“, *Geoadria*, vol. 18, br. 1, 2013., str. 41-69; Nikola VOJNOVIĆ, *Održivi turizam unutrašnje Istre*, Pula, Sveučilište Jurja Dobrile u Puli, 2016., str. 1-223; Hrvoje GROFELNIK, „Ekološki aspekt održivog razvoja turizma na otocima Cresu i Lošinj“, doktorska disertacija, Sveučilište u Zagrebu, 2011; Hrvoje GROFELNIK, „Lokalni plavi vodni otisak turizma na otocima Cresu i Lošinj“, *Hrvatski geografski glasnik*, vol. 79, br. 2, 2017., str. 27-50; Rade KNEŽEVIĆ i Renata GRBAC ZIKOVIĆ, „Informativne karakteristike potrošnje vode u hotelima na području Rijeke“, *Informatologija*, vol. 45, br. 2, 2012., str. 121-131.

10 Renata GRBAC, „Čimbenici potrošnje vode u hotelskim kapacitetima Opatijskoga primorja“, str. 1-221.

čimbenik njezine potrošnje. Usklađivanje potrošnje vode turista i razvoja turizma ključno je za daljnji razvoj u skladu s ekonomskom i ekološkom održivošću prostora.¹¹ Većina istraživanja potrošnju vode promatra kroz ekonomske aspekte (cijena, gospodarenje vodom), aspekte ekološkog i vodnog otiska te ukupne potrošnje vode u turizmu.¹² Važnost potrošnje vode u turizmu, osobito na Sredozemlju, dolazi do izražaja ljeti. Tada je na tom prostoru istovremeno mala količina padalina i velik broj ljudi, pa turizam uzrokuje znatan pritisak na vodne resurse, koji su u to doba i najmanje raspoloživi. Da turisti prosječno troše mnogo više vode od ostalih korisnika prostora, pokazali su u istraživanjima Gössling,¹³ De Stefano,¹⁴ Kotios i dr.,¹⁵ *MEDSTAT II* EUROSTAT,¹⁶ Becken,¹⁷

11 Angela HOF-Thomas SCHMITT, „Urban and tourist land use patterns and water consumption: evidence from Mallorca, Balearic islands“, *Land Use Policy*, Vol. 28, No. 4, 2011, str. 792-804; Enrique NAVARRO JURADO et al., „Carrying capacity assessment for tourist destinations. Methodology for the creation of synthetic indicators applied in a coastal area“, *Tourism Management*, Vol. 33, No. 6, 2011, str. 1337-1346.

12 *Blue Plan for the Global Water Partnership/Medtac*, 2000; *Blue Plan for the Global Water Partnership/Medtac: Mediterranean Vision on water, population and the environment for the 21st Century*, Blue Plan, 2000, https://www.uicnmed.org/web2007/CDCambio_climatico/contenido/G/PDF/CC_g8.pdf, (pristupljeno 25. 3. 2024.);

Klaudia SCHACHTSCHNEIDER, „Water Demand Management and tourism in arid countries-lessons learnt from Namibia“, u: *2nd WARFSA/WaterNet Symposium: Integrated Water Resources Management: Theory, Practice, Cases* (ur. L. JONKER,), Cape Town, 2001., 345-354; Anke KIRCH, „Impact of Tourism and Urbanization on Water Supply and Water Quality in Manali, Northern India“, *Canadian Water Resources Journal/Revue canadienne des ressources hydriques*, Vol. 27, No. 4, 2002, str. 383-400; Celso GARCIA-Jaume SERVERA, „Impacts of tourism development on water demand and beach degradation on the island of Mallorca (Spain)“, *Geografiska Annaler: Series A, Physical Geography*, vol. 85, No. 3-4, 2003, str. 287-300; Joe KELLY - Peter WILLIAMS, „Tourism destination water management strategies: An eco-efficiency modelling approach“, *Leisure/Loisir*, vol. 31, No. 2, 2007, str. 427-452;

Angelos KOTIOS et al., „The impact of tourism on water demand and wetlands: searching for a sustainable coexistence“, *Discussion Paper Series*, Vol. 15, 2009, str. 71-88; *MEDSTAT II: 'Water and Tourism' pilot study*, EUROSTAT, 2009, <http://ec.europa.eu/eurostat/documents/3888793/5844489/KS-78-09-699-EN.PDF/04c900a4-6243-42e0-969f-fc04f184a8b6> (pristupljeno 25.3.2024.); Richard TAPPER et al., *The impact of the tourism industry on freshwater resources in countries in the Caribbean, Mediterranean, North Africa and other regions*, Report to the Travel Foundation, 2011. <https://www.responsibletravel.org/wp-content/uploads/sites/213/2021/03/grenada-fresh-water-tourism-fact-sheet-4.pdf>;

Stroma COLE, „A political ecology of water equity and tourism. A case study from Bali“, *Annals of Tourism Research*, Vol. 39, No. 2, 2012, str. 1221-1241; Stefan GÖSSLING, *Tourism and water: Interrelationships and management*, *Global Water Forum*, <https://www.globalwaterforum.org/2013/07/16/tourism-and-water-interrelationships-and-management/>; Maria RAZUMOVA, Javier LOZANO IBÁÑEZ, Javier REY-MAQUIEIRA Palmer, „Drivers of environmental innovation in Majorcan hotels“, *Journal of Sustainable Tourism*, Vol. 23, No. 10, 2015, str. 1529-1549; Alvaro MOROTE, David SAURÍ, Maria HERNÁNDEZ, „Residential Tourism, Swimming Pools, and Water Demand in the Western Mediterranean“, *The Professional Geographer*, Vol. 69, No. 1, 2016, str. 1-11.

13 Stefan GÖSSLING, „The consequences of tourism for sustainable water use on a tropical island: Zanzibar, Tanzania“, *Journal of environmental management*, Vol. 61, No. 2, 2001, str. 179-191.

14 Lucia DE STEFANO, *Freshwater and Tourism in the Mediterranean*, Rome, WWF Mediterranean programme, 2004, str. 1-35.

15 KOTIOS, „The impact of tourism on water demand and wetlands: searching for a sustainable coexistence“, str. 71-88.

16 *MEDSTAT II: 'Water and Tourism' pilot study*, EUROSTAT, 2009, str. 1-44.

17 Susanne BECKEN, „Water equity - Contrasting tourism water use with that of the local community“, *Water Resources and Industry*, Vol. 7-8, 2014, str. 9-22.

Hadjikakou i dr.¹⁸ Prema EUROSTAT-u,¹⁹ procijenjena dnevna potrošnja vode po turistu iznosi 300 litara, a po stanovniku svega 160 litara. U hotelskom smještaju se u odnosu na ostale komercijalne smještajne kapacitete troši najviše vode.²⁰

U istraživanju su korištene metode analize sekundarne literature, kao i osnovne obrade statističkih podataka vezanih uz potrošnju vode stanovništva i turističke privrede na analiziranom prostoru. Kao referentni statistički pokazatelji izdvojeni su podaci o ukupnoj i prosječnoj godišnjoj potrošnji vode gospodarstva (turizma) i stanovništva, prosječnoj dnevnoj potrošnji vode po turistu, kao i vrijednosti prosječne dnevne potrošnje vode po turistu u turističkoj sezoni.

Razvoj turizma, željeznice i vodoopskrbe u Opatiji

Razvoj turizma Opatijskoga primorja započeo je u Austro-Ugarskoj Monarhiji izgradnjom prometnice iz Rijeke prema Voloskom (1838.) i ulaganjem kapitala *Južnih željeznica*. Godine 1844. sagrađen je i najstariji turistički objekt na hrvatskoj obali Jadrana - *Villa Angiolina*, danas *Hrvatski muzej turizma*. Prva moderna usmjerenja razvoja zdravstvenog i lječilišnog turizma u Opatiji datiraju s kraja 19. stoljeća. Autori tih projekata bili su austrijski liječnici i činovnici, koji su boravili na Opatijskom primorju tijekom izgradnje željezničkih pruga Beč - Zidani Most - Zagreb - Karlovac - Rijeka te Beč - Ljubljana - Pivka - Matulji - Rijeka, koje su Opatiju 1873. godine povezale s ostatkom Monarhije. Oni su prepoznali potencijal Opatije kao lokacije za zdravstveni i lječilišni turizam. Među prioritetima u spomenutim aktivnostima ističe se važnost opskrbe lječilišta čistom vodom te je Opatija, zahvaljujući prvenstveno austrijskom kapitalu, 1884. godine spojena na prvi vodovod, *Klara*. Krajem istoga stoljeća Opatija je, zahvaljujući razvoju infrastrukture, Carskim ukazom u ožujku 1889. godine proglašena klimatskim zdravstvenim lječilištem i bila je drugo najveće lječilište toga tipa u Austro-Ugarskoj, odmah nakon Karlovih Vara. Godine 1912. četvrtina svih turista na istočnom Jadranu odnosila se na područje Opatije.²¹

18 Michalis HADJIKAKOU et al., „A comprehensive framework for comparing water use intensity across different tourist types“, *Journal of Sustainable Tourism*, Vol. 23, No. 10, 2015, str. 1445-1467.

19 MEDSTAT II: *Water and Tourism* pilot study, EUROSTAT, 2009, str. 1-44.

20 GÖSSLING, „The consequences of tourism for sustainable water use on a tropical island: Zanzibar, Tanzania“, str. 179-191. Ibid, 71-88; KOTIOS, „The impact of tourism on water demand and wetlands: searching for a sustainable coexistence“, str. 71-88; MEDSTAT II: *Water and Tourism* pilot study, EUROSTAT, 2009, str. 1-44; Bartolome DEYA TORTELLA-Dolores TIRADO, „Hotel water consumption at a seasonal mass tourist destination. The case of the island of Mallorca“, *Journal of environmental management*, Vol. 92, 2011, str. 2568-2579; Stefan GÖSSLING et al., „Tourism and water use: Supply, demand, and security. An international review“, *Tourism management*, Vol. 33, 2012, str. 1-15; Olga ORYNIYCZ-Karol TUCKI, „Total Productive Maintenance Approach to an Increase of the Energy Efficiency of a Hotel Facility and Mitigation of Water Consumption“, *Energies*, Vol. 14, 2021, str. 1706.

21 Amir MUZUR, „Talasoterapija u Opatiji: Stoljeće i pol tradicije i pola stoljeća institucije“, *Acta Medico-Historica Adriatica*, Vol. 4, No. 1, 2006, str. 9-12; Aleš FISCHINGER, Duša FISCHINGER, Janez FISCHINGER, „Health Resort Opatija and its Headmaster Professor Julius Glax (1846 - 1922)“, *Acta medico-historica Adriatica*, Vol. 5, No. 1, 2007, str. 43-54.

Između Matulja i Opatije prvih desetljeća vozile su poštanske kočije, a od 1896. i omnibusi.²² Od 1900. godine razmišljalo se o izgradnji električne željeznice od Matulja, preko Voloskog i Opatije, do Lovrana. Godine 1906. izdana je koncesija na 12 km pruge koju je financirala Bečka kreditna banka, a čiji je graditelj bio Jakob Müntz. Pruga je počela prometovati 1908. godine. Željeznicu 1933. zamjenjuje autobusni promet. Iako je željeznički promet izgubio na značaju u dovođenju turista u Opatiju, pruga se i dalje razvijala, pa je tako elektrovozna podstanica Matulji izgrađena 1935./36. godine.

Nakon početnog razvoja i gradnje prvih hotela, daljnji nagli razvoj naselja, zahvaljujući dobroj prometnoj povezanosti, uključivao je izgradnju infrastrukture te je Opatija do početka Prvog svjetskog rata brojala oko 140 turističkih objekata. Nakon pada turističkih aktivnosti tijekom talijanske uprave (1920. - 1943.), Opatija ponovno bilježi turistički uzlet za vrijeme SFRJ (ali više u smjeru razvoja tzv. masovnog kupališnog turizma), što je rezultiralo znatno povećanim potrebama za vodom. Novi pad turističke djelatnosti uslijedio je u vrijeme Domovinskog rata (1991. - 1995.), s posljedicama koje su se osjećale više godina i nakon toga razdoblja.²³

Prvi vodoopskrbni sustav na opatijskom području, *Klara*, sagrađen je 1884. godine zbog potreba turizma. Prvi objekt na Opatijskom primorju koji je dobio pitku vodu bio je hotel *Quarnero* (*Kvarner*), a godinu dana nakon njega na vodoopskrbni sustav spojen je današnji hotel *Imperial*, još nekoliko vila u okolici i opatijska luka. Izvor *Klara* otkupilo je i kaptiralo *Društvo južnih željeznica*. Prvi vodovod, u dužini oko 7 - 8 km, bio je dovršen 1887. godine. Dalje se vodoopskrbni sustav širio u skladu s novim potrebama prostora, koji se intenzivno gospodarski razvijao i urbanizirao (do početka 20. stoljeća na području Opatije izgrađeno je preko 200 vila i pansiona). Opatijski izvori *Klara*, *Dražica* i *Vrutki* nisu mogli zadovoljiti rastuće potrebe turizma i lokalnog stanovništva za vodom. Stoga je *Društvo južnih željeznica* počelo iskorištavati izvorišta na Učki, a novi su izvori spojeni na sustav vodoopskrbe u razdoblju od 1898. do 1945. godine. Tako je u vremenu od 1896. do 1898. godine izgrađen vodovod, za čije su potrebe kaptirana tri izvora Rečine i izgrađena sabirna komora na Opriću. S tih izvora voda se gravitacijski dopremala do Lovrana i Opatije. Nakon 1912. godine vodovod je preimenovan u *Vodovod Montemaggiore* te za vodoopskrbu, uz Rečinu, koristi i izvore Mala Učka i Vela Učka. Vodoopskrba je bila organizirana na način da se voda iz vodospreme, volumena 25 m³ na koti 915 m n.m., gravitacijskim cjevovodom spuštala do vodospreme na Opriću te dalje uz pomoć prekidnih komora do Lovrana i Opatije.²⁴

Vodovod Montemaggiore 1934. godine otkupljuje općinski konzorcij, u kojemu sudjeluju Opatija i Lovran. Matulji se zbog neriješene vodoopskrbe pridružuju konzorciju 1937. godine. Zbog sve većih potreba za vodom i ljetnih

22 HŽ INFRASTRUKTURA, <https://muzej.hzinfra.hr/?cat=7&paged=2> (pristupljeno 25. 3. 2024.)

23 Amir MUZUR, „Talasoterapija u Opatiji: Stoljeće i pol tradicije i pola stoljeća institucije“, str. 9-12.

24 Melinda KOSTELAC, *Povijest liburnijske vodoopskrbe i odvodnje (125 godina liburnijskog vodovoda i 105 godina odvodnje na području Liburnije)*, Opatija, Komunalac d.o.o., 2009.

suša, Opatijsko se primorje 1925. i 1927. godine suočilo s redukcijama vode. Problem se nastavio i u 1930-im godinama. Kako se talijanska vlast protezala i na Rijeku, rješenje nedostatka vode u Opatiji tijekom ljetnih sušnih mjeseci pronađeno je u povezivanju vodovodnih sustava Rijeke i Opatije. Od sredine 1930-tih godina, pa do Drugog svjetskog rata, širi se vodoopskrbna mreža (Matulji, Mošćenička Draga, Medveja). Po njegovu završetku, najprije je osnovano poduzeće *Istarski vodovod*, koje je djelovalo u razdoblju od 1945. do 1956. godine s ciljem proširenja vodoopskrbne mreže. Potom je 1956. godine osnovano poduzeće *Vodovod Opatija*. Prva veća poslijeratna rekonstrukcija omogućila je dovođenje vode iz Rijeke do Mošćeničke Drage cjevovodom maksimalnog kapaciteta od 120 l/s. Zbog razvoja masovnog turizma, nakon Drugog svjetskog rata rješenje se ponovno pronašlo u izgradnji potrebne dodatne infrastrukture za bolje povezivanje s vodoopskrbnim sustavom Rijeke, što je započeto 1959. godine te se dotok vode iz Rijeke povećava u tri faze: 1970. - 1975. (150 l/s), 1985. (260 l/s) i 2000. (440 l/s).²⁵ Tijekom 1980-ih na opatijski vodoopskrbni sustav priključen je i najznačajniji izvor, Tunel Učka, koji je samo dijelom smanjio ovisnost Opatijskoga primorja o vodi drugih sustava.

Vodoopskrbni sustav kojim upravljaju *Liburnijske vode d.o.o.* (od 2014. posluju pod navedenim imenom) opskrbljuje se vodom na tri načina: koristeći vlastite izvore na Učki - Sredić, Tunel Učka, Mala Učka, Vela Učka, Rečina (24 l/s), dobavom vode iz vodoopskrbnog sustava Ilirske Bistrice u Sloveniji (Visoki Kras) (29 l/s) te riječkog vodoopskrbnog sustava iz smjera Kantride (140 - 240 l/s) i smjera Kastva (20 l/s).²⁶

Potrebe za vodom razlikovale su se tijekom etapa razvoja turizma, demografskog razvoja prostora i ovisno o promjenama politike cijena vode, koja iz domene socijalne kategorije sve više prelazi u ekonomsku. U 2014. godini potrebe za vodom na razini godišnjeg prosjeka za kućanstva na istraživanom području iznose 126 litara na dan po stanovniku, dok prosjek za ukupnu dnevnu potrošnju iznosi 206 litara na dan po stanovniku, prema prethodnim istraživanjima autorice.²⁷ U obzir treba uzeti ljetna vršna opterećenja, kada su dostupne količine vode iz vlastitih izvorišta najmanje, a broj korisnika najveći, što dodatno opterećuje vodoopskrbni sustav i nepovoljno utječe na zadovoljavanje potrebe za vodom. Slične probleme s ljetnim vršnim opterećenjima vodoopskrbnih sustava imaju i brojne druge turističke regije Sredozemlja, poput Španjolske i Grčke.²⁸

25 Ibid.

26 Ibid.

27 Renata GRBAC ŽIKOVIĆ, *Sustainability and Challenges of Water Supply System - Case Study of Residential Water Consumption in the City of Opatija*, u: *MIC 2015: Managing Sustainable Growth; Proceedings of the Joint International Conference*, (ed. Egon ŽIŽMOND et al.), Portorož, Slovenia, University of Primorska, Faculty of Management Koper, 2015., 299-313: <http://www.fm-kp.si/zalozba/ISBN/978-961-266-181-6/107.pdf> (pristupljeno 23.4.2024.)

28 Lucia DE STEFANO, *Freshwater and Tourism in the Mediterranean*, Rome, WWF Mediterranean Programme, 2024, str. 1-35 https://wwfeu.awsassets.panda.org/downloads/medpotourismreportfinal_ofnc.pdf (pristupljeno 9.7.2025.)

Suvremena ukupna potrošnja vode opatijskog stanovništva

Autorica (Grbac)²⁹ je provela vrlo detaljnu analizu potrošnje vode opatijskog područja. Prema rezultatima te analize, prosječna godišnja količina prodane vode u razdoblju od 2004. do 2013. godine iznosila je 2.216.254 m³, a u razdoblju od 2018. do 2022. godine 1.995.839 m³. S vlastitih izvorišta u razdoblju od 2004. do 2013. godine dostupno je prosječno 2.005.641 m³, odnosno prosječno dnevno po stanovniku 192 litre vode. Radi usporedbe, u sklopu predmetnog rada dodatno su analizirani i recentni podaci iz razdoblja od 2018. do 2022., prema kojima je s vlastitih izvorišta prosječno bilo dostupno 1.955.102 m³, odnosno dnevno po stanovniku 184 litre vode. U Gradu Opatiji ukupna potrošnja vode 2013. godine iznosila je 246 litara na dan po stanovniku, a na prostoru Opatijskoga primorja 205 litara na dan po stanovniku te je usporediva s potrošnjom vode zemalja EU i nacionalnim prosjekom potrošnje vode.³⁰

Godine 2022. ukupna potrošnja vode iznosila je 201 litru na dan po stanovniku, što je znatno manje u odnosu na prethodno istraživano razdoblje. Razloge tome valja tražiti u daljnjem smanjivanju gubitaka iz vodovodne mreže, racionalizaciji potrošnje zbog povećanja cijene vodnih usluga, ali i ostalim utjecajnim faktorima.

Ukoliko se promatraju količine prodane vode u razdoblju od 2004. do 2013. godine, apsolutno je riječ o smanjenju za 95.544 m³, a relativno se radi o stagnaciji, dok je tijekom razdoblja od 2018. do 2022. apsolutno zabilježen porast od 97 568 m³, a relativno se također radi o stagnaciji. Razlozi smanjenja isporučenih i prodanih količina vode u razdoblju od 2004. do 2013. godine su smanjeni gubici vode na vodoopskrbnoj mreži zbog zamjena starih cjevovoda te smanjenje količina prodane vode gospodarskim subjektima. U istraživanom razdoblju od 2018. do 2022. godine značajan pad evidentiran je u 2020. godini (1.784.427 m³), nakon čega je uslijedio značajan porast količina prodane vode. Pad prodaje zabilježen je u vrijeme pandemije COVID - 19, no promatrajući razdoblje od 2018. do 2022. u odnosu na ono od 2004. do 2013., može se uočiti da se radi o stagnaciji prodanih količina vode. Porast prodane količine vode evidentiran je između 2013. i 2018. godine, pa bi to razdoblje trebalo dodatno istražiti.

U obzir treba uzeti činjenicu da na potrošnju vode utječe i broj turista koji ljeti borave na istraživanom prostoru, a nerijetko u kućanstvima (vikendice). U EU potrošnja vode kretala se između 132 i 250 litara na dan po stanovniku, u Republici Hrvatskoj 240 litara na dan po stanovniku,³¹ a u obližnjoj Rijeci

29 Renata GRBAC, „Čimbenici potrošnje vode u hotelskim kapacitetima Opatijskoga primorja“, str. 1-221.

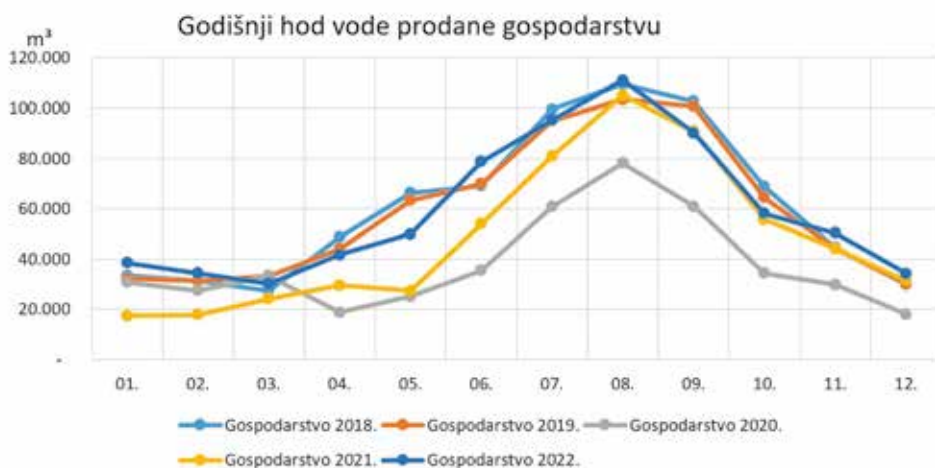
30 Na navedenu količinu ukupne potrošnje vode dnevno po stanovniku utjecala je činjenica da je u nju uključen i privatni smještaj, a vjerojatno je bilo i neregistriranih gostiju.

31 Dragutin GEREŠ, „Održivo iskorištavanje vode u Hrvatskoj i u Europi“, *Građevinar*, Vol. 54, br. 6, 2002, str. 345-353.

oko 175 litara na dan po stanovniku.³² U oba istraživana razdoblja zabilježen je porast potrošnje vode kućanstava.

Kućanstva su važan čimbenik potrošnje vode. Dvije su posljedice različite strukture kućanstava i suvremenog načina života: smanjenje broja članova koji žive u kućanstvu i porast broja kućanstava.³³ Na Opatijskom primorju broj kućanstava smanjio se s 4.732 u 2011. na 4.364 u 2021. godini, što na promatranom prostoru prati smanjenje ukupnog broja stanovnika i starenje stanovništva. Na području Grada Opatije u istraživanom razdoblju od 2018. do 2022. godine na kućanstva otpada prosječno 68% ukupne potrošnje vode te je njihova potrošnja kroz cijelo istraživano razdoblje kontinuirano veća od potrošnje gospodarstva i povećala se za 10% u odnosu na prethodno istraživano razdoblje. Razlog tome treba tražiti u iznajmljivanju privatnog smještaja.

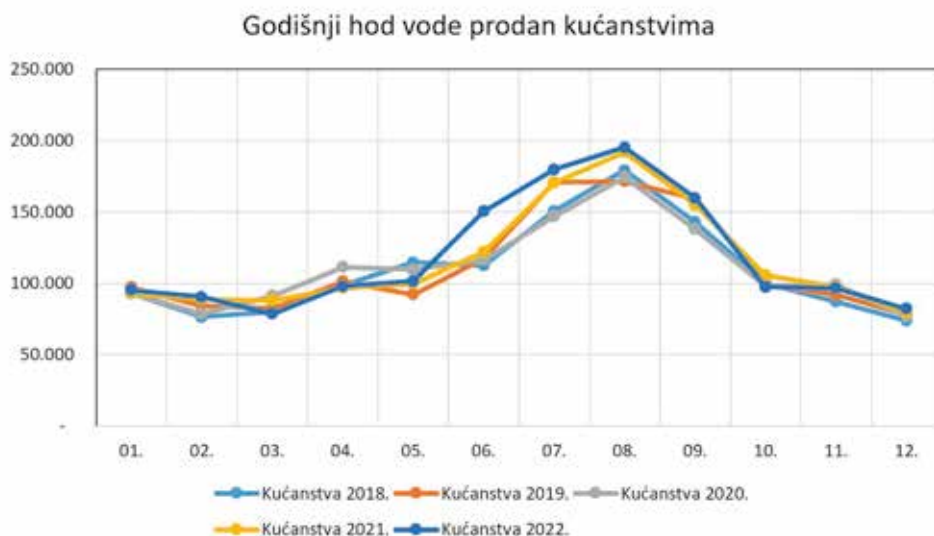
Gospodarstvo se na istraživanom području temelji na turizmu, koji ima sezonski karakter. Veća potrošnja vode je u ljetnim mjesecima (Sl. 1). Tada se prosječna potrošnja vode kućanstava, ali i gospodarstva, višestruko poveća (Sl. 1, Sl. 2).



Slika 1. Godišnji hod vode prodane gospodarstvu u vodoopskrbnom sustavu *Liburnijske vode d.o.o.* u razdoblju od 2018. do 2022. godine na prostoru Grada Opatije
Izvor: Izrada autora prema podacima dobivenim od *Liburnijskih voda d.o.o.*

³² Renata GRBAC ŽIKOVIĆ, Danijel OREŠIĆ, Ivan ČANJEVAC, „Suvremena vodoopskrba riječkog područja/Water supply system of the area of Rijeka - contemporary issues“, *Geoadria*, Vol. 14, No. 2, 2009, str. 201-220.

³³ March CORBELLA-David SAURI PUJOL, „What lies behind domestic water use? A review essay on the drivers of domestic water consumption“, *Boletín de la Asociación de Geógrafos Españoles*, Vol. 50, 2009, str. 297-314.



Slika 2. Godišnji hod vode prodane kućanstvima u vodoopskrbnom sustavu *Liburnijske vode d.o.o.* u razdoblju od 2018. do 2022. godine na prostoru Grada Opatije
Izvor: Izrada autora prema podacima dobivenim od *Liburnijskih voda d.o.o.*

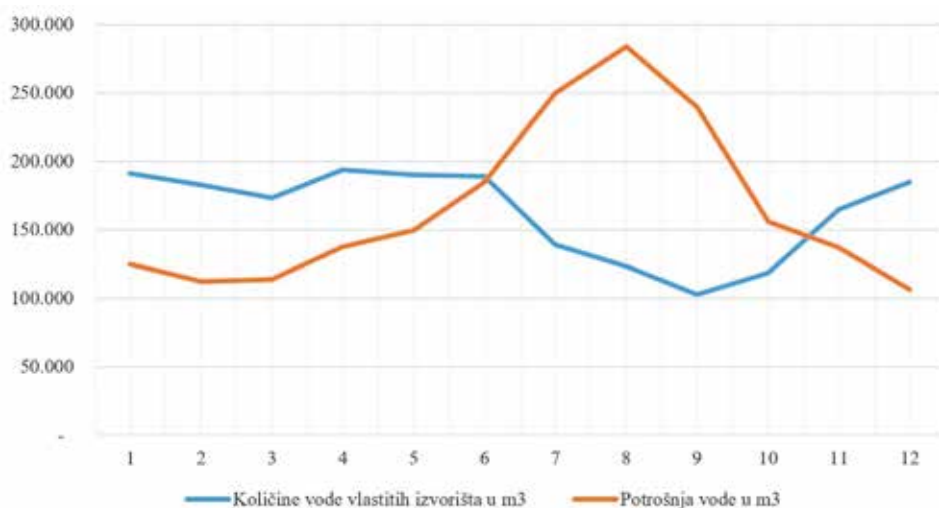
Prosječna ukupna mjesečna potrošnja vode u zimskim mjesecima (prosinac, siječanj, veljača) na području Grada Opatije u razdoblju od 2004. do 2013. iznosila je 162.677 m³ ili dnevno 178 litara po stanovniku. Tijekom istraživanog razdoblja od 2018. do 2022. godine ista je iznosila 114.438 m³ ili dnevno 119 litara po stanovniku. Tijekom ljetne sezone (lipanj, srpanj, kolovoz), prosječna ukupna potrošnja vode u Gradu Opatiji za razdoblje od 2004. do 2013. godine iznosila je 128.427 m³ ili dnevno 356 litara po stanovniku, a tijekom razdoblja od 2018. do 2022. godine 239.467 m³ ili dnevno 752 litre po stanovniku. Primjetno je da se značajan porast (86%) potrošnje vode u novijem razdoblju odnosi osobito na ljetnu sezonu.

Prema prethodnim istraživanjima autorice,³⁴ prosječna potrošnja kućanstava u ljetnoj sezoni u Gradu Opatiji iznosi 72.278 m³ ili 207 litara vode dnevno po članu kućanstva. Tijekom istraživanog razdoblja od 2018. do 2022. godine prosječna potrošnja kućanstava porasla je na 156.450 m³ ili dnevno na 491 litru vode po članu kućanstva. Iz dobivenih rezultata analiza potrošnje vode vidljivo je da stanovnici Grada Opatije prosječno troše veće količine vode u novijem istraživanom razdoblju u odnosu na prethodno. Jedan od razloga leži u tome što se zbog potreba turizma sve više okućnica uređuje i održava, što osobito ljeti stvara dodatni pritisak na vodne resurse, a porastao je i broj bazena

³⁴ GRBAC ŽIKOVIĆ, *Sustainability and Challenges of Water Supply System - Case Study of Residential Water Consumption in the City of Opatija*, str. 299-313.

koji, izravno i neizravno, troše znatne količine vode. Tijekom ljeta su zahtjevi za vodom u ukupnoj i u potrošnji kućanstava veći, s vršnom potrošnjom u kolovozu kad su i najviše temperature zraka, koje potiču veću potrošnju vode.

Glavni izazov ovog vodoopskrbnog sustava naglašeni je pritisak na vodne resurse tijekom ljetne sezone. U tom razdoblju potrošnja vode je najveća, a izvori imaju najmanju izdašnost. Dakle, sustav je ovisan o kupnji dodatnih količina vode iz obližnjih vodoopskrbnih sustava, što izravno utječe na cijenu vode (Sl. 3). U mjesecu vršne potrošnje (kolovoz) vodoopskrbni sustav *Liburnijske vode d.o.o.* dobavlja je oko 361.421 m³ vode kako bi mogao odgovoriti potrebama potrošača, od čega 238.123 m³ vode iz obližnjih vodoopskrbnih sustava. Voda kupljena od drugih sustava (Ilirska Bistrica i Rijeka) u istraživanom razdoblju od 2018. do 2022. godine sačinjava 33% ukupne količine isporučene vode. Iako je planirano daljnje smanjivanje kupovine dodatnih količina pitke vode iz ranije spomenutih sustava i oslanjanje na vlastita izvorišta,³⁵ u istom razdoblju zabilježen je relativni porast kupovine od 38%.



Slika 3. Godišnji hod zahvaćenih količina voda iz vlastitih izvorišta u vodoopskrbnom sustavu *Liburnijske vode d.o.o.* te prosječnih količina kupljene vode iz Ilirske Bistrice i Rijeke u razdoblju od 2018. do 2022. godine

Izvor: Izrada autora prema podacima dobivenim od *Liburnijskih voda d.o.o.*

³⁵ Ibid, str. 299-313.

Suvremena ukupna potrošnja vode u turizmu

U strukturi potrošnje vode na globalnoj razini, najveći udio nacionalne potrošnje vode od prosječno 70% otpada na poljoprivredu, 20% na industriju i 10% na potrošnju vode stanovništva. Na toj razini sagledavanja, turizam u nacionalnoj potrošnji vode sudjeluje sa svega 1%, no u nekim manjim otočnim državama, poput Mauricijusa i Cipra, taj udio prelazi 15% nacionalne potrošnje vode.³⁶ Međutim, značaj te potrošnje je u njenoj nejednakoj prostornoj (u priobalju) i vremenskoj (u ljetnim mjesecima) raspoređenosti,³⁷ a što je utvrđeno i na istraživanom području Grada Opatije. Potrošnja vode stalnog stanovništva tijekom turističke sezone najveća je tijekom kolovoza, i dva puta je viša od potrošnje u mjesecu najniže potrošnje (prosinac). Mjesec vršne potrošnje vode stanovništva i gospodarstva je kolovoz, dok se mjeseci najniže potrošnje vode razlikuju. Za stanovnike je to prosinac, dok je za gospodarstvo u mjesecima hladnijeg razdoblja godine, od siječnja do travnja, potrošnja promjenjiva.

Turističke destinacije na Sredozemlju najveći broj korisnika imaju uglavnom u razdoblju kada je količina padalina i dotoka vode najmanja³⁸ i kada u turističkom odredištu, uz stalno stanovništvo, boravi i najveći broj turista. Sličnu situaciju imaju brojne turističke destinacije na Sredozemlju. Kotios i dr.³⁹ navode kako istraživanja za prostor turističkih destinacija na Sredozemlju pokazuju da se njihova vodoopskrba uglavnom temelji na crpljenju vode iz podzemnih vodonosnika. Istražujući potrošnju vode turističkog sektora, Garcia i Servera⁴⁰ i Tortella i Tirado⁴¹ utvrdili su da je najvažnija raspodjela padalina, koja je ključna za obnovu vode u podzemnim vodonosnicima koji se koriste za vodoopskrbu.

Prema Popisu stanovništva iz 2021. godine, u Gradu Opatiji živi 10.619 stalnih stanovnika, a prosječan broj hotelskih turista u kolovozu iznosi približno 54.606, što je oko pet puta više od broja stanovnika. Takav porast broja korisnika prostora utječe na povećanje potrošnje vode za 2,7 puta. Mjesec vršne potrošnje vode (kolovoz) na istraživanom području podudara se s mjesecom najvećeg broja dolazaka turista, odnosno s mjesecom kada na promatranom prostoru boravi najveći broj korisnika (Sl. 4).

36 GÖSSLING et al., „Tourism and water use: Supply, demand, and security. An international review, Tourism management“, str. 1-15.

37 Stephen ESSEX, Martin KENT, Rewi NEWNHAM, „Tourism Development in Mallorca: Is Water Supply a Constraint?“, *Journal of Sustainable Tourism*, Vol. 12, No. 1, 2004) str. 4-28.

38 MEDSTAT II: 'Water and Tourism' pilot study, EUROSTAT, 2009; GÖSSLING et al., „Tourism and water use: Supply, demand, and security. An international review, Tourism management“, str. 1-15.

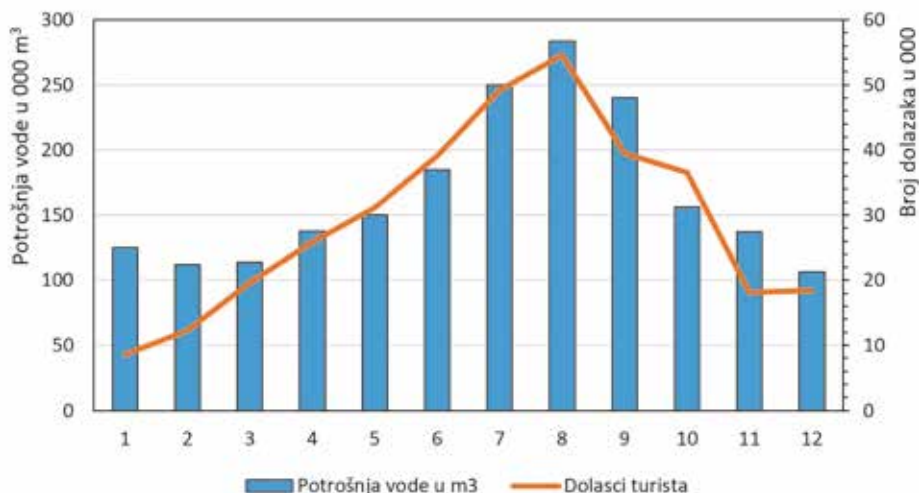
39 KOTIOS, „The impact of tourism on water demand and wetlands: searching for a sustainable coexistence“, str. 71-88.

40 GARCIA-SERVERA, „Impacts of tourism development on water demand and beach degradation on the island of Mallorca (Spain)“, str. 287-300.

41 TORTELLA-TIRADO, „Hotel water consumption at a seasonal mass tourist destination. The case of the island of Mallorca“, str. 2568-2579.

Riječki identitet: gospodarski, povijesni, jezični i kulturni odjeci povodom 150. obljetnice izgradnje željezničkih pruga Rijeka - Pivka i Rijeka - Karlovac

The Identity of Rijeka: Economic, Historical, Linguistic and Cultural Echoes on the 150th Anniversary of the Construction of the Rijeka - Pivka and Rijeka - Karlovac Railways



Slika 4. Godišnji hod ukupne potrošnje vode Grada Opatije u razdoblju od 2018. do 2022. te broja dolazaka turista u istom razdoblju na istom području

Izvor: Izrada autora prema podacima dobivenim od *Liburnijskih voda d.o.o.* i podacima o broju turista sa službenih stranica *TZ Grada Opatije*

U većem dijelu godine (hladnijem i s više padalina, od listopada do svibnja) u opatijskom vodoopskrbnom sustavu najveći dio potreba za vodom zadovoljava se iz vlastitih izvorišta (Sl. 3). Tijekom ljetne sezone opatijskom vodoopskrbnom sustavu prosječno nedostaje oko 300.000 m³ vode, pa je tada ovisan o kupnji vode, osobito iz riječkog vodoopskrbnog sustava, koji zbog velikog kapaciteta svojih izvora ne oskudijeva vodom ni ljeti.

Trend povećanja potrošnje vode na prostoru Grada Opatije u istraživanom razdoblju vidljiv je iz podataka najviše zabilježene potrošnje vode 2022. godine, i najniže koja je zabilježena 2018. godine, dok je u razdoblju od 2004. do 2013. zabilježeno smanjenje potrošnje vode zbog smanjenja gubitka na mreži. Glavni razlog je porast potrošnje vode gospodarstva, osobito nakon 2020. godine, kada su se turistička kretanja revitalizirala u odnosu na prethodne godine obilježene pandemijom COVID - 19. Održiva vodoopskrba važna je da tijekom vršnog opterećenja sustava i pritiska na vodne resurse tijekom ljetnih mjeseci ne bi dolazilo do redukcija vode, jer to može dovesti do negativnih utjecaja na daljnji razvoj turizma, koji je nerijetko okosnica gospodarstva.

U istraživanjima se često promatra dnevna potrošnja vode po turistu, koja ovisno o turističkom odredištu i njegovim karakteristikama te ovisno o vrsti smještajnih kapaciteta može varirati od 84 - 2.000 litara.⁴² Na istraživanom prostoru Grada Opatije najveća dnevna prosječna potrošnja vode po turistu

42 GÖSSLING, *Tourism and water: Interrelationships and management*, Global Water Forum.

na dan zabilježena je u siječnju i 3,4 puta je veća od najniže prosječne dnevne potrošnje vode po turistu na dan tijekom listopada. Ranija istraživanja pokazala su da je dnevna potrošnja vode po turistu niža u vrijeme boravka većeg broja turista u smještajnim kapacitetima.⁴³ Veći broj turista smanjuje prosječnu dnevnu potrošnju vode po turistu tijekom turističke sezone, jer se količine vode koje se uz potrošnju vode turista troše za održavanje hotela (zalijevanje vrtova, punjenje bazena, *wellness/spa*, čišćenje...) raspodijele na veći broj potrošača. S druge strane, najveća potrošnja vode po turistu u siječnju posljedica je relativno malog broja turista i velikih fiksnih pokazatelja potrošnje u smještajnim objektima.

