# Uloga javnog prijevoza u razvoju Pule tijekom 20. stoljeća

**Zekić, Jasenko**

**Doctoral thesis / Disertacija**

**2023**

*Degree Grantor / Ustanova koja je dodijelila akademski / stručni stupanj:* **University of Zagreb, Faculty of Humanities and Social Sciences / Sveučilište u Zagrebu, Filozofski fakultet**

*Permanent link / Trajna poveznica:* https://urn.nsk.hr/urn:nbn:hr:131:817503

*Rights / Prava:* In copyright / Zaštićeno autorskim pravom.

*Download date / Datum preuzimanja:* **2024-03-28**

Filozofski fakultet
Sveučilišta u Zagrebu

*Repository / Repozitorij:*

ODRAZ - open repository of the University of Zagreb
Faculty of Humanities and Social Sciences

dabar
DIGITALNI AKADEMSKI ARHIVI I REPOZITORIJI



Sveučilište u Zagrebu

Filozofski fakultet

Jasenko Zekić

# ULOGA JAVNOG PRIJEVOZA U RAZVOJU PULE TIJEKOM 20. STOLJEĆA

DOKTORSKI RAD

Zagreb, 2023.



Sveučilište u Zagrebu

Filozofski fakultet

Jasenko Zekić

# ULOGA JAVNOG PRIJEVOZA U RAZVOJU PULE TIJEKOM 20. STOLJEĆA

DOKTORSKI RAD

Mentor: izv. prof. dr. sc. Igor Duda

Zagreb, 2023.



University of Zagreb

Faculty of Humanities and Social Sciences

Jasenko Zekić

# THE ROLE OF PUBLIC TRANSPORT IN THE DEVELOPMENT OF PULA DURING THE 20th CENTURY

DOCTORAL THESIS

Supervisor: Igor Duda , PhD, Assoc. Prof.

Zagreb, 2023.

**INFORMACIJE O MENTORU**

izv. prof. dr. sc. Igor Duda
Sveučilišta Jurja Dobrile u Puli
Filozofski fakultet
Odsjek za povijest
igor.duda@unipu.hr
https://ffpu.unipu.hr/ffpu/igor.duda

Igor Duda je izvanredni profesor na Odsjeku za povijest Filozofskog fakulteta Sveučilišta Jurja Dobrile u Puli, gdje je kao znanstveni novak primljen 2001. godine. Na Filozofskom fakultetu Sveučilišta u Zagrebu diplomirao je povijest i kroatistiku (2000.) te magistrirao (2004.) i doktorirao povijest (2009.). Područje njegova interesa su društvena povijest i povijest svakodnevice druge polovice dvadesetoga stoljeća te Hrvatska u socijalističkoj Jugoslaviji. Iz tog je područja objavio tri monografije (*U potrazi za blagostanjem. O povijesti dokolice i potrošačkog društva u Hrvatskoj 1950-ih i 1960-ih*, *Pronađeno blagostanje. Svakodnevni život i potrošačka kultura u Hrvatskoj 1970-ih i 1980-ih*, *Danas kada postajem pionir. Djetinjstvo i ideologija jugoslavenskoga socijalizma*) i uredio nekoliko zbornika. Na pulskom sveučilištu predaje više predmeta iz suvremene povijesti. Vanjski je suradnik na doktorskom studiju moderne i suvremene povijesti na Filozofskom fakultetu Sveučilišta u Zagrebu. Bio je suradnik ili voditelj nekoliko projekata, a trenutno vodi istraživački projekt Mikrostrukture jugoslavenskoga socijalizma: Hrvatska 1970 – 1990. (HRZZ). Bio je suosnivač Centra za kulturološka i povijesna istraživanja socijalizma (2012.) te je pokretač ili suorganizator njegovih aktivnosti (Socijalizam na klupi, Doktorska radionica i dr.).

**APSTRAKT**

Početkom 20. stoljeća u Puli se zbiva demografska i urbanistička ekspanzija koja je započela osamdesetih godina 19. stoljeća. U razdoblju između Prvog i Drugog svjetskog rata uslijedila je depopulacija i ekonomska kriza pod fašističkom vlašću. Postupnim razvojem turizma i industrije nakon Drugog svjetskog rata grad je doživio svoju drugu renesansu. Pojavom ekonomske krize osamdesetih godina nastupio je postupni pad koji je nastavio svoj trend i početkom devedesetih godina.

Uvođenje tramvajskog prijevoza 1904. bilo je posljedica ubrzane urbanizacije i modernizacije u kontekstu složenih gospodarskih i vojnih interesa carsko-kraljevske mornarice i nacionalnih zahtjeva talijanskih lokalnih vlasti te prestiža koji su imali veći europski gradovi. Tramvaj je 1934. zamijenjen autobusnim prijevozom zbog nemogućnosti njegove obnove uslijed ekonomske krize, ali i politike propagiranja automobilske industrije. U razdoblju talijanske i jugoslavenske vlasti, neovisno o društveno-političkim i ekonomskim krizama, autobusni prijevoz, uz širenje linija razvojem turizma i industrije te širenjem grada, funkcionirao je u kontinuitetu.

Povijest javnog prijevoza istraživanje prati do 1990. godine, uzimajući u obzir vremenski odmak i kontinuitet koji posljednja tri desetljeća funkcionira bez većih promjena. Istraživanjem je rekonstruiran i analiziran utjecaj lokalnih političkih vlasti i ekonomskih prilika na društveni i gospodarski razvoj i funkcioniranje javnog prijevoza u Puli te njegov odraz na svakodnevicu. Time su upotpunjene spoznaje o jednom segmentu lokalne urbane povijesti koji je na svoj način utjecao na lokalnu politiku i tempo svakodnevice.

Ključne riječi: urbana povijest, javni gradski i prigradski prijevoz, Pula, tramvaj, autobus, dvadeseto stoljeće, politika, gospodarstvo, svakodnevica

**SUMMARY**

At the beginning of the 20th century, a demographic and urban expansion which began to a lesser extent in the 1890s, took place in Pula. In 1880 the city was home to about twenty-five thousand people, and thirty years later to approximately sixty thousand people. As the main war port of the Austro-Hungarian Monarchy, with the construction of the Arsenal, new city quarters were created. Electricity, water supply and sewerage are introduced. Workers' houses, luxury villas and hotels are being built. Pula is experiencing a renaissance. Public transport is being introduced in the population and urban expansion of the city. After the First World War, Pula became part of Italy.

In the period between the First and Second World War, depopulation and economic crisis under fascist rule ensued. The gradual development of tourism and industry after the Second World War, brought the city its second renaissance. Industry is failing, and Istria and Pula were among the poorest provinces in Italy. By not investing in public transport, city trams have been replaced by private company buses. A large part of the city was destroyed during the bombing in World War II. Thus, public transport was reduced to the maximum. With the gradual development of tourism and industry after the Second World War, the city experienced its second renaissance. Pula is becoming an industrial and tourist center. With the Renaissance, public transport gradually expanded. Along city lines, profitable and non-profitable line lines are expanding, depending on industry and tourism.With the onset of the economic crisis in the 1980s, there was a gradual decline that continued its trend in the early 1990s. High inflation has affected all segments of life. The number of passengers in public transport was halved. This consequence remained visible until the end of the century.

The introduction of tram transport in 1904 was a consequence of accelerated urbanisation and modernisation in the context of complex economic and military interests of the Imperial-Royal Navy as well as the national demands of Italian local authorities, but also the prestige of major European cities. The accelerated development of Pula as the main war port, accelerated urban and infrastructural processes. Public transportation was one of those elements. During 1904, the first two lines were built connecting the railway station with the southern part of the city. The first line went along the city port, and the second through the city center. During 1909, a third line was built connecting the town with the Šijani Forest, northeast of the town. The Šijana forest was administered by the navy and was the main picnic spot for the population over the weekend.

Until the First World War, there were ideas about building new tram lines, but they were never built. The need to connect other city districts with the center, ie bathing areas and beaches, was not in the interest of the navy and the city authorities. There were plans to connect the city center with the Veruda district in the southern part of the city. Completely planned, but never realized, was a line to the neighborhood around the city hospital, east of downtown. The plan also included the construction of suburban lines to the place of Fažana east of the city and to the city of Vodnjan north of Pula. Due to the economic crises and the coming World War I, they were never realized. It was only in the 1930s that all the former plans were realized with the introduction of buses.

Tram transport, in addition to the needs of citizens, also served the needs of the navy. During the First World War, tram infrastructure became part of the fortress's supply system. During the war, it was the main artery of the military railway network. Thus, the tram unknowingly became part of military history. The city authorities saw a way to spread the Italian language through tram transport. Thus, the Croatian and German languages were suppressed. There were also not infrequent conflicts with the Croatian population in everyday life. Members of the navy found a compromise with the city authorities because of common interests. Due to that, the issue of the German language did not come to the fore. Trams often transported animals for the needs of the navy and the inhabitants, and coal for the needs of the power plant. Thus, the tram became part of political and economic history. The primary role of tram transport was certainly satisfied. The statistics of transported passengers show that the tram was a real need of the citizens. During the First World War there was an exodus of the population. thus bringing passenger transport into the background.

After the First World War, no investment was made in tram infrastructure at all. The number of passengers and regularity of lines decreased. During the 1930s, thought began to be given to improving public transportation. There were several options: complete restoration of tram transport and expansion of lines, ie replacement by buses or trolleybuses. The third idea was the introduction of combined tram and bus transport. Through thirty years of its operation, the tram has become a symbol of the city. The desire to continue the tram traffic was one thing, and the needs in the city were quite another.

Due to the economic crisis, the policy of propagating the automobile industry and the impossibility of its reconstruction, the tram was replaced by bus transport in 1934. The introduction of bus transport has led to the expansion and opening of new lines. Thus, from the very beginning, the introduction of a new mode of transport showed advantages. Some of the city’s new

neighborhoods were connected to the center, and during the summer, seasonal lines drove citizens to beaches and beaches. In this way, most of the needs of the citizens were met. In addition to city lines, suburban lines have also been established. Thus the surrounding settlements were connected with the city. These were usually circular lines that ran several times a day. Until the end of the Second World War, bus transport functioned continuously. The bombing of the city during 1944 broke that continuity. The streets were impassable and the vehicle fleet was partially out of order. Although transportation functioned minimally, with interruptions, regular traffic began eight years later.

During the Italian and Yugoslav rule, regardless of socio-political and economic crises, bus transport, with the expansion of lines with the development of tourism and industry and the expansion of the city, functioned continuously. The destroyed city and destroyed infrastructure also affected the functioning of public transport. Its revitalization began in the early 1950s. The primary goal was to establish lines for workers and students. This was especially true in suburban areas. On the other hand, it was important to establish seasonal lines primarily for city residents. With the construction of tourist infrastructure, in the summer months, public transport was increasingly used by domestic and foreign tourists.

During the second half of the twentieth century public transport played a major role in the development of industry and tourism. It was a mutual benefit. The number of lines for tourism workers and tourists has doubled. The number of lines expanded, the number of passengers and vehicles increased. Seasonal city and suburban lines covered the losses of unprofitable suburban lines. One of the problems was the insufficient and dilapidated number of buses, which hardly followed the growth of industry and tourism. Despite poor political decisions and economic crises, the summer season saved public transportation throughout the year.

A poor political decision in the early 1970s brought public transport close to ruin. The decision to integrate public transport companies with other transport companies in Pula has led to a gradual drop in the number of passengers by fifty percent. Integration was a common occurrence in Yugoslavia, with stronger companies helping the weaker ones. In 1972, the Pula-based public transport company entered into integration as the richest company with three other transport companies. For more than a decade, it has covered the losses of other companies. After the completion of integration in 1984, public transport was on the verge of collapse, and the consequences were felt until the end of the century. The inflation crisis had a particularly negative impact. The constant increase in the price of services reduced the number of passengers, which

affected the quality of service. At the same time, more and more citizens began to buy cars. The comfort of driving a car was more acceptable to the citizens, although it was more expensive. All this had a financially negative impact on public transport, and on the other hand created traffic jams on the streets. This trend has continued to this day.

Everyday life in public transport, unlike economic and political changes, has largely not changed throughout the century. Worker status, strikes, unions, passenger-employee relations, occurred continuously. The key difference is visible only in the status of workers before and after World War II. In the first half of the century, workers' rights were not respected, dismissals were frequent, and as a result, frequent strikes. Wages and working conditions did not keep pace with inflation, and workers mostly fed large families. In the period of socialist Yugoslavia, workers were more protected. Wages and working conditions were getting better from decade to decade, and workers' jobs were secure. Everyday life in trams and buses throughout the century was almost identical. Illustrative descriptions of the quarrels between drivers and conductors and passengers were almost identical, as evidenced by numerous newspaper articles. The problems of overloaded vehicles, passenger grievances, unculture of workers or passengers, were identical. This is proven by news in newspapers throughout the century. However, accidents when getting in and out of vehicles, passing passers-by and colliding with other vehicles were common, mainly in the first two decades of the twentieth century. The rapid development of the city and the unaccustomedness of the newly arrived population of the village to the city were the main cause. However, the rapid development of the city was difficult for the inhabitants who lived in it for years to adapt. In the second half of the twentieth century, such accidents were almost unrecorded.

The history of public transport dates back to 1990, taking into account the time lag and continuity that has functioned for the last three decades without major changes. The introduction of tram transport at the beginning of the last century was a consequence of the growth of the city. Being the main war port of the Monarchy, Pula experienced an urban, population and demographic renaissance. Tram transport experienced its rise until the beginning of the First World War, after which it experienced a gradual decadence until its abolition in the mid-1930s. Bus transport has replaced tram transport that functions to this day. From the 1930s to the end of the century, it experienced economic and political ups and downs. The research reconstructed and analyzed the impact of public transport on political and economic conditions, on social and economic development and the functioning of the city. This complemented the knowledge of one segment of local urban history that in its own way influenced local politics and the pace of everyday life.

Keywords: urban history, public urban and suburban transport, Pula, tram, bus, twentieth century, politics, economy, everyday life

UVOD ..... 1
1. PREGLED POVIJESTI PULE U 20. STOLJEĆU ..... 4
2. URBANA POVIJEST I JAVNI PRIJEVOZ – DOSADAŠNJA ISTRAŽIVANJA ..... 12
3. KRONOLOŠKI OKVIR JAVNOG PRIJEVOZA U PULI ..... 23
3.1. Pripremna faza: od omnibusa prema „tramvaju budućnosti” ..... 23
3.2. Infrastrukturni preduvjeti – od preliminarnih radova do inauguracije ..... 30
3.3. Gospodarski, vojni i nacionalni interesi u kontekstu javnog prijevoza ..... 39
3.4. Infrastrukturni problemi i urbanistička ekspanzija ..... 44
3.5. Šijanske pruga - između euforije i skepticizma ..... 49
3.6. Korupcija, uzrok nezadovoljstva javnosti ..... 55
3.7. Revitalizacija tramvajskog ili uvođenje autobusnog prijevoza ..... 65
3.8. Postupni uspon pedesetih i šezdesetih godina 20. stoljeća ..... 71
3.9. Integracija poduzeća - od ideje do realizacije ..... 80
3.10. Pitanje odnosa javnog i osobnog prijevoza – druga polovica dvadesetog stoljeća ..... 96
4. RAZVOJ LINIJA U KONTEKSTU URBANISTIČKIH PROMJENA TE POTREBA STANOVNIŠTVA ..... 100
4.1. Nikad izgrađene tramvajske linije – između želja i interesa ..... 100
4.2. Postupno širenje autobusnih linija ..... 109
4.3. Sraz između profitabilnih i neprofitabilnih prigradskih linija ..... 115
5. SVAKODNEVICA JAVNOG PRIJEVOZA ..... 121
5.1. Tramvajski radnici – svakodnevni život i organizirani štrajkovi ..... 121
5.2. Odnosi putnika i osoblja – gužve u vozilima ..... 133
5.3. Nesreće i sukobi – posljedice brzine i nemarnosti ..... 141
ZAKLJUČAK ..... 147
POPIS IZVORA I LITERATURE ..... 150

# UVOD

Povijest javnog prijevoza u Puli u 20. stoljeću neizostavan je element za upotpunjavanje kompleksnosti urbane povijesti grada. To je fenomen koji se javlja početkom stoljeća uslijed populacijske i infrastrukturne ekspanzije, nastavljajući gotovo u kontinuitetu svoj razvoj tijekom cijelog stoljeća. Kroz analizu pisanih izvora te literature obrazloženi su razlozi presudni za njegovo uvođenje i kontinuitet te odnos lokalne politike i gospodarstva i javnog prijevoza. Pritom su uzete u obzir geografske, strateške i društveno-političke specifičnosti Pule u odnosu na neke druge gradove u Hrvatskoj i svijetu kao i utjecaj prijevoza na svakodnevicu grada.

Poglavlja su rezultat nekoliko unaprijed postavljenih ključnih ciljeva. Prvim ciljem dokazao sam putem analize, većinom arhivskih izvora, koliko su lokalni društveno-politički i gospodarski činioci utjecali na razvoj javnog prijevoza u Puli tijekom ratnih i mirnodopskih razdoblja. U radu je obrađeno razdoblje do početka devedesetih godina 20. stoljeća, odnosno propasti socijalističkog uređenja. Time je reorganizacijom lokalne uprave došlo do administrativnih promjena, modela upravljanja, a time i restrukturiranja javnog prijevoza. Drugim ciljem utvrdio sam kroz analizu sadržaja novinskih članaka i djelomično arhivskih izvora iskorištavanje javnog prijevoza, tj. odnos lokalnih vlasti i carsko-kraljevske mornarice te eksploataciju tramvajske infrastrukture u gospodarske svrhe. Jednako tako analizirao sam i utjecaj političkih ideja tijekom razdoblja fašističke Italije te socijalističke Jugoslavije kao i ekonomskih interesa tijekom cijelog stoljeća na javni prijevoz. Trećim sam ciljem analizirao i sagledao posljedice tih utjecaja na promjene u svakodnevici grada, ekonomske promjene te dokazivanje njihova kontinuiteta. Četvrtim ciljem prikazao sam odnose grada i okolice, odnosno njezina gravitiranja gradu kao multifunkcionalnom mjestu, kroz širenje tramvajske i autobusne mreže s posljedicama pojačane fluktuacije i gospodarskog rasta cijele regije.

Tekst disertacije započinje pregledom povijesti Pule na kraju devetnaestog i početka dvadesetog stoljeća s ciljem razumijevanja teme u širem kontekstu razvoja grada. U drugom poglavlju predstavljena su dosadašnja istraživanja kroz prikaz relevantnih izabranih publikacija u svjetskoj i hrvatskoj historiografiji. Potreba uvođenja javnog prijevoza, od pripremne faze do realizacije, poglavlje je koje ulazi tematski u lokalnu problematiku, raspravlja o razlozima i nužnosti njegova uvođenja. Period neposredno prije te nakon uvođenja javnog prijevoza vrijeme je izraženih društvenih, gospodarskih, nacionalnih i vojnih interesa, usko povezanih s funkcioniranjem javnog prijevoza, ali i iskorištavanjem tramvajske infrastrukture. Kroz to poglavlje sagledat će se ta

problematika u kontekstu populacijske i urbanističke ekspanzije grada. Novouvedeni tramvaj ubrzo je postao tema na općinskim sjednicama zbog financijskih malverzacija i netransparentnosti izbora koncesionara. Kroz posebno poglavlje analizirat će se stanje u javnosti, sukobljene političke strane te sudski procesi kao posljedica spomenutih malverzacija. Kao ciljana društvena skupina vrlo lošeg socijalnog statusa, pulski tramvajski radnici bit će zasebno analizirani kako kroz individualne životne sudbine, tako i kroz štrajkove koji su uvelike utjecali na gradski život. Analiza tramvajaca kroz posebno poglavlje unutar svakodnevice je izdvojena zbog nepostojanja pisane arhivske građe o socijalnoj problematici radnika javnog prijevoza. Podaci o njima sačuvani su isključivo u novinskim člancima. U njima saznajemo kako sudbine pojedinaca tako i razloge kolektivnih pobuna i štrajkova tramvajaca.

Posljedice Prvog svjetskog rata i razvoj automobilske industrije dovele su do pojave supstitucije tramvajskog autobusnim prijevozom. Analizirat ćemo argumente pobornika novog prometnog sustava i tradicionalista te nove promjene koje su gradu bile neophodne s obzirom na razvoj predgrađa. Posljedice Drugog svjetskog rata i postupni uspon tijekom pedesetih i šezdesetih godina sagledat ćemo kroz financijske probleme i nedorečene odnose između lokalnih vlasti i poduzeća javnog prijevoza uz neminovne posljedice u gradskoj svakodnevici. Procesi integracija poduzeća koji su postali praksom u cijeloj Jugoslaviji, nisu zaobišli ni javni prijevoz u Puli što je trajalo od početka sedamdesetih godina do 1984. godine. Kroz dva poglavlja analizirat ćemo loše političke poteze integracije pulskih poduzeća pri čemu je na početku dobrostojeće poduzeće na koncu integracije doživjelo krah. Ideje o stupnjevanju radnog vremena kao i restrikcije uslijed ekonomske krize osamdesetih godina, naizgled nepovezane pojave, bile su prilika za ozdravljenje javnog prijevoza. Kroz širenje linija u svrhu tih potreba, analizirat će se sraz između profitabilnih gradskih, neprofitabilnih prigradskih, odnosno sezonskih, turističkih te radničkih i učeničkih linija.

U pisanju ovog teksta koristio sam literaturu o povijesti grada za bolje sagledavanje konteksta obrađene teme kao i historiografsku literaturu. Time sam predočio povijest prometa kao značajni segment urbane povijesti. Od novinskih izvora proučen je sav dostupni lokalni tisak na hrvatskom, njemačkom i talijanskom jeziku od polovice osamdesetih godina devetnaestog stoljeća pa do 1990. koji je pružio najcjelovitije podatke. Od arhivskih dokumenata korištena je građa Austrijskog državnog arhiva u Beču (Österreichisches Staatsarchiv), Državnog arhiva u Pazinu te manjim dijelom Arhiva Grada Pule. Novinska građa poslužila je kao vrijedan izvor i nadopunjavala arhivske dokumente, posebice u razdoblju u kojima nisu u potpunosti sačuvani. Problem je necjelovito sačuvana arhivska građa koju je bilo neophodno nadopuniti novinskim člancima. Za razdoblje sedamdesetih i osamdesetih godina sačuvani su podaci vezani uz razdoblje početka i kraja

integracije. Ovo istraživanje potvrdilo je početnu premisu o izvorima koji se odnose na iznimno značajan društveno-politički i gospodarski utjecaj na razvoj javnog prijevoza, a time i na gradsku svakodnevicu u 20. stoljeću.

# 1. PREGLED POVIJESTI PULE U 20. STOLJEĆU

Povijest Pule 20. stoljeća obilježila su tri ratna i četiri mirnodopska perioda, prikazujući njene društveno-političke, populacijske i gospodarske promjene. Svakako je historiografski dobro istraženo razdoblje ekspanzije grada u vremenu od polovice sedamdesetih godina 19. stoljeća pa do početka Prvog svjetskog rata. Jednako tako dobro je obrađeno, uglavnom tramvajsko razdoblje, tijekom vladavine Kraljevine Italije koje obilježava ekonomska kriza i depopulacija. Razdoblje Pule u socijalističkoj Jugoslaviji historiografski je vrlo slabo istraženo. Međutim, u tom razdoblju dolazi do nove populacijske i gospodarske ekspanzije, razvoja turizma i industrije.

Za razumijevanje ekspanzije krajem pretprošlog stoljeća, potrebno je spoznati sliku grada s početka 20. stoljeća. Iako je tajnik austrijske uprave u Trstu Giuseppe de Bordmann koji je posjetio Pulu još 1818., o njoj zapisao kako „su ulice, trgovi i kontrade, zakrčene smećem, korovom i stablima“, u njoj je vidio potencijalno „uskrsnuće“. [1] Premda su radovi na budućoj glavnoj austrijskoj ratnoj luci započeli ni dva desetljeća nakon ovog svjedočanstva, 9. prosinca 1856. carica Elizabeta, došavši s carem Franjom Josipom iz Trsta, položila je uz veliku ceremoniju kamen temeljac budućeg Arsenala. Time je Puli priznat status glavne ratne luke Habsburške Monarhije.[2] Tako je započeo urbanistički razvoj Pule s modernim objektima, ne samo u funkciji mornarice, poput Arsenala, vojarni i razvijenog fortifikacijskog sustava, nego i ostalih građevina javne gradske namjene, stambenih zgrada, ali i rezidencijalnih vila.[3] Unatoč tom povijesnom procesu koji je često tekao jednodimenzionalno, u kojem je Pula u prvom redu izrastala kao ratna luka, bez mogućnosti razvoja vlastite urbane cjeline, bez obilježja koja su imala velika moderna europska središta, urbanistička i populacijska ekspanzija bila je neupitna.[4] Za razliku od razvijenog zapadnog svijeta koji se početkom 20. stoljeća nalazio usred Druge industrijske revolucije, urbanizacija i industrijalizacija Pule bila je na razini koju su europski gradovi prolazili polovicom pretprošlog stoljeća.[5]

[1] Miroslav Bertoša, „Građanska i vojnička Pula“, u: *Pula: tri tisućljeća mita i stvarnosti: tri tisuće godina povijesti Pule*, C. A. S. H., Pula, 2005., 47. – 112., 89.
[2] Bernardo Benussi, *Povijest Pule: u svjetlu municipalnih ustanova do 1918.*, Žakan Juri, Pula, 2002., 554.
[3] Attilio Krizmanić, „Prostorni razvitak austrijske Pule“, u: *Pula: tri tisućljeća mita i stvarnosti: tri tisuće godina povijesti Pule*, C. A. S. H., Pula, 2005., 113. – 182., 113.
[4] M. Bertoša, n. dj., 92; Jagoda Marković, „Pula - K. u. K. slika grada“, Radovi instituta za povijest umjetnosti., Zagreb, 2006., 30, 215. – 228., 219.
[5] Darko Dukovski, *Svi svjetovi istarski*, C. A. S. H., Pula, 1998.,14.

Od polovice sedamdesetih godina 19. stoljeća pa do početka Prvog svjetskog rata Pula dobiva vodovod, djelomično rješava probleme kanalizacije, u njoj je izgrađena električna centrala, a time se uvodi javna rasvjeta i javni prijevoz. Podižu se pučke škole i ostale obrazovne ustanove, gradi se natkrivena tržnica, nova ribarnica, otvara se novo gradsko kazalište, djeluje i više od deset kina, a registrirano je i desetak hotela i gradskih kavana.[6] Od 1876. gradi se željeznička pruga kojom je Pula bila izravno povezana s Trstom i Bečom, a od 1909. autobusnom linijom povezana je s Opatijom, odnosno Rijekom.[7] Samo od 1870. do 1880. u Puli je izgrađeno više od pet stotina kuća pri čemu godišnji prosjek sljedeća dva desetljeća nije previše odstupao.[8] Cjelokupna infrastrukturna ekspanzija pratila je onu populacijsku. Tako je spomenute 1818. Pula brojila 926 stanovnika, a godinu dana nakon polaganja kamena temeljca za Arsenal uz 6.551 civilnog stanovnika u gradu je boravilo još 2000 pripadnika vojnog stanovništva. Između 1880. i 1890. broj sveukupnog stanovništva popeo se s 25.472 na 31.653 stanovnika. Najveću ekspanziju, prema službenim popisima prije Prvog svjetskog rata, Pula je doživjela 1910. s 59.041 stanovnikom od kojih je 16.993 činilo vojno stanovništvo grada.[9] Početkom Prvog svjetskog rata, krajem 1914. i početkom 1915., u Puli je bilo oko 100.000 ljudi od čega su više od polovice činili vojnici.[10] Politički gledano, od 1869. do 1918. Istra je bila administrativno podijeljena na šest kapetanata pri čemu se Kapetanat Pula sastojao od Kotara Rovinj (izdvojenog 1870. iz Kapetanata) te Vodnjana i Pule koja je bila najnastanjeniji i najrazvijeniji dio Istre.[11]

Već šezdesetih godina devetnaestog stoljeća hrvatsko stanovništvo okolnih sela privučeno razvojem Arsenala sve je više kupovalo zemlju na periferiji grada, u današnjim gradskim četvrtima Šijana, Monvidal, Kaštanjer i Gregovica te gradilo kuće, uglavnom neplanski duž prometnica prema sjeveru i istoku, kako bi bili što bliže Arsenalu, ne zapostavljajući poljoprivredu i razne navike donesene sa sela.[12] Za razliku od starogradske jezgre i spomenutih četvrti, grad se počeo širiti prema jugu, prema predjelima Veruda i Valsaline, gdje nastaju nove gradske četvrti Sveti Polikarp i Zaro, odnosno Nova Pula. Sveti Polikarp je imao zasebnu poštu, župni ured, školu te mornaričku bolnicu i groblje.[13] Novi život i novi stanovnici u gradu doveli su do stvaranja multikulturalne zajednice, a glavni razlog bio je rad u Arsenalu ili vojna služba. Talijanima i Hrvatima u Puli

[6] Igor Duda, „'Mi smo ovdje tek toliko.' Izgubljeni stanovnici Pule 1910 -1948.“, *Radovi – Zavod za hrvatsku povijest*, br. 34-35-36, Zagreb, 2004., 157. – 184., 158; A. Krizmanić, n. dj., 156.
[7] Josip Orbanić, *Istarske željeznice*, Hrvatske željeznice, Zagreb, 1996., 30, 31; D. Dukovski, „Pula XX. stoljeća: uzroci promjene identiteta“, *Pula 3000 Pola: Prilozi za povijesnu sintezu,* Pula, 2005., 58. – 75., 59.
[8] Mate Balota, *Puna je Pula,* Pula, 2005., 46.
[9] Mirko Korenčić, *Naselja i stanovništvo SR Hrvatske1857-1971*, JAZU, Zagreb, 1979., 566; M. Balota, n. dj., 47.
[10] I. Duda, „'Mi smo ovdje tek toliko.”, 160; M. Balota, n. dj., 90.
[11] D. Dukovski, *Svi svjetovi*, 10.
[12] A. Krizmanić, n. dj., 142.
[13] M. Bertoša, n. dj., 136.

pridružili su se sunarodnjaci iz Veneta i Lombardije, odnosno stanovnici ruralnog dijela Istre. Uzimajući u obzir sve narode Monarhije, spoj slavenskih, romanskih i germanskih različitosti, kao i različitosti starosjedilaca i došljaka, postali su dijelom svakodnevice.[14] Gospodarstvo Pule bilo je povezano u potpunosti s usponima, padovima i stagnacijama carsko-kraljevske mornarice, prilagođavajući se njezinim oscilacijama. Pri tomu je kao dugoročna otegotna okolnost postojao veliki raskorak između brzog prirasta pulskog stanovništva i stvaranja urbanih uvjeta za svakodnevni život.[15] Sve veću važnost s vojnom dobiva i trgovačka luka kao morska poveznica sa srednjom Europom, a car Franjo Josip svakih nekoliko godina posjećivao je grad.[16]

Šezdesetih godina pretprošlog stoljeća pulsku su općinu činila sela Pomer, Premantura, Štinjan, Galižana, Valtura, Kavran, Loborika, Muntić, Fažana i Peroj. Sam grad Pula, uz sela Jadreški, Škatari i Šikići, bio je podijeljen na šest gradskih četvrti (Grad, Arena, Sveti Martin, Portarata, Zaro i Sveti Polikarp), četiri predgrađa (Kolodvor, Šijana, Sveti Mihovil i Veruda) te pet prigradskih naselja i kontrada (Komunal, Valmade, Valdebek, Vintijan i Vinkuran).[17] Kasnije su spomenutim prigradskim područjima pridodana nova: Monteghiro, Sveti Juraj, Monvidal, Kaštanjer, Pragrande, Monte Rizzi, Monte Cappeletto, Monte Paradiso, Valkane, Barake i Stoja (Signole).[18] Uređenost i postupnost građenja Nove Pule nije bila niti slična civilnom dijelu grada gdje su se prije uređivale prometnice, a zatim gradile kuće, gdje su mediteransku improvizaciju zamjenjivale organizirana austrijska strogost i uređenost.[19]

Objavom rata Austro-Ugarskoj Monarhiji u svibnju 1915. i u očekivanju mogućeg talijanskog napada započela je evakuacija oko 50.000, po nekim podacima i 60.000 civila iz pulskog kotara, odnosno 30.000 iz samoga grada pri čemu je nakon toga ostalo tek 15.000 stanovnika. Pomorska utvrda Pula svojim je položajem i strateškom važnošću odlučila o sudbini svojih stanovnika što je do kraja rata dovelo do velikog humanitarnog stradanja. Promjenom gospodarskih i političkih prilika nakon egzodusa, u gradu se ograničavaju slobode i uvode posebni identifikacijski dokumenti preostalom stanovništvu, kao i radna obaveza te racionalizacija namirnica.[20] Prostorni razvitak grada bio je ovisan o smještaju vojnih objekata te različitih

[14] I. Duda, „Elementi kozmopolitizma u Puli između 1850. i 1918. godine“, *Radovi – Zavod za hrvatsku povijest*, 32–33,1999.-2000., 105. – 116., 107.
[15] B. Benussi, n. dj., 572; M. Bertoša, n. dj., 103., 106.
[16] Branko Perović, „Luka Pula austrougarskog doba; Odsjaj grada u zaljevu 1850.-1918)”, u: *Zbornik radova: Iz povijesti Pulske luke*, Pula, 2006, 70. – 190., 113.,114; I. Duda, „Elementi kozmopolitizma...”, 106.
[17] B. Benussi, n. dj., 553.
[18] A. Krizmanić, n. dj.,177.
[19] Isto., 155.
[20] Davor Mandić, „Život u žici – pulska svakodnevica u doba Velikog rata“, u: *U sjeni Velikog rata: Odraz ratnih zbivanja na život istarskog civilnog stanovništva,* Istarsko povijesno društvo, Povijesni i pomorski muzej Istre, Pula,

građevina obrambenog sustava. Fortifikacijski sustav od samog početka činile su utvrde koje se krajem pretprošlog stoljeća ujedinjuju u sustav brojnih utvrda i topničkih bitnica. U Prvom svjetskom ratu sustav je modificiran s tri linearne bojišnice prema kopnu s miniranim područjem na moru. Time je grad s okolicom pretvoren u teritorijalnu tvrđavu od Limskog kanala preko Raškog zaljeva do rta Kamenjak na jugu. Postupnom gradnjom od početka 19. stoljeća pa do kraja Prvog svjetskog rata obrambeni sustav činilo je dvadeset šest utvrda, osam topničkih bitnica, šezdeset baterija te brojni tuneli i rovovi.[21]

Proglašenjem Države Slovenaca, Hrvata i Srba 29. listopada 1918. Narodno vijeće donijelo je odluku o pripajanju Istre nakon čega su u Istri osnivani odbori Narodnog vijeća radi preuzimanja vlasti. Političku upravu u gradu preuzeo je Mjesni odbor 30. listopada u suglasnosti s odborom pulskih Talijana. Već 5. studenog u Pulu je ušla talijanska vojska uz potporu savezničkih sila. Potapanjem vojnog broda „Viribus Unitis" i preuzimanjem cjelokupne bivše austro-ugarske flote, prestala je šestodnevna vlast Narodnog vijeća SHS u gradu.[22] Dolaskom talijanskih vlasti Istra je bila podijeljena na kotareve čija su sjedišta osim u Puli bila u Poreču, Pazinu, Kopru, Voloskom, Opatiji i Malom Lošinju. Najvišu vlast vršili su civilni komesari, a u općinama načelnici. Provođenjem aneksije u prosincu 1920. Istra postaje pokrajina Kraljevine Italije, a dolaskom fašista na vlast prefektura. Pula tada postaje sjedištem pokrajine, odnosno kasnije prefekture.[23] Zakonskom odredbom 17. listopada 1922. te ukinućem generalnih civilnih komesarijata na njihovo su mjesto postavljeni prefekti dok su civilne komesare političkih kotara zamijenili potprefekti okruga.[24] U sastavu talijanske države gospodarstvo Istre našlo se u ekonomsko-geopolitičkom položaju kao izolirano područje nerazvijene mediteranske države, odnosno bila je to najistočnija talijanska pokrajina, „slijepo crijevo" talijanskog gospodarstva i trgovine. [25] Međutim, srednje i sitno građanstvo iskoristilo je poratno razdoblje općeg privrednog i društvenog nereda radi uspona na društvenoj ljestvici. Primjer toga inicijativa je i realizacija pretvorbe pulskog Arsenala u konzorcij

---

2019., 109.-144., 113.-115; Nevio Šetić, „Prvi svjetski rat: civilno stanovništvo i društvo na području Istre", u: *U sjeni Velikog rata: Odraz ratnih zbivanja na život istarskog civilnog stanovništva,* Istarsko povijesno društvo, Povijesni i pomorski muzej Istre, Pula, 2019., 15. – 31., 15.

[21] Erwin A. Grestenberger, *Festung Pola*, Wien-Graz, 2003., 31. 32; Marko Trogrlić, Željko Stepanić, „Pula kao austro-ugarska ratna luka", u: *Školski vjesnik*, 56 (2007), 17.-30., 24.

[22] Dragovan Šepić, „Istra uoči konferencije mira (Talijanska okupacija Istre1918. i istarski Hrvati)", *Zbornik historijskog instituta Jugoslavenske akademije*, br. 4, Zagreb, 1961., 349. – 382., 379.

[23] D. Dukovski, „Pula XX. stoljeća", 65.

[24] Milivoj Korlević, „Uprava i sudstvo u Istri od 1918. do 1945.", *Vjesnik Državnog arhiva u Rijeci*, Državni arhiv u Rijeci, Rijeka, 1954., 19. – 100., 28.