Prosječna dnevna potrošnja vode lokalnog stanovništva istraživanog prostora u razdoblju od 2018. do 2022. godine iznosi 201 litru, što je više od dnevne potrošnje vode na obližnjem otoku Krku od 155 litara, gdje je stanovništvo naviklo štedjeti vodu ljeti, ali je u skladu s dnevnom potrošnjom vode država Europe - 200 do 300 litara.⁴⁴

Na istraživanom prostoru je u razdoblju od 2004. do 2013. prosječna dnevna potrošnja vode turista tijekom sezone 2,5 puta veća u odnosu na potrošnju kućanstava, odnosno 3,8 puta veća ako se promatra prosječna dnevna potrošnja vode stanovništva, što je usporedivo s rezultatima prethodno spomenutih istraživanja. Prosječna dnevna potrošnja vode turista opatijskih hotela⁴⁵ od 524 litre usporediva je s potrošnjom hotela na Sredozemlju, koja varira od 300 - 850 litara.⁴⁶ Najveća ukupna prosječna godišnja potrošnja vode od 17.588 m³ zabilježena je u hotelima kategorije pet zvjezdica, a najmanja od 6.744 m³ u hotelima kategorije tri zvjezdice.

Za razdoblje od 2018. do 2022. godine podaci za potrošnju vode za hotele nisu dostupni, jer je došlo do promjene u statističkom prikupljanju podataka. Potrošnja vode hotelskih turista u Europi viša je za trećinu od potrošnje lokalnog stanovništva, navodi De Stefano.⁴⁷ Veću potrošnju turista u odnosu na stalno stanovništvo ustanovili su i drugi autori koji su se bavili ovom problematikom, a razlike u ovoj potrošnji uglavnom ovise o stupnju gospodarskoga razvoja države u kojoj se turističko odredište nalazi, i one iz koje turisti dolaze.⁴⁸

43 Stefan GÖSSLING, „The consequences of tourism for sustainable water use on a tropical island: Zanzibar, Tanzania”, str. 179-191; Demet ANTAKYALI, Joerg KRAMPE, Heidrun STEINMETZ, „Practical application of wastewater reuse in tourist resorts“, *Water science and technology : a journal of the International Association on Water Pollution Research*, Vol. 57, 2008, 2051-2057; MEDSTAT II: 'Water and Tourism' pilot study, EUROSTAT, 2009; GÖSSLING et al., „Tourism and water use: Supply, demand, and security. An international review, Tourism management“, str. 1-15.

44 Lana SLAVUJ, Ivan ČANJEVAC, Vuk Tvrтко OPAČIĆ, „Vodoopskrba kao faktor održivog razvoja turizma otoka Krka“, *Hrvatski geografski Glasnik*, Vol. 71, br. 2, 2009., str. 23-41.

45 Istraživanjem je zbog (tadašnje) dostupnosti podataka obuhvaćeno nešto više hotela kategorizacije 4* i 5*, čija je potrošnja sukladno standardu veća, što se odrazilo i na rezultat o dnevnoj potrošnji vode turista.

46 European Environment Agency (EEA): Europe's water: An indicator-based assessment, 2003, https://www.eea.europa.eu/publications/topic_report_2003_1 (pristupljeno 23.4.2024.); DE STEFANO, *Freshwater and Tourism in the Mediterranean*, str. 1-35.

47 Ibid, str. 1-35.

48 Stefan GÖSSLING, „The consequences of tourism for sustainable water use on a tropical island: Zanzibar, Tanzania”, str. 179-191; DE STEFANO, *Freshwater and Tourism in the Mediterranean*, str. 1-35.

Becken⁴⁹ istraživanjem dvadeset i jedne države svijeta ustanovljuje da je potrošnja vode turista od tri do osam puta veća od potrošnje vode lokalnog stanovništva. Također zaključuje da bi potrošnju vode hotelskih turista bilo poželjnije uspoređivati s potrošnjom vode kućanstava, nego stanovnika (uključuje širi spektar potrošnje u odnosu na potrošnju vode stanovnika).

Zaključak

Razvoj turističke privrede i vodoopskrbnog sustava na primjeru Opatijskog područja prikazan u radu pokazao je njihovu vrlo veliku međuuvjetovanost, kao i naglašenu sezonalnost u dolascima turista i potrebama za vodom u vrijeme kad vlastita izvorista na Učki imaju najmanje izdašnosti. Vidljivo je da se vremenom mijenjala i struktura potreba za vodom, pri čemu potrebe za vodom rastu, ali puno više za kućanstva negoli za gospodarstvo, u kojemu prevladava turistička privreda.

Kako bi se ubuduće lakše uskladio gospodarski razvoj istraživanog prostora, potrebno je napraviti platformu s bazom podataka koja bi, uz podatke o godišnjem hodu turističkog prometa svakog pojedinog hotela za svaki mjesec sadržavala i podatke o potrošenim količinama vode, po mogućnosti odvojeno za restoran, praonicu rublja te za potrebe sadržaja ponude koji uključuju vodu i vanjski prostor oko hotela. To je važno kako bi se mogao sustavno pratiti trend potrošnje vode s obzirom na raspoloživost vodnih resursa i njihovu osjetljivost na ugroze. Za istraživano područje to je od osobitoga značaja zbog karakteristike krških vodonosnika ovisnih o varijabilnim količinama padalina, koje pod utjecajem klimatskih promjena mijenjaju svoj karakter te se povećava njihov intenzitet, uslijed čega otjecanja sve više imaju bujični karakter, što nepovoljno utječe na obnovu vodonosnika. Značaj istoga leži i u tome što se broj hotela koji teže višoj kategorizaciji povećao, a to znači i veću potrošnju vode.

49 BECKEN, „Water equity - Contrasting tourism water use with that of the local community”, 9-22.

Abstract

THE DEVELOPMENT OF THE WATER SUPPLY SYSTEM IN OPATIJA CAUSED BY THE DEVELOPMENT OF TOURISM TRIGGERED BY THE CONSTRUCTION OF A RAILWAY

The development of Opatija as a tourist resort began in the second half of the 19th century due to the capital of the Southern Railway Company. A railway to Matulji began to operate in 1873, which was crucial for the arrival of tourists to Opatija. The next year, in 1874, the first Hotel Quarnero was opened, which was also the first facility on the Opatija coast that received drinking water from the water supply system built by the Southern Railway Company in 1884

In the present day, tourists mostly don't come to Opatija by train, but the importance of tourism is still extremely high, and thus the need for water supply. The paper analyses the development of the water supply system in the Opatija area, and the consumption of water by the local population and tourists. The obtained results show the modernization of the water supply system, and more pronounced water consumption by tourists. The ratio of the average daily consumption per tourist (524 l/day) and the average consumption by the local population (246 l/day) shows 2.1 times higher consumption by tourists, similar to other countries of the world. There is also a noticeable trend of decreasing annual and seasonal water consumption by hotels due to the rationalization of hotel business.

Keywords: *Opatija coast, railway, water supply, tourism*

WINDOWS TO THE MEDITERRANEAN. THE HUNGARIAN “SOUTHERN (MEDITERRANEAN) RAILWAY” AND ITS AFTERLIFE AFTER 1920

prof. Máté Tamáska, Apor Vilmos Katolikus Főiskola, Vác
e-mail: tamaska.mate@avkf.hu

Original scientific paper

UDK: 656.211(497.561Rijeka)
711.553.12(497.561Rijeka)

Abstract

The study presents the only significant station of the Royal Hungarian State Railways located in the Mediterranean region. It draws parallels with the Austrian Southern Railway. Both can be seen as enterprises that rewrote traditional spatial relationships. In relation to the Fiume/Rijeka railway station, I discuss its specific forms reminiscent of classical (Roman) architecture, which provided a specific genius loci character for a fundamentally functional building. After 1920, Fiume/Rijeka became a nostalgic place of national memory. At the same time the regional planners and architects aimed to replace the functions of the city in the context of the new borders. An international Danube port was built “instead” of the seaport. The successor of the Südbahn Gesellschaft built impressive, Mediterranean-style stations on the shores of Lake Balaton. And in the 1930s, Budapest’s newest bridge received a replica of the Fiume/Rijeka lighthouse. My study is therefore looking for the answer to how architectural “reincarnation” works and how architectural symbols come to life in a completely new geographical environment.

Keywords: railway stations, genius loci in architecture, identity and architecture

Introduction

At the time of its construction, the Rijeka (in Hungarian, mostly the Italian name Fiume is used) railway station was the only terminus of the Royal Hungarian State Railways (Magyar Királyi Államvasutak, MÁV) that reached the Mediterranean region. Ferenc Pfaff (1851–1913), the architect of the State Railways’ major provincial railway stations, provided it with the features of Roman Classicism. However, its external dimensions were not remarkable, its tympanum colonnade gives the building a peculiar Classicist look, an entrance into the world of the Mediterranean. The construction of the rail line was primarily justified for economic reasons, as approximately one third of the contemporary Hungarian corn export left the country through the sea port here. At the same time, this station became the starting point of the emerging marine tourism. The night train journeys from Budapest appear in many literary descriptions, also because of the free tickets given to journalists. The descriptions follow more or less the same pattern of revealing the view from the train coming down the mountains. It is perhaps no exaggeration to state that the Rijeka/Fiume railway, as well as the station itself, are the most often described locations of Hungarian travelogues in the late 19th and early 20th century.

Although the Royal Hungarian State Railways have never officially called it a southern rail (“déli vasút”), this line, due to its position, fulfilled this function. The so called “Fiume railway” was built as the Hungarian counterpart to Südbahn’s Vienna-Trieste line. Thus, due to this geographical parallel, it has a similar role in the Hungarian cultural memory as the Trieste railway line in Austrian memory. In the cultural history of the Hungarian railroad, the southern rail also had an afterlife in the short decade following 1920, after the post-war territorial changes. In that period, the Südbahn Gesellschaft, struggling for survival and named already Duna-Száva-Adria (Danube-Sava-Adriatic) Southern Rail, tried to make up for the lost seaside holiday experience along its Balaton line. The railroad development and the commercial advertisement of the time deliberately evoked the maritime world.

The present paper, focusing on architectural monuments, attempts to present the world of the Hungarian southern rail, which officially never existed but was present in the cultural memory. In the second part, broadening the frameworks of the examination, the study deals not only with the railway, but also with the general architectural reincarnation of the Fiume seaside, the Csepel port and the Fiume lighthouse. All this seeks to point out that the transformation of the Rijeka/Fiume rail into Balaton rail was by no means a solitary endeavour, but part of a bigger spatial and social change, in which some highlights of Rijeka/Fiume were rebuilt in the Pannon region (in Budapest and along the Balaton).

The rail and the *genius loci*

In the history of architecture, the conscious expression of the spirit of a place became a programme rather late, at the end of the 19th century.¹ This tendency was articulated as a contrast to the standardising efforts of modern urban development. The 19th century was the time of development of a large number of new building types.² It was common that an architecture office was specialised in a certain building type. This is why the theatres, courts of law, museums, newer town halls and industrial plants of the Austro-Hungarian Monarchy show a strong resemblance to each other within their respective categories.³ Thus, a “state level” space was being organised above local places, and railway architecture was at the forefront in this standardising process.

The technical departments of private rail companies made uniform plans for the railway station buildings to be implemented all along a line.⁴ Thus, travellers journeying along a railway line might have had the feeling of visiting the “same” land if they were looking just at the stations. At the same time, we must see that these lines also created a new level of *genius loci*. They provided supralocal connections that had not existed earlier. For example, the Košice-Bohumín rail intersected the northern highlands in east-west direction. Thus, it established a new network of towns connecting settlements that had earlier communicated north-southwards along river valleys.⁵ Another important line was the Tiszavidéki vasút (Rail of Tisa Region), following earlier cattle-driver routes. The French-owned Railway line led to Transylvania. Its Neo-Gothic, romantic stations represented the most distinctive railway architecture in the country.⁶ In its early period, the architectural effects were emphasized by the spacious timberframe halls, too. The third big private railway company in Hungary was the Südbahn Gesellschaft, directed from Austria, which started to build a network from Vienna. Over the course of time, Südbahn became the most significant railway line in Western Hungary. It built its main railway station in Budapest (Déli pályaudvar), and it was the first to regulate the southern part of Lake Balaton, where it started to parcel out land for building

1 Miklós KÖLLŐ –Levente MÓRÉ –Andor WESSELÉNYI-GARAY: “Formaterjedés és genius loci: a tornáckörüljárás toronymotívum színeváltozása”, in *Hangsúlyváltások, Genius loci az 1920 előtti és utáni magyar építészetben és irodalomban*, Gergely KARDEVÁN LAPIS – Máté TAMÁSKA (eds.), Budapest, Martin Opitz Kiadó, 2024, pp. 163-176. [Form spread and genius loci: the color change of the tower motif with a porch walk]

2 Ernst SEIDL (Hg.), *Lexikon der Bautypen - Funktionen und Formen der Architektur*, Stuttgart, Reclam, Philipp, 2006.

3 Ákos MORAVÁNSZKY, *Competing Visions: Aesthetic Invention and Social Imagination in Central European Architecture, 1867-1918*, [Cambridge, Mit Press, 1998.

4 Ferenc HORVÁTH – Mihály KUBINSZKY – Zsuzsanna KISS – Tibor VÖRÖS, *The Architecture and the Hungarian Railway*, Budapest, MÁV, 1999.

5 Tamás NAGY, “Magánvasutak Magyarországon. A Kassa—Oderbergi Vasút rövid története”, *Belvedere Meridionale*, Vol. VIII, No. 5-6, 1996, pp. 44-56. [Private railways in Hungary. A brief history of the Kassa-Oderberg Railway]

6 Mihály KUBINSZKY, *Régi magyar vasútállomások*, Budapest, Corvina Kiadó, 1983, p. 31. [Old Hungarian railway stations]

sites for weekend houses in large numbers still before the First World War.⁷ Südbahn architecture in Austrian territory was characterised by natural row stone wall ashlar masonry, while in Hungary the stations were plastered as a rule.⁸ The Südbahn Gesellschaft reached Rijeka/Fiume from the west in spring 1873. The line of the Hungarian State Railways was opened several months later. The Hungarian railway station was a simple building, constructed with half-timbered walls.⁹

The railway stations built in the last third of the 19th century are often referred to in scientific literature as “cathedrals of modernity”.¹⁰ These structures were functional spaces as well as representatives of the new historical epoch with spectacular facades. By the end of the 19th century, it was obvious that the railway did not only renew transportation, but it also brought about a new era of urbanisation. By recognising this role, architects planned stations with ever more compelling looks, through which a new category of the *genius loci* emerged, the “spaces of mobility”. The railway is a linearly organised space between or above locations where travellers find “homely” forms everywhere and can easily find their bearings in “foreign” places at least in the rituals of arrival and departure.¹¹ Regarding the latter, the railway stations performed a dual function. On the one hand, they positioned the settlement in the urban network. There was a serious contest among towns concerning the size and embellishment of the stations. On the other hand, the station buildings were entrances to the local space. In many settlements, though not everywhere, they also sought to express local architectural traditions.

But when we go back several decades in time, we can see that the first railways of the 19th century were not yet designed in this spirit. In the first decades of the railway, stations were rather simple and unadorned, functional buildings. Their patterns went back to the architecture of mining companies, huge country estate centres. So they look like barracks or manufacturing buildings.¹² The early railway lines did not connect cities but producing areas (agriculture, mining, etcetera) with places of the consumes (latter the capitals).

In the history of the Rijeka/Fiume railway, we can see the difference in the mindset(s) between the first half and the end of the 19th century. As for the sea connection considered as early as the 1830s, there were serious professional debates. One part of the experts wanted to follow the existing canal network

7 Tamás NAGY, “A Déli Vasút rövid története”, *Belvedere Meridionale*, Vol. VII, No. 11. 3-4., 1995, pp. 18-26. [A brief history of the Southern Railway]

8 Friedrich BOUVIER “Baudenkmäler der Südbahn im Großraum Graz”, in *Stadt und Eisenbahn Graz und die Südbahn*, Friedrich BOUVIER – Nikolaus REISINGER (eds.), Graz, Stadt Graz, 2007, pp. 117-133.

9 Bernd KREUZER, *The Port of Trieste and its Railway Connection in the Habsburg Monarchy: Economic Change and Infrastructure Problems, 1850-1918*, V Congreso História Ferroviária, Palma, 14-16, October, 2009, p. 6.

10 Markwart HERZOG – Mario LEIS (Hg.), *Der Bahnhof. Basilika der Mobilität – Erlebniswelt der Moderne*, Stuttgart, Verlag, Kohlhammer, 2010.

11 Wolfgang SCHIVELBUSCH, *The Railway Journey. The Industrialization of Time and Space in the Nineteenth Century*, With a New Preface, Berkeley – Los Angeles, University of California Press, 2014.

12 KUBINSZKY, *Régi magyar vasútállomások*, p. 21.

through the Hungarian Great Plain (Nagyalföld). Other experts argued that the train should start from Pest-Buda (Budapest from 1873), from the national capital of Hungarians.¹³ After the Austro-Hungarian Compromise of 1867, this question was no longer a matter of debate. For the contemporary elite, the development of Budapest was a top priority, so the rail to the sea unquestionably had to start from Budapest. Apparently, the decision was influenced not only by economic but also by other nation and state building endeavours.¹⁴

The railroad played a key role in building out the Hungarian state system. The Royal Hungarian State Railways, established in 1868, expanded in the beginning by buying private companies.¹⁵ The establishment of the sea link was one of the first ventures intersecting the whole country. To this end, the company partly rented sections from Südbahn and partly built new ones.¹⁶ Because of the Fiume rail, the Royal Hungarian Railway Company established its biggest provincial branch in Zagreb after 1870.¹⁷ The last section of the line through the mountains (the territory of present-day Primorsko-goranska županija) was a challenge for the engineers. This section enjoys a similar mythology in the railway history in Hungary as the Semmering in Austria. Both represent a monumental landscape architectural challenge. The construction was documented by Mór Erdélyi, one of the most important photographers of the time (Fig. 1.). The "Fiume railway" also got a separate chapter in the book about the city. This book with the title "Fiume" was part of the very important book series titled Magyarország Vármegyéi és városai [Hungary's Regions and Towns].¹⁸ The series is an Encyclopedia of the contemporary Hungarian Kingdom, a basic work for Historians until today. The railway station of Rijeka/Fiume built in 1873 was just a simple, timber frame building, regardless of how prestigious the line was.¹⁹

13 András GERGELY, "Egy gazdaságpolitikai alternatíva a reformkorban. A fiumei vasút – Értékezőések a történeti tudományok köréből", Budapest, Akadémiai Kiadó, Új sorozat 98, 1982. [An economic policy alternative in the reform era. The Fiume railway - Essays from the field of historical sciences]

14 János MAJDÁN, «A fiumei vasút kiépülése és annak város alatti szakasza», *Közép-Európai Közlemények*, Vol. 3, 2003, pp. 39-46. [The Building of the Railway of Fiume and its Section under the Town]; Dominique KIRCHNER REILL – Ivan JELIČIĆ – Francesca ROLANDI, "Redefining Citizenship after Empire: The Rights to Welfare, to Work, and to Remain in a Post-Habsburg World", *The Journal of Modern History*, Vol.2, 2022, pp. 326–362.

15 Zsuzsa FRISNYÁK, "Räumliche Mobilisierung: Merkmale der Eisenbahnnutzung im Ungarn des 19. Jahrhunderts", in *Orte und Landschaften der Mobilität*, Matthias HARDT – Orsolya HEINRICH-T. – Winfried SCHENK – Maté TAMÁSKA (eds.), Bonn, Selbstverlag ARKUM, 2019, pp. 219-236.

16 It is worth to mention, that the line at the lake Balaton was not part of the network of the Royal Hungarian Railway, the express trains ran at the line in direction of Domobóvár (at the time: Új-Dombóvár). Thus, the landscape of the Balaton was not part of the travel experience the sea. However, after 1920 even the Balaton-line became its unofficial name "south-railway" (déli vasút).

17 Dragan DAMJANOVIĆ "Austro-Hungarian Dualism and Croatian 19th-century Architecture – Politics and Architectural Design", in *Art and Politics in Europe in the Modern Period*, Dragan DAMJANOVIĆ – Lovorka MAGAŠ BILANDŽI – Željka MIKLOŠEVIĆ (eds.), Zagreb, Filozofski fakultet Sveučilišta u Zagrebu, 2016, pp. 40-41.

18 János SZIKLAY – Samu BOROVSKY, *Fiume és a magyar tengerpart*, Budapest, Apollo Irodalmi és Nyomdai Részvénytársaság 1897, p. 291. [Fiume and the Hungarian coast]

19 Nana PALINIĆ – Adriana BJELANOVIĆ, "Wooden structures in the historic port of Rijeka", *Gradevinar*, Vol. 10, 2016, p. 809.



Figure 1: A new mountainous landscape created by engineering work (by Hreljin). (Fortepan 86924, Photo made by Mór Erdélyi, collection of Magyar Földrajzi Múzeum (Hungarian Museum of Geography), 1908).

As referred to earlier, railway station architecture became a leading architectural genre of the era only from the 1880s on. In Hungary, almost all the big railway stations built at the end of the 19th or at the beginning of the 20th century are linked to the name of one architect, Ferenc Pfaff.²⁰ Thanks to Pfaff, the major provincial towns in the territory of the Hungarian Kingdom were given very similar railway stations. Pfaff rarely varied the layout and the external dimensions of the buildings. He applied the masses of middle and side avant-corpses proven in mansion architecture. When we focus only on this, we can say that the Hungarian stations had a unified (out)look. But Pfaff, keeping with the spirit of the age, also ornamented his stations. These embellishments were to a certain extent tailored to the architectural *genius loci* of the receiving town. For example, in Košice, famous for its Gothic cathedral, he placed tall steeples on the station; on the Timișoara station building, the playfulness of the nearby Hunedoara Castle is echoed; in Cluj-Napoca, Zagreb and Győr stations match the Baroque townscape; in Szeged, Cegléd, and in the Great Plain in general, we can marvel at the exposed brick walls as a revival of its mostly destroyed medieval architecture. The question whether Pfaff's endeavours to evoke (create) the atmosphere of a place was a conscious or an intuitive architectural attitude is difficult to answer based on the research findings at our disposal. But we can state that in the case of the Rijeka/Fiume railway station he chose an architectural language which is unparalleled in the other parts of the country.

²⁰ KUBINSZKY, *Régi magyar vasútállomások*, p. 63.

Rijeka/Fiume railway station

By the turn of the 20th century, as far as the stations were concerned, passenger and freight traffic got more and more separated, while the line infrastructure was commonly used by the trains.²¹ For this reason, in most towns the railway stations were open to the town from only one side, while their other side was connected to the factory districts. Thus, in passenger traffic, the railway was part of the urban fabric. But most of the area of the stations was closed from the travellers. The backyards of the railway stations developed for strongly functional logistic spaces.

In the case of the Rijeka/Fiume railway station, this dual nature could come across only with difficulty, due to topographic features. The Südbahn line arrived in the city from an “ideal”, western direction, and proceeded to the coast and the port. If we considered only this track, a sharp borderline could have been formed between the industrial areas and the urban fabric. The Hungarian line, however, was forced to intersect the town from the east, first through terraces cut in the hillside, then a viaduct, and finally a level crossing. The city management, worried about the urbanistic unity of the city, protested against again the fact that railway line cut the urban fabric, but the economic interests prevailed.²² As a consequence, passengers arriving from Budapest met the city already from the train windows, which was uncommon at that time. As Dezső Kosztolányi, one of the best Hungarian short story writers of the time, wrote: “By this time the train had crossed a Fiume street between lowered barriers.”²³

In comparison to the entrance of the trains, the station may have caused disappointment for most passengers, especially in the first decades. Compared to the present station, the previous one, although closer to the city, was just a relatively simple timber frame building as if it were one of the warehouses. Even though tourism in nearby areas had been significant from the beginning, the railway station did not reflect this role architecturally. This is especially conspicuous when we take into consideration that the Südbahn Gesellschaft was developing the surroundings of Opatija (Abbazia) intensely. On the main line at Opatija - Matulji station they designed an ornamented waiting room, from where an electric tram drove downhill to the seaside.²⁴ It is worth mentioning here that the Hungarian government also saw a serious potential

21 SCHIVELBUSCH, *The Railway Journey. The Industrialization of Time and Space in the Nineteenth Century*, Chapter 6.

22 HR-DARI (Državni arhiv u Rijeci)-7, *Kraljevski gubernij za Rijeku i Ugarsko-hrvatsko primorje*, Box 72, Nr. 1195, Károlyváros-Fiume tervezett vasútvonal közgazgatási bejárása 1870.

23 Dezső KOSZTOLÁNYI, *Kornél Esti*, 1933, New York, New Directions Book, 2011. Translated by Bernard Adams, 53.

24 Mirjana KOS, Miljenko LAPAINE, “On Winged Wheels to the Opatija Riviera. An exhibition at the Croatian Museum of Tourism in Opatija, Villa Angiolina”, *Kartografija i geoinformacije*, Vol. 30, 2018, pp. 88-91; Andrea ROKNIĆ BEŽANIĆ, “Liburnijska Istra i Kvarnersko primorje u vrijeme djelovanja Viktora Cara Emina”, *Zbornik radova Viktor Car Emin 1870.-1963. povodom 145. obljetnice rođenja*, Maja POLIĆ-Bernard FRANKOVIĆ (eds.), Brseč, Katedra Čakavskog sabora Općine Mošćenička Draga, Udruga Jenio Sisolski, 2016, pp. 227-234.

in tourism, but this was not supported through rail development. Archduke Joseph (of Habsburg), who had a summer residence in Rijeka/Fiume, saw Opatija's possible rival in the nearby Croatian Crikvenica. As he writes, the sun shines longer there and the sandy shore is friendlier, so the natural conditions make it a much more appropriate resort than Opatija.²⁵ Although Crikvenica was developing dynamically, it was not connected to the railway network.²⁶

Thus, the end station of the Hungarian Railway remained in Rijeka/Fiume. The Royal Hungarian Railway Company sought to moderate the contrast between the status and reputation of the city and the provincial, and the almost temporary look of the station. The new station building opened in 1891 is an early work of Ferenc Pfaff.²⁷ But its scale does not express the city's status under the contemporary urban network. A rather typical anecdote went round at that time about the two-storey Füzesabony railway station built in the Hungarian Plain, The word spread (and this legend is still alive today) that the plans for Füzesabony were originally intended for Rijeka/Fiume, but the plans were "mixed up".²⁸ As a matter of fact, it was not at all uncommon for a town to have a station which grossly surpassed its status, as the rail companies decided about the size of the station not according to the size of the settlement, but according to the significance of the station in the railway network. So, Füzesabony is more of a typical example and we should evaluate the scale of the Rijeka/Fiume station in this light. Basically, we see a provincial central station, which undoubtedly has a westward connection to Südbahn network, but its role as a transport hub, at least in passenger traffic, counts as moderate. The topographic effect of the station was further diminished by the fact that it was essentially in the very centre of an industrial zone. Opposite it stood the blocks of a tobacco factory, so there was not enough space to develop a vivid urban centre surroundings of the station. This problem was finally solved during Italian rule, when the tobacco factory was partly demolished, and a relatively short but spectacular perpendicular avenue was built.²⁹ The Rijeka/Fiume railway station actually remained a goods station all along. Its main function had been and remained to secure a connection to the port, as far as civil architecture is concerned (Fig 2.).

25 Viviana Rea DORIČIĆ, *Next stop? Idejna zasnova kulturnega centra z revitalizacijo železniške postaje Opatija – Matulji, v Matuljah*. Univerza v Ljubljani Fakulteta za arhitekturo Magistrsko delo, 2023: <https://repozitorij.uni-lj.si/Dokument.php?id=178937&lang=slv> (last accessed on 04.09.2024).

26 Jasenka GUDELJ, "Grand Hotels Around the Kvarner Bay: Seaside Hospitality Between Austria and Hungary", *MDCCC*, Vol. 9, 2020, pp. 179-202.

27 Nana PALINIĆ, "Traffic Service Buildings: Railway and Port", in *Architecture of Historicism in Rijeka 1845-1900, Architecture and Town Planning*, Rijeka, Museum of Modern and Contemporary Art, 2001, pp. 374-420.

28 János BOCSI, *150 év Füzesabonyban. Füzesabony történetében milyen változásokat hozott a vasút megjelenése. (6. kötet)*, Füzesabony, 2022. [150 years in Füzesabony. What changes did the appearance of the railway bring to the history of Füzesabony].

29 Gruia BĂDESCU, "Architectural Reconfigurations and Urban Remaking After Ruptures: Interrogating Frontier Urbanism in Rijeka/Fiume", *Central European Horizons*, Vol. 1, 2021, pp. 43-70.

Riječki identitet: gospodarski, povijesni, jezični i kulturni odjeci povodom 150. obljetnice izgradnje željezničkih pruga Rijeka - Pivka i Rijeka - Karlovac

The Identity of Rijeka: Economic, Historical, Linguistic and Cultural Echoes on the 150th Anniversary of the Construction of the Rijeka - Pivka and Rijeka -Karlovac Railways



Figure 2: The railway station facing the city was elegant but far from monumental. In spite of it the backyard towards the port was a great industrial landscape. (Postcards from around 1900. Source: National Széchényi Library - postcards Collection. On top: Fiume; Bahnhof und Corsia Déak, <https://gallery.hungaricana.hu/en/OSZKKepeslap/1412668/> Below: Gruss aus Fiume; Bahnhof und Elevator, <https://gallery.hungaricana.hu/en/OSZKKepeslap/1412671/>, last accessed on 25.7.2025).

Yet, civil architecture was not inexistent. In front of the station a long Deák Ferenc Promenade leading to the city with typical metropolitan houses was built, adorned with hotels and cafés. However, the metropolitan scene took up only one side of the street, the opposite side was still taken up by railway warehouses. They tried to improve the odd look by building “palace-like” façades on some of the warehouses.³⁰ On the whole, however, we can say that the surroundings of the railway station, unlike similar suburban stations, did not develop either into a residential or into an apartment block area.

All these may be put down to the topographic conditions, as the seaside railway stations were placed from the outset on narrow strips of land, typically on embankments. However, in comparison to the nearby ones in Trieste (which might have served for Pfaff in many respects as models), the Ferenc Pfaff station is still conspicuously small-scale³¹, even if, following the practice of the time, the façade is carefully designed and the form treasures of “Mediterranean Classicism” are applied. It is interesting to note that Hungarian architects in Rijeka were keen to design in “Italian” style; and in the first place, the Governor’s Palace is worth mentioning here.³²

The true status of the Rijeka/Fiume station must not be judged on the basis of the station building; rather, it is worth approaching it from the port warehouses, which belong much more to industrial architecture. After the development of several decades, the timber halls were replaced by modern reinforced concrete structures. The genuine engineering feats awaited Ferenc Pfaff and his co-workers here in the goods station. From among the very thoroughly elaborated building stock, the granary is worth being highlighted

30 Nana PALINIĆ, “Rane armiranobetonske konstrukcije u riječkoj luci”, *Građevinar*, Vol. 5, 2009, pp. 435-444.

31 Milou van HOUT, *Rediscovering Cityness in the Adriatic Borderland. Imagining cultural citizenship in Rijeka and Trieste*, Amsterdam, Academisch Proefschrift, Universiteit van Amsterdam, 2020.

32 Éva LOVRA, “Urban Tissue Typology and Urban Typology (1868-1918) - Special Cases: Zagreb and Rijeka”, *Prostor*, Vol. 24, 2016, pp. 202-215.

here, also because it stood opposite the station (it was built parallel with the new station, by the architect Christian (Keresztény) Ulrich in 1890).³³ The difference in the scale of the two buildings is a clear demonstration that this station was not built to meet the requirements of tourism, but rather to fulfil the needs of commerce.

Still, even if the station itself did not, the Rijeka/Fiume rail did leave a deep mark in Hungarian cultural history. At the turn of the century, members of the bourgeoisie as well as “better” schools on study trips considered the Adriatic the most important holiday destination.³⁴ And, even if most travellers went on to Opatija, Crikvenica or the “eternal” destination, Venice, Rijeka/Fiume, became the gateway to the Mediterranean. Although after 1920 this connection was broken overnight, the demand for “sea” holidays did not diminish.³⁵ Within the post-world-war-I borders, this demand could mostly be met by Lake Balaton, whose development gained a greater momentum in that period.³⁶

The *genius loci* of South at Lake Balaton

The discovery of the Balaton landscape did not begin with the year 1920, and the commonly used expression of “the Hungarian Sea” is much older, too, going back to the 19th century³⁷. The relationship between the rail and the holiday area had also been developing for decades, as the Südbahn Gesellschaft, following patterns proven elsewhere, was intensively parcelling out land along the southern shore (Fig. 3).³⁸ But because of the competitive advantage of the sea, Lake Balaton fell rather short of its potential as a tourist destination.

33 PALINIĆ, “Rane armiranobetonske konstrukcije u riječkoj luci”; Ulrich was the constructor of the Elevator House in 1883 in Budapest, at the Danube, as well.

34 Csaba KISS Gy. (ed), *Fiume és környéke a 19. századi magyar útirajzokban*. Budapest, Nap Kiadó, 2020; Csaba KISS Gy. (ed), *Fiume és a magyar kultúra. Művelődéstörténeti tanulmányok*, Budapest, Kortárs Kiadó, 2004. [Fiume and its surroundings in 19th-century Hungarian travelogue]

35 Lóránt BALI, «Fiume (Rijeka) mint adriai magyar fürdőváros felemelkedése és hanyatlása a XVIII. századtól a XX. század elejéig, különös tekintettel a magyar agrárexportra», in *Fürdővárosok környezete*, Zoltán SZABÓ (eds.), Túrkeve, Magyar Fürdővárosok Szövetsége, 2016, pp. 111-132. [The rise and decline of Fiume (Rijeka) as a Hungarian spa town on the Adriatic in the 18th century. from the 20th century until the beginning of the century, with particular regard to Hungarian agricultural exports]

36 Ilona FRIED, *Emlékek városa Fiume*, Budapest, Ponte Alapítvány, 2001. [Fiume City of Memories]

37 Dániel Szabolcs RADNAI, “Reprezentációk a Balaton körül – a ‘magyar tenger’ jelentésárnyalatai 1775-től a 19. század közepéig”, in *Adsumus XVIII: Tanulmányok a XX. Eötvös Konferencia előadásaiából*, Farkas VENDEL, Kazsimér SOMA (eds.), Budapest, ELTE Eötvös József Collegium, 2020, pp. 95-107. [Representations around Lake Balaton - shades of meaning of the ‘Hungarian Sea’ from 1775 to the middle of the 19th century]

38 Pál Csaba SZABÓ «A Balaton a történelmi Magyarország turisztikai kínálatában», in *Geográfusok a Balatonért*, László BOKOR, Gergely MARTON, József TÓTH (eds.), Pécs, Geographie Pannonica Nova 11, 2009, 31-52. [Lake Balaton as part of the tourist offer of historical Hungary]

Riječki identitet: gospodarski, povijesni, jezični i kulturni odjeci povodom 150. obljetnice izgradnje željezničkih pruga Rijeka - Pivka i Rijeka - Karlovac

The Identity of Rijeka: Economic, Historical, Linguistic and Cultural Echoes on the 150th Anniversary of the Construction of the Rijeka - Pivka and Rijeka -Karlovac Railways



Figure 3: Balaton was already a tourist destination before 1920, but competition from the sea slowed down its development. In many cases, the measuring of house sites was initiated by the railway itself (Fortepan 183568, orig. collection of Magyar Műszaki és Közlekedési Múzeum (Hungarian Technical and Transport Museum) / BAHART Archívum, 1920).

After 1920, with the crucial help of the government, comprehensive plans were introduced, the lakeshore was regulated and sailing port piers were built.³⁹ In the meantime, the Südbahn Gesellschaft network disintegrated. After 1923, based on the Treaty of Rome, all states apart from Hungary (lines of the company were in Italy, Austria, Yugoslavia) exercised the right of nationalisation, and the rail continued to have a private character only in Hungary. Not for a long time, though, because after the 1929 economic crisis it was also integrated into the state railway company. The new company named Danube-Sava-Adriatic Railroad Company (abbreviated: DSA, DOSAG) started comprehensive development projects from the early 1920s in order to direct lost maritime tourism to the Balaton line.

Based on the plans of Ákos Ney, the technical director of the company, ornamented lakeshore station buildings were built that can be seen to date (Balatonföldvár, Szárszó, Szemes, Boglár and Máriafürdő). These buildings purposefully aimed at serving the demands of tourism: nice parks and terraces were designed around them. Most buildings bore Neo-Baroque features. They got arcades with columns and semicircular arcs. At the same time, two stations, Balatonfüred and even more Bélitelep, also showed the deliberate application of the *genius* of Mediterranean (Fig. 4).⁴⁰

39 Domokos WETTSTEIN, "Regionális törekvések a Balaton-parti üdülőtérületek építéstörténetében a két világháború között", *Építés - Építészettudomány*, Vol.1-2, 2017, pp. 139-171. [Regional aspirations in the architecture history of the holiday areas on the Lake Balaton between the two world wars]

40 Tamás NAGY, "A Déli Vasút rövid története", *Belvedere Méridionale*, Vol. 3-4, 1995, pp. 18-29.



Figure 4: Bélatelep railway station at the Balaton, which was built in the twenties. With its Italian style, it evokes impressions of a Mediterranean resort (Fortepan 114588, Photo made by Géza Buzinkay, 1936).

The Port in Budapest

Lake Balaton was able to make up for the touristic significance of Rijeka/Fiume. At the same time, there emerged a more burning demand for rebuilding the trading capacities. A new tariff system made the former rail transport impossible, so the government intended to secure the competitiveness of Hungarian exports through Danube shipping. Still before the war, Budapest had been the largest port on the Danube, but its infrastructure was obsolete. The quays were narrow and the connected logistic facilities meagre. Among other causes, it was due to the development of the Rijeka/Fiume port beyond the decision that the stakeholders did not support financial Budapest's ambitions for a new port. Only after the First World War could the project start, whose plans had been elaborated already before 1920.⁴¹

The project could start by investing considerable western (primarily French) capital. Instead of the originally planned four port locations (two respective industrial ports were planned both at the northern and the southern ends of the capital), planners decided to choose one central area south of the city on the northern end of Csepel Island. Three ports were established here simultaneously: a petroleum port with its own inner dock, a trade port with its own docks, and a third, quay-like port along the Soroksár Danube branch, to secure the food supply of the capital.⁴²

Alongside the ports, huge reinforced concrete warehouses were built. Some of them are considered to be the outstanding achievements of contemporary architecture in terms of size and structural solutions. The new market hall in the Soroksár port with its concrete shell roof must be mentioned here, but from

41 CSEH Valentin, *A Nemzeti és Szabadkikötő története a XIX. század végétől napjainkig*, Budapest, MAHART Szabadkikötő Rt, 2018. [The history of the National and Free Port dates back to the 19th century. from the end of the century to the present day]

42 Ibid.

Riječki identitet: gospodarski, povijesni, jezični i kulturni odjeci povodom 150. obljetnice izgradnje željezničkih pruga Rijeka - Pivka i Rijeka - Karlovac

The Identity of Rijeka: Economic, Historical, Linguistic and Cultural Echoes on the 150th Anniversary of the Construction of the Rijeka - Pivka and Rijeka -Karlovac Railways

our point of view, the granary is more interesting.⁴³ It is a replica of its Rijeka/Fiume counterpart, though bigger in size (planned by Michalich Győző and Hüttl Dezső, 1925)⁴⁴ The similarity is based first of all on the tallying of the function and the scale; but we can say that it is also a symbolic monument of the “maritime” landscape placed at the Danube bank (Fig. 5).



Figure 5: The Danube port of Csepel (today part of Budapest) was supposed to take over the role of the lost seaport in Rijeka/Fiume. The monumental block of the granary is reminiscent of the one that stood in Rijeka's/Fiume port (Fortepan 231992, photo by Dezső Bor, 1935).

The seaside character of the port is not just a product of posterior speculation, but it was an actual endeavour. In the 1930s, several Danube ships were built which could also be used in sea traffic. Through them, the developers intended to establish immediate waterways between Budapest and the sea.⁴⁵ And, although these developments did not prove to be successful, the Csepel Port was considered, with excessive optimism, to have the economic potential to replace the Rijeka/Fiume exit to the sea in the Forties.

Because of the described situation, the Csepel port never became a romantic milieu in the Hungarian cultural memory as Rijeka/Fiume was. In Csepel, a monofunctional industrial scene emerged, which did not offer city dwellers leisure spaces, actually, the whole territory was closed to the public.⁴⁶ Of course, there was a railway link to the port and also a railway station, but this served almost exclusively the freight traffic. A suburban train for passenger traffic was built only after the Second World War. In its function, it could be

43 Nóra PALMER, *Magyar építészet a két világháború között*, Budapest, Műszaki Könyvkiadó, 1986, p. 178. [Hungarian architecture between the two world wars]

44 Valentin CSEH, *A budapesti (csepeli) vámmentes kikötő építéstörténete*. In: *Dunai kikötők. Bécstől Újvidékig*, Máté TAMASKA (ed.), Budapest, Martin Opitz Kiadó, 2024, pp. 115-141, especially p. 131. [Construction History of the Budapest (Csepel) Porto Franco]

45 Gábor ZSIGMOND, «A magyar tengeri hajópark a második világháború kezdetén», *Hadtudományi Szemle*, Vol. 2, 2010, pp. 26-33. [The Hungarian naval fleet at the beginning of the Second World War]

46 Martin SCHMID, “Stadt am Fluss. Wiener Häfen als sozio-naturale Schauplätze von der Frühen Neuzeit bis nach dem Zweiten Weltkrieg”, In: *Orte der Stadt im Wandel vom Mittelalter zur Gegenwart: Treffpunkte Verkehr und Fürsorge* (Beiträge zur Geschichte der Städte Mitteleuropas, 24), Lukas VON MORSCHER, Martin SCHEUTZ, Walter SCHUSTER (eds.), Innsbrucker Studienverlag, 2013, pp. 275-312.

called as a “workers train”, as it carried primarily the workers to the port and the Csepel factories. Definitely the Csepel suburb rail was and has remained until today a remnant of the communist regime, a “red” railway.⁴⁷

The “Fiume” lighthouse

Fiume’s architectural “reincarnation” within the new borders can be observed not only in the Danube port “open to the sea” or in the Balaton resorts and stations, but also in a consciously erected monument. The new Miklós Horthy Bridge (today Petőfi híd) in the south of Budapest was opened in 1937. In contrast to the older bridges in Budapest, it was a rather unadorned, functionalist construction.⁴⁸



Figure 6: Naval monument, with a copy of the Fiume lighthouse (Forteapan 174350, Photo by Ludwig Kellner, 1940).

At the Buda abutment of the bridge, but visually in line with the water, the monument of the navy was placed (Fig. 6.). As it is well known, the regent of Hungary at the time, Miklós Horthy (after whom also a bridge got its name at that time), had been a naval officer of the Austro-Hungarian Monarchy, who had been trained at the K.u.K. Naval Academy at Rijeka/Fiume.⁴⁹ Thus, the scaled-down replica of the Fiume lighthouse had a dual political function. On the one hand, it reminded people of the seaside milieu, on the other hand, it symbolized the leader of the existing authoritarian regime. When focusing only

47 Márton GARAY –Melinda BENKŐ, “Between Waterway and Railway – Industry along the Danube Riverside in Budapest”, *Periodica PolytechnicaArchitecture*, Vol. 2, 2014, pp. 53-58.

48 Gábor PÁLL, *A budapesti Duna-hidak története*, Budapest, Közlekedésfejlesztési Koordinációs Központ, 2007 (1956), p. 116. [The history of the Danube bridges in Budapest]

49 József PARÁDI, “Világítótorny a Horthy-hídon! Egy elfeledett emlékhely”, *Rendvédelem-történeti Hírlevél (Nuntiotones Historiae Preasidii Ordinis)*, Vol. 31-32, 2009, pp. 233-236. [Lighthouse on the Horthy Bridge! A forgotten memorial]

on the former content, we can see that through the lighthouse model the riverside scenery obtained a “marine” feature.⁵⁰ The monument was severely damaged in the Second World War, and the new regime, which sharply dissociated itself both from the Horthy system and from the memory of the preceding Austro-Hungarian Monarchy, did not find it necessary to restore the lighthouse.

Conclusion

The narrative structures generated by architecture, which were discussed here, are much less easy to understand than those of written sources. Such a symbol is, first of all, the “southern rail”, which did not exist officially but which, in its function, played a similar role to Austrian Südbahn. Just as in the case of the parallel Austrian railroad, we can see here too that the line established primarily for economic reasons also brought forth touristic and cultural links, even though we cannot speak of such a deliberate development policy in the case of the Rijeka/Fiume railroad as experienced in Opatija. Nevertheless, the “myth” of the Mediterranean in the end-of-19th-early-20th centuries Hungarian travel literature was closely connected with the technical achievements of the railroad track. First of all, with the view of the Mediterranean landscape from the window of a train descending to Rijeka/Fiume Bay. The railway station designed by Ferenc Pfaff sought to immortalize this experience by providing the building with a Classicist architectural style characteristic of the Mediterranean world. But we must not forget that the Rijeka/Fiume railway station was primarily an industrial goods station, and it owes its architectural values to its early industrial (reinforced concrete) monuments.

After the First world war, we can see that the Danube-Sava-Adriatic Rail, organised on the ruins of the diminished Südbahn Gesellschaft, intended to develop a rail-linked resort zone in the Balaton region, following the method proven in Opatija. This endeavour was partly successful, but because of the economic crisis, the company had to give up its position. But during this short decade, the Balaton region was enriched with several stations of outstanding value that evoked the atmosphere of the Mediterranean landscape.

Finally, while (tourist) passenger traffic and industrial logistics co-existed in the space of the Rijeka/Fiume station, they were sharply divided within the new borders. For apparent reasons, the functional substitution of the Rijeka/Fiume port and the goods station took place not at Lake Balaton, but in Budapest. Although the Csepel port had had a “Danube history” of its own, its development was urgently precisely by the border changes. The Csepel port did not only seek to make up for the lost seaside logistic capacities in its range (e.g. granary), but it intended to evolve into a “genuine” seaport. As the Csepel port was situated far away from the vivid urban life, the memory of the seaside

50 On the Danube, no lighthouses as such were needed, we can see them only in Pančevo (Serbia).

was made complete with a monument that was rather direct in its symbolism.⁵¹

At the same time, precisely this monument is the clear testimony that, for all the impressive structures built in the Dinaric Alps, the real value of the Rijeka/Fiume rail for Hungary in the period between 1867(68)-1920 was primarily attributable to the rippling sea at its back. And when we bear this in mind, we will understand why the Balaton “southern rail” running along the blue lake can be called the genuine successor of the Rijeka/Fiume southern rail after 1920 and not the Csepel port and goods station, which is similar just in function.

51 Part of the full picture is the memory reflected in street names. The fast trains to Fiume/Rijeka left from the central station named today Keleti [Eastern] Railway Station. One of the main roads leading to this station has been called Fiumei út [Fiume Road] since 1923.

Sažetak

PROZORI PREMA MEDITERANU. MAĐARSKA „JUŽNA (MEDITERANSKA) ŽELJEZNICA“ I NJEZIN DRUGI ŽIVOT NAKON 1920.

Studija predstavlja jedini značajni željeznički kolodvor Kraljevskih ugarskih državnih željeznica koji se nalazi u mediteranskoj regiji te povlači paralele s austrijskim Južnim željeznicama. Obje željeznice mogu se sagledati kao poduhvati koji su ponovo odredili tradicionalne prostorne odnose. U vezi s riječkim željezničkim kolodvorom, razmatram njegov tipičan izgled koji podsjeća na klasičnu (rimsku) arhitekturu, koja je dala specifičan genius loci karakter, građevini suštinski funkcionalnog karaktera. Nakon 1920. godine Rijeka je postala nostalgično mjesto mađarskog nacionalnog sjećanja. Istovremeno, cilj regionalnih projekatana i arhitekata bio je nadomjestiti funkcije grada u kontekstu novih granica. Na Dunavu je „umjesto“ morske luke bila sagrađena međunarodna luka. Sljednici Južnih željeznica na obalama jezera Balaton sagradili su impresivne kolodvore mediteranskog stila, dok je tridesetih godina najnoviji most u Budimpešti dobio repliku riječkog svjetionika. Stoga moja studija traži odgovor na pitanje kako je djelovala arhitektonska „reinkarnacija“ i kako su arhitektonski simboli oživjeli u potpuno novom zemljopisnom okruženju.

Ključne riječi: željeznički kolodvori, genius loci u arhitekturi, identitet i arhitektura

MAĐARSKA ŠKOLA U MORAVICAMA

izv. prof. dr. sc. Denis Njari, Filozofski fakultet u Osijeku
e-mail: dnjari@ffos.hr

Izvorni znanstveni rad

UDK: 373.5(497.561Moravice)
377.3:625(497.561Moravice)

Sažetak

Moravice su do druge polovice 19. stoljeća bile naselje relativno malog prometnog i gospodarskog značaja. Ta se situacija počinje mijenjati, a naselje snažnije razvijati, krajem 19. i početkom 20. stoljeća, nakon izgradnje željezničke pruge Rijeka-Karlovac, kada je u Moravicama izgrađena željeznička stanica s pomoćnim službama i opskrbnim djelatnostima. Pruga prema moru imala je snažnu prometnu, političku i gospodarsku važnost za ugarski dio Monarhije. Iako je sam grad Rijeka u navedenom razdoblju svakako bio u središtu zanimanja mađarske (ali i hrvatske) političke javnosti, objema je stranama bilo potpuno jasno da je doseljeno mađarsko stanovništvo u Rijeci mađarska etničko-jezična eksklava. Hipoteza ovoga rada jest da je jedini pokušaj razbijanja te eksklave na području gdje su Mađari bili gotovo potpuno nezastupljeni (u Gorskom kotaru) bio na području Moravica, gdje je osnovana osnovna škola s mađarskim nastavnim jezikom, koja je djelovala pri Mađarskim državnim željeznicama. Rad se temelji prvenstveno na mađarskim izvorima, koji su suprotstavljeni onodobnoj hrvatskoj periodici i historiografskoj literaturi.

Ključne riječi: mađarska škola, Komorske Moravice, Mađari u Hrvatskoj, željeznička škola, mađarsko-hrvatski odnosi

Uvod

Osnivanje i djelovanje osnovne škole s mađarskim nastavnim jezikom u Moravicama predstavlja jedinstven povijesni fenomen u političkoj, društvenoj i kulturnoj povijesti Gorskoga kotara. Ta škola, koja je bila pod upravom Mađarskih kraljevskih državnih željeznica, osnovana je na području gdje mađarska zajednica gotovo da i nije postojala. Cilj ovoga rada je istražiti političke, društvene i kulturne okolnosti koje su dovele do otvaranja te škole i procijeniti uspjeh toga pokušaja stvaranja mađarske etničke i jezične oaze u Gorskom kotaru.

Glavna hipoteza rada je da je Mađarska škola u Moravicama bila jedinstven primjer političkog i kulturnog eksperimenta, osmišljen za održavanje mađarskog etničkog i jezičnog identiteta u regiji gdje su Mađari bili manjina. Dosadašnja hrvatska i srpska historiografija uglavnom je podržavala tezu da su „mađarske škole“ u Hrvatskoj i Slavoniji imale primarno političku funkciju (odnosno da su bile sredstvo mađarske države za osiguranje njezine prisutnosti i utjecaja u regijama u kojima su Mađari bili manjina),¹ a da su im obrazovni ciljevi bili sekundarni. Međutim, te su teze iznesene u pravilu kao opća mjesta, bez stvarnih empirijskih istraživanja.

Metodologija ovoga rada temelji se na kritičkoj analizi, suprotstavljanju i uspoređivanju hrvatskih i mađarskih izvora službene provenijencije, ali uključujući i relevantnu periodiku, kako bi se dobila što objektivnija slika o predmetu proučavanja, tj. samoj školi. Cilj rada time se smatra postignutim, premda bi se na temelju iznesenih podataka predmetu proučavanja moglo pristupiti iz različitih konceptualnih okvira, kao što su teorija etničke i kulturne ekskluzivnosti,² obrazovna politika kao instrument kulturne dominacije,³ društvena povijest marginaliziranih zajednica⁴ ili, s druge strane, preko koncepta nacionalne indiferentnosti.⁵

1 Škole koje su Mađarske kraljevske državne željeznice osnovale na području Hrvatske i Slavonije su i one u Osijeku, Slavonskom Brodu, Novskoj, Našicama, Vinkovcima itd. Vidjeti detaljniji pregled literature u: Denis NJARI, „Mađarska škola u Brodu“, *Prilozi za povijest Broda i okolice*, knjiga 5, Slavonski Brod, 2021., str. 95-154.; Denis NJARI, „Mađarska škola u Novskoj“, *Cris: časopis Povijesnog društva Križevci*, vol. XXIV., No. 1, 2022., str. 162-175.

2 Pri čemu bi hipotezu rada predstavljalo da se mađarska zajednica u Moravicama i okolici oblikovala kroz izolaciju i zaštitu svoga identiteta, ali da su vanjski politički čimbenici nastojali razbiti tu ekskluzivnost. Za primjer etničke teorije vidjeti npr. Emil HERŠAK, „Etnička teorija i neki primjeri iz Srednje Evrope“, *Migracijske i Etničke teme*, vol. 12, no. 4, str. 311-321 i ondje citiranu literaturu.

3 Navedeni konceptualni okvir bio bi najbliži onome ranije tradicionalno prihvaćenom u hrvatskoj historiografiji da je obrazovni sustav „mađarskih škola“ u Hrvatskoj i Slavoniji korišten kao alat za političku kontrolu i kulturnu asimilaciju hrvatskoga i srpskoga naroda. Vidjeti npr. Henry GIROUX, *Schooling and the Struggle for Public Life*, Routledge, 2005.

4 Taj bi se pristup fokusirao na ulogu obrazovnih institucija u marginaliziranoj zajednici (u ovom slučaju mađarskoj) i njihovu ulogu u očuvanju kulturnog identiteta unatoč pritiscima većinskoga (hrvatskog) društva. Lajos ARDAY, „A horvátországi magyarok története (vázlatos áttekintés)“, ARDAY, *Fejezetek a horvátországi magyarok történetéből*, Budapest, 1994., str. 9-42.

5 Budući da su lokalna hrvatska i srpska zajednica razvile specifične strategije i otpora, ali i prilagodbe Mađarskoj školi u Moravicama, čini se sasvim legitimnom hipoteza da je lokalno stanovništvo u toj školi vidjelo sredstva za postizanje vlastitih (privatnih) životnih i obrazovnih ciljeva neuvjetovanih nacionalnim predznakom. Više o konceptu nacionalne indiferentnosti u: Tara ZAHRA, „Imagined Noncommunities: National Indifference as a Category of Analysis“, *Slavic Review*, vol. 69, no. 1, 2010, str. 93-119.

Moravice

Službeni naziv današnjega mjesta Moravice u Gorskom kotaru u razdoblju Austro-Ugarske bio je Komorske Moravice (mađ. *Cameral-Moravicza*). Komorske Moravice nalazile su se u okviru Modruško-riječke županije, podžupanije Vrbovsko, na 422 metra nadmorske visine. Glavno su obilježje toga kraja bile bogate šume te je većina stanovnika mjesta krajem 19. stoljeća radila u nekoj od djelatnosti povezanih sa šumarstvom.⁶ Prva poznata škola u Komorskim Moravicama otvorena je 1839. godine, a radilo se o trogodišnjoj pučkoj, odnosno osnovnoj školi, koja je zapravo bila srpska konfesionalna škola, pod nadzorom igumana manastira Gomirje. Donošenjem novog školskog zakona 1874. godine škola nije zadovoljila standarde da preraste u javnu ili opću pučku školu, a srpska konfesionalna zajednica nije imala dovoljno financijskih sredstava da ju samostalno financira, tako da je 1875. godine postojala prijetnja da se škola i zatvori.⁷

Razvoj Moravica krajem 19. i početkom 20. stoljeća usko je vezan uz izgradnju željezničke pruge 1873. godine. Jasno je vidljiv napredak mjesta nakon dovršetka željezničke pruge, kao i relativno velik porast broja stanovnika, ali i razvoj drvene industrije. Izgradnjom pruge, u Moravice se doseljavaju i Mađari te su oni ujedno bili i prvi radnici na željeznici. Za njihove je potrebe, neposredno poslije dovršetka pruge, u Moravicama izgrađena i stambena zgrada („velika kuća“). Na željeznici u Moravicama su „odgovorne poslove obavljali Mađari, a ostale grube i prljave naši ljudi“, pri čemu se prvenstveno misli na Srbe i Hrvate.⁸ Željeznica je pak osiguravala i druge pogodnosti, pa se tako smatra da je puštanjem u promet željezničke pruge Karlovac-Rijeka 1873. godine „za narod moravičkog kraja nastupilo razdoblje punog ekonomskog, društvenog i kulturnog preporoda.“⁹ Pruga je stanovništvu Moravica i okolice omogućavala zaposlenje ne samo na željeznici, nego i povećanje prihoda od poljoprivrede, stočarstva, šumarstva i ostalih djelatnosti. U užem smislu, kao neki od poslova koje je željeznica omogućila u Moravicama navode se pružni radnici, desetari, nadzornici pruga, kočničari, skretničari, čistači skretnica, vlakovođe, telegrafisti, prometnici, ložači, strojovođe, pregledavači kola. U širem smislu, pojavila se potreba za zidarima, tesarima, betonircima na izgradnji brojnih zgrada, zatim za skladištarima, poštarima, ugostiteljima, trgovcima i brojnim popratnim administrativnim i računovodstvenim poslovima.¹⁰

Moravice su se nalazile na početnoj točki brdskog dijela pruge, uspona 16%. Odlučeno je da će se na tom mjestu podignuti veća željeznička stanica, točnije dvoetažna zgrada sa sedam prozorskih okana prema pruzi i s krovom na četiri vode. Prvotno je uz željezničku stanicu podignuto pet kolosijeka,

6 „Cameralmoravica“, *Tolnai Világlexikona*, br. 5 (Brüsszel-től Cimer-ig), Budimpešta, 1914., str. 336.

7 Ivan JURISIĆ, „Općinska škola u Komorskim Moravicama 1839.-1875.“, *Radovi Zavoda za hrvatsku povijest Filozofskog fakulteta Zagreb*, br. 23, 1990., str. 122-135.

8 Marinko PETROVIĆ, „Srpske Moravice i Moravčani“, *Srpske Moravice*, 1991., str. 32.

9 Ilija JAKŠIĆ, „Neke razvojne značajke Srpskih Moravica“, *Srpske Moravice*, 1991., str. 47.

10 Ibid.

toplana i kotlovnica, a zatim i dvije velike dvorane pod krovom na dvije vode.¹¹ Za potrebe zaposlenika željeznica, ali i cjelokupne popratne infrastrukture, Mađarske kraljevske državne željeznice podigle su i nekoliko stambenih zgrada i baraka za osoblje na kolodvoru i u njegovoj neposrednoj okolini. Godine 1892. stanica u Moravicama, osim dotadašnjega putničkoga i teretnoga prometa koji se na njoj odvijao, proširena je te je otvoren i pretovar rasutoga tereta.¹²

Sama lokacija Moravica i njihove okolice izazivala je veliko oduševljenje u mađarskoj javnosti, u pravilu nenavikloj na takve brdsko-planinske krajeve. Kao primjeri mogu se izdvojiti tri putopisa mađarskih novinara koji su, putujući željeznicom prema Rijeci, komentirali taj kraj. „Oblačno i kišovito vrijeme nije nam omogućilo da uživamo u prirodnim ljepotama pruge Karlovac-Rijeka. Nismo mogli vidjeti planine oko Moravica, s tako divljim okruženjem koje se može mjeriti sa Švicarskom i Tirolom. Nismo mogli vidjeti ni prekrasne slavne hrastove šume. Sav taj užitak uskratila nam je velika magla koja je prekrila taj cijeli prekrasan krajolik. Stoga smo se morali zadovoljiti utjehom da ćemo to nadoknaditi u Rijeci.”¹³ „I stigli smo do postaje u Komorskim Moravicama koja se nalazi na 420 metara, gdje smo s čašom piva i dva tanjura tople juhe započeli ručak, a nastavili ga u kupeu s praškom šunkom i mađarskom salomom dopremljenom iz Zagreba. Trg i okolica oko ovoga kolodvora krcati su velikim drvenim trupcima, jer se oдавde transportira vrijedna građa okolnih velikih državnih šuma. Počevši oдавde, prolazimo kroz sve više veličanstvenih dionica. Već sljedeća postaja uzdiže se na 647 metara nadmorske visine.”¹⁴ „Vozeći se kroz tunel Tičevo, zatim prolazeći kroz četiri tunela dolazimo do Vrbovskog, a nakon toga do postaje Komorske Moravice. Ovo mjesto je već na 420 metara visine. Okruženo je velikim državnim šumama, ovdje se nalazi jedna od glavnih izvoznih postaja za drvenu građu. Opet mijenjaju lokomotivu snažnijom, jer se moramo popeti još više. Sada su tu planine bogate šumama. Zrak je hladan, čist i miriši na borovinu.”¹⁵

Postojala je i kritika dijela mađarske javnosti zbog pretjerane sječe šuma oko Moravica, gdje se obavlja „besmisleno razaranje koje na svojim krilima nosi nevjerojatnu hladnoću i briše ono malo života što je na tim stijenama ogoljenima od zemlje ostalo. Vandalska ljudska ruka nedvojbeno ima veliki udio u ovoj sumornoj goleti, jer iza Moravica i danas hladni noćni vjetar dere u prastarom pulsirajućem ritmu u borovoj šumi, i predstavlja veliku opasnost za sve.”¹⁶

11 Mihály KUBINSZKY, „Magyar építési vasúti magasépítmények Horvát-Szlavóniában“, *Közlekedéstudományi szemle*, LIII. évf., 7. szám, Budapest, 2003., str. 268.

12 *Vasúti és közlekedési Közlöny*, br. 32, str. 280.

13 *Pesti Hírlap*, br. 86, 28. 3. 1882., str. 3.

14 *Magyar Polgár*, br. 81, 7. 4. 1892., str. 2.

15 *Szabadság*, br. 54, 7. 7. 1900., str. 2.

16 *Pesti Hírlap*, br. 283, 27. 11. 1910., str. 74.

Škola

Kako je mađarsko osoblje na željezničkoj postaji i u njezinoj okolici u kratko vrijeme postalo prilično brojno, odlučeno je da se za njihovu djecu zatraži dozvola za otvaranje osnovne (pučke) škole na mađarskom nastavnom jeziku, koju će uzdržavati i financirati Mađarske kraljevske državne željeznice. Škola je i otvorena u rujnu 1890. godine temeljem dozvole hrvatske Banske vlade¹⁷ na temelju 4. stavka, 104. članka Školskog zakona od 31. 10. 1888. i time je postala prva škola na mađarskom nastavnom jeziku na teritoriju uže Hrvatske (na području Slavonije od ranije je postojalo nekoliko vjerskih i općinskih škola na mađarskom nastavnom jeziku, kao primjerice u Hrastinu, Korodu, Laslovu, Antunovcu, Vladislavcima i Retfali kod Osijeka). Službeni naziv škole bio je *A magyar királyi államvasutak cameral-moravicai elemi népiskola* (hrv. Osnovna narodna škola Mađarskih kraljevskih državnih željeznica u Komorskim Moravicama). Zbog jednostavnosti i činjenice da nikada prije ni poslije u Moravicama nije postojala ni jedna druga škola s mađarskim nastavnim jezikom, u ovom se radu za imenovanje te škole koristi izraz Mađarska škola u Moravicama.¹⁸

Isprva se škola nalazila na prvom katu željezničke zgrade na željezničkoj stanici Moravice u koju je kasnije, nakon izgradnje školske zgrade, premještena pošta.¹⁹



Slika 1: Razglednica željezničke stanice u Moravicama s kraja 19. stoljeća. Škola se prvotno nalazila na katu zgrade vidljive na lijevom dijelu fotografije. Na fotografiji se može pročitati i dvojezični (mađarsko-hrvatski) natpis *étterem-gostiona*. (Razglednica dostupna na: <http://www.vasutallomasok.hu/index.php?o=showlanc&l=5918&f=2021> pristupljeno 17. 9. 2024.).

¹⁷ Mađarska (dalje: MA), *Magyarságkutató Intézet* (dalje: MKI), *Magyarajkuak*, 130012/1904., str. 36-37 i str. 70.

¹⁸ Usporediti s: Denis NJARI, „Mađarska škola u Brodu“, str. 95-154.

¹⁹ Nada TOMIĆ, „Mađarska osnovna škola“, *Srpske Moravice*, 1991., str. 113.



Slika 2: Nova školska zgrada Mađarske škole u Moravicama 1906. godine (“A horvát-szlavonországi magyar iskolák” („Mađarske škole u Hrvatskoj i Slavoniji”), *Vasárnapi Ujság*, 36. szám, 9. 9. 1906., str. 586.)

Jedino sačuvano školsko izvješće škole je ono za sedamnaestu školsku godinu, 1906./1907.²⁰ U tom školskom izvješću navedeno je da je jedna školska učionica bila „stara“ i „neuvjetna“ i da postoje potrebe za njezinim proširenjem te planovi za izgradnju sportske dvorane, u kojoj bi se provodila nastava tjelesnoga odgoja.²¹ Nova školska zgrada izgrađena je upravo 1906. godine,²² a u školi je podignut i oltar za dnevne pobožnosti u čast svetome Ladislavu. Škola je od donacija tijekom školske godine 1906./1907. dobila sliku Madonne za školski oltar, koju je donirao József Sztrényi, mještanin Moravica. Osim toga, u školi je prikupljen iznos od 154 kruna i 40 filira te je za taj iznos povodom Božića kupljena odjeća i obuća za siromašnije učenike, koja im je podijeljena 23. prosinca 1906.²³ godine.

Školska knjižnica je 1907. godine brojala 254 djela u 291 svesku, od čega 143 djela učiteljske knjižnice, 61 djelo za mladež, a 50 ih je bilo dio narodne knjižnice.²⁴ Učenici su u I. razredu imali od 25 do 27,5 sati nastave tjedno, u II. razredu od 27 do 29,5 sati tjedno, a u III. i IV. razredu od 31 do 34,5 sati nastave tjedno. Mađarska škola u Moravicama proširena je 1909. godine u petorazrednu školu.

Na Božić, Uskrs i Tijelovo učitelji su s učenicima išli na mise u crkvu u Vrbovsko. Jednako tako se i pravoslavce i reformirane poticalo na obilježavanje njihovih vjerskih praznika. Kako bi se kod učenika njegovali domoljubni, i osjećaji odanosti kralju, tijekom školske godine svečano su se obilježavala dva praznika - 4. listopada, blagdan svetoga Franje Asiškoga i kraljev imendan, i 15. ožujka, dan sjećanja na Mađarsku revoluciju 1848. godine. Tada su učenici pjevali domoljubne pjesme i recitali, a učitelji održavali prigodna predavanja.

20 MA, *Országos pedagógiai könyvtár és múzeum* (dalje: OPKM), Iskolai értesítők (dalje: IÉ), E2172.

21 MA, OPKM, IÉ, E2172, str. 3.

22 *Vasuti és közlekedési közlöny*, br. 6, 13. 1. 1907., str. 52.

23 MA, OPKM, IÉ, E2172, str. 4-5.

24 MA, OPKM, IÉ, E2172, str. 5.

U proljetnim i jesenskim mjesecima učenici su u nekoliko prigoda išli na izlet u obližnje šume, gdje ih se podučavalo o korisnosti i potrebi zaštite drveća, biljaka i ptica.²⁵

Prilikom Božića 1900. godine ravnatelj Tánczos održao je prigodno predavanje nakon kojega su ne samo mađarski učenici, nego i oni hrvatski, donirali sveukupno 18 kruna i 20 filira za izgradnju Vörösmartyjevog²⁶ spomenika u Budimpešti. Tom su prilikom budimpeštanske novine pisale da su i „naša braća, maleni Hrvati u Komorskim Moravicama oduševljeni našom stvari“ te da će i njihov doprinos biti ugrađen u tu skulpturu.²⁷ U novinama je objavljen i cjelokupni popis svih osoba u Komorskim Moravicama koje su tada donirale u tu svrhu.²⁸

Dana 14. travnja 1915., prigodom „domoljubne svečanosti“ obilježavanja obljetnice Mađarske revolucije 1848. godine, Mađarska škola u Moravicama prikupila je čak 114 kruna za potrebe vojnika koji su oslijepili u ratu, što je bilo mnogostruko više od svih ostalih donacija objavljenih tom prilikom u novinama.²⁹ Također, škola je iste godine prikupljala donacije i za mađarski Crveni križ,³⁰ a kasnije i za nadgrobne spomenike vojnicima stradalima u ratu³¹ te za *Domobransku zakladu Sándor Szurmay* (mađ. *A Szurmay Sándor honvéddalap*).³²

Učenici

O mađarskoj se školi u Moravicama raspravljalo i u Hrvatskom saboru 21. siječnja 1907. godine, kada je interpelacijom nastupio zastupnik Ivan Zatluka, citirajući članak iz mađarskih novina: „Pred šesnaest godina otvorena je ta škola u jednoj sobici sa 47 đaka i to na mjestu, gdje se šačica Mađara borila protiv pohrvaćenja. Kraj svih zapreka koje su se tome čednom početku mađarske škole stavile na put sa strane hrvatskih oblasti, ipak joj je uspjelo steći u kratko vrijeme dobar glas. Taj uspjeh ponukao je ravnatelja ugarskih željeznica da na

25 MA, OPKM, IĚ, E2172, str. 4-5.

26 Mihály Vörösmarty (1800. - 1855.) bio je jedan od najvažnijih mađarskih pjesnika i književnika u 19. stoljeću te vjerojatno najznačajniji predstavnik mađarskoga romantizma. Njegova je poezija poznata po naglašenim emotivnim temama o ljubavi, domovini i borbi za slobodu. Njegova pjesma „Szózat“ neslužbena je druga mađarska nacionalna himna.

27 „Vörösmarty-szobor“, *Budapesti Hirlap*, 20. évf., 354. szám, str. 4-5.

28 Tánczos Ferenc 2 kr., Venerusz Karolin 60 fil., Venerusz Anna 20 fil., Venerusz Alajos 20 fil., Breuer Károly 10 fil., Breuer Jenő 20 fil., A Walter József 40 fil., Walter István 30 fil., Walter Emil 30 fil., Gálos Erzsébet 40 fil., Vogler István 60 fil., Jankovic András 20 fil., Jankovic Istvánka 20 fil., Stibinger Rezső 20 fil., Harl Adél 30 fil., Simon János 40 fil., Crukovics Katalin 20 fil., Emericz Margit 1 kr., Jaksics Tivadar 20 fil., Domján Mária 40 fil., Thener Károly 80 fil., Jaksics Miklós 20 fil., Mayer Ötmár 20 fil., Berkovits Erzsike 50 fil., Berkovits Bandi 50 fil., Stein Margit 50 fil., Stein Ida 50 fil., Lórián 20 fil., „jedan domaćin“ 20 fil., Pongrácz 20 fil., udovica Berkovics Vilmosa 1 kr., supruga Berkovics Gábora 50 fil., N. N. 50 fil., Erdős Mór, 2 kr., Parragh Pál 1 kr., Mayer Antal 1 kr.

29 „A háboruban megvakult katonák részére“, *Az ujság*, god. 13., 18. 3. 1915., str. 8.

30 „Adakozás“, *Budapesti Hirlap*, 35. évf., br. 38, 7. 2. 1915., str. 13.

31 „Kimutatás“, *Néptanítók Lapja*, 51. évf., 1-2. szám, str. 23.

32 „A Szurmay Sándor honvéddalap“, *Az Est*, 9. évf., 146. szám, 21. 6. 1918., str. 4.

više mjesta s ove strane Drave osnuje više mađarskih škola koje će se opirati valovima hrvatstva.”³³ Na navedenu je interpelaciju odgovorio zastupnik Ivan Peršić sljedećim riječima: „Gospodo moja, nije li to zbilja infamija, u srcu Hrvatske, u Komorskim Moravicama držati mađarsku školu, gdje prevladaju nemađari, gdje prevladaju upravo samo rođeni Hrvati, držati mađarsku školu za 19 Mađarčića, a 35 katoličkih, 19 pravoslavnih i 3 Nijemca. Nije li to sramota? Možemo li to i dalje dopustiti, da Mađari putem željeznica, putem željezničkih škola u ovakvim posve hrvatskim krajevima mađariziraju našu krv i našu djecu. (Zastupnik Ivo Elegović: Dolje s mađarskim nasiljem! Dolje s Košutom!) (...) Ja sam siguran da su to bili Hrvati, i da je g. 1890. otvorena škola samo za Hrvate, a kroz godine dotjerali su do 19 Mađara, od kojih je sigurno polovica Hrvata, a polovica Židova.”³⁴

Razred	Dječaka	Djevojčica	Ukupno
I.	5	4	9
II.	7	1	8
III.	12	3	15
IV.	9	2	11
Ukupno	33	10	43

Tablica 1: Broj učenika krajem školske godine 1902./1903.³⁵

Razred	Dječaka	Djevojčica	Ukupno
I.	17	12	29
II.	19	10	29
III.	23	5	28
IV.	2	3	5
V.	4	1	5
Ukupno	65	31	96

Tablica 2: Broj učenika početkom školske godine 1906./1907.³⁶

33 „A horvát-szlavonországi magyar iskolák“, *Vasárnapi ujság*, god. 53., br. 36, str. 586.

34 Antun CUVAJ, „Građa za poviest školstva kraljevina Hrvatske i Slavonije od najstarijih vremena do danas“, sv. VIII., Zagreb, 1913., str. 51.

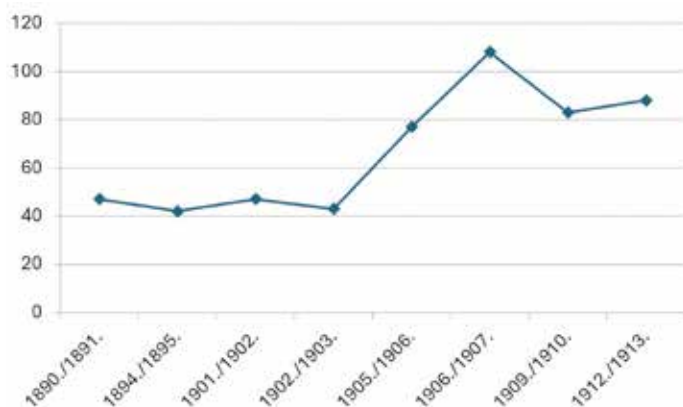
35 Izrađeno prema: MA, MKI, Magyarajkuak, 130012/1904.

36 Izrađeno prema: MA, OPKM, IE, E2172

Riječki identitet: gospodarski, povijesni, jezični i kulturni odjeci povodom 150. obljetnice izgradnje željezničkih pruga Rijeka - Pivka i Rijeka - Karlovac

The Identity of Rijeka: Economic, Historical, Linguistic and Cultural Echoes on the 150th Anniversary of the Construction of the Rijeka - Pivka and Rijeka -Karlovac Railways

Prve školske godine (1890./1891.) školu je pohađalo 47 učenika, a školske godine 1894./1895. ukupno 42 učenika, od čega 13 Mađara (32%), 21 Hrvat (49%) i 8 Srba (19%).³⁷ Školske godine 1901./1902. školu je pohađalo 47 učenika, od čega 16 Mađara (34%), 22 Hrvata (47%), 5 Nijemaca (10,5%) i 4 Srbina (8,5%), a i sljedeće školske godine 1902./1903. školu je pohađao jednak broj učenika, od čega je tada bilo 11 Mađara (23,4%), 35 Hrvata (52,2%), 9 Srba (13,6%), 3 Nijemca (4,5%) i 1 dijete pripadnik ostalih naroda (1,4%).³⁸



Grafikon 1: Kretanje broja učenika Mađarske škole u Moravicama po šk. godinama

Škola je 1903./1904. školske godine imala 43 učenika, od kojih je 23 bilo hrvatskoga materinskoga jezika (53%), 10 mađarskoga (23%), 8 srpskoga (18%) i 2 njemačkoga (6%).³⁹ Tijekom školske godine 1905./1906. škola je imala 77 učenika, od čega 35 Hrvata (45%), 19 Mađara (25%), 19 Srba (25%), 3 Nijemca (4%) i 1 pripadnika ostalih naroda (1%).⁴⁰ U školskoj godini 1909./1910. školu je pohađalo 83 učenika, od čega 38 Hrvata (46%), 22 Mađara (27%), 18 Srba (22%) i 5 ostalih.⁴¹

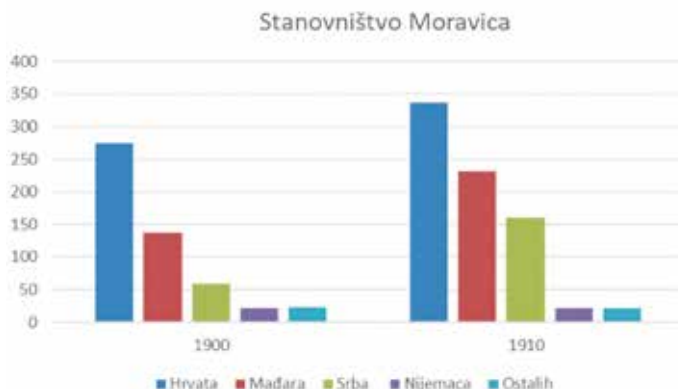
37 Antun CUVAJ, „Građa za poviest školstva kraljevina Hrvatske i Slavonije od najstarijih vremena do danas“, str. 798.

38 TOMIĆ, „Mađarska osnovna škola“, str. 114-115.

39 MA, OPKM, IÉ, E2172, 71.

40 „A horvát-szlavonországi magyar iskolák“, *Vasárnapi ujság*, god. 53., br. 36, str. 586.

41 Béla MAKKAI, *Végvár vagy hídfő. Az idegenben élő magyarság nemzeti gondozása Horvátországban és Bosznia-Hercegovinában*, Budapest, 2003., str. 375.



Grafikon 2:

Nacionalni sastav stanovništva Moravica prema popisima stanovništva 1900. i 1910. godine⁴²

Komorske Moravice su prema službenom popisu stanovništva 1900. godine imale 515 stanovnika, od čega 137 Mađara, 274 Hrvata, 59 Srba, 22 Nijemca i 23 ostalih. Deset godina kasnije, ukupan se broj stanovnika povećao na 773, od čega je bilo 232 Mađara, 337 Hrvata, 160 Srba, 22 Nijemca i 22 ostalih.⁴³ Pri tome treba navesti da je uz tvornicu u Vrbovskom živjelo 206 Mađara. Iz navedenih je podataka vidljivo da su Mađari 1900. godine činili nešto više od četvrtine stanovništva Moravica, gotovo identično kao i nakon deset godina (apsolutni se broj Mađara u Moravicama doduše povećao, ali udio u stanovništvu postao je veći za samo 3%). Međutim, u tom razdoblju znatno je veći porast bio srpskoga stanovništva, kojemu se udio u Moravicama udvostručio, a apsolutni broj gotovo utrostručio. Uspoređujući podatke o odnosima udjela stanovništva u Moravicama po nacionalnosti i učenika po nacionalnosti u Mađarskoj školi u Moravicama, uočava se gotovo potpuna korelacija: naime, školske godine 1906./1907. broj učenika kojima je mađarski jezik bio materinji bio je 24% (udio Mađara u stanovništvu Moravica 1900. godine bio je 27%).

⁴² Izvor: Jakov GELO, Ivan CRKVENČIĆ, Mladen KLEMENČIĆ, *Narodnosni i vjerski sastav stanovništva Hrvatske 1880. - 1991. po naseljima*, knj. V, Zagreb : Državni zavod za statistiku Republike Hrvatske, 1998, str. 3274.

⁴³ Isto.