[25] Herman Buršić, „Ljuska na valovima svjetskih događaja", u: *Pula: tri tisućljeća mita i stvarnosti: tri tisuće godina povijesti Pule*, C. A. S. H., Pula, 2005., 223. – 288., 248.

nekolicine privatnih vlasnika, odnosno lokalnih moćnika koji su nakon rata stekli gospodarsku i političku moć.[26]

Odmah nakon okupacije talijanske vlasti počinju s borbom protiv svega što ih je moglo ugroziti radi čega su započela otpuštanja netalijanskih radnika iz Arsenala. Sve je to bio početak zaustavljanja procesa modernizacije i urbanizacije te pojave društvenog i ekonomskog propadanja grada. Koncem 1923. Pula je brojala svega 23.000 stanovnika koji su jedva preživljavali. [27] U ožujku 1920. pulski prefekt obavijestio je Ministarstvo unutarnjih poslova u Rimu o iseljavanju hrvatskih seljaka što je rezultiralo naseljavanjem Talijana iz drugih pokrajina. Prema popisu iz 1931., njihov broj iznosio je 23.646 od kojih je 16,4% bilo naseljeno u Puli. [28] Unatoč tom političkom potezu, 21. travnja 1930. prefekt je u svom izvješću državnom političkom fašističkom podsekretaru predstavio gospodarsku sliku propadajućeg grada i žitelja „koji bolesni žive na rubu propasti".[29] Polovicom tridesetih godina situacija u gradu bila je još gora što je vidljivo iz riječi prefekta Cimoronija koji je kritizirao državne vlasti za gospodarsku propast grada. Osvrćući se na zatvoreni Arsenal koji je nekada zapošljavao 11.000 ljudi, kao najtužniju činjenicu istaknuo je svjesnost građana o kojima nitko nije brinuo, kao i o sudbini grada gdje je osim gospodarskog vladalo i duhovno propadanje. [30] U političkom životu grada nakon rata osjećala su se snažna previranja i višestruka podvojenost te sukobi lijevo i desno orijentiranih građana. Veliki poticaj fašističkim skvadrama i njihovom teroru dao je i posjet Mussolinija Puli 21. rujna 1920. godine. Na izborima u svibnju 1921. dolazi na vlast Istarski nacionalni blok, odnosno fašistički pokret unutar njega. Infiltrirajući se u sve organe civilne i vojne vlasti, ostao je na tom položaju do ulaska Italije u rat u lipnju 1940., odnosno njegova političkog propadanja.[31]

Kapitulacijom Italije pod patronatom Trećeg Reicha osnovana je Talijanska Socijalna Republika, a 1. listopada 1943. ustanovljena je Operativna zona Jadransko primorje koju su činile furlanska, goriška, tršćanska, istarska, riječka i ljubljanska pokrajina sa sjedištima u Udinama, Gorici, Trstu, Puli, Rijeci i Ljubljani.[32] Nakon talijanske kapitulacije državni aparat i vojne snage u Puli dolaze u tešku i nesređenu situaciju, a dan nakon gotovo sve postrojbe pokušale su napustiti

[26] D. Dukovski, *Svi svjetovi*, 25.
[27] Isti, *Povijest Pule: deterministički kaos i jahači apokalipse, Društvo hrvatskih književnika*, Pula, 2011., 158.
[28] H. Buršić, n. dj., 251.
[29] D. Dukovski, *Svi svjetovi*, 69.
[30] Ive Mihovilović, „Jadikovka prefekta Cimoronija", *Istra*, Istarska naklada, 1975., 47. – 52., 51.
[31] D. Dukovski, *Povijest Pule.,* 180., 184., 190.
[32] Stefano di Giusto, *Operationszone Adriatisches Künsteland: Udine, Gorizia, Trieste, Pola, Fiume e Lubiana durante l'occupazione tedeca 1943-1945,* Udine, Istituto Friuliano per la Storia del Movimento di Libarazione, 2005., 60. – 65.

Pulu radi izbjegavanja njemačke okupacije koja je uslijedila 12. rujna 1943. godine. [33] Zbog značajnijih pomorskih snaga i lučkih postrojenja grad je od 9. siječnja 1944. do 6. svibnja 1945. bio izložen dvadeset trima manjim i većim zračnim napadima. Tijekom bombardiranja bio je pogođen gotovo cijeli uži centar grada kao i Arsenal. Prema postojećim podacima poginule su 243 osobe, premda je stvarni broj bio veći od 270. Od 3225 stambenih objekata, 235 je potpuno srušeno, a 2170 doživjelo je manja ili veća oštećenja dok je više od 70 % brodogradilišta potpuno uništeno.[34]

Pulu, u kojoj se nalazilo oko dvije tisuće njemačkih i talijanskih vojnika, 2. svibnja 1945. opkolile su postrojbe Jugoslavenske armije i nakon oslobađanja ostale u gradu do 12. lipnja 1945.[35] Na temelju sporazuma u Devinu pokraj Trsta Istra je podijeljena Morganovom crtom na Zonu A s Trstom i Pulom pod anglo-američkom vojnom upravom, koju su činile zajedničke britanske i američke postrojbe, i Zonu B pod jugoslavenskom vojnom upravom sa sjedištem u Opatiji.[36] Dolaskom nove uprave došlo je do ubrzanog procesa obnove uz izdvojena financijska sredstva te sudjelovanje pulskih građevinskih poduzeća izabranih putem javnih natječaja. Sve radove financirala je i odobravala anglo-američka vojna uprava posredstvom službe za javne radove.[37] Unatoč tim potezima industrija grada zbog ratnih posljedica bila je u kolapsu što je krajem rujna 1945. rezultiralo štrajkom radnika među kojima je bilo i 4000 nezaposlenih. Posebno kritično ekonomsko stanje bilo je u zimi s 1946. na 1947., uglavnom zbog zatvorenih graničnih prijelaza između dviju zona. To je dovelo do porasta crne burze, a hrana se dijelila na „točkice“ ili bonove. Uz tvornicu cementa, neoštećenu nakon bombardiranja, djelomično su radile i tvornice katrana, konopa, leda, kisika i lokota.[38] Zbog budućeg državno-pravnog statusa Istre i Pule stanovništvo grada bilo je podvojeno između komunističko-hrvatsko-jugoslavenske i građansko-talijanske opcije. Posljedica dolaska Pule pod jugoslavensku vlast bio je egzodus većine gradskog talijanskog stanovništva. Tako je od 1946. do 1952. u gradu ostalo sveukupno 3600 domicilnog stanovništva pri čemu je već u ožujku 1947. prije predaje grada jugoslavenskim vlastima, grad napustilo 28.000 pulskih Talijana.[39]

[33] Raul Marsetič, „Saveznička bombardiranja Pule“, u: *Pula: tri tisućljeća mita i stvarnosti: tri tisuće godina povijesti Pule*, C. A. S. H., Pula, 2005., 289. – 306., 290.
[34] Isto, 293., 305.
[35] D. Dukovski, *Povijest Pule...,* 201.
[36] H. Buršić, n. dj., 276.
[37] R. Marsetič, n. dj., 304.
[38] Isti, „Pulska luka u vrijeme Italije“, u: *Zbornik radova: Iz povijesti Pulske luke*, Pula, 2006., 213. – 244., 215; H. Buršić, n. dj., 281., 282.
[39] D. Dukovski, *Povijest Pule.,* 232.

Iako je trgovina bila najprofitabilnija gospodarska grana, početkom pedesetih godina zabilježen je lagani razvitak industrije i rast proizvodnje.[40] Otvaranjem Jugoslavije prema svijetu sredinom pedesetih i početkom šezdesetih godina Istra postaje jednom od najrazvijenijih i najekonomičnijih turističkih destinacija, a Pula interesantan primjer uspješne sprege turističkog razvitka i snažne industrije. Općinski Narodni odbor prihvatio je 21. lipnja 1961. „Društveni plan privrednog razvitka Općine Pula" od 1961. do 1965. kojim je bilo određeno napredovanje Pule, odnosno daljnji porast proizvodnje, narodnog dohotka i povećanje životnog standarda.[41] Pula je od šezdesetih do osamdesetih godina pokazala da turizam i industrija do određene granice mogu funkcionirati zajedno što je omogućilo razvoj masovnog turizma.[42] S druge strane, Brodogradilište Uljanik bilo je najjači gospodarski subjekt u Istri, koji je posredno i neposredno hranio tisuće pulskih i istarskih obitelji. Osim brodograđevne industrije, Građevinsko poduzeće Istra (od 1981. djeluje pod nazivom Istragradnja) s projektantskom organizacijom Urbis 72 i kooperantima iz Tehnomonta, Bojoplasta i DIP-a 5. maj, bilo je nositelj stambene, turističke i poslovne izgradnje. Uz tvornice cementa, stakla, plinobetona, gospodarsku sliku grada upotpunjavali su Tehnomont, Siporeks, pogon tvornice obuće Astra te Trikotaža Arena.[43]

Poslijeratni popisi stanovništva pokazuju da je broj stanovnika kontinuirano rastao. Godine 1948. ta brojka iznosila je 46.407, a pet godina kasnije 51.652 stanovnika. U popisima 1961., 1971., 1981. te 1991. broj stanovnika kroz desetljeća povećavao se prosječno za sedam tisuća. Tako je prvim popisom zabilježeno 62.145, a drugim 69.913 dok je 1981. ta brojka dosegnula 77.278, a deset godina kasnije 84.606 stanovnika na području Općine Pula. [44] Ako se usporede podaci posljednja tri navedena popisa s brojem stanovnika u samome gradu, vidljiv je približno isti uspon. U godini 1971. u gradu je obitavalo 47.498, deset godina kasnije 56.153., a 1991. brojka se popela na 62.378 stanovnika.[45]

Sve do kraja osamdesetih razvitak je bio usmjeren na industriju, pomorsko gospodarstvo, trgovinu, ugostiteljstvo i turizam. Pokušaj uklapanja u nove društveno-gospodarske i političke prilike te prolaženje kroz procese tranzicije, stanovništvo nije dobro prihvatilo. Gledajući društveno-politički razvoj nakon Drugog svjetskog rata, odlaskom anglo-američke vojne uprave

[40] Isti, „Grad u potrazi za identitetom", u: *Pula: tri tisućljeća mita i stvarnosti: tri tisuće godina povijesti Pule*, C. A. S. H., Pula, 2005., 307. – 339., 307., 310.
[41] I. Duda, „Sve je najsuvremenije. Svakodnevica i potrošačka kultura u Puli ranih 1960-ih", *Pula 3000 Pola; Prilozi za povijesnu sintezu,* Pula, 2005., 43. - 53., 46.
[42] D. Dukovski, „Grad u potrazi za identitetom", 335.
[43] Isto, 334.
[44] *Statistički godišnjak Istre, Primorja i Gorskog kotara 1991*, Republika Hrvatska, Međuopćinski Zavod za statistiku - Rijeka, Rijeka, 1991., 127.
[45] *Statistički ljetopis Grada Pule 1995,* Republika Hrvatska - Županija Istarska - Grad Pula, Pula, 1997., 30.

ustanovljen je Kotar Pula koji je obuhvaćao osam općina (Juršići, Divšići, Medulin, Loborika, Krnica, Barban, Peroj i Svetvinčenat) te tri grada (Pula, Vodnjan i Rovinj). Novo preustrojstvo općina i kotara 1955. spojilo je pet dotadašnjih kotara hrvatskog dijela Istre u jedinstveni kotar sa sjedištem u Puli podijeljen na četrnaest općina. Nakon nove podjele od 1962. do 1992. Pula je bila ustrojena kao zasebna općina.[46]

[46] D. Dukovski, „Grad u potrazi za identitetom“, 328.

## 2. URBANA POVIJEST I JAVNI PRIJEVOZ – DOSADAŠNJA ISTRAŽIVANJA

Povijest javnog prijevoza neophodno je promatrati iz perspektiva urbane povijesti te urbane geografije budući da su gradska naselja najznačajnija čvorišta prometa s obzirom na njegovu koncentraciju. Pojava javnog gradskog prometa kako u svijetu tako i u Hrvatskoj još krajem 19. stoljeća usvojila je model uvođenja i organiziranja javnog gradskog prijevoza putem dioničarskih društava, zasnovan uglavnom na dugogodišnjim koncesijama. Raspravljajući o tendencijama i problemima prometa u velikim gradovima kao prvi problem postavlja se stupanj mehaničkog prijevoza kao životne potrebe nakon širenja gradova i njihova pješačkog kretanja kao dotad jedine opcije. Drugi problem velikih gužvi kao posljedice omasovljenja automobila, odnosno prostornih, ekonomskih i psiholoških konflikata rezultat je smanjene atraktivnosti, sporosti, nedostatka prihoda i frekvencije javnog gradskog prijevoza u posljednjih nekoliko desetljeća.[47] Usporedba razvoja javnog prijevoza u Puli s drugim gradovima u svijetu nije u potpunosti moguća. Iako je javni prijevoz početkom stoljeća u Puli kao glavnoj luci Austro-Ugarske Monarhije bio djelomično podređen mornarici, moguće je pronaći dodirne točke. Dodatni problem je taj što se većina radova odnosi gotovo isključivo na povijest tramvaja, zanemarujući druge vidove prijevoza.

Govoreći o historiografskim dostignućima povijesti gradskog prometa, Gijs Mom, povjesničar kojemu je uža specijalnost proučavanje razvoja tehnologija imobilnosti kroz povijest, smatra urbanu povijest poddisciplinom ekonomske i društvene povijesti s tendencijom fokusiranja istraživačkih tema na period pojačane industrijalizacije i urbanizacije. [48] Proučavanje povijesti prometa u gradovima u kontekstu urbane povijesti može se pratiti od razdoblja nakon Drugog svjetskog rata kada je Edith Ennen uvela tipološku usporedbu određenih europskih gradova pri čemu je takav pristup u proučavanju gradova, kako navodi Irena Benyovsky Latin, uključivao i urbane sustave kao što su i tematske studije o prometu, demografiji i ekonomskom značenju.[49] Radi definiranja zajedničkih odrednica za jednostavniji pristup komparativnoj metodi urbane povijesti u vremenu i prostoru, generalizaciji procesa te prevladavanju interesa individualnog rada i deskriptivne povijesti gradova, na što upozorava Gijs Mom, na Međunarodnom kongresu povijesnih znanosti (*International Congress for Historical Sciences*) osnovana je Komisija za povijest gradova (*International Commission for the History of Towns*) 1955. godine. Jedanaest godina kasnije

[47] Juraj Padjen, „Regulacija i privatizacija javnog gradskog prijevoza“, *Ekonomski pregled*, Zagreb, 1995., br. 8, 383. – 393.
[48] Gijs Mom, „What kind of transport history did we get?“, *The Journal of Transport History*, 24/2, 2003.,121. – 138.
[49] Irena Benyovsky Latin, „Interdisciplinarnost u *urbanoj povijesti*; povijest i perspektive“, *Historiografija/povijest u suvremenom društvu*, Hrvatski institut za povijest, Zagreb, 2014, 23. – 34., 30.

osnovano je udruženje *Urban history group* koje je počelo s izdavanjem časopisa *Urban history newsletter* čiji je nasljednik *Urban history journal*. [50] Premda su se određena historiografska ostvarenja vezana uz povijest gradskog prijevoza našla u časopisima za urbanu povijest, usporedo s njima najveći doprinos, uglavnom u tematskim brojevima dao je *Journal of Transport History* čiji se veći broj radova odnosi na istraživanje prometa u gradovima koje je svoj prvi istraživački uspon doživjelo šezdesetih i sedamdesetih godina prošlog stoljeća.[51] O povijesti prometa pisane su brojne studije pri čemu ćemo se ovdje osvrnuti na neke od relevantnijih. Najcjelovitiji prikaz geografije urbanog prometa u SAD-u publikacija je skupine autora, *The Geography of Urban Transportation* u kojoj su za samu povijest prometa značajna poglavlja Petera O. Mullera, stručnjaka za urbanu geografiju, specijaliziranog za proučavanje razvoja prigradskih naselja u SAD-u. U spomenutom poglavlju raspravlja o prometu i urbanoj konfiguraciji, fazama u prostornom razvoju američkih gradova s kritičkim osvrtom na povijesni pregled urbanog prijevoza u SAD-u. Prema njegovom mišljenju mobilnost ljudi, robe i informacija unutar gradskog područja neophodno je za svakodnevno funkcioniranje gradova. U svom tekstu prati vezu gradskog prijevoza kao sustava te širenja i organizacije gradskog područja. Kroz četiri faze razvoja širenja gradova donosi usporedbe i razvoj prometne tehnologije kao pokretača novih faza razvoja.[52]

Pišući o evolucijskom razvoju prometne povijesti Margaret Walsh, profesorica američke ekonomske i društvene povijesti, uspoređuje nekadašnje „pripovijesti" prijevoza s naglaskom na faktografiju, odnosno mikrohistorijsko proučavanje u odnosu na nove urbane povjesničare. Oni pod utjecajem metodologija različitih društvenih znanosti objašnjavaju morfologiju urbanog razvoja, odnosno uzročno-posljedične veze povezivanja poslovnih četvrti s predgrađima s pojavom efikasnijeg javnog prijevoza. S druge pak strane naglašava potrebu proučavanja kulturne dimenzije unutar svakodnevice, kao i interakciju javne politike i korisnika tj. konzumenta gradskog prijevoza.[53] U Puli se taj proces počeo razvijati tek uvođenjem autobusnog prijevoza polovicom tridesetih godina prošlog stoljeća. Tada je neefikasnu tramvajsku mrežu zamijenila nova mreža autobusnih linija koja je gradske četvrti i predgrađa povezivala s centrom. Taj proces kroz kontinuiranu evoluciju traje do danas. Kroz povezanost tema povijesti prometa i okoliša koje se kontinuirano prožimaju od kraja 19. stoljeća i zagađenosti ulica uzrokovanih masovnim korištenjem konjske vuče u javnom prijevozu omnibusa i tramvaja te kasnije zagađenosti i buke motornih vozila, Thomas Zeller, povjesničar okoliša i razvoja tehnologija, ističe neophodnost promatranja povijesti

[50] Isto., 27.
[51] Gijs Mom, n. dj., 136. – 138.
[52] *The Geography of Urban Transportation* (ur. Susan Hanson), The Guilford Press, New York-London, 1995.
[53] Margaret Walsh, „Gendering transport history; Retrospect and prospect", *The Journal of Transport History*, 23/1, 2002., 1. – 8.

okoliša u kontekstu mobilnosti i evolucijskih promjena nastalih u vremenu i prostoru.[54] Iznoseći probleme gusto izgrađenih i naseljenih područja, poput epidemija bolesti, zagađenosti i požara, kao posljedica fluktuacija stanovništva uslijed industrijalizacije, Christopher Wells osvrće se na rezultate rješavanja urbane krize okoliša gradnjom prigradskih četvrti. Pritom je rasterećenje središta omogućavalo gradnju sanitarnih sustava, infrastrukture neophodne za zdraviji okoliš te na koncu provođenje već postojećih zakonskih regulativa. Inače, u svojim se istraživanjima specijalizirao na utjecaj razvoja tehnologije na američko društvo. Osnova za nesmetano funkcioniranje središta grada bila je prometna, uglavnom tramvajska povezanost s predgrađima koja je neizravno, ali aktivno promovirala disperziju stanovnika od gradske jezgre što je autor pokazao na primjerima Pittsburgha, New Yorka i Bostona.[55] Širenje grada kao i gravitiranje okolnih sela gradskom središtu Pule zbilo se tek u drugoj polovici prošlog stoljeća. Ključna uloga u tome bio je razvoj brodogradnje i turizma.

Bazirajući svoja istraživanja na primjeru Bostona Asha Weinstein sagledala je njegovu prometnu prenapučenost u devedesetim godinama pretprošlog i dvadesetim godinama prošlog stoljeća. Pozivajući se na ranije istraživače, Marka Fostera, Claya McShanea, Clifforda Ellisa i Paula Baretta, ističe dotadašnju veću tendenciju prema političkim i ekonomskim temama, nego svakodnevici i problemima gužvi, širenju naselja te promjenama tempa i ritma života.[56] Slična pojava zbivala se u isto vrijeme u Puli, ali zbog statusa Pule kao glavne ratne luke tendencije širenja nisu bile moguće. Sličnim pitanjima razvoja predgrađa te razlika tih *novijih* urbanih cjelina u odnosu na *stariju* jezgru Bostona, kao gravitacijskog središta, bavio se i urbani povjesničar Sam Bass Warner, temeljeći svoja istraživanja na posljednja tri desetljeća devetnaestog stoljeća. Ističući populacijski rast i teritorijalno širenje grada, nagli razvitak u industrijsko i trgovačko središte, uz pozitivne i negativne posljedice, tramvajski promet bio je spona u bržoj fluktuaciji između centra i predgrađa. U svojoj knjizi naglasio je kako je napuštanje gradskih središta dovelo do neplanski građenih predgrađa. To je pak dovelo i do podjele društvenih klasa grada i predgrađa te ovisnosti o povezanosti javnim prijevozom centra sa središtem. Srednja klasa se sve više udaljavala od grada, težeći idealima seoskih imanja radi dva razloga: sve veće migracije te industrijalizacije. Iako je uvođenju tramvajskog prijevoza prethodila faza omnibusa i kočija, tramvaj je postao nužna potreba srednje klase tijekom dnevnih migracija. U posljednjoj trećini 19. stoljeća Boston je iz grada u

[54] Thomas Zeller, „Histories of transport, mobility and environment“, *The Journal of Transport History*, 35/2, 2014., 3. – 5.

[55] Christopher Wells, „Rebuilding the city, leaving it behind Transportation and the environmental crisis in turn-of-the-century American cities“ *The Journal of Transport History*, 35/2, 2014., 183. – 199.

[56] Asha Weinstein, „Congestion as a cultural construct; The ‘congestion evil’ in Boston in the 1890s and 1920s“, *The Journal of Transport History*, 27/2, 2006., 97. – 115.

kojem je prevladavao pješački promet, postupno prerastao u metropolu s okolnim „tramvajskim predgrađima“.[57] Istražujući bolji život američkih predgrađa u odnosu na gradska središta Keneth Jackson, integracijom elemenata ekonomske i socijalne povijesti, spojene s rezultatima analize gradske arhitekture, naglašava javni gradski prijevoz kao osnovni uvjet razvoja i funkcioniranja grada i predgrađa. Obrađivanjem razdoblja rasta američkih predgrađa od polovice 19. stoljeća pa do danas, svoja istraživanja uspoređuje s primjerima europskih zemalja i Japana sagledavajući sličnosti i razlike. U svojoj opsežnoj studiji Jackson piše o razvoju kuća i stanovnika predgrađa i vezu sa središtima gradova. Prilikom analize uzima u obzir brojne čimbenike koji uključuju dostupnost jeftinog zemljišta i gradnje, ali i jeftinog i brzog javnog prijevoza. Iako je javni prijevoz koji je osim tramvaja uključivao i druge oblike prometala pokretanih parom ili električnom strujom, središta grada uz njihovo širenje i pojačanu industrijalizaciju postajala su „mjesta očaja.[58]

Povjesničar i geograf Gordon Pirie ističe izmjene iscrpnih i trenutnih tehnoloških revolucija, uzrokovanih različitim tehnološkim i društvenim čimbenicima, različitog tempa i posljedica s kontinuiranim i gotovo neprimjetnim tehnološkim evolucijama. Time je dokazao da su revolucije u prometu postale postupno stvarima prošlosti.[59] Nagli urbanistički i populacijski rast u Puli na prijelazu stoljeća rezultirao je uvođenjem tramvaja. Revolucijski pothvat iz 1904. nije doveo do evolucije javnog tramvajskog prijevoza, već do stagnacije i postupnog propadanja. Osim u Velikoj Britaniji, u Nizozemskoj krajem sedamdesetih i početkom osamdesetih godina prošlog stoljeća javile su se diskusije o definiciji urbane povijesti kao sastavnog dijela ekonomske i društvene povijesti što su propagirali F. A. Messing, P. R. D. Stokvis te Pim Kooij koji grad, kako navodi Benyovsky, vide kao multifunkcionalno središnje mjesto okolne regije.[60]

Tramvajski promet kao poveznica središta i predgrađa, osnova brže fluktuacije stanovništva i životnog tempa, česta je tema u sferi interesa povjesničara prometa, no najčešće ograničena na određeno urbano središte i vremensko razdoblje. Za razliku od pješačenja vožnja tramvajem omogućavala je pojedincu da u jednakom vremenskom intervalu prevali nekoliko puta veću udaljenost. Posljedica toga bilo je širenje gradova putem gradskih četvrti kao mjesta obitavanja te istovremeno rasterećivanja središta kao mjesta obavljanja različitih poslova. Već devedesetih godina devetnaestog stoljeća gradske su vlasti SAD-a davale neograničene koncesije privatnim tvrtkama za izgradnju komunalne infrastrukture posebice tramvajskih linija kao poveznice centra i krajnjih

[57] Sam Bass Warner, *Streetcar Suburbs; The Process of Growth in Boston, 1870 – 1900*, Harvard University Press, London, 1978.
[58] Keneth Jackson, *The Suburbanization of the United States*, Oxford University Press, 1985.
[59] Gordon Pirie, „Revolutionary linits in transport“, *Journal of Transport History*, 34/1, 2013., 3. – 4.
[60] I. Benyovsky, 28.

točaka grada. Pritom nisu vodile računa o dobrobiti stanovništva dok je taj proces zbog strožih zakona po pitanju sigurnosti i estetike u europskim državama bio puno sporiji.[61] Premda se više bazira na kronološkom pregledu, R. J. Buckley u svojoj knjizi o povijesti tramvaja u svijetu od samih početaka do sedamdesetih godina prošlog stoljeća, donosi nam detaljan pregled. Započinje s pojavom prvih konjskih, a potom parnih tramvaja, razvojem električnih tramvaja s početkom prošlog stoljeća s osvrtom na razvoj američkih interurbanih i europskih ruralnih linija, odnosno promjene uzrokovane Drugim svjetskim ratom kao i rapidnim razvojem nakon njega. U svojoj knjizi raspravlja o učincima tramvaja na gradove te evoluciju tehnološkog razvitka. Osim tehnološkog napretka osvrnuo se i na društvene probleme kroz odnose putnika i tramvajskog osoblja.[62] Istraživanje Alberta Martíneza Lópeza komparativnom metodom rasvijetlilo je problem povezanosti belgijskog kapitala i tramvajskih poduzeća naspram komunalnih vlasti u gradovima u drugim zemljama svijeta s osvrtom na Rusiju, Italiju, Španjolsku, Egipat i Argentinu u razdoblju od 1892. do 1935. godine. Završetak relativno uspješne belgijske epizode Martínez vidi u trima uzrocima: uglavnom već izgrađenoj tramvajskoj mreži, postupnoj konkurenciji autobusa i podzemne željeznice te prelaska tramvajskih sustava u ruke gradova, odnosno procesa municipalizacije.[63] Proces municipalizacije u Puli započeo je u vremenu propadanja tramvajskog prijevoza zbog neodržavanja i nerentabilnosti linija. Potpuna zamjena tramvajskog autobusnim prijevozom bila je jedino moguće rješenje. Naime, ekonomski uvjeti u Puli nisu omogućavali potpunu obnovu, već davanje autobusnih linija privatnom koncesionaru.

U knjizi „Techology and the Rise of the Networked City in Europe and America“ jedanaest autora dalo je svoj doprinos o vitalnoj ulozi tehnologije i razvoju urbanog okoliša. Knjiga obrađuje razdoblje između 1850. i 1930., a podijeljena je u četiri poglavlja koja se bave prijevozom, vodoopskrbom, otpadom te plinofikacijom i elektrifikacijom. Kao jedan od autora, John McKay, komparativnom je metodom obradio neke elemente razvoja i funkcioniranja javnog gradskog prijevoza u europskim i američkim gradovima. Povjesničar John McKay u svojim se pak istraživanjima osvrnuo i na uspon tramvajskog prometa posljednjih desetljeća 19. i prvog desetljeća 20. stoljeća kroz usporedbu gradova europskih zemalja i SAD-a. Pritom je najviše važnosti pridao ulozi odnosa općinskih vlasti prema vlasničkim tvrtkama, a s druge strane svakodnevnim navikama radničke klase kao korisnika javnog prijevoza.[64] I u njegovom poglavlju knjige naglašena je razlika

[61] Vukman Vučić, *Javni gradski prevoz: sistemi i tehnika*, Beograd, 1987., 20. – 21.
[62] R. J. Buckley, *A History of Tramways; From Horse to Rapid Transit*, Vancouver, 1975.
[63] Alberte Martínez López , „Belgian investment in tramways and light railways; An international approach, 1892 – 1935“, *Journal of Transport History*, 24/1, 2003., 59. – 77.
[64] John P. McKay, „Comparative perspectives on transit in Europe and the United States“, u: Joel A. Tarr and Gabriel Dupuy, *Technology and the Rise of the Networked City in Europe and America,* Philadelphia PA, 1988., 1. – 11.

između evolucijskih procesa uvođenja tramvaja u Europi te revolucijskih u SAD-u. Međutim, korisnike javnog prijevoza prikazao je gotovo identično. S obzirom na usavršenu proizvodnju parnih tramvaja sedamdesetih godina 19. stoljeća, iz perspektive građanstva, što zbog skepticizma prema inovacijama, a što zbog odanosti tradiciji, u urbanim je cjelinama za razliku od ruralnih konjski tramvaj i dalje bio prihvatljivija opcija.[65]

Krajem osamdesetih godina 19. stoljeća u Puli je parni tramvaj bio jedna od tri opcije, nakon čega je izbor bio sužen između konjskog i električnog tramvaja. U svom radu o tramvajima u ruralnom području Francuske Loir et Cher, kao preliminarnoj radnji za detaljno istraživanje učinaka ruralnih tramvaja na život stanovništva te uzroke njegova uspona i pada Richard H. Turner prikazao je društvene, političke i kulturne utjecaje toga kraja na funkcioniranje parnog tramvaja od 1880. do 1934. godine.[66] Njegov prethodnik Eugen Weber, autor djela o francuskoj kulturi i politici 19. i 20. stoljeća, ruralni je tramvaj vidio pak kao glavnu snagu modernizacije ruralne Francuske između 1880. i 1910. te njegovo povezivanje s Parizom, razvoj tržišta, povezivanje nepristupačnih mjesta te veću mobilnost seoskog stanovništva prema središtu. Nakon Francuske revolucije milijuni seljaka živjeli su desetljećima u svom nepromijenjenom svijetu, daleko od modernizacije. Upravo pod utjecajem te modernizacije postupno se raspadao tradicionalni način života, a lokalni putevi i pruge postali su glavni čimbenici koji su dotad udaljene regije dovodili u kontakt s tržištima i glavnim središtima modernog svijeta. [67] Obrađujući isto razdoblje kao i Weber, Craig R. Semsel komparativnom metodom sagledava sličnosti i razlike izgradnje tramvajskog prometa u Birminghamu i Clevelandu, britanske konzervativne i dugoročne politike s naglaskom na trajnosti te američke s primarnim pogledima na neposrednu, blisku budućnost, bez sagledavanja potencijalnih posljedica. Cijelu problematiku prati kroz pitanja estetike urbanog pejzaža, mehaničkih sustava i kvalitete.[68] Ovu problematiku analizirao je i John McKay, uvidjevši američku otvorenost, odnosno europski skepticizam prema uvođenju tramvajskog prometa. McKay navodi kako su ulogu u tome imali stroži europski propisi što se na koncu dugoročno pokazalo i kvalitetnijim. Ubrzan tempo elektrifikacije s uspješno konstruiranim mrežama demonstrirao je prednosti nove tehnologije, otklonivši time prvotne otpore lokalnih vlasti europskih gradova.[69]

---

[65] V. Vučić, n. dj., 14.

[66] Richard H. Turner, „Tramways for rural France; The rise and fall of the tramways of Loir-et-Cher, 1880 – 1934, *Journal of Transport History*, 20/2, 1999., 106. – 125.

[67] Eugen Weber, *Peasants into Frenchmen: the modernisation of rural France,* 1870 – 1914, Stanford University Press (1977).

[68] Craig R. Semsel, „More than an ocean apart; The street railways of Cleveland and Birmingham, 1880 – 1911“, *Journal of Transport History*, 22/1, 2001., 47. – 61.

[69] John P. McKay, *Tramways and Trolleys. The Rise of Urban Mass Transport in Europe*, Princeton University Press. 1976.

Ukoliko sagledamo brzinu projektiranja i izgradnje, pulski je slučaj bio puno bliži američkom modelu.

Proučavajući pola stoljeća tramvajskog prometa španjolskog grada Coruhe, Jesús Mirás-Araujo rasvjetljava vezu između urbanističkog izgleda, položaja te gospodarskih aktivnosti grada kao i utjecaj ključnih političkih kriznih momenata u vremenu od početka Prvog svjetskog rata pa do šezdesetih godina 20. stoljeća. Inače Araujo se u svojim istraživanjima bavio urbanom, industrijskom te lokalnom poviješću luka i pomorstva. U radu o tramvajskom prometu u Coruhi prikazao je primjer jednog grada, proces uspona i padova koji se može preslikati na ostale španjolske i mnoge europske gradove.[70] Nakon oba rata uslijedio je ekonomski oporavak. Usponi i padovi vezani uz posljedice Prvog i Drugog svjetskog rata svakako se mogu preslikati i na Pulu. Tramvaji u Njemačkoj poslužili su Barbari Schmucki kao novi oblici interijera u analizi odnosa spolova i komunikacije u takvim interijerima, različitost ponašanja između žena i muškaraca kao korisnika usluga s jedne te superiornosti muškaraca zaposlenika s druge strane. Time je pokazala postojanje širokog dijapazona tema proučavanja javnog gradskog prijevoza.[71] Slične pojave mogu se iščitati i u pulskim dnevnim listovima, odnosno o incidentima putnica i putnika koji su se javljali u samim tramvajima. Svojim istraživanjima, temeljenim uglavnom na političkoj dimenziji Ichiro Kakizaki prikazuje stoljeće i trideset godina staru povijest gradskog prijevoza u Bangkoku, uzroke i posljedice uspona i padova tramvajskog te postupnu dominaciju autobusnog prijevoza. Time dokazuje da su spomenute posljedice bile uzrokovane u manjoj mjeri tehnološkim promjenama, a u većoj utjecajima gradske i državne politike. Slične promjene zbile su se i u Puli polovicom tridesetih godina. Međutim, u ovom slučaju ne radi se o utjecaju, već o nemaru općinskih vlasti za opstanak tramvajskog prijevoza. U svojoj knjizi prikazuje razvoj prometa u Bangkoku od prvog konjskog tramvaja iz 1888. pa do gradske željeznice za masovni promet u 21. stoljeću. Učestale politizacije javnog prijevoza bile su uzrok uspona i padova tramvajskih, autobusnih ili linija gradske željeznice. Najveći problem, uspoređujući Bangkok s ostalim gradovima u Aziji, vidi u lošem planiranju javnog prijevoza i kontinuiranim gužvama kroz period koji obrađuje. [72] Obradivši tramvajsko razdoblje od 1903. do 1920. u Rio de Janeiru, Christopher G. Boone problemska pitanja svoga istraživanje temelji na sukobu kanadskih ulagača i općinskog vijeća Rio de Janeira, interesima koncesionara, pitanjima municipalizacije, temeljeći tako svoj rad pretežno na političkoj i

[70] Jesús Mirás-Araujo, „The Spanish tramway as a vehicle of urban Shaping; La Coruna, 1903 – 1962", *Journal of Transport History*, 26/2, 2005., 20. – 38.
[71] Barbara Schmucki, „On the trams; Women, men and urban public transport in Germany", *Journal of Transport History*, 23/1, 2002., 60. – 72.
[72] Ichiro Kakizaki, *The History of Urban Transport in Bangkok, 1886-2010*, University of Washinghton Press, 2015.

ekonomskoj sastavnici.[73] Pulska priča o minicipalizaciji tramvaja također se temelji na ekonomskoj sastavnici, odnosno pokušaju spašavanja javnog prijevoza nakon stečaja tramvajskog društva. U svojoj analizi razvoja predgrađa Shadysidea Robert J. Jucha, obradivši period od polovice 19. stoljeća pa do 1916. ističe višestruki porast stanovništva kao rezultat češće i brže komunikacije sa središtem Pittsburgha. Uvođenje konjskog i kasnije električnog tramvaja, kojemu je u završnom periodu pojava pojedinačnih privatnih automobila stanovnika predgrađa postala potencijalna konkurencija, dovelo je do brže cirkulacije stanovništva te površinskog širenja samog predgrađa novopridošlim stanovništvom.[74]

Početkom devetnaestog stoljeća većina stanovništva unutar gradova prevaljivala je udaljenosti pješice, što je uz kontinuirano povećavanje brojnosti žitelja onemogućavalo njegovo širenje. Joel Tarr iznoseći rezultate svojih istraživanja o Pittsburghu u polovici 19. stoljeća, bavi se problemima gradskih pješaka. Zaključak njegovih istraživanja bila je koncentracija stanovništva u samom središtu obitavanja i rada u razdoblju od 1850. do 1934. Svojim prilogom prikazao je to kao početak sve brže disperzije stanovništva u predgrađa uslijed progresivnog razvoja javnog gradskog prijevoza. U prvoj fazi od 1850. do 1917. Taar prati evoluciju omnibusa, kočija i električnih tramvaja dok je period od 1910. do 1934. rezervirao za analizu razvoja i utjecaja automobila i drugih motornih vozila na gradsku svakodnevicu Pittsburgha. U svom izlaganju dokazao je da je uvođenje i širenje prometne tehnologije kao i prometnih sustava utjecalo na razvoj stambenih i poslovnih četvrti te razvoj prometnica. Pri tome se dotaknuo i posljedica nastanka prigradskih naselja, dnevnih migracija te ovisnosti radnika o gradskom prijevozu. [75] Juan Santiago Correa, istražujući razvoj tramvaja u kolumbijskom gradu Medellínu prvih desetljeća prošlog stoljeća, napominje kao ključna pitanja u svojem istraživanju, odnos širenja grada i rasta populacije te brže pokretljivosti radničke klase iz središta u predgrađe i obrnuto. Jednim dijelom osvrće se na utjecaj lokalnih političkih vlasti na tempo tih procesa, njihovih privatnih interesa prožetih kroz interese za opće dobro.[76] U ovom slučaju razvoj tramvaja kojim se bavi Correa gotovo je identičan Puli, uz iznimku statusa Pule kao glavne ratne luke. Primjer detaljne kronologije razvoja Londona s određenim obrađenim problemskim pitanjima istraživanja su T. C. Barkera i Michaela Robbinsa. Povijesna je to analiza londonskog gradskog prijevoza od sredine druge polovice 19. pa do polovice

[73] Christopher G. Boone, „Streetcars and Politics in Rio de Janeiro: Private Enterprise versus Municipal Goverment in the Provision of Mass Transit: 1903 – 1920“, *Journal of Latin Amrican Studies*, 27/2, 1995., 343. – 365.
[74] Robert J. Jucha, „The anatomy of a streetcar suburb: A development History of Shadyside: 1852 – 1916“, *The Western Pennsylvania HIstorical Magazine*, 62/4, 1979., 301. – 319.
[75] Joel A. Tarr, *Tranportation Innovation and Changing Spatial Patterns in Pittsburgh 1850 – 1934*, Chicago, 1978.
[76] Juan Santiago Correa, „Urban development and urban transport: the Medellín tramway, 1919 – 1950“, *Colombian Economic Journal*, br. 1, 2003., 60. – 94.

20. stoljeća. Obradivši period od prvih omnibusa, tramvaja, preko podzemne željeznice pa do suvremenih gradskih prometala, analizom investicijskih odluka, profita i prihoda, dali su svojevrstan prilog ekonomskoj dimenziji urbane povijesti. Autori u tekstu posvećuju pozornost odnosima i konkurenciji javnih i privatnih poduzeća, njihovom financiranju, usponima i padovima kao i organizacijama koje su na razini gradova njima upravljale. Posebnu prekretnicu London je doživio 1933. kada je došlo do neke vrste municipalizacije javnog prijevoza na čijem je čelu sve do 1947. bio odbor za prijevoz. [77]

Iako je razvoj automobilske industrije prema mišljenju nekih povjesničara potrebno proučavati isključivo u kontekstu razvoja tehnologije, izumitelja ili povijesti određenih tvrtki, dio povjesničara svoja je istraživanja temeljio na segmentima političke, ekonomske, društvene i kulturne povijesti. Bazirajući se također na političkoj i kulturnoj povijesti u kontekstu razvoja automobilske industrije, Joe Moran istražuje život na ulicama britanskih gradova u razdoblju između tridesetih i sedamdesetih godina prošlog stoljeća, uvođenje prometnih pravila te postupno privikavanje suodnosa vozača i pješaka potaknuto različitim pravilnicima i zakonima britanske vlade.[78] Temeljeći svoja istraživanja, kao i nekoliko prethodno navedenih autora, na političkoj i ekonomskoj sastavnici, Alexandre Macchione, na primjeru Salvadora, Sao Paola i Rio de Janeira kroz razvoj kapitalizma, formiranja tržišta, političko-ekonomske sukobe brazilskih i kanadskih tvrtki, analizira pitanje uvođenja električne energije. Time je analizirano i pitanje javnog gradskog prijevoza u procesu ekspanzije tih gradova s početka 20. stoljeća.[79] U većini je gradova, pa tako i u Puli, uvođenje električne energije bilo vezano uz uvođenje gradskog prijevoza, a tek sekundarno javne i privatne rasvjete.