Riječki identitet: gospodarski, povijesni, jezični i kulturni odjeci povodom 150. obljetnice izgradnje željezničkih pruga Rijeka - Pivka i Rijeka - Karlovac

The Identity of Rijeka: Economic, Historical, Linguistic and Cultural Echoes on the 150th Anniversary of the Construction of the Rijeka - Pivka and Rijeka -Karlovac Railways

Razred	Mađarski	Hrvatski	Srpski	Njemački	Ostalo	Ukupno
I.	8	8	13	2	1	32
II.	8	12	12	-	1	33
III.	7	11	11	1	-	30
IV.	2	3	1	-	1	7
V.	-	5	1	-	-	6
Ukupno	25	39	38	3	3	108

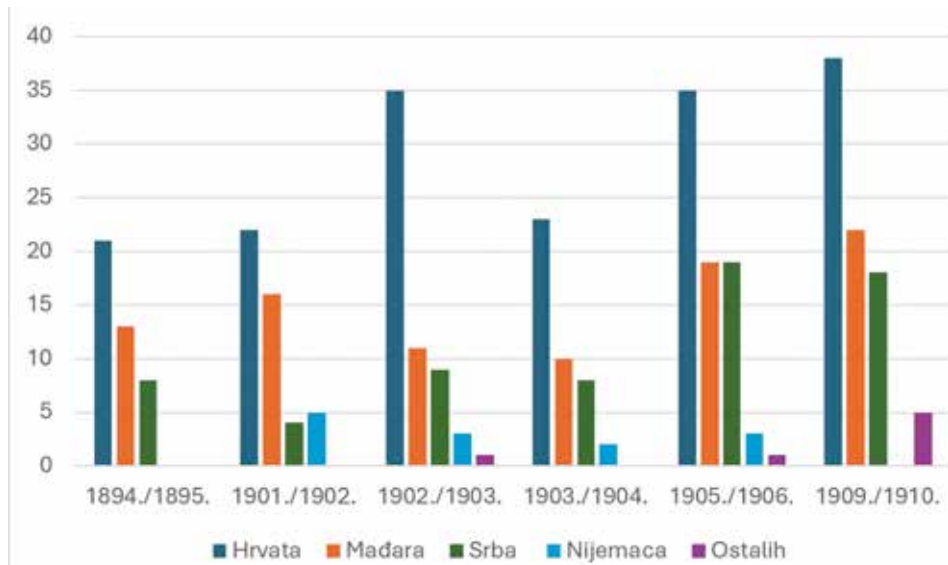
Tablica 3: Učenici po materinskom jeziku školske godine 1906./1907.⁴⁴

Škola bi možda imala veći udio djece mađarskoga materinskoga jezika da je, osim djeci željezničara, pohađanje nastave bilo dopušteno i djeci radnika u tvornici kutija za cigare u Vrbovskom, u kojoj su mađarski radnici bili apsolutna većina zaposlenika.⁴⁵ Ipak, situacija nije bila takva i takvo je stanje otvoreno priznavao i budimpeštanski tisak, koji u jednoj svojoj reportaži o Moravicama iz 1892. godine piše da se radi o „mađarskom naselju u Hrvatskoj, između Karlovca i Rijeke, gdje su oko postaje Komorske Moravice mađarskih državnih željeznica željezničari za nekoliko godina formirali cvatuću mađarsku koloniju. (...) Broj zaposlenih već se popeo na dvjestotinjak koji, uglavnom obiteljski ljudi, zajedno sa svojim obiteljima čine respektabilnu mađarsku prekograničnu koloniju. Članovi kolonije su revni Mađari, koji se nisu mogli pomiriti s idejom da im djeca idu u hrvatsku školu, pa su prije par godina pokrenuli pokret za osnivanjem mađarske škole. Bivši ministar trgovine Gábor Baross dao im je snažnu potporu u njihovim nastojanjima, zbog čega su od Hrvatske narodne vlade dobili dozvolu za osnivanje škole. (...) Ova škola istinski obavlja domoljubne usluge za dobrobit Mađara. Ne samo da zadržava mađarsku djecu kao Mađare, koja se polako pohrvaćuju u hrvatskim školama, nego širi mađarski jezik među hrvatskim narodom, čija djeca tijekom školskog obrazovanja polako uče mađarsku riječ. Ovogodišnje školsko izvješće pokazuje sjajne rezultate, zbog čega treba uputiti pohvale rodoljubnim učiteljima, ali i čestitim željezničarima, koji ih svim silama podupiru u njihovu djelovanju.“⁴⁶

44 Izrađeno prema: MA, OPKM, IÉ, E2172

45 MA, MKI, Magyarajkuak, 130012/1904., 70.; U Vrbovskom je prva veća stolarska radionica započela s radom 1870. godine, kada je kao posljedica gradnje željezničke pruge Karlovac-Rijeka u Vrbovskom otvorena i parna pilana, a potom i pogon za preradu drva u kojemu je radilo tristotinjak radnika. Hrvatska tehnička enciklopedija, Drvena industrija Vrbovsko. (<https://tehnika.lzmk.hr/drvena-industrija-vrbovsko/>, pristupljeno 20. 1. 2024.)

46 „Magyar telep Horvátországban“, *Budapesti Hirlap*, 12. évf., 240. szám, 31. 8. 1892.



Grafikon 3: Učenici škole po nacionalnom sastavu⁴⁷

Gotovo svi učenici škole bili su djeca kojima su roditelji bili zaposlenici željeznica. Poznato je da je od svih učenika škole 1903. godine bilo samo šestero djece kojima roditelji nisu radili na željeznici⁴⁸ te su upisani bez dozvole hrvatske vlade.⁴⁹

„Viđeniji su Moravčani tada, a i kasnije, slali svoju djecu u mađarsku osnovnu školu“, iako je postojala škola i na „narodnom“ jeziku. Kao glavni razlog tome navodi se mogućnost daljnjega obrazovanja u Kapošvaru, a „za djecu željezničara nemađarskog porijekla i skromnog imovinskog stanja“ u Kapošvaru je postojala i mađarska gimnazija s internatom, koja se mogla pohađati za tada povoljan iznos od četiri forinte mjesečno, što je obuhvaćalo sve troškove školovanja, smještaja, prehrane, zdravstvene skrbi, pa čak i odjeće. Povrh svega, završetak te gimnazije davao je veliku prednost prilikom budućega potencijalnoga zaposlenja na željeznici.⁵⁰ Zanimljivo je da je o toj gimnaziji u Kapošvaru u javnosti prevladavalo općenito pozitivno mišljenje (doduše, s određenim vremenskim odmakom), smatrajući da su „mladi Moravčani išli u željezničku školu u Kapošvaru u Mađarskoj i vraćali se s korisnim znanjima, kao i potpunim znanjem mađarskog jezika. To im je otvaralo nove mogućnosti.

47 Podaci se donose za one školske godine za koje postoje (prema izvorima citiranim u radu). Za pojedine školske godine podaci su doneseni prema različitim izvorima, čija vjerodostojnost nije uvijek neupitna (poput, primjerice, novina).

48 Zanimanja koja je ta nekolicina djece roditelja neželjezničara Mađara upisala bila su: krojač (dvoje djece) te po jedan brijač, stolar i iznajmljivač stanova.

49 MA, MKI, Magyarajkuak, 130012/1904., str. 70.

50 TOMIĆ, „Mađarska osnovna škola“, str. 116-117.

Najbolji od njih postavljeni su za činovnike u Direkciji željeznica u Zagrebu.⁵¹

„Ova mađarska škola radila je tada na vrlo naprednoj nastavnoj osnovi, bila je dobro materijalno i didaktički opremljena, na njoj su radili birani i sposobni mađarski učitelji, a imala je i niz drugih pogodnosti. To je vjerojatno bio i jedan od važnih razloga da su se učitelji i moravačke osnovne škole (na srpskom tj. hrvatskom jeziku) trudili da bi sadržajno i didaktički svoju školu održavali na odgovarajućoj visini i time smanjili odlazak moravačke djece u mađarsku školu.“⁵²

Nije sporno da je u Mađarsku školu u Moravicama, prema svim dostupnim podacima, bilo upisano više nemađarske djece, nego one mađarske. O tome postoji i relativno dobro sačuvana prepiska te je slučaj Mađarske škole u Moravicama bio jedini za koji je čak i ugarski ministar trgovine priznao da najmanje osmero djece te škole nije smjelo biti upisano, unatoč tome što su upisani na izričite molbe svojih roditelja.⁵³ Ipak, danas čak i dio hrvatske javnosti puno trezvenije ocjenjuje ulogu Mađarske škole u Moravicama, opravdavajući natprosječan udio nemađarske djece u njoj razlozima da je ona imala i „humano-socijalni karakter u školovanju i zapošljavanju te je kao takva bila privlačna za nemađarske narode.“⁵⁴

Razred	Katolici	Pravoslavci	Protestanti	Židovi	Ukupno
I.	17	13	1	1	32
II.	21	12	-	-	33
III.	16	11	1	2	30
IV.	6	1	-	-	7
V.	5	1	-	-	6
Ukupno	65	38	2	3	108

Tablica 4: Učenici prema vjeroispovijesti 1906./1907.⁵⁵

51 Branko JAKŠIĆ, „Značenje željeznice za razvoj Srpskih Moravica“, *Srpske Moravice*, 1991., str. 263.

52 Milivoj ČOP, „Sto pedeset godina života i rada osnovne škole u Srpskim Moravicama“, *Srpske Moravice*, 1991., str. 102.

53 Josip GUJAŠ, „Nacionalna obrana“ Mađara u Slavoniji na prijelomu XIX. i XX. st. u okviru „Slavonske akcije“, *Historijski zbornik*, br. XXIII-XXIV, 1970. - 1971., str. 79.

54 *Monografija Željezničke tehničke škole Moravice (1921. - 2021.)*, Borivoj DOKMANOVIĆ (ur.), Željeznička tehnička škola Moravice, Moravice, 2022., str. 31.

55 Izrađeno prema: MA, OPKM, IĖ, E2172

Precizni statistički podaci o vjeroispovijesti učenika po svim školskim godinama nažalost nisu poznati, no sudeći prema jedinom sačuvanom školskom izvješću (za školsku godinu 1906./1907.), apsolutnu su većinu (60%) činili učenici katoličke vjeroispovijesti, a nešto više od trećine (35%) učenici pravoslavne vjeroispovijesti. Broj učenika protestantske i židovske vjeroispovijesti bio je malen (oko 2-3%), ali su oni u školi ipak bili zastupljeni. Pred sam kraj djelovanja škole, 1918. godine, Mađarska škola u Moravicama ponovno je dospjela u mađarski tisak zbog afere upravo s učenicima židovske vjeroispovijesti. Škola, a zapravo posredno Mađarske kraljevske državne željeznice, optužene su za antisemitizam, jer su u Moravice „namjestile židovske službenike, pa su tako židovska djeca slana u njihovu školu. Židovsku djecu poučavao je židovskoj vjeri antisemitski ravnatelj-učitelj, aber fragt mich nur nicht, wie (hrv. ali samo ne pitajte kako)“. Slučaj je privukao pozornost nadležnoga rabina, koji je u vezi s tim podnio žalbu Mađarskim kraljevskim državnim željeznicama. Nekoliko mjeseci kasnije žalba je „riješena“ na način da su roditelje židovske djece koja su pohađala tu školu premjestili iz Moravica, kako željeznice ne bi zbog nekoliko djece morale plaćati rabinu držanje školskoga vjeronauka.⁵⁶

Učitelji

Od osnivanja škole 1890., pa do 1897. godine, jedini školski učitelj na Mađarskoj školi u Moravicama bio je Lajos Zsilavec. Pohađao je mađarsku građansku školu u Lendavi od 1881. do 1884. godine, u kojoj je zbog siromaštva bio oslobođen plaćanja školarine, a usto je i više puta bio nagrađivan za izvrstan uspjeh.⁵⁷ Nakon toga upisao je učiteljsku školu u Čakovcu, gdje je također bio izvrstan učenik, i koju je završio 1899. godine.⁵⁸ Nakon škole u Moravicama postao je ravnajući učitelj na školi Mađarskih kraljevskih državnih željeznica u Zagrebu, gdje je bio aktivan i na okupljanju zagrebačkih Mađara i organiziranju različitih mađarskih kulturnih manifestacija.⁵⁹ Međutim, u nekoliko se navrata vratio i u Moravice, primjerice 8. studenog 1904. godine, kada je održao gostujuće predavanje pred 180 članova Mađarskoga čitateljskoga kruga u Moravicama, u kojemu su većina članova bili službenici željeznice.⁶⁰ Zsilavec je u Moravice doputovao i prigodom svečanoga otvaranja nove školske zgrade 1906. godine, kada ju je upravo on i fotografirao (Slika 2).⁶¹

56 „Glossák a hétről“, *Egyenlőség*, 37. évf., 5. szám, 2. 2. 1918., str. 2-3.

57 MA, OPKM, E1566, Az alsólendvai polgári fiú-iskola tizenharmadik értesítője, 24., str. 28-29.

58 MA, OPKM, E1486K, A csáktornyai m. kir. állami tanító-képezde értesítője az 1884-85. és 1885-86. tanévről, 29.

59 „A nemzeti szövetség Zágrábban“, *Budapesti Hírlap*, 25. évf., 45. szám, 14. 2. 1905., str. 10.; „A zágrábi magyar iskolák vizsgálata“, *Budapesti Hírlap*, 29. évf., 156. szám, 3. 7. 1909., str. 14.; „A zágrábi magyarok kiállítása“, *Uj Idők*, 15. évf., 51. szám, 19. 12. 1909., str. 587.; MA, OPKM, E452, Az oravicabányai államilag segélyezett községi polgári fiúiskola értesítője az 1906/7. iskolai évről, str. 50.

60 „Az Uránia Horvátországban“, *Budapesti Napló*, 9. évf., 314. szám, 13. 11. 1904., str. 10.

61 Izvor: „A horvát-szlavonországi magyar iskolák“, *Vasárnapi Ujság*, 36. szám, 9. 9. 1906., str. 586.

Na mjestu ravnatelja Mađarske škole u Zagrebu ostao je do njezinoga gašenja 1918. godine.⁶²

Učitelji školske godine 1906./1907. bili su Lajos Kozlik, koji je predavao u prvom i drugom razredu te Ferencz Tánczos, koji je predavao od trećega do petoga razreda. Kozlik je završio učiteljsku školu u Čakovcu.⁶³ Školske godine 1906./1907. namješten je u školu u Moravicama (to mu je bilo prvo radno iskustvo), nakon što je to mjesto napustio raniji učitelj Nándor Zitta, koji je otišao raditi u Srijemsku Mitrovicu. Zitta je rođen 12. rujna 1886. godine u Titelu (Bačko-bodroška županija), gdje je i završio osnovnu školu. Učiteljsku školu završio je u Baji 1904. godine,⁶⁴ a u Čakovcu je 1905. godine položio stručni ispit o poznavanju hrvatskoga jezika.⁶⁵ Osim Zitte, školske godine 1906./1907. i učiteljicu ženskoga ručnog rada, suprugu Endrea Huczika, na tom je radnom mjestu zamijenila Ilona Tomić.⁶⁶ Tánczos je pak, osim što je bio učitelj, obavljao i dužnost ravnatelja škole. Tada je već imao dvadeset godina radnoga iskustva, a u školi u Moravicama radio je od 1898. godine.⁶⁷ Rođen je u Dobri, u županiji Zala, materinski mu je jezik bio mađarski, ali je imao i diplomu iz hrvatskoga jezika, zahvaljujući tome što se školovao u Čakovcu. Plaća mu je bila 1200 kruna, a primao je i 300 kruna za stanarinu.⁶⁸ Učitelj i ravnatelj Mađarske škole u Moravicama ostao je sve do 1918. godine.⁶⁹

Mađarska škola u Moravicama stekla je veliki ugled te se o njoj govorilo i u hrvatskom Saboru, upravo ponajviše zahvaljujući „ravnajućem učitelju“ Ferenczu Tánczosu i njegovom odmjerenom radu. Tako je Ivan Peršić u Saboru Tánczosa opisao sljedećim riječima: „Ipak se onaj kukavno plaćeni učitelj s oduševljenjem i najvećom požrtvovnosti prihvatio svoga nadničarenja, i teško rabotajući uspjelo mu je svladati sve predrasude i „mađžarskoj školi“ steći ugled i glas, unatoč poteškoćama sa strane hrvatskih oblasti. Duboko osjećanom nedostatku lijek je pružila svojom djelatnošću škola u Komorskim Moravicama i njezin moćni učinak potaknuo je mađžarskim duhom zadahnuto ravnateljstvo željeznica, da na više mjesta onkraj Drave - na onom, nadušnim valovima hrvatstva izloženom otoku - također osnuje mađžarske škole.“⁷⁰

Ipak, o Tánczosu su očigledno postojala i drugačija razmišljanja, pa je tako navodno Moravicama početkom 20. stoljeća u jednom razdoblju kolao

62 Magyarország tisztii cím- és névtára, 37. évf., 1918., str. 273.

63 MA, OPKM, E1486, A csáktornyai magyar kiályi állami tanítóképző-intézet értesítője, 1905-1906., str. 37.

64 MA, OPKM, E1241, A bajai magyar kiályi állami tanítóképző-intézet XXIX. értesítője az 1901-1902. iskolai évre, 31.; A bajai magyar kiályi állami tanítóképző-intézet XXXII. értesítője az 1904-1905. iskolai évről, str. 65.

65 MA, OPKM, E1486, A csáktornyai magyar kiályi állami tanítóképző-intézet értesítője, 1905-1906., str. 37.

66 Kao učiteljice ručnoga rada u literaturi se također navode i Berta Tánczos (vjerojatno supruga ravnajućega učitelja) te Jelena Tomić, koja je očigledno istovjetna s Ilonom Tomić, čije se ime navodi u mađarskom pravopisnom obliku u mađarskim izvorima. TOMIĆ, „Mađarska osnovna škola“, str. 118.

67 MA, OPKM, IÉ, E2172, 5., str. 12.

68 MA, MKI, Magyarajkuak, 130012/1904., str. 71.

69 Magyarország tisztii cím és névtára, 37. évf., 1918., str. 272.

70 CUVAJ, „Grada za poviest školstva kraljevina Hrvatske i Slavonije od najstarijih vremena do danas“, str. 51.

letak koji je navodno napisao učitelj iz Skrada u kojemu je, među ostalim, pisalo: „Tancoš tanca, Julijan mu svira, a *barátom* mu ne da mira.“⁷¹

Godine 1912. škola je imala 88 učenika i dva učitelja, Tánczosa i Istvána Borenicha.⁷² Borenich je, čini se, bio gradišćanski Hrvat iz Koljnofa (mađ. *Kópháza*) nedaleko Soprona, gdje je radio kao „glavni učitelj“ prije nego što je došao na područje Hrvatske.⁷³ Svoje je školovanje završio u mađarskoj školi u austrijskom Željeznom (njem. *Eisenstadt*), gdje se isticao već kao učenik.⁷⁴ Godine 1910. i 1911. bio je učitelj u Mađarskoj školi u Brodu, a zatim je 1912. namješten u školu u Moravicama, no već je početkom školske godine 1913./1914. premješten na Mađarsku školu u Našicama.⁷⁵

Školske godine 1914./1915. drugi je učitelj u školi bio Imre Kozma, koji je postao relativno slavan na razini Ugarske nakon što je na stranicama jednih od najčitanijih mađarskih novina, *Pesti Napló*, objavljena njegova bajka pod naslovom *Sedmoglavi zmaj* (mađ. *A hétfejű sárkány*).⁷⁶ U jednoj kritici (također mađarskoj) o tome je napisano da je u njegovim pričama „predmet, ton, struktura i stil takav kao da je rođen na usnama ljudi.“⁷⁷

Uz Tánczosa, učitelj je 1915./1916. školske godine bio Dezső Rivészy.⁷⁸ Rivészy je rođen 1892. godine u mjestu Szemely nedaleko od Pečuha. Završio je učiteljsku školu, koja je djelovala pri Pečuškoj biskupiji, u lipnju 1911. godine.⁷⁹ Rivészy je u ožujku 1916. godine otišao na ratište u 19. pješačku mađarsku domobranksu pukovniju i stradao kao poručnik već u kolovozu 1916. godine. Sahranjen je u Pečuhu, uz vojne počasti i mnoštvo prisutnih građana.⁸⁰

Na Rivészyjevo je učiteljsko mjesto u Moravicama u ljeto 1916. zaposlen Lajos Csaba.⁸¹ Csaba je rođen 1897. godine u Segedinu.⁸² Također je ranije bio na ratištu, u sklopu 12. satnije 26. pješačke pukovnije, no već je u rujnu 1914. godine ranjen te se tada nalazio u bolnici na području današnje Slovačke.⁸³ Očito nije bio ozbiljnije ozlijeđen, jer se kasnije ponovno našao na frontu, a godinu dana kasnije zarobljen je na istočnom frontu te je završio u ruskom

71 Mađ. *barátom* - hrv. *moj prijatelj*. Mihailo PETROVIĆ, „Uspomene i sjećanja“, *Srpske Moravice*, 1991., str. 255.

72 Magyarország tisztí cím és névtára, 32. évf., 1913., str. 326.

73 Magyarország, 11. évf., 128. szám, 29. 5. 1904., str. 12.; Néptanítók Lapja, 34. évf., 28. szám, VIII.

74 MA, OPKM, E335, A kismartoni m. kir. állami polgári fiú- és leányiskola értesítője az 1892/93. évről, str. 44.

75 „Áthelyezett máv. tanerők“, *Dunántúl*, 3. évf., 203. szám, 3. 9. 1913., str. 2.

76 „A hétfejű sárkány“, *Pesti Napló*, 66. évf., 149. szám, 30. 5. 1915., str. 34.

77 „Egyik munkatársunk sikere Balatonvidék“, XIX. évf., 24. szám, 13. 6. 1915., str. 2.

78 Magyarország tisztí cím és névtára, 35. évf., 1916., str. 330.

79 „Új tanítók“, *Pécsi Napló*, 20. évf., 136. szám, 20. 6. 1911., str. 5.

80 „Elhunyt népfölkelő hadnagy tanító Somogyvármegye“, 12. évf., 3375. szám, 17. 8. 1916., str. 4.; „Rivészy Dezső“, *Tolnamegyei Közlöny*, 44. évf., 34. szám, 20. 8. 1916., str. 3.

81 *Dunántúl*, 6. évf., 150. szám, 4. 7. 1916., Vasutas tanítók kinevezése, str. 3.

82 MA, OPKM, E 1457, A szegedi I. ker. Magy. kir. állami polgári fiúiskola értesítője az 1910-1911. iskolai évről, 74.

83 „Megsebesült tanítók“, *Hódmezővásárhely*, 44. évf., 18. 9. 1914., str. 3.; „A vásárhelyi sebesültek“, *Hódmezővásárhely*, 44. évf., 20. 9. 1914., str. 1.

zarobljeništvu u Vladivostoku, odakle se javio pismom.⁸⁴ Po povratku iz zarobljeništva (vjerojatno nakon razmjene zarobljenika), Csaba je bio učitelj u Mađarskoj školi u Moravicama školske godine 1916./1917. i 1917./1918.⁸⁵

Školski odbor

Upravitelj željezničkoga kolodvora u Moravicama, Rezső Sturman, bio je predsjednik Školskoga odbora. Imenovani članovi Školskog odbora bili su: Ignác Apáti, inženjer na željezničkom kolodvoru u Moravicama, István Gede, vozač lokomotive, Albert Grünfeld, upravitelj željezničke stanice u Vrbovskom, Ferenc Kemény, „majstor” za lokomotive te inženjer Gyula Takács. Članovi po službenoj dužnosti bili su: dr. Endre Burián, liječnik na kolodvoru, Antun Ladić, katolički župnik, Vladimir Petrović, gradonačelnik Moravica, Ferenc Tánczos, učitelj i ravnatelj škole, Vladimir Dujić, pravoslavni svećenik te dr. Aurél Langer, kojega su imenovala Mađarske kraljevske državne željeznice.⁸⁶

Od članova Školskog odbora, školu su tijekom školske godine 1906./1907. kao nadzornici posjetili dr. Aurél Langer 8. studenoga 1906., a Gyula Takács u tri navrata. Nije zabilježeno da je te godine školu posjećivao ili nad njom obavljao nadzor netko od hrvatskih prosvjetnih vlasti.⁸⁷

Zatvaranje škole

Završetkom Prvog svjetskog rata i raspadom Austro-Ugarske Monarhije, krajem listopada 1918. godine zatvorena je Mađarska škola u Moravicama. Apsolutna većina Mađara iselila je iz Moravica, a samom je mjestu ime promijenjeno iz Komorske Moravice u Srpske Moravice. Iseljavanjem Mađara, koji su po zanimanju prvenstveno bili zaposlenici na željeznicama i u popratnim službama, nastao je ozbiljan nedostatak stručne radne snage, što je nova vlast pokušavala nadomjestiti pomoću „kratkih kurseva“, kojima su se oni koji su preostali pokušavali prekvalificirati za dužnosti koje su ranije obavljali Mađari.⁸⁸ Kako je izgledalo povlačenje Mađara od Rijeke, pa sve do Drave, dosta slikovito prikazuje jedan novinski izvještaj iz mađarskih novina od 31. listopada 1918. godine, koji poimence spominje i Moravice: „Kako smo već izvijestili, Mađari koji žive u Hrvatskoj i Slavoniji koriste svaku priliku da vlakom pobjegnu u Mađarsku. Jučer ujutro krenuo je vlak iz Rijeke, više Mađara je ušlo u vlak. (...) Zeleni kadrovi su, prema priči putnika, napali i ovaj vlak u Komorskim Moravicama, pucali su u vagone, a putnici su se bacili

⁸⁴ „Orosz fogságban“, *Hódmezővásárhely*, 45. évf., 8. 9. 1915., str. 3.

⁸⁵ Magyarországtól tisztít cím és névtára, 37. évf., 1918., str. 272.; Magyarországtól tisztít cím és névtára, 36. évf., 1917., str. 329.

⁸⁶ MA, OPKM, IÉ, E2172, 11.

⁸⁷ MA, OPKM, IÉ, E2172, 4.

⁸⁸ PETROVIĆ, „Srpske Moravice i Moravčani“, str. 32.

na zemlju, tako da nije bilo žrtava. Od ovog hrvatskog sela pa nadalje pucali su po vlaku gotovo neprestano. Ispred graničnog kolodvora Gyékényes, koji se još nalazio na hrvatskom teritoriju, veća banda koju je predvodio natporučnik napala je vlak. Putnici su opljačkani, vagon je odvojen, putnici iz njega izvedeni, a vagon s natovarenim stvarima vraćen u Rijeku. Jednog jadnog putnika skinuli su do kože. Srećom, izbačeni putnici su dobili novi vlak u Gyékényesu. Taj je vlak inače prekjučer krenuo iz Budimpešte za Rijeku, ali ga nisu pustili dalje od Gyékényesa, tako da se s tim putnicima vratio u Budimpeštu.⁸⁹



Slika 3: Dio kompleksa zgrada Mađarskih kraljevskih državnih željeznica u Moravicama u austro-ugarskom razdoblju (Razglednica s kraja 19. stoljeća. Izvor: <http://www.vasutallomasok.hu/index.php?o=showlanc&l=5916&f=2021>, pristupljeno 17. 9. 2024.).

Zaključak

Mađarska škola u Moravicama zasigurno je bila jedna od onih u kojoj je prisutnost djece nemađara bila najizraženija i najvidljivija od svih mađarskih škola na području Kraljevina Hrvatske i Slavonije, s obzirom na to da se nalazila u Gorskom kotaru, u kojemu Mađari nisu bili zastupljeni kao starosjedioci. Kako je Mađarska škola u Moravicama bila prva škola koju su na hrvatskom tlu osnovali Mađarske kraljevske državne željeznice, tako se ona relativno često spominjala u javnosti, kako hrvatskoj, tako i mađarskoj. Ipak, o njenom je djelovanju do danas zapravo ostalo vrlo malo podataka, unatoč tome što je škola djelovala gotovo trideset godina. Premda je osnovana prvenstveno za potrebe djece Mađara koji su doseljeni zbog rada na željeznici i u popratnim službama, školu su upisivali i pripadnici ostalih naroda, posebice Hrvata i Srba u Moravicama i okolici, koji su bili zaposlenici željeznice te težili tome da i njihova djeca koriste mogućnosti koje je ta škola omogućavala, prvenstveno besplatnoga prijevoza, povoljne školske prehrane i udžbenika, ali i mogućnosti daljnje školovanja i učenja mađarskoga jezika. Iz sačuvanih se izvora ipak ne može zaključiti da je prvenstveni cilj škole bila mađarizacija (za što ju je često napadala hrvatska politička oporba), a posebice ne nasilna mađarizacija, jer o

89 „Rémnepok Horvátországban“, *Magyarország*, 25. évf., 255. szám, 31. 10. 1918., str. 8.

Riječki identitet: gospodarski, povijesni, jezični i kulturni odjeci povodom 150. obljetnice izgradnje željezničkih pruga Rijeka - Pivka i Rijeka - Karlovac

The Identity of Rijeka: Economic, Historical, Linguistic and Cultural Echoes on the 150th Anniversary of the Construction of the Rijeka - Pivka and Rijeka -Karlovac Railways

„nasilnom“ upisivanju hrvatske ili srpske djece u tu mađarsku školu protiv volje njihovih roditelja nema govora, čak ni u najkritičnije raspoloženom hrvatskom tisku. S druge strane, treba navesti i to da se s onim učenicima nemađarima koji su školu upisali (a radilo se u pravilu o dvije trećine učenika škole) ipak radilo po isključivo mađarskom nastavnom programu te da je u školi potpuno prevladavao mađarski duh. Ipak, može se zaključiti da eksperiment stvaranja mađarske eksklave na području Gorskoga kotara, koji su Mađarske kraljevske državne željeznice pokušale izvesti u Moravicama otvaranjem mađarske osnovne škole, nije polučio željene uspjehe, odnosno nije spriječena daljnja kroatizacija doseljenih Mađara. Stoga se nije nastavilo s takvim eksperimentima drugdje na području Gorskoga kotara, odnosno na cjelokupnoj liniji između Karlovca i Rijeke.

Abstract

THE HUNGARIAN SCHOOL IN MORAVICE

Until the second half of the 19th century, Moravice was a settlement of relatively little traffic and economic importance. This situation began to change, and the settlement developed more quickly at the end of the 19th and the beginning of the 20th century, after the construction of the Rijeka-Karlovac railway, when a railway station with auxiliary services and supply activities was built in Moravice. The railway towards the sea was of great transport, political and economic importance for the Hungarian part of the monarchy. Although the city of Rijeka itself was certainly the focus of the Hungarian (as well as the Croatian) political public in the mentioned period, it was completely clear to both sides that the settled Hungarian population in Rijeka was a Hungarian ethnic-linguistic exclave. The hypothesis of this work is that the only attempt to break up that exclave in an area where Hungarians were practically completely unrepresented (in Gorski kotar) was in the area of Moravica, where a primary school with Hungarian as the language of instruction was founded, which operated under the Hungarian State Railways. The work is based primarily on Hungarian sources, which are contrasted with Croatian periodicals and historiographical literature of the time.

Keywords: *Hungarian school, Cameral-Moravice, Hungarians in Croatia, railway school, Hungarian-Croatian relations*

ITALIAN RAILWAYS IN THE LOMBARDO VENETIAN KINGDOM AND IN THE KINGDOM OF ITALY: TWO DIFFERENT APPROACHES

Romano Vecchiet, former director of the Integrated Museum and Library Service of the Municipality of Udine
e-mail: vecchiet.romano@gmail.com

Professional paper

UDK: 656.2(450)(091)

Abstract

Following the different policies that accompanied the construction of the railway infrastructures that distinguished the Habsburg Empire and the government of the Kingdom of Italy in Friuli, Province of Lombardy-Veneto, is very significant for understanding the profoundly different approach that was adopted for the construction of the national railway network. In the Habsburg Empire, a centralized dirigisme prevailed which allowed very little for the consensus of the communities it crossed. The train was seen as an instrument of progress, but its almost exclusive construction was up to the State also for eminently strategic-military reasons: this is the case of the «Veneto-Illyrica» Venice-Udine-Trieste railway (1860), designed by the engr. Luigi Negrelli.

After 1866, with the accession of Friuli and Veneto to the Kingdom of Italy, the perspective changed radically: it was the representatives of Parliament who urged the Government to build some new railway lines, including the famous international «Pontebbana» railway, Udine-Pontebba, which the State would then approve with a specific law and bring to completion (1879). The media aspect was also profoundly different, almost absent in the first case, very rich in references and news with the unification of Italy, also involving national newspapers such as «l'Illustrazione Italiana».

Keywords: «Veneto-Illyrica» railway; «Pontebbana» railway; Lombardo Venetian Kingdom; Kingdom of Italy; eng. Luigi Negrelli; «L'Illustrazione Italiana»; railway history; railway network development.

Introduction

The comparison of the archival documents that were the basis of my first works on the history of the railways in Lombardy-Veneto (in particular the Veneto-Illyrian railway, completed in 1860)¹ with those, under the Kingdom of Italy, related to the construction of the railway «Pontebbana» Udine-Pontebba, inaugurated in 1879², shows how, in less than twenty years, the policies related to the construction of railway infrastructure that have distinguished the action of two States, changed profoundly. Although the pressures exerted by some municipalities against those who would decide where the new railway would pass cannot be underestimated, under the Habsburg Empire a clear centralism prevailed that did not seem to involve the populations that crossed it, almost indifferent to the great works that would have slightly changed their habits of life: public work was carried out in any case, also because it was part of a strategic priority plan.

After 1866, with the loss of Veneto and the province of Friuli by the Habsburg Empire³, the picture changed radically. The demands for new railway infrastructure in Friuli were born from precise instances of the territories crossed who now understood how the railway would develop trade and remove from isolation the populations touched by the train, and they were no longer built to meet the needs of the military empire. They were followed by the press that accompanied the construction of the work step by step, reporting to public opinion difficulties and delays, but also excited, as the construction of the railway took shape, for the particular engineering beauty of the work.

1 For a more in-depth historical analysis of the «Veneto-Illyrica» railway and for a selection of archive documents found, among other things, in the State Archives of Venice, Milan, Vienna (Allgemeines Verwaltungsarchiv - Wien), Udine and Conegliano, in addition to the specific collections found in the Civic Library «V. Joppi» of Udine, reference to Romano VECCHIET, *Il primo treno di Udine. 1836-1866. Una rassegna di fonti e documenti*, Udine, Biblioteca Civica «V. Joppi», 2015. With greater reference to the railway reality of the Casarsa hub, but with a similar research approach, reference to VECCHIET, *Casarsa e la ferrovia in Friuli. 1836-1855. Una rassegna di fonti e documenti*, Casarsa della Delizia, Comune, 2005. As regards the central theme developed here, the present article owes several debts to VECCHIET, *La progettazione ferroviaria nel Lombardo-Veneto a metà Ottocento, Riflessioni su alcune costanti del dibattito*, in *Corridoio 5. Storia, problemi e prospettive*, VECCHIET (a cura di), Trieste, Istituto Gramsci del Friuli Venezia Giulia, 2010, pp. 23-34, and VECCHIET, «La questione ferroviaria in Friuli prima e dopo l'Unità d'Italia», *Quaderni dell'Accademia*, Accademia Udinese di Scienze Lettere ed Arti, vol. 11-13 n. 17, 2009-2011, pp. 50-61, then partially revised in VECCHIET, *Treni d'archivio. Capitoli di storia delle ferrovie in Friuli*, Udine, Forum Editrice Universitaria Udinese, 2014, 2016², pp. 33-58.

2 On the genesis of the «Pontebbana» railway, I refer you to the following studies of mine: VECCHIET, *Direttrici di traffico ferroviario al confine orientale. Dai progetti della ferrovia del Predil alla Cividale-Caporetto*, in E. COSTANTINI (a cura di), *Slovenia. Un vicino da scoprire*, Ottantesimo Congresso, Lubiana, 21 settembre 2003, Udine 2003, pp. 209-248; VECCHIET, *Moggio e la ferrovia Pontebbana*, in G. PUGNETTI, B. LUCCI (a cura di), *Mueç, 94. Congrès*, Mueç, ai 24 di Setembar dal 2017, Udine 2017, pp. 523-576; VECCHIET, *Venzona tra «Pontebbana» e «Carnica»*, in A. DI BERNARDO, P. FONTANINI, F. STEFANUTTI (par cure di) *Vençon, 98 Congrès*, Vençon, ai 17 di Otubar dal 2021, pp. 357-412. This research subsequently merged into volume VECCHIET, *Storia della ferrovia «Pontebbana»*, Resiutta, Comune, 2023.

3 As regards Friuli, the scenario and object of this research, it is administratively a province of the Kingdom of Lombardy-Veneto. In this regard, see the extensive essay by LILIANA CARGNELUTTI, *Amministrazione asburgica e amministratori locali*, in FRANCESCO MICELLI, MARZIA DI DONATO, LILIANA CARGNELUTTI, FRANCESCA TAMBURLINI, *Friuli Provincia del Lombardo-Veneto. Territorio, Istituzioni, Società (1814-1848)*, Udine, Biblioteca Civica «V. Joppi», 1998, pp. 143-251.

The slow construction of the first railways in Lombardy-Veneto

In the year of the “spring of the people”,⁴ and in the following one, 1849, the Lombardy-Veneto railway network built by the Ferdinanda Company⁵ which would have connected Milan with Venice, had only just been sketched. In 1849 it was enriched by the Vicenza-Verona route.

The sections open to operation until the end of 1849 were those between Milan and Treviglio and between Verona and Venice for a total of 150 km, but the 114 km median section between Treviglio and Verona remained to be completed. To the east of Venice, in the Friulian area, no railway yet crossed the territories of the eastern plain, nor had Trieste and its port seen their first train, although the works along the «Südbahn» Vienna-Trieste railway were underway for large stretches completed and the train already touched (1848-1849) important centers such as Graz, Celje and Ljubljana.⁶ In 1851, the Verona-Sant’Antonio Mantovano railway was opened near Mantua. It was built to connect one of the four fortresses of the «Quadrilatero», a major Habsburg defensive system in the Po Valley. However, the important railway route towards Tyrol, between Verona and Innsbruck, was still not connected by rail at that time. This route, which would become the future Brennerbahn, was planned by engineer Luigi Negrelli. The first sections, between Verona and Trento, and between Trento and Bolzano, would be completed just ten years later, in 1859.

4 With this term, universally accepted by not only Italian historiography, I do not intend to establish unlikely relationships between the 1848 uprisings and the Habsburg railway policy, but simply to indicate a year, 1848, highlighting the aspect linked to the Risorgimento uprisings. The fact that the 1848 rioters in Venice also aimed to destroy the transport infrastructures, in particular the railway bridge that connected (and continues to connect) Venice to the mainland, to make it more difficult for the Austrians to reconquer the liberated city, is part of the strategy typical of any political-social revolt. However, another aspect should be underlined, mirroring this: the Italian patriots, who aimed for independence from Austrian rule, saw the railway as a very positive element for the unification of the homeland and for the freedom of the press itself. This awareness was effectively expressed, with regard to the Friulian area, by the journalist and politician Pacifico Valussi (1813-1893), member of the Parliament of the Kingdom of Italy from 1865 to 1874. See PACIFICO VALUSSI, “Le strade ferrate e la stampa”, *Il Friuli*, 2, 1.7.1850, n. 144, p. 573, now in VECCHIET, *Casarsa e la ferrovia in Friuli*, pp. 141-143: «Se in un angolo solo dell’Europa v’ha una stampa che goda di libertà, o se in un paese qualunque si stampa in onta alle leggi assolutamente proibitive, i viaggi frequentissimi sulle strade ferrate faranno sì, che da quell’angolo si diffondano gli scritti per ogni luogo» (p. 142).

5 The Imperial-Regia Strada Ferrata Ferdinanda Lombardo-Veneta was a joint-stock company of the Kingdom of Lombardy-Veneto which proposed to design, build and manage the railway between Milan and Venice, called «Ferdinanda» in homage to Emperor Ferdinand I. Established on 7 April 1840, already in August of the same year it saw the inauguration of the first route, the Milan-Monza. The second section to be opened for operation was the Marghera-Padua in December 1842, while the third, from Venice to Vicenza, including the lagoon bridge, was inaugurated in January 1846, followed in the following month by the opening of the Milan -Treviglio section. On 9 June 1852 the Ferdinanda Company, which had been in state hands for some time due to the progressive sales of private shareholders, was dissolved and its entire assets became state property. On the construction of the Milan-Venice «Ferdinanda», see the fundamental study by ADOLFO BERNARDELLO, *La prima ferrovia fra Venezia e Milano. Storia della Imperial-Regia privilegiata strada ferrata Ferdinanda Lombardo-Veneta (1835-1852)*, Venezia, Istituto Veneto di Scienze, Lettere ed Arti, 1996.

6 About the «Südbahn» Vienna-Trieste, see GIULIO ROSELLI, *Trieste e la ferrovia meridionale*, Trieste, S.A.T. Editrice, 1977; MARINA BRESSAN (a cura di), *Dalle Alpi all’Adriatico in ferrovia con la Meridionale (1857) e con la Transalpina (1906)*, Mariano del Friuli, Edizioni della Laguna, 2007; GERHARD ARTL, HERHARD H. GÜRTLICH, HUBERT ZENZ (Herausgeber), *Mit Volldampf in den Süden, 150 Jahre Südbahn Wien-Triest*, Wien, Österreichisches Staatsarchiv, 2007.

The main impediment to the construction of the Venice-Trieste railway line (also known as «Veneto-Illyrica») was the initial opposition of Venice (the Chamber of Commerce and the Municipality and, initially, also the Government of the Venetian Provinces),⁷ which saw the construction of this line as one of the causes of the further decline of its all-round port advantage of the Trieste one. The goods, arriving in Trieste from Vienna by rail, could penetrate - without load breakages - along the Venice-Milan axis, once again benefiting Trieste. The latter, however, welcomed a railway linking it with Venice, because it would bring Friuli closer to its port, a traditional catchment area for Trieste.

But first the construction of the Mestre-Treviso section (1851), due to the private initiative of the entrepreneur Sante Giacomelli, his staunch support for the promising profits that it would have ensured for the concessionaire, then the solicitations of influential Trieste circles, overcame the Venetian impasse, providing the basis for a future rail connection between Trieste and Venice.

From Treviso the line in the direction of Trieste, foreseeing much greater costs, would instead have been built at the expense of the State, even if it remained to be decided which route it would follow. There were essentially two hypotheses in the field: a foothill line to Conegliano, Pordenone, Udine and then turning towards Palmanova, the fortress city, or, vice versa, a lower and more direct route that from Treviso, through Motta di Livenza, reached Portogruaro and Palmanova, in short what would have been over a century later the route of today's motorway.

If we ask ourselves which of the two design hypotheses would have prevailed and why the longer one which would have touched Conegliano, Pordenone and Udine was preferred, we immediately enter the heart of this research. Without a doubt it can be stated that, especially after the Radetzky administration took hold, which expressed a strong technocratic dirigisme, the impetus for the construction of the «Ferdinanda» and the «Veneto-Illyrica» was dictated by strategic-military concerns: transporting troops and ammunition as quickly as possible in the areas of the foreseeable theaters of the most intense conflict (the Fortresses of the Quadrilateral, the border on the Mincio river). But the requests coming from the various municipalities also carried a certain weight, and were considered with due attention: Conegliano, Pordenone and Udine, to name the most important cities. Cities that in the end prevailed over the alternative of the route closer to the Adriatic coast to Portogruaro and the Lower Friuli region, despite the fact that the route was much longer and

7 Given Trieste's enthusiasm for a stable rail connection with Friuli and Lombardy-Veneto, since 1836 there was clear opposition on the Venetian side to the creation of such a connection. See, for example, the conservative position of the Venice Chamber of Commerce expressed in a note signed by the Vice President Marco Antonio Zannona (1771-1848) sent to the Government Presidency of Venice on 5 May 1836, fearful of a weakening of its port. Archivio di Stato di Venezia, Camera di Commercio, b. 106, IV/14, later published as document no. 3 in VECCHIET, *Casarsa e la ferrovia in Friuli*, pp. 37-40. The great Carlo Cattaneo (1801-1869) also took positions adverse to the construction of the Venice-Trieste line, albeit for different reasons: the fear that its construction, due to its excessive costs, would weaken the newly established Ferdinanda company. See *Annali Universali di Statistica*, (giugno 1836), vol. 48, pp. 325-327, article then partly published in VECCHIET, *Casarsa e la ferrovia in Friuli*, pp. 53-55.

Riječki identitet: gospodarski, povijesni, jezični i kulturni odjeci povodom 150. obljetnice izgradnje željezničkih pruga Rijeka - Pivka i Rijeka - Karlovac

The Identity of Rijeka: Economic, Historical, Linguistic and Cultural Echoes on the 150th Anniversary of the Construction of the Rijeka - Pivka and Rijeka -Karlovac Railways

certainly the least appreciated of the two by those in Vienna – the Ministry of Commerce and the Emperor, with the fundamental mediation of Luigi Negrelli – had to ultimately decide the route, aiming to contain costs and speed up the construction.

Luigi Negrelli and the large railway infrastructures of Lombardy-Veneto

The maximum exponent of a “two-faced” policy, obedient to Vienna, but also attentive to the needs of the territories served by the railway, has a name: Luigi Negrelli (1799-1858), one of the most famous European engineers of the 19th century⁸ (fig. 1).



Figure 1: *The engineer Luigi Negrelli in a lithograph by August Prinzhofer, 1845*

(Biblioteca intercomunale di Primiero in Trentino)

A technician with an Italian name, but with strong Austrian feelings and devoted to the Habsburg Empire (unlike many of his collaborators who were compromised with the revolution),⁹ he restored and then completed the Lombardy-Veneto railway network after the destruction caused by the 1848

⁸ In the endless bibliography on Luigi Negrelli, especially regarding his role as the first designer of the Suez Canal, one of the most recent contributions emerges from ANDREA LEONARDI, *Un innovatore nell'ingegneria dei trasporti del XIX secolo. Luigi Negrelli*, Bologna, il Mulino, 2021, also particularly attentive to the Negrelli railway designer.

⁹ A. BERNARDELLO, *La prima ferrovia fra Venezia e Milano*, p. 498: «Negrelli cercò di evitare l'allontanamento, voluto dal governo militare, degli ingegneri e del personale amministrativo [they were compromised for having actively participated in the uprisings of 1848, *Author's Note*] che gli erano indispensabili, non sempre riuscendoci».

revolution¹⁰ and, while linking his name to the subsequent design of the famous Suez Canal, was also a great railway engineer, appreciated for his skills as a transport economist and as a sensitive diplomat, so much so that he became Supreme Head of the Higher Directorate for the railways in Lombardy-Veneto and a ministerial advisor. He was, among other things, supervisor of the engineer's works Carlo Ghega in the design of the Semmering railway, the first railway line to cross the Alps and which, completed in 1857, would have connected Vienna to its natural port, Trieste.

Negrelli, in carrying out this delicate task, while personally supervising and designing the infrastructure, met with various local representatives and administrators, who advocated – as one can well imagine – that the new railway should come as close as possible to the territories they represent. But even before his appointment, as early as 1844, a committee was formed in Udine, chaired by Count Francesco di Toppo and made up of the most influential Udine notables, who sent various petitions in particular to Viceroy Ranieri because the railway planned between Vienna and Milan passed through Udine («una questione», it was written in the heartfelt appeals, «di vita o di morte» for the Friulian city).¹¹ A few years later Francesco Concini (1798-1864), mayor of Conegliano but at the head of a delegation of nineteen interested municipal administrators, managed in 1850 to convince Negrelli that the progress of the Venice-Trieste railway, the «Veneto-Illyrica» railway, followed a “high” piedmont line which involved, in addition to Conegliano, also Sacile and Pordenone (fig. 2 and 3).



Figure 2: *The railway bridge over the Meduna stream along the «Veneto Illyrica» railway in a lithograph based on a drawing by Marco Moro, 1857 (Museo d'arte di Pordenone)*

10 Although only sketchy, the network of railways built up until then was hit hard by the war events of 1848-1849: the bridge over the Brenta river near Padua was set on fire in June 1848, and large sections of track were destroyed between Padua and Mestre, interrupting circulation between the two cities. The following year it was the turn of the lagoon bridge that connects Venice to the mainland, which the defenders of Venice blew up in several places. The Lombardy network was less damaged. See A. BERNARDELLO, *La prima ferrovia fra Venezia e Milano*, p. 488.

11 Biblioteca Civica di Udine, ms. 1002 Fondo Principale. As regards the birth of this committee and the petitions that it prepared, addressing them to the Viceroy Ranieri or to the Emperor, I refer you, also for the complete transcription of the archive documents present in this collection, to VECCHIET, *Il primo treno di Udine*.

Riječki identitet: gospodarski, povijesni, jezični i kulturni odjeci povodom 150. obljetnice izgradnje željezničkih pruga Rijeka - Pivka i Rijeka - Karlovac

The Identity of Rijeka: Economic, Historical, Linguistic and Cultural Echoes on the 150th Anniversary of the Construction of the Rijeka - Pivka and Rijeka -Karlovac Railways



Figure 3: *The railway bridge over the Tagliamento river along the «Veneto Illyrica». Photo of the Lotze studio, Verona, 1860. (Alberto PRANDI (a cura di), Strade ferrate 1858-1879. Le campagne fotografiche dello studio Lotze, Venezia, Marsilio, 2010, p. 70)*

The centralized dirigisme that characterized the railway policy of the Habsburg Empire, dictated mainly by strategic and military concerns, and expressed through the “Sovereign resolutions” that dictated the general lines of infrastructural intervention, was therefore “softened” by the pleas of the Podestà or citizens’ committees addressed, through Luigi Negrelli, to His Majesty Emperor Franz Joseph, and tended to bring the railways under construction as close as possible to their respective cities. This was the case with Gorizia, which was the last to be considered in the plans for the «Veneto-Illyrica» railway. Initially overlooked in the first project by Negrelli, which passed through the fortress city of Palmanova, Gorizia managed to make its case to the top officials. This was partly due to the strong relations between the Isontino community and the head of the Habsburg Monarchy. As a result, Gorizia became the chosen route, causing a significant change in the plans for the Udine-Trieste railway, even after the final designs for the original route had already been approved. An operation certainly facilitated by the exit from the scene, which occurred in 1855, of Negrelli himself, criticized for the excessive spending faced during his office, but which demonstrates once again how the centralism of Vienna, apparently set in stone, was often contradicted by the willful expressions of the municipalities and territories. And retrospective proof of this not always linear authorization process is highlighted by analyzing the geographical and road maps of the time which, years later, still document the original and straighter routes initially approved by Vienna.¹²

¹² This is the case of the «Veneto-Illyrica» line between Udine and Monfalcone, which in a Scottish geographical map presumably published in 1857, appears as still traced for Palmanova-Gradisca, rather than for Cormons-Gorizia-Sagrado, as it was actually later built. See *Central Europe with the railways*, by JOHN BARTHOLOMEW JUNIOR F.R.G.S., [1857].

The role of the local press

A very interesting aspect in this context is the role that the local press, at least the one that did not openly support the Empire, had in following the progress of these works. Rural Friuli and those who represented it seem not to be interested in their construction (moreover it was the State that took care of it and fully financed the work), so much so that even the Italian-language press close to the Viennese government – such as the «Corriere Italiano» – wondered why the Friulian newspapers seemed to completely ignore the great undertaking.¹³

What prevailed, if we exclude the enlightened interventions of Pacifico Valussi in various newspapers of the time,¹⁴ who followed the progression of the works step by step, were the somewhat imaginative “elzeviri” where the train was seen in its abstract terms as a powerful instrument of progress, or the annotations of news reports that spoke of distant and rather exotic inaugurations of new railway lines, but were silent on the events that accompanied the construction of the «Veneto-Illyrica» in Friuli.

Udine is a good example of the process that takes place between a city on the outskirts of an empire and the decision-making center of the capital when a major infrastructure project is planned. First, there was the emergence of a spontaneous promotional committee as soon as it became clear that the railway might pass through their region and connect to the city. The initial response from the authorities was distant, and the “petition” from Udine was somewhat tolerated but not eagerly embraced. The official decision to favor Udine came eight years later, on October 10, 1852, following conflicting preliminary reports that did not always suggest the city would benefit. Udine showed its deference to the ruling powers, expressing gratitude for the “notable favor” granted. The city renewed its submission to the authority of Field Marshal Radetzky, but this came after years of indifferent attention to the actual implementation of the project.¹⁵ And, again to explain the difficulties and ambiguities of that relationship between the leaders of Vienna and the Italian suburbs, to Luigi Negrelli’s proposal to name the new access road to the Udine railway station after Emperor Franz Joseph as a sign of gratitude

13 «Il giornalismo si occupa pur troppo di frivolezze cotali, che non meritano la briga di passarvi sopra lo sguardo nemmeno passeggero; sarà lecito quindi favellare di cosa di comune vantaggio. Si parla di teatri, di mode, di aneddoti e si giunse perfino a raccontare l’origine del *Paletot*, e non si potrà parlare del nostro ferroviario?», in «Il Corriere Italiano», 20 novembre 1852, p. 388, then resumed in cap. I, *La progettazione ferroviaria nel Lombardo-Veneto a metà Ottocento. Riflessioni su alcune costanti del dibattito*, in R. VECCHIET, *Trenti d’archivio*, pp. 33-44.

14 Pacifico Valussi (see also note no. 4), was the only Friulian journalist to be truly aware of the importance of the railway for the social and economic development of Friuli, fighting both for the Vienna-Milan railway to pass through Udine and, twenty years later, for the «Pontebbana» railway to be built (but in a much more mature and train-friendly context). For a selection of articles by Valussi on the subject, I refer to the paragraph *Il ruolo propulsivo di Pacifico Valussi* in R. VECCHIET, *Il primo Treno di Udine*, pp. 113-122.

15 The words quoted are taken from a letter that the I.R. delegate Antonio Venier wrote from Udine on 13 December 1852 to Georg von Toggenburg, lieutenant of the Venetian provinces in Venice, anticipating the visit of the Udine delegation to Radetzky. It was transcribed as document no. 38 in the volume by VECCHIET, *Casarsa e la ferrovia in Friuli*, pp. 133-134.

for the public work under construction, the Friulian city formally responded in positive terms, but in fact the attractive Bahnhofstrasse (which we can see, for example, in Gorizia) in Udine was never built.¹⁶

The turning point of 1866: from the dissolution of the Kingdom of Lombardy-Veneto to the participation of a united Italy

1866, in this context, constitutes an authentic fracture not only in the political history of Italy, with the conclusion of the Third War of Independence against Austria and the annexation of the territories of Veneto and Friuli to the Kingdom of Savoy, but also in the history of the development of the railway infrastructures that would be built on the north-eastern edge of the peninsula. A turning point which, with the end of the Kingdom of Lombardy-Veneto, would see not only a new State as such appear on the decision-making scene, the Kingdom of Italy, but also the individual local communities, the Provinces, the Chambers of Commerce and the exponents of Chamber and Senate expression of these territories.¹⁷ As for the railways, those built up to then, rather than being managed by the Privileged Company of the Lombardy-Venetian and Central Italian railways, were entrusted to the Society for the Railways of Upper Italy (SFAI), both from a management point of view, as well as from a design and construction point of view.

The railway that in Friuli represents this change better than any other, emblematic of a new course in the construction of railways that would have strengthened and improved the crossing of the Alps at the Italian border, was the «Pontebbana», or the Udine-Pontebba line, which since 1866 shared the border point between the Austro-Hungarian Empire and the young Kingdom of Italy with the Austrian Pontafel.¹⁸ It is the first international railway born from the

16 On the highly debated issue of the access road between the historic center of Udine and the new railway station, see paragraph 3.5 *Il dibattito sulla difficile realizzazione della stazione di Udine e sul suo accesso* in the volume by VECCHIET, *Il primo treno di Udine*, pp. 127-172. Regarding the hypothesized access road to Udine station and its difficult start, see the “blackmail” letter from Luigi Negrelli to the I.R. eng. Luigi Duodo of 12 February 1853: «Prima di ottenere il beneficio della Strada ferrata, volavano Deputazioni sopra Deputazioni da tutte le parti. Ora che Udine ottenne l'intento, subentrano al zelo viste di privato interesse. Per cui, qualora la Città tenga a queste ultime, anche l'Amministrazione della Strada ferrata ne terrà conto, e farà passare la linea dove troverà più conveniente.» Ibid, p. 133.

17 The I.R. privileged company of the Lombardy-Venetian and Central Italian railways, supported by the capital of the Rothschild banking company, had in turn taken over from the State in 1856 which – after direct management – had fallen heavily into debt also due to the impressive achievements made in this field.

18 On the «Pontebbana» railway see: CESARE BORTOTTO, “Un secolo di storia della ferrovia Pontebbana”, in *Rassegna tecnica del Friuli Venezia Giulia*, Vol. 30, n. 4, 1979, pp. 1-8; GIULIO ROSELLI, *Il centenario della ferrovia Pontebbana 1879-1979*, Udine, Dopolavoro ferroviario, 1979, 1989; PAOLO PETRONIO, *La Pontebbana. Nodi e snodi ferroviari fra il Friuli e la Carinzia*, in MANLIO MICHELUTTI (edited by), *Viers di Claufurt: Friul-Carinzie. Nach von Klagenfurt: Kärnten-Friaul*, Udine, Società Filologica Friulana, 2000, pp. 175-188; *La strada ferrata della Pontebba*, with writings by ANNA ZANIER, CLAUDIO CANTON and ROBERTO CAROLLO and contributions by MAURO BIGOT, Udine, Senaas e Dopolavoro ferroviario di Udine, 2006; ROBERTO CAROLLO, “La strada ferrata della Pontebba. Profilo storico della direttrice alpina di nord-est”, in *La tecnica professionale*, March 2020, n. 3, pp. 2-12; “Pontebbana ferrovia d'Europa”, in *Tutto Treno. Lo spettacolo dei treni*, Vol. 30, n. 359, March 2021, pp. 16-71; R. VECCHIET, *Storia della ferrovia «Pontebbana»*.

development needs of the Friulian and Carinthian territory, to improve on the one hand the relations of Udine, Venice and Friuli with the markets of central Europe, and on the other to promote (at least in intention) a new port that would put itself at the service of the Friulian economy, that of Nogaro. But Carinthia's desire to establish a direct connection with Friuli was also very strong (this is attested by a document from 1850 of the I.R. Lieutenancy of Carinthia to the Royal Delegation for the Province of Friuli),¹⁹ and therefore with the rich provinces of the former Lombardy-Veneto, overcoming the isolation to which the «Südbahn» Vienna-Trieste had forced it which had neglected the Carinthian territories, heading towards Styria and present-day Slovenia before reaching the port of Trieste crossing the Karst.

But the emergence of new subjects on the scene of the construction of railway infrastructures made, if you like, the choice of the definitive routes more difficult, because the interests at stake multiplied decidedly. This is precisely the case of the «Pontebbana» which, until the enactment of the law of 1872, entailed a clear risk, that of Carinthia wanting to find a different solution to its connections towards the South, a solution entirely in Austrian territory, supported in this by Trieste, Gorizia and Cividale. These cities, in favor of a route which, going up the upper Isonzo valley, should have reached Tarvisio via the Predil, would have created a less attractive infrastructure for Venice, called «Prediliana» by its supporters. But technical difficulties on the one hand, and greater economies on the other,²⁰ also led Austria in the end to favor the «Pontebbana» route, which was also foreseen in the 1866 peace treaty with the Kingdom of Italy. A decisive role was also played, for the first time, by the municipal administrations involved in its route. Far from the desire (unfortunately widespread today) to remove the presence of the train as much as possible from their territory, the Municipalities of the Canal del Ferro competed to ensure the passage of the railway, guaranteeing maximum availability and offering their land free of charge, as well as substantial financial aid for the construction of some stations. And this, among other considerations, convinced the government to favor the «Pontebbana» party over that of the «Prediliana». And in the endless dispute between the two Adriatic ports of Trieste and Venice, it was equally clear that after 1866 the Italian side was to favor the Italian Venice, with the «Pontebbana», certainly not the Austrian Trieste, with the «Prediliana».

19 Archivio di Stato di Udine, Archivio comunale austriaco I, B. 781, f. VIII, prot. N. 35/P. The document, which announced the establishment of a Committee in Klagenfurt for a railway connection between Carinthia and Lombardy-Veneto along the Valcanale and the Fella Valley, asked the Province of Friuli if a similar Friulian Committee was operating to establish the foundations for a first, initial agreement. The document is dated January 22, 1850.

20 Just think of the much more modest financial commitment to be made for the construction of the short and all in all easy section between Tarvis and Pontafel, compared to the construction of a new line, albeit entirely in Austrian territory, between Tarvis, the Predil, the upper valley of the Isonzo river up to Gorizia.

The construction of the «Pontebbana»

Regarding the first preliminary project of «Pontebbana», still under Austrian domination, we remember that of Cavedalis. But we will hardly ever be able to know which of the two brothers – Giambattista Cavedalis (1794-1858), the great politician, Italian patriot close to Daniele Manin and talented designer of the «Südbahn» Vienna-Trieste railway on the staff of Negrelli and Ghega (fig. 4), or Alessandro Cavedalis, his younger brother, also an engineer, to whom the task seems to have been entrusted – was actually the first designer of the «Pontebbana» railway, because the drawings signed in 1856 have long since been lost. But despite the various subsequent revisions, the preliminary project of the Cavedalis brothers – which developed after Carnia and up to Resiutta on the left of the Fella – remained the closest to what was achieved twenty years later.

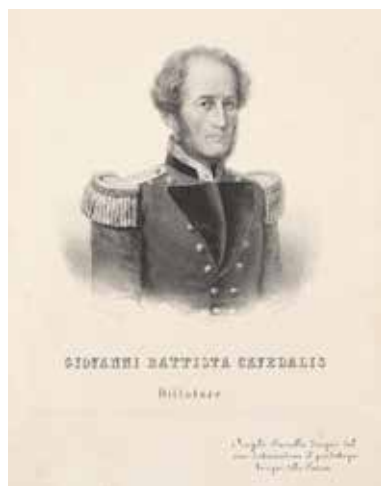


Figure 4: *Portrait of Giovanni Battista Cavedalis. Lithograph on drawing paper by Angelo Sassella (Udine, Civici Musei).*

In any case, what finally put to rest the disputes over the route of the «Pontebbana» and the proliferation of new projects or variations to them was the enactment of law no. 896 of 30 June 1872. The law dampened all parochialism, especially among those who continued to demand that the route, after Venzone, should come closer to the town of Amaro, on the right of the Fella, favoring the Carnic capital of Tolmezzo, sacrificed by the route which by now was taking shape along the other bank of the river. The law assigned the works to the SFAI (Società per le Ferrovie dell'Alta Italia), which however shortly afterwards subcontracted the works to Banca Lombarda, whose profit margins were very low and whose specific know-how was yet to be demonstrated. And although subcontracting could only slow down and make the rapid start of the great work more problematic, the works, of enormous engineering complexity,

were completed in just seven years from the enactment of the law. At the time, however, expectations were very different, and especially on the part of the press – which before 1866 was noted for its great indifference towards these works – the works were now monitored with incredible assiduity. Pacifico Valussi, also in this case, followed the progression of the work step by step in the columns of the «Giornale di Udine», not only along the routes of the difficult Italian side (fig. 5), but also on the Austrian side, from Tarvis to Pontafel, which was not certain and not even started, believing that the Alpine connection between Carinthia and the Brenner line through the Pusteria Valley would now be favoured. But, compared to the scant chronicles published under Austrian rule by Valussi himself, the press now published with an abundance of details the evolution of the planning and construction of the «Pontebbana» railway, with an emphasis that only twenty years earlier was entirely unthinkable. The railway had become a community work, from which many benefits were expected, and not just a gift dropped from above of which the real benefits were not even perceived.



Figure 5: The first page of the «Rivista Illustrata Settimanale», published in Milan, on 28 September 1879. It depicts the «Pontebbana» crossing the Fella torrent near Chiusaforte

Riječki identitet: gospodarski, povijesni, jezični i kulturni odjeci povodom 150. obljetnice izgradnje željezničkih pruga Rijeka - Pivka i Rijeka - Karlovac

The Identity of Rijeka: Economic, Historical, Linguistic and Cultural Echoes on the 150th Anniversary of the Construction of the Rijeka - Pivka and Rijeka -Karlovac Railways

The work, after the first setbacks linked to the unfortunate choice of subcontracting, later revoked, proceeded with unexpected speed (the first Udine-Gemona section was completed in 1875; the following year the second Gemona-Carnia section; in 1877 the following Carnia-Resiutta section and in 1878 the Resiutta-Chiusaforte route) and the many “works of art” scattered along its route began to be admired. The first fascinating viaduct, with a sinuous S-shaped layout and a notable length of 800 meters, was the Rivoli Bianchi viaduct (fig. 6), between Gemona and Venzona, along the wide gravel bed of the Tagliamento river. The engineer who supervised its construction, Giovacchino Losi, wrote an elegant sonnet with highly optimistic tones for the «Giornale di Udine», as the canons of the time dictated, while its designer was commemorated in the prestigious Italian magazine «Il Politecnico», the engr. Cesare Bermani, focusing on the innovative technical characteristics of the product.²¹ But in the following years the large and bold bridges that crossed the Fella stream or other streams that flowed there were completed and the «Pontebbana» acquired further aesthetic prominence in the national press.

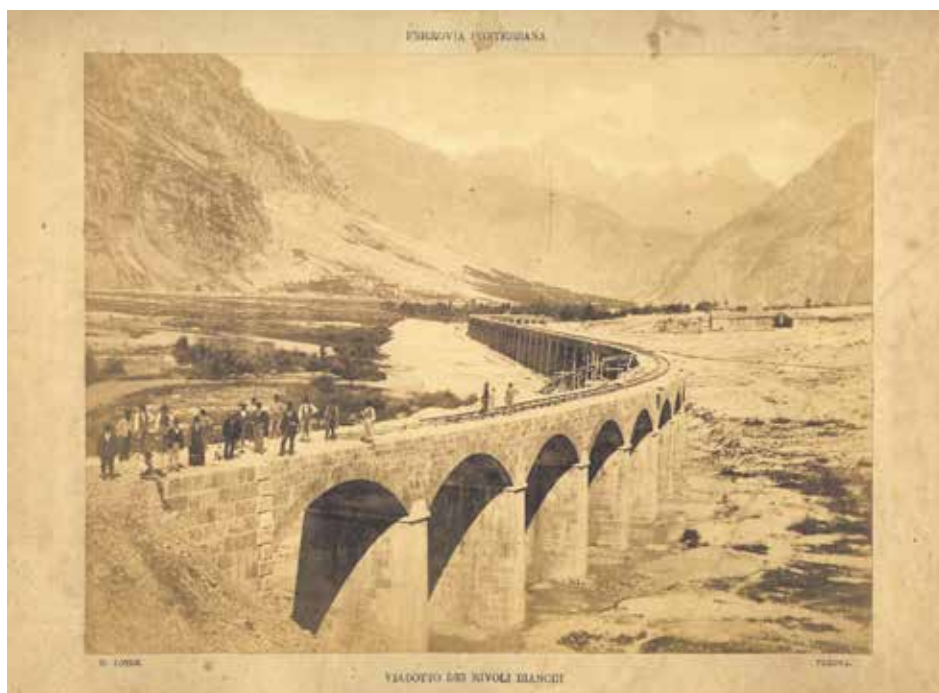


Figure 6: Rivoli Bianchi viaduct under construction along the «Pontebbana» railway. Photo of the Lotze studio, Verona, 1876 (Biblioteca Vescovile di Rovigo)

21 GIUSEPPE BIANCHI, “Commemorazione dell’ing. Comm. Cesare Bermani letta al Collegio degli Ingegneri ed Architetti in Milano nella seduta del 18 Dicembre 1887”, *Il Politecnico. Giornale dell’ingegnere architetto civile ed industriale*, N. 35, December 1887, pp. 683-703.

Just seven years after the enactment of the law, the «Pontebbana» of the Canal del Ferro was joined in 1879 with the Austrian part that ran through the Valcanale, between Tarvis and Pontafel. The dream of those who, in Friuli, had wanted it at all costs and had fought on every front to see it realized (Pacífico Valussi, Gabriele Luigi Pecile, Carlo Kechler, Ottavio Facini, Paolo Billia)²² had finally come true: Pontebba, Tarvis and Udine celebrated the event with numerous toasts on both sides, even if someone noticed that the most influential Austrian political-administrative component was completely absent.

«Pontebbana» and the press

The «Pontebbana» made – as has been mentioned – a splendid debut from a media point of view, attracting the best Italian newspapers of the time, which did not hide the boldness of many design solutions through drawings and photographs that inserted these works into the majestic spectacle of nature (fig. 7). After the first Alpine railway crossing of Postumia (1857), Brennero (1867) and the Frejus tunnel (1871), now the Italian Kingdom was preparing to cross the Alps a fourth time with an international line whose natural completion could only be a terminal stretch, the «Udine-Mare», with an entirely Friulian port in the upper Adriatic, equidistant between Venice and Trieste, Porto Nogaro.

²² Gabriele Luigi Pecile (1826-1902), rich landowner and agronomist, was mayor of Fagagna and Udine and member of the Italian Parliament between 1866 and 1874, and was then appointed senator between 1880 and 1902. He was also among the promoters of the construction of the Udine-San Daniele extra-urban tramway. Carlo Kechler (1823-1901) was an entrepreneur in the field of silk production and an active promoter of economic initiatives in Friuli. He was one of the founders and president of the Banca di Udine and the Udinese Cotton Mill. Ottavio Facini (1820-?) was mayor of Magnano in Riviera (Udine), provincial deputy and member of the Parliament of the Kingdom of Italy between 1870 and 1874. Paolo Billia (1819-1898) was lawyer, mayor of Sedegliano and great promoter of important initiatives in the industrial and financial field in Friuli. He was a member of the Italian Parliament between 1870-1874 and 1891-1892.

Riječki identitet: gospodarski, povijesni, jezični i kulturni odjeci povodom 150. obljetnice izgradnje željezničkih pruga Rijeka - Pivka i Rijeka - Karlovac

The Identity of Rijeka: Economic, Historical, Linguistic and Cultural Echoes on the 150th Anniversary of the Construction of the Rijeka - Pivka and Rijeka - Karlovac Railways

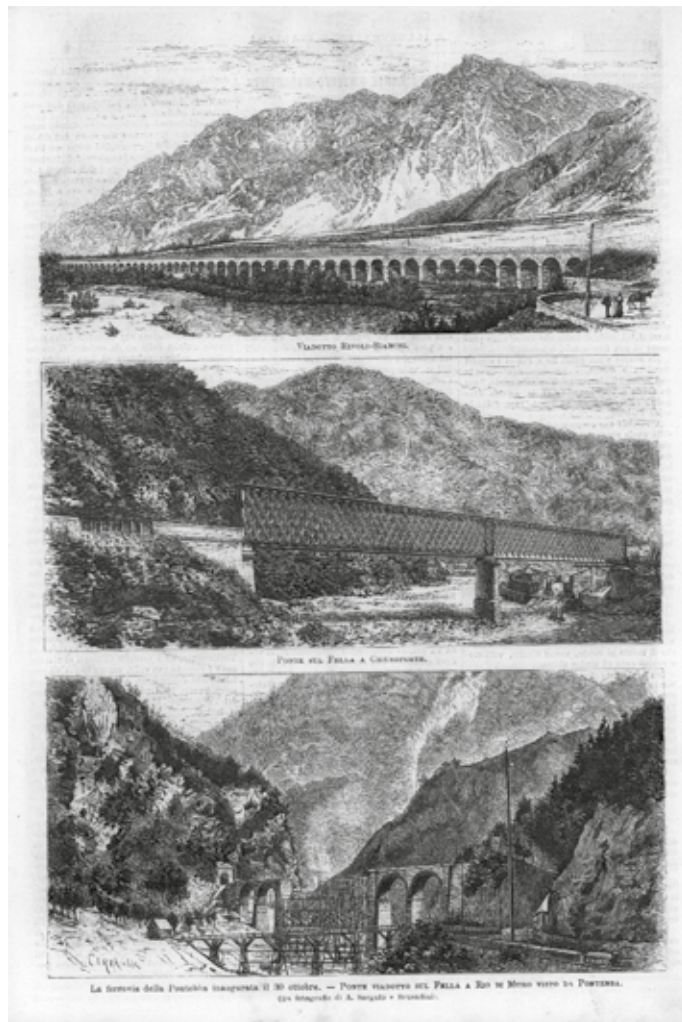


Figure 7: Three “works of art” of the «Pontebbana» railway appeared in the pages of the magazine «L’Illustrazione Italiana», 16 November 1879

The great geographer Giovanni Marinelli (1846-1900) described the grandiose railway infrastructure in rapturous terms, making it known to the world: «Un lavoro che rimarrà per secoli solenne monumento dell’arte [...] messo in serie con quei lavori, coi quali l’uomo concorre a modificare la superficie del globo. [...] Non è soltanto un lavoro d’ingegneria: è un vero fatto geografico»²³ (fig. 8).

²³ «A work that will remain a solemn monument of art for centuries [...] placed in series with those works, with which man contributes to modifying the surface of the globe. [...] It’s not just an engineering job: it’s a true geographical fact.» GIOVANNI MARINELLI, “La ferrovia della Pontebba”, *L’Illustrazione Italiana*, n. 6, 1879, pp. 328-330. Giovanni Marinelli’s writing was originally published by the *Bollettino della Società Geografica Italiana*, 2nd series, vol. 4, 1879, pp. 664-672, and will also be taken up by *Il Politecnico. Giornale dell’ingegnere architetto civile ed industriale*, n. 11, 1.11.1879, pp. 691-696.

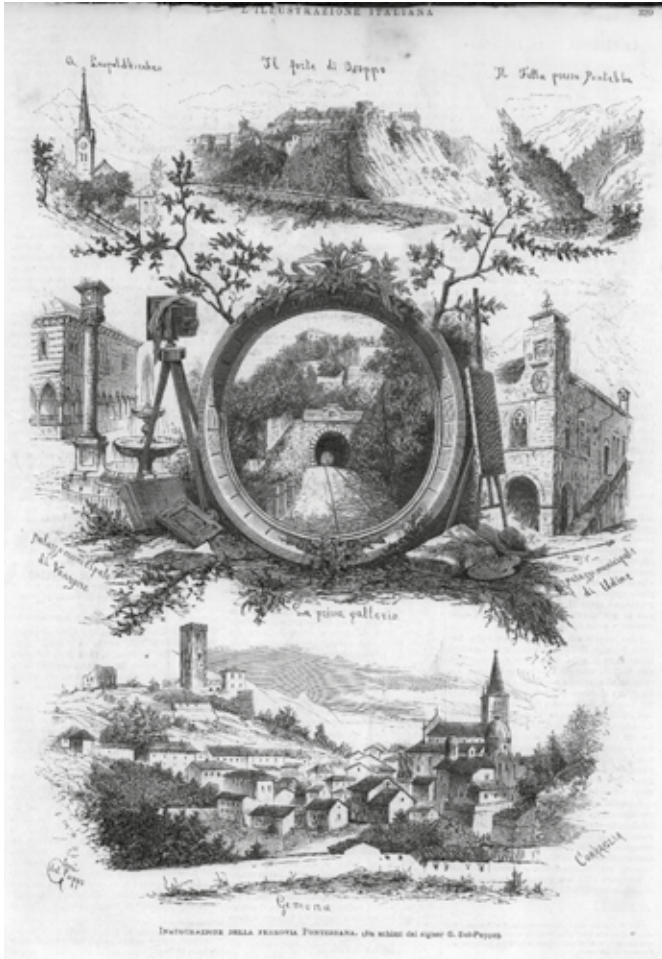


Figure 8: *A composition of images of the centers connected by the «Pontebbana» railway in the magazine «L'Illustrazione Italiana», 23 November 1879.*

Nineteen years earlier (1860), the inauguration of the «Veneto-Illyrica» in Udine produced a short press release in a local newspaper, despite the importance of the project, equally important as the «Pontebbana».²⁴

²⁴ However, the same cannot be said for the inauguration, again along the «Veneto-Illyrica» railway, of the Treviso-Pordenone section, which took place five years earlier. April 30, 1855 in Pordenone was a day of celebration and collective enthusiasm like few others, with a religious blessing, a sumptuous banquet for 372 guests, night-time illumination of the city, popular shows and dances at the theatre. Austria wanted to underline all its magnanimity for a public work that citizens had to recognize as of extraordinary importance for their future economic and social development. The tensions that would soon lead to the Second War of Independence (1859), with the intensification of the repressive action of the police and censorship, made festive demonstrations like the one in Pordenone impossible in Udine in 1860. For the news of the celebrations in Pordenone, see *Gazzetta Ufficiale di Venezia*, 2.5.1855 and *Annotatore Friulano*, 3.5.1855, p. 72.

The strategic-military interests underlying this project, not overlooked by the Habsburg power, could only be reflected in the mood of the population, indifferent towards the great public work.

«Oggi 21 luglio 1860 si compì uno dei nostri voti più cari, cioè l'unione per la ferrovia di Udine alle altre città sorelle. Annunciamo dunque con gioia la prima corsa regolare a servizio del pubblico, che avvenne questa mattina [alle] ore 6:20 a. Non pochi furono quelli che accorsero alla stazione per assistere alla partenza del convoglio verso Casarsa, e già un insolito movimento d'omnibus si fa sentire nella nostra città [...]»²⁵

Despite the general “press silence” for a project commissioned by an unpopular regime, the Italian newspaper was unable to contain its joy at this result and could not hide one of the most significant benefits of the railway: bringing the “sister cities” closer, eliminating barriers and fences, in a rush of regained freedom.

Conclusion

The study of the genesis of two Friulian railways, both of international vocation, the «Veneto-Illyrica», part of the Vienna-Milan infrastructural corridor, and the «Pontebbana», which directly connected Carinthia with the regions of the former Kingdom of Lombardo Veneto and which were carried out approximately twenty years later on the same territory, Friuli, demonstrates the great difference in approach that characterized the work of the Habsburg and Italian administrations. It is true that, even in the administration beyond the Alps, the large municipalities and the committees of notable citizens had played their part, influencing the progress of the railway routes which eventually touched cities such as Conegliano, Pordenone, Udine and Gorizia, without choosing more linear and far from the most populous urban areas, but the approach remained completely centralistic, entrusted to the Ministries, without any comparison with the local populations and always carried out for priority and urgent strategic-military interests.

On the other hand, while it is true that the «Pontebbana» railway was also built at the will of the government, it must be said that it would never have been completed without the pressure from local newspapers. These newspapers reflected the interests of local businesses. Additionally, the efforts of political figures deeply rooted in Friulian politics played a key role in pushing the project forward. Without their support, the railway would likely have never been finished.

²⁵ «Today, 21 July 1860, one of our dearest vows was fulfilled, that is, the union of the Udine railway with the other sister cities. We therefore joyfully announce the first regular race serving the public, which took place this morning [at] 6:20 am. There were quite a few who flocked to the station to witness the departure of the convoy towards Casarsa, and an unusual omnibus movement is already being felt in our city [...]». in “Corse regolari sulla ferrovia da Udine a Casarsa”, in *Rivista friulana*, 22.7.1860, n. 30, p. 240.

Similarly, it was fascinating to see how, just a few years after the completion of the «Veneto-Illyrica», alternative railway lines could take shape in very practical terms, competing against each other (the «Prediliana» vs. the «Pontebbana»). These lines represented distinct commercial interests, and their rivalry captured the attention of stakeholders and public opinion of the time.

The railways, after the initial phase led by a few high-profile technocrats like engineer Luigi Negrelli, who focused mainly on quickly building the infrastructure while trying to avoid confrontation with the local populations, began to evolve under the Kingdom of Italy. Railways became seen as an opportunity for economic development. This time, many more cities, regions, and the political class as a whole became involved. The process also saw a much broader and more active participation from the media of the time, which showed increased interest and sensitivity to the issue.

Sažetak

TALIJANSKE ŽELJEZNICE U LOMBARDIJSKO - VENETSKOM KRALJEVSTVU I U KRALJEVINI ITALIJI: DVA RAZLIČITA PRISTUPA

Sagledavanje različitih politika koje su pratile izgradnju željezničke infrastrukture, a koje su razlikovale habsburšku vladavinu od vlasti Kraljevine Italije u Friuliju, u pokrajini Lombardo - Veneto, izrazito je značajno za razumijevanje korjenito različitih pristupa prema pitanju izgradnje nacionalne željezničke mreže. U Habsburškom Carstvu prevladao je centralizam, što je uvjetovalo vrlo malo suglasnosti sa zajednicama čijim područjem je pruga prolazila. Vlak je bio sredstvo napretka, ali izgradnju željeznice gotovo je isključivo određivala država zbog istaknutih strateško-vojnih razloga: takav je slučaj s Venetsko-ilirskom prugom, koja od 1860. spaja Veneciju, Udine i Trst, a projektirao je inž. Luigi Negrelli.

*Nakon 1866. godine, pristupanjem Friulija i Veneta Kraljevini Italiji, perspektiva je korjenito izmijenjena: predstavnici u talijanskom parlamentu bili su ti koji su poticali vladu da izgradi neke nove pruge, uključujući i poznatu prugu Pontebbanu. Prugu Udine - Pontebba država će kasnije posebnim zakonom odobriti i dovršiti 1879. godine. Odnos medija prema ovom pitanju također je bio potpuno različit - gotovo nepostojeće medijsko praćenje događaja u prvom slučaju, a mnogo navoda i novosti nakon ujedinjenja s Italijom, uključujući i tisak na nacionalnoj razini, poput novina *Illustrazione Italiana*.*

Ključne riječi: *venetsko-ilirska pruga, pruga Pontebanna, Lombardijsko - Venetsko Kraljevstvo, Kraljevina Italija, inž. Luigi Negrelli, *Illustrazione Italiana*, povijest željeznica, razvoj željezničke mreže*

VLAKOM PREMA JUŽNOM MORU: USKOTRAČNA ŽELJEZNICA GABELA - ZELENIKA (1901.-1976.)¹

Ivan Lujo mag. hist., Red History Museum, Dubrovnik
e-mail: info@redhistorymuseum.com.