U hrvatskoj historiografiji nije se puno pisalo o javnom prijevozu. Zabilježeno je tek nekoliko radova u kojima je više pozornosti posvećeno periodu prve polovice 20. stoljeća. U svojem članku „Početak javnog prijevoza u Splitu“ autor Joško Barić donosi kronološki pregled razvoja javnog prijevoza u gradu s posebnim osvrtom na odnose poduzetnika i općine s ciljem prikaza optimalnog i kontinuiranog funkcioniranja prijevoza. Svoja istraživanja temelji uglavnom na novinskim člancima te obrađuje razdoblje od kraja 19. stoljeća do početka Drugog svjetskog rata. Rad je podijeljen u dvije cjeline prema vrstama prometala: u prvom se bavi kočijama i

[77] T. C. Barker, Michael Robbins, *A History of London Transport,* London, 1963.
[78] Joe Moran, „Crossing the Road in Britain: 1931 – 1976“, *The Historical Journal* (Cambridge University Press), 49/2, 2006., 477. – 496.
[79] Alexandre Macchione Saes, „Modernizing Electric Utilities in Brazil: National vs Foreign Capital, 1889 – 1930“, *Business History Review*, 87/2, 2013., 229. – 253.

omnibusima kao pretečama autobusa i taksija koje obrađuje u drugoj cjelini. [80] Članak Marije Benić Penava „Proizvodnja električne energije i prehrambena proizvodnja na dubrovačkom području do Drugog svjetskog rata“ ne govori izravno o dubrovačkom tramvaju kao javnom prijevozu, no iz članka se može iščitati kako je električna energija bila glavni razlog njegova nastanka. U prvom dijelu rada razmatra problematiku spomenutu u naslovu do tridesetih godina 20. stoljeća dok drugi dio posvećuje proizvodnji električne energije. Premda je dubrovački tramvaj kao temelj javnog prijevoza grada periferno spomenut, iznesena je činjenica kako je bio najveći potrošač električne energije. Iako autorica to ne naglašava, može se zaključiti kako je dubrovački tramvaj bio glavni razlog uvođenja električne energije.[81] Premda nema konkretne veze s javnim prijevozom članak autora Berislava Valušeka, „Villa Münz u Ičićima“ posvećen u najvećoj mjeri jednom arhitektonskom zdanju u Ičićima, s prometnog je stanovišta važan zbog faktografskih podataka o nekadašnjem vlasniku vile. U članku saznajemo zanimljive podatke o Jacobu Ludwigu Münzu, poduzetniku i realizatoru brojnih projekata u Istri među kojima su pulski i opatijski električni tramvaj.[82] Damir Magaš u svom članku „Urbano-geografska preobrazba Zadra: elementi prometnog sustava 1945. – 1991.“ obrađuje osnovne elemente gradskog prometnog sustava. Jedan je od rijetkih radova koji se bavi poslijeratnim periodom. U članku se posebice osvrće na unutargradski promet javnog gradskog autobusnog prijevoza te prometnu funkciju Zadra čija prometna mreža nije pratila širenje i nastanak novih gradskih četvrti. Posljedica toga bilo je povećanje individualnog prijevoza automobilima i biciklima, ali i velikim brojem pješaka. Kao najveće probleme gradskog autobusnog prijevoza ističe vrijeme gužvi u vršnim satima te slabu obnovu voznog parka. U kontinuitetu od 1955. pa do kraja stoljeća, najveći problem Zadra bio je mali broj autobusnih linija, a time i izoliranih gradskih četvrti. Uzrok toga Magaš vidi u političkim strukturama lokalnih vlasti kao i slabosti poduzeća za javni gradski prijevoz. [83] U hrvatskoj historiografiji svoj doprinos dala je publikacija „Towns and Comunications“ kao rezultat simpozija „Gradovi i komunikacije“ iz 2006., iz koje se mogu izdvojiti dva članka Prvi je članak Snježane Knežević o odnosu tramvajskog prometa i urbanog razvoja Zagreba. Iako nije dio hrvatske historiografije u publikaciji je svoje mjesto našao članak Richarda Harrisona o propadanju tramvajskog prometa u Leicesteru od 1930. do 1950. godine.[84]

[80] Joško Barić, „Početak javnog prijevoza u Splitu“, *Kulturna baština*, Split, 2014., 117. – 130.
[81] Marija Benić Penava, „Proizvodnja električne energije i prehrambena proizvodnja na dubrovačkom području do Drugog svjetskog rata“, *Anali Dubrovnik*, 2,2014., 549, – 564.
[82] Berislav Valušek „Villa Münz u Ičićima“, *Radovi Instituta za povijest umjetnosti*, 33, 2009., 295. – 306.
[83] Damir Magaš „Urbano-geografska preobrazba Zadra: elementi prometnog sustava 1945. – 1991.“, *Geoadria*, 1, Zadar, 1996., 35. – 46.
[84] Towns and Communication, vol. 1, Communications in Towns (ur. N. Budak), Leykam international, Zagreb, 2010.

O javnom gradskom prijevozu u Puli pisano je fragmentarno, pri čemu se najveći dio odnosi na prvo razdoblje djelovanja električnog tramvaja. Zabilježena su dva rada, povjesničara Bruna Dobrića te odvjetnika i poznavatelja pulske povijesti Ante Tentora. Ante Tentor u svom kratkom članku rasvjetljava jedan segment predtramvajskog razdoblja, odnosno podizanja komunalnog zajma 1902. kao ključnog uvjeta za početak njegove realizacije. O tri desetljeća rada tramvaja posvećuje tek nekoliko rečenica što je i razumljivo zbog analize samo jednog segmenta tramvajske prošlosti. Antu Tentora kao doktora prava i proučavatelja pulske povijesti možemo smatrati relevantnim autorom, konkretno u ovom slučaju. [85] Inače, bio je sin Ante Tentora, poznatijeg kao književnika nego kao pravnika te suvremenika tih događaja. Njegov otac obnašao je od 1893. funkciju tajnika okružnog suda u Rovinju, a od 1906. i sudskog savjetnika. Rad Bruna Dobrića o pulskom tramvaju obrađuje šire razdoblje nego Tentorov članak, premda veći naglasak pridaje na razdoblje do početka Prvog svjetskog rata. U radu piše o razvoju na temelju dosad uglavnom poznatih činjenica koje dopunjuje podacima iz tadašnjih novina te fragmentarno sačuvanih godišnjih izvješća Tramvajskog društva. [86] Za razliku od prethodnog članka Ante Tentor u svom kratkom članku detaljno rasvjetljava jedan segment predtramvajskog razdoblja, odnosno podizanje komunalnog zajma 1902. kao ključnog uvjeta za početak njegove realizacije, a samom razvoju tramvaja posvećuje tek nekoliko rečenica. O tramvaju u Puli dosad sam napisao dva članka objavljena u časopisu *Nova Istra*, „Pulski tramvaj simbol grada s početka dvadesetog stoljeća“ iz 2001. te „Pulski tramvaj: 1904. – 1034.“ iz 2008. godine.[87] Prvi članak sadrži kronološki pregled na temelju dotad poznatih činjenica, upotpunjen iskazima tada još živućih svjedoka te pregledom ostataka na terenu. Drugi članak donosi također pregled povijesti pulskog tramvaja na gotovo identičan način, međutim nadopunjen s novim činjenicama prikupljenim iz novinskih članaka, kao i novim usmenim iskazima. Tijekom 2018. objavljen mi je izvorni znanstveni rad u časopisu *Histria* o pulskim tramvajskim radnicima koji se u većoj mjeri podudara s podacima u potpoglavlju o pulskim tramvajcima u ovom tekstu.[88] Može se zaključiti kako je povijest prometa u historiografiji zemalja u svijetu vrlo zastupljena unutar urbane povijesti, za razliku od hrvatske historiografije u kojoj čeka svoj interes za neka buduća proučavanja.

[85] Ante Tentor, „Stari tramvaj u Puli“, *Istarski mozaik*, Pula, 1967., br. 6, 286. – 288.
[86] Bruno Dobrić, „Pulski električni tramvaj“, *Hrvatska revija*, br. 3, Zagreb 2006., 11. – 16.
[87] Jasenko Zekić, „Štrajkovi pulskih tramvajaca kao posljedica njihovog lošeg materijalnog stanja u kontekstu političkih i ekonomskih kriza u gradu”, *Histria*, br. 8., Pula, 2018., 201. – 225.
[88] Isti, „Pulski tramvaj, simbol grada s početka dvadesetog stoljeća”, *Nova Istra,* br. 1, Pula 2001, 203. – 206; „Pulski tramvaj, 1904. - 1934.”, *Nova Istra*, br. 4. Pula 2008., 217. – 233.

# 3. KRONOLOŠKI OKVIR JAVNOG PRIJEVOZA U PULI

## 3.1. Pripremna faza: od omnibusa prema „tramvaju budućnosti"

„Živjelo 19. stoljeće. Živio napredak!" Osvrćući se na tehnološki napredak u svijetu kao „čarobnu riječ", pulski tjednik *Pola* na samom kraju 1884. progovorio je o masovnoj primjeni parne i električne energije, aludirajući na neminovnost modernizacije rasvjete i prometa u Puli.[89] „Neće dugo proći do uvođenja tramvaja", najavio je list *Pola*. Općina Pula dodijelila je koncesiju Andreu Rismondu, vlasniku većeg broja omnibusa, 24. svibnja 1885. za uspostavu prvih javnih gradskih linija. Vozeći na relacijama od četvrti Svetog Polikarpa u Novoj Puli do centra, odnosno u poslijepodnevnim satima do tada prigradskih područja Šijanske šume i Pragrande bio je *de facto* početak organiziranog javnog prijevoza.[90] Sam grad Pula 1880. imao je 24.937 stanovnika, deset godina kasnije 30.918 da bi 1910. u popisu bilo zabilježeno 59.041 stanovnika.[91] To dokazuje da je pojava omnibusa bila tek početak razvoja jednog urbanog sustava koji je u sljedećim godinama trebao pratiti porast stanovnika.

Govoreći o „tramvaju budućnosti", novinar *Pole* je napisao: „Kakav užitak tada. Zamislite dvadeset ljudi različitog spola – možda čak i više od dvadeset – koji sjede po deset i deset sa svake strane", nastavljajući o tramvaju kao interijeru smijanja, upoznavanja, razgovora dvjestotinjak potencijalnih putnika kroz deset dnevnih vožnji.[92] Unatoč subjektivnim ushitima te uobičajenoj podjeli na pobornike mlađih i opoziciju starijih generacija, već tada ustaljenu u svakom obliku modernizacije, općenito je vladalo mišljenje o omnibusima kao prijelaznoj fazi prema uvođenju modernijeg tramvajskog prijevoza. Omnibusima koji su osim po gradu vozili i izvan njega, osnovni je cilj bilo populariziranje mjesta za dokoličarenje širokih masa. Premda je Šijanska šuma u početku kao mjesto za plandovanje pripadnika carsko-kraljevske mornarice svoju tradiciju održala i do danas, područje Pragrande nikad nije zaživjelo.[93]

Kroz kratko vrijeme omnibusi koje su u svakodnevici nazivali „tramvajima", bili su vrlo brzo prihvaćeni, predrasude uglavnom razbijene, a zbog povećanog interesa i broja putnika već u

[89] „Progresso", *Pola*, br. 51, 14. 12. 1884.
[90] „Die Zukunftstramway", *Pola,* br. 22, 23. 5. 1885.
[91] M. Korenčić, n. dj., 566.
[92] „A Zonzo per Pola", *Pola,* br. 23, 31. 5. 1885.
[93] „Gli omnibus", *Pola,* br. 23, 31. 5. 1885.

ljeto 1885. povećan je i vozni park.[94] Kontinuirano djelovanje omnibusa te širenje linija dokazuje i uspostavljena linija prema Fažani koja je prevozila i putnike i poštu. [95] Omnibusi su svoje prometovanje nastavili uz kočije i nakon uvođenja tramvaja kroz cijelu austrougarsku vladavinu u Puli, ali uglavnom individualno, u vlasništvu pojedinih hotela, prevozeći putnike od željezničkog kolodvora. Uglavnom su vijesti o njihovu sudjelovanju u cjelokupnoj slici gradskog prometnog sustava poznate kroz nesreće zbog brzine uzrokovane rivalstvom i konkurencijom s tramvajima i kočijama.[96] Slučajevi pak napada na omnibuse kao što je primjer jednog u vlasništvu hotela Central koji su 27. ožujka 1906. godine nepoznati huligani oštetili kamenjem, bila je česta pojava. To su svakodnevno, iz obijesti ili puke zabave, trpjela sva vozila. Bila je to posljedica rapidnog rasta broja stanovništva i ekspanzije grada, bez mogućnosti procesa prilagodbe stalnim mijenama .[97]

Pripremno razdoblje za ostvarivanje organiziranog javnog prijevoza bilo je razdoblje između 1897. i 1904. godine. Prema nalogu austrijskog Ministarstva željeznica inženjer Rudolf Urbanitzky iz Linza započeo je 1897. izradu, odnosno doradu jednog starijeg projekta. Prva ideja o početku njegova uvođenja javila se krajem 1887. kada je austrijsko Ministarstvo gospodarstva dalo rok od šest mjeseci inženjeru Vicenzu Polli za izradu projekta tramvajske pruge u gradu. Iako tek izolirani i neuspjeli pokušaj preliminarnih radova za uvođenje tada, kako navodi tjednik *L' Istria*, tramvaja „primarno na parni ili eventualno električni pogon“, bila je definitivna odluka od samoga početka da u gradu bude uveden tračnički javni prijevoz. [98] Ovaj se slučaj može smatrati preuranjenim ne toliko zbog lokalnog koliko zbog globalnog razvoja budući da u Europi 1890. ukupna dužina pruga električnog tramvaja nije bila duža od stotinu kilometara. Osim toga samo devet godina prije toga tvrtka *Siemens & Halke* tek je uvela prvu električnu tramvajsku liniju nedaleko od Berlina. Premda je komercijalna proizvodnja parnih tramvaja u Europi započela tijekom sedamdesetih godina 19. stoljeća, zbog buke i neudobnosti konjski je tramvaj i dalje bio prihvatljiviji u očima lokalnih vlasti i građana.[99]

Iako je sama izgradnja svih tramvajskih linija u Puli realizirana između 1904. i 1911. kada je zabilježen i najveći rast populacije, naručeni projekt iz 1887. godine može se povezati s idejom godinu dana ranije publicirane brošure anonimnog autora iz Beča pod naslovom *Pula, njena prošlost, sadašnjost i budućnost.* U njoj se govori o značaju glavne ratne luke Austro-Ugarske

[94] „Der Omnibus“, *Pola*, br. 30, 27. 6. 1885; „Gli omnibus“, *Pola*, br. 31, 1. 7. 1885.
[95] „Omnibus – pošta Pula – Fažana“, *Naša sloga*, br. 20, 24. 4. 1900.
[96] „Incidenti sulla via“, *Il Giornaletto di Pola*, br. 1424, 3. 6. 1904; „Un omnibus in buone mani” , *Il Giornaletto di Pola*, br. 1841, 25. 7. 1905.
[97] „Sassato contro un omnibus”, *Il Giornaletto di Pola*, br. 2087, 28. 3. 1906.
[98] „Tramvia a vapore, eventualmente elettrica a Pola“, *L' Istria*, br. 308, 15. 11. 1887.
[99] V. Vučić, n. dj., 15, 17, 21.

Monarhije, njezinom kozmopolitskom duhu, a s ciljem da se grad poistovjeti s mornaricom. Unatoč tomu što se raspravljalo o projektima širenja vodovodne mreže i popločavanja ulica već 1885., postojanje grada „ovisilo je u potpunosti o razvoju mornarice“ pri čemu je sam grad trpio posljedice njezinih oscilacija. [100] Jedan od negativnih pristupa civilnih vlasti prema odluci o proglašenju Pule glavnom ratnom lukom bilo je zadovoljstvo komunalnih vlasti, da je njihov grad dobio takvo priznanje i priliku napretka čime nisu tražili nadoknadu kojom bi uredili infrastrukturu“.[101] Ipak, činjenica je da su urbane demografske mijene, za globalnu preobrazbu slike grada i naglu ekspanziju prema rubnim zonama (predgrađa Kaštanjer, Šijana, Veli Vrh, Veruda, Stoja) na prijelazu stoljeća bila izdvajana značajna ulaganja u komunalnu infrastrukturu i sanacijske projekte.[102]

Razvoj prometne infrastrukture, gledajući evolucijski, nije ovisio o procesima koji su se istodobno odvijali u drugim svjetskim gradovima, već je bio potaknut naglim rastom gradskih četvrti i broja stanovnika. Stalni porast stanovništva u razdoblju od osamdesetih godina 19. stoljeća pa do 1910. nije bio usklađen s postojećim stupnjem gospodarskog razvitka.[103] Dio doseljenika naseljavao je napuštene kuće starogradske jezgre dok se drugi dio postupno stacionirao u prigradskim naseljima koja su postupno postajala dijelovima grada.[104] Promjenom uvjeta života na prijelazu stoljeća drvene barake zamijenjene su zidanim stambenim zgradama radničkih naselja koja „s poslom povezuje ili uskotračna željeznica ili tramvaj“.[105] Upravo su izgrađene tramvajske linije kao i one koje su zauvijek ostale samo u planovima, imale kao primarni cilj povezivanje spomenutih prigradskih naselja i time ubrzavanje procesa povezivanja s gradskom jezgrom, odnosno mjestima stanovanja s mjestima zaposlenja. Spomenuti projekt inženjera Polle ostao je barem formalno aktualan sve do početaka izgradnje tramvajske pruge budući da se izvođač radova Jacob Ludwig Münz pozvao na njegov detaljno pregledani plan prije početka preliminarnih radova na prvoj tramvajskoj liniji 1903. godine.[106]

Nešto manje od jednog desetljeća nakon naloga Ministarstva gospodarstva, po narudžbi austrijskog Ministarstva željeznica, inženjer Rudolf Urbanitzky iz Linza izradio je idejni projekt za izgradnju tramvajske pruge. Pri tomu je glavna težnja tadašnjih gradskih zastupnika bila

[100] B. Benussi, n. dj., 567, 568, 577.
[101] Darko Dukovski, *Povijest Pule.,*114.
[102] J. Marković, n. dj., 220.
[103] Ivan Beuc, *Osnovni nacionalni problemi istarskih Hrvata i Slovenaca u prvoj polovici XIX i početkom XX stoljeća,* Zagreb, 1975., 301.
[104] D. Dukovski, *Povijest Pule*, 124.
[105] Isto., 135.
[106] „Il processo Münz – Rocco al Giudizio di seconda istanza“, *L' Eco dell' Adriatico*, br. 91, 2-3.-3. 1907.

povezivanje krajnjih ključnih točaka na periferiji grada.[107] Premda je u prvom projektu iz 1887. postojala dvojba između uvođenja tramvaja na parni ili električni pogon, odnosno u drugom uspjelom projektu između električnog i tramvaja s konjskom vučom, prevladala je odluka za uvođenje električnog tramvaja- To je dovelo do postavljanja novog problema pred lokalne vlasti, opskrbu grada električnom energijom.

Za realizaciju tramvajskog prometa postojala su tri preduvjeta s kojima se grad morao suočiti: obnova i rekonstrukcija gradskih ulica, izgradnja električne centrale te podizanje općinskog zajma koji u javnosti nije smjeo izazvati negodovanja građana zbog izgradnje električnog tramvaja u odnosu na infrastrukturne prioritete. Nakon odobrenja projekta već krajem 1897. u javnosti se entuzijastično počelo pisati kako bi za grad Pulu „od kakovih 35.000 stanovnika, za njegov razvoj i udobnost obivateljstva bilo vrlo dobro izgraditi jedan električni tramvaj". S nadom da bi se „to izvelo vrlo lahko", kako ističe *Naša sloga*, pretpostavljala su se i očekivala novčana sredstva koja bi odobrila vlada u Beču.[108] Ipak, već 1898. u javnosti se upozoravalo na „preveliku i gospodarski opasnu ovisnost od gotovo isključivo vojnih struktura", no zahvaljujući kojoj je Pula kao jedan od rijetkih gradova ipak „od malog ribarskog naselja postao značajni urbani organizam".[109]

Unatoč početnom zanosu, tijekom 1899. započeli su pregovori s bečkom tvrtkom princa Alfreda Wredea koji su među zastupnicima općinskog vijeća, a potom i među stanovništvom počeli izazivati određene sumnje i dvojbe. Budući da je, kako navodi novinar dnevnika *Il Popolo Istriano*, „bilo dobro što su svi bili zainteresirani za tu stvar, a loše što mnogi o tome govore neargumentirano i bez dovoljno znanja", princ Wrede osobno je u Pulu donio prijedlog u obliku ugovora. Prema njemu je dioničko društvo bilo dužno osigurati izgradnju dvije planirane tramvajske linije. [110] Prijedlogom ugovora tvrtka bi se obvezala na popločavanje ulica buduće tramvajske trase, polaganje šina za nesmetan promet ostalih vozila i pješaka te eventualnu kasniju sanaciju popločanih ulica, omogućavanje nesmetanog prolaza tramvaja istovremeno s ostalim vozilima i pješacima te usklađivanje voznog reda tramvaja u dogovoru s potrebama grada.[111]

Prvi prijedlog ugovora u javnosti nije bio osobito dobro prihvaćen prvenstveno zato što bi tvrtka Wrede dobila pravo i nad isporukom električne energije za Arsenal. S druge strane postavljala su se pitanja zašto potencijalna izrada projekta kao i izgradnja tramvajske infrastrukture nije bila „u

[107] Marcello Bogneri, *Cronache di Pola e dell'Istria : 1847 – 1914 ; gli anni della dominazione austro-ungarica*, Trst, 1989., 127.
[108] „O našoj mornarici; III. Željeznica na elektriku", *Naša sloga*, br. 2, 13. 1. 1898.
[109] Miroslav Bertoša, n. dj., 103.
[110] „Il tram elettrico", *Il Popolo Istriano*, br. 79, 21.10.1899.
[111] Isto.

gradskoj režiji“, odnosno zašto je dodijeljena privatnom koncesionaru. Talijanska vladajuća Liberalna stranka branila je prijedlog ugovora, obrušavajući se na „skepticizam slavenskih političara“, kako navodi *Il Popolo Istriano,* prema povjeravanju kapitalnih investicija „stranom investitoru“ što je na koncu svedeno s ekonomske na nacionalno-političku razinu.[112] Talijanski su liberali „s ciljem djelovanja i politički i moralno“ branili vlastite odluke oko pitanja uvođenja tramvaja naglašavanjem primarnih potreba za koje je također trebalo naći sredstva. Pritom su prvenstveno naglašavali gradnju triju osnovnih (talijanskih) škola, otvaranje djevojačke gimnazije, industrijske škole, popločavanje i uređivanje većeg broja cesta, obnovu vodoopskrbe i kanalizacije te izgradnju natkrivene tržnice.[113] Povjesničar Bernardo Benussi, u skladu s razmišljanjima liberala, zaključuje kako je taj po njemu brižljivo i sigurno napravljen plan bio „neophodan jer je grad nastavio svoje širenje iz godine u godinu, a ukorak sa sve većim brojem stanovnika rastao je i broj kuća koje su zauzimale sve veći prostor u okolnim naseljima“.[114]

Na sjednici općinskog vijeća 29. svibnja 1899. održana je rasprava o ugovoru kojim bi bilo odobreno korištenje gradskih ulica za realizaciju projekta izgradnje električnog tramvaja pri čemu su mišljenja zbog diskutabilnosti nekih točaka ugovora podijelila javnost. Zagovaratelji budućeg ugovora prednost su vidjeli u obvezi tvrtke da uz veliki uloženi kapital prihvaća rizik ukoliko realizacija projekta propadne čime grad ne bi ništa izgubio, već bi povlačenjem tvrtke iz realizacije projekta preuzeo njezin dio. Uspješnom realizacijom grad bi riješio pitanja ne samo javnog gradskog prijevoza, već i opskrbe grada električnom energijom, odnosno javnom i privatnom rasvjetom. Ujedno bi bio riješen problem neuređenih gradskih ulica, a davanjem koncesije „javnosti će biti pružen komoditet i mobilnost po povoljnoj cijeni“.[115] Protivnike ugovora, odnosno članove oporbe u općinskom vijeću, koji su problem vidjeli u izgradnji i korištenju buduće električne centrale na štetu građana te kreiranju cijena isporuke plina i struje isključivo odlukom tvrtke Wrede, članovi vladajuće Liberalne stranke su negirali „nesumnjivim prednostima ispred strahova od štete koja nije ni definirana. Vođeni negativnim iskustvom mnogih koncesija koje su loše prošle, postoji opasnost nekome je dati, ali to je samo privid starih koncesija što ne znači da ne možemo probati ponovno... Ugovor je takav da će tvrtka samo izgubiti ako na vrijeme ne dovrši tramvaj“.[116]

U najavljenom trogodišnjem programu gradonačelnik Lodovico Rizzi se osvrnuo na izgrađenu gradsku bolnicu te vodovod kao dva uspješno realizirana projekta, „izrazivši nadu da će

[112] „Anche sul tram elettrico“, *Il Popolo Istriano*, br. 73, 2. 9. 1899.
[113] Isto.
[114] B. Benussi, n. dj., 592.
[115] „Seduta della Rappresentanza“, *Il Popolo Istriano*, br. 76, 23. 9. 1899.
[116] Isto.

zahvaljujući obećanoj pomoći države biti realiziran najveći projekt – izgradnja kanalizacijskog sustava“. Premda je to bilo naglašeno kao prioritet grada, Rizzi je uz donošenje novog financijskog plana iznio mogućnost, bez opterećivanja općinskog proračuna, ostvarivanja i nekih ostalih, ne navevši kojih planiranih projekata u što je zasigurno bilo uključeno i uvođenje tramvaja. [117] U listopadu 1899., na sjednici Povjerenstva za financije i komunalnu politiku s predstavnikom tvrtke Wrede razmatrao se predmet realizacije električnog tramvajskog sustava s određenim izmjenama ugovora – koncesija na pedeset godina s godišnjom kamatom od 5 %, uz obvezu zaštite cijene plina, osiguranja električne energije za Arsenal i druge objekte pod državnom blagajnom. Odlučeno je i da grad zadržava pravo otkupa elektrane nakon petnaest godina rada s udjelom 22,5 % amortizacije do pedesete godine sa stopostotnim udjelom.[118]

Na sjednici općinskog vijeća u rujnu 1900. gradonačelnik je obavijestio o reviziji pojedinih dijelova ugovora s tvrtkom Wrede s kojom je grad već sklopio sporazum. Ključna prepreka bila je očekivana formalna potpora tada nadležnog Ministarstva željeznica[119] koje je 21. studenog Namjesništvu u Trstu poslalo reviziju projekta objavljenu javnosti 1. prosinca.[120] Istog je dana donesena odluka da su osim Pule u cijeli projekt budućih tramvajskih trasa uključene općine Fažana i Galižana.[121] S obzirom da su ključne stvari već bile gotovo riješene, samo su formalnosti o sklapanju ugovora između Općine i tvrtke bile tema sjednica tijekom 1901. i 1902. nakon čega su revizije inspekcije buduće trase prešle na sam teren. U listopadu 1901. ponovno izabrani gradonačelnik Rizzi u svom novom programu kao osnovni zadatak novoizabranog predstavništva istaknuo je ostvarivanje projekta kanalizacije te popravka gradskih ulica, izgradnju natkrivene tržnice, ribarnice, dvije pučke, obrtničke škole te ženske gimnazije.[122] Iz tih se razloga, kako navodi Benussi, „ušlo u dug od 1.200.000 kruna s ciljem popločavanja glavnih ulica grada, izgradnje dvije škole i natkrivene tržnice te dovršavanja ostalih hitnih poslova“.[123]

Iako je na sjednicama općinskog vijeća tramvaj bio jedna od glavnih tema, niti u Rizzijevom programu, niti u razlozima za podizanje općinskog zajma nije se spominjao, premda je, kako navodi Ante Tentor, bio gradski prioritet, a zajam bio podignut isključivo radi njegova uvođenja. Naime, iako Tentor navodi tramvaj kao gradski prioritet, on je više bio stvar prestiža u odnosu na hitne projekte koje navodi Benussi. Svakako bi spominjanje tramvaja u priči oko

[117] B. Benussi, n. dj., 592.
[118] „Il tram elettrico“, *Il Popolo Istriano*, br. 79, 21. 10. 1899.
[119] „Rappresentanza cittadina: Tramvia elettrica“, *Il Giornaletto di Pola*, br. 75, 19. 9. 1900.
[120] M. Bogneri, *Cronache di Pola e dell'Istria : 1847-1914*..., Trst, 1989, 147.
[121] „Per la tramvia elettrica a Pola“, *Il Giornaletto di Pola*, br. 165, 19. 12. 1900.
[122] „La seduta della Rappresentanza“, *Il Popolo Istriano*, br. 172, 12. 10. 1901.
[123] B. Benussi, n. dj., 598, 599.

podizanja zajma izazvalo negodovanje javnosti. Upravo to ne bi išlo u prilog niti gradonačelniku, niti vladajućoj Liberalnoj stranci.[124] Tvrtka Wrede predložila je početak radova još u proljeće 1902., no prepreka je ovog puta bila neriješen odnos mornarice i grada nad ključnim ulicama kojima su raspolagali i jedni i drugi.[125] Nakon što je izabran u Carevinsko vijeće, Rizzi je stvorio i učvrstio svoje veze u vladajućim krugovima u Beču. To je pak je djelovalo na veliki porast njegovog utjecaja u odnosima s mornaricom pri čemu se osobno trudio za potpisivanje različitih ugovora čime je poticao interes države za budućnost grada. [126] Jačanjem talijanskog građanstva širila se ideja o iredentističkom pokretu, no s druge strane intelektualni građanski sloj ipak se pokušavao prilagoditi politici Beča radi očuvanja postignutih privilegija. [127] Budući da su pregovori oko definitivnog potpisivanja ugovora i dalje stopirali početak radova, općinski zastupnik Glezer 21. studenog 1901. sazvao je hitnu sjednicu za donošenje odluke o prijedlogu. To je obrazložio „kako još ništa nije bilo napravljeno jer po tom pitanju sve stoji u rukama kapitalista, pri čemu je neophodno prihvatiti sve odluke iz ugovora između grada i tvrtke Wrede".[128] Usporedo s preinakama ugovora Ministarstvo željeznica prije službenog izdavanja dozvole naložilo je pregled buduće tramvajske trase i moguću inspekciju vezano za postupke izvlaštenja zemljišta na temelju detaljnih planova tvrtke. Revizija trase i inspekcija Ministarstva bila je dogovorena za 3. i 4. siječnja nakon čega je trebala uslijediti izrada protokola.[129] Kašnjenje koje je potaknulo kritike javnosti u prvoj polovici 1902., nije bilo vezano uz lokalne probleme, no zanimljivo je kako je baš u to vrijeme Pokrajinska vlada odobrila gradu podizanje općinskog zajma od 1.200.000 kruna putem obveznica.[130]

Ministarstvo željeznica koje je imalo ovlasti i nad izgradnjom tramvajskih pruga, odlukom od 26. svibnja konačno je osiguralo princu Wredeu dozvolu za gradnju tramvaja uz uvjet predstavljanja troškovnika. U ugovoru se moralo u obzir uzeti eventualne promjene u projektu, odnosno sastavljanja povjerenstva zaduženog za ispitivanje buduće tramvajske trase.[131] Prethodno tomu, kako navodi *Naša Sloga*: „Istarski zemaljski sabor odobrio je već ugovor puljske občine sa knezom Alfredom Wrede".[132] Na sjednici 1. listopada 1902., gradonačelnik Rizzi pozvao se na postavljanje uvjeta koncesionaru princu Wredeu uz ključni uvjet izvršenja ugovorenog posla u roku od dvije godine. Nakon odluke općinskog vijeća i konačnog definiranjem ugovora te na koncu

[124] A. Tentor, n. dj., 287.
[125] „La tramvia elettrica", *Il Giornaletto di Pola*, br. 279, 14. 4. 1901.
[126] B. Benussi, n. dj., 596.
[127] M. Bertoša, n. dj., 108.
[128] „Rappresentanza Cittadina", *Il Giornaletto di Pola*, br. 496, 18. 11. 1901.
[129] „Per la tramvia elettrica a Pola", *Il Giornaletto di Pola*, br. 538, 30. 12. 1901.
[130] „Il prestito *Citta di Pola*", *Il Giornaletto di Pola*, br. 671, 12. 5. 1902.
[131] „La questione della tramvia elettrica", *Il Giornaletto di Pola*, br. 697, 7. 6. 1902; „Dozvola za gradnju električnog tramvaja", *Naša sloga*, br. 48, 24. 6. 1902.
[132] „Električni tramvaj u Puli", *Naša sloga*, br. 15, 21. 2. 1902.

odobrenja dozvole Ministarstva željeznica, koncesionar je trebao položiti depozit od 10.000 kruna koji bi u slučaju neobavljanja posla pripao Općini. [133] Može se zaključiti kako je uvodna faza pripremnih radova obećavala brzo i efikasno uvođenje novog vida modernizacije bez pretpostavki budućih političkih igara lokalnih vlasti s ciljem profitiranja pojedinaca.

### 3.2. Infrastrukturni preduvjeti – od preliminarnih radova do inauguracije

Uz spomenute uvjete za realizaciju javnog gradskog prijevoza važno je shvatiti širi kontekst te obostrane interese mornarice i općinskog predstavništva. U svibnju 1902. potpisan je sporazum Liberalne stranke i mornarice kojemu je pomogla i serija velikih radova dostojnih „nekog glavnog, a ne provincijskog grada". Kako navodi Benussi, radova korisnih koliko civilnim vlastima i građanima, toliko i mornarici i državi. Proračun koji je 1880. godine iznosio 309.928 kruna, porastao je 1905. godine na 1.941.930 kruna.[134]

Ključni od tri uvjeta bio je raspisivanje općinskog zajma od 1.200.000 kruna budući da općinska uprava nije imala novčanih sredstava za realizaciju „jednog zamašnog plana kao što je bilo uvođenje u gradski život jednog novog načina saobraćaja po gradskim ulicama". [135] Međutim, namjerno nije bilo rečeno, prema navodu Ante Tentora, da je zajam bio u najvećoj mjeri namijenjen za izgradnju tramvajske infrastrukture iz razloga da se, predočeno javnosti, novčana sredstva po ukazanoj potrebi iskoriste za prioritetne gradske projekte.[136] O tome se može zaključiti i čitajući između redaka dijelove dnevnog reda i zapisnika sjednice od 12. ožujka 1902. da se novac može iskoristiti „za mnoge druge radove na ulicama".[137]

Sarkastični novinski osvrt o trodnevnom vijećanju, „kako bi usrećili pulsko gradjanstvo i gradu lice preobrazili velikim javnim radnjama", upozorio je na rast duga zajedno s komunalnim zajmom na iznos od 3.000.000 kruna, odnosno podmirenje duga od 60.000 kruna godišnje. Time je izražen skepticizam kako „novi teret neće pučanstvo osjetiti i da neće trebovati novih nameta".[138] Zauzimajući se za podizanje zajma, općinski zastupnik Rocco je naveo popločavanje gradskih ulica

[133] „La seduta di ieri della Rappresentanza", *Il Giornaletto di Pola*, br. 857, 14. 11. 1902.
[134] B. Benussi, n. dj., 597, 666.
[135] A. Tentor, n. dj., 287.
[136] Isto.
[137] „Il prestito comunale", *Il Giornaletto di Pola*, br. 614, 13. 3. 1902.
[138] „Općinske stvari", *Naša sloga*, br. 90, 15. 11. 1901.

i reguliranje onih u predgrađu kao prioritetni problem. Tomu je slikovito dodao kako se „u ovom gradu hoda po blatu i prašini“.[139] Dogradnja ribarnice, izgradnja nove zatvorene tržnice te novih školskih zgrada zbog rastućeg broja stanovnika nije se uz tadašnju financijsku situaciju željelo riješiti povećanjem poreza, već podizanjem zajma od 1.200.000 kruna. Općina je krajem 1901. već bila u dugovima u iznosu od 350.000 kruna, a iznos za spomenute radove iznosio je 830.000 kruna. Stoga je prijedlog o zajmu kao jedinom rješenju bio prihvaćen odlukom svih zastupnika.[140].