Pregledni rad

UDK: 625.31(497.584)“1901/1976“

Sažetak

U ovom radu obrađena je izgradnja, djelovanje i značaj željezničke pruge Gabela - Zelenika s odvojcima prema Dubrovniku i Trebinju, koju je austrougarska uprava počela graditi krajem 19. st. na krajnjem jugu Monarhije. Iako je glavni interes bio vojni - jačanje granice prema Crnoj Gori te povezivanje ratne luke u Boki kotorskoj sa Sarajevom i ostatkom zemlje, ona je imala veliki značaj za gospodarstvo cijelog kraja, posebno za razvoj dubrovačke luke Gruž kao glavne veze Bosne i Hercegovine s morem. Za prugu je trebalo trasirati ukupno 189 km teškog brdskog terena, svladati visinske razlike od 500 m i probiti 46 tunela, što je svrstalo među najzahtjevnije infrastrukturne projekte Monarhije. U međuratnom razdoblju gruska luka s prugom ostvaruje rekordni putnički i teretni promet, koji u poslijeratnim desetljećima opada zbog rasta konkurencije i nerentabilnosti pruge, što dovodi do njenog ukidanja 1976. i depopulacije hercegovačkog kraja kojim je prolazila. Trasa nekadašnje pruge, „Cira“, danas prolazi kroz tri države i dijelom se koristi kao prometnica, a dijelom kao biciklistička staza, obnovljena kroz europske projekte prekogranične suradnje.

Ključne riječi: *Austrougarska ratna mornarica, južna željeznica, luka Gruž, hercegovačko zaleđe, uskotračna pruga*

¹ Tema rada najbolje je istražena u monografiji Stanislava Vukorepa *Pruge koje su život značile*. U njoj se, osim povijesnog pregleda djelovanja pruge i opisa trase s objektima, predstavljaju i brojni usmeni izvori, narodne tradicije, fotografije, isprave i drugi predmeti. Postoji i nekoliko monografija i članaka o određenim dijelovima pruge, primjerice serija članaka Ota Derneru u *Dubrovačkim horizontima*, a dobar dio informacija i slikovnog materijala može se naći na forumima ljubitelja željeznica Hrvatske i susjednih zemalja. O određenim temama vezanim uz izgradnju i specifične aspekte djelovanja željeznice pisali su i Rudolf Jelić, Petar Senjanović i Zvonimir Jelinović, čiji su radovi korišteni u pripremi rada, ali nisu izravno citirani, jer su te informacije potkrijepljene drugim izvorima, ili su izvan teme samoga rada.

Uvod

Izbijanje Hercegovačkog ustanka u ljeto 1875. i širenje protuosmanske pobune na čitav balkanski prostor smjestilo je ovaj dio Europe u središte političkih zbivanja i ratnih planiranja, koja su u prvoj polovici 1878. zamijenila diplomatska manevriranja europskih sila. Odlukama Berlinskog kongresa, oslabljeno Osmansko Carstvo odreklo se kontrole nad velikim dijelom nekadašnje Rumelije, balkanski Slaveni dobivaju nezavisnost ili autonomiju, a najzapadniji sandžak Carstva, prostor Bosne i Hercegovine, dolazi pod upravu stoljetnog habsburškog rivala. Iako su austrijske vlasti očekivale lako zaposjedanje zemlje i podršku lokalnog stanovništva, u protuaustrijskom otporu i pobunama protiv novih vlasti poginulo je i ranjeno više od četiri i pol tisuće carskih i kraljevskih časnika i vojnika.² Nakon četiri godine vojne okupacije, 1882. uspostavljena je civilna uprava pod zajedničkim ministrom financija Benjaminom Kállayom.

Gospodarska situacija u novoj habsburškoj stečevini, u kojoj je živjelo nešto više od milijun stanovnika, bila je izuzetno teška. Godine ratnih sukoba i migracija stanovništva oslabile su ionako nerazvijeno, pretežno poljoprivredno gospodarstvo, s tek rijetkim industrijskim postrojenjima u Bosni. Gradova kao središta obrta i trgovine bilo je malo. Osim poljoprivrede i tradicionalnog stočarstva, često polunomadskog tipa, proizvodnja hercegovačkog kraja bila je vezana uz iskorištavanje prirodnih resursa, obradu drva i kamena i proizvodnju vapna. Prometna povezanost unutar zemlje bila je slaba, kvalitetne veze s jadranskim lukama (Dubrovnik, Metković, Split i dr.) bile su rijetke, a put spor zbog teškog i nepristupačnog krškog terena.³ Stoga je gospodarski razvoj bio nemoguć bez velikih državnih ulaganja u nepostojeću i zapostavljenu civilnu i prometnu infrastrukturu, izgradnju novog činovničkog aparata, promjene društvenih odnosa i opće modernizacije. Ipak, prvenstveni interes Monarhije u Bosni i Hercegovini bila je vojna prisutnost i omogućavanje daljnjeg širenja prema jugoistoku, uz kontrolu srpskih (a tako i ruskih) interesa na nestabilnom Balkanskom poluotoku. Značajan strateški cilj stoga je bilo povezivanje unutrašnjosti s vojnim lukama u Boki kotorskoj, najjužnijoj točki Dvojne Monarhije.

Izgradnja željezničke mreže u Bosni i Hercegovini

Ideju za izgradnju željezničke pruge na prostoru Bosne i Hercegovine iznio je Omer-paša Latas 1851., nakon gušenja pobune bosanskih begova. Njegov plan predviđao je željezničku poveznicu s Istanbulom, koja je ponajprije trebala služiti u vojne svrhe, ali i za prijevoz tereta, posebno soli. Kasnije se

² T. ORŠOLIĆ, „Sudjelovanje dalmatinskih postrojbi u zaposjedanju Bosne i Hercegovine 1878.“, *Rad. Zavoda povij. znan. HAZU u Zadru*, sv. 42, 2000., str. 304 i 305.

³ Stanislav VUKOREP, *Pruge koje su život značile*, Ravno, Općina Ravno, 2015., str. 38-39.

trebala povezati sa središnjom Europom prijelazom preko rijeke Save, što je tek manjim dijelom ostvareno izgradnjom i puštanjem u promet 103 km dionice od Dobrljina do Banja Luke krajem 1872. godine. To je bila prva željeznička pruga na prostoru BiH, normalnog kolosijeka (1,435 cm), ali bez daljnje veze prema Sarajevu i središtu zemlje, zbog čega je njen značaj za gospodarski razvoj bio ograničen.⁴

Za južne hrvatske prostore mnogo je važnija bila izgradnja pruge na drugom, jadranskom pravcu. Razvijane su ideje i planovi o izgradnji željezničke veze od Sarajeva preko Livna do Splita s ogrankom prema Mostaru i dalje prema Metkoviću. Dubrovčani su predlagali vezu svoje luke Gruž s hercegovačkim zaleđem, no brojne molbe i prijedloge trgovačkih i gospodarskih komora dalmatinskih gradova austrijske vlasti su odbacivale sve dok je s druge strane granice bilo Osmansko Carstvo. Promjena političkih i strateških okolnosti 1878. g. konačno je revidirala austrijsku politiku, i rezultirala izradom prvih konkretnih državnih planova izgradnje željezničke mreže i povezivanja južnih prostora Monarhije. Po projektu Bernarda Singera, savjetnika bečke trgovačke i obrtničke komore, trebala se izgraditi željeznička transverzala od Mađarske i Slavonije, preko Sarajeva i Mostara, prema Metkoviću, prateći tokove rijeka Bosne i Neretve. Na nju bi se povezala postojeća pruga do Banja Luke, a produžetak bi išao prema dubrovačkoj luci Gruž. Singerov prijedlog je najvećim dijelom usvojio glavni direktor austrijskih željeznica Noderling, uz vremensku i financijsku uštedu izgradnjom uskotračne željeznice profila 76 cm, kasnije nazvanog bosanskim kolosijekom. Prijedlog je podržalo i Ministarstvo rata, pa se već 1879. krenulo u izgradnju prve dionice od Bosanskog Broda preko Dervente do Zenice. S južne strane započelo se s izgradnjom od Metkovića, desnom obalom Neretve, prema Mostaru. U narednih dvanaest godina dovršene su i ostale dionice pruge, pa je konačno u kolovozu 1891. uspostavljena veza južnog Jadrana preko BiH sa središnjom Europom, ukupne duljine 447,5 km.⁵

Slijedom ovih događaja, postavilo se i pitanje izgradnje južnog odvojka ove magistralne pruge prema Dubrovniku, čije Općinsko vijeće već 1879. predlaže konkretni prijedlog trase preko Trebinja, Bileće i Foče (slijedeći najkraću trasu starog „Dubrovačkog drum“) prema unutrašnjosti. Prijedlog nisu prihvatile austrijske vlasti, koje su davale prednost vezi s Mostarom, i bile poprilično nezainteresirane za ovu investiciju.⁶ Njihovo mišljenje mijenja se tek početkom 1897., kada započinje Grčko-turski rat, pa se zbog straha od novog balkanskog sukoba konačno donosi odluka o izgradnji južne trase željeznice. Prijedlozi povezivanja preko Stoca, Trebinja ili Neuma odbačeni su, a konačnu odluku o izgradnji pruge i spoja s magistralnom trasom od Gabele preko Hutova duž Popova polja donio je upravitelj Benjamin Kállay. Glavni pravac pruge vodio je do Huma, gdje se odvajala veza za Trebinje, pa do Uskoplja s odvojkom za

4 Ibid, str. 19 i 26.

5 Ibid, str. 20-23.

6 Ibid, str. 33.; Oto DERNER, „Dubrovnik i željeznica, I“, *Dubrovački horizonti*, br. 23, 1983., str. 29-37 i str. 30-32.

Dubrovnik, odakle bi se preko prijevoja Glavska obroncima konavoskih brda spuštao u Konavosko polje i dalje prema Zeleniki kao krajnjoj destinaciji.⁷ Izboru ovakve trase prvenstveno su pridonijeli vojni razlozi: pruga je pratila za trasiranje težu, ali od bombardiranja s mora zaštićenu stranu brdskih lanaca do zaštićene ratne luke u Boki, trebinjski i dubrovački garnizon dobili su željezničku vezu, a predviđeno je da će se teži tereti i vojna oprema kretati u pravcu juga, prema granici s Crnom Gorom, koja je imala ambicije za zauzimanje ovoga prostora. Financiranje izgradnje pruge bilo je podijeljeno između Uprave BiH, koja je s 22 milijuna kruna financirala hercegovački dio pruge, i austrijske vlade u dalmatinskom dijelu pruge u iznosu od 11,6 milijuna kruna, iako su stvarni troškovi na kraju bili nešto veći. Kredit s rokom otplate na šezdeset godina za hercegovački dio pruge u konačnici je isplaćen u socijalističkoj Jugoslaviji krajem 1950-ih.⁸

Radovi na izgradnji pruge i puštanje u promet

Trasiranje pruge austrijski inženjeri započeli su u proljeće 1897., uz pomoć lokalnog stanovništva. Pred njima je bio težak zadatak planiranja najučinkovitije linije na izazovnom krškom terenu, s brojnim geološkim i hidrološkim fenomenima, zbog čega je trebalo izgraditi velik broj pružnih objekata: mostova, vijadukata i tunela. Slab ili nikakav pristup trasi i malarično područje doline Neretve, uz velike ljetne vrućine, dodatno su otežavali rad.

Trebalo je računati i na redovito plavljenje krških polja - Popovog i Konavoskog te ostaviti trasu na dovoljnoj visini. Pruga je svladavala i nekoliko značajnih visinskih razlika: obronke planine Žabe, u Konavoskim brdima i na odvojkju prema Dubrovniku. Sve to značilo je da će izgradnja pruge biti vrlo zahtjevna i skupa, a osim radnika koji su dolazili iz svih krajeva Monarhije, u izgradnju je trebalo uključiti i domaće stanovništvo i njihovu stoku za prijevoz ljudi i materijala. Mnogim hercegovačkim seljacima to je bio prvi susret s plaćenim državnim poslovima, budući da u Osmanskom Carstvu za iste nisu bili plaćeni.

Zakonskim člankom XXIV. o gradnji uskotračne željeznice Gabela - Boka kotorska i njenih krilnih pruga koje vode prema Trebinju i Gružu iz travnja 1898. osigurano je financiranje, pa službeno započinju zemljani radovi na izgradnji pruge.⁹ Za radnike su izgrađene privremene nastambe ili iznajmljeni prostori od lokalnog stanovništva. Materijal se postojećim ili novoizgrađenim pristupnim putevima dovezio iz luka u Metkoviću, Slanom, Dubrovniku i Cavtatu te iz

7 VUKOREP, *Pruge koje su život značile*, str. 33-42.; Oto DERNER, „Dubrovnik i željeznica, II“, *Dubrovački horizonti*, br. 24, 1984., str. 34-40 i str. 34-36.

8 VUKOREP, *Pruge koje su život značile*, str. 42; DERNER, „Dubrovnik i željeznica, II“, str. 36-40.

9 Zakonski članak XXIV. o gradnji uskotračne željeznice Gabela - Boka kotorska i njenih krilnih pruga koje vode prema Trebinju i Gružu, 1898. Preuzeto s: <https://alex.onb.ac.at/cgi-content/alex?aid=lks&datum=18980304&seite=00000407> (pristupljeno 23. 3. 2024.).

crnogorskih luka između Igala i Zelenike.¹⁰ Izgrađeni su i postavljeni željezni rešetkasti mostovi preko Neretve (najduži na pruzi, duljine 100+30 m), Krupe, Sutorine, Zelenike i Repaje. Ručno su probijani tuneli, izgrađivani propusti i podzidovi, a tvrdi kamen probijan je ručno bušenim minama. Iskopani materijal koristio se za izradu nasipa, staničnih objekata i podzidova. O mukotrpnosti posla govori i uzrečica „kilo kamena, kilo zlata“, što je bila navodna ponuda iz Beča radnicima koji su se mučili na probijanju tunela i namjeravali prestati s radom.¹¹

Ukupno je izgrađeno 188,8 km pruge, što uključuje 16,7 km dug odvojak Hum - Trebinje i 16,6 km odvojka Uskoplje - Gruž, što je uključivalo i 25 tunela, 443 prijelaza, oko 85 staničnih prijemnih zgrada, stražara i četiri bunkera. Radovi su trajali nešto više od dvije i pol godine, da bi konačno bili dovršeni u srpnju 1901. godine. Svečanost otvaranja trajala je dva dana: najprije je 15. srpnja krenuo svečani vlak iz Gabele prema Trebinju odakle je, nakon priređenog slavlja, doveo goste do Uskoplja. Tamo se dočekivao prvi vlak iz Dubrovnika s delegacijom, a sutradan, 16. srpnja, stigao je i prvi vlak iz Zelenike. Na svim stanicama kroz koje su ovi vlakovi prolazili bili su organizirani svečani dočeci na kojima je sudjelovala većina lokalnog stanovništva, a na glavnoj svečanosti sudjelovalo je sedamdeset visokih dužnosnika, od čega četiri ministra, hercegovački mitropolit, mostarski biskup, muslimanski ulema i dr. Prugu je svečano otvorio upravitelj Kállay, a po završenoj svečanosti delegacija se dovezla u Dubrovnik, gdje je održana svečana večera u hotelu *Imperijal*.¹²

10 VUKOREP, *Pruge koje su život značile*, str. 48-49. Oto DERNER, „Dubrovnik i željeznica, III“, *Dubrovački horizonti*, br. 25, 1985., str. 20-27 i str. 22.

11 VUKOREP, *Pruge koje su život značile*, str. 49-53. i DERNER, „Dubrovnik i željeznica, III“, str. 20-23.

12 Ibid, str. 60-63. Oto DERNER, „Dubrovnik i željeznica, IV“, *Dubrovački horizonti*, br. 26, 1986., str. 25-35 i str. 25-28. O tim događajima izvještavao je i lokalni tisak, primjerice: „Dubrovnik, 19. Jula 1901“, *Crvena Hrvatska*, Dubrovnik, 20. 7. 1901., br. 29, str. 1 i str. 3.



Slika 1. Trasa pruge s važnijim stanicama. Zelenom bojom označeni su prostori Popovog (sjeverno) i Konavoskog polja (južno), a tanjim crvenim linijama odvojci prema Trebinju i Dubrovniku. Kilometraža je označena po novoj izmjeri iz 1966. kada Čapljina postaje polazna stanica. (Preuzeto s: https://hr.wikipedia.org/wiki/%C5%BDeljezni%C4%8Dka_pruga_Gabela_%E2%80%93_Zelenika#/media/Datoteka:Map_railway_Capljina-Zelenika_hr.svg, pristupljeno 24. 3. 2024., uz dopune autora teksta.)

Opis trase s važnijim stanicama

Već je spomenuto da je pruga prolazila izuzetno zahtjevnim terenom, pa je zbog svoje konfiguracije spadala u brdske pruge. Polazna stanica i spoj s magistralnim pravcem Metković - Mostar bila je stanica Gabela (4,4 metra nadmorske visine, kasnije m.n.v.), iz koje se vlak upućivao na zahtjevan put kroz močvarnu dolinu Neretve prema Hutovu. Na toj gotovo 23 km dugoj dionici trebalo je svladati uspon od tristotinjak metara, uz brdo Zvijezdinu i planinu Žabu, pa je prokopan velik broj tunela i sagrađeno nekoliko vijadukata, od kojih je najpoznatija „Štangerova ćuprija“, dužine 20 m. Za potrebe vodoopskrbe

sagrađena je velika cisterna za vodu u selu Brštanica, koja je bila najveća armiranobetonska građevina u ovom dijelu Europe.¹³

Druga dionica pruge započinjala je u Hutovu (310 m.n.v.) i nastavljala se zapadnom stranom Popovog polja do mjesta Ravno, odakle je vodila do najvećeg čvorišta na pruži, kolodvora Hum (270 m.n.v.). Tu se pruga odvajala prema Trebinju (275 m.n.v.), pa je kolodvor imao četrnaest kolosijeka (osam manipulativnih), s dnevnim prometom od preko šezdeset vlakova. Velika kolodvorska zgrada imala je i najpoznatiji željezničarski restoran južno od Mostara, a tu se nalazila i velika radionica i ispostava direkcije željeznica.¹⁴ Trebinjski odvojak duljine 16,7 km, važan prvenstveno zbog vojnih razloga i blizine crnogorske granice, 1931. produžen je do Bileće, a potom preko Nikšića sve do Podgorice. Njena trasa izmijenjena je izgradnjom akumulacijskog Bilečkog jezera 1962. godine.¹⁵

Glavni pravac pruge nastavljao se u malom usponu uz duže pravce prema kolodvoru Uskoplje (350 m.n.v.), gdje se odvajao vlak za Dubrovnik (1,9 m.n.v.). Ova 16,6 km duga pruga bila je izuzetno zahtjevna, jer su se kroz niz tunela i serpentina od stajališta Brgat do Šumeta svladavali nagibi do 30 promila. Tonaža vlakova prema Gružu bila je ograničena zbog (ne)mogućnosti kočenja, a za prijevoz tereta u suprotnom smjeru često je trebalo prikačiti i dodatne potisne lokomotive. Nesreće su ipak bile česte, a prometovanje je znala ometati i jaka bura. Ova dugo očekivana poveznica Dubrovnika s hercegovačkim zaleđem dovest će do širenja grada i gospodarskog razvoja, a najveći je poticaj doživjela gruška luka, o čemu će riječi biti u idućem poglavlju.¹⁶

Magistralni pravac se od Uskoplja nastavljao jugoistočno do prijevoja Glavska (495 m.n.v.), najviše točke pruge, odakle se zapadnim obroncima konavoskih brda u padu do 16 promila spuštala prema okretnici i kolodvoru Cavtat (u selu Zvezkovic, 125 m.n.v.), a potom zapadnom stranom Konavoskog polja nastavljala prema Boki kotorskoj. Pruga se spuštala do stanice Igalo (3,6 m.n.v.) da bi, prateći obalu, u laganom spustu stigla do završne točke, kolodvora Zelenika (1,9 m.n.v.). Zelenika je imala pet staničnih i ranžirnih kolosijeka, od kojih se jedan nastavljao za luku u koju su mogli pristati manji brodovi.¹⁷

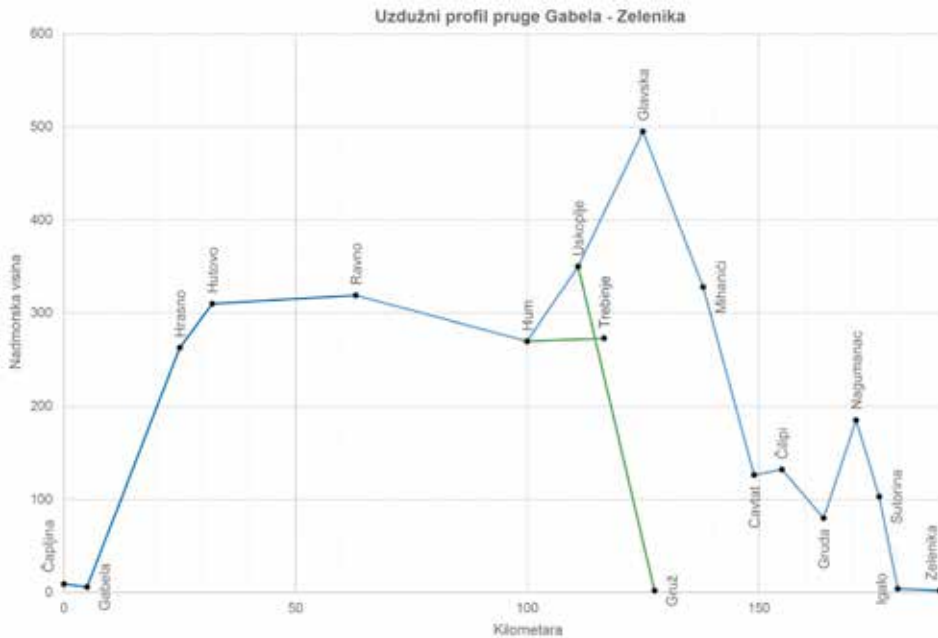
13 VUKOREP, *Pruge koje su život značile*, str. 211-245; Oto DERNER, „Dubrovnik i željeznica, III“, str. 22-23. Volumen vodospreme bio je oko 7000 m³, a nakon miniranja prilikom njemačkog povlačenja 1944. nije obnovljena.

14 VUKOREP, *Pruge koje su život značile*, str. 288-292.; Oto DERNER, „Dubrovnik i željeznica, III“, str. 23.

15 VUKOREP, *Pruge koje su život značile*, str. 357-358.

16 VUKOREP, *Pruge koje su život značile*, str. 300-315; Oto DERNER, „Dubrovnik i željeznica, III“, str. 23.

17 VUKOREP, *Pruge koje su život značile*, str. 353-354.



Ilustracija 2. Uzdužni profil pruge s važnijim stanicama (Preuzeto s: https://hr.wikipedia.org/wiki/%C5%BDeljezni%C4%8Dka_pruga_Gabela_%E2%80%93_Zelenika#/media/Datoteka:Streckenprofil_Dalmatinerbahn_hr.png, pristupljeno 24. 3. 2024.).

Željeznica u ratu i miru

Izgradnjom željezničke pruge od Neretve do Boke ostvarena je prometna povezanost najjužnijeg dijela Monarhije s unutrašnjosti, a put od Dubrovnika do Bosanskog Broda skraćen na nešto manje od 24 sata.¹⁸ Sa sjevera su se prema južnom moru upućivale vojne posade i njihova oprema, činovnici i državni službenici te sve brojniji turisti. Zbog svojeg uređenog sustava reda vožnje i održavanja pruge, redovite plaće i uniformiranosti službenika, željeznica je bila veliki civilizacijski doseg, koji je ovaj kraj činio dijelom veće europske zajednice. Čitavo područje doživjelo je gospodarski razvoj, jer je željeznica omogućila brže i učinkovitije putovanje do gradova, u kojima su se pružale nove mogućnosti za rad i trgovinu. Mjesta sjevernog dijela pruge gravitirala su Metkoviću, središnji dio Trebinju, a južni Dubrovniku i Herceg Novom, kao najvažnijim urbanim i trgovačkim središtima. Lokalni promet posebno je porastao u godinama iza Drugog svjetskog rata, kada dolazi do pojačane urbanizacije, pa tako i češćeg i jeftinijeg putovanja željeznicom. Njome se prevozila i pošta, a vijesti putovale

¹⁸ Vožnja brzim direktnim vlakom preko Sarajeva, VUKOREP, *Pruge koje su život značile*, str. 63.

brže nego ikada dotad.¹⁹ Putovanje putnika postalo je brže i ugodnije uvođenjem modernih dizelskih vlakova tvornice *Duro Đaković* s motorima tvornice *Ganz* iz Budimpešte. Prvi vlak iz serije 801, prozvan i „Ludi Sarajlija“ zbog svoje brzine do 50 km/h, stigao je iz Beograda u Dubrovnik 1938. godine. Krajem 1960-ih ti vlakovi zamijenjeni su onima iz serije 802, koja je prometovala sve do ukidanja željezničke linije 1976.²⁰ godine.

Povezanost željeznicom omogućila je izvoz velikih količina robe iz Bosne i Hercegovine preko jadranskih luka, što je bilo posebno važno u slučaju dubrovačke luke Gruž. Ona je izgradnjom željezničke infrastrukture proširena za povećani teret, a u međuratnim godinama bila je treća jugoslavenska luka po prevezenom teretu (poslije Splita i Sušaka), najviše zahvaljujući sporoj, ali ipak učinkovitoj vezi s unutrašnjosti.²¹ Glavni izvozni proizvod bilo je drvo iz Bosne, koje se dovozilo u luku, gdje je ležalo u skladištima do sazrijevanja i sušenja prije ukrcaja na brodove.²² U Gruž su dolazile i velike količine rasutog tereta, najviše željezna, bakrena i boksitna ruda iz Bosne i Crne Gore. Ukrcaj ovih roba obavljao se ručno, pa je potreba za radnom snagom privlačila radnike iz cijele dubrovačke okolice, čime je ubrzano širenje grada, posebno četvrti Gruž, kao industrijskog i prometnog središta. Iz Gruža se za unutrašnjost prevozio građevinski materijal, posebno nakon Drugog svjetskog rata, prehrambeni proizvodi, žito, stoka, cvijeće, riba i morski plodovi, voće i povrće, ugljen i dr.²³ Značaj gruške luke, koja zbog nedostatnih ulaganja u infrastrukturu nikad nije dosegla predviđeni kapacitet, počeo će opadati 1960-ih godina, a kasnijim ukidanjem željezničke pruge teretni promet će potpuno prestati. Za prijevoz tereta najčešće su se koristile parne lokomotive iz serije 83 (tzv. „Đakuša“ ili „Ćiro“), i nešto snažnije lokomotive iz serije 85, koje su češće prevozile mješovite vlakove.²⁴

Željeznička pruga, kao izuzetan vojno-strateški objekt smješten u blizini granice, bila je logična meta napada u slučaju rata, pa su za zaštitu njenih važnijih objekata (vodosprema, mostova i dr.) planirane i sagrađene stražare i bunker, opremljene puškama i ojačanim vratima. Već je spomenuto kako je u njenom

19 Ibid, str. 63-65.

20 Ajdin FEVZIJA BRACO, *Od „Spahinog voza“ do „Ludog Sarajlije“*, Preuzeto s: https://web.archive.org/web/20120105180054/http://www.zfbh.ba/zfbhbax/images/Info/Broj_8.pdf (pristupljeno 25. 3. 2024.); Marija BENIĆ PENAVALA, „Traffic Connectivity in Croatia in the Past: The Dubrovnik Region Case“, *Athens Journal of History*, Vol. 1, br. 3, 2015., str. 195-204., 199. Uvođenjem ovog brzog vlaka 1938. putovanje od Beograda do Dubrovnika skraćeno je s 24 sata na 16 sati i 30 minuta.

21 Danijel DUJMIĆ, *Pomorski Dubrovnik 1918. - 1941*, doktorski rad. Sveučilište u Zadru, 2022., str. 68.; DERNER, „Dubrovnik i željeznica, III“, str. 24-25.

22 Drvena grada činila je većinu izvoza luke Gruž. Tako je 1913. izvezeno gotovo 135 tisuća tona drva, dok je ostala roba težila ukupno 2466 tona. DUJMIĆ, *Pomorski Dubrovnik 1918. - 1941*, str. 49, preuzeto iz: DERNER, „Dubrovnik i željeznica, IV“, str. 32-33.

23 VUKOREP, *Pruge koje su život značile*, str. 319-320; DUJMIĆ, *Pomorski Dubrovnik 1918. - 1941*, str. 66; Marija BENIĆ PENAVALA, „Pomorske djelatnosti na dubrovačkom području između dva svjetska rata“, *Naše more*, br. 5-6, 2005., str. 235-247 i str. 244. Većina ukupno uvezenog ugljena i koksa u godinama pred Drugi svjetski rat prolazila je upravo preko gruške luke.

24 Preuzeto s: *Forum ljubitelja željeznica: Lokomotive serije JZ 83 i Lokomotive serije JZ 85*: <https://www.zeleznice.in.rs/forum/viewtopic.php?p=28610&sid=9ebda1082f7265d81707b1d40741d9e0#p28610> i <https://www.zeleznice.in.rs/forum/viewtopic.php?t=179&start=10> (pristupljeno: 25. 3. 2024.); BENIĆ PENAVALA, „Pomorske djelatnosti na dubrovačkom području između dva svjetska rata“, str. 244.

projektiranju predviđena i zaštita od pomorskog bombardiranja. Prvi napad na željeznicu zbio se 1915., prilikom talijanskog bombardiranja rijetko izloženog dijela pruge između Vojskog dola i Mihanića u Konavlima. Tada nije bilo većeg oštećenja, a prilikom ponovljenog napada potopljena je talijanska krstarica „Garibaldi“, nakon čega se talijansko-francuska flota povukla. Pred kraj rata izvršena su i zračna bombardiranja na pružne objekte u Dubrovniku i Zeleniki.²⁵

Za vrijeme Drugog svjetskog rata ovaj se prostor nalazio u talijanskoj okupacijskoj zoni, pa je talijanska vojska preuzela kontrolu nad željezničkom infrastrukturom. Za zaštitu od diverzantskih napada podignut je niz utvrđenja i bunkera, a putovati se smjelo samo uz propusnice općinskih vlasti. Do listopada 1944. partizanske, i manjim dijelom četničke snage, izvršile su pedesetak diverzantskih akcija, zbog čega je ukupni prekid prometa bio oko 85 dana. Najčešće diverzije bile su rastavljanje i miniranje kolosijeka, uz napade na vlakove, a zapaljeno je i sedam staničnih zgrada. Napade je od 1943. izvršavalo i Savezničko zrakoplovstvo, pa je za pojačanje protuzračne obrane na prugu poslan njemački oklopni vlak „Gabela“ (u narodu prozvan „pancer“), koji je onesposobljen u borbama tijekom listopada 1944. godine. Prilikom njemačkog povlačenja minirana je većina strateških objekata - mostova, tunela i vijadukata. Promet na cijeloj dionici obnovljen je tek 1947., završetkom izgradnje novog mosta na Neretvi.²⁶

I za vrijeme Domovinskog rata trasa i objekti nekadašnje pruge, koja je kasnije pretvorena u lokalnu prometnicu, bili su od strateške važnosti. Dio pružnih prijelaza miniran je, kako bi se usporio i spriječio napad Jugoslavenske armije na dubrovački i hercegovački kraj 1991. godine. Prilikom operacija hrvatskih snaga za deblokadu Dubrovnika, od svibnja 1992. trase pruge korištene su kao ključne linije napredovanja u dubrovačkom zaleđu. Tada je oštećen dobar dio staničnih zgrada, a bivša stanica u Glavskoj izgorjela je po treći put u tri rata u 20. stoljeću.²⁷

Posljednja desetljeća djelovanja

Početkom 1960-ih započinje posljednje razdoblje djelovanja južne uskotračne pruge, a njenom konačnom ukidanju 1976. presudilo je nekoliko uzroka:

1) Porast cestovnog prometa

Izgradnja Jadranske magistrale, kao prve moderne prometnice koja je povezala jadranska mjesta, i širenje cestovne mreže doveli su do povećanja

25 VUKOREP, *Pruge koje su život značile*, str. 198-199.

26 Ibid, str. 199-208.; Oto DERNER, „Dubrovnik i željeznica, V“, *Dubrovački horizonti*, br. 27, 1987., str. 37-51 i str. 45-51; Oto DERNER, „Dubrovnik i željeznica, VI“, *Dubrovački horizonti*, br. 28, 1988., str. 31-44, str. 31-33.

27 VUKOREP, *Pruge koje su život značile*, str. 208.

prometa i konkurencije u prijevozu putnika i roba kamionima i autobusima. Željeznica je velikim dijelom prolazila kroz slabo naseljene krajeve, gdje nije bilo veće privredne aktivnosti, pa je i broj putnika i prevezenih roba počeo opadati. Na najjužnijem dijelu pruge, od Zvekovice do Zelenike, magistrala je prolazila paralelno s prugom i činila joj izravnu konkurenciju. Odvojak pruge od Uskoplja prema Boki već je 1963., a konačno 1967., u *Studiji rentabilnosti* Biroa za studije i razvoj osnovnih kapaciteta Željezničko transportnog preduzeća Sarajevo proglašen nerentabilnim. Prema toj analizi, prihodi su pokrivali tek trećinu troškova, a nije se očekivalo ni znatnije povećanje prijevoza roba i putnika.

Zbog toga je odlučeno da će ova dionica prestati s radom, a posljednji vlak iz serije 802 krenuo je iz Zelenike prema Čapljini 29. lipnja 1968.²⁸ godine. Priobalna trasa pruge u Herceg Novom i Zeleniki pretvorena je u šetnicu.

2) Normalizacija pruge Sarajevo - Ploče

O izgradnji produžetka pruge prema Pločama počelo se raspravljati 1920-ih, zbog ograničenog kapaciteta riječne luke u Metkoviću. Projekt luke Ploče konačno je prihvaćen 1938., pa se počinje i s izgradnjom željezničke veze, koja je dovršena za vrijeme talijanske okupacije 1942. godine. Nakon izgradnje pruge normalnog kolosijeka Šamac - Sarajevo u poslijeratnim godinama, i zbog sve većeg teretnog prometa te planiranog širenja kapaciteta luke Ploče kao najpovoljnijeg izlaza BiH na more, krajem 1940-ih započinju i pripreme za normalizaciju pruge južno od Sarajeva. Radovi su se zbog nedostatka financiranja otegli do 1966. godine. U studenom te godine posljednji uskotračni vlak krenuo je iz Ploča prema Sarajevu, a veza s južnim dionicama prebačena je iz Gabele u Čaplinu, koja postaje novo prekrcajno i pretovarno čvorište. Za vrijeme izgradnje nove pruge dolazilo je do znatnih kašnjenja u vožnji uskotračne željeznice, a troškovi prijevoza postaju veći. Time je nanesena znatna ekonomska šteta njenom poslovanju, a posredno i luci Gruž, koja gubi prvenstvo nad lukom Ploče.²⁹

3) Opća nerentabilnost

Ova dva čimbenika, zajedno s izgradnjom pruge normalnog kolosijeka Beograd - Bar, značila su sve manju potrebu za željezničkom vezom između Neretve i Boke. Prema analizama objavljenima u *Prijedlogu mjera za rješavanje saobraćaja na prugama uzanog kolosijeka južno od Čapljine* iz 1974., obujam prijevoza robe pao je za 68,5% u usporedbi s 1965. godinom. Broj putnika u istom razdoblju pao je za 57%, zbog čega su ostvareni značajniji gubici. Dužina pruga tada je iznosila 169,9 km, što je predstavljalo 9,5% ukupne mreže pruga ŽTP Sarajevo, a sudjelovalo s tek 1% u robnom i 3,1% u ukupnom putničkom prometu. Iako je modernizirana zamjenom tračnica i remontom 1965., zbog

²⁸ *Studija rentabilnosti pruge Uskoplje - Zelenika*. Željezničko transportno preduzeće Sarajevo: Biro za studije i razvoj osnovnih kapaciteta. Sarajevo, 1967. Preuzeto s: <https://vremeplov.ba/2025/wp-content/uploads/2015/09/Studija-rentabilnosti-pruge-Uskoplje-Zelenika.pdf> (pristupljeno 25. 3. 2024.).

²⁹ VUKOREP, *Pruge koje su život značile*, str. 170-171.; DERNER, „Dubrovnik i željeznica, VI“, str. 34-35.

konfiguracije trase i dotrjalosti vozila pruga nije dozvoljavala značajno povećanje brzine i učinkovitosti. Jednako neučinkovit bio je i pretovar u stanici Čapljina, zbog čega je roba tamo čekala na ukrcaj i do petnaest dana. Zbog svega toga, zaključeno je da pruga nema dugoročnu ekonomsku opravdanost, a mogućnosti racionalizacije su relativno male. Zaključno, analiza daje pozitivnu ocjenu mogućnosti zamjene željezničkog prometa cestovnim, uz smanjenje troškova i povećanje rentabilnosti, a potpuna obustava prometa predviđa se za 1. lipnja 1975. godine³⁰.

Datum konačne obustave prometa zbog prilagodbe stanovništva pomaknut je za jednu godinu, za što je dana suglasnost Skupštine SR BiH, a razgovori s predstavnicima radnog naroda iz oštećenih općina nisu urodili plodom. Planovi izgradnje nove pruge normalnog kolosijeka između Čapljine i Dubrovnika o kojima se raspravljalo nisu prihvaćeni, tako da je sredinom 1976. konačno ukinut željeznički promet na južnoj željeznici. Posljednja vožnja od Čapljine za Dubrovnik i natrag ostvarena je 30. svibnja, uz veliko žaljenje stanovništva uz prugu. Tek se po ukidanju pruge pristupilo izgradnji i osposobljavanju lokalnih puteva, koji nisu bili prikladni za predviđeno povećanje prometa. Zbog toga je drastično pala povezanost naselja uz prugu koju autoprijevozničke tvrtke, koje su trebale zamijeniti željeznički promet, nisu mogle osigurati.³¹ Dio radnika prekvalificiran je i zaposlen u pogonima Industrije alata Trebinje, koji su otvoreni u Humu i Ravnom, a dio ostao raditi u reorganiziranom transportnom poduzeću ŽAS - Željeznički autotransportni promet. Demontaža pruge odrađena je tijekom ljeta 1976., a oprema, tračnice, lokomotive, vagoni, mostovi i pragovi prodani u zemlji i inozemstvu.³²

Ukidanje pruge ostavlja ovaj prostor Hercegovine bez izravne i pouzdane veze s okolnim gradovima, put radnicima i učenicima postaje duži, nestaje gospodarskih poticaja, a gubitak stalnih primanja u željezničarskoj službi smanjuje životni standard brojnih obitelji. Zbog toga se ubrzano povećava iseljavanje u obližnje gradove: Metković, Trebinje i Dubrovnik. Brojčani podaci za Općinu Ravno (kroz koju je prolazila većina trase) pokazuju da je u petnaest godina (do 1991.) izgubila oko 2/3 stanovništva. U istom razdoblju hutovska osnovna škola, najveća u kraju, izgubila je više od polovice učenika. Ratna razaranja i teška gospodarska situacija s depopulacijom doveli su do toga da je 2023., nakon 91 godine rada, ova škola zatvorena. Istodobno se broj stanovnika Trebinja povećao dva, a Neuma čak pet puta.³³

30 *Prijedlog mjera za rješavanje saobraćaja na prugama uzanog kolosijeka južno od Čapljine*. Željezničko transportno preduzeće Sarajevo: Zavod za istraživanje, projektovanje i inženjering u saobraćaju. Sarajevo, 1974. Preuzeto s: <https://vremeplov.ba/2025/wp-content/uploads/2015/09/Prijedlog-mjera-za-rjesavanje-saobracaja-na-prugama-uzanog-kolosijeka-juzno-od-Capljine.pdf> (pristupljeno 25. 3. 2024.).