Drugi od tri ključna uvjeta, a koji je bio vezan uz odobreni komunalni zajam, bila je i izgradnja električne centrale što je ujedno bio i početak javne elektrifikacije u gradu. Premda je kamen temeljac bio postavljen već 1900.[141], polovicom siječnja 1903. sazvana je sjednica općinskih zastupnika s ciljem odobrenja gradnje elektrane „zbog izgradnje električnog tramvaja“ nakon sklopljenog ugovora između Dioničkog društva za elektrotehniku iz Münchena (*Actingesellschaft für elektronische Undernehmunger*) i građevinske tvrtke Jacoba Ludviga Münza zadužene za izgradnju tramvaja. Radi sigurnosti ugovorom je bilo odlučeno da je struja za pokretanje morala biti isključivo provođena putem gornjeg voda pričvršćenog za kuće ili željezne stupove uz prethodno odobrenje Općine poduzetniku. U samom centru, ovisno o stručnoj procjeni, bili bi postavljeni nosači uz zgrade ukoliko bi stupovi smetali javnom prijevozu pri čemu napon električne struje nije smjeo prekoračiti 550 volti.[142] Električna centrala na plin službeno otvorena 29. siječnja 1904. imala je tri velika motora. Uz pružanje energije za rasvjetu te za pokretanje električnog tramvaja bila je sposobna razviti i puno veću snagu koja je trebala gradu za dulji niz godina s obzirom na njegovo širenje.[143]

Obnova i uređenje gradskih ulica kao treći uvjet bila je neophodna ne samo zbog izgradnje tramvajske trase isključivo na tim ulicama, već i na prilaznim ulicama i usponima centra grada zbog sve većeg broja pješaka. Ulice starog dijela grada i četvrti koje su nastajale oko njega, uvelike su se razlikovale od Nove Pule. Prometnice starog dijela od početka se nisu popločavale, nije se planski ugrađivala oborinska i fekalna kanalizacija, instalacija vode ili javna rasvjeta. Ulice i putevi ostajali su prašnjavi i blatnjavi, posebice u četvrtima „gdje su izrastale preko noć skromne male kuće“. Za razliku od „mediteranske improvizacije“ starog dijela i novonastalih četvrti gdje su gradilišta nepravilna oblika „stvarana vlasničkom logikom“, austrijska strogost Nove Pule provodila je

[139] „L' operazione finanziaria un milione e duecento milla“, *Il Giornaletto di Pola*, br. 493, 15. 11. 1901.
[140] Isto.
[141] Austrijski državni arhiv/ Österreichisches Staatsarchiv (dalje: AT-OeStA) AVA Verkehr Reg. v. EG. ÖLEG A 61, *Plan der Kraftcentrale, br 12, KK. gen. insp. D. Ő. E., ad 27677.*
[142] „Il Tramway elettrico“, *Il Giornaletto di Pola*, br. 918, 14. 1. 1903.
[143] „La centrale elettrica“, *Il Giornaletto di Pola*, br. 1298, 29. 1. 1904.

uređenost i postupnost građenja. Pri tomu su se prvo uređivale prometnice, a zatim gradile kuće.[144] Govoreći o „puljskom blatu“ i stanju gradskih ulica nakon kiša *Naša sloga* već 1900. slikovito upozorava: „Naša gospoda snuju o električnom tramvaju, a o klimavim i šupljim pločnicima i neuredjenim ulicama niti ne snuju. Tramvaj je liepa stvar al prije treba snovati o potrebnim i koristnim stvarima a tekar onda priječi na pogodnosti i udobnosti.“[145] O stanju na pulskim ulicama i trgovima polovicom devedesetih godina 19. stoljeća nerijetko zavijenima oblacima prašine, posebice uslijed jakih naleta bure, sami su građani apelirali pismima koja je objavljivao lokalni tisak. Premda je bilo angažirano poduzeće koje je iz kola polijevalo triput dnevno glavne gradske ulice, apeli građanstva, kako je kontinuirano obavještavao *L' Eco di Pola*, bili su nastavljeni do kraja stoljeća. Unatoč pokušaju gradskih vlasti da situaciju riješe polijevanjem frekventnijih gradskih ulica, rješenja problema nije bilo sve do izgradnje vodovodne mreže, odnosno popločavanja gradskih ulica na samom početku dvadesetog stoljeća.[146]

Donošenje odluke o podizanju komunalnog zajma, a zatim i odluke o obnovi gradskih ulica odvijale su se gotovo paralelno. Na sjednici općinskog vijeća 29. svibnja 1902. donijete su odluke o popločavanju ulica i kanaliziranju oborinskih voda. Ulice koje su prve ušle u program obnove bile su ulice buduće tramvajske trase, odnosno prilazne ulice u kojima su osim estetike tim činom poboljšani higijenski i sanitarni uvjeti. Ploče od lijevane lave zbog svoje dugotrajnosti trebale su biti dugoročno isplative, a „pokrivanjem blata i prašine troškovi održavanja cesta trebali su biti smanjeni.“[147] Jednogodišnji rok za izvedbu svih radova trebao je biti usklađen s početkom radova na tramvajskoj infrastrukturi, no jedna od prepreka bila je podjela prava nad ulicama između Općine i mornarice što je bilo prepušteno poduzetniku za samostalne dogovore.[148] Naime, planovi civilnog dijela grada nisu se usklađivali s vojnim zbog čega su bili pod stalnim nametnutim odredbama mornarice. Stoga je prije izdavanja građevinskih dozvola, obvezno bilo očitovanje Vojne građevinske direkcije.[149] Ključna po tom pitanju bila je četvrt i istoimena ulica Svetog Polikarpa, tadašnja spojnica starog dijela grada i Nove Pule, poveznica autohtonog talijanskog i slavenskog stanovništva te pripadnika mornarice i njihovih obitelji. Iako je na općinskoj sjednici 3. srpnja 1899. donesena odluka da Općina Pula ne uzme te ulice pod svoju nadležnost, koje je mornarica posebnim ugovorima bila dužna održavati, tek 3. prosinca 1903. pročitano je izvješće o „tendenciji gradskog

[144] A. Krizmanić, n. dj., 155.
[145] „Po puljskom - blatu“, *Naša sloga*. br. 14, 3. 4. 1900.
[146] „Acqua... acqua ed acqua“, *L'Eco di Pola*, br. 377, 15. 4. 1893; „Acqua! Acqua! I lagni del publico“, *L'Eco di Pola*, br. 539, 23. 5. 1896.
[147] Isto.
[148] „Il Tramway elettrico“, *Il Giornaletto di Pola*, br. 918, 14. 1. 1903.
[149] A. Krizmanić, n. dj., 155.

preuzimanja ulica pod vlastitu upravu".[150] Premda je na istoj sjednici naglašeno da bi štete koje bi grad pretrpio zbog nedostatka tramvaja bile manje od onih zbog prelaska ulica četvrti Svetog Polikarpa pod nadležnost grada u svrhu održavanja, rasprava je završena prihvaćanjem odluke.[151] Kako je spomenuti problem oko pitanja nadležnosti između mornarice i Općine nad ulicama četvrti Svetog Polikarpa bio i dalje aktualan s obzirom na njihovo održavanje, gradonačelnik Rizzi je zbog ranije spomenutog utjecaja vrlo brzo kroz nekoliko susreta s predstavnicima mornarice uspio izgladiti spor. Na kraju krajeva tramvaj bio obostrani interes.[152] No, ugovori između tvrtke i Općine za korištenje ulica potpisani su u dva navrata, 18. listopada te 13. studenog 1903. što je bila formalnost budući su radovi na terenu već bili u punom jeku.[153]

Ponovimo kako je 1899. Münz kao zastupnik princa Wredea dobio koncesiju za uvođenje električnog tramvaja s jamčevinom od 10.000 kruna na dvije godine, potpisavši ugovor profitabilan za samu Općinu sa spomenutih 5% bruto prihoda. No, Münzov reformirani projekt s godišnjim jamstvom Općine od 6.000 kruna doveo je do sklapanja novog povoljnijeg ugovora za samu tvrtku, a štetnog za Općinu. Njime je bio osiguran godišnji iznos od 13.500 kruna što je odgovaralo jamstvu od 30.000 kruna amortiziranih s 4,5% godišnjih kamata na razdoblje od pedeset godina. Socijalisti su već u srpnju 1904. negodovali zbog spomenutog ugovora između Općine i tvrtke Jacoba Ludwiga Münza. Razlog je bio gubitak od 4.069,41 krune u razdoblju od početka prometovanja tramvaja, odnosno 51,51 kruna po danu što nije uključivalo poreze, premije, osiguranja te različite nepredviđene izdatke. Socijalistički list *Il Proletario* je izravnom prozivkom „Dva Ludovika", odnosno Rizzija i Münza, javno progovorio o osobnim interesima pojedinaca na štetu grada i građana.[154] Uz suradnju princa Wredea s Dioničkim društvom za elektrotehniku iz Münchena i tvrtkom Jakoba Ludviga Münza kao izvođača radova, Münz je sa sjedištem u Puli imao obvezu otvoriti tvrtku Električnih željeznica (*Ferrovie ellettriche di Pola*). U svrhu toga princ Wrede uložio je 10.000 kruna depozita na temelju ugovora od 11. kolovoza 1899. godine.[155] Premda je u kolovozu 1903. Ministarstvo željeznica *de facto* prihvatilo nacrt Jacoba Ludviga Münza, projekt je formalno vraćen na detaljni pregled u slučaju mogućih prepreka koje bi zakočile početak radova.[156] Na sjednicama polovicom listopada 1903. zastupnici su odobrili sve promjene pa su radovi na terenu definitivno dobili legitimitet.[157] Da se uistinu radilo samo o formalnosti, dokazuje

[150] „Seduta di ieri", *Il Giornaletto di Pola*, br. 1242, 4. 12. 1903.
[151] Isto.
[152] „La questione del tram elettrico risolta", *Il Giornaletto di Pola*, br. 1275, 6. 1. 1904.
[153] AT-OeStA/AVA Verkehr Reg. v. EG. ÖLEG A 61, Erklarung, 1903.
[154] „Il Comune di Pola e il disastroso contratto con la tramvia elettrica", *Il Proletario - Giornale Socialista dell'Istria*, (dalje: *Il Proletario),* br. 57, 9. 7. 1904.
[155] „Tram elettrico", *Il Giornaletto di Pola*, br. 920, 16. 1. 1903.
[156] „Tram elettrico", *Il Giornaletto di Pola*, br. 1132, 16. 8. 1903.
[157] „Tram elettrico", *Il Giornaletto di Pola*, br. 1193, 16. 10. 1903.

kratka vijest *Naše sloge* od 3. rujna 1903. u kojoj je „Ministarstvo trgovine pristalo na molbu J. L. Münza u Beču, koji se nalazi u dogovoru sa dioničarskim družtvom za elektro-tehnička pitanja u Monakovu, da može započeti s predradnjami još prije nego li je dobio koncesiju“.[158]

Tijekom 1904. godine na pulskoj političkoj sceni zbile su se određene promjene koje su zbog nepovoljnih rezultata u vezi ranijih sumnjivih financijskih ulaganja, sljedećih godina išle na ruku Lodovicu Rizziju koji je vladarskim ukazom 6. prosinca 1903. bio postavljen za pokrajinskog kapetana Istre u Poreču. S obzirom da općinsko predstavništvo nije uspjelo riješiti neka komunalna pitanja, niti izglasati općinski proračun, 6. prosinca podnijelo je ostavku, a dan ranije i Rizzi na mjesto gradonačelnika. Stoga je 27. prosinca Namjesništvo odredilo razrješenje pulskog predstavništva, imenujući poglavarstvo od jedanaest članova s predsjednikom Domenicom Stanichem koji je u travnju 1905. izabran za gradonačelnika.[159]

Da su radovi na samom terenu za razliku od višegodišnjih izmjena i dopuna ugovora i planova realizirani brzo, svjedoči kratka novinska vijest sa samog kraja 1903. prema kojoj se „rad na električnom tramvaju nastavlja. Sada je na redu faza postavljanja gornjeg voda za prijenos električne energije“.[160] Prilikom rada na spomenutom postavljanju gornjeg voda, list *Il Proletario* je iskoristio manji incident pada rozeta prilikom spajanja vodova radi isticanja nedostatka sigurnosti tek zaposlenih radnika te potencijalnih otkaza. Time je ukazao na loše uvjete rada kao i moguće nesreće, a s ciljem aludiranja na opći status radnika.[161] List se obrušio i na „sramotni čin davanja prioriteta zapošljavanju stranaca“ u odnosu na pulsko (talijansko) stanovništvo. [162] Inače, Socijalistička stranka imala je „spreman teren za svoje djelovanje“ što su podržavali radnici Arsenala te brojnih drugih javnih i privatnih poduzeća.[163] Socijalisti su ujedinjavali radnike pri glasanju za kandidata Socijalističke stranke. Međutim, u trenutku kada radnički kandidat nije mogao proći na izborima, i radnički su se glasovi dijelili. Tada je svaki radnik glasao u skladu sa svojim nacionalnim opredjeljenjem za kandidate stranaka koji su u prvom krugu prošli na izborima.[164]

Ono što je u razdoblju prije podizanja općinskog zajma između mornarice i Općine rješavano puno duže, nakon toga je bilo ubrzano pa su radnici tvrtke J. L. Münza nesmetano

[158] „Električni tramvaj u Puli“, *Naša* sloga, br. 36, 3. 9. 1903.
[159] B. Benussi, n. dj., 604, 606.
[160] „Tram elettrico“, *Il Giornaletto di Pola*, br. 1259, 21. 12. 1903.
[161] „Cio che succede nei lavori della nuova tramvia“, *Il Proletario*, br. 550, 20. 2. 1904.
[162] „La vergognose preferenze nella tramvia”, *Il Proletario*, br. 553, 12. 3. 1904.
[163] B. Benussi, n. dj., 611.
[164] M. Balota, n. dj., 63.

nastavili s radom. To je pak s druge strane usporavalo promet u brojnim ulicama. Poprilično su bili glasni prosvjedi kočijaša koji su kroz negodovanje zapravo iskazivali strah od nadolazeće konkurencije.[165] Postavljanje tračnica i ostalih dijelova infrastrukture bilo je obavljeno brzo budući da su 15. veljače, odnosno kako vrlo ushićeno navodi dnevnik talijanskih liberala *Il Giornaletto di Pola*, „sinoć u šest i pol po prvi puta došla u grad tramvajska kola“ prugom Pula – Divača iz mjesta Hrpelje. „Na početnoj stanici u blizini željezničkog kolodvora skupilo se mnoštvo ljudi koji su skakali od radosti što će električni tramvaj biti pušten u pogon.“[166] Uz sveopću euforiju dio građana pokušavao je tramvajska kola bezuspješno gurati na tek postavljenoj pruzi prije no što su ih dva konja odvukla prema remizi. To je na svojevrstan način prikaz reakcije stanovništva na novotarije kroz koje je Pula umjesto postupnog proživljavala ubrzani razvoj.[167] S druge pak strane, stav samih građana bio je podijeljen, od onih koji su svojom pozitivnom euforijom „gurali tramvajska kola“ do onih koji su upozoravali na uske ulice i potencijalnu opasnost za pješake.[168]

Dogovorene uvjete koncesije ugovora s Općinom o korištenju ulica, uloženi kapital i nabavu novca kroz emisiju dionica, potpisali su u prosincu 1903. J. L. Münz, Rizzi te u ime Dioničkog društva za elektrotehniku iz Münchena Ervin Bubeck. Nešto kasnije svojim potpisom uvjete je potvrdio i ravnatelj Podružnice austrijske kreditne ustanove za trgovinu i obrt u Trstu, što je na koncu objedinjeno u izjavi 12. ožujka 1904. godine.[169] Bio je to formalni i završni čin svih prethodnih višegodišnjih prijedloga, preliminarnih radnji i dogovora. U kontekstu formalizacije i stanja na terenu. *Naša sloga* 10. ožujka navodi: „Pošto je glavna pruga za mjestni električni tramvaj u Puli gotova čine se sada na istoj marljivo pokusi sa jednim motorvozom. Ti pokusi uspjeli su pod upravom gospodina Ofnera vrlo dobro.“[170] U godišnjem izvještaju Tramvajskog društva za 1904. istaknut je podatak o uspješnom poslovanju i prihodu od 35.476,85 kruna. Službeno je potvrđeno kako je novoizgrađeni tramvajski sustav tada činilo osam tramvajskih vučnih kola te četiri prikolice koje je „prugom u dužini 4,833 km pokretao nadzemni strujni vod opskrbljivan strujom iz gradske električne centrale“.[171]

Unatoč tome što je tek nekoliko tjedana dijelilo građane od svečane inauguracije, osim podjela stanovnika na pobornike i skeptike uvođenja tramvaja, u samom Pravilniku Tramvajskog društva došlo je do pravne podjele koja je zbog neraspoloženja i negodovanja javnosti ukinuta prije

[165] „I reclami del publico“, *Il Giornaletto di Pola*, br. 1293, 24. 1. 1904.
[166] „I carrozzoni del tram sono arrivati“, *Il Giornaletto di Pola*, br. 1316, 16. 2. 1904.
[167] Isto.
[168] „La collaborazione del pubblico“, *Il Giornaletto di Pola*, br. 1320, 20. 2. 1904.
[169] AT-OeStA/AVA Verkehr Reg. v. EG. ÖLEG A 61, Erklarung, 1904.
[170] „Pokusi sa električnim tramvajem“, *Naša* sloga, br. 10, 10. 3. 1904.
[171] AT-OeStA/AVA Verkehr Geschäftsberichte A, Faszikulatur 162, Jahres-Bericht, 1904.

samog puštanja u promet. Podjela tramvajskih kola na dva razreda bila je posljednja prepreka čijim je ukidanjem bio otvoren put svečanoj inauguraciji. Podjela tramvajskih kola na prvi i treći razred prema mišljenju javnosti prijetila je da postane „casus belli“. Separaciju koju je osmislio bivši provincijski kapetan de Capitello, većina općinskih zastupnika odobrila je građevinskoj tvrtki. To je bilo „motivirano smanjenjem cijene karte za one manje imućnije, premda se pregrada između lijeve i desne strane kola može ukloniti ukoliko dođe do izmjena Pravilnika“.[172] Nezadovoljstvo javnosti bilo je veliko budući da „razlika u dva ili tri novčića neće biti ta koja će priječiti gdje će tko sjediti“. Kako razlike u luksuzu i udobnosti nije bilo te da su sjedala s obje strane bila identična, stanovništvo je odluke tvrtke koje je potvrdilo i općinsko vijeće, smatralo nedemokratskim činom. Drugi razlog zbog neprovedivosti te podjele koji je pojačao pritisak na ukidanje sporne odluke, bio je problem vršnih sati u kojima „će Arsenalski i drugi radnici krenuti u napad“. Pri tom je postavljeno pitanje o snalaženju tramvajskog osoblja u takvim kaotičnim situacijama prepunih tramvaja.[173] Puno radikalnije od *Il Giornaletta* na podjelu na dva razreda osvrnuo se socijalistički list *Il Prolerario* kao glas solidarnosti radništva, apelirajući na suosjećanje građanstva „protiv K. u. K. Tramvaja“. [174] Obarajući se na „tramvajsku kliku“ te ignoriranje općinskih vlasti i dioničara, upozorio je na zapošljavanje na temelju stranačkih pripadnosti i političkih podobnosti „bez želje Općine da zaštiti prava i dostojanstvo *naših ljudi*”.*[175]*

Iako je inauguracija bila samo svečani čin početka javnog gradskog prijevoza u Puli, uzevši u obzir sve radnje i zadovoljene uvjete od projekta 1897., bila je rezultat tog cjelokupnog pripremnog perioda.[176] Uoči same inauguracije javljala su se nostalgična razmišljanja onih „koji će žaliti za dobrim starim vremenima“. Vraćajući se retrospektivno pola stoljeća unatrag, prisjećali su se vremena kad su „građani mogli vrlo lako prijeći cestu bez ikakve brige, svejedno išli pločnikom ili po sredini ceste. Čak su se i nevina djeca mogla igrati. Nekoliko kola koja su prošla laganim kasom kroz ulice, nisu činila ništa loše da ne poremete idilu života i blagoslovljen mir sela Pula. Iako je moderni napredak u našem gradu dug i već je započeo njegov trijumfirajući marš: automobili, električni tramvaji i bezbroj bicikala koji se kreću u svim smjerovima, nažalost javnost još nije naviknula na to novo stanje“. [177] Potpuno je suprotan subjektivan je dojam pobornika modernizacije koji su izjavili „kako su bili svjedocima inauguracije električnog tramvaja [...] dajući gradu novu snagu i skladan ritam života koji će dodati malo energije depresivnim duhovima koji s

[172] „I due posti nel tram elettrico“, *Il Giornaletto di Pola*, br. 1381, 2. 3. 1904.
[173] Isto.
[174] „La vergognose preferenze nella tramvia”, *Il Proletario*, br. 553, 12. 3. 1904.
[175] „La combriccola tramviaria”, *Il Proletario*, br. 554, 19. 3. 1904.
[176] „L' inaugurazione del tram elettrico“, *Il Giornaletto di Pola*, br. 1340, 11. 3. 1904.
[177] „Uno che ha ragione“, *Il Giornaletto di Pola*, br. 1348, 19. 3. 1904.

prijezirom dočekali njegovu ideju i provedbu“. [178] Potičući modernizaciju grada uvođenjem tramvajskog prometa autor članka napominje kako svaka inovacija koja dolazi u grad sa sobom donosi novi element života, ali i nove potrebe. Time je upozorio na tada aktualnu globalnu razinu: „Brzina kojom se danas svijet razvija, ne dopušta zaustavljanje jer svako zaustavljanje je retrogradno.“[179]

Između ova dva stava, jednog iz tadašnje perspektive retrogradnog, a drugog progresivnog, zbila se inauguracija koja također nije bila jednako prihvaćena: što iz skepticizma prema modernizaciji, a što iz nacionalnih i političkih razloga. Pišući o „modernoj Puli“ u kontekstu inauguracije, dnevni list *Il Popolo Istriano* istaknuo je kako je tramvaj „gradu dao novu snagu i skladan ritam života. Došao je na proljeće, s novim suncem, moderni konvoj koji će dodati malo energije slabim i depresivnim duhovima koji su s prijezirom dočekali ideju i njegovu provedbu“.[180] Posvetivši tek nekoliko redaka u sarkastičnom tonu, posrednim obrušavanjem na talijansku gradsku vlast, u tjedniku *Naša sloga* slikovito opisani je tramvaj: „Okićen zelenilom i zastavama – kao smiešna i stara usidjela nevjestica – sa glasbom i ocilindrenim svatima sa službenim c. k. Aparatom kao i debelim kumom (Rizzi, op. a.) na čelu, prošao sramežljivo po svojim tračnicama.“ [181] Govoreći o tramvaju kao najnovijem dostignuću zajednice, *Österreichische Riviera-Zeitung* istaknuo je njegovu svakodnevnu potrebu u budućnosti kao i užitak koji je među građanima bio vidljiv već tijekom inauguracije.[182] Kao poticaj tomu *Il Popolo Istriano* naglasio je „da se Pula koja ima ogromnu korist od takvih sredstava koja čovjeka voze na putu prema suvremenosti, ne smije zaustaviti na tom putu“.[183]

Za razliku od *Naše sloge*, novinari *Il Giornaletta* te *Il Piccola* nazočili su cjelodnevnoj inauguraciji, zabilježivši živopisno, slikovito i pobornički tijek inauguracije. Mnoštvo građana okupljeno ispred Mornaričkog kazina iščekivalo je „dvoja tramvajska kola s prikolicama, okićena zastavicama i zelenim girlandama koja su ispunjavali počasni gosti te gradska limena glazba koja je svirala pri svakom zaustavljanju na tramvajskim stanicama“.[184]*Il Giornaletto* je već u dnevnom izdanju 23. ožujka 1904., na sam dan inauguracije, najavio kako je „jutros u devet službeno otvoren

[178] „L' inaugurazione del tram elettrico“, *Il Giornaletto di Pola*, br. 1353, 24. 3. 1904.
[179] Isto.
[180] „Pola moderna“, *Il Popolo Istriano*, br. 256, 26. 3. 1904.
[181] „Otvorenje električnog tramvaja u Puli“, *Naša* sloga, br. 12, 24. 3. 1904.
[182] „Pola“, *Österreichische Riviera-Zeitung*, br.1, Uskrs, 1904., 8.
[183] „Pola moderna“, *Il Popolo Istriano*, br. 256, 26. 3. 1904.
[184] „L' inaugurazione del tram elettrico“, *Il Giornaletto di Pola*, br. 1353, 24. 3. 1904.

električni tramvaj“. Posebno je istaknuto kako je dan prije uprava tramvaja ukinula spornu odredbu o podjeli na dva razreda.[185]

U popodnevnim satima, nakon atrakcije za javnost, u hotelu Central u organizaciji tvrtke J. L. Münza i Dioničkog društva iz Münchena na održanom svečanom domjenku za sve uvažene goste, zamjenik ravnatelja Kreditnog zavoda slikovito je nazvao gradonačelnika Rizzija „organizatorom“, a J. L. Münza „izvršnim tijelom“. Pohvalivši sve u vrlo kratkom roku realizirane projekte, od natkrivene tržnice, uređenih ulica, razgranate kanalizacijske i vodopskrbne mreže pa do elektrifikacije grada, posebno je istaknuo tramvaj. Električni tramvaj „koji je jutros prošao duž glavne ulice, pravi je simbol motoriziranosti s ciljem ubrzavanja komunikacije što će ujedno donijeti pulsirajući život gradu kao pravi znak modernosti“.[186]*Il Proletario* je u svojem trijumfalno sarkastičnom tonu posvetio nekoliko rečenica samoj inauguraciji, slaveći u socijalističkom duhu pobjedu radi ukidanja podjele tramvaja na dva razreda, odnosno „zdravog razuma“. Osvrtanjem na inauguraciju kao šaljivi spektakl s lažnim govorima i mahanjem crno-žutim zastavicama te „sretne talijanske zastupnike“ koji su nazočili ceremoniji, sam tramvaj kao još jedan vid modernosti grada prihvatio je sa simpatijama.[187]

Konstituirajuća sjednica Istarskog društva za električna postrojenja i ekonomske pruge u Puli /Istrianer Elektrizitäts- und Kleinbahngesellschaft / Societa istriana per impianti elettrici e ferrovie economiche a Pola (dalje u tekstu: Tramvajsko društvo), održana je tek 4. lipnja iste godine u prostorijama Tramvajskog društva na kojoj su uz pokrajinskog kapetana Rizzija te J. L. Münza jednoglasno potvrdili odluku o osnivanju.[188] Dva dana kasnije na sjednici Upravnog odbora novoosnovanog Tramvajskog društva formalizirana su spomenuta imenovanja, inženjer Wilhelmi imenovan je predsjednikom, a Münz njegovim zamjenikom.[189] Vidljivo je da je pripremna faza kao i sama inauguracija jedne pojave koja je bila još jedan segment modernosti grada, postala povod za početak političkih i nacionalnih tenzija koje su se nastavile još izraženije i sljedećih godina.

U razdoblju prvih pet godina od svečane inauguracije pa do otvaranja šijanske pruge Tramvajsko društvo je uz konstantni vozni park bilježilo povećanje broja putnika, prihod prometa kao i ostvarenu neto dobit namijenjenu isplati kamata i amortizaciji dionica. Uz 239.937 prevezenih putnika i prihod od 31.200,92 kruna, tramvaji su do kolovoza 1904. prešli 76.067,1 km, u što se

[185] „L' inaugurazione del tram elettrico“, *Il Giornaletto di Pola*, br. 1352, 23. 3. 1904.
[186] Isto.
[187] „Il tram“, *Il Proletario*, br. 555, 26. 3. 1904.
[188] AT-OeStA/AVA Verkehr Geschäftsberichte A, Faszikulatur 162, Jahres-Bericht, 1904.
[189] „Societa Istriana per impianti elettrici e ferrovie economiche“, *Il Giornaletto di Pola*, br. 1428, 7. 6. 1904.

ubraja 533,6 km prijeđenih s prikolicama.[190] Uz povećanje voznog parka u kolovozu broj prevezenih putnika popeo se do kraja godine na 822.916, s prihodom od 104.019,02 kruna.[191]

### 3.3. Gospodarski, vojni i nacionalni interesi u kontekstu javnog prijevoza

Za razliku od javnih potreba grada koji je uz njegovu primarnu ulogu kroz pravno definirane propise koristio i za jačanje nacionalnih interesa kroz jezična pitanja, uloga tramvaja u životu mornarice na prvi pogled svodila se na bolju mobilnost radnika Arsenala i pripadnika mornarice. Ipak, dugoročniji i važniji ciljevi bili su korištenje tramvajske infrastrukture kao i ulica u vojne svrhe u mogućim ratnim situacijama kao paralelnog, rezervnog sustava opskrbe. To je ratificirano sporazumima već u preliminarnim dogovorima prije uvođenja tramvajskog prometa još 1902. godine. U pregovorima između općinskih vlasti i mornarice dogovoreno je da će tramvajska pruga služiti za opskrbu vojnih objekata posebnim vlakovima. U slučaju rata cijela tramvajska trasa bila bi uključena u opskrbu tvrđava i bitnica, kroz širenje uskotračne željezničke mreže u gradu i okolici[192]

Nakon puštanja u promet željezničke pruge kroz Istru 1876., odlukom Direkcije za izgradnju Arsenala željeznički kolosijek je produžen do Arsenala unutar kojeg se nalazila mreža željezničkih pruga. Jedan kolosijek produžen tijekom 1905. do novoizgrađenih skladišta hrane s pekarom, ledarom i upravnom zgradom u Šijani za čiju je izgradnju koncesiju dobio također J. L. Münz.[193] Unatoč navedenim polemikama o prolasku tramvaja uskim ulicama, širina kolosijeka iznosila je 1435 milimetara što je bilo jednako širini standardnog željezničkog kolosijeka.[194] Za razliku od Pule u većini drugih gradova koji su u to vrijeme uvodili tramvajski prijevoz, građen je dvostruko uži kolosijek, kao primjerice u Dubrovniku, Ljubljani, Gorici, Opatiji ili Piranu.[195] Trasa od polazne stanice kod Mornaričke škole plivanja, na samom kraju Arsenala, cijelom je dužinom pratila njegov zid skrećući lijevim trakom. Završetkom Arsenala, išla paralelno sa željezničkim kolosijekom od Arsenala prema željezničkom kolodvoru, *de facto* kao paralelni sustav. Javnosti tada nepoznata činjenica bila je ideja da kroz centar grada uopće ne bude izgrađena tramvajska linija. Ipak, inzistiranjem gradonačelnika i dogovorom s predstavnicima mornarice, ta inicijativa bila je

[190] AT-OeStA/AVA Verkehr Geschäftsberichte A, Faszikulatur 162, Jahres-Bericht, 1904.
[191] Isto.
[192] AT-OeStA/AVA Verkehr Geschäftsberichte A, Faszikulatur 162, Die Strassenbahn
[193] Isto.
[194] AT-OeStA/AVA Justiz JM Allgemein Sig. 2A 2334.15, Erklarung 1905.
[195] „Male železnice pri nas“, *Slovenski narod*, br. 218, 24. 9. 1916.

spriječena. [196] Činjenica je kako je tramvajska pruga na željezničkom kolodvoru, kao i ona na posljednjoj stanici naknadno produljene šijanske trase do Crkve Gospe od Milosti 1911., završavala tek nekoliko desetaka metara od državne željezničke pruge. [197] Iz nekoliko navedenih činjenica može se zaključiti kako je tramvajska pruga de facto izgrađena primarno za potrebe mornarice u slučaju neposrednih ratnih opasnosti, a potom kao dio modernizacije i prestiža Pule u obliku tramvajskog prijevoza.

U Godišnjem izvještaju Tramvajskog društva za 1915. na temelju naredbe Ministarstva rata, ono je po odredbi Državnog zakona od 26. prosinca 1912. bilo obvezno svojom infrastrukturom i osobljem biti u službi opskrbe mornarice. [198] Naime, 1912. uspostavljena je uskotračna Tvrđavna poljska željeznica (*Festungsfeldhbahn*) u Puli radi olakšanog prijevoza streljiva i opskrbe tvrđava. Imala je svoj polazni kolodvor, radionice za popravak, skladište za njezine potrebe, zgradu s telefonskom centralom te željeznički vozni park s parnom, odnosno konjskom vučom. Pokrivala je cijeli kopneni pojas utvrda i bitnica Puljštine dok su se s tramvajskih kolosijeka kao glavnih arterija u gradu odvajali kolosijeci uskotračnih pruga prema obrambenim objektima.[199] S obzirom na osiguranje grada tijekom Prvog svjetskog rata granična crta i žica presijecale su tramvajsku liniju u Šijani pri čemu su svakim ulazom i izlazom putnici bili podvrgavani kontroli. Tramvaj je većini onih bez granične propusnice bio jedna od prilika za neovlašten ulazak u grad.[200] O korištenju tramvajske pruge u vojne svrhe govore novinske vijesti poput vijesti o sudara tramvaja i vlaka na pruzi u blizini današnjeg Trga na Mostu. U prilog tomu je i vijest o „dobrotvornoj zabavi u Šijani u organizaciji podčasnika tvrdjavno - poljske željeznice [...] do koje ide električna željeznica (tramvaj), a osim toga i motorna poljska željeznička kola“.[201]

Utjecaj mornarice i ratnih zbivanja na tramvajski prijevoz tijekom Prvog svjetskog rata dodatno potvrđuje i statistika prevezenog broja putnika te godišnjih prihoda. Broj putnika 1914. iznosio je 1.787.791, a godinu dana kasnije 1.681.752. Pretposljednje godine rata taj broj popeo se na 2.571.600, a posljednje na vrtoglavih 3.620.510 putnika. [202] Svakako su ove brojke, unatoč iseljavanju civilnog stanovništva, posljedica velikog broja vožnji pripadnika mornarice kao i pretplatničkih karata s neograničenim brojem vožnji. Neovisno o brojkama koje u nekim segmentima mogu djelovati optimistično, s Prvim svjetskim ratom započeo je proces stagnacije koji

[196] AT-OeStA/AVA Justiz JM Allgemein Sig. 2A 2334.17, Erklarung 1903.
[197] Arhiv Grada Pule (Odjel za graditeljsko nasljeđe i prostorno uređenje), Planovi grada; plan A3 (digitalni oblik)
[198] AT-OeStA/AVA Verkehr Geschäftsberichte A, Faszikulatur 162, Jahres-Bericht, 1916.
[199] E. A. Grestenberger, n. dj., 31-32.
[200] „Uubefugtes Betreten der Stadt“, *Polaer Tagblatt,* br. 2892, 13. 9. 1914.
[201] „Un carrozzone tramviario cozza contro un treno“, *Il Giornaletto di Pola*, br. 5266, 22. 12. 1914; „Dobrotvorna zabava“, *Hrvatski list*, br. 1071, 5. 7. 1918.
[202] AT-OeStA/AVA Verkehr Geschäftsberichte A, Faszikulatur 162, Jahres-Bericht, 1915., 1916., 1917.

je trajao do njegova ukidanja 1934. godine. No, to se zbog fragmentarno sačuvanih podataka može pratiti tek fragmentarno. U 1914. bruto prihod iznosio je 253.218,37 kruna, odnosno čista dobit od prijevoza putnika 233.770,26 kruna. U 1915. došlo je i do smanjenja prihoda na 205.893 kruna kao i zarade od prodanih karata u iznosu od 200.801 kruna. Ovaj se pad svakako u većoj mjeri treba pripisati egzodusu civilnog stanovništva.[203] Tijekom 1916. dobit od prevezenih putnika iznosila je 245.564 kruna, „no sa znatno povećanim izdatkom od 152.810 kruna". Godine 1917. zabilježen je prihod od 404.397 kruna, „najveći dosad [...] ali uz visoko povećanje cijena". Radi pojašnjenja navedenih izdataka mora se napomenuti kako mornarica, osim eksploatacije, nije ulagala sredstva u sanaciju infrastrukture. Pridodajmo da je Tramvajsko društvo izdvajalo godišnje 20.000 kruna za ratni zajam.[204] Uzmemo li naizgled visoku zaradu u posljednjoj ratnoj godini od 746.176,44 krune, odnosno prvoj poratnoj godini 463.396,95 lira, možemo govoriti isključivo o velikoj inflaciji i pretvorbi monetarnog sustava, a ne pozitivnom poslovanju. [205]

Broj pripadnika mornarice kao i posljedice egzodusa stanovnika vidljive su i u broju prijeđenih kilometara. U 1914. tramvaji su prevalili 436.971,09 km, dok se 1915. ta brojka smanjila na 308.865 km.[206] Razlog smanjenju broja kilometara u najvećoj mjeri možemo pripisati iseljavanju stanovništva. Pretposljednje i posljednje godine Prvog svjetskog rata ta je brojka ostala približno ista s 327.983 km, 1917., odnosno 316.526 km, 1918. godine. Da su egzodusom smanjen broj dotadašnjih putnika nadomještale spomenute potrebe pripadnika mornarice, posebice je vidljivo u povećanju prijeđenog broja kilometara prikolica. Za razliku od mirnodopskog predratnog razdoblja kada su se prikapčale u vršnim satima te vikendima za dokoličarenje u Šijani, tijekom posljednjih godina rata prevozile su pripadnike mornarice tom glavnom arterijom Tvrđavne poljske željeznice.[207]

Osim za izvanredne potrebe u ratnom periodu postojali su planovi za eksploataciju tramvajske infrastrukture u gospodarske svrhe, za prijevoz primarnih sirovina te životinja. Za to je bila previđena izgradnja posebnih odvojaka. Zbog slobodnog prolaska stoke kroz grad, problema koji je „već nekoliko godina bio aktualan", izgrađena tramvajska pruga, samo tjedan dana nakon otvaranja postala je jedna od opcija rješavanja tog problema. Prijedlog uvođenja posebnih vagona koji bi u jutarnjim satima prevozili stoku do tramvajske stanice Svetog Polikarpa, aktualizirana je

[203] AT-OeStA/AVA Verkehr Geschäftsberichte A, Faszikulatur 162, Jahres-Bericht, 1915.
[204] AT-OeStA/AVA Verkehr Geschäftsberichte A, Faszikulatur 162, Jahres-Bericht, 1916., 1917.
[205] Državni arhiv u Pazinu (dalje: HR-DAPA) kutija 67, OPĆINA PULA (1919-1947), Relazione, 1918, 1919, kutija 58.
[206] AT-OeStA/AVA Verkehr Geschäftsberichte A, Faszikulatur 162, Jahres-Bericht, 1914., 1915.
[207] AT-OeStA/AVA Verkehr Geschäftsberichte A, Faszikulatur 162, Jahres-Bericht, 1918.

tek nakon nekoliko godina.[208] Velika krda stoke koja su prolazila gradom od iskrcaja iz vagona pa do klaonice (gotovo isključivo za potrebe mornarice), uzrokovala su ozbiljne probleme. Sličan problem bio je i prijevoz ugljena otvorenim kolima od pristaništa na Elizabetinom gatu pa do plinare što je dovodilo do onečišćenja ulica i zgrada. Trajno rješenje, kako navodi *Il Giornaletto* 19. travnja 1910., u dogovoru između gradonačelnika, inženjera i Tramvajskog društva, pronađeno je u izgradnji dodatnih kolosijeka spojenih na tramvajsku prugu. Problem je trebao biti riješen nabavkom posebne lokomotive i određenog broja vagona za prijevoz stoke, odnosno ugljena.[209] Već su se početkom ožujka prethodne godine sve više javljale pritužbe građana o stanju prometnica radi čega je grad odlučio o nabavi lokomotive sa šest vagona od sedam tona.[210] S obzirom da je 28. srpnja iste godine tramvajskom prugom od željezničkog kolodvora prema plinari najavljena probna vožnja kompozicije za prijevoz ugljena, čije je testiranje bilo planirano za 3. kolovoza, spomenuti dogovor bio je formaliziranje *de facto* dogovorene stvari.[211]

Osim vojnih i gospodarskih interesa koji su uglavnom bili rezervirani za potrebe mornarice, vladajući politički element koristio je tramvaj za širenje talijanizacije. Iako su činili konstantno većinu u vlasti, antagonizmi u gradu bili su vrlo izraženi na jezičnom polju – borba za hrvatski, talijanski i njemački jezik bila je očita u tiskanju novina na sva tri jezika, otvaranju odvojenih škola i čitaonica. Najočitiji primjer je razlika između stare (talijanske) Pule gdje je gotovo sve bilo službeno pisano talijanskim, te Nove Pule u kojoj su gotovo isključivo prevladavali njemački natpisi i njemački jezik. Pritom treba uzeti u obzir kako je tramvaj povezivao oba dijela grada. Već u preliminarnim radnjama uvođenja tramvajskog prometa talijanska Liberalna stranka, dominirajući u Općinskom vijeću, svoje je nacionalne stavove uvjetovala uvođenjem talijanskog jezika kao jedinog službenog u tramvajskom prometu. To je i realizirano uvođenjem odredbe u Statutu Tramvajskog društva iz 1904. godine. [212] Odnos pripadnika mornarice, odnosno mornaričkih činovnika s pravom glasa i talijanskih liberala bio je krhak, a činio ga je isključivo politički dogovor zbog formiranja općinskih vlasti. U tom političkom kompromisu o suradnji na lokalnim izborima, prvo izborno tijelo bilo je prepušteno kandidatima mornarice, a drugo i treće zastupnicima Talijana. [213] Obvezivanjem budućeg koncesionara, odnosno Tramvajskog društva na službeno korištenje isključivo talijanskog jezika u javnom prijevozu izazvalo je pobunu među pripadnicima mornarice i netalijanskog stanovništva. Odluka općinskih vlasti smatrana je nacionalnom i političkom provokacijom. Zbog toga je potkraj 1903. u središnjici mornarice u Beču intervenirao

[208] „Il trasporto dei buoi attraverso la citta“, *Il Giornaletto di Pola*, br. 1359, 30. 3. 1904.
[209] „Per il trasporto del carbone e del buoi“, *Il Giornaletto di Pola*, br. 3570, 19. 4. 1910.
[210] „Il trasporto di carbone attraverso la citta“, *Il Giornaletto di Pola*, br. 2168, 3. 3. 1909.
[211] „Per via“, *Il Giornaletto di Pola*, br. 3306, 29. 7. 1909.
[212] AT-OeStA/AVA Justiz JM Allgemein Sig. 2A 2334.15, Statuten, 1904.
[213] B. Dobrić, n. dj., 13.

lučki admiral Minurillo, ističući pojačanu talijanizaciju grada. Prijedlog uvođenja trojezičnosti kapetana linijskog broda i kasnijeg zapovjednika mornarice Antona Hausa, odnosno korištenja talijanskog, njemačkog i hrvatskog jezika nije uspio stvoriti konsenzus te spriječiti općinsku vlast u provođenju svojih namjera.[214]

S obzirom da je u novom Pravilniku službe za zaposlenike pulskog tramvaja iz 1912. uz uvjet poznavanja talijanskog jezika bilo istaknuto kao poželjno i poznavanje njemačkog jezika,[215] talijanski su liberali izražavali nezadovoljstvo, pronalazeći „kršenja pravila" u svakodnevici. Tako je *Il Giornaletto* 4. prosinca 1912. upozorio u ime javnosti općinskog upravitelja na reklame na tramvajima „pisane na drugom jeziku", njemačkom. Time je apelirao na nepoštivanje članaka ugovora između Tramvajskog društva i grada o jezičnim pravilima.[216] Iako je talijanski jezik bio utvrđen Pravilnikom kao službeni jezik, vladajućim liberalima smetala je interna komunikacija osoblja koje su činili i Talijani i Hrvati. Posljednjeg dana ožujka 1913. glasilo liberala izravnije se obrušilo, ovaj puta na tvrtku Buch koja je oglašavala „na nekom drugom jeziku, a ne talijanskom [...] i zaboravila osnove poštivanja domaćeg stanovništva". Obrušivši se nadalje na neprofesionalnost Tramvajskog društva zaslužnog za kršenje talijanskih nacionalnih prava, spomenuti su nakon toga i postupci samih radnika, ali „ne svih jer postoje među njima i dobri". Tu su se osvrnuli na dva primjera, vozača Radolovicha koji je na hrvatskom raspravljao „o visokoj politici, smetajući pri tom svim putnicima". Novinski članak nije poštedio ni drugog vozača koji je istog dana „psovao *na svim jezicima Zemlje* s ciljem izazivanja skandala među putnicima, uključujući mnogo žena i djece".[217] Puno radikalniji primjer talijanskog nacionalizma iskazan je u osvrtima uz zapošljavanja i otkaze tramvajskih djelatnika što možemo ilustrirati na primjeru dviju gospođica „koje savršeno znaju talijanski, no činjenica je da potiču iz obitelji nastanjenih privremeno u Puli". Time je jasno iskazan stav o davanju prvenstva pri zapošljavanju Talijana. [218]

Tri naizgled nepovezana pojma, svaki na svoj način, kočili su primarnu zadaću javnog prijevoza, realizirajući svoje vlastite ciljeve. Spomenuti cilj iz brošure anonimnog autora o poistovjećivanju grada s mornaricom, na mikrorazini se odrazio i u javnom prijevozu, a s druge strane poslužio je i samom gradu za širenje nacionalnih interesa vladajuće većine. Sve navedeno odrazilo se negativno kako na infrastrukturu i socijalni status zaposlenika, tako i na svakodnevno funkcioniranje te samo stanovništvo.

---

[214] Frank Wiggermann, *K. u. K. Kriegsmarine und Politik*, Beč, 2004., 181 – 182.
[215] *Dienst-Ordnung für das Personal der Istrianer Elektrizitäts- u. Kleinbahngesellschaft*, Pola, 1912., 7.
[216] „Le tabelle della tramvia", *Il Giornaletto di Pola*, br. 4530, 4. 12. 1912.
[217] „Delizie tramviarie", *Il Giornaletto di Pola*, br. 4647, 31. 3. 1913.
[218] „I licenziamenti alla tramvia", *Il Giornaletto di Pola*, br.4779, 10. 8. 1913.

### 3.4. Infrastrukturni problemi i urbanistička ekspanzija

Preduvjeti koji su morali biti zadovoljeni da bi došlo do svečane inauguracije, od samog početka prometovanja doživljavali su postupni debakl. Loše isplanirani kapaciteti električne centrale, nekvalitetno odrađeni poslovi adaptiranja ulica tramvajskom sustavu pa i upitna kvaliteta tramvajske infrastrukture doveli su do prvih problema. Od početka rada električne centrale, troškovi s kraja lipnja 1905., s odvojenim mrežama za tramvaj i rasvjetu, iznosili su nepredviđenih 243.074,09 kruna.[219] Kvarovi na električnoj centrali bili su čest uzrok kraćih, a u godinama pred Prvi svjetski rat i višednevnih prekida rada. Zbog njihove brojnosti, ali i nenavođenja u kontinuitetu, nije bilo moguće napraviti sustavnu analizu. U arhivskoj građi o toj problematici nije pisano, već vijesti o tome nalazimo isključivo u kratkim novinskim člancima. Prilog tomu su dva izdvojena primjera. Tako je primjerice 20. veljače 1906. zbog pokretača električnog motora u ranim večernjim satima promet bio zaustavljen do jutra dok su u studenom „zbog greške u elektrani i zbog nedostatka energije tramvaji obustavili promet u večernjim satima".[220]

Neovisno o problemima s električnom centralom, poslovanje Tramvajskog društva od inauguracije do izgradnje nove linije 1909. bilo je s pozitivnim predznakom. Usporedimo li sljedeće tri godine, prihodi su postupno rasli. Godine 1906. iznosili su 126.710,09 kruna, godinu dana kasnije narasli su na 132.284,95, a sljedeće godine 143.334,53 kruna. U 1906. prevezeno je 991.992 putnika kroz prijeđenih 347.732 km, godinu dana kasnije brojka je prešla magičnu granicu od 1.031.167 putnika prevezenih u 354.937,7 km dok je u 1908. uz 1.103.378 prevezenih putnika prijeđeno sveukupno 328.077,2 km. [221] Iz toga se može zaključiti kako je povećanje broja prevezenih putnika bilo minimalno uz približno jednak broj prijeđenih kilometara. To je dokazalo ispravnu odluku civilnih vlasti za uvođenje tramvaja te potrebu i naviku stanovništva za njegovim korištenjem.

Česti nestanci električne energije bili su pokazatelj već tada nedostatnog kapaciteta električne centrale što je posebno bilo izraženo u vršnim satima prometovanja tramvaja. Godišnji izvještaj društva za 1911., uz minimalno povećanje godišnjih prihoda, kao glavni uzrok naveo je neredovitu isporuku električne energije, „izrazivši nadu da će nakon poboljšanih uvjeta u električnoj centrali od veljače opskrba postati redovitija".[222] Polovicom rujna 1912. problemi s električnom

[219] AT-OeStA/AVA Verkehr Geschäftsberichte A, Faszikulatur 162, Jahres-Bericht, 1905.
[220] „Vom Elektrizitätswerke", *Polaer Morgenblatt*, br. 127, 21. 2. 1906; „Tramvia elettrica", *Il Giornaletto di Pola,* br. 2311, 7. 11. 1906; „Tramvia elettrica", *Il Giornaletto di Pola,* br. 2329, 25. 11. 1906.
[221] AT-OeStA/AVA Verkehr Geschäftsberichte A, Faszikulatur 162, Jahres-Bericht, 1906., 1907., 1908.
[222] AT-OeStA/AVA Verkehr Geschäftsberichte A, Faszikulatur 162, Jahres-Bericht, 1911.

centralom postajali su sve očitiji. Za razliku „od nekih velikih gradova čije tvrtke isporučuju energiju točno kao sat“, pulski tramvaji zbog nedovoljne isporuke znali stajati i po cijeli dan.[223] Bezobzira na očitovanje uprave električne centrale o problemima na samim tramvajskim vozilima te prebacivanja krivnje na Tramvajsko društvo, *Polaer Tagblatt* iz perspektive građana zaključuje kako „to nije prvi, nego možda tisućiti slučaj da su tramvaji zaustavljeni zbog kvara na elektrani“.[224] U istom Godišnjem izvještaju Tramvajskog društva neredovitost isporuke električne energije u jesenskim mjesecima navedena je kao jedan od ključnih razloga smanjenog broja prevezenih putnika. Sukladno s time padao je i godišnji prihod Tramvajskog društva. [225] Sami prekidi nisu sistematično navođeni u novinama s obzirom da sustavnim praćenjem talijanskog i njemačkog tiska ne nailazimo na identične objave. U većini slučajeva sve pulske novine donosile su iste vijesti dok su manje značajne vijesti, poput spomenutih kvarova, bilježene u jednim ili dvama dnevnim novinama. Tako je primjerice 8. listopada 1913. tramvajski promet zbog kvara na elektrani stajao od 9 do 15 sati što u tom slučaju nije pretjerano utjecalo na svakodnevicu budući da se zbio između vršnih sati.[226] Još veću pomutnju unosila su kraća i češća zaustavljanja pa je tako 26. listopada 1913. „zbog nedostatka električne energije tri puta bio obustavljan tramvajski promet te prilikom posljednje vožnje koja je dočekivala večernji vlak“. [227] Kod ovog problema arhivski dokumenti vezani uz električnu centralu ne donose nikakve mjesečne niti godišnje analize.

U mjesecima pred početak Prvog svjetskog rata te nekoliko mjeseci kasnije isprekidane isporuke električne energije bile su sve češće što se može povezati s većim potrebama mornarice. Tako je 9. prosinca 1913. zbog duljeg kvara u popodnevnim satima cijeli grad ostao bez osvjetljenja i javnog prijevoza. To je rezultiralo javnim apelom o već postojećim planovima za povećavanjem kapaciteta električne centrale. [228] Zbog negodovanja stanovnika preko glasila liberala upravi Tramvajskog društva „s obzirom na već svakodnevne prekide u opskrbi električnom energijom“, uprava je zatražila savjet inspektorata Ministarstva željeznica. Time je najavila i moguću obustavu tramvajske usluge na pojedinim ili svim linijama.[229] Naime, apel nezadovoljnih stanovnika, kako navodi *Polaer Tagblatt*, bio je rezultat osnovanih pritužbi stanovništva. Za neispunjavanje obveza neprekidnog napajanja tramvajske mreže optužbe su bile usmjerene na upravu električnog tramvaja, a ne električne centrale. [230] Rezimirajući problematiku trećeg dana siječnja 1914. godine *Il Gironaletto* je napisao: „Prekidi u elektrani su redoviti i danju i noću. Ne prođe dan, a da tramvaj ne

[223] „Aus dem Elektrizitätswerke“, *Polaer Tagblatt*, br. 2274, 13. 9. 1912.
[224] „Aus dem Elektrizitätswerke“, *Polaer Tagblatt*, br. 2275, 14. 9. 1912.
[225] AT-OeStA/AVA Verkehr Geschäftsberichte A, Faszikulatur 162, Jahres-Bericht, 1912.
[226] „La circolazione tramviaria sospesa per sei ore“, *Il Giornaletto di Pola*, br. 4838, 8. 10. 1913.
[227] „I risposi domenicali della tramvia“, *Il Giornaletto di Pola,* br. 4857, 27. 10. 1913.
[228] „Aus der elektrischen Zentrale“, *Polaer Tagblatt*, br. 2274, 10. 12. 1913.
[229] „Le interruzioni nel servizio della tramvia elettrica“, *Il Giornaletto di Pola*, br. 4905, 14. 12. 1913.
[230] „Von der Strassenbahn“, *Polaer Tagblatt*, br. 2667, 16. 12. 1913.

stane, ne prođe večer, a da grad nije ostao u mraku“. Budući da je time bio narušen svakodnevni ritam grada, zaključuje kako je to „krajnje vrijeme za nabavku novih strojeva“.[231]

Zbog prozivki za zastarjele i nedostatne strojeve, ravnatelj električne centrale inženjer Rittenauer obratio se javnosti i demantirao zanemarivanje obnove postojećih strojeva. Naveo je kako je glavni uzrok veliko povećanje potražnje električne energije zbog širenja grada. Prebacujući odgovornost na upravu Tramvajskog društva, uprava električne centrale ogradila se ponovno od prekida tramvajskog prometa. Navela je kako su većinom uzroci nestanka električne energije rezultat kvarova na samoj tramvajskoj infrastrukturi. [232] Sarkastična vijest *Il Giornaletta* od 7. ožujka o višekratnim nestancima struje navodi „da je pješačenje preporučeno kao sigurniji i brži način prometovanja“.[233] Možemo zaključiti kako su potrebe sve većeg broja stanovnika i širenja grada bile u suprotnosti s neodržavanom tramvajskom i infrastrukturom električne centrale. Upravo to bilo je rezultat sve češćih kvarova i zastoja. Brojne restrikcije rezultirale su legitimnim pritužbama „ne samo u posljednje vrijeme, nego od početka rada električne centrale“. Tako je električni tramvaj ostao bez struje u prvoj polovici 1914. više desetaka puta, godinu dana ranije bilo je „samo“ dvadeset prekida s ukupno pedeset dva sata.[234] Istaknuvši oštećenja strojeva kao kroničnu bolest, uzaludnost prosvjeda i okupljanja, skupoću električne energije u odnosu na kvalitetu isporuke, *Polaer Tagblatt* se zapitao u ime pomalo rezignirane javnosti: „Hoće li osmodnevna obustava rada tramvajskog prometa u gradu na samom kraju 1914. biti produžena na neodređeno vrijeme?”[235] U Godišnjem izvješću Tramvajskog društva za 1914. posebno je istaknuto „kako ne smiju ostati nespomenuti učestali prekidi električne energije“. Pritom se poticala nužnost kontinuirane opskrbe električne energije budući da je razlog manjka putnika, a time i bruto prihoda, bila njezina neredovita i isprekidana isporuka.[236]

Potrošnja električne energije od inauguracije do izgrađene šijanske linije uglavnom je bila ujednačena. Tijekom 1904. godine potrošeno je 127.674 kw/h, 1905. potrošnja je iznosila 159.380 kw/h.[237] Puštanjem u promet šijanske linije 1909. potrošnja se kroz tih nekoliko mjeseci povećala na 193.522 kw/h dok se u sljedeće dvije godine popela na tada vrtoglavih 254.927, odnosno 273.105 kw/h. Pad na 260.620 kw/h u 1912. rezultat je političkih, ekonomskih i vremenskih nepogoda kao i nedovoljne isporuke. U 1913. ponovno je zabilježen rast na 272.247 dok je u prvoj

[231] „Interruzioni elettriche“, *Il Giornaletto di Pola*, br. 4922, 3. 1. 1914.
[232] „Der Skandal im Elektrizitätswerke“, *Polaer Tagblatt*, br. 2728, 18. 3. 1914.
[233] „Le delizie del tram“, *Il Giornaletto di Pola*, br. 4977, 7. 3. 1914.
[234] „Die Erweiterung des städtischen Elektrizitätswerkes“, *Polaer Tagblatt*, br. 2804, 13. 6. 1914.
[235] „Die Polaer Straßenbahngesellschaft“ , *Polaer Tagblatt*, br. 2955, 15. 11. 1914; „Das Elektrizitätswerk in Pola“, *Polaer Tagblatt*, br. 2958, 18. 11. 1914.
[236] AT-OeStA/AVA Verkehr Geschäftsberichte A, Faszikulatur 162, Jahres-Bericht, 1914.
[237] AT-OeStA/AVA Verkehr Geschäftsberichte A, Faszikulatur 162, Jahres-Bericht, 1904., 1905., 1906., 1907., 1908.

godini Prvog svjetskog rata zapisana najveća potrošnja od 289.499 kw/h.[238] Povećanjem snage elektrane ugradnjom novog motora isporuka energije bila je redovitija, no potrošnja manja.[239] U prvoj poratnoj godini gotovo premašio rekord iz 1914. s potrošnjom od 289.446 kw/h. Posljednji poznati podatak iz 1920. govori o potrošnji od 234.527 kw/h pri čemu se mora pretpostaviti da je buduće reduciranje linija vjerojatno dovodilo do smanjivanja potrošnje ili stagnacije.[240]

Pod talijanskom državom, tijekom dvadesetih godina, dug prema električnoj centrali sve se više povećavao što je na koncu dovelo do stečaja i općinskog preuzimanja uprave nad tramvajem. Uključujući studeni 1926. Tramvajskom društvu isporučena je električna energija u vrijednosti od 5.923.683,17 lira,[241] dok se krajem svibnja 1927. iznos dugovanja popeo na 683.481,75 lira.[242] Zaključno sa studenim iste godine dugovanja su iznosila 729.223,17 lira, a s prvim tromjesečjem ukupan dug popeo se na 803.932,07 lira.[243] Vidljivo je kako je godišnji dug u četiri navedene godine rastao kontinuirano pri čemu svakako moramo uzeti u obzir i opću inflaciju. „Općina ima moralnu obvezu kao vlasnik 3267 od 4350 preostalih dionica Društva“ odobriti kredit od 787.022,23 lire za podmirenje duga za razdoblje do 31. prosinca 1927. godine.[244] Podmirenjem dugovanja postala je vlasnikom tramvajskog postrojenja, a cijena dostave električne energije po kw/h u dogovoru s električnom centralom reducirana je sa 0,65 na 0,32 lire čime je stopiran daljnji gubitak.[245]

Jedan od kraćih, ali učestalih zastoja bila su pucanja žica gornjeg voda što je osim kroničnih čekanja izazivalo i veliku opasnost za građanstvo. Iako bez zabilježenih smrtnih posljedica, žice su predstavljale izravnu opasnost. Prema navodima *Polaer Morgenblatta* 16. ožujka 1906., „teško da će proći dan, a da se ništa ne dogodi; jednom pukne žica gornjeg voda, drugi put stane tramvaj, putnici moraju pipati po mraku, osim ako nisu te sreće da pri ruci imaju električnu svjetiljku. To traje najmanje pola sata“.[246] Premda nisu redovito bilježena, pucanja gornjih vodova postala su gotovo svakodnevna pojava od 1911. pa do početka Prvog svjetskog rata. Tako je 10. ožujka 1911. *Il Giornaletto* upozorio o pucanju žice u Carduccijevoj ulici „kao ozbiljnoj opasnosti u pješacima najfrekventnijem dijelu grada pri čemu su gradski stražari regulirali pješački promet do popravka“. I

[238] AT-OeStA/AVA Verkehr Geschäftsberichte A, Faszikulatur 162, Jahres-Bericht, 1912., 1913., 1914.
[239] HR-DAPA-40, OPĆINA PULA (1845-1918), Elettricita, I/ 4/C, 20. 5.1915., kutija 47.
[240] HR-DAPA-67, OPĆINA PULA (1919-1947), Relazione, 1918; 1919; 1920., kutija 58.
[241] HR-DAPA-67, OPĆINA PULA (1919-1947), Stabilimenti Comunali, 1600-27166, dok 4/96, 2. 12. 1926., kutija 58.
[242] HR-DAPA-67, OPĆINA PULA (1919-1947), Stabilimenti Comunali, 1600-27166, dok 12490, 8. 6. 1927., kutija 58.
[243] HR-DAPA-67, OPĆINA PULA (1919-1947), Stabilimenti Comunali, 1600-27166, dok 8464, 12. 1. 1929; 10 4 1928, kutija 58.
[244] HR-DAPA-67, OPĆINA PULA (1919-1947), Stabilimenti Comunali, 1600-27166, dok 6, 1. 3. 1928., kutija 58.
[245] HR-DAPA-67, OPĆINA PULA (1919-1947), Societa Elettrica Istriana, br 80, 2. 3. 1928., kutija 58.
[246] „Etwas von unserer Elektrischen“, *Polaer Morgenblatt*, br. 151, 16. 3. 1906.

*Polaer Tagblatt* je 4. veljače zabilježio sličnu vijest pucanja žice u istoj ulici istog mjeseca u blizini željezničkog kolodvora, ali ovu s posljedicom ozljede vozača.[247] Učestalost te pojave dovodila je i do navođenja bizarnih objašnjenja i skrivanja pravih uzroka pa je primjerice pucanje žice 29. kolovoza 1907. bilo „posljedica snižavanja temperature koja se javlja u sumrak". [248] Od više desetaka zabilježenih nesreća pada žica u dva lokalna dnevnika može se zaključiti da je pravi uzrok bila nekvalitetno izgrađena infrastruktura. Kako navodi *Polaer Tagblatt* 6. veljače 1913. godine: „U Ulici Arena pucanje olovnih žica već gotovo postalo pravilo."[249] Rezimirajući višegodišnje pojave pucanja žica, *Polaer Tagblatt* „s obzirom na učestalost takvih opasnih nesreća", upozorio je državne vlasti na površne provjere ispravnosti infrastrukture, a sve „zbog potpuno neprimjerenog sustava štednje". [250] Prema Godišnjem izvještaju Tramvajskog društva za 1913., a prema naredbi Generalnog inspektorata austrijskih željeznica, bilo je naloženo popravljanje i zamjena žica gornjeg voda na cijeloj tramvajskoj liniji.[251] Do potpunog izvršenja navedenih naredbi nikada nije došlo.

Posljednji od tri preduvjeta za ostvarivanje tramvajskog prometa vrlo brzo se pokazao loše i nekvalitetno izveden. Pulske ulice nedugo nakon asfaltiranja i popločavanja vapile su za obnovom. Tako su već 21. ožujka 1906. oba pulska dnevna lista najavila desetodnevnu obustavu prometa na pravcu preko Rive, preusmjeravanjem linija kroz centar grada zbog popravaka kolnika.[252] Već prema vijesti od 20. srpnja 1908., „za nekoliko će dana na Rivi doći do uklanjanja asfalta zbog previše pukotina i oscilacija tračnica te zamjenjivanja novim kamenim pločama".[253] Tako je prema prvotno sklopljenom ugovoru s Općinom trošak refundiran iz rezervnog fonda Tramvajskog društva u iznosu od 10.000 kruna.[254] „Tako malo se može učiniti vječnim krpanjem", bio je osvrt na stanje pulskih ulica s početka listopada 1910. gdje „tračnice stoje i do deset centimetara iznad razine ceste što je za vlasnike drugih vozila posebna priča". S obzirom na vječitu prašinu, a i pojavu kolere, temeljita i skorija obnova kolnika i kolosijeka bila je tada prioritet za nastavak normalnog funkcioniranja tramvajskog prometa.[255] Loše stanje ulica bilo je potencijalna opasnost za nesreće opasne po život građana što je vidljivo iz primjera jednog petnaestogodišnjaka koji je zadobio teške tjelesne ozljede. Upravljajući kolima na križanju ulica Circonvallazione i

[247] „In via Carducci", *Il Giornaletto di Pola*, br. 3895,10. 3. 1911.„Von der Tramway", *Polaer Tagblatt* br. 1774, 7. 2. 1911; „Von der Elektrischen", *Polaer Tagblatt*, br. 1782, 16. 2. 1911.
[248] „Accidente sulla rete tramviaria", *Il Giornaletto di Pola*, br. 2607, 30. 8. 1907.
[249] „Von der Elektrischen", *Polaer Tagblatt*, br. 2398, 6. 2. 1913.
[250] „Von der elektrischen Strassenbahn", *Polaer Tagblatt*, br. 2561, 15. 8. 1913.
[251] AT-OeStA/AVA Verkehr Geschäftsberichte A, Faszikulatur 162, Jahres-Bericht, 1913.
[252] „Von der Straßenbahn", *Polaer Morgenblatt*, br. 155, 21. 3. 1906; „Esercizio tramviario interrotto", *Il Giornaletto di Pola,* br. 2080, 21. 3. 1906.
[253] „La pavimentazione luogo il binario della tramvia", *Il Giornaletto di Pola,* br. 2932, 20. 7. 1908.
[254] AT-OeStA/AVA Verkehr Geschäftsberichte A, Faszikulatur 162, Jahres-Bericht, 1908.
[255] „Die Via San Policarpo", *Polaer Tagblatt*, br. 1668, 5. 10. 1910.

Arsenalske doživio je težak pad budući da je „ulica tamo u jako lošem stanju. Zbog brojnih izdignutih tramvajskih tračnica i konj lako može slomiti kralježnicu“.[256]

Prema Godišnjem izvještaju Tramvajskog društva za 1912. Državna inspekcija austrijskih željeznica naložila je potpunu obnovu kolosijeka kao i nekih ulica pri čemu je bilo preporučeno i sudjelovanje mornarice. Zbog neodobrenog zajma Općine od 40.000 kruna, za izvođenje radova Tramvajsko društvo bilo je prisiljeno iz tekućih prihoda izdvojiti svotu od 18.200 kruna.[257] Epilog kontinuiranog tridesetogodišnjeg neadekvatnog ulaganja u tramvajsku infrastrukturu, a time i neodržavanje ulica slikovito je ilustriran apelom, nešto više od pola godine prije njegova ukidanja. „Vibracijom napuklih tračnica gdje su i ulice u vrlo lošem stanju [...] prepreka su za vozila koja ih zaobilaze kako bi izbjegla oštećenja. Popravak cesta provest će se samo ako se riješi tramvajsko pitanje.“[258] Iz ovoga se može zaključiti kako je egzistiranje tramvajskog prometa samo tri desetljeća bilo rezultat u startu nekvalitetno izgrađene infrastrukture, njezino nesustavno obnavljanje. To na koncu nije moglo pratiti potrebe populacijski, urbanistički te infrastrukturno rastućeg grada.

## 3.5. Šijanske pruga – između euforije i skepticizma

Šijanska šuma s lovačkom kućom i petnaestak kilometara šetnica i staza bila je stanovnicima Pule glavno mjesto okupljanja, druženja, i rekreacije posebice nedjeljama i blagdanima.[259] Prije no što je bila izgrađena tramvajska šijanska pruga, osim pješačenja, vožnje biciklima ili kočijama, građani su do Šijanske šume na dnevne izlete odlazili vlakom.[260] Prijevoz željeznicom do Šijanske šume započeo je osamdesetih godina 19. stoljeća, a kompozicije su nerijetko imale i do dvadeset vagona.[261] Postupnim uhodavanjem javnog gradskog prijevoza na ulicama Pule tekli su radovi na izgradnji ceste, preduvjeta buduće tramvajske linije koja je centar grada spajala sa Šijanskom šumom na sjeveroistočnom dijelu grada. U kolovozu 1904. list *Österreichische Riviera-Zeitung* već je optimistično najavljivao planiranje izgradnje brojnih linija i pregled buduće linije prema Šijani, s nadom kako će u listopadu započeti pripreme. „Uz gradnju treće linije, one za Šijanu koja će biti izgrađena u vrlo kratkom vremenu i povezati grad s prekrasnom šumom, izgradnja pruge prema Vodnjanu s odvojkom prema Fažani kao i linija prema

[256] „Schwerer Unfall“, *Polaer Tagblatt*, br. 2330, 16. 11. 1912.
[257] AT-OeStA/AVA Verkehr Geschäftsberichte A, Faszikulatur 162, Jahres-Bericht, 1912.
[258] „Ancora sul tram“, *Corriere Istriano*, br. 273, 16. 11. 1933.
[259] J. Marković, n. dj., 221.
[260] „Gite ferroviarie per il bosco di Siana“, *Il Giornaletto di Pola*, br. 627-628, 29.-30. 3. 1902; „Le feste“, *Il Giornaletto di Pola*, br. 629, 1. 4. 1902.
[261] *Strena del periodico L'Eco di Pola per l'anno 1887*, Pula, 1886., 78.

Verudi koja je u fazi planiranja, gradit će se eventualno dogodine."[262] Nakon inauguracije o predloženim i nikad realiziranim prugama pisalo se više euforično s obzirom na početni uspjeh.

Najavljena sjednica u prvoj dekadi veljače pod osnovnom točkom dnevnog reda trebala je raspravljati o zahtjevu za odobrenje tarifa za opskrbu električnom energijom tramvajskog pogona te javnu rasvjetu. Druga točka dnevnog reda bila je rezervirana za raspravu o izgradnji linije prema Šijani.[263] Povodom toga, kako navodi list *Vita autonoma,* Odbor za ceste grada Pule već je 12. studenog 1904. odobrio gradnju i obnovu ceste do krajnje točke crkve Gospe od Milosti u Šijani na izlazu iz grada, pripremajući teren za novu tek planiranu tramvajsku liniju.[264] Jasno se da zaključiti kako su planovi za povezivanje centra grada s glavnim dnevnim izletištem Puljana uzeli u obzir, uz pješačenje, sve opcije prijevoza – od biciklista i kočija pa do u to vrijeme još planiranog tramvaja.[265] U samom planiranju sudjelovali su osim grada, Ministarstvo mornarice, koje je imalo pod upravom Šijansku šumu, te buduće Tramvajsko društvo. Cijena cijelog projekta ceste u dužini od tri kilometra iznosila je 60.000 kruna.[266] Svečano otvaranje šijanske ceste 8. travnja 1906. bilo je popraćeno koncertom gradskog orkestra te orkestra mornarice. To je privuklo mnoštvo građana koji su se „u nedostatku dugo očekivanog tramvaja kretali brojnim kočijama i biciklima".[267]

Na sjednici Općinskog vijeća već s kraja 1899. o nacrtu ugovora za izgradnju električnog tramvaja spominje se trasa kasnije izgrađene tramvajske linije u što je bio uključen i pravac prema Šijani, odnosno povezivanje centra grada s periferijom.[268] Zanimljiv prikaz vijesti *Naše sloge* o toj trasi, ali pisan skoro dvije godine ranije spominje „jednu prugu od školja Sv. Petra (današnja Tvornica cementa) [...] do Šijanske šume s jednim ogrankom do željezničke postaje." U tekstu članka se nadalje izražava mišljenje da bi „po takvoj željeznici bilo posve blizu do Šijanske šume iliti Kasierwalda, toga jedinog plandovišta Pule kojim upravlja c. k. Mornarica".[269] Premda površan opis, vrlo jasno potvrđuje kako je već tada željeznički kolodvor smatran ogrankom pruge koja je trebala završavati u Šijani. Za razliku od novinske vijesti, tri mjeseca prije spomenute sjednice tvrtka Wrede u svom prijedlogu ugovora među ostalim spominje kako je „Dioničko društvo dužno osigurati za naš grad dvije linije, jednu primarnu i drugu sekundarnu". Primarna linija trebala je povezivati početnu stanicu sa željezničkim kolodvorom dok je sekundarna linija nakon zajedničkog

[262] „Pola", *Österreichische Riviera-Zeitung*, br.1, Uskrs, 1904., 8; „Pola", *Österreichische Riviera-Zeitung*, br. 20-21, 9. 9. 1904., 172.
[263] „Una seduta della Rappresetanza Comunale", *Il Giornaletto di Pola*, br. 1303, 3. 2. 1904-
[264] „Dieta Giunta provinciale dell'Istria; Dai protocolli delle sedute giuntali",*Vita autonima*, br. 3, 1. 2. 1905., 50.
[265]Isto.
[266] „Il Tramway elettrico", *Il Giornaletto di Pola*, br. 919, 15. 1. 1903.
[267] M. Bogneri, *Cronache di Pola e dell'Istria : 1847-1914...,* 189.
[268] „La seduta; Il tram elettrico", *Il Popolo Istriano*, br. 82, 18. 11. 1899.
[269] „O našoj mornarici; III. Željeznica na elektriku", *Naša sloga*, br. 2, 13. 1. 1898.

trebala uključivati desni krak do ulaska u Šijansku šumu.[270] Može se pretpostaviti kako je podjela na primarnu i sekundarnu trasu rezultat prioriteta željezničkog kolodvora nad Šijanskom šumom – prioriteta prijevoza putnika pristiglih na kolodvor vlakovima iz Beča, Trsta ili čak bliže okolice (dnevne migracije radnika Arsenala) u odnosu na slobodno vrijeme i dokoličarenje u Šijanskoj šumi.

Cijelo razdoblje planiranja te izgradnje druge ujedno i posljednje pruge između 1904. i 1909. poprimilo je izrazitu negativnu političku dimenziju zbog otkrivenih malverzacija. To je kulminiralo političkim procesom u kojem je općinski zastupnik Rocco optužio J. L. Münza. Dodatnoj ogorčenosti stanovništva pridonijelo je ponovno dodjeljivanje koncesije Münzu i podrške Lodovica Rizzija radi obostrane osobne koristi, a na štetu samih građana.[271] O provedbi nove tramvajske linije prema Šijani počelo se detaljnije raspravljati već prije inauguracije prve tramvajske pruge budući da su spomenuti alternativni prijevozi prema Šijani bili organizirani uglavnom u vrijeme blagdana ili vikenda.[272] „Tko ne razumije ogromnu korist svježeg zraka i sunca, neće razumjeti ni potrebu za proširenjem tramvajske linije prema Šijani“, bila je novinska reakcija glasila vladajućih liberala u iščekivanju odluke. Šijanska šuma jedino mjesto za dokoličarenje građana „jer su sve plaže zauzete vojnim objektima pa samo vojne osobe u našem gradu na plažama mogu naći mjesto za slobodno vrijeme i odmor“. [273] Budući da je skepticizam većine zastupnika pomalo opadao, općinsko predstavništvo odlučilo je prikupiti argumente te odagnati sve nedoumice kako pojedinih predstavnika tako i javnosti.

Na sjednici su 6. srpnja 1904. doneseni konkretni prijedlozi koje je predstavilo osamnaest zastupnika vladajuće Liberale stranke. Odlučeno je da se podijele dionice Dioničkog društva za elektrotehniku iz Münchena te usuglasi potencijalni izbor tvrtke Jacoba Ludwiga Münza za samu izgradnju, uz donesena tri uvjeta.[274] Prvi od njih uključivao je primjenu svih odredaba za izgradnju nove linije sadržanih u ugovoru u skladu s odobrenjem Općinskog vijeća od 16. siječnja i 15. listopada 1903. te Pokrajinskog vijeća od 12. siječnja 1904. i 5. svibnja 1904. godine s nemogućnošću izmjene. Prije dobivanja dozvole za izgradnju morale su se ispoštivati odluke odbora izabranog za odobrenje troškova. To je ujedno bio i drugi uvjet, pri čemu su poduzeća bila dužna gradu predstaviti plan nove linije kao i komisiji koja je trebala izvršiti tehnički pregled i troškovnike.[275] Pod trećim uvjetom Općina je bila dužna pokriti 90 % troškova pri čemu su tvrtke morale gradu predočiti dokaz o sporazumu i izdavanju dva tipa dionica: A (s jamstvom Općine) i B

[270] „Il tram elettrico“, *Il Popolo Istriano*, br. 72, 26. 8. 1899.
[271] „Zum neuesten Attentat der Giunta an den Gemeindeinteressen“, *Polaer Tagblatt,*, br. 1057, 20. 10. 1908.
[272] „Rappresentanza Comunale. Il tram in Siana“, *Il Giornaletto di Pola*, br. 1306, 6. 2. 1904.
[273] Isto.
[274] „La costruzione del tronco della tramvia elettrica per Siana“, *Il Giornaletto di Pola*, br. 1458, 7. 7. 1904.
[275] Isto.

(bez njezina jamstva) uz predočenje odobrenja Ministarstva željeznica. [276] U Zapisniku konstituirajuće sjednice Tramvajskog društva sačuvano je objašnjenje kojim je tršćanska Podružnica kreditnog zavoda iz Beča potvrdila iznos od 270.000 kruna. To je bilo 90 % ukupnog iznosa emitiranog u prioritetnim dionicama tipa A što je 26. svibnja 1904. u ime podružnice potpisao Ernesto Gallo te Münz, a uz jamstvo Općine.[277]

Pravi val nezadovoljstva zastupnika javio se nakon iznesenog prijedloga, uperen protiv tvrtke koja je ishodila koncesiju za prvu izgrađenu liniju. Za tu realizaciju bilo je utrošeno više od predviđene svote čime je bio oštećen općinski proračun. Važno je napomenuti kako su Ministarstvu željeznica zakonom bile zajamčene sve vrhovne odluke i radnje vezane uz odobravanje projekta te donošenje pravila i troškova izgradnje. Premda je u međuvremenu Općinsko vijeće pribavilo privremenu dozvolu Ministarstva za davanje koncesije, počelo se u javnosti sumnjati u ekonomske interese pojedinaca u gradu. Stoga je gradonačelnik predočio pisanu izjavu Ministarstva donesenu 29. travnja za izgrađene prve dvije linije „kako je proračun za električni tramvaj u skladu s odlukama Ministarstva željeznica. Potraživanja tvrtke u svibnju 1903. bila su podvrgnuta reviziji, nakon čega je odobreno 754.000 kruna što je ujedno bila i gornja granica za takve projekte“.[278] Pravomoćnom izjavom između Tramvajskog društva, Dioničkog društva za elektrotehniku iz Münchena i Münzove tvrtke, potpisanom 1. prosinca 1903. u Beču, odnosno 5. dana istog mjeseca u Münchenu, odobrena je svota za dodijeljenu koncesiju.[279] Praveći usporedbe s jeftinijim linijama drugih gradova socijalisti su naglasili nemogućnost izbjegavanja zaključka kako je „u ovoj sjenovitoj aferi grad Pula žrtva prevare“. Pozivali su na imenovanje povjerenstva koje je trebalo pregledati sve dokumente koji su se odnosili na ugovor između Općine i tramvajske tvrtke.[280] Da se nije radilo o krivim procjenama nego malverzacijama, dokazi su iznijeti na spomenutim sudskim procesima zastupnika Rocca protiv Münza.