31 VUKOREP, *Pruge koje su život značile*, str. 178-189.; DERNER, „Dubrovnik i željeznica, VI“, str. 37-38.

32 VUKOREP, *Pruge koje su život značile*, str. 186.

33 Ibid, 191-192.; Dalibor ČUTURA, „Škola u Hutovu zatvorena nakon skoro 100 godina, a nekad ju je pohađalo 800 učenika“, *Metković neovisni info portal*, 15. 9. 2023.: <https://metkovic-news.com/news/skola-u-hutovu-zatvorena-nakon-skoro-100-godina-a-nekad-ju-je-pohadalo-800-ucenika/> (pristupljeno 26. 3. 2024.).

Stanje danas

Nakon ukidanja pruge, najveći dio trase je asfaltiran i koristi se kao lokalna prometnica. Stanični objekti (koji nisu uništeni u ratu) pretvoreni su u stambene i poslovne objekte i skladišta, a posljednjih godina, s rastom turističkog interesa za ovaj prostor, i u ugostiteljske objekte. Trasa željeznice prepoznaje se kao zanimljiv turistički proizvod koji spaja tri zemlje, pa se u zajedničkoj suradnji kroz EU projekt *Bicikliranje kroz prošlost - revitalizacija stare uskotračne željeznice ĆIRO* trasa uređuje u biciklističku stazu. Ovim projektom uređen je veći dio hercegovačkog i istočni dio konavoskog dijela trase.³⁴

Zaključak

Uskotračna željeznica južno od Neretve bila je najveći infrastrukturni projekt Dvojne Monarhije na ovom prostoru. Iako je prvenstveno građena iz vojnih i strateških razloga, bila je izravan poticaj društvenoj i gospodarskoj modernizaciji ovoga kraja i povezala ga s ostatkom tadašnje Europe. Pruga, čija trasa danas prolazi kroz tri zemlje, u svojih 75 godina djelovanja prevozila je ljude i terete u pet država i bila redovita žrtva ratnih sukoba. Bila je najveći primjer modernosti i najbrži put do novosti, da bi na kraju izgubila bitku sa sve ubrzanijim svijetom u stalnim promjenama, i političkom nezainteresiranošću za njenim očuvanjem. Ukidanjem pruge 1976. ubrzalo se iseljavanje iz ovoga kraja, a gospodarske aktivnosti, posebno zbog ratnih sukoba, gotovo potpuno prestale.

³⁴ Ćirinom prugom: Ravno - Dubrovnik. Biciklirajte putem povijesti - Ćiro Trail od Ravnog do Dubrovnika, Hercegovina bike, <https://www.herzegovinabike.ba/tour/cirinom-prugom-zavala-dubrovnik/> i ĆIRO - revitalizacija stare uskotračne željeznice, Dunea: <https://www.dunea.hr/nasi-projekti/217-ciro-hrv> (pristupljeno 26. 3. 2024.).

Abstract

THE TRAIN TO THE SOUTHERN SEA: GABELA - ZELENIKA NARROW-GAUGE RAILWAY (1901-1976)

This article deals with the construction, operation and significance of the Gabela - Zelenika railway line with branches to Dubrovnik and Trebinje, which the Austro-Hungarian administration began to build at the end of the 19th century in the far south of the Monarchy. Although the main interest was military - strengthening the border with Montenegro and connecting the naval bases in Boka kotorska with Sarajevo and the rest of the country, it had great significance for the economy of the entire region, especially for the development of the port of Gruž in Dubrovnik as the main connection of Bosnia and Herzegovina to the sea. For the railway, a total of 189 km of difficult mountainous terrain had to be traversed, height differences of 500 m had to be overcome and 46 tunnels had to be drilled, which made it one of the most demanding infrastructure projects of the Monarchy. In the Interwar period, the port of Gruž with its railway achieved record passenger and cargo traffic, which declined in the post-war decades due to the growth of competition and the unprofitability of the railway, which led to its abolition in 1976 and the depopulation of the Herzegovinian region through which it passed. The route of the former railway line, "Ćira", today passes through three countries and is partly used as a road, and partly as a bicycle path renovated through European cross-border cooperation projects.

Keywords: *Austro-Hungarian war Navy, southern railway, port of Gruž, Herzegovina hinterland, narrow-gauge railway*

THE IMPACT OF THE CONSTRUCTION OF THE SOUTHERN RAILWAY ON THE ECONOMIC DEVELOPMENT OF CELJE

Damir Žerič, The Celje Regional Museum
e-mail: damir.zeric@pokmuz-ce.si

Review article

UDK: 94(497.4Celje):656.2

Abstract

*This paper is based on the exhibition *When The Iron Road Comes*, prepared by the Celje Regional Museum in 2016 to mark the 170th anniversary of the arrival of the first train in Celje. In 2021, proclaimed the European Year of Rail by the European Union, we repeated the exhibition in a slightly different format. Both exhibitions aimed to draw attention to the importance of the construction of the Southern Railway and its impact on the economic development of Celje and the surrounding area.*

Building the South railway was the largest 19th century infrastructure project in the Austrian Empire, and one of the greatest achievements of its kind in Europe. The authorities wanted to connect Vienna, the capital of the empire, with the port of Trieste by the shortest and most cost-effective route, which would also pass through some important economic centres. As it was being constructed, the railway reached Celje in 1846 and Trieste in 1857. Of all the towns in the Slovenian lands, Celje was probably the most radically changed by the coming of the railway, as in the early 19th century all of its economic activity still relied on crafts and trade. It was thus the construction of the Vienna–Trieste railway line that created the foundation for Celje's economic boom. The town was aware of this, and soon learned how to use its excellent location and new status as a transport hub, which attracted people in trade, crafts and industry from all parts of the country. The suburbs began to see the first large-scale industrial plants, and the population began to grow rapidly. The previously largely rural landscape was quickly urbanised, and Celje developed into a major industrial centre in the Slovenian lands.

Keywords: Celje, Southern Railway, construction, engineering, economic development, new era

Building the Southern Railway

The history of the railway dates back to 1825, the year that George Stephenson successfully tested the first steam locomotive on the newly opened line between Stockton and Darlington. Although the government of the Austrian Empire was quick to recognise the importance of railway lines, it initially showed cautious reserve, since it lacked resources and preferred to leave the initiative and the risk to private investors. The Austrian Empire was one of the first countries in Europe to start building railways. The first systematic plan was drawn up in 1828 by Franz Xaver Riepl, who envisaged the construction of a railway line connecting Austrian Galicia via Vienna to the port of Trieste, passing through western Hungary and southern Styria.

The idea of a railway link between Vienna and Trieste met with considerable interest among the Austrian authorities and private investors. The planners of what would become the Southern Railway wished to connect the two cities by the shortest and cheapest route while at the same time ensuring that the line passed through economically important centres. The winner of the battle for the concession to build the Vienna - Gloggnitz section of the line was the Viennese banker Georg Sina. The line to Gloggnitz, a mountain town on the north side of the Semmering Pass, was completed in 1842.¹ The Alpine pass represented too great an obstacle for the technical capabilities of the time, so it was decided to postpone construction of this difficult section until later. The government soon realised that it was not advisable to leave the construction of railways to private developers who paid little heed to national interests. It therefore took matters into its own hands and, in 1844, oversaw construction of the line between Mürzzuschlag and Graz.²

Two variants were proposed for the line from Graz to Celje, the first running via Maribor and the second via Ptuj and Poljčane. The former was eventually chosen because it was shorter and crossed flatter terrain. Although at that time Ptuj was no less commercially developed and powerful than Maribor, it was impossible to deny the advantages of the latter, a future important transport hub. Construction of the 132.2-kilometre section between Graz and Celje lasted from September 1843 until June 1846. The line crossed numerous watersheds and major challenges for the builders included the section over the flood plain of the Pesnica and the bridging of the rivers Mura (Mur) and Drava (Drau).³

The first major earthworks in Celje began in January 1845. The railway station was built on a site reclaimed from the flood plain of the river Voglajna

1 Mladen BOGIĆ, *Pregled razvoja železniškega omrežja v Sloveniji in okolici*, Ljubljana, Slovenske železnice, Železniški muzej, 1998, p. 6.

2 Ibid, p. 7.

3 Martin BRILEJ, *150 let železnice: od Celja do Ljubljane: 1849-1999*, Litija (C. Dušana Kvedra 39, Litija), Tiskarna Aco, 1999., p. 34.

Riječki identitet: gospodarski, povijesni, jezični i kulturni odjeci povodom 150. obljetnice izgradnje željezničkih pruga Rijeka - Pivka i Rijeka - Karlovac

The Identity of Rijeka: Economic, Historical, Linguistic and Cultural Echoes on the 150th Anniversary of the Construction of the Rijeka - Pivka and Rijeka -Karlovac Railways

by a process of filling and consolidation. The channel of the river was diverted to avoid the problem of flooding.⁴



Figure 1: The Topographical Map of the Imperial-Royal District Capital Celje, drawn up in 1847 by the district engineer Friderik Byloff, shows that in the mid-nineteenth century the town had not yet outgrown its medieval limits. (Zgodovinski arhiv Celje)

Contemporary newspapers reported that five locomotives were assembled in a workshop at Celje's railway station while the line was still being built. These had arrived in parts from the Norris Locomotive Works in Philadelphia, USA. The first to be assembled were the *Ocean*, the *Grossglockner* and the *Idria*. On 27 April 1846 the team leading the construction of the Southern Railway, headed by chief engineer Carl von Ghega completed a trial journey from Maribor to Celje. The newspaper *Kmetijske in rokodelske novice* [Agricultural and Crafts News] went so far as to compare the newly built Celje railway station to a princely palace. The train completed its trial journey from Maribor to Celje and back in two hours and 45 minutes.

⁴ Janez CVIRN - Andrej STUDEN, *Ko vihar dirjajo hlaponi: k socialni in kulturni zgodovini železnice v 19. stoletju*, Ljubljana, Slovenske železnice, Železniški muzej, 2001., p. 12.

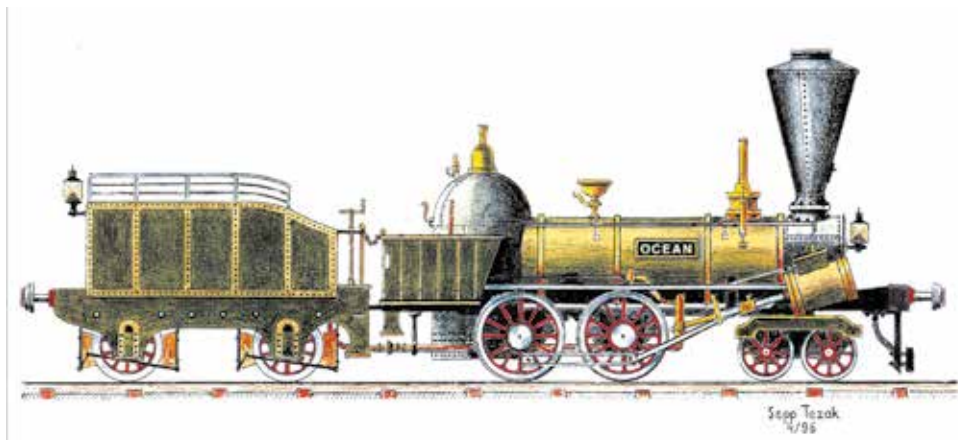


Figure 2: On 2 June 1846 the locomotive *Aussee*, which replaced the broken-down *Strassengel*, pulled the inaugural train to Celje together with the *Drau*. Like most locomotives of the time, it had a maximum speed of between 35 and 40 km/h (Železniški muzej Slovenskih železnic, drawing: Jože Trpin).

The Graz - Celje section of the line was officially opened to public transport on 2 June 1846. Crowds of people from the surrounding districts gathered at each station to greet the inaugural train. A band played in one of the carriages and mortars were fired in celebration to greet the train at the stations. Although the newspapers reported that the train was pulled by the locomotives *Aussee* and *Strassengel*, the honour actually fell to the *Aussee* and the *Drau*, the latter having been drafted in to take the place of the malfunctioning *Strassengel*.⁵ The locomotives were built in Vienna at the locomotive works headed by the Scottish engineer John Haswell. Like most of the locomotives of the time, they had a maximum speed of between 35 and 40 km/h.

While the line to Celje was being built, engineers were already studying the terrain between Celje and Ljubljana. The route chosen, among the various proposed solutions, was one that followed the course of the river Savinja as far as Zidani Most and then continued on to Ljubljana. The presence of large coal deposits in the Zasavje region that could not be fully exploited because of a lack of transport links was a determining factor behind this decision. The town of Zagorje was the location of a state-owned zinc and lead smelter, a glassworks, a firebrick works and a lime-kiln. There were lead mines in Litija and an iron smelter in Pasjek.⁶ It was also hoped that the railway line would awaken the potential of Laško and Rimske Toplice as spa towns. While the planners of the line were aware of the technical difficulties that awaited them in the narrow

⁵ Ignac OROŽEN, *Celska kronika* (faksimilirana izdaja), Nazarje, EPSI, Celje, Osrednja knjižnica Celje, 1997., pp. 199-200.

⁶ BRILEJ, *150 let železnice: od Celja do Ljubljane: 1849-1999*, pp. 38-39; Karel RUSTJA, *150 let proge Celje-Ljubljana*, Ljubljana, Slovenske železnice, Železniški muzej, 1999., p.16; Ivan MOHORIČ, *Zgodovina železnic na Slovenskem*, Ljubljana, Slovenska matica, 1968., pp. 19.

Riječki identitet: gospodarski, povijesni, jezični i kulturni odjeci povodom 150. obljetnice izgradnje željezničkih pruga Rijeka - Pivka i Rijeka - Karlovac

The Identity of Rijeka: Economic, Historical, Linguistic and Cultural Echoes on the 150th Anniversary of the Construction of the Rijeka - Pivka and Rijeka -Karlovac Railways

gorge of the Sava, economic reasons prevailed, as did the fact that Zidani Most was a very important river port at the time and had been identified as a potential starting point for the construction of a railway line to Zagreb.



Figure 3: When it was built in 1849, the stone arch bridge at Zidani Most was considered a masterpiece of engineering and still attracts admiration today. After the construction of the lines to Ljubljana (1849) and Zagreb (1862), Zidani Most became an important railway junction (Pokrajinski muzej Celje).

The narrow confines of the valleys of the Savinja and Sava meant that building the Celje–Ljubljana line was an extremely demanding and time-consuming process. Four bridges had to be built on the section between Celje and Zidani Most, along with another in Zidani Most itself, where the line crossed the Savinja and continued along the left bank of the Sava. At several points along the route, space for the track and the associated trackside structures had to be obtained by blasting, while the danger of landslides and falling rocks meant that a considerable part of the line had to be protected by concrete infilling and palisades.⁷

In 1848, in the middle of the difficult construction process, news arrived from Vienna of the outbreak of the March Revolution, the impact of which could also be felt among the ethnically heterogeneous mass of workers on the construction sites.⁸ Despite the serious external and internal problems it was facing, the state remained strongly committed to the construction of the line, since it was well aware of its economic and military importance. The unrest in the monarchy caused funding to falter and gave rise to fears that the line would not be completed even in 1849. The authorities therefore gave the order to expedite the works.⁹ This served to give a new impetus to construction and on 18 August 1849, Emperor Franz Joseph's birthday, the first locomotive arrived in Ljubljana from Celje.¹⁰

⁷ Ibid, pp. 17-18.

⁸ Ibid, p. 19.

⁹ Ibid, p. 20.

¹⁰ CVIRN-STUDEN, *Ko vihar dirjajo hlaponi: k socialni in kulturni zgodovini železnice v 19. stoletju*, p. 22.

The line between Celje and Ljubljana was officially opened on 16 September 1849. The celebrations began at the festively decorated railway station in Celje, from where the inaugural train, having arrived in Celje from Graz at a few minutes after midday, set off on its journey to Ljubljana.¹¹ Another curiosity worth mentioning is that the first Celje performance of a theatrical production in the Slovene language – Linhart's *Zupanova Micka* – was given in Celje's theatre that same day in honour of the great event. Every station between Celje and Ljubljana was decorated with flowers, triumphal arches and flags. Ljubljana, too, was festively decorated to await the arrival of the train. Flags waved throughout the city and the station itself was bedecked with flowers and greenery and thronged with people. Pulled by the locomotives *Laibach* and *Terglou*, the train drew into the station at 5.00 p.m., accompanied by the roar of a cannon salute and the chiming bells of every church in the city. The platform was crowded with civil and ecclesiastical dignitaries, headed by the provincial governor, Leopold Graf von Welserheimb, and Anton Alois Wolf, Prince-Bishop of Laibach, who were waiting to greet the train's distinguished passengers. The Emperor's representative Archduke Albrecht was welcomed by the mayor, Johann Guttmann, who expressed his thanks to the Emperor for the new railway line. The Archduke greeted the people of Ljubljana in the name of Emperor Franz Joseph and gave a speech in which he described Carniola as a "jewel in the sovereign's crown". He thanked the city for the welcome afforded him, bestowed decorations on those who had particularly distinguished themselves in the construction of the railway line, and promised that he would convey their words of gratitude to the Emperor. Following the blessing of the two locomotives and the station, the celebration moved into the town.¹²

Two challenges still remained for the builders – the completion of works in the Semmering Pass, on the northern section of the Southern railway, and the construction of the line to Trieste. The Semmering section was constructed between 1848 and 1854. The construction of the Payerbach Viaduct – one of sixteen viaducts crossing the Semmering Pass – represented the completion of the last missing section on the Vienna - Ljubljana part of the route. Until the Semmering section was complete, passengers travelling from Vienna towards Graz had to alight at Gloggnitz, cross the pass in horse-drawn coaches, and board the train again at Mürzzuschlag. Once construction was complete in this Alpine pass, all efforts were focused on the Adriatic coast. The terrain along the route between Ljubljana and Trieste had already been studied in 1842. Just beyond Ljubljana, the builders were faced with the Ljubljansko Barje wetland, which swallowed up immense quantities of material before the embankment supporting the line could be sufficiently consolidated. Further on, they had to deal with the difficult terrain of the Karst plateau, a lack of water and the Bora, a wind so powerful that it was capable of overturning railway carriages. Last

11 Idem, pp. 22.

12 Ibid, pp. 22-25; RUSTJA, *150 let proge Celje-Ljubljana*, pp. 21-24.

but not least, the line had to descend to the sea.¹³ Expert engineers succeeded in resolving even these technical problems and at last, on 27 July 1857, the line between Ljubljana and Trieste was officially opened in the presence of Emperor Franz Joseph himself.¹⁴ After 1857, thanks to its strategic position and its role as the most important commercial seaport in the Empire, it also became a leading centre of commerce.

Summary of key stages in the construction of the Southern Railway:

1842, completion of the Vienna - Gloggnitz line

1844, completion of the Mürzzuschlag - Graz line

27 April 1846, first trial journey on the Graz - Celje section

2 June 1846, opening of the Graz - Celje line

16 September 1849, opening of the Celje - Ljubljana line

1848 - 1854, missing section of the line across Semmering constructed

27 July 1857, opening of the Ljubljana - Trieste line.

The impact of construction of the railway on the economic development of Celje

Celje is an excellent example of how the construction of a railway was able to affect the transformation of a settlement into a regional centre. Medieval Celje was the seat of the most important noble family in the territory of present-day Slovenia – that of the counts and, later, princes of Celje. The town was one of the richest settlements in the Eastern Alpine region. Yet with the extinction of the Celje dynasty in 1456, the town lost its residential character and the first traces of the Renaissance and humanism also disappeared. Inside its medieval walls, Celje slowly sank into provincial greyness, compelled to rely on a modest economy based largely on crafts and trade. The demolition of the town walls in the late eighteenth/early nineteenth century may have eliminated traditional restrictions, but it did not accelerate the expansion of the town and the growth of its population.¹⁵ The fact that Celje had a population of approximately 1,000 at the end of the fifteenth century and that this number had grown to just 1,793 by 1843 points to a significant demographic crisis. The absence of a strong economy meant that the town was unable to shake off its deep provincialism and offer the population of the surrounding area a convincing argument that living and working in the town represented an opportunity for better life.¹⁶ In the period before the revolution of March 1848, there was not a single establishment of an industrial character in Celje, with the exception of the brickworks in Hudinja below Golovec. A definitive break with the past was brought by the herald of a new era – the railway.

13 BRILEJ, *150 let železnice: od Celja do Ljubljane: 1849.-1999.*, p. 64.

14 Ibid, p. 65.

15 Damir ŽERIČ, *Celeia Cilli Celje*, Celje, Pokrajinski muzej Celje, 2023., p. 47.

16 Ibid, p. 47.

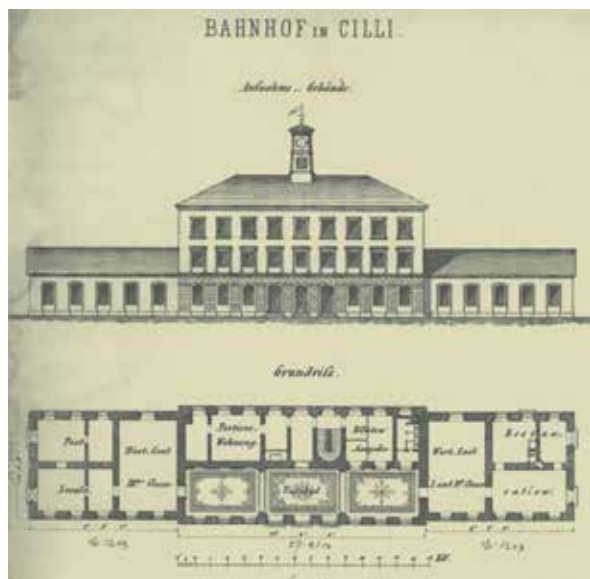


Figure 4: Celje railway station in its original appearance (source: Karel RUSTJA, *150 let proge Celje - Ljubljana*, 1999).

The construction of the railway line between Vienna and Trieste created the fundamental conditions for economic prosperity. The town was well aware of this and successfully exploited its new position as a hub of transport and communications to attract people engaged in trade, crafts and industry from all parts of the country. The coming of the railway gradually changed people's travelling habits. Everybody used the train: daily commuters, local and foreign travellers, students, civil engineers, the wealthy. A further fact that should be emphasised is that for three years Celje was also the terminus of the Southern Railway. This situation brought considerable advantages from the economic point of view in terms of the handling of goods and a large number of passengers. The carts that had previously transported goods began to stop in Celje, with onward transport gradually being taken over by the railway. Celje's station soon became too small for the rapidly growing traffic. There were not enough railway wagons and locomotives available to meet all needs, with the result that carts often had to wait for several days in order to unload or load their goods. The population of the town grew rapidly. From 1,793 people in 1843, it had grown to 3,421 by 1850. This number would double by the end of the nineteenth century.¹⁷ In 1849 Ljubljana became the terminus and definitively established itself in the territory of present-day Slovenia as its most important transport hub and centre of trade and commerce.

The effects of the new infrastructure were soon visible in Celje. Large industrial plants began to appear in the suburbs: Rudnik in železarna Štore (a mine and ironworks) in 1851, Cinkarna (a zinc works) in 1873 and Westnova

¹⁷ Ibid, p. 47.

Riječki identitet: gospodarski, povijesni, jezični i kulturni odjeci povodom 150. obljetnice izgradnje željezničkih pruga Rijeka - Pivka i Rijeka - Karlovac

The Identity of Rijeka: Economic, Historical, Linguistic and Cultural Echoes on the 150th Anniversary of the Construction of the Rijeka - Pivka and Rijeka -Karlovac Railways

tovarna emajlirane posode (Adolf Westen's enamelware factory, later EMO) in 1894. The previously largely rural landscape was quickly urbanised and Celje developed into one of the most important industrial centres in the territory of present-day Slovenia.¹⁸ As a regional transport hub, Celje also drew considerable advantages from the rapid economic progress of neighbouring settlements. The extraction of coal from the Laško coal mine increased greatly in this period, the town's brewery became a modern industrial concern, and the tanning, weaving and dyeing trades all flourished. Excavations carried out during construction of the railway had led to the discovery of thermal springs, soon after which a spa was established. The railway also gave a boost to the Rimske Toplice spa, which in 1847, with construction still in progress, was visited by Emperor Ferdinand in person, accompanied by Empress Maria Anna.



Figure 5: Industrial area in Celje with Tovarna Westen and Cinkarna Celje (Osrednja knjižnica Celje).

Of key importance for the economic and, in particular, the industrial development of Celje was the further expansion of the railway network in the surrounding area. Celje was the starting point for the construction of new local railway lines. By far the most important of these was the line linking Celje to the Velenje Basin (Šalek Valley) and Carinthia. In 1856 Mihael Vošnjak, then a young engineer employed by the Southern Railway, proposed the construction of the Celje – Velenje - Dravograd line.¹⁹ He argued that the known reserves of lignite in Velenje, the extensive forests of the western Pohorje, and the well-developed agricultural and craft activity in the region would make the line a profitable venture. He also attributed considerable importance to the coal mines and quarries in the area around Žalec, where there was also a thriving ceramics industry.

¹⁸ Ibid.

¹⁹ MOHORIČ, *Zgodovina železnic na Slovenskem*, pp. 160-161.



Figure 6: Mihael Vošnjak (1837-1920), Slovenian politician, railway engineer, businessman (Pokrajinski muzej Celje).

The line, which reached Velenje in 1891 and Dravograd in 1899, soon proved to be very useful. The main customer for Velenje's lignite, besides the railway itself, was the Cinkarna zinc works in Celje. As well as coal, the line was used to transport timber for the mine and other equipment and articles for the local population. Industry also flourished in Šoštanj, which saw the development of the largest leather factory in the country and other industrial plants.²⁰ With the construction of a local railway line linking Grobelno and Rogatec in 1903, the eastern part of the Celje district also joined the modern travel trend.²¹ Thanks to this line, Rogaška Slatina was able to consolidate its reputation as the most cosmopolitan spa town in the wider region and its mineral water became a product that was known throughout Europe.

Economic development and a growing population also led to a boom in construction in Celje. New building regulations required that houses in the town centre should have at least two storeys, while three-storey buildings divided into flats represented the first modern apartment buildings.²² The people of Celje liked to follow the lead of larger urban centres. The railway allowed them to visit the two capitals – the provincial capital Graz and the national capital Vienna – more frequently than ever before. In the context of new urban planning arrangements designed to give Celje the appearance of a modern city, the town council promoted the construction of large public buildings. In most cases these were built by foreign architects, who favoured

²⁰ Ibid, pp. 162-165.

²¹ Ibid, pp. 206-208.

²² Jože CURK: "Celje - urbanistično-gradbeni zgodovinski oris", *Celjski zbornik*, 1963., Celje, Svet za šolstvo, prosveto, kulturo in telesno vzgojo okrajne skupščine Celje, 1964., pp. 34-36.

Riječki identitet: gospodarski, povijesni, jezični i kulturni odjeci povodom 150. obljetnice izgradnje željezničkih pruga Rijeka - Pivka i Rijeka - Karlovac

The Identity of Rijeka: Economic, Historical, Linguistic and Cultural Echoes on the 150th Anniversary of the Construction of the Rijeka - Pivka and Rijeka -Karlovac Railways

architecture of cosmopolitan dimensions based on historical styles.²³ This process was accompanied by advances in sanitation, the modernisation of public infrastructure, the greening of the streets and the laying out of the town park.

In Celje, just as in Maribor and Ljubljana, the railway station and associated structures were built outside what was then the built-up area of the town. If ports could be seen as a window on the world, railway stations undoubtedly became the gateways to towns. The railway had a strongly prestigious significance, evident in the fact that the train immediately became a popular and fashionable means of transport. A similar consideration applied to the new urban districts that grew up around the station in just a few decades, in what had previously been an abandoned area. The new buildings were among the most elegant in the town and the area gradually became the main business district.²⁴ The role of business centre was assumed, in Celje's case, by the former Bismarckov trg (Bismarck Square), today's Krekov trg (Krek Square). It was here, opposite the railway station – the new ceremonial entrance to the town, a symbol of the boundless possibilities offered by the town's new connection to the wider world – that Celje's German community built the Deutsches Haus (today's Celjski Dom) in 1907. This wonderful building was erected on a site that had always been vibrant and bustling. Not only that, but it was the first building to meet the eye of every traveller who arrived in Celje by train.²⁵



Figure 7:
Krekov trg
(Krek Square)
in Celje with
the railway
station
(Pokrajinski
muzej Celje,
photo: Bojan
Plevčak).

23 Ivan STOPAR, "Geneza celjskega mestnega jedra", *Celjski zbornik*, 1977.-1981., Celje, Svet za prosveto in kulturo mesta Celja, 1981., pp. 314-319.

24 CVIRN-STUDEN, "Ko vihar dirjajo hlaponi": *k socialni in kulturni zgodovini železnice v 19. stoletju*, pp. 45-47.

25 Ibid, p. 47.

In the second half of the nineteenth century, Celje also became an important tourist destination. It was then that the first real hotels were built, while numerous inns and taverns began offering overnight accommodation as well as food and drink. Numerous visitors came to the “Pearl on the Savinja”, as the town was nicknamed, to spend their summer holidays by the crystal-clear river, relaxing at one of the several bathing establishments on the Savinja or strolling through what was then one of the most beautiful parks in the country. History enthusiasts could quench their thirst with a visit to the ruins of Celje’s Old Castle, which even at that time was the most visited tourist attraction in the town.²⁶ For many people, the town also represented an excellent base from which to set off into the surrounding hills, planted with vineyards or canopied with rustling forests. There were also several other popular tourist destinations in the immediate surrounding area. Visits to the spa towns of Dobrna, Laško, Rimske Toplice and Rogaška Slatina, famous throughout the monarchy as elegant health resorts catering to the elite, were extremely popular.²⁷ The theatre, built in 1885, was one of the first “bourgeois” buildings in Celje. The cultural life of the town also flourished. On 16 September 1849 the old theatre staged the first Celje performance of a play in Slovene – Linhart’s *Županova Micka* – to mark the inauguration of the Celje–Ljubljana railway line.

Today the railway line running through Celje is the backbone of Slovenia’s railway network and part of the Baltic-Adriatic Corridor (Rail Freight Corridor 5), which passes through six countries of the European Union and links cities from the Baltic to the Adriatic. The development of sustainable mobility requires the modernisation of public railway infrastructure. The upgrading of the railway line between Celje and Zidani Most carried out between 2017 and 2021 was one of the biggest investments in railway infrastructure since Slovenia became independent. Three sections of the line (Zidani Most–Rimske Toplice, Rimske Toplice–Laško and Laško–Celje), representing a total of 26.2 kilometres, were upgraded. The stations in Laško and Rimske Toplice were renovated as part of the project. New platforms and pedestrian subways were built, while new lifts ensure that the stations are now accessible to people with impaired mobility. Three level crossings were eliminated on the section of line between Laško and Rimske Toplice and new underpasses and link roads were built. At the station in Celje (consisting of freight and passenger sections), 11.5 kilometres of track and 23.8 kilometres of overhead lines were replaced, along with track infrastructure and various electrical and mechanical systems. Two new platforms complete with canopies and shelters were built in the passenger section of the station, the platform next to the station building was reconstructed, and three lifts were installed enabling people with impaired mobility to reach the platforms. Four existing pedestrian subways were renovated and repaired, as was the underpass on Teharska Cesta, which was also equipped with a new stormwater

26 *Biser na Savinji: Celje na starih razglednicah*, tekst Janez Cvirn; izbor razglednic Andreja Rihter, Nazarje, EPSI, 1993., pp. 31-93.

27 *Ibid.*, p. 86.

pumping station. A total of around 3.5 kilometres of anti-noise fencing was erected along the line, a new bridge was built over the Savinja and signalling and telecommunications systems were upgraded.²⁸

I would like to end by drawing attention to railway museum heritage. Preserving the heritage of our railways, which represents part of our broader cultural heritage, is of key importance for the shaping of our cultural and national identity. This is clear to the many individuals, societies and institutions working to raise awareness about the importance of the railway and ensure its popularisation. Železniški muzej Slovenskih železnic (The Slovenian Railway Museum) in Ljubljana has more than 60 locomotives in its collection which have been placed in various locations around Slovenia, in most cases at railway stations, as museum pieces.²⁹ The collection also includes several thousand items relating to other aspects of rail transport. Particularly notable are the items of signalling equipment – the richest collection of its kind in Europe. Muzej Južne železnice (The Southern Railway Museum) is located in Šentjur, near Celje. For more than 40 years, the collection has been built and managed by Mihael Bučar with the help of expert institutions. It is based above all on material relating to the construction and development of railways in Styria and the life of individual railway workers.



Figure 8: Muzej Južne železnice (The Southern Railway Museum) in Šentjur (Muzej novejšje zgodovine Celje).

In addition to these two museums, I should mention Društvo ljubiteljev železnic in železniških eksponatov Celje (The Celje Society of Railway and Railway Exhibit Enthusiasts), which is based in an old signal box. The latter is one of the oldest fully preserved examples of technical-architectural cultural heritage in central Europe, which gives it enormous historical value and the character of a cultural monument of local importance.

²⁸ „Nadgradnja železniške proge Zidani Most - Celje“, Krajšamo razdalje: <http://www.krajsamorazdalje.si/projekti/nadgradnja-zelezniske-proge-zidani-most-celje> (last accessed on 28. 3. 2024.).

²⁹ „Raznolikost na enem mestu“, Železniški muzej: <https://www.zelezniskimuzej.si/zbirke/> (last accessed on 28. 2. 2024.).



Figure 9: The Number II Signal Box in Celje was built between 1906 and 1909. A tower-like masonry structure almost 10 metres high, it had a wooden viewing platform and was equipped with points machinery that was used to remotely operate points and signals. It is the only surviving example of a signal box of this type anywhere on the Vienna - Trieste railway line (photo: Damir Žerič).

Sažetak

UTJECAJ IZGRADNJE JUŽNE PRUGE NA GOSPODARSKI RAZVOJ CELJA

Rad se temelji na izložbi Ko željezna pride cesta (Kada željezna cesta dode), koju je pripremio Pokrajinski muzej u Celju 2016. kako bi se obilježila 170. obljetnica dolaska prvog vlaka u Celje. Kada je Europska unija 2021. godinu proglasila europskom godinom željeznice, pripremili smo izložbu u neznatno izmijenjenom obliku. Obje izložbe namjeravale su usmjeriti pozornost na važnost izgradnje Južne pruge i na njezin utjecaj na gospodarski razvoj Celja i njegove okolice.

Izgradnja Južne pruge bila je najveći infrastrukturni projekt 19. stoljeća u Austrijskom Carstvu te jedan od najvećih graditeljskih dosegâ te vrste u Europi. Vlasti su htjele povezati Beč, glavni grad Carstva, s tršćanskom lukom najkraćim i najpogodnijim smjerom, koji bi prolazio i kroz neka važnija gospodarska središta. Tijekom izgradnje pruga je 1846. godine stigla do Celja, a 1857. do Trsta. Od svih gradova na današnjem slovenskom prostoru, Celje je dolaskom željeznice vjerojatno najtemeljitije izmijenjeno, s obzirom na to da je već u ranom 19. stoljeću sva gospodarska djelatnost grada i dalje počivala na obrtu i trgovini. Stoga je izgradnja željezničke pruge Beč - Trst bila ona koja je stvorila osnove za gospodarski uzlet Celja. Grad je bio svjestan toga, i uskoro je naučio kako koristiti svoj izvrstan položaj i novi status prometnog čvorišta, koje je privlačilo ljude u trgovini, obrtima i industriji iz svih dijelova države. U predgrađima su počela nicati prva velika industrijska postrojenja, a broj stanovnika ubrzano rasti. Prethodni, uglavnom ruralni krajolik, bio je brzo urbaniziran, a Celje se razvilo u veliki industrijski centar današnjega slovenskog prostora.

Ključne riječi: *Celje, Južna željeznica, izgradnja, građevinarstvo, gospodarski razvoj, novo doba*

ULOGA ŽELJEZNICE U RAZVOJU GRADA SSKA

dr. sc. Vlatko Čakširan, Gradski muzej Sisak
vlatko.caksiran@gmail.com

Stručni rad

UDK: 94(497.527Sisak):656.2

Sažetak

Tekst prezentira važnost željeznice za povijest grada Siska od 19. stoljeća do današnjeg vremena. Željeznica je za Sisak imala izniman značaj, pogotovo s gledišta njegove gospodarske djelatnosti. Željeznički promet započeo je 1862. godine te povezao riječni žitni promet koji je do tada prevladavao i nagovijestio prve investicije u industriju, po kojoj će Sisak biti prepoznat u 20. stoljeću. Intenzivna gospodarska djelatnost potaknula je naseljavanje novoga stanovništva u grad, čime je Sisak od jednog manjeg mjesta postao važno gospodarsko središte. Ujedno se mijenja i urbano tkivo grada, što dovodi do nove prometne regulacije, oblikovanja novih prostora za naseljavanje stanovništva i razvoj gospodarske djelatnosti. Činjenica je kako je željeznica vrlo brzo postala dio gradskog identiteta te ulazi u sklop bogate industrijske baštine grada Siska.

Ključne riječi: Sisak, željeznica, razvoj, trgovina, industrija, promet

Uvod

Grad Sisak smješten je na prostoru središnje Hrvatske, na iznimnom geografskom položaju, koji je još od prapovijesti određivao intenzitet njegova razvoja. Tri rijeke koje ga okružuju predstavljale su vrijedan prometni resurs, kao i cestovni pravci prema Jadranskom moru, Bosni i Hercegovini te Srednjoj Europi, koji su prolazili kroz njega. Intenzivniji razvoj grada počinje od 18. stoljeća zahvaljujući trgovini koja se odvijala na rijekama Savi i Kupi, što je od početka 19. stoljeća dovelo i do prvih projekata izgradnje željezničke pruge, koja bi taj prostor povezala s drugim dijelovima Habsburške Monarhije. Sredinom 19. stoljeća Sisak postaje važno prometno čvorište u kojemu su se susretali cestovni, riječni i željeznički pravci te njegovu gospodarsku važnost podigli na puno višu razinu. Veliku ulogu u tome imala je upravo željeznica. Od 1862. godine Sisak postaje važna željeznička postaja na pravcu prema Beču. Vezano uz to, u Sisku se gradi značajna željeznička infrastruktura: željezničke pruge, zgrade, mostovi, tuneli, signalne oznake i drugi elementi, bez kojih željeznica ne bi mogla normalno funkcionirati. Ti elementi postaju željeznička baština grada (materijalna i nematerijalna), koja ukazuje na njegovu važnost kroz povijest, kao i dio lokalnog identiteta. Ta baština još uvijek je vidljiva u prostoru, jer se njezini elementi i danas koriste za nesmetano održavanje željezničkog prometa. Željeznica je kroz povijest bila izniman gospodarski resurs i nagovijestila je dolazak prvih industrijskih poduzeća na prostor grada. Danas željeznica, osim gospodarske važnosti, predstavlja i vrijedan turistički i baštinski potencijal, kojim se može podići na višu razinu i osvijestiti lokalno građanstvo o njezinoj vrijednosti. U radu se nastoji koristiti komparativna metoda, koja u obzir uzima razne segmente razvoja grada na koje je utjecala željeznica - urbanizam, demografiju, gospodarstvo, svakodnevni život i lokalni identitet. Uobičajena je praksa da se kod obrade povijesti željeznice najviše prezentira gospodarska problematika, koja ima iznimnu važnost za povijest grada, no u takvim istraživanjima zaobilazi se niz drugih tema koje su povezane s razvojem željeznica. Zbog toga rad nastoji dati osnovne smjernice za neka buduća istraživanja, koja bi obuhvatila kontekst razvoja željeznice s razvojem grada Siska.

Povijest

Otvaranjem pruge Sisak - Zagreb - Zidani most 1862. godine, željeznica postaje dio industrijskog identiteta grada Siska. Ona je još više naglasila njegovu gospodarsku važnost, prepoznatu u riječnome prometu te najavila dolazak većih investicija, koje će biti usmjerene u podizanje prvih industrijskih pogona. Ujedno je naglasila i znatniju promjenu demografske strukture grada, obilježenu priljevom brojnoga stanovništva iz svih dijelova Austro-Ugarske Monarhije, iz ruralnih i s urbanih prostora. To je stanovništvo sobom donosilo

Riječki identitet: gospodarski, povijesni, jezični i kulturni odjeci povodom 150. obljetnice izgradnje željezničkih pruga Rijeka - Pivka i Rijeka - Karlovac

The Identity of Rijeka: Economic, Historical, Linguistic and Cultural Echoes on the 150th Anniversary of the Construction of the Rijeka - Pivka and Rijeka -Karlovac Railways

životna iskustva iz tih sredina, kao i vjerske i nacionalne običaje, čime je grad razvio svoju multikulturalnost.¹ Godine 1857. Sisak je imao 3095 stanovnika, a već 1869. godine 5197. Na idućem popisu stanovništva 1880. godine imao je 6742 stanovnika, 1890. godine 7604, a 1900. godine 8674 stanovnika.² Vidljivo je da je u razdoblju od otvaranja pruge do početka 20. stoljeća broj stanovnika povećan za 5500, što upućuje na iznimnu gospodarsku važnost Siska u tom razdoblju. U narednom razdoblju trend povećanja bit će stalan.