Unatoč iznesenim argumentima za financijske izdatke izgrađenih linija, sumnje i negodovanja oko nastavka financiranja nove linije nisu prestajali s obzirom da su svote izdataka prema izračunima oporbe premašivale stvarnu cijenu. Tražili su nove izračune s nižom cijenom od one koju je odredilo Ministarstvo. S druge pak strane tvrtka je, zbog različitih kriterija u odnosu na Ministarstvo željeznica, izračunala još više troškove pruge, njezinog postavljanja i nabave voznog

[276] Isto.
[277] AT-OeStA/AVA Verkehr Geschäftsberichte A, Faszikulatur 162, Protokoll, br. 17268.
[278] „Perche ci dell' opposizione per la nuova linea tramviaria Siana“, *Il Giornaletto di Pola*, br. 1460, 9. 7. 1904.
[279] AT-OeStA/AVA Verkehr Reg. v. EG. ÖLEG A 61, Nachtragserklarung, (Marz,1904).
[280] „Il Comune di Pola e il disastroso contratto con la tramvia elettrica”, *Il Proletario*, br. 571, 9. 7. 1904.

parka.[281] Zbog oprečnih stavova tvrtke, Ministarstva kao i sumnji kod brojnih protivnika ugovora, podržavajući odluke novinar *Il Giornaletta* je zaključio: „Jedno je sigurno, nove tramvajske linije neće biti ako ne bude u skladu s uvjetima koje prihvati Općina. Pula danas i još dugo vremena ne bi imala tramvaj da je sve išlo po projektu i bez dodatnih troškova.“ [282] Kao odgovor na česte pozitivne stavove *Il Giornaletta,* list *Il Proletario* 9. srpnja 1904. obrušio se na „katastrofalan ugovor grada s Tramvajskim društvom“ za već izgrađenu prvu liniju, inženjera Wilhelmija i sukob interesa među pojedincima ugovornih strana. Posebice što je dio zastupnika bilo ogorčen postupkom profitiranja pojedinaca.[283] Na sjednici s početka srpnja 1904., kako navodi *Naša sloga*, „nakon živahne razprave glasovalo je 18 zastupnika za tu dogradnju uz uvjet, da občina uzme za 300.000 kruna dionica vriednosti od 90%. Proti tomu predlogu govorio je najžešće zastupnik Rocco koji je sa nekoimi istomišljenici – Rea, Lenuzza, Giorgis i sam Kupelwieser, napustio sjednicu“. Nakon jednoglasnog prihvaćanja prijedloga ostalih zastupnika zaključeno je da se on „povjeri posebnom odboru, da prouči pitanje dogradnje“.[284] Novinar lista *Il Proletario* postavio je nikad odgovoreno pitanje zašto nije bila uzeta u razmatranje procjena od 266.000 kruna koja je bila 30% niža, tvrtke *Siemens und Halske* u djelomičnom vlasništvu Karla Kupelwiesera.[285] Jedan od razloga tomu moglo bi biti njegovo članstvo u odboru oporbene Gospodarske stranke u čemu se može tražiti i razlog ranije spomenutog Kupelwieserova napuštanja sjednice.[286]

Četiri godine nakon puštanja u promet prvih dviju linija dnevni list *Polaer Tagblatt*, upozoravajući o financiranju nove tramvajske linije, sumirao je njihove pretjerane troškove: 300.000 kruna iskorištenih za izgradnju remize, nabavu tramvajskog voznog parka i tračnice, 600.000 kruna uloženih u električnu centralu, kao i 104.000 za nadzemni električni vod. „Činjenica da je fiksna cijena za preuzimanje električnog tramvaja bila 870.000 kruna.“ Na temelju proračuna iz Beča i Berlina, Socijalistička stranka donijela je svoj izračun troškova od 442.250 kruna: pruga od 5,2 kilometara 166.000 kruna, osam motornih kola u iznosu 124.000 kruna, četiri prikolice od 88.000 kruna, što je ukupno iznosilo 338.000 kruna. Uz 25 % poreza od 84.250 kruna, odnosno ukupno 422.250 kruna, 20.000 kruna iskorišteno je za dogradnju remize.[287] Iako ove izračune ne možemo potvrditi jer linija nije građen na temelju njih, svakako su bili realniji u odnosu na prihvaćene veće troškove. Dokaz tomu su svjedoci već spomenutih sudskih procesa.

[281] Isto.
[282] Isto.
[283] „Il Comune di Pola e il disastroso contratto con la tramvia elettrica”, *Il Proletario*, br. 571, 9. 7. 1904.
[284] „Električni tramvaj do šume u Šijani“, *Naša sloga*, br.29, 21. 7. 1904.
[285] „Il Processo Munz – Rocco“, *Omnibus*, br. 455, 27. 4. 1906.
[286] „Das Programm der Wirtschaftspartei“, *Polaer Tagblatt*, br. 581, 30. 5. 1907.
[287] „Die Sianabahn“, *Polaer Tagblatt*, br. 936, 30. 5. 1908.

Radi podrobnijeg objašnjenja javnosti oko pitanja troškova izgradnje prvih dviju linija, tijekom komisijskog pregleda Ministarstvo željeznica utvrdilo je vrijednost sustava. Temeljem toga dalo je Tramvajskom društvu pravo izdavanja dionica u sumi od 840.000 kruna koliko je bilo potrebno za pokriće rashoda postrojenja. Dionice su tada bile podijeljene u tri skupine: dionice prioriteta A u iznosu 300.000 kruna za koje je jamčio grad, zatim dionice prioriteta B u iznosu od 420.000 kruna, i temeljne dionice koje su trebale pokriti preostali iznos.[288] Tijekom trajanja ugovora njegova bi fleksibilnost omogućavala bilo koju od ovih opcija, čak i mogućnost municipalizacije tramvaja,. Riječima pobornika izgradnje „bit će to dobar posao koji će sklopiti grad bez veće potrošnje sredstava – grad s modernim institucijama i ugodan za život koji će na koncu imati zaradu od dividende, uz tek određene troškove u upravljanju električnim tramvajem".[289]

Prema podacima Zapisnika sjednice Tramvajskog društva od 6. travnja 1905. godine izdano je bilo ukupno 600 dionica prioriteta A u nominalima po 500 kruna, dionica prioriteta B po 200 kruna te 750 temeljnih dionica jednake nominalne vrijednosti kao i dionice tipa B, što je iznosilo spomenutih 870.000 kruna za pokrivanje troškova prvih dviju linija.[290] Uz negodovanje javnosti zbog tih pretjeranih troškova, kritika za troškove nove linije, odobrene na sjednici 5. srpnja, postajala je sve žešća. Zbog toga su napravljene usporedbe troškova izgradnje s tramvajskim linijama u drugim gradovima. Troškovi uskotračne tramvajske pruge Treviso – Novale – Mirano, kao i odvojka pruge Treviso – Venezia – Padova, u dužini od trideset šest kilometara. Troškovi su iznosili 830.000 lira dok je proračun za samo dva i pol kilometra linije prema Šijani stajao preko 500.000 kruna. Omjer lire i krune krajem Prvog svjetskog rata bio je 0,60 lira za jednu krunu. U odnosu na razdoblje s početka stoljeća, vrijednost krune krajem rata pala je za više od šezdeset posto, a talijanske lire nakon rata na jednu petinu.[291] Omjer austrijske krune i talijanske lire u prvom desetljeću prošlog stoljeća bio je okvirno u odnosu 1 prema 2. To se može vidjeti na temelju cijena određenih lokalnih novina koje su bile izražene i u krunama i u lirama. Pobornici izračuna izgradnje šijanske linije rekli su kako se ne može doslovno prihvatiti usporedba „provincijske pruge i naše koja mora u jako kratkom vremenu u dužini od dva i pol kilometra prevesti veliki broj putnika".[292] Prema usporednoj tablici upućenoj Općinskom odboru zaduženom za smanjenje troškova izvornog projekta uzeti su i podaci o tršćanskom tramvaju. Sveukupni troškovi za tršćanski tramvaj iznosili su 174.914 kruna, a za pulsku dionicu 182.740 kruna s time da je tršćanski tramvaj, odnosno linija za Montuzzu, iznosila 4,660 kilometara. Veći troškovi šijanske pruge pravdani su i četirima novim

[288] AT-OeStA/AVA Verkehr Reg. v. EG. ÖLEG A 61, Nachtragserklarung, (Marz,1904).
[289] „La municipalizzazione del tram elettrico", *Il Giornaletto di Pola*, br. 1362-1363, 2.-4. 4. 1904.
[290] AT-OeStA/AVA Verkehr Geschäftsberichte A, Faszikulatur 162, Protokoll der Silzung, 6. 4. 1905.
[291] Željko Klaić, „Novčane prilike gospodarske sveze za Istru (1918. – 1924.)", god. 4 – 5 (1994. – 1995.), 87. – 105.,92.
[292] „La spesa per la tramvia in Siana", *Il Giornaletto di Pola*, br. 1558, 15. 10. 1904.

stanicama, uključivanju radionice za popravak te s novih pet motornih kola i osam prikolica. Uspoređivanjem troškova izgradnje još dvanaest tramvajskih linija u Njemačkoj te određenog broja u Austro-Ugarskoj Monarhiji, izneseno je da je proračun šijanske trase sveukupno skuplji od četiri, a jeftiniji od osam linija. Zaključeno je „kako troškovi linije ovise o mnogo čimbenika, metodologiji izgradnje i vrsti materijala“.[293]

List *Il Proletario* se osvrnuo na svotu od 508.000 kruna za izgradnju šijanske linije koja je prema zahtjevima Münza trebala biti uvećana za još 67.000 kruna, naglašavanjem kako je kampanja socijalista „napokon otvorila oči predstavnicima grada“.[294] Nakon usporedbe troškova s ostalim linijama i odobrenih 508.000 kruna za izgradnju podaci u listu *Il Proletario* – osvrćući se na Kuplelwieserovu ponudu – izneseno je „kako troškovi prema drugim izračunima ne bi bili viši od 266.000 kruna sa sumnjom gdje bi završile ostale 242.000 kruna“. [295] Postavljanjem nekoliko retoričkih pitanja vezano uz iskoristivost i potrošnju energije električne centrale *Il Proletario* je iznio nadu o „izvlačenju korisnih pouka i opreznijem pristupanju novim pregovorima oko izgradnje nove pruge“.[296] Informacije u *Il Giornalettu*, vezano uz usporedbu tršćanskih i buduće linije prema Šijani, pravdale su nametnutu skuplju cijenu time, „što su oni u Trstu kupljeni za liniju Montuzza prije nego što su se tvornice ujedinile pa je tada postojala konkurencija“. Pri tomu je navedena i klauzula Ministarstva željeznica o obvezi kupovine tramvajske infrastrukture iz tvornica unutar Monarhije neovisno o njihovoj cijeni.[297] Premda se to može shvatiti ciljanom, ali naivnom porukom liberala građanima, kroz retke *Il Giornaletta*, „pitanje izgradnje tramvajske linije koje je ušlo u novu fazu“ i „zbog velike želje stanovništva“, svakako se ne može shvatiti previše ozbiljnom.[298]

### 3.6. Korupcija, uzrok nezadovoljstva javnosti

Ključan događaj koji je izgradnji tramvajske linije prema Šijani udario politički biljeg, bila je burna sjednica općinskog vijeća 6. studenog 1905., početak političke priče na kojoj je općinski zastupnik Giuseppe Rocco žestoko napao građevinsku tvrtku J. L. Münza. Prosvjedujući „protiv nastavka eksploatiranja koje provodi ovaj parazit u našem gradu, koji je za njega očito

[293] Isto.
[294] „La linea tramviaria in Siana”, *Il Proletario*, br. 598, 12. 10. 1904.
[295] „Il Comune di Pola e il disastroso contratto con la tramvia elettrica”, *Il Proletario*, br. 571, 9. 7. 1904
[296] „La tramvia, la Centrale elettrica e ... *Il Gironaletto*!”, *Il Proletario*, br. 605, 5. 11. 1904.
[297] „La seduta della Rappresentanza”,*Il Giornaletto di Pola*, br. 1947, 8. 11. 1905.
[298] „La tramvia in Siana”, *Il Giornaletto di Pola*, br. 1846, 30. 7. 1905.

postao prava Kalifornija“, pozivao se na brojke i činjenice što su prenijele sve dnevne novine.[299] Vratimo li se retrospektivno u srpanj 1904., socijalisti su u vezi „katastrofalnog ugovora“ svojim izjavama izazivali gnjev određenog broja odgovornih. Prozvali su ih zbog javnog rasipanja novca iz proračuna te kolektivne odgovornosti svih zastupnika koji se nisu distancirali „od ove vrlo loše financijske transakcije“.[300] Zanimljivo je kako je prema Zapisniku skupštine Tramvajskog društva održane 6. travnja 1905., prilikom izbora članova Uprave, prihvaćena želja tada kotarskog kapetana Rizzija da „zbog valjanih razloga“ odstupi s mjesta predsjednika.[301] Rocco se na sjednici osvrnuo na prvi spominjani ugovor i polog od 10.000 kruna s rokom od dvije godine te za njega nepojmljivo potpisivanje novog ugovora na štetu grada s jamstvom od 300.000 kruna. Jednako je naglasio utvrđivanje cijene struje od 18 helera po kw/h što je u odnosu na stvarne troškove od 40,15 helera tijekom 1904. dovelo do gubitka u Općini od 28.000 kruna. Obrušio se na utvrđenu cijenu gradnje buduće šijanske pruge koja po njemu ne bi bila veća od 200.000 kruna, odnosno cijenu električne centrale koja je s dogovorenih 310.000 povećana na 379.000 kruna.[302]

Dojam koji su ostavile ove optužbe bio je iznimno dubok i u širim gradskim krugovima. Zbog toga je predstavništvo na istoj sjednici donijelo odluku o imenovanju komisije za provedbu istrage što je krajem studenog rezultiralo podnošenjem brojnih ostavki zastupnika.[303] Reakcija na govor zastupnika Rocca bila je Münzova tužba što je završilo oslobađajućom presudom na Okružnom sudu, koji je tužitelju Münzu dodijelio 400 kruna troškova.[304] Radi toga je 23. kolovoza 1906. započeo u Rovinju drugostupanjski sudski proces. [305] Kako navodi *Naša sloga*, dana 25. travnja 1906. „započela je kaznena rasprava proti ovdašnjem posjedniku i bivšem općinskom zastupniku Roco radi uvrede poštenja nanešene na štetu poduzetnika J. Ludovika Münza radi raznih radnja povjerenih mu od općine Pula, kao asfaltiranje, električni tramvaj, kanalizacija i izgradnja nove tržnice, čime da bi bio poduzetnik Münz oštetio i prevario općinu“.[306] Münz je, pokušavajući demantirati Roccove optužbe, iznio uvid u one detalje iz tehničke i financijske strukture ugovora koje su izazivale sukobe. To su bili ugovor koji je sklopio princ Wrede, uvjeti Ministarstva željeznica oko drugog ugovora sklopljenog između njega i Općine, uvjeti za izgradnju električne centrale, tramvajske infrastrukture te procjene troškovnika kao i obveze Općine.[307] Münzova verzija

[299] „Il Processo Munz contro Giuseppe Rocco“, *Omnibus*, 25. 4. 1906; „Prozeß Münz – Rocco“, *Polaer Tagblatt*, br. 309, 25. 8. 1906.
[300] „Le nostre rivelazioni sull' affare del tram”, *Il Proletario*, br. 572, 13. 7. 1904.
[301] AT-OeStA/AVA Verkehr Geschäftsberichte A, Faszikulatur 162, Protocollo, br. 17735.
[302] „Le sedute della Rappresentanza. Seduta di lunedi”, *Il Giornaletto di Pola*, br. 1947, 8. 11. 1905.
[303] B. Benussi, n. dj., 606.
[304] „Proces Rocco – Münz“, *Naša sloga*, br. 18, 3. 5. 1906.
[305] „Prozeß Münz – Rocco“, *Polaer Tagblatt*, br. 301, 17. 8. 1906.
[306] „Kaznena rasprava Münz proti Rocco“, *Naša sloga*, br. 17, 26. 4. 1906.
[307] „Prozeß Münz gegen Rocco“, *Polaer Morgenblatt*, br. 194, 29. 4. 1906.

priče, predana u obliku pisanog iskaza, poslužila mu je ujedno i u drugostupanjskom procesu koji je trajao do ožujka 1907., a koji je Rocco na koncu pravno izgubio.[308]

Nakon otvaranja ročišta 24. kolovoza 1906. Münzov zastupnik odvjetnik Furlani zatražio je ispitivanje Rocca u vezi svih okolnosti navedenih u njegovom govoru dok je Roccov branitelj odvjetnik Albanese „zatražio više svjedočenja od kojih mu je sud dopustio samo neka“. [309] Zanimljivo je kako prema odluci suda dokazi profesora Aeneasa Nicolicha o izračunatoj svoti od 330.000 kruna, a ne procijenjenih 508.000 kruna, o svjedočenju u korist optuženog Rocca nisu izneseni.[310] Ispitivanje u vezi izgradnje prve linije Carla Devescovija i Luigija Rismonda o sastanku u pulskom hotelu Central i razgovoru oko svote od 870.000 kruna,[311] odnosno oko tehničkih pitanja s inženjerom Offnerom, nisu dopuštena. [312] Niti pitanja o potrošenom višku novca kao i preispitivanje točnosti bilance Tramvajskog društva zbog sumnje u istinitost podataka kojima se prikazala profitabilnost tramvaja, sud također nije dopustio.[313]

Drugostupanjski proces nastavljen je u veljači 1907. nakon više odgoda.[314] Navevši među svjedocima, uz neke od vijećnika pokrajinske vlade, „slavnog pokrajinskog kapetana dr. Rizzija“, *Il Giornaletto* je istaknuo da je proces privukao veliko zanimanje javnosti. [315] S obzirom na nemogućnost optuženog da dokaže svoje tvrdnje, svjedočenje gotovo svih pozvanih bilo je u korist Jacoba Ludwiga Münza.[316] Optuženi Rocco proglašen je krivim zbog neargumentiranih navoda s kaznom od 300 te 460 kruna sudskih troškova.[317] Prema odluci suda Rocco nije uspio dokazati štetnost ugovora i procjenu troškova vezanih uz gradnju električne centrale i po njemu realnih 310.000 umjesto potrošenih 379.000 kruna, kao i buduće tramvajske linije s ugovorenih pretjeranih 508.000 kruna.[318]

Val nezadovoljstava kako opće tako i političke javnosti zbog odluke sudskog procesa doživio je kulminaciju u sljedeće dvije godine i Münzovim ponovnim dobivanjem koncesije za

[308] „Prozeß Münz – Rocco“, *Polaer Tagblatt,*, br. 497, 5. 3. 1907.
[309] „Prozeß Münz – Rocco“, *Polaer Tagblatt*, 310., 26. 8. 1906.
[310] „Il processo Münz – Rocco al Giudizio di seconda istanza“, *L' Eco dell' Adriatico*, br. 92, 3-4. 3. 1907.
[311] „Il processo Münz – Rocco al Giudizio di seconda istanza“, *L' Eco dell' Adriatico*, br. 91, 2-3. 3. 1907.
[312] „Sulle rotaie dei fatti“, *L' Eco dell' Adriatico*, br. 97, 8-9. 3. 1907.
[313] „Prozeß Münz – Rocco“, *Polaer Tagblatt*, br. 312, 28. 8, 1906.
[314] „Prozeß Münz – Rocco“, *Polaer Tagblatt,* br. 484, 20. 2. 1907.
[315] „Il processo Münz – Rocco“, *Il Giornaletto di Pola*, br. 2434, 28. 2. 1907.
[316] „Il processo Münz – Rocco al Giudizio di seconda istanza“, *L' Eco dell' Adriatico*, br. 91, 2-3.-3. 1907.
[317] „Prozeß Münz – Rocco“, *Polaer Tagblatt,*, br. 496, 4. 3. 1907; „Prozeß Münz – Rocco“, *Polaer Tagblatt*, br. 497, 5. 3. 1907.
[318] „Prozeß Münz – Rocco“, *Polaer Tagblatt*, br. 198, 6. 3. 1907.

izgradnju nove tramvajske linije.[319] Bio je to razlog kojim je u javnom proglasu biračima pred izbore Gospodarska stranka prozvala vladajuću Liberalnu stranku i njezina neispunjena obećanja: deficit plinare i vodovoda, visoke stope poreza na vino, meso i ribu, gradnju ženskog liceja „za kćeri bogataša vladajućih krugova". „Sramotan je stav Liberalne stranke prema električnom tramvaju. Münz je sklopio ugovor po kojem je cijeli rizik snosila zajednica, a cijeli profit je gurnut poduzetnicima u džepove! Općina je uložila 600.000 kruna u električnu centralu, bez posebne potrebe za time, a ugovori su sklopljeni na dobrobit dioničara."[320]

Program Gospodarske stranke zalagao se za provedbu natječaja o javnim radovima za bilo kakve poslove od općeg dobra pri čemu su tramvajska pitanja željeli riješiti efikasnom i financijski povoljnom tramvajskom linijom prema Šijani. Jednako tako zalagali su se za izbor općinskog predstavnika nadležnog za tramvajska pitanja te nadopunjavanje tramvajske mreže novim linijama. [321] Unatoč istupima Gospodarske stranke i njihovih pobornika protiv Rizzija i njegovih „korumpiranih suradnika, povučena oporba Talijana, Hrvata i socijalista, stegnuta ispred liberalne korupcije, pomaže Rizziju i prema potrebi podiže palac".[322] Bez obzira na skandal koji je započeo Roccovim govorom i dvama procesima protiv njega, *Il Giornaletto* je nastavljao vijestima „o skorim počecima radova, novim pregovorima između Tramvajskog društva i grada s ciljem da dodjeljivanje koncesije ne ostane mrtvo slovo na papiru".[323]

Na izvanrednoj skupštini Tramvajskog društva 28. siječnja 1908. dioničari su se jednoglasno složili o izgradnji nove linije. Glavni razlog za njih bio je kontinuirani rast primarnog prihoda, približno 50% u prve četiri godina.[324] Početkom proljeća 1908. projekt izgradnje šijanske trase ponovno je aktualiziran u javnosti. S obzirom na negativno financijsko iskustvo prve tramvajske linije, zadobio je ponovno politički karakter. Kako tramvaj koji je uvela strana tvrtka, nije prema riječima javnosti osigurao odgovarajuće prihode, apeliralo se na opreznije pristupanje.[325] S obzirom na tada već trogodišnje ozbiljno planiranje općinskih vlasti, osude javnosti radi izvođača radova prvih dviju tramvajskih linija još su bile uzavrele. Ogorčenost stanovnika djelovanjem općinskih vlasti i nezaustavljanjem pogubnih odluka vladajuće Liberalne stranke, kontinuirano je podsjećala na okvirnih 600.000 kruna uloženih u električnu centralu. Posebice se spominjala

[319] „Die Kaiserwaldbahn", *Polaer Tagblatt*, br. 1056, 18. 10. 1908.
[320] „Wähler!", *Polaer Tagblatt*, br. 580, 29. 5. 1907.
[321] „Das Programm der Wirtschaftspartei", *Polaer Tagblatt*, br. 581, 30. 5. 1907.
[322] „Der Münzschacher wieder in Blüse" *Polaer Tagblatt,* br. 733, 29. 10. 1907.
[323] „La centrale elettrica e la tramvia in Siana", *Il Giornaletto di Pola*, br. 2206, 25. 7. 1906.
[324] AT-OeStA/AVA Verkehr Geschäftsberichte A, Faszikulatur 162, Jahres-Bericht, 1908.
[325] „Ausgestaltung der Elektrischen" *Polaer Tagblatt*, br. 904, 26. 4. 1908.

obmana Jacoba Ludwiga Münza kako će ista infrastruktura za tramvaj također poslužiti i za privatnu rasvjetu i dodatno potrošenih 104.000 kruna.[326]

Na napise *Polaer Tagblatta*, *Il Giornaletto* je, uz naglašavanje „urbanog karaktera tramvajske linije i pravog trenutka kupovine dionica", istaknuo veću iskoristivost relativno pasivne električne centrale. Naglasio je kako Tramvajsko društvo ionako već posjeduje dozvolu Ministarstva željeznica za izgradnju svih linija. Pritom je pobornički nastavljeno da bi izgradnja u općinskoj režiji bila moguća tek municipalizacijom izgrađenih linija pri čemu je oštru kritiku *Polaer Tagblatta* nazvao „brbljanjem koje dokazuje nesposobnost".[327] Uz posjedovanje električne centrale i mogućnosti prosperiteta vladalo je mišljenje kako su „loše špekulacije vladajućih donosile izvore prihoda isključivo stranim poduzetnim kapitalistima".[328] Neovisno o svemu Općinsko vijeće bilo je „spremno pod određenim uvjetima" dati koncesiju „jer je Münz na Zemlji Božjoj jedini poduzetnik koji bi mogao biti predan tom poslu". Sarkastično se na to osvrnuo novinar *Polaer Tagblatta*, govoreći u skladu s programom oporbene Gospodarske stranke. Proglas je propagirao da Općina samostalno gradi liniju, rješava stanje postojeće linije u korist grada, a s ciljem njegova gospodarskog procvata. Kao potvrda opravdanosti proglasa zanimljiv je podatak o ugovoru s Münzovom tvrtkom po kojem je za rad plinare i vodovoda korišten ugljen po cijeni od 36 kruna po toni, dok je cijena ugljena u to doba prosječno stajala tek 4 krune.[329]

Iako je *Il Giornaletto* s obzirom na njegovu odluku stao u obranu izgradnje linije koja se protivila rezultatima objektivnih procjenitelja, *Polaer Tagblatt* je postavljao pitanje o poziciji interesa grada u odnosu na prioritetne pozicije pojedinih poduzetnika pred kojima grad nije imao nikakvu prednost. [330] Neovisno o ogorčenosti javnosti i „katastrofalnog režima" te što hitnijeg dodjeljivanja koncesije neposredno prije izbora, ipak je većina članova bila za otkup postojeće tramvajske linije i gradnju šijanske u režiji Općine. To je prema riječima novinara – naivno ili ironično – označavalo mogući početak u kojem bi općinski predstavnici umjesto o interesu poduzetnika razmišljali o dobrobiti grada.[331] „Tako zajednica ima kapital od 700.000 kruna koji mora isporučiti za izgradnju tramvaja [...] Münz je na već na ogromnu cijenu (870.000 kruna) dodao 15%. [...] Da priča nije tako tužna bila bi nekontrolirano smiješna zbog naivnosti ljudi koji misle da su ovi drugi dovoljno pametni za vođenje poslova u velikom gradu".[332] Münz je dobro

[326] „Zum Baue der Sianabahn", *Polaer Tagblatt*, br. 932, 26. 5. 1908.
[327] „La questione di tram in Siana", *Il Giornaletto di Pola*, br. 2885, 27. 5. 1908.
[328] „Ausgestaltung der Elektrischen" *Polaer Tagblatt,* br. 904, 26. 4. 1908.
[329] „Zum Baue der Sianabahn", *Polaer Tagblatt,* br. 932, 26. 5. 1908.
[330] „Die Sianabahn", *Polaer Tagblatt,* br. 936, 30. 5. 1908.
[331] „Sieg einer gesunden Idee", *Polaer Tagblatt ,*br. 937, 31. 5. 1908.
[332] „Die Sianabahn", *Polaer Tagblatt,* br. 936, 30. 5. 1908.

znao iskoristiti vrijeme za postizanje sporazuma, dobivši projekt za upola manju stvarnu cijenu troškova. Time je Općina izgubila 400.000 kruna, a samim širenjem tramvajske linije prema Šijani narasla je cjelokupna njezina profitabilnost.[333]

Prema godišnjem izvještaju Tramvajskog društva za 1908. gradonačelnik Domenico Stanich bio je član upravnog vijeća te predsjednik upravnog odbora za donošenje sporazuma zajedno s višim inženjerom Camillom Flatom, predstavnikom carsko-kraljevske mornarice. Uz njih su bili i članovi upravnog vijeća Tramvajskog društva, ujedno i općinski zastupnici Nicolo te Natale Vareton.[334] Na sjednici Općinskog vijeća krajem svibnja 1908. pročitana je zamolba Tramvajskog društva u vezi izgradnje nove tramvajske pruge. Pri tomu je zastupnik Stanich naglasio prednosti navedene u ugovoru nastalom „nakon iscrpnih pregovora", oslonivši se na iznesene tehničke podatke inženjera Lebana i po njima evidentnu ekonomsku korist od novoizgrađene linije. Napomenimo kako se tom prilikom *Il Giornaletto,* suprotno stajalištima *Polaer Tagblatta*, osvrnuo na ugovor iz 1905., potpisan na pedeset godina s eventualnom mogućnošću otkupa od strane grada prije potpisanog roka. Spomenuto je pritom preostalih 600 dionica (po 500 kruna) u vrijednosti 300.000 kruna, 2100 dionica prioriteta B (po 200 kruna) u vrijednosti 420.000 kruna te temeljnih 750 dionica (po 200 kruna) u vrijednosti od 150.000 kruna. Uz premiju od 15% sveukupno je iznosilo milijun kruna. Uvjeti Tramvajskog društva imali su više štete nego koristi, od čega su prva dva bila prelazak linije u vlasništvo Općine nakon pedeset godina te prihvaćanje jamstva rizika od 508.000 kruna. Treći uvjet bilo je povećanje cijene električne energije s 12 na 14 helera po kw/h. Pri tomu bi kronični deficit električne centrale bio tek smanjen upola, uz potencijalno odricanje premije od 15% na otkupnu cijenu za postojeću mrežu. Sagledavajući tada realno uvjete, nakon pedeset godina rada cijeli bi sustav vjerojatno izgubio na vrijednosti, a tehnološkim napretkom tramvaj bi zasigurno bio zamijenjen jeftinijim i udobnijim prijevoznim sredstvima.[335]

Nazivajući stav *Polaer Tagblatta* apsurdnim *Il Gironaletto* je naveo kako bi nakon prelaska tramvaja pod upravu Općine nakon pola stoljeća, uz nadzor Ministarstva željeznica, vozni park kao i cijela infrastruktura bili obnavljani i mijenjani. [336] Zaboravljanjem loših iskustava s Münzom Općinsko vijeće je „u pravom borbenom raspoloženju" donijelo odluku u njegovu korist jer je riječ „gospodina Münza bila izuzetno jaka i toliko uvjerljiva da je većina Općinskog vijeća

[333] „Sieg einer gesunden Idee", *Polaer Tagblatt,* br. 937, 31. 5. 1908.
[334] AT-OeStA/AVA Verkehr Geschäftsberichte A, Faszikulatur 162, Jahres-Bericht, 1908.
[335] „Zur Uebernahme der elektrischen Tramway in die städtische Regie (Fortsetzung)", *Polaer Tagblatt,*br. 944, 9. 6. 1908.
[336] „La questione della tramvia elettrica", *Il Giornaletto di Pola*, br. 2885, 3. 6. 1908.

odlučila prihvatiti zahtjev“. [337] Tadašnjih četrdeset pet zastupnika moglo je prema zakonu samostalno raspolagati s ne više od 30.000 kruna proračuna. Suprotno tome bitne stvari rješavala je nekolicina ljudi „koja u skladu sa zakonom ipak nije imala pravo odlučivati o financijskim pitanjima s kapitalom vrijednim nekoliko stotina tisuća kruna“. [338] S obzirom na ograničenja u ingerencijama državnih organa pri izboru gradonačelnika, Benussi ističe: „Dok je gradu carsko-kraljevska vlada godinama davala odriješene ruke u trošenju milijuna i milijuna, sada je preuzela kontrolu nad troškovima većim od 30.000 kruna.“[339] Unatoč sumiranim zahtjevima stanovništva „u nadi da nekoliko ljudi neće biti tako drsko da se ogriješi o nastojanja mnogih tisuća“, lokalna vlast i prije no što je zaključen ugovor, već je na vrlo vješt način službeno odobrila koncesiju Münzu. To je dovelo do erupcije nezadovoljstva ne samo u onim političkim krugovima koji su se suočavali s Liberalnom strankom, nego i među talijanskim stanovništvom. [340] Premda je građanstvo naivno pozivalo Državni inspektorat (*Staatliche Aufsichtsbehörde*) da se oglasi o ovom predmetu, poticalo Općinu da pronađe vlastita sredstva, 16. listopada Upravni odbor dogovorio je uvjete po kojima „legitimne ekonomske potrebe velikog dijela stanovnika ovog nesretnog grada opet idu u smjeru gdje nema pravde“.[341]

Pisanjem *Il Giornaletta* 17. listopada prema zaključcima sjednice Općinskog vijeća izgradnja tramvaja „rezultat je želje stanovništva i interesa grada“ dok je jamstvo Općine nazivano čistom formalnošću. Pritom se pozivao na jamstvo kapitala Tramvajskog društva predviđenog za izgradnju, odnosno pozitivno poslovanje od 1904. (navedeni podaci identični su onima iz *Polaer Tagblatta*).[342] Na ključnom sastanku Upravnog odbora sudjelovala su tek četiri delegata, što je bio presedan, od kojih je jedan glasao protiv inicijative dok su trojica, Domenico Stanich, Luigi Dejak te „određeni Privileggio iz Fažane čiji glas ne može biti relevantan za većinu stanovnika“. Donijeli su odluku u ime četrdeset četiri zastupnika, odnosno suprotno željama većine od 55.000 stanovnika.[343] Nakon ove po *Polaer Tagblattu* skandalozne odluke javnost je Lodovica Rizzija definirala kao čovjeka koji je „ruku pod ruku s Münzom tako često gazio nogama interese zajednice, nemilosrdno uništavajući i zadužujući svoj grad“.[344] Dodatni nedostatak novog ugovora bilo je i povećanje cijene električne energije s 14 na 18 helera po kw/h. Tako je razlika od 4 helera na dotadašnju potrošnju od 170.000 kw/h godišnje te dodatnim porastom izgradnjom šijanske linije

[337] „Münz – Adout!“, *Polaer Tagblatt,* br. 1022, 9. 9. 1908.
[338] „Münz – Adout. (Schluß.)“, *Polaer Tagblatt ,*br. 1023, 10. 9. 1908.
[339] B. Benussi, n. dj., 622.
[340] „Nochmals die Kaiserwaldbahn“, *Polaer Tagblatt,* br. 1053, 15. 10. 1908.
[341] „Die Sianabahn“, *Polaer Tagblatt,* br. 1055, 17. 10. 1908.
[342] „La tramvia in Siana“, *Il Giornaletto di Pola*, br. 3021, 17. 10. 1908.
[343] „Die Kaiserwaldbahn“, *Polaer Tagblatt,* br. 1056, 18. 10. 1908.
[344] „Zum neuesten Attentat der Giunta an den Gemeindeinteressen“, *Polaer Tagblatt,* br. 1057, 20. 10. 1908.

(vjerojatno na 270.000) stajala Općinu 10.000 kruna troška.[345] Kako navodi Godišnji izvještaj za 1909., a na temelju ugovora između tvrtke i Općine, za novu liniju izdano je tisuću prioritetnih dionica tipa A po 500 kruna s kamatom 4,5% uz jamstva Općine i 450 prioritetnih dionica tipa B po 200 kruna.[346]

Javnost je i dalje prozivala trojicu članova odbora koji su svojim glasovima odobrili koncesiju. Tražila je objašnjenja „za sudbinu općinskih financija te izazivanje strpljenja stanovništva, ponižavanja njihove volje te brutalnog nametanja interesa zajednici". Domenico Stanich dobio je epitet apsolutista i produžene Rizzijeve ruke, Dejak kao „sposobni poduzetnik kroz politički položaj kreira briljantni trgovački posao" te Privileggio kao osoba „s promjenjivim stavovima". S ciljem dokazivanja legitimnosti odluke četveročlanog povjerenstva oporba je već bila najavila zamolbe upućene Namjesništvu u Trstu te Ministarstvu unutrašnjih poslova s ciljem poništenja odluke te imenovanja novog povjerenika na čelu Odbora za tramvajska pitanja. [347] Snažan glas pulskih i tršćanskih socijalista upućen liberalima, podignut je protiv „neizlječivog stanja u Puli koji će zasigurno dovesti cijelu zajednicu u stečaj".[348] Unatoč svemu Visoka državna komisija donijela je definitivnu odluku o izgradnji linije.[349] Kao dodatni teret gradu bila je odluka Općinskog vijeća o izgradnji nove školske zgrade u četvrti Svetog Polikarpa, proširenju školske zgrade na Alighierijevom trgu te izgradnja nove industrijske škole, „planova koji će zasigurno proždrijeti goleme svote".[350]

Međutim, spomenuta definitivna odluka prekinula je sve političke rasprave oko tramvajske linije, a prva vijest nakon gotovo pola godine medijske šutnje vrlo je kratko prenijela: „Planiranje izgradnje linije Šijana je riješeno. Otvaranje je predviđeno u mjesecu srpnju."[351] Prema prvim saznanjima *Il Giornaletta* šijanska linija trebala je biti puštena u promet 1. srpnja 1909. što je bilo dogovoreno prilikom potpisivanja ugovora između Tramvajskog društva i Općine 25. siječnja 1909. koji su dioničari odobrili jednoglasno. Tomu je nazočio predstavnik Ministarstva željeznica barun Bourguignon, prilikom čega je bila dogovorena te naručena sva potrebna infrastruktura.[352] Već polovicom siječnja 1909. nakon poziva Tramvajskog društva izvanredna inspekcija započela je ispitivanje predloženog projekta i njegove usklađenosti s urbanističkim planom.[353] Tako je 28.

[345] Isto.
[346] AT-OeStA/AVA Verkehr Geschäftsberichte A, Faszikulatur 162, Jahres-Bericht, 1909.
[347] „Zum neuesten Attentat der Giunta an den Gemeindeinteressen", *Polaer Tagblatt,* br. 1060, 23. 11. 1908.
[348] „Zum Baue der Sianabahn", *Polaer Tagblatt,* br. 1070, 3. 11. 1908.
[349] „Die Sianabahn", *Polaer Tagblatt,* br. 1075, 8. 11. 1908.
[350] „Die Geldwirschaft der Giunta", *Polaer Tagblatt,* br. 1087., 22. 11. 1908.
[351] „Von der Sianabahn", *Polaer Tagblatt,* br. 1203, 9. 4. 1909.
[352] „La linea tramviaria in Siana sara attivata col primo luglio p.v.", *Il Giornaletto di Pola*, br. 3125, 29. 1. 1909.
[353] „Die Sianabahn", *Polaer Tagblatt,* br. 1132, 16. 1. 1909.

siječnja 1909. „zapečaćena sudbina linije Šijana“.[354] Naime, na glavnoj skupštini Tramvajskog društva održanoj tog datuma Upravni odbor i dioničari prihvatili su odluku o izgradnji linije uz suglasnost da se detalji u svezi definiranja troškova te emisije dionica dogovore kroz sljedeća dva mjeseca. U vezi s tim izglasana je i odluka o promjenama i usklađivanju Statuta s obzirom na te odluke.[355] Prema izjavi potpisnika o dodijeli koncesije, na temelju odluke s te generalne skupštine između Wilhelmija i Wassermanna kao predstavnika Tramvajskog društva te Münza, potpisanih u Puli 19. veljače 1910. te Beču 21. siječnja iste godine., dogovoreni su uvjeti o ekonomičnosti investicijskih troškova u ukupnoj vrijednosti od 562.000 kruna. Upravo zbog toga je najviše novca bilo usmjereno u nabavku materijala buduće infrastrukture i vozila u vrijednosti 241.000 kruna. U izjavi su uz izmjenu Statuta Tramvajskog društva potvrđena i stjecanja gore navedenog investicijskog kapitala kroz izdavanje dionica prioriteta A i prioriteta B. Odobrenje spomenutim izjavama o izdavanju koncesije i izgradnji Ministarstvo željeznica odobrilo je 1. svibnja 1910. godine.[356]

Sam početak izgradnje bio je predviđen polovicom ožujka 1909. „uz takvo ubrzanje da će tramvaj možda biti pušten u promet već u lipnju“. Unatoč kalkulacijama oko otvaranja, tramvajsko pitanje nakon dugo vremena počelo je poprimati pozitivan predznak: „Popravkom trenutnih uvjeta u tramvajima, odgovarajućeg ekonomskog porasta kao i porasta voznog parka gdje je osam od deset novih tramvaja već bilo spremno za uporabu“.[357] „Šijanska šuma se ubraja u jedno od najpopularnijih mjesta, ali je daleko, s puno nataložene prašine na cesti. Svi prigovori i pritužbe koji su postojali, sada će morati zauvijek zašutjeti uz tako zgodan, jeftin i svima pristupačan prijevoz“. Pritom je, kako je navela oporba, napomenuto kako će budućnost pokazati „hoće li Općinsko vijeće Pule proći ispit”.[358] Tramvajska linija koja je puštena u promet 16. kolovoza 1909., nakon posljednjeg formalnog tehničkog pregleda, u dužini od dva i pol kilometra, imala je pet stanica.[359]

U Godišnjem izvještaju za 1909. navedeno je kako je zbog „novoizgrađene sporedne linije ove godine prevezeno 1.409.306 putnika s bruto prihodom od 185.507,06 kruna, odnosno 42.173,43 krune više nego prethodne godine“.[360] Uz dvostruko povećanje prostora remize i broja kolosijeka kao neophodne preinake zbog nabave novih tramvajskih vozila, „trebalo se suočiti i s

[354] „Die Sianabahn“, *Polaer Tagblatt,* br. 1144, 30. 1. 1909.
[355] AT-OeStA/AVA Verkehr Geschäftsberichte A, Faszikulatur 162, Protocollo, br. 19424.
[356] AT-OeStA/AVA Verkehr Reg. v. EG. ÖLEG A 61, Abschrift zur E. M. Z. 11076 ex 1910.
[357] „Die Sianabahn“, *Polaer Tagblatt*, br. 1174, 6. 3. 1909; „Die Sianabahn“, *Polaer Tagblatt*, br. 1175, 7. 3. 1909.
[358] Isto.
[359] „Die Kaiserwaldbahn“, *Polaer Tagblatt*, br. 1309, 12. 8. 1909.
[360] AT-OeStA/AVA Verkehr Geschäftsberichte A, Faszikulatur 162, Jahres-Bericht, 1909.

povećanjem tramvajskog osoblja“.[361] Zbog velikih gužvi posebice nedjeljom u prijepodnevnim i večernjim satima predviđalo se „kako će na liniji Šijana interes biti kolosalan“, uz sugestiju javnosti za nabavkom novih dodatnih vozila radi osiguranja kvalitetnije vožnje u vršnim satima i neradnim danima.[362] „Promet na ovoj pruzi bit će najživlji te će družtvu najviše koristi nositi, kako se to već opazilo u ova tri dana“, kratak je osvrt *Naše sloge*, u potpunosti suprotan pet godina ranijem sarkazmu s prve inauguracije. [363] Nakon otvaranja cjelokupne šijanske pruge *Il Giornaletto* se osvrnuo na cjelokupnu izgrađenu tramvajsku infrastrukturu, navodeći kako je „električni tramvaj podario Puli izgled modernog grada za čije je zasluge bio zaslužan ponajviše dr. Rizzi“. [364] S prethodnom najavom dana ranije, 1. lipnja 1911. ušla je u funkciju posljednja dionica do crkve Gospe od milosti. Tim je datumom, unatoč planiranim novim linijama, započelo prometovanje na posljednjoj izgrađenoj tramvajskoj liniji u povijesti grada.[365] Prekretnica nakon izgradnje pruge 1909. bila je vidljiva i u statističkim podacima. Uz bruto prihod od 185.507 kruna i neto dobit od 67.645,77 kruna, izdvojen je iznos od dodatnih 10.000 kruna za neophodan popravak ulica. Uz prevezenih do tada rekordnih 1.409.306 putnika i prijeđenih 345.695,9 km, najveća razlika bila je vidljiva u povećanju uloge prikolica. Za razliku od 1906. (10.582,2 km), 1907. (7964,4 km) i 1908. (7372,4 km), prikolice su u svega nekoliko mjeseci od otvaranja šijanske linije prevezle putnike u dužini od 32.949,6 km.[366]

S obzirom na cjelokupno izgrađenu dionicu, prema Zapisniku izvanredne skupštine Tramvajskog društva održane u Puli, trebalo se razgovarati o odobrenju izmjene Statuta vezano uz novoizgrađenu prugu i potencijalnu gradnju novih. [367] Na ponovljenoj izvanrednoj sjednici 14. veljače 1912. u Zapisniku je ponovljen zahtjev za odobrenjem promjene Statuta Tramvajskog društva. Tom se prilikom predsjednik Wilhelmi osvrnuo na generalnu skupštinu od 28. siječnja 1909. podsjetivši na tadašnje odluke o neminovnosti promjene podzakonskih akata i verifikaciju Ministarstva željeznica. [368] Naime, već su se prema izjavi i odluci generalne skupštine od 28. siječnja 1909. za izdavanje koncesije na temelju koncesijskih uvjeta, predstavnici Tramvajskog društva obvezali na izmjenu Statuta iz 1904, već tada neophodnog za izdavanje koncesije.[369] S obzirom na pozitivan odgovor Ministarstva željeznica iz Beča, novi je Statut iz 1912. usklađen sa

[361] „Die Kaiserwaldbahn“, *Polaer Tagblatt*, br. 1266, 23. 6. 1909.
[362] „Die Kaiserwaldbahn“, *Polaer Tagblatt*, br. 1327, 2. 9. 1909.
[363] „Tramvaj do Surva“, *Naša sloga*, br. 34, 19. 8. 1909.
[364] „Cozzo tra carro e carrozzone“, *Il Giornaletto di Pola*, br. 3985, 8. 6. 1911.
[365] „Von der *Elektrischen*"*Polaer Tagblatt*, br. 1870, 31. 5. 1911.
[366] AT-OeStA/AVA Verkehr Geschäftsberichte A, Faszikulatur 162, Jahres-Bericht, 1909.
[367] AT-OeStA/AVA Verkehr Geschäftsberichte A, Faszikulatur 162, Protocollo, br. 20533.
[368] AT-OeStA/AVA Verkehr Geschäftsberichte A, Faszikulatur 162, Protocollo, br. 20650.
[369] AT-OeStA/AVA Verkehr Reg. v. EG. ÖLEG A 61, Abschrift zur E. M. Z. 11076 ex 1910.

zahtjevima novoizgrađene linije. Njime je prestao funkcionirati stari statut iz 1904., a linija je dobila i svoj potpuni legitimitet.[370]

## 3.7. Revitalizacija tramvajskog ili uvođenje autobusnog prijevoza

U prvoj godini nakon Prvog svjetskog rata nemogućnost obnove već zastarjele tramvajske infrastrukture, problemi s neredovitim isporučivanjem električne energije, kao i dugovi prema električnoj centrali dovodili su postupno do reduciranja linija i intenziteta prometa. Godine 1929. brojni zahtjevi upućeni Općinskom vijeću za frekventnijim i svakodnevnim linijama prema Šijani rezultirali su tek obećanjem na eksperimentalnoj osnovi. Radilo se o improviziranom voznom redu s obzirom na dotadašnji deficit, realnost poluprazних vagona uz nerazmjerno veliku potrošnju električne energije. [371] Devet godina prije njegova ukinuća, u novinskoj kolumni „redovitog čitatelja“, napisano je kako će tramvaj uslijed nepoboljšanja usluge u nedalekoj budućnosti prestati funkcionirati. Time se aludiralo na visoke cijene karata (u odnosu na ostale talijanske i njemačke gradove) kako bi se pokrili gubici u poslovanju. Cijene je javnost smatrala previsokima, predlaganjem zonske podjele budući da potencijalni putnici pješače na kraćim destinacijama.[372] „Svi gunđaju, svi idu pješice“, posebice obitelji u ljetnim mjesecima pri odlascima na more, poticanjem uz obostranu korist na niže (zonske) cijene, posebice što je Tramvajsko društvo već ušlo u stečajni postupak.[373]

Pozivajući stanovništvo na masovno korištenje tramvajskog prijevoza i strpljenje dok se „grad ne oporavi od sadašnje teške gospodarske situacije – novi teret mora biti prihvaćen sa žrtvovanjem“. Predsjednik Tramvajskog društva Oscar Rossi prvog dana jeseni 1925. je na koncu izrazio „čvrstu vjeru u sigurnu i prosperitetnu budućnost naše Pule“.[374] Ipak, 21. kolovoza sljedeće godine najavljena je suspenzija „tog zgodnog i jeftinog sredstva prometovanja“ što zbog 120.000 lira deficita godišnje. Pritom je sam kredit Općine za plaćanje električne energije narastao na 600.000 lira. Razlog tomu bile su sve veće uplate kamata i amortizacije dionica od kada je Općina postala većinskim vlasnikom, a što je dovelo do godišnjeg gubitka od 1.500.000 lira.[375] Prema riječima jednog od izaslanika Općine 7. rujna 1926., postignut je s Općinom dogovor o opskrbi

[370] AT-OeStA/AVA Justiz JM Allgemein Sig. 2A 2334.15, Statuten, 1912.
[371] „Miglioramento nel servizio tramviario“, *Corriere Istriano*, br. 280, 23. 11. 1929.
[372] „A proposito dei trams di Pola“, *L' Azione*, br. 140, 13. 6. 1925.
[373] „La questione del servizio tramviario in Citta“, *L' Azione*, br. 186, 6. 8. 1925.
[374] „La tramvia continuera a funzionare mas apostrof impongono dei sacrifici“, *L' Azione*, br. 226, 23. 9. 1925.
[375] „A proposito della tramvia“, *L' Azione*, br. 197, 21. 8. 1926.

tramvaja električnom energijom. Time je eksperimentalno produžena šestomjesečna agonija uz ograničeno prometovanje do željezničkog kolodvora u terminima odlaska i dolaska vlakova, odnosno uz subvenciju linija za potrebe radnika tvornica cementa i duhana. Dodatni sigurnosni uvjet bila je supstitucija istrošenih tračnica onima na manje frekventnim dijelovima pri čemu je novoosnovano šestomjesečno Tramvajsko društvo u likvidaciji bilo pod patronatom grada.[376] No, već početkom listopada javile su se prve kritike radnika na usluge tog „praktičnog i ekonomičnog sredstva (barem bi trebalo biti tako)", posebice zbog nedostatnog prostora, neuključivanja zatvorenih prikolica u vršnim satima. Apel je bio potaknut i dolaskom zimskih mjeseci kada radnici „dolaze na posao mokri do kostiju kao i njihova djeca u školu, po vremenu u kojem bi i pješaci-radnici bili primorani koristiti tramvaj".[377]

Glavni inspektorat za željeznice, tramvaje i automobile Ministarstva željeznica iznio je 29. prosinca 1926. mišljenje o nastavku privremenog djelovanja tramvajske službe „u skladu sa zahtjevom općinskog proračuna kako bi se izbjegla potpuna obustava tramvajskog rada[...] jer bi to izazvalo loš dojam i u središnjim organima vlade".[378] Pokušaj obnove dionice šijanske tramvajske linije dopisom Ministarstvu prometa 17. listopada 1927., popraćen zahtjevom i cjelokupnom tehničkom dokumentacijom, završio je neuspješno.[379] Prefekt provincije prenio je 30. svibnja 1927. tek obavijest o potencijalnoj subvenciji Ministarstva za javne radove koja bi, „iako nije velika [...] poboljšala kvalitetu javne usluge".[380] Budući da je Općina, osim mogućnosti obustave tramvajskog prometa, postavila i opciju njegova ustupanja privatnoj tvrtki uz obvezu sanacije, 22. siječnja 1927., uprava željeznica Val Degano sa sjedištem u Udinama izrazila je interes za preuzimanje uprave nad tramvajem. Tim je povodom poslala zahtjev za dostavu detaljnih objašnjenja o stanju infrastrukture, raspodjeli dionica, stanju i revitalizaciji privremeno zatvorenih linija kao i nizu detalja radi izrade vlastite studije isplativosti preuzimanja. Niti taj pokušaj nije doveo do pozitivnog rezultata.[381]

Gledajući na devalvaciju dionica koja nije bila osigurana Statutom, na skupštini Tramvajskog društva u likvidaciji odlučeno je o prestanku njegova postojanja. Pri tomu je Općina 1. travnja 1928. *de iure* preuzela upravu kao i obvezu preuzimanja kredita za pružanje usluga električne energije.[382] U gradskoj vijećnici 29. ožujka 1928., odlukom od 1. ožujka 1928., uprava je

[376] „Il servizio tramviario non verra sospeso; Una proroga di sei mesi", *L' Azione*, br. 211, 7. 9. 1926.
[377] „Cose del tram", *L' Azione*, br. 235, 5. 10. 1926.
[378] HR-DAPA-67, OPĆINA PULA (1919-1947), Stabilimenti Comunali, 1600-27166, dok 7191, 29. 12. 1926., kutija 58.
[379] HR-DAPA-67, OPĆINA PULA (1919-1947), Stabilimenti Comunali, 1600-27166, dok. 7086 / 331, 17.10. 1927., kutija 58.
[380] HR-DAPA-67, OPĆINA PULA (1919-1947), Stabilimenti Comunali, 1600-27166, dok 731, 30.5. 1927., kutija 58.
[381] HR-DAPA-67, OPĆINA PULA (1919-1947), Stabilimenti Comunali, 1600-27166, dok 22. 1. 192, 3. 2. 1928., kutija 58.
[382] „La tramvia in regia comunale", *L' Azione*, br. 79, 3. 4. 1928.

kao kompenzaciju za preuzimanje kredita, preuzela dugovanja električne energije Istarskom električnom društvu i vlasništvo nad imovinom tramvaja. Kako je odbor Tramvajskog društva u stečaju završio svoj mandat, predstavivši rezultate stečaja, Općina je 2. travnja potvrdom gradonačelnika Antonija Merizzija postala vlasnikom.[383] Posljednji pokušaj opstanka i revitalizacije javnog gradskog prijevoza zbio se 1. rujna 1928. kada je Općina preuzela cjelokupno upravljanje nad, kako je tad službeno nazivano, Istarskim društvom za ekonomske željeznice u stečaju, s obzirom na dug koje je imalo prema općinskim ustanovama. U svrhu nastavka pune javne usluge na svim linijama bio je potpisan ugovor s Istarskim električnim društvom gdje je cijena električne energije smanjena sa 0,67 na 0,32 lire u svrhu kakvog takvog opstanka.[384]

Početkom rujna 1930., kako u javnosti tako i u stručnim krugovima, započelo je rješavanje pitanja dvojbe, obnavljanja i širenja tramvajske mreže, ili cjelokupne zamjene autobusima ili trolejbusima. Budući da su neke gradske četvrti i prigradska područja bili prometno nepovezana s centrom, inženjer Manzini, ujedno i direktor Tramvajskog društva razradio ideju tramvajsko-autobusnog prijevoza. Dotadašnje tramvajske linije bile bi do spomenutih četvrti te u ljetnoj sezoni prema moru povezane autobusnim linijama. Procijenjen godišnji izdatak od 750.000 lira, uz prihod od 500.000 dovodio bi do gubitka od 250.000 dok bi se uz eventualno širenje novih linija gubitak povećao za pola milijuna. Uvođenje autobusne linije na tadašnjoj tramvajskoj trasi dovelo bi po njegovim procjenama do trostruko većeg gubitka, odnosno 1.200.000 lira godišnje uz širenje mreže.[385] Prema Manziniju realizirana ideja u režiji grada o kombiniranom tramvajsko-autobusnom prijevozu trebala je samo proširiti svoje linije. S jedne strane spajala bi ranije nikad realizirane projekte tramvajskih linija dok bi s druge strane u određenim dobima godine povezivala završetak tramvajske pruge s plažama i kupalištima. Pritom bi tekući troškovi varirali s obzirom na zahtjeve i intenzitete linija.[386] Oprečna mišljenja inženjeru Manziniju išla su u prilog potpunom uvođenju autobusnog prometa. Prema njima sama obnova i širenje tramvajske mreže stajala bi najmanje 2.500.000 lira, a s obzirom na rastući deficit o širenju mreže nije bilo vrijedno ni razmišljati. Uvođenje autobusnog prometa, uz korištenje postojeće tramvajske remize, povezalo bi mrežom linija sve gradske četvrti. Potencijalne velike troškove uvođenja autobusa u gradskoj režiji trebalo je riješiti davanjem koncesije privatnoj autobusnoj tvrtki što bi grad stajalo tek 60.000 lira godišnje.[387]

[383] HR-DAPA-67, OPĆINA PULA (1919-1947), Stabilimenti Comunali, 1600-27166, dok 7593 / 1928, kutija 58.
[384] „La tramvia elettrica in via di sistemazione“, *L' Azione*, br. 59, 9. 3. 1928.
[385] „Tramvia o servizio autobus?“, *Corriere Istriano*, br. 210, 3. 9. 1930.
[386] Isto.
[387] „Un completo servizio d apostrof autobus sarebbe piu vantaggioso del tram?“, *Corriere Istriano*, br. 211, 4. 9. 1930.

Dvije godine kasnije inženjer Manzini iznio je elaborat o novoj radikalnoj reformi tramvajske službe u gradu.[388] Prednost obnove nabave novog voznog parka pravdao je udobnijim, modernijim i lakšim tramvajima, s puno manjom potrošnjom električne energije i uštedom tisuća lira godišnje. Uvođenje autobusa, uzimajući u obzir razgranatu mrežu i održavanje gradskih ulica, u odnosu na druge gradove, smatrao lošom opcijom „zbog oblaka prašine te neugodnih mirisa nafte i plina". [389] I kod tradicionalista kojima je autobus zbog svoje brzine i veličine, potencijalnih higijenskih problema na ulicama kao i njihova češćeg održavanja izazivao skepticizam, javljala se dvojba. Bili su svjesni kako nadograđena tramvajska mreža ne bi povezivala sve važne i potrebne točke grada „unatoč nostalgiji za njegovom zvonjavom i jarkim noćim svjetlima" koju treba ostaviti sa strane, prepuštajući prvenstvo modernizaciji i napretku. Tražeći zlatnu sredinu, tradicionalisti su rješenje vidjeli u simbiozi zadržavanja dotadašnje tramvajske mreže na koju bi se nadovezivale autobusne linije prema predgrađima i kupalištima u sezoni. Pobornici napretka puno su radikalnije „za dobrobit grada" rješenje vidjeli jedino u davanju koncesija privatnoj autobusnoj tvrtki uz najpovoljniji ugovor kako za grad tako i za građanstvo, ali i sudbinu zaposlenika tramvaja.[390]

Kao rezultat rasprava iskristalizirale su se četiri opcije. Prve dvije su zastupale zadržavanje tramvajskog prometa, prva uz obnovu postojećeg sustava, a druga kroz nabavu potpuno nove infrastrukture i voznog parka, nisu bile dobro prihvaćene zbog visokih troškova i neprilagođenosti ulica. Eliminirana je usporedba s drugim gradovima u kojima je širenje mreže ulica i prometa teklo postupno, a obnova kontinuirano, za razliku od Pule „gdje se problem razmatra iz korijena". Treće rješenje bilo je uvođenje trolejbusa, no osim idejnih projekata i ponuda tvrtke Fiat nikad nije ušlo u širu raspravu.[391] Naime, istodobno s ponudama autobusa tvrtke Marozzi, ispostava Dioničkog društva Fiat iz Milana poslala je 10. svibnja 1933. razrađenu ponudu za uvođenje trolejbusnog sustava, izgradnju infrastrukture i vozila.[392] Ponuda dioničkog društva Fiat nije bila fiksna s obzirom na potencijalnu iskoristivost tramvajske infrastrukture pri čemu bi u tri potencijalne linije bilo uključeno kupalište Valkane i gradska tržnica.[393] Premda nikad nije bio uzet u ozbiljno razmatranje, ideju i opciju uvođenja trolejbusnog sustava trebamo isključivo shvatiti kao kuriozitet. Tad najrealnija četvrta opcija pobijala je Manzinijevu tezu činjenicom o pozitivnoj isprobanoj autobusnoj usluzi u većini gradova Italije, odnosno niskim operativnim troškovima.

[388] „La riforma del servizio tramviario nelle opinioni dell apostrof ing. Manzin", *Corriere Istriano*, br. 193, 18. 8. 1932.
[389] Isto.
[390] „Due buone proposte per sistemare il servizio tramviario nella nostra citta", *Corriere Istriano*, br. 194, 19. 8. 1932.
[391] „La riforma del servizio tramviario", *Corriere Istriano*, br. 195, 20. 8. 1932.
[392] HR-DAPA-67, OPĆINA PULA (1919-1947), Tranvia Comunale, 1/12, 293-30096, dok 3655, 10.5. 1933., kutija 62.
[393] HR-DAPA-67, OPĆINA PULA (1919-1947), Tranvia Comunale, 1/12, 293-30096, dok 3655, 18.5. 1933., kutija 62.

Naglašeno je kako „u velikim gradovima raste broj autobusa dok je Pula jedina u svijetu protiv toga“.[394]

U svibnju 1933. autobusna tvrtka Marozzi iz Barija svojim je dopisom upućenom gradonačelniku Pule ponudila preuzimanje cijele usluge javnog gradskog prijevoza, odnosno dobivanja koncesije uz pristanak Ministarstva prometa, uz uvjet ukidanja tramvajskog prometa. Razlog je bio što „tramvaj povezuje krajnje gradske točke bez izravne komunikacije s četvrtima na brežuljcima“, napominjući prednosti njihovih autobusa u svladavanju visinskih razlika. Time je naglasila povezivanje svih gradskih četvrti te predložila otvaranje dviju gradskih kružnih linija u oba smjera. Postavili su nekoliko uvjeta pri čemu je prvi bio ukidanje tramvajskog prometa, a drugi nepreuzimanje obveze u zapošljavanju i prekvalifikaciji tramvajskog osoblja. Uz zahtjev da Općina ne daje koncesije paralelno drugim tvrtkama, obvezala bi se tijekom ljetne sezone dodatnim voznim parkom pojačati postojeće, odnosno uvesti sezonske linije.[395] Stanovništvo je kroz riječi novinara zbog rješavanja problema prijevoza i budućih odluka Općine 30. siječnja 1934. apeliralo na oprez vezano uz potencijalne ponude privatnih poduzetnika. Međutim s druge strane i opasnosti mogućeg nastavka eksperimentiranja tramvajem koji je bilo potrebno „demontirati, demobilizirati i prepustiti svetištu sjećanja“.[396]

Općinsko vijeće 16. veljače 1934. u skladu s interesima grada i potrebama građana raspravljalo je o tri spomenuta rješenja s obzirom na tri desetljeća staru „uslugu dostojnu hvale, ali nikad obnavljanu, izuzev rutinskih popravaka“. Rezimirajući njegovu prošlost, kriveći dioničko društvo za njegov neuspjeh, municipalizaciju kao njegov spas, Prvi svjetski rat i poslijeratnu krizu, naveli su kao ključne razloge njegova bezizlaznog stanja. Radikalna obnova postojećeg sustava prema njihovoj je procjeni iznosila između 4.000.000 i 5.000.000 lira, a i uz smanjenje operativnih troškova bila je prevelik luksuz za tadašnju općinsku blagajnu. [397] Za drugo rješenje koje se nametalo, uvođenje trolejbusa, prema mišljenju Općine iziskivalo je manje troškove izgradnje. Međutim bio bi to veći trošak poslovanja što bi uvelike obvezalo i opteretilo grad zbog čega se na općinskom vijeću prednost dala raspravi o uvođenju autobusnog prijevoza. Odlukom o dodjeli koncesije autobusnoj tvrtki Grattoni za otvaranje novih linija gradonačelnik je naložio formiranje komisije za procjenu i rashod tramvajske infrastrukture.[398] Zahtjev je zaprimljen 6. prosinca 1933. s ciljem uspostavljanja tri linije koje bi okvirno pratile pravce dotadašnjih linija. Uz konstataciju kako

[394] Isto.
[395] HR-DAPA-67, OPĆINA PULA (1919-1947), Tranvia Comunale, 1/12, 293-30096, 8. 8. 1933., kutija 62.
[396] „Considerazioni sul servizio tramviario“, *Corriere Istriano*, br. 28, 31. 1. 1934.
[397] „Il problema delle comunicazioni interne di Pola risolto con un allargato servizio di autobus“, *Corriere Istriano*, br. 40, 17. 2. 1934.
[398] Isto.

se radilo o modernom i brzom načinu prijevoza, prvi problem izazvao je kapacitet autobusa od svega devet sjedećih i petnaest stajaćih mjesta. Za razliku od Pule, autobusi gradova Italije poput Milana ili Torina, imali su kapacitet od pedeset do šezdeset mjesta. To se na neki način pokušalo opravdati konfiguracijom i uređenošću pulskih ulica kao i veličinom grada u odnosu na spomenute gradove. Drugu je reakciju izazvalo (nelogično) petogodišnje subvencioniranje u ukupnom iznosu od 200.000 lira koje je Općina trebala isplaćivati tvrtki.[399]

Relativno mali kapacitet autobusa s razlogom je izazivao zabrinutost oko problema budućih gužvi koje je imao i sam tramvaj unatoč tome što je s prikolicom u vršnim satima prevozio i do stotinu ljudi. Među stanovnicima su se nerijetko čule polemike vezane uz vršne sate odlaska i dolaska radnika s posla i učenika iz škola. Posebice je to bilo izraženo u zimskim danima ili suprotno tomu, usred kupališne sezone. Uz to, također su bili potencijalni problem, ali ujedno i izazov „turističke promidžbe i kolektivnih posjeta turista u budućnosti". S druge strane, kontradiktorne informacije o potencijalnoj obnovi postojećeg tramvajskog sustava u iznosu od 100.000 lira, odnosno drugoj procjeni o neminovnoj cjelokupnoj zamjeni u iznosu od četiri do 5.000.000 lira, stvorilo je određene sumnje o pogodovanju autobusnoj tvrtki.[400] Pobornici inovacija vidjeli su u Puli turistički potencijal, suprotno skepticima koji su „tu činjenicu doživljavali kao nedostižan mit". Pritom su uzeli u obzir neophodna izdvajanja za ceste kojima bi autobusne linije povezivale centar grada s periferijom.[401] Činjenica je da osim kupališta mornarice Pula nije imala previše uređenih plaža ni kupališta s popratnim sadržajima, s jedne strane za potrebe građana, a s druge kao preduvjet razvoja turizma. Neuređene prometnice bile su drugi problem jer „automobilom, autobusom, motociklom ili biciklom gotovo je nemoguće stići, izuzev vozača koji se žele žrtvovati".[402]

Za razliku od svečane inauguracije trideset godina prije, daleko je manja bila svečana ceremonija 16. lipnja 1934. u jutarnjim satima. Uz simbolično rezanje vrpce u bojama talijanske trobojnice, svećenikov blagoslov, prisutnost prefekta, uvaženih gostiju i zaposlenika tvrtke „skupina autobusa dobila je zeleno svjetlo".[403] Time je službeno započela autobusna era javnog gradskog prometa koja traje do danas. „Brzi razvoj automobilske industrije, bez sumnje jedno od najzanimljivijih ostvarenja ovog stoljeća što je stvorilo problem tramvajskom prijevozu kao jednom od najvećih uspjeha prošlih vremena." Bio je to stav novinara s gotovo identičnim zaključkom da

[399] „Una delle tante proposte sulla sistemazione del servizio tramviario", *Corriere Istriano*, br. 48, 27. 2. 1934.
[400] „Il problema della tramvia comunale nella libera discussione del pubblico", *Corriere Istriano*, br. 50, 1. 3. 1934.
[401] „Il problema della tramvia comunale alla tribuna della pubblica discusione", *Corriere Istriano*, br. 51, 2. 3. 1934.
[402] „La frequenza dei bagni e la deficienza stradale", *Corriere Istriano*, br. 106, 4. 5. 1934.
[403]- „Domani il tram cedera il posto al servizio di autocorriere", *Corriere Istriano*, br. 142, 15. 6. 1934.

„tramvaji više nemaju razloga za postojanje“. Tračnice utisnute u razinu kolnika bile su osnovni uvjet za suživot tramvaja s ostalim motornim vozilima, biciklima i pješacima. Radikalni stavovi o eliminaciji tramvaja s ulica gradova temeljili su se na bržoj autobusnoj usluzi, trenutnoj promjeni linija i bržem konsolidiranju uslijed potreba intenziviranja vozila u vršnim satima.[404] „Pozdrav tramvaju“ uputio je u ime javnosti novinar *Corriere Istriana* melankoličnom personificiranju „prijevoza za sve“. Spomenuo je kako je „prošlo više od trideset godina na dan kada je naš tramvaj slavodobitno se pojavio na ulicama grada [...] A sada ga nema. Zatvara se stranica života u knjizi o povijesti grada“.[405] Općina je krajem prosinca najavila za 7. siječnja 1935. licitacijsku prodaju svih rashodovanih vozila kao i sve preostale tramvajske infrastrukture kao sekundarne sirovine.[406] Samo četiri dana prije najavljene licitacije tramvajskih ostataka istarski prefekt Cimoroni na sjednici Pokrajinskog vijeća za korporativnu ekonomiju, izlažući o produktivnosti za 1934., iznio je katastrofalne podatke o stanju u Istri. Optužujući fašističke vlasti u Rimu, zaključio je „kako Istra ide brzim tempom u gospodarsku propast“.[407] Riječi Cimoronija potvrđuju situaciju kao i prave razloge zbog kojih je tramvajski prijevoz morao biti ukinut.

O razdoblju nakon ukidanja tramvajskog prijevoza pa do kraja četrdesetih godina gotovo da i nema značajnijih podataka. Ne postoje sačuvani arhivski podaci dok su novinski članci oskudni te donose vijesti o promjenama linija i voznog reda. Do kraj tridesetih godina u koncesiji privatne tvrtke Grattoni, javni prijevoz nije bio predmet rasprava općinskih sjednica dok je tijekom ratnog perioda jedva egzistirao. Do 1952. uslijedila je faza oporavka od ratnih posljedica pri čemu se tek sporadično i neizravno spominjala njegova revitalizacija.

### 3.8. Postupni uspon pedesetih i šezdesetih godina 20. stoljeća

Začeci poslijeratnog javnog gradskog prijevoza mogu se povezati s osnivanjem Kotarskog autopoduzeća u Puli u lipnju 1948. što je tada smatrano uspjehom, sa zadatkom uspostavljanja autobusnih linija koje bi povezivale Pulu s drugim mjestima u Istri. Činio ga je određeni broj naslijeđenih autobusa i kamiona od kojih je 50% bilo u neispravnom stanju.[408] Na skupštinskom zasjedanju 7. ožujka 1948., a na prijedlog svog odsjeka Komunalnog gazdinstva, Gradski narodni

[404] „Il problema delle tramvie urbane in genere“, *Corriere Istriano*, br. 53, 4. 3. 1934.
[405] „Saluto al tram“, *Corriere Istriano*, br. 143, 16. 6. 1934.
[406] Marcello Bogneri, *Cronache di Pola e dell'Istria : 1915-1938 ; La guerra, la redenzione l'unione alla Madrepatria*, Trst, 1990., 188.
[407] D. Dukovski, *Fašizam u Istri*, 165. – 166.
[408] „Uspjesi Kotarskog aupoduzeća u Puli“, *Glas Istre*, br. 556, 24. 12. 1948.

odbor u Puli donio je rješenje o osnivanju Gradskog autoprometnog poduzeća. Predmet poslovanja bio je prijevoz robe i putnika (iako se u početku sastojalo samo od ispravnih teretnih vozila), a nalazilo se pod administrativno-operativnim rukovodstvom Komunalnog gazdinstva.[409]

Nabavkom prvog autobusa za javni gradski prijevoz 3. kolovoza 1952. u Puli je *de facto* nastavljena ta djelatnost, prekinuta odlaskom savezničke vojne uprave, djelovanjem pod Komunalnom ustanovom Usluga.[410] Premda nije bilo raspoloživih vozila, na sjednicama Narodnog odbora Kotara Pula, već se 1948. raspravljalo o službenom uvođenju autobusnog prometa.[411] Za razliku od novinskih napisa, prema izvještaju upućenog Povjerenstvu za lokani saobraćaj NO Općine Pula 13. listopada 1951., Kotarsko autopoduzeće Pula izvijestilo je „da je dana 15. listopada 1951. uspostavljena ponovno gradska pruga na relaciji željeznička stanica – tvornica cementa i to po već uspostavljenom voznom redu svaki sat". To je simbolično asociralo na bivšu prvu tramvajsku liniju.[412] Izvještaj upućen Povjerenstvu pet dana kasnije naglašava kako „će dolaskom nekih dijelova kroz najkraće vrijeme biti osposobljena još dva autobusa i već tokom ovog tjedna uspostavit ćemo gradsku liniju". Istaknuto je kako zbog slabe tehničke ispravnosti vozila nije bilo moguće uspostavljanje gradskih linija budući da „od osam autobusa do sada je radilo najviše četiri s kojima smo jedva uspjeli da održavamo vanjske autobusne linije".[413]

Iz oba izvješća može se zaključiti povremeno i rijetko i uglavnom neuspješno kontinuirano uspostavljanje gradskih linija već nakon odlaska savezničke vojne uprave. No, s druge strane dokaz je to kakvog takvog ratnog i poslijeratnog kontinuiteta. Iz Društvenog plana Narodnog odbora grada Pule navodi se kako „uspostavljenim gradskim autobusnim saobraćajem u 1952. godini nisu pokrivene potrebe osobnog saobraćaja (putnika) u gradu, ali u proteklu godinu dana nisu stajala na raspolaganju ni odgovarajuća sredstava za njegovo proširenje".[414] Prema Statističkom godišnjaku NR Hrvatske za 1953. Pula je imala tri autobusne linije s ukupnom dužinom od 23 kilometra, četiri pripadajuća autobusa sa 141 raspoloživim mjestom. Uz Zagreb, Karlovac, Rijeku i Split, Pula je bila jedna od pet gradova s tom komunalnom uslugom. Pritom su na nivou Republike u javnom gradskom prometu te godine egzistirale 32 linije u ukupnoj dužini 166 kilometara te 58 autobusa sa 1428 raspoloživih mjesta. Tijekom 1953. pulski su autobusi prevezli 777.000 putnika s ostvarenim prihodom od 7.776.000 dinara što je bio dio ukupnog statističkog rezultata na nivou NR Hrvatske

[409] HR-DAPA-114, GNO PULA (1947-1955), Gradsko Autoprometno poduzeće, registracija, 2666/48, kutija 37.
[410] „Gradski putnički saobraćaj u Puli", *Glas Istre*, br. 6, 15. 8. 1952.
[411] „Koliko budeš privređivao toliko ćeš moći graditi", *Glas Istre*, br. 32, 9. 2. 1982.
[412] HR-DAPA-114, GNO PULA (1947-1955), Gradsko Autoprometno poduzeće, 1868/51, kutija 109.
[413] HR-DAPA-114, GNO PULA (1947-1955), Gradsko Autoprometno poduzeće, GNO Pula - Povjerenstvo saobraćaja, 15. 10. 1951., kutija 109.
[414] *Društveni plan Narodnog odbora grada Pule za 1954*., Pula 1953.

od 9.417.000 putnika, odnosno 95.123.000 dinara. [415] Godinu dana kasnije podaci o prijevozu u gradu govore o istom broju linija i dužini u kilometrima, no o dvostrukom povećanju voznog parka. Iako se radilo tek o osam autobusa – broj autobusa na razini Republike povećan je s 58 na 85 – govori o praćenju trenda rasta, ali i o modernizaciji voznog parka s obzirom na veću razliku u broju mjesta u odnosu na broj vozila. Za razliku od prethodne godine u 1954. prevezeno je 1.026.000 putnika s ostvarenim prihodom od 13.814.000 dinara.[416]

S prvim danom 1957. izdvajanjem iz poduzeća Autosaobraćaj koje se orijentiralo isključivo na međugradski prijevoz putnika i robe, osnovano je poduzeće za javni gradski promet Lokalni saobraćaj s ciljem povezivanja dijelova grada te sela Puljštine s centrom. Poduzeće je službeno osnovano rješenjem NOO Pula 26. prosinca 1956., a registrirano je kod Okružnog privrednog suda u Rijeci 14. siječnja 1957. godine. „Predmet poslovanja jest komunalna djelatnost privrednog karaktera u lokalnom (gradskom) i prigradskom saobraćaju.“ [417] U raspravi o problematici te poslovanju i ekonomskom značaju Lokalnog saobraćaja prije integracije 1971., tadašnji direktor Adam Alerić osvrnuo se na njegove početke: „Komunalno poduzeće za lokalni saobraćaj Pula osnovano je 1956., a upisano u registar privrednih organizacija 1957. godine“. Pritom je istaknuo njegovu primarnu djelatnost koja je uključivala javni prijevoz putnika u linijskom i slobodnom cestovnom prometu na području Općine Pula te izvan tog područja, u zemlji i inozemstvu. Održavanje i popravak vlastitog voznog parka te pružanje radioničkih usluga za održavanje i popravak motornih vozila trećim licima, bila je sporedna djelatnost koja se u praksi u potpunosti nije realizirala.[418] Prilikom kreiranja Društvenog plana za 1957. bio je planiran gubitak od 6.000.000 u prvoj godini postojanja koji je trebao sanirati Narodni odbor Općine Pula. Neovisno o planiranom gubitku zbog derutnog voznog parka, a time i slabog održavanja linija i nepredvidljivog broja putnika, „zalaganjem kolektiva postignut je aktivan financijski rezultat i umjesto planiranog gubitka ostvaren je dobitak od 6 milijuna dinara.“[419] Kako se navodi u elaboratu o Poslovanju i ekonomskom položaju Lokalnog saobraćaja, „problem cijena u gradskom i prigradskom saobraćaju aktualan je od samog osnutka poduzeća 1957., kako s gledišta reproduktivne spoznaje samog poduzeća s jedne strane, tako i gledišta politike zaštite društvenog standarda građana s druge strane“. Izdvajanja koja je tijekom šezdesetih godina davala Općina Pula, bila su tek dovoljna za pokrivanje osnovnih gubitaka nastalih zbog niskih cijena prijevoza. Stoga se reprodukcija obavljala isključivo na račun niskih osobnih dohodaka radnika te smanjenja kvalitete

[415] *Statistički godišnjak NR Hrvatske za 1953.,* Zagreb, 1954., 332, 333.
[416] *Statistički godišnjak NR Hrvatske za 1954.,* Zagreb, 1955., 362, 363.
[417] HR-DAPA-104, NOO PULA (1955-1962), Rješenje NOO Pula, br. 19892-4-1956., kutija 932
[418] Arhiv Grada Pule (dalje: AGP) Skupština Općine Pula, 03/7, br. 79, god. 1971. Lokalni saobraćaj putnika - problematika poduzeća
[419] „Milijun i pol putnika prevezlo Poduzeće za lokalni saobraćaj“, *Glas Istre*, br. 1.-2., 2. 1. 1958.

usluge.[420] U Društvenom planu Narodnog odbora Općine Pula za 1958. sve mjere poboljšanja javnog gradskog prijevoza trebale su biti provedene zahvaljujući saveznim propisima u pogledu davanja kredita i formiranja vlastitih stavova u poduzeću. Cilj je bilo i unificiranje voznog parka radi smanjivanja troškova održavanja.[421] Usporedimo li ga s Društvenim planom za 1963., ulaganja u vozni park te infrastrukturu trebala su se koristiti prvenstveno iz vlastitih sredstava. [422] Uz neadekvatne prostorije koje su slabo odgovarale namjeni, dodatni uzrok problemima bile su gradske ulice u relativno lošem stanju i nepodesne za kvalitetan promet.[423] Godine 1958., statistički gledano, nastavljeno je s dobrim rezultatima pa je od planiranih 226.000 putnika prevezeno 81.000 više.[424] Iz zapisnika redovite sjednice Radničkog savjeta 27. ožujka 1959. za 1958. ukupan prihod iznosio je 89.564.421 dinara od čega je čisti prihod bio 33.726.647 dinara.[425]

Tek polovicom kolovoza 1959. poduzeće je dobilo novu lokaciju na Karolini, prostoru podno Arene koji „nije rasvjetljen, ne postoji nadstrešnica ni prostorija za putnike, a osim toga nije uređen ni prilaz za autobuse. Sve to stvara ružnu sliku i nepotrebne gužve.“[426] Unatoč praznim obećanjima Narodnog odbora Općine, poduzeće je uglavnom sredstva iz fondova radnika koristilo za poboljšanje prijevoza. Bilo je to razdoblje bez mogućnosti prihvaćanja infrastrukturnih investicija na prostoru na kojem su bili stacionirani sljedeća tri i pol desetljeća.[427] Relativno novo poduzeće s nedostatnim voznim parkom, brojem autobusa „koji uz to moraju saobraćati na skoro neprohodnim cestama“, nedjelje je isključivo koristilo za održavanje vozila i nužne popravke. To je među stanovništvom izazivalo primjedbe objavljivane u novinama zbog negodovanja reduciranjem nedjeljnog voznog reda. Veliki problem tijekom radnog tjedna bile su ceste koje su povezivale Pulu s prigradskim područjem, većinom neprohodne zbog neodržavanosti, kako njih samih, tako i raslinja uz njih. „Uslijed toga se često razbijaju signalna svjetla, stakla kao i ruiniranje boje na autobusima.“[428] Već od samog osnutka poduzeća „s nekoliko dotrajalih autobusa i vrlo kratkom autobusnom mrežom“, u Godišnjem izvještaju iz 1958. ističe se problematika rapidnog povećanja broja putnika. To je posebno bilo izraženo tijekom turističke sezone, odnosno održavanja Festivala jugoslavenskog igranog filma i drugih kulturnih priredbi u gradu. Rezultat toga bila je nabavka sedam novih autobusa, financiranih iz sredstava NOO Pula. Neovisno o obnovljenom voznom

[420] AGP, Skupština Općine Pula, 03/7, br. 79, god. 1971. Lokalni saobraćaj putnika - problematika poduzeća.
[421] *Društveni plan i budžet Narodnog odbora Općine Pula za 1958. godinu*, Pula, 19. 3. 1958.
[422] *Društveni plan Općine Pula za 1963. godinu; Narodni odbor Općine Pula*, ožujak 1963., 94.
[423] „Teškoće lokalnog saobraćaja – premalo autobusa, suviše putnika i pruga, slabe ceste“, *Glas Istre*, br. 42, 14. 10. 1960.
[424] „Potrebno je više razumijevanja između osoblja i putnika autobusa“, *Glas Istre*, br. 35, 28. 8. 1959.
[425] HR-DAPA-104, NOO PULA (1955-1962) ,Izvještaj o poslovanju za 1958., kutija 932.
[426] „Potrebno je više razumijevanja između putnika i osoblja autobusa“, *Glas Istre*, br. 35, 28. 8. 1959.
[427] HR-DAPA-104, NOO PULA (1955-1962) ,Izvještaj o poslovanju za 1958., kutija 932.
[428] „Teškoće lokalnog saobraćaja - premalo autobusa, suviše putnika i pruga, slabe ceste“, *Glas Istre*, br. 42, 14. 10. 1960.

parku „nije se u potpunosti riješio problem pošto su razvitkom privrede Pule povećane potrebe prevoznih sredstava za prijevoz radnika i ostalih putnika“.[429]

Pozitivni rezultati poslovanja u 1959. za sobom su povlačili iste neriješene probleme – zastarjeli vozni park i slabe resurse. Sve je to rezultiralo kritikama „koje su donekle bile opravdane, ali nedovoljnim prevoznim sredstvima nije se moglo udovoljiti potrebama pored svih napora i zalaganja ovog kolektiva“.[430] Prema Izvještaju o poslovanju za 1959. s osam većih i četiri manja autobusa sa 61 radnikom – radeći tijekom godine u dvije smjene, a u vrhuncu ljetne sezone čak u tri – broj prevezenih putnika iznosio je 3.019.303.[431] Rješenja u nadolazećoj godini Lokalni saobraćaj je vidio u poduzimanju mjera za obnovu gradskih ulica i prigradskih cesta zbog rapidnog smanjivanja vijeka voznog parka i povećanja stope amortizacije za 50 % uz neminovno povećanje amortizacionog fonda, izmjenu prijevozne tarife te oslobađanja poduzeća plaćanja doprinosa iz dohotka NOO-u, uz napomenu dotada nepodmirene obveze prema Općem investicionom fondu.[432] Radi osposobljavanja voznog parka poduzeće je zatražilo zajam u iznosu od 123.040.416 dinara „i to iz vlastitih sredstava položilo učešće plaćajući anuitete“. Već početkom sljedeće godine u sporazumu s NOO-om u vozni park uloženo je 21.000.000 dinara, „vjerujući da će NOO dati svoje učešće“. Međutim, nabavkom novih vozila sredstvima poduzeća zbog nedobivanja zajma od 20.000.000 dinara „poduzeću je radi toga blokiran račun od 10. 7. 1960. do danas“.[433]

U prvom tromjesečju 1961. Lokalni saobraćaj je zbog nedobivenog zajma bio u vrlo nezavidnoj situaciji – dug od 21.000.000 dinara te autobusi s prijeđenih više od 75.000 kilometara bez generalnog remonta, inače obveznog nakon svakih 40.000 kilometara. Budući da su neregulirane obveze u 1960. došle na izvršenje naplate sljedeće godine, postavilo se pitanje uopće o mogućnosti otplaćivanja anuiteta. U povećanje cijena karata u ožujku 1961. bili su uračunati i osobni dohoci koji su i tada bili manji u odnosu na ostala komunalna poduzeća, kao i zajmovi i otplate anuiteta na pet godina uz tada kratak vijek trajanja autobusa od osam godina. Amortizacija autobusa zbog činjeničnog stanja minimalnog ulaganja u gradske prometnice bila je neophodna prije propisanog roka.[434] Stoga u Izvješću za 1960. i aktualnoj situaciji prvog tromjesečja 1961. iščitavamo kritičnu situaciju o poduzimanju hitnih mjera saniranja te podnošenje izvještaja nadležnim organima za povišenje cijena vožnje i obnovu voznog parka: „Ako se mjere poduzmu samo djelomično, u tom slučaju koncem 1961. bit će potrebno novo ulaganje za zamjenu cijelog

[429] HR-DAPA-104, NOO PULA (1955-1962) ,Izvještaj o poslovanju za 1958., kutija 932.
[430] HR-DAPA-104, NOO PULA (1955-1962), Završni račun 1959, kutija 939.
[431] HR-DAPA-104, NOO PULA (1955-1962), Završni račun 1959, kutija 939.
[432] Isto.
[433] HR-DAPA-104, NOO PULA (1955-1962), Bilanca 1960, kutija 950.
[434] „Zašto je došlo do povećanja cijena u lokalnom saobraćaju“, *Glas Istre*, br. 11, 17. 3. 1961.

voznog parka, naročito ako se bude i dalje vozilo na ovako velikim relacijama, velikom broju linija i cestama kakve su danas [...] vozni park je nesposoban da bi mogao zadovoljiti potrebama gradskog saobraćaja čak ni do svršetka zimske sezone.“[435] Upravo zbog toga poduzeće je uglavnom nabavljalo polovna vozila čiji je ekonomski vijek eksploatacije već istekao u prethodnim prometnim poduzećima. Tek je promjenom cijena vožnji početkom 1967. te krajem 1968. zbog povećanja efikasnosti poslovanja poduzeće u potpunosti obnovilo vozni park iz vlastitih sredstava.[436]

Pad između 1960. i 1961. pokazuje i statistika u prihodima i broju prevezenih putnika. Ukupan prihod poduzeća s 93 radnika u 1960. godini iznosio je 136.890.250 dinara od čega je čisti prihod iznosio tek 37.917.102 dinara. Usporedimo li 690.371 prijeđenih kilometara u 1959., odnosno 694.955 kilometara u 1960. godini te predviđenih čak 740.685 kilometara u 1961., rješenje je bilo u odobravanju ekonomskih cijena vožnje te ukidanja nerentabilnijih linija. Posebna stavka u tome bili su izvanredni prihodi od 1.285.797 dinara, ali i izvanredni rashodi od 3.555.981 dinara.[437] Zbog dobrih početnih rezultata od prvog dana srpnja 1961. i reguliranja osobnih primanja započelo se s poslovanjem po učinku.[438] Prema podacima Zavoda za statistiku u gradskom je prometu u 1961. prevezeno 3.758.000, a godinu dana kasnije 3.386.000 putnika što je pak bio pad od 10%.[439]

Poduzeće je uglavnom djelovalo samofinanciranjem, odnosno kroz prodaju voznih karata i izvanredne vožnje, ali uz povremena poskupljenja prijevoza. Stoga je polovicom 1963. u okviru rješavanja tada već akutnog problema gradskog i prigradskog prometa, u odnosu na svakodnevne potrebe radnih organizacija, Sekcija za industriju, građevinarstvo i saobraćaj Privredne komore Kotara Pula organizirala je 17. srpnja 1963. savjetovanje s predstavnicima prometnih i privrednih organizacija uz nazočnost predstavnika Općinskog sindikalnog vijeća za saobraćaj i veze.[440] Uzrok lošeg i nesigurnog javnog gradskog prijevoza prema Društvenom planu za 1963. bio je nagli razvoj grada i industrijskih objekata kao i povećanje broja stanovnika za 4000 tijekom godine dana, odnosno sve veći priljev turista u ljetnoj sezoni. Uz potrebu sagledavanja i koordiniranog rješavanja daljnjeg razvitka javnog gradskog i prigradskog prijevoza, u okviru najefikasnijih urbanističkih rješenja, naglašena je pojava i problem postupnog povećanog rasta individualne cestovne motorizacije.[441] Da se nije uvijek radilo o samofinanciranju govori i kupovina polovnih autobusa iz Italije 1962. godine. Anton Glavaš koji je tada petu godinu radio u Lokalnom saobraćaju govori: „O

[435] HR-DAPA-104, NOO PULA (1955-1962), Bilanca 1960, kutija 950.
[436] AGP, Skupština Općine Pula, 03/7, br. 79, god. 1971. Lokalni saobraćaj putnika – problematika poduzeća.
[437] HR-DAPA-104, NOO PULA (1955-1962), Bilanca 1960, kutija 950.
[438] „Pet novih autobusa“, *Glas Istre*, br. 28, 14. 7. 1961..
[439] *Saobraćaj Kotara Pula*, Pula, 1962. (strojopis).
[440] „Problemi gradskog i prigradskog saobraćaja u Puli“, *Glas Istre*, br. 30, 26. 7. 1963.
[441] *Društveni plan Općine Pula za 1963. godinu*, Pula, 1963. , 41.

tome se nije puno govorili ni pisalo. Išli smo 1962. po pet polovnih autobusa u Italiju, financirao ih je grad, bez grada se nije moglo ništa. Načelnik Općine Ivan Brljafa nam je osigurao devize. To je bila neka vrsta presedana, doba komunizma, kupiti polovne autobuse u Italiji, a ne nove u nekoj domaćoj tvornici.“[442]

Gledajući na iskoristivost voznog parka od 40%, zatraženo je pred Skupštinom Općine oslobađanje od poreza na promet od 10 %. Rečeno je pri tome da je poseban problem prigradski promet, odnosno 3000 radnika i službenika zaposlenih u privrednim organizacijama i ustanovama kao korisnika autobusnih usluga. „Ako ovome dodamo još i činjenicu da pojedine linije prigradskog saobraćaja iznose 40 do 60 kilometara, onda se samo po sebi razumije da se poslije takvog i tolikog putovanja radnici i službenici ne osjećaju potpuno sposobni za rad, što utiče na umanjenje njihove produktivnosti i sposobnosti.“[443] Bio je to poziv Općini za pomoć u poboljšanju voznog parka, što je završilo tek dogovorom o osnivanju komisije za izradu studije o stanju i razvoju gradskog i prigradskog prometa, sastavljene od prometnih i ekonomskih stručnjaka. Unatoč zahtjevu za oslobađanjem od poreza na promet, Savjet za financije Skupštine Općine odbio je – za razliku od ranijih godina i oslobađanja svih komunalnih poreza i doprinosa – oslobađanje plaćanja poreza na komunalne usluge, doprinosa iz dohotka i kamata na poslovni fond. Apelom za pomoć od Općine vidjeli su jedini izlaz u ukidanju najnerentabilnijih linija te uvođenju ekonomskih cijena karata. Zato su zahtijevali „da iduće godine već pri izradi Društvenog plana komune pitanje lokalnog saobraćaja u Puli bude riješeno. Ovako se svake godine nadmećemo i dokazujemo, a trpe putnici“.[444]

Kulminacija problema Lokalnog saobraćaja zbila se u prvoj polovici kolovoza tri godine kasnije kada su nakon dva sastanka radnog kolektiva, zaključili kako je rukovodstvo na čelu s tadašnjim ravnateljem dovelo poduzeće u tešku financijsku situaciju. Jednoglasno usvojivši zaključak za predlaganje radničkom savjetu formiranja natječajne komisije za popunjavanje ključnih rukovodećih mjesta, „komunisti u Lokalnom saobraćaju poduzeli su ovakvu mjeru zato što se ustanovilo da je poduzeće zapalo u težak položaj upravo zbog nesposobnosti tekućeg kadra“.[445] Izvještaj o poslovanju i ekonomskom položaju komunalnog poduzeća u lokalnom saobraćaju od 1967. do 1970. navodi se kako je od svog osnutka „poduzeće dugo godina vegetiralo na vrlo niskoj tehničkoj i ekonomskoj razini, s niskim dohocima, nepovoljnom strukturom radne snage i lošim međuljudskim odnosima“. Ti nesređeni međuljudski odnosi kulminirali su 1966. kada su poduzete

[442] Intervju, Anton Glavaš, 30. 8. 2013.
[443] „Problemi gradskog i prigradskog saobraćaja u Puli“, *Glas Istre*, br. 30, 26. 7. 1963.
[444] „U poduzeću 'Lokalni saobraćaj' u Puli najveći problem – lokalni saobraćaj“, *Glas Istre*, br. 32, 16. 8. 1963.
[445] „U 'Lokalnom saobraćaju': Najvažnije je poduzeće dovesti na 'zelenu granu'“, *Glas Istre*, br. 33 17. 8. 1966.

određene kadrovske promjene Financijskom problemu koji je poprimao politički predznak, tijekom rujna Radnički savjet poduzeća razmotrio je probleme predočene na sastanku osnovne organizacije Saveza komunista. Formirana je komisija i utvrđena regularnost rada rukovodstva poduzeća.[446] Naime, osnovna organizacija Saveza komunista ustanovila je „mnoge, ali nesvjesne pogreške rukovodioca“ budući da su „svi odreda bez kvalifikacija za mjesto na kojem su se nalazili“.[447] Nakon toga je Radnički savjet prihvatio izvještaj Komisije. Krajem rujna većinu kritika proglasio neosnovanima i neutemeljenima, „ali se sporazumio s direktorom da ovaj 31. 3. iduće godine raskine radni odnos“.[448]

Anton Glavaš koji je u Lokalnom saobraćaju radio od 1957., a 1988. i 1989. vršio dužnost direktora Pulaprometa, iznio je konkretne odnose unutar poduzeća te poduzeća i Općine kroz svoj radni vijek: „Radnički savjet je uvijek bio na prvom mjestu, sindikat nikad nije imao veliku ulogu. Prilikom kupovanja autobusa, članovi radničkog savjeta koje su činili i kondukteri i čistačice i tajnica, donosili su odluke. Nisu ništa znali o tome, trebalo im je objašnjavati. Onda se išlo na višu raznu. Pisalo se da su se vozila nabavljala samofinanciranjem, to i nije potpuna istina. Osiguravali su nam iz Općine dio. Kad bi se išlo s ponudom po nove autobuse, vodilo se sa sobom „političku elitu“, ponekad i predsjednika Općine. Nisu se razumjeli u to, ali su bili spremni da te podrže. Međutim, svaka pogreška kasnije plaćala se otkazom direktoru.“[449] Statistički gledano, uoči svoje desetogodišnjice s 34 autobusa i 27 linija na jedno vozilo otpadalo je 4,4 radnika što je bilo ispod republičkog prosjeka. Međutim, time se otvarao prostor za nova radna mjesta. Proširivanjem svojih djelatnosti na izvanredne vožnje u prvoj polovici 1967. bio je ostvaren promet od 2.400.000 novih dinara što je bilo 50% povećanja u odnosu na isti period prethodne godine, odnosno 40 % više od planiranog. [450] Uspjeh pozitivnog poslovanja bio je tim veći i zbog posljedica mjera privredne reforme koja je utjecala na druga prometna poduzeća. Tako su u prvoj polovici 1967. bili veći za 593.500 novih dinara u odnosu na isti period 1966. godine. Pri tomu su osobni dohoci sačinjavali 44% povećanja, a fondovi poduzeća povećani za 70.000 novih dinara.[451]

Međutim, niti prikazana statistika, niti promjene rukovodstva nisu ponudile trajnije rješenje. Zbog toga se u kolovozu 1967. ponovno govorilo o obnovi voznog parka iz sredstava vlastite akumulacije, potrebi ostvarivanja realne ekonomske dobiti kao i dotadašnjoj privrednoj dobiti poslovanja. Sve se to trebalo ostvariti na teret niskih osobnih dohodaka i povećanja cijena vožnje.

[446] „Što se zapravo događa u 'Lokalnom saobraćaju'“, *Glas Istre*, br. 40, 30. 9. 1966.
[447] „U 'Lokalnom saobraćaju': Najvažnije je poduzeće dovesti na 'zelenu granu'“, *Glas Istre*, br. 33, 17. 8. 1966.
[448] „Što se zapravo događa u 'Lokalnom saobraćaju'“, *Glas Istre*, br. 40, 30. 9. 1966.
[449] Intervju, Anton Glavaš 30. 8. 2013.
[450] „Lokalni saobraćaj širi djelatnost“, *Glas Istre*, br. 33, 11. 5. 1967.
[451] Isto.

Sam karakter gradskog i prigradskog prometa bio je nepovoljan za intenzivno korištenje osnovnih sredstava poduzeća pri čemu je privremeni izlaz pronađen u dopunskoj djelatnosti izvanrednog prijevoza s dijelom obnovljenog voznog parka. [452] Polovicom siječnja 1968., nakon ostavke Radničkog savjeta, sindikalna podružnica sazvala je zbor radnih ljudi. Kao najveći problemi iznijeti neopravdani i pretjerani troškovi komunalija, krađe materijalnih sredstava, neopravdani kvarovi te sabotaže pri popravcima te velik broj neopravdanih izostanaka s posla. Ne ponudivši konkretnija rješenja, već se osvrnuvši na nabrojane probleme, rukovodstvo je ponudilo opcije politike prosperiteta s poboljšanim uvjetima i većim osobnim dohodcima. S druge strane naglasili su da „postojeće stanje vodi neminovnoj propasti, smanjenju osobnih dohodaka a možda i mjerama prinudne uprave“.[453]

Sjećanje vozača Milana Bankovića slikovito potvrđuje tadašnju situaciju: „Došao sam u Lokalni saobraćaj 1966, međuljudski odnosi bili su na nuli, jedni su drugima podmetali, jedni su bili za upravu, drugi protiv. Došlo je do rušenja direktora, postavili su za vršitelja dužnosti jednog vozača. Direktor Ivan Baf nije bio kriv, čovjek je radio svoj posao, nije bio neki stručnjak, ali je bio umjeren.“[454] O direktoru Ivanu Bafu tadašnja tajnica Milena Vareško izjavila je: „ Od svih direktora, a radila sam u poduzeću do 1993., bio je Ivan Baf, za moj pojam najbolji. Njega je smijenio Komitet, ne znam koliko je predsjednik Općine Josip Lazarić utjecao na to. Sam se raspitivao za sve probleme, bio je vrlo blizak radnicima“.[455] Slična sjećanja s vremenskim odmakom zadržao je i svojevremeni direktor Briona Adam Alerić: „Došao sam u firmu 1966., a 1965. je bila privredna reforma. Svi smo bili oduševljeni, a nakon dvije godine sve je krenulo unatrag. Tehnokracija nije bila dobra za samoupravljanje pa su reformu sredili. Te 1966. Lokalni saobraćaj je bio u raspadu, ništa im nije išlo, veliki gubici. Tad sam bio i tehnički i komercijalni, pokrivao sam oba ta mjesta. Direktora Ivana Bafa je smijenio Komitet, novaca nema vozila nikakva.“ [456] Na sjednici privrednog vijeća Skupštine Općine Pula održanoj 27. ožujka 1968. donesen je zaključak o razmatranju Statuta za prijevoz robe i putnika u tuzemstvu i inozemstvu Autosabraćaj. Privredno vijeće na čelu s predsjednikom Marijom Rojnićem odobrilo je Statut u kojem je u vezi buduće integracije značajan peti članak: „U cilju će osiguravanja razvijanja i unapređenja saobraćaja Autosaobraćaj uspostaviti posebnu suradnju sa drugim radnim organizacijama, posebno Lokalnim saobraćajem, u skladu sa općim i ekonomskim zahtjevima tržišta, poslovnog morala socijalističke organizacije, privrednih i društvenih planova, djelujući u pravcu specijalizacije, kooperacije i drugih oblika poslovnog

[452] „'Lokalni saobraćaj' širi djelatnost“, *Glas Istre*, br. 33, 11. 8. 1967.
[453] „Čistka u Lokalnom saobraćaju“, *Glas Istre*, br. 4, 19. 1. 1968.
[454] Intervju, Milan Banković, 17. 4. 2018.
[455] Intervju, Milena Vareško, 20. 3. 2014.
[456] Intervju, Adam Alerić, 10. 1. 2014.

udruživanja.“[457] Sasvim je jasno da se radi o formalizaciji suradnje koju su dva poduzeća započela na tehničkoj razini godinu dana ranije.

Jedan od vanjskih uzroka nezadovoljstva unutrašnjim stanjem kolektiva koji je svoj epilog doživio koncem 1967., bio je i spor sa Zavodom za urbanizam i komunalne poslove radi izgradnje autobusne stanice na Karolini. Neuspjela je tendencija bila njegovo preseljenje između Premanturske i Medulinske ulice što je bilo izvan gradskog središta po predviđenom urbanističkom planu. Uz neuspjelo posredovanje predsjednika Skupštine Općine za rješavanje nepostojanja osnovnih uvjeta za rad, a što je rezultiralo svakodnevnim prigovorima putnika, „naš je kolektiv otkidao od osobnih dohodaka samo da se namaknu sredstva za montažnu zgradu, nadstrešnice, asfaltiranje i slične radove“. [458] Kroz sljedeće četiri godine povećanjem broja putnika, a time i povećanim prihodima Lokalni saobraćaj je dočekao integraciju nakon koje je krenulo postupno nazadovanje. Analizom privrednih i društvenih kretanja od 1966. do 1970. vidljiv je postupan rast u svim segmentima, pa i broju prijeđenih kilometara. Tako je1966. sa 1.120.000 porastao 1970. na 1.530.000. Prevezenih putnika bilo je 1966. 5.409.000, a četiri godine kasnije 7.426.000, jednako kao što se i ukupan prihod u četverogodišnjem razdoblju povećavao sa 3.483.000 na 7.689.000 dinara. Smanjenje broja prijeđenih kilometara u 1969. i 1970. u odnosu na broj putnika bilo je uvođenje suvremenih autobusa s 25 % većim kapacitetom. Time je došlo i do „više prevezenih putnika s manjom kilometražom što se svakako odrazilo i na povoljniju ekonomičnost poslovanja radne organizacije što je postojećim uvjetima bilo vrlo pozitivno“.[459] Ipak, negativni rezultati javili su se u prvih devet mjeseci 1969. kada je zabilježen broj od 4.992.700 putnika od čega je na gradskim linijama prevezeno njih 2.100.000. „Zanimljivo je da se broj putnika u gradskom saobraćaju povećava, dok se u prigradskom smanjuje. Ova druga karakteristika je vjerojatno rezultat sve veće kupovine automobila.“[460]

## 3.9. Integracija poduzeća – od ideje do realizacije

[457] AGP, Skupština Općine Pula, 03/7, br. 04/02, Autosaobraćaj – Statut, br. 1978, god., 1967.
[458] „Istrani za povezivanje – u Istri“, *Glas Istre*, br. 50, 8. 12. 1967.
[459] *Analiza privrednih i društvenih kretanja u razdoblju od 1966. do 1970. godine*, Zavod za ekonomiku Pula, Pula, studeni, 1970. Rast 1966.-1970: prijeđeni kilometri (1.120.000, 1.438.000, 1.420.000, 1.551.000, 1.530.000), prevezeni putnici (5.409.000, 5.881.000, 5.827.000, 6.751.000, 7.426.000), ukupan prihod:(3.483.000, 5.146.000, 5.972.000, 7.716.000 te 7.689.000 dinara).
[460] „Pet milijuna putnika prevezao Lokalni saobraćaj“, *Glas Istre*, br. 48, 6. 11. 1969.

Idejni počeci vezani uz dilemu specijaliziranih ili mješovitih poduzeća bili su ukomponirani u Društveni plan Kotara Pula koji je tijekom 1958. namjeravao provesti reorganizaciju šest i oformljivanje dva istarska prometna poduzeća. Tako su Autopoduzeće Labin, Lokalšpedit Pula i Lokalni saobraćaj trebali ostati i „nadalje u svom dosadašnjem organizacionom obliku i sa sadašnjim poslovnim zadacima". [461] U cilju boljeg korištenja i organizacije prometa prema Izvještaju Narodnog odbora grada, odnosno Općine Pula za 1955., već 1. siječnja 1955. fuzionirano je bivše poduzeće za gradski promet s Transportnim poduzećem u jedno poduzeće Autosaobraćaj. Djelatnost tih poduzeća protezala se na prijevoz putnika u gradskom i međugradskom prometu, prijevozu robe i popravku motornih vozila. [462] Dvogodišnjom integracijom nije postignuto pretjerano pozitivno iskustvo. Izdvajanjem iz Autosaobraćaja „osnivač tom prilikom nije osigurao osnovna sredstva, nego tek obrtna sredstva u vrijednosti od 2,267.000 dinara dok je poduzeće Autosaobraćaj izvršilo besplatan prijenos devet komada starih autobusa u vrijednosti od svega 7,300.000 dinara i to bez prijenosa odgovarajućeg amortizacionog fonda".[463] Uzmemo li u obzir razdoblje od osnivanja poduzeća, analizirane na četvrtoj sjednici Radničkog savjeta 3. ožujka 1961., vidljiv je kontinuirani rast. Tako je 1957. uz 411.080 prijeđenih kilometara prevezeno 1.035.000 putnika, godinu dana kasnije uz 501.549 km, 2.205.000 putnika dok se u 1959. sa 690.371 km broj putnika povećao na 3.019.000. Uz 946.122 kilometra i 3.499.000 putnika u 1960., postupan rast pratio je i pozitivan financijski rezultat koji je u godini osnivanja iznosio 7.019.000 dinara, 1958. godine 14.446.000, a godinu dana kasnije 17.210.000 dinara.[464]

Upravo na četvrtoj sjednici Radničkog savjeta Lokalnog saobraćaja 3. ožujka 1961. te analizom četverogodišnjeg deficita, unatoč statistički kontinuiranom rastu, spomenute okolnosti izdvajanja i osamostaljivanja uzete su kao razlog protiv nastavka integracije. Nasuprot tom realnom rezultatu prognoza Društvenog plana i budžeta Narodnog odbora Općine Pula za 1958. te izdvajanje gradskog prometa u samostalno poduzeće „postigla se potpuna svrha tako da danas oba poduzeća posluju rentabilno [...] Bili bi postignuti još veći rezultati da nije bio dotrajao vozni park, stoga su se u ovoj godini uložila znatna sredstva za nabavu autobusa za međugradski i gradski saobraćaj". Sam razlog odvajanja vidljiv je i u Društvenom planu i općem pregledu razvitka privrede u 1956. čime se trebalo postići veće i pravilnije korištenje voznog parka kao i proširenje prometne mreže na teritoriju Općine.[465] Analizom stanja autobusnog prometa Kotara Pula u 1962. u odnosu na godinu dana ranije ukupni prihod bio je povećan, no radi poboljšanja poslovanja iznijeta je sugestija o

[461] „Specijalizirana ili mješovita saobraćajna poduzeća?", *Glas Istre*, br. 14, 4. 4. 1958.
[462] HR-DAPA-104, NOO PULA (1955-1962), Izvještaj o radu NOO Pula za 1955. godinu, kutija 55.
[463] HR-DAPA-104, NOO PULA (1955-1962), Izvještaj o radu NOO Pula za 1961. godinu, kutija 55
[464] HR-DAPA-104, NOO PULA (1955-1962), Bilanca 1960, kutija 950; *Statistički godišnjak zajednica Općina Rijeka1978,* Zavod za statistiku Zajednica Općina Rijeka, Rijeka, listopad 1978., 249.
[465] *Statistički pregled NO-a Kotara Pula za 1957*, .Zavod za statistiku NOK-a Pula, Pula, 5. 8. 1958.

ponovnoj integraciji poduzeća.[466] Uz ciljeve proširenja prometne mreže nabavkom novih vozila i povećanja broja linija posebice u turističkoj sezoni, Društveni plan Općine Pula u 1963. s obzirom na teškoće u osiguranju sredstava naložio je kako treba ponovno razmisliti o mogućnosti integracije. Cilj nove integracije potencirao se „radi izvršenja koordinacije rada pri priljevu turista i koncentraciji sredstava".[467] Gledajući dvije godine ranije, u veljači 1961. na sjednici Skupštine Općine u kojoj je problematika Poduzeća za lokalni saobraćaj bila u centru rasprave, ponajviše se govorilo o ponovnom spajanju Lokalnog saobraćaja i Autosaobraćaja. Tada je to uz akutni problem ukidanja pojedinih nerentabilnih linija i povećanja cijena bilo tek sekundarno pitanje.

Prvi službeni kontakt između Lokalnog saobraćaja i Autosaobraćaja u vezi poslovnog zbližavanja zbio se tek 30. svibnja 1968. na zajedničkoj sjednici upravnih odbora dvaju poduzeća. Nakon toga su unutar Lokalnog saobraćaja, Radnički savjet, zbor radnika te Osnovna organizacija Saveza komunista donijeli konkretne odluke o radu na budućoj integraciji. Međutim, 8. ožujka sljedeće godine, nakon još jednog od zajedničkih sastanaka za provođenje konkretnih akcija, prema riječima uprave Lokalnog saobraćaja stigao je iz Zavoda za ekonomiku oštar prijekor; „Nemamo što razgovarati prije nego elaborat bude gotov, a on će dokazati potrebe integracije." [468] Prva konkretna inicijativa uslijedila je početkom prosinca 1967. na prijedlog riječke Osnovne privredne komore o eventualnim mogućnostima povezivanja autopoduzeća za ekonomičniji cestovni promet i suverenu organizaciju rada. Stav Lokalnog saobraćaja bilo je davanje prioriteta poslovno-tehničkoj suradnji i podjeli rada „gdje postoji interes i ekonomska računica". Pritom je zamišljena integracija iz predostrožnosti trebala „za sada ostati sa strane".[469]

Konkretnije ideje o preliminarnim radnjama za provedbu integracije neizravno se mogu sagledati kroz nikad realizirani infrastrukturni projekt izgradnje autobusnog kolodvora. Projekt je predstavljen početkom 1969., na temelju odluke Urbanističkog instituta iz Zagreba. Potreba izgradnje novog autobusnog kolodvora na prostoru između današnje Premanturske i Medulinske ulice proizlazila je iz „tehničko-ekonomskih razloga pulskih saobraćajnih poduzeća i urbanističkih zahtjeva grada", a Lokalni saobraćaj i Autosaobraćaj trebali biti glavni investitori. Pitanje izgradnje autobusnog kolodvora aktualiziralo se i 1978. kada je SIZ za stambeno komunalnu oblast i prostorno uređenje uputio 9. svibnja Skupštini Općine Pula analizu za izbor lokacije autobusnog terminala. Zavod za urbanizam s tvrtkom Urbis 72 iz Pule te projektom Nizke zgradbe iz Ljubljane naručio je izradu analize za izbor najpovoljnije lokacije za izgradnju autobusnog kolodvora. Budući

[466] *Saobraćaj Kotara Pula*, Pula, 1962. (strojopis).
[467] *Društveni plan Općine Pula za 1963. godinu*, Pula, 1963. , 50.-51.
[468] „Tko zapravo koči integraciju", *Glas Istre*, br. 90, 26. 12. 1969.
[469] „Istrani za povezivanje – u Istri", *Glas Istre*, br. 50, 8. 12. 1967.

da je analizu kao dio revizije generalnog urbanističkog plana proučilo Društvo arhitekata Istre, Odbor za prostorno uređenje SIZ-a stambeno komunalne oblasti i urbanizma zatražena je hitna rasprava na sjednici Skupštine Općine Pula. [470] Analiza lokacije temeljila se na Generalnom urbanističkom planu Pule iz 1966. u kojem su željeznički i autobusni kolodvor locirani zajedno, na prostiru između Medulinske i Premanturske ceste. To je trebao biti „idealan centar budućeg grada" što je uključivalo bušenje željezničkog tunela kroz Monte Zaro. Kao alternativne lokacije ponuđeni su prostori uzduž današnje Kolodvorske ulice te već postojeća Karolina.[471] Kako je ovo bio tek pokušaj, dokaz je i vrlo brz odgovor Skupštine Općine Pula upućen SIZ-u za stambeno komunalnu oblast i urbanizam: „Odbor za prostorno uređenje, stambeno komunalna pitanja i zaštitu čovjekove sredine Skupštine Općine Pula, na sjednici 5.7.1978., zaključio je da je najpovoljnija lokacija na predjelu Karoline, tj. na prostoru današnje autobusne stanice za Lokalni saobraćaj."[472]

Lokalni saobraćaj je bio smješten na neasfaltiranom prostoru podno pulske Arene u ulozi remize voznog parka te kolodvora. Na njemu je zbog velike prašine i neriješenog odvoda „pristup autobusa i putnika otežan tijekom cijele godine, bez natkrivenih perona i čekaonica, na skučenom derutnom i nepodesnom prostoru za smještaj prometne službe".[473] Osim što je s estetske strane područje Karoline prema urbanističkom planu trebalo biti ukomponirano u odgovarajući eksterijer pulskog amfiteatra, postojanje dvaju kolodvora „s malim prometom ekonomski je neopravdano jer iziskuje veći broj administrativnog i režijskog osoblja".[474] U Izvještaju o poslovanju i ekonomskom stanju poduzeća Lokalni saobraćaj u 1971., autobusni kolodvor bio je smješten dva kilometra od radionice. Upravne prostorije smještene u radničkom sklopu bile su gotovo nefunkcionalne pri čemu je buka radionice ometala rad stručnih službi. „Naknadne adaptacije provođene su stihijski, tako da su ulazi i izlazi jako nepodesni za normalan tok vozila. Rampe, kanali i ostali objekti razmješteni su bez naročitog sistema u dosta skučenom prostoru." Zbog navedenih razloga nefunkcionalnosti radionice te pritužbi stanara okolnih zgrada, Zavod za urbanizam odobrio je novu lokaciju za izgradnju mehaničke radionice u Šijani. Autobusni kolodovor i zgrada u kojoj su bile smještene službe za organizaciju javnog prijevoza, nalazile su se na Karolini. Međutim, po tadašnjim koncepcijama urbanističkog plana na tom su mjestu bili predviđeni drugi sadržaji. Upravo zbog toga dovedena je u pitanje „svrsishodnost bilo kakvog funkcionalnog ulaganja u taj prostor s gledišta radne organizacije". U daljnjim navodima kolodvor se navodi kao „nužno zlo s

[470] AGP, Skupština Općine Pula, 01/74/C, br. 672, god. 1978. – Autobusni prometni terminal u Puli.
[471] AGP, Skupština Općine Pula, 8/6/78, 2. 5. 1978.
[472] AGP, Skupština Općine Pula, 01/74/c br. 672; 01-672/1-1978, 12. 7. 1978.
[473] Isto.
[474] „Novi autobusni kolodvor iduće godine", *Glas Istre*, br. 47, 15. 11. 1968.

dotrajalom upravnom zgradom, bez higijensko-tehničkih objekata, s neadekvatnom čekaonicom bez garderobe i biljetarnice“.[475]

Unatoč najavljenoj četveromjesečnoj izgradnji koja je trebala započeti početkom 1969., krajem ožujka iste godine radovi su bili prolongirani za jesen. Završetak radova bio je planiran u proljeće 1970. budući „da su trenutno oba poduzeća imala podosta internih teškoća“. Budući najveći autobusni kolodvor na Jadranu koji je ujedno bio dio Prostornog regionalnog plana koji je trebalo usvojiti u svim općinskim skupštinama Istre te Saboru SRH, bio je prvi korak „želje za suradnjom pogotovo poslovno-tehničkom, koja je u krajnjem slučaju obećavala integraciju“. [476] Govoreći o svojoj ulozi u tom procesu Adam Alerić se prisjeća: „Otišao sam u Komitet radi spašavanja budućih OOUR-a RO Brioni. Grad je trebao podmiriti gubitke, no Komitet je inzistirao na integraciji. Njegova politika bila je spajanje onih koji dobro posluju s onima koji su u gubicima. Kao u Jugoslaviji, jača Republika vuče slabiju. Otišao sam po nalogu Komiteta na čelo Briona uz uvjet da stanu iza mene. Teretni je promet bio u gubitku, putnički se nekako namirivao, iako se puno kralo.“[477]

Dvogodišnja priča od ideje do realizacije naišla je na zapreke u studenom i prosincu 1969. nakon reakcije na sjednici Radničkog savjeta Lokalnog saobraćaja 13. studenog na završni elaborat stručnjaka iz Zavoda za ekonomiku. Dokument su ocijenili „neprihvatljivim i nedovoljno