Ideja spajanja Siska na željezničku mrežu Habsburške Monarhije postojala je još od prve polovice 19. stoljeća, kada se u tim planovima nalazio Vojni Sisak.³ No, u konačnici je 1855. godine započela izgradnja trase prema Civilnom Sisku, koju je financiralo *Carsko i kraljevsko povlašteno društvo Južnih željeznica*. Pruga od Zidanog mosta do Siska, odnosno do savske luke u Galdovu, bila je dugačka 127.580 km.⁴ Pokusna vožnja na toj pruzi odvozila se 31. kolovoza 1862. godine s jednom lokomotivom, a službeno otvaranje pruge za promet dogodilo se 1. listopada 1862. godine. Već 19. listopada 1862. godine zagrebački gospodarstvenik Guido Pongratz o svom je trošku organizirao prvu izletničku vožnju vlakom od Zagreba do Siska,⁵ što se može smatrati i prvim organiziranim turističkim posjetom gradu Sisku. (sl. 1)



Slika 1: Željeznički kolodvor u Sisku, početak 20. stoljeća (Gradski muzej Sisak, inv. br. 29552)

1 Vlatko ČAKŠIRAN, „Migracije i razvoj priča o gradskom identitetu“, *Riječi, Časopis za književnost, kulturu i znanost Matice hrvatske Sisak*, br. 4, 2010., str. 108-111.; Vlatko ČAKŠIRAN, „Građanska društva Siska na prijelazu iz 19. u 20. stoljeće“, *Godišnjak Gradskog muzeja Sisak*, br. 5, 2005., str. 63-86.

2 Mirko KORENČIĆ, *Naselja i stanovništvo Socijalističke Republike Hrvatske 1857. - 1971.*, Zagreb, Djela JAZU, knjiga 54, 1979., str. 632.

3 Mirela SLUKAN ALTIĆ, *Povijesni atlas gradova II. svezak - Sisak*, Državni arhiv Sisak, Hrvatski državni arhiv, Sisak, 2004., str. 67-74; Vlatko ČAKŠIRAN, *Vojni Sisak/Militar Sissek*, Sisak, Gradski muzej Sisak, 2009., str. 24-26.; Za detaljnije informacije o prijedlozima i gradnji željezničkih pruga u Kraljevini Hrvatskoj i Slavoniji vidi u: Bernard STULLI, *Prijedlozi i projekti željezničkih pruga u Hrvatskoj 1825.-1863.*, I. i II., Zagreb, Sveučilište u Zagrebu - Institut za hrvatsku povijest, Izvori za hrvatsku povijest, 4, 1975.; te: Bernard STULLI, „Željezničko pitanje u povijesti Rijeke, 1825. - 1873. godine“, *Jadranski zbornik*, br. 12, 1982-1985., str. 105-179.

4 Helena BUNIJEVAC, *150 godina željeznice u Hrvatskoj*, Hrvatski željeznički muzej, Zagreb, 2012., str. 5.

5 Ibid, str. 6.

Željeznica postaje i fizički element u prostoru, koji se mijenja i prilagođava svojoj svrsi. U Sisku je pruga presjekla grad na dva dijela i narušila postojeće cestovne pravce, koji su se kretali u smjeru od sjevera prema jugu i obrnuto, a izgrađeni su još početkom 19. stoljeća tijekom Fistrovićeve⁶ regulacije grada. Prostori koji su ostali na sjevernoj strani grada postali su predgrađa nižeg urbanog standarda i kasnije su dobili industrijski karakter, a južni dio grada bio je gradsko središte s trgovačkim i obrtničkim radnjama te prostorom višeg urbanog standarda. Takav položaj prostora uz željezničku prugu bio je uobičajena pojava i u drugim sredinama.⁷ Za sjeverni dio grada uvriježio se pojam *prek' štreke*, čime se naglašava ne samo fizička, već i psihološka barijera pruge prema ostatku grada. Položaj pruge ujedno je označio i položaj druge gospodarske zone grada, koja je vezana uz njezin sjeverni dio. Dok je prva zona bila vezana uz rijeku Kupu i središte grada, druga zona postaje novo razvojno područje, koje je pripremilo grad za dolazak industrije. Od početka 20. stoljeća uz prugu se razvijaju značajnija industrijska poduzeća, poput Tvornice tanina, Tvornice alkoholnih pića Petra Teslića, Ciglane Momčilović, Staklane, ali i Jodnog lječilišta, kao značajnoga turističkog potencijala grada od 1930-ih godina. U neposrednoj blizini pruge razvija se i građevinsko poduzeće Mije Popovića s parnim mlinom, ciglanom, stolarijom i ostalom građevinskom infrastrukturom te nekoliko ciglana koje su se smjestile uz istočni rub grada. Upravo je pruga odredila njihov smještaj u tome dijelu. Kada pruga prelazi rijeku Kupu izgradnjom željezničkoga mosta 1882. godine, na relaciji prema Slavoniji i Bosni i Hercegovini dolazi u južni dio grada poznat kao Caprag, koji vremenom postaje tzv. Južna industrijska zona, u kojoj se razvijaju Parna pilana Drach, Rafinerija nafte Shell (kasnije INA-Rafinerija nafte Sisak) i Talionica Caprag (kasnije Metalurški kombinat Željezara Sisak).⁸ Središnje mjesto na tome prostoru zauzima i željeznički kolodvor u Capragu. Od te lokacije pruga je 1903. godine puštena u promet na pravcu Sisak - Caprag - Glina - Vrginmost, a od 1907. godine produžena je do Karlovca.⁹ Na taj je način Sisak bio povezan i s Rijekom te dobio još veći gospodarski značaj (sl. 2, 3). U to je vrijeme željeznički promet bio povezan s riječnim, a nakon Drugog svjetskog rata značajnu ulogu u tome ima riječna flota *Dunavski Lloyd*, koja od 1. siječnja 1954. godine ima svoje središte u Sisku.¹⁰

6 Ivan Fistrović bio je gradski mjernik u Sisku početkom 19. stoljeća. Godine 1829. izradio je plan grada Siska poznat i kao „Fistrovićev plan“. Pri izradi oslonio se na nekoliko elemenata u prostoru grada - odnos prema ostacima rimske Siscije, odnos prema prometnicama i postojećemu naselju i naselju s druge obale Kupe. Svojom regulacijom i parcelacijom postavio je temelje za daljnji rast Siska.; Đurđa ZORKO - Jasminka JAGAČIĆ-BORIĆ, *Sisački biografski leksikon*, Sisak, Narodna knjižnica i čitaonica Sisak, 2006., str. 85.

7 Wolfgang SCHIVELBUSCH, *Povijest putovanja željeznicom. O industrijalizaciji prostora i vremena u 19. stoljeću*, Zagreb, Naklada Ljevak, 2010., str. 188.

8 U Zagrebu se oko Zapadnog kolodvora, koji je izgrađen 1862. godine, razvijaju Tvornica parketa i parna pilana, Tvornica duhana, Tvornica Franck, Pivovara i drugi objekti.; Ljiljana ŠEPIĆ, „Željeznica kao generator razvoja industrijskih zona u Zagrebu“, *Zbornik radova III. međunarodne konferencije o industrijskoj baštini*, Rijeka, Pro Torpedo, 2010., str. 241.

9 *Što četrdeset godina pruge (Zidani most) Savski Marof - Zagreb - Sisak*, (autori tekstova Miljenko BOŠNJAK et. al.), Hrvatske željeznice, Zagreb, 2002., str. 21.

10 Vlatko ČAKŠIRAN, *Brodarska baština Siska na starim razglednicama i fotografijama iz zbirke Gradskog muzeja Sisak*, Sisak, Gradski muzej Sisak, 2022., str. 46.

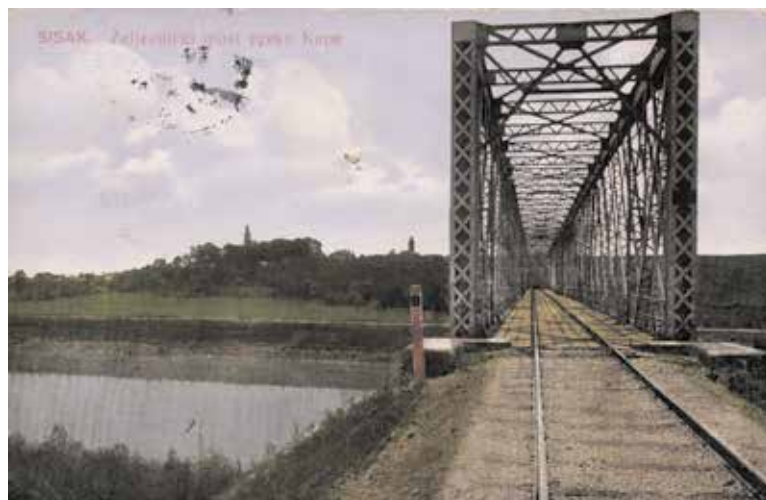
Riječki identitet: gospodarski, povijesni, jezični i kulturni odjeci povodom 150. obljetnice izgradnje željezničkih pruga Rijeka - Pivka i Rijeka - Karlovac

The Identity of Rijeka: Economic, Historical, Linguistic and Cultural Echoes on the 150th Anniversary of the Construction of the Rijeka - Pivka and Rijeka -Karlovac Railways



Slika 2:

*Željeznički
kolodvor
Caprag, početak
20. stoljeća*
(Gradski muzej
Sisak,
inv. br. 22667).



Slika 3:

*Željeznički
most na rijeci
Kupi, početak
20. stoljeća*
(Gradski muzej
Sisak, inv. br.
22846).

Željeznički kolodvor u Sisku do prelaska pruge preko rijeke Kupe postaje i završni kolodvor. Zbog toga se uz njega gradi značajna infrastruktura. Uz prijamnu zgradu izgrađena je ložionica s lokomotivskom okretnicom, radionica za popravak lokomotiva i vagona, vodopostaja, dvije jame za čišćenje vatre i odlagalište za istovar drozge, dvije drvarnice i stambena zgrada.¹¹ Sve kolodvorske zgrade bile su građene tipski, prema stilskim odrednicama kolodvorskih građevina u vlasništvu *Društva južnih željeznica* s karakterističnim rubovima od crvene opeke oko pročelja, vrata i prozora. Veličina pojedinoga kolodvora ovisila

¹¹ Neda STAKLAREVIĆ i Tamara ŠTEFANEC, *Željeznički kolodvori u Hrvatskoj*, Zagreb, Tehnički muzej Nikola Tesla, 2015., str. 122.

je o njegovome prometnom značaju, pa je zagrebački kolodvor bio najveći, a tek nešto manji bio je onaj u Sisku. Obje kolodvorske zgrade završavale su krilima na kat, a peroni su bili nadsvođeni prostranim trijemovima izvedenima u drvu, kakvi su postojali na svim važnijim kolodvorima *Društva južnih željeznica*.¹² Iznimna prometna važnost sisačkoga kolodvora prepoznata je i u drugoj polovici 20. stoljeća, kada se u njegovoj neposrednoj blizini gradi i autobusni kolodvor, čime je taj prostor dobio važnije prometne značajke, a dinamika putničkoga prometa postala je još snažnija. Za grad, koji je imao velike dnevne migracije radnika, studenata i učenika raznih škola, bilo je to od velike važnosti.

Pruga je ujedno narušila i stari riječni pravac koji je prolazio rijekom Kupom do Karlovca, tako da Sisak postaje krajnja točka za sve brodove koji su plovili pravcem Dunav - Sava - Kupa. Na temelju toga započinje izgradnja skladišnih kapaciteta na prostoru teretnog željezničkog kolodvora, koji je spojio rijeku Kupu i trasu željezničke pruge, i na taj način intenzivirao riječni i željeznički promet.¹³ Teretni kolodvor imao je četiri kolosijeka: jedan prolazni i jedan preticajni te dva djelomično nepotpuna. Uz njih se nalazilo veliko skladište s utovarnom rampom i još dvadeset pratećih objekata, koji su bili važni za funkcioniranje takvog prostora.¹⁴ To je bio prvi teretni kolodvor u Hrvatskoj s kolosijecima dugim 8071 m i s 32 ugrađene skretnice.¹⁵

Položaj pruge i željezničkog kolodvora odredio je središte grada Siska kao ni jedan drugi element u prostoru prije toga. Pruga i željeznički kolodvor odredili su središnji položaj današnje Ulice Stjepana i Antuna Radića, nekadašnje Lađarske ulice, kao trgovačkog i obrtničkog prostora sa zgradama javne namjene, poput Gradskog poglavarstva i Kotarskog suda. Za razliku od današnje Rimske ulice, koja je bila usmjerena na rijeku Kupu i imala gospodarsku funkciju, Lađarska ulica imala je društvenu funkciju, koja se zadržala gotovo do današnjega vremena. Termin *korzo*, koji je bio prepoznatljiv kao naziv za prostor sastajališta ljudi, vezan je upravo uz tu ulicu. U današnje vrijeme fokus je prebačen na šetnicu na rijeci Kupi, koja je odavno izgubila svoju gospodarsku ulogu. Prostor oko kolodvora bio je prepoznat kao savršena lokacija za ugostiteljske objekte. Tako je na samome kolodvoru djelovala kolodvorska restauracija.

Na izlazu iz kolodvora, s lijeve strane Ulice Stjepana i Antuna Radića, nalazio se hotel *Toplak*, a desno od ulaza, odmah uz kolodvor, svratište *Zrinjski*. Smještanje tih objekata odmah uz kolodvor ukazuje i na poslovnu logiku vlasnika, koji su tranzitnu ulogu kolodvora prepoznali kao mogućnost zarade. Iako su i na drugim lokacijama postojali ugostiteljski objekti, ipak je položaj uz kolodvor nudio znatnije mogućnosti. Ubrzo nakon izgradnje pruge i kolodvora, Ulica Stjepana i Antuna Radića postaje glavna gradska ulica, omeđena kolodvorskom zgradom i gostionicom *Lovački rog*. Uz tu ulicu grade se zgrade imućnijih stanovnika Siska te ona zbog toga postaje elitna gradska

12 BUNIJEVAC, *150 godina željeznice u Hrvatskoj*, str. 8.

13 STAKLAREVIĆ i ŠTEFANEK, *Željeznički kolodvori u Hrvatskoj*, str. 122.

14 Ibid.

15 *Sto četrdeset godina pruge (Zidani most) Savski Marof - Zagreb - Sisak*, str. 21.

Riječki identitet: gospodarski, povijesni, jezični i kulturni odjeci povodom 150. obljetnice izgradnje željezničkih pruga Rijeka - Pivka i Rijeka - Karlovac

The Identity of Rijeka: Economic, Historical, Linguistic and Cultural Echoes on the 150th Anniversary of the Construction of the Rijeka - Pivka and Rijeka -Karlovac Railways

zona. Tako je na prvoj zgradi s desne strane kolodvora radio Herman Bolle, a nešto je niže zgradu projektirao Aladar Baranyi. Tu su se smjestile obitelji Linke, Striegl, Teslić, Šipuš, Strohmayer, Freiburger, Šuperina, Kovač, Benović, Heinrich, Petrić, Planner, Glass, Ferk, Gothardi, Arnold...¹⁶ (sl. 4)



Slika 4: Kolodvorska restauracija
(Gradski muzej Sisak, inv. br. 22783).

Ubrzo nakon dolaska željeznice u grad, dolazi i do značajnijih promjena u gradskome tkivu. U vrijeme kada se otvara kolodvor, na rijeci Kupi gradi se drveni most između Civilnog i Vojnog Siska, koji je i fizički spojio ta dva dijela grada, od kojih je prvi pripadao ugarskom dijelu Monarhije, a drugi austrijskome dijelu. Željeznica i most, kao značajni infrastrukturni projekti, poduprli su intencije hrvatskih gospodarstvenika, koji su prostor Siska vidjeli kao idealno mjesto za značajan gospodarski razvoj još u prvoj polovici 19. stoljeća. Još značajnije će biti ujedinjenje Civilnog i Vojnog Siska u slobodni kraljevski grad Sisak kao jedinstveni urbani i gospodarski prostor 1874. godine.¹⁷ Prvi gradonačelnik ujedinjenoga grada bio je Franjo Lovrić, koji je poduzeo niz aktivnosti za kvalitetno uređenje grada, koji je pak dobio nove urbane karakteristike, poput novih parkovnih površina i zatrpavanja kanala koji su opasivali grad još od rimskog razdoblja, čime je omogućio širenje gradskih prostora na istok.¹⁸ Dolaskom novoga stanovništva, bilo je potrebno osigurati nove građevinske parcele, stoga je otvaranje prostora za gradnju bilo od iznimne važnosti. To je stanovništvo dolazilo iz svih dijelova Austro-Ugarske Monarhije. Doseljenici se vrlo brzo prilagođavaju životu u gradu te većina započinje s

¹⁶ Ivo MAROEVIĆ, *Sisak - grad i graditeljstvo*, Sisak, Matica hrvatska Sisak, 1998. drugo prošireno izdanje, str. 190-215.

¹⁷ ČAKŠIRAN, *Vojni Sisak/Militar Sissek*, str. 81-96.; Vlatko ČAKŠIRAN, *Inženjerska baština Siska - mostovi na starim razglednicama i fotografijama iz zbirke Gradskog muzeja Sisak*, Sisak, Gradski muzej Sisak, 2023., str. 12-16.

¹⁸ *Rukopisna ostavština Fabijana Kovača*, (ur. Vlatko ČAKŠIRAN), Sisak, Gradski muzej Sisak, 2008., str. 73-78.

poduzetničkim aktivnostima u području trgovine, obrta i industrije. Time su dali značajan doprinos modernizaciji grada. Najsnažniji kapital dolazio je upravo putem ulaganja u industriju. Isprva se radilo o drvnoj i opekarskoj industriji.¹⁹ (sl. 5)



Slika 5: Željeznička pruga na položaju današnje šetnice uz rijeku Kupu u središtu grada, početak 20. stoljeća (Gradski muzej Sisak, inv. br. 29549).

Željeznica je na hrvatskome prostoru imala i značajnu političku važnost. Naime, mađarske su vlasti na željeznice u Hrvatskoj neprestano nastojale uvesti mađarski jezik kao službeni.²⁰ Kao posljedica toga, od 1907. do 1913. godine vrijedio je zakon poznat pod nazivom „Željeznička pragmatika“, koji je uređivao radne odnose na željeznicama u Ugarskoj. Prema njemu se tražilo izričito ozakonjenje mađarskoga kao službenoga jezika na svim prugama ugarskih državnih željeznica, pa tako i u Hrvatskoj i Slavoniji, što je bilo u suprotnosti s Hrvatsko-ugarskom nagodbom, prema kojoj je službeni jezik u Hrvatskoj bio hrvatski. To je izazvalo protivljenje predstavnika Hrvatsko-srpske koalicije, koja je opstruirala donošenje zakona u Saboru. No, iako je zakon ukinut 1913. godine, primjena korištenja mađarskoga jezika na željeznicama nastavila se sve do 1918. godine.²¹ Željeznice su bile gotovo eksteritorijalni dio ugarskoga dijela Monarhije, i podređene njezinom interesu. Propašću Austro-Ugarske Monarhije dolazi do značajnoga egzodusa mađarskih željezničara i njihovih obitelji, čime je završila njihova dominacija na tome prostoru - iselili su iz Siska, a 1919. godine grad je napustio i posljednji šef kolodvora mađarskoga porijekla.²²

19 Vlatko ČAKŠIRAN, „Povijest ciglarske industrije grada Siska“, *Godišnjak Gradskog muzeja Sisak*, br. 11, 2016., str. 84-127.

20 Ljiljana DOBROVŠAK, „Zaposlenici na željeznicama u Hrvatskoj 1903. godine“, *Časopis za suvremenu povijest*, vol. 40, br. 2, 2008., str. 489-516.; Mato ARTUKOVIĆ, „Biskup Strossmayer i pitanje jezika u školama ‘Mađarskih kralj. državnih željeznica’ u Hrvatskoj“, *Croatia Christiana periodica*, vol. 34, br. 66, 2010., str. 153-169.

21 Dragutin PAVLIČEVIĆ, *Povijest Hrvatske*, Zagreb, Naklada Pavičić, 2006., str. 300-301.; Ferdo ŠIŠIĆ, *Pregled povijesti hrvatskog naroda*, Zagreb, Matica hrvatska, 1962., str. 469.; *Povijest Hrvata od kraja 15. stoljeća do kraja Prvog svjetskog rata*, knjiga 2, (ur. Mirko VALENTIĆ i Lovorka ČORALIC), Zagreb, Školska knjiga, 2005., str. 558 i str. 568.

22 ŽELJEZNIČAR, „Odlazak prekodravske željezničarske braće“, *Glas Siska*, Sisak, 30. 3. 1919., br. 13, str. 3.

Kolodvor je predstavljao i moderne tendencije u tehnici, koje su se razvijale kroz vrijeme. Tako je među prvim objektima u gradu imao vlastiti vodovod i elektranu. *Društvo južnih željeznica* još je 1902. godine izgradilo vlastiti vodovodni sustav, koji je crpio vodu iz Kupe i dovodio je do spremišta na kolodvoru.²³ Takav suvremeni sustav prethodio je izgradnji prvog sisačkog vodovoda, koji je pušten u promet tek 1954. godine.²⁴ *Društvo južnih željeznica* ujedno je započelo s postavljanjem električne rasvjete na sisačkom kolodvoru 1903. godine, a grad Sisak otvorio je svoju Gradsku munjaru za proizvodnju električne energije tek 1907. godine.²⁵ Na taj je način željeznički kolodvor postao prostor koji je donosio novitete i usmjeravao razvoj grada početkom 20. stoljeća.

Uz željeznicu su vezana i tri događaja, koja su postala urbane legende Siska. Prepričavanjem su toliko izmijenjena, da su se povijesne činjenice počele miješati s izmišljenim podacima. Prvi događaj vezan je uz nadstrešnicu, koja se nalazila na glavnom sisačkom kolodvoru od vremena njegove izgradnje 1862. godine. Prema podacima koji su se spominjali u javnosti, ta je nadstrešnica uklonjena odmah nakon Prvog svjetskog rata i poslana u Srbiju. Neki su podaci ukazivali na to da je postavljena u Beogradu, a drugi da je postavljena u Zemunu, čak i Nišu. Prema podacima dobivenim od djelatnika Željezničkog muzeja Beograd, nadstrešnica je razmontirana u razdoblju 1923./1924. godine te postavljena na željezničku stanicu Beograd - Dunav, koja se nalazila između Starog grada i Pančevačkog mosta. Nažalost, tijekom bombardiranja Beograda 1941. godine, kolodvor je pogođen te je nadstrešnica na njemu uništena.²⁶

Drugi primjer ukazuje na željeznicu kao na sastavni dio gradskog tkiva, koji postaje važna odrednica u prostoru oko koje se do danas usmjeravaju ljudi. Naime, u Gradskom muzeju Sisak nalazi se fotografija iz 1922. godine, koja prikazuje nekoliko trkača na startu utrke koja je započinjala kod željezničkog kolodvora. Utrka je bila humanitarnog karaktera i namijenjena obiteljima željezničara. Cilj se nalazio gotovo kilometar dalje - kod gostionice *Lovački rog* na drugom kraju ulice. Taj dio u smjeru od kolodvora do navedene gostionice, smješten u središtu grada, postaje i orijentacijska točka za brojne stanovnike, i to prostorna i vremenska. Bez zgrade kolodvora i željezničke pruge on ne bi bio jednak, i vjerojatno bi se gradsko središte drugačije razvijalo. U ovom slučaju, željeznica je imala ključnu ulogu u oblikovanju gradskog identiteta. (sl. 6)

23 Vlatko ČAKŠIRAN, „Počeci izgradnje vodovoda u gradu Sisku“, *Godišnjak Gradskog muzeja Sisak*, br. 8, 2008., str. 97-98.

24 Ibid, 113.

25 Vlatko ČAKŠIRAN, *Gradska munjara Sisak 1907.-1947.*, Sisak, Gradski muzej Sisak, 2007., str. 18 i str. 23-24.

26 Podatke je ustupio Željeznički muzej Beograda.



Slika 6: Početak utrke ispred željezničkog kolodvora u Sisku 1922. g. (Gradski muzej Sisak, inv. br. 1029).

Treći događaj vezan je uz sudbinu željezničke infrastrukture u vrijeme Drugog svjetskog rata i neposredno nakon njega. Još početkom rata, 1941. godine, zabilježena su prva bombardiranja sisačkog željezničkog kolodvora koja je vjerojatno izvela njemačka vojska,²⁷ a nakon toga su bilježena oštećenja željezničke infrastrukture u sisačkoj okolini uslijed partizanskih diverzija.²⁸ Krajem rata njemačka vojska je u povlačenju iz Siska zapalila željezničke kolodvore, a posljednji vlak koji je odlazio iz Siska na svome je kraju imao ralo koje je podizalo željezničke pragove, i time oštetiio cijelu trasu pruge od Siska do Zagreba.²⁹ Upravo zbog tog uništenja bio je obustavljen željeznički promet između Siska i Sisak Capraga, odnosno njegova industrijskog dijela. Zbog toga se javila ideja prijevoza jedne lokomotive prema Capragu, ali cestovnim putem. U javnosti su kolali podaci da je pruga prolazila sve do spomenute crkve i prelazila Stari most, koji je bio prilagođen za željeznički promet. Činjenica je da je pruga prolazila na toj trasi, ali samo privremeno. To se dogodilo nakon završetka Drugog svjetskog rata, 1945. godine, kada je željeznički most bio srušen, a željezničkome kolodvoru u Capragu hitno je trebala lokomotiva koja je trebala prevesti vagone koji su se tu nalazili prema Karlovcu.

To je bilo vezano uz obnavljanje pruge Caprag - Karlovac u kolovozu 1945. godine.³⁰ Tada je odlučeno da će se lokomotiva prevesti uz rijeku Kupu

27 Adam DUPALO, *Banija i Sisak u NOP-u 1941., Događaji, svjedočanstva, dokumenti*, Zagreb, Savez antifašističkih boraca i antifašista RH, 2014., 21.; Marijan CVETKOVIĆ, *Sjećanja o prijednom putu*, Sisak, Gradski muzej Sisak, 2021., str. 43-44.

28 DUPALO, *Banija i Sisak u NOP-u 1941.*, str. 52-53., CVETKOVIĆ, *Sjećanja o prijednom putu*, str. 68.

29 Miroslav MATOVINA, *Sisak 1945.-1965. Kronika u riječi i slici*, Sisak, Jedinstvo-novinska i informativna ustanova, 1966., str. 17.

30 Ibid, str. 15.

Riječki identitet: gospodarski, povijesni, jezični i kulturni odjeci povodom 150. obljetnice izgradnje željezničkih pruga Rijeka - Pivka i Rijeka - Karlovac

The Identity of Rijeka: Economic, Historical, Linguistic and Cultural Echoes on the 150th Anniversary of the Construction of the Rijeka - Pivka and Rijeka -Karlovac Railways

od završne trase pruge, koja se tada nalazila nasuprot *Holandske kuće*. Prevezena je preko Starog mosta te spuštena na desnu obalu Kupe, gdje je prešla trasu do tadašnje Rafinerije Shell, pa se priključila na postojeću prugu prema kolodvoru u Capragu. Zanimljivo je da su radnici tom prigodom prenosili tračnice te ih postavljali ispred lokomotive, i kada bi lokomotiva prešla jedan par tračnica, radnici bi ispred postavljali drugi, i tako sve do Capraga.³¹ Taj je put zabilježen i na nekoliko fotografija.³² (sl. 7) Prvi vlak na najteže oštećenoj trasi pruge između Siska i Zagreba prošao je 1. rujna 1945. godine.³³



Slika 7: *Prolazak lokomotive pokraj župne crkve Sv. Križa u Sisku, 1945. g.* (Gradski muzej Sisak, inv. br. 908).

Nakon Drugog svjetskog rata postojala je svijest o problemu smještaja pruge koja je presjekla grad na dijelove te počela ometati njegov daljnji razvoj. Zbog toga su se javljale ideje o premještanju pruge u čitavoj dužini od željezničkoga mosta u Odri do područja južno od Capraga. No, značajna sredstva koja su se trebala izdvojiti, kao i opsežni radovi koji su se trebali poduzeti, spriječili su realizaciju toga projekta. Uspješno je realizirana tek ideja probijanja tunela ispod Viktorovca 1949. godine.³⁴ U središtu grada reorganizirana je riječna luka, pa su 1952. godine ukinuti željeznički kolosijeci i parna dizalica uz rijeku Kupu u današnjoj Rimskoj ulici.³⁵ Na taj je način omogućeno stvaranje pješačke zone u

31 Ivica KOVAČIĆ, „Od ratnih stradanja do obnove“, *Jedinstvo*, Sisak, 1. 5. 1975., br. 1349-1350, str. 7.

32 Četiri fotografije koje potvrđuju tu priču čuvaju se u Gradskom muzeju Sisak.

33 Ibid, str. 17.

34 SLUKAN ALTIĆ, *Povijesni atlas gradova*, str. 119.

35 Ibid, str. 123.

središtu grada, koja funkcionira do današnjega vremena. Ujedno je na dijelu te zone, kao uspomenu na nekadašnji položaj dijela riječne luke, Turističko društvo grada Siska 1977. godine postavilo parnu dizalicu Granik i dio željezničkih tračnica s kotačima vagona. Godine 1953. izgrađen je novi željeznički most na rijeci Kupi. Nekadašnji most oštetila je njemačka vojska prilikom povlačenja 1945. godine, no on je 1946. bio rekonstruiran te je predstavljao privremeno rješenje do izgradnje novoga mosta.³⁶ (sl. 8)



Slika 8: Sisačka riječna luka 1960-ih godina (Gradski muzej Sisak, inv. br. 1277 - 4).

U daljnjoj modernizaciji željezničke infrastrukture krajem 1960-ih godina provedena je elektrifikacija pruge i uvedeni su automatski pružni blokovi, koji su omogućili veliko povećanje protočnosti vozila na toj dionici.³⁷ Ujedno je 1967. godine podignut i kontrolni toranj sa suvremenom opremom za automatsko reguliranje prometa, čiji projektant je bio inženjer Nedjeljko Krasić. Sisački kolodvor tada je bio jedan od najmodernije opremljenih kolodvora u zemlji. Puštanjem u promet te opreme upotpunjena je automatska kružna veza između

³⁶ Ibid, str. 124.

³⁷ *Sto četrdeset godina pruge (Zidani most) Savski Marof - Zagreb - Sisak*, str. 21.

željezničkih stanica Sisak, Zagreb, Dugo Selo i Novska u dužini preko 200 km, čime je ta pruga postala prva tako opremljena željeznička pruga u Jugoslaviji. Zanimljivo je da je opremom u tornju mogla upravljati samo jedna osoba, koja je mijenjala čak šesnaest osoba koje su do tada regulirale promet na tom dijelu.³⁸ Do 1991. godine sisačkim je kolodvorom prolazilo više od 160 vlakova na dan, a na njemu je radilo oko 300 radnika. Zajedno s ostalim pratećim objektima, na sisačkom željezničkom čvoru bilo je oko 1200 zaposlenih.³⁹ Na temelju tih podataka može se utvrditi da je dinamika razvoja željezničkoga prometa tada bila na vrhuncu, nakon kojega će vremena sve više opadati, što će dovesti u pitanje i opstanak ukupne željezničke baštine grada Siska. Početkom Domovinskoga rata, kada Sisak postaje grad na prvoj liniji bojišta, počinje znatna stagnacija željezničkoga prometa i infrastrukture.

Željeznički promet je od 1991. do 1995. godine tekao samo do Siska, dok je ostatak željezničke pruge bio pod okupacijom. Željeznica nakon rata nikada nije uspjela uspostaviti prijeratni razvoj.

Glavni željeznički kolodvor u Sisku kroz svoju je povijest nekoliko puta rekonstruiran i uređivan. Vjerojatno je već prije 1918. godine dobio još jedan kat, čime je izmijenjena njegova vizura. U razdoblju 1923./1924. uklonjena je drvena nadstrešnica, čime je kolodvor izgubio još jedan prepoznatljivi element. Zadnji veliki radovi na uređenju kolodvora provodili su se od 2013. do 2020. godine te je novouređeni i modernizirani kolodvor trebao biti otvoren za javnost, no otvorenje je zaustavio snažan potres, koji je pogodio grad 29. prosinca 2020. godine. Uređenje kolodvora uključivalo je i prezentaciju vrijednih arheoloških nalaza koji su pronađeni tijekom radova, čime je sisački kolodvor trebao biti prvi u Hrvatskoj koji bi u svojem prostoru uključivao prezentaciju bogate povijesne baštine grada. U čekaonici je uređen prezentacijski dio vezan uz povijest grada Siska, s naglaskom na rezultate arheoloških istraživanja. U pothodniku su prezentirani rezultati tih istraživanja kroz prikaz slojeva koji su istraženi, dok su na vanjskome dijelu kolodvora postavljene interpretacijske ploče s podacima vezanim uz istraživanja, ali i povijest željezničkoga kolodvora. Također su u podu u dijelu kolodvora označene lokacije rimske ceste i foruma.⁴⁰ Na taj je način prezentacija obuhvatila više od 2000 godina sisačke povijesti na jednome mjestu. To je posebno važno s aspekta promocije grada kao prostora višestoljetnoga kontinuiteta i bogate kulturne i povijesne baštine. Hrvatske željeznice su na taj način napravile značajan iskorak u svojem djelovanju.

Povijest željeznice grada Siska ujedno je i dio njegovog industrijskog identiteta, a željeznička baština na taj način predstavlja i jedan od segmenata njegove industrijske i tehničke baštine. U taj sklop ulazi i željeznička arhitektura, koja obuhvaća niz građevina koje su služile za željeznički promet, ili su imale

38 B. J., „Novi automatski uređaji“, *Jedinstvo*, Sisak, 1. 1. 1967., br. 700-701, str. 15.

39 *Sto četrdeset godina pruge (Zidani most) Savski Marof - Zagreb - Sisak*, str. 22.

40 Vlatka ŠKORIĆ, „Tako vam je uvijek u Sisku...“, *Savez za željeznicu*: <http://www.szz.hr/tako-vam-je-to-uvijek-u-sisku>; 28. 4. 2019. (pristupljeno 13. 8. 2021.)

prateće funkcije.⁴¹ Tome pripadaju i prometna sredstva, koja su se mijenjala sukladno napretku tehnike. Od željezničke arhitekture u Sisku, osim glavnog kolodvora tu su još i kolodvorska zgrada Sisak - Caprag, željeznički mostovi na rijeci Kupi i Odri, tunel, kontrolni toranj te niz drugih objekata, koji su sastavni dio željezničke prometne infrastrukture. Nažalost, i prije potresa zapuštali su se nekada vrijednih objekti, bez kojih se prometovanje nije moglo zamisliti. Nekada funkcionalni prostori, tehnološki prilagođeni suvremenim prometnim datostima, napretkom tehnologije gube na važnosti te postaju nepotrebni. Kako naglašava Helena Bunijevac, željeznička baština „zbog intenzivnijeg tehničko-tehnološkog razvoja željeznice i dubinskih reorganizacijskih promjena hrvatskog željezničkog sustava postaje metom devastacije u nedostatku pripremljenih rješenja za njezinu revitalizaciju.“⁴² Brzo se zaboravlja njezina važnost za pojedini prostor i uopće se ne razmišlja o njezinoj povezanosti na globalnoj razini, jer je upravo željeznica bila jedan od glavnih segmenata industrijskog razvoja, najprije u Europi, a zatim i na svjetskoj razini. Zgrade i pružne građevine, kao i prometna sredstva, određivala su gospodarsku dinamiku pojedinih prostora, pa tako i onoga sisačkog.

Zaključak

Tijekom 2021. godine održana je izložba „Željeznička baština Siska na starim razglednicama i fotografijama iz zbirki Gradskog muzeja Sisak“ na kojoj se, nakon dugo vremena, pružila prilika ukazati na elemente te baštine koji su i danas utkani u živo tkivo grada, uz nastojanje da se ne zaboravi njezina uloga u razvoju Siska kao značajnoga gospodarskog središta. Na izložbi je bio prezentiran vizualni materijal, prije svega stare fotografije i razglednice, koje se čuvaju u Zbirci starih razglednica i Zbirci fotografija, fotografskih albuma, negativa i filmske građe Gradskog muzeja Sisak. U isto vrijeme održavala se i fotografska izložba „Željeznička baština Siska danas“, u kojoj su sudjelovali članovi Fotokluba Zagreb, koji su prezentirali sadašnje stanje toga baštinskog kompleksa. Obje su izložbe pokazale kako je vizualni materijal vrijedan povijesni izvor za istraživanje promjena koje su nastajale u urbanome tkivu grada. Željeznički kolodvor Sisak često je bio motiv za razglednice, kroz koje se moglo pratiti promjene koje su se dogodile na njemu, ali i na prostoru grada na kojemu se kolodvor nalazi. Primjetan je razvojni kontinuitet, kroz povijest djelomično prekidan, no koji nije jako izmijenio vizuru grada oko kolodvora. U vrijeme modernizacije željezničkoga prometa, kada nova tehnologija postaje dominantna i u potpunosti istiskuje onu staru, ali i za vrijeme prirodnih nepogoda, potreba za očuvanjem željezničke baštine još je značajnija, pa su te izložbe bile i poziv na brigu o njoj i kvalitetnu skrb o svim njezinim elementima. Upravo je dolazak

41 Ante MACAN, „Uloga željeznice u europskoj kulturi i naslijeđu“, *Željeznice* 21, god. 20, br. 1, 2021., str. 1.

42 Helena BUNJEVAC, „Željeznička industrijska baština: resursi koji vane za identifikacijom i valorizacijom“, *Informatica Museologica*, Vol. 38, br. 1-2, 2007., str. 36.

željeznice na sisačko područje nagovijestio i dolazak industrije, koja je bila ključna odrednica sisačkog identiteta kroz cijelo 20. stoljeće, a tako je i danas. Identitetska razina je kompleksna i može se promatrati kroz više slojeva, no ključno je da je povijest grada Siska od 19. stoljeća neraskidivo vezana uz povijest željeznice i svega što se oko nje događalo: novi elementi u urbanom tkivu grada, dolazak novog stanovništva, intenzivna gospodarska djelatnost, modernizacijski procesi itd. Ako promotrimo sve navedeno, možemo zaključiti kako se ni budući razvoj grada ne može zamisliti bez željeznice. Povijest željeznice na sisačkom području, s obzirom na njezinu važnost za razvoj grada i njegove okoline, i dalje je nedovoljno istražena. Osim gospodarskih aspekata, u istraživanjima koja se provode otvara se niz područja kojima se može posvetiti u budućem razdoblju. Jedno od njih je utjecaj željeznice na demografski razvoj, Siska pogotovo, sa stanovišta migracija stanovništva. Važnost željeznice za razvoj grada može se istražiti i kroz urbanistički kontekst, jer postoji niz planskih dokumenata, koji o željeznici nude različit pogled. Pogotovo bi bilo zanimljivo istraživanje vezano uz željeznicu i ratne okolnosti, s obzirom na to da su ratovi uvelike određivali dinamiku razvoja pojedinih sredina. Osim povijesnih istraživanja, zanimljiva bi bila i ona sociološka i antropološka. Zasižno postoji još niz tema koje se mogu obraditi u kontekstu razvoja željeznica u gradu Sisku, kako bi se dobila detaljnija slika o njezinoj važnosti za razvoj grada.

Abstract

THE ROLE OF THE RAILWAY IN THE DEVELOPMENT OF THE CITY OF SISAK

The text presents the importance of the railway for the history of the city of Sisak from the 19th century to the present day. The railway was extremely important for Sisak, especially from the aspect of its economic activity. The railway transport was opened in 1862 and connected the river grain transport, which was dominant until then, and foreshadowed the arrival of the first investments in the industry for which Sisak would be recognized in the 20th century. Intensive economic activity led to the arrival of a new population in the city, which made Sisak from a small town to an important economic center. At the same time, there are changes in the urban fabric of the city, which led to new traffic regulation, to the formation of new areas for the settlement of the population and the development of economic activity.

The fact is that the railway very quickly became a part of the city's identity and belongs to the framework of the rich industrial heritage of the city of Sisak.

Keywords: *Sisak, railways, development, trade, industry, transportation*

Fiume — Via d



ffr

ISBN 978-953361156-3



9

789533

611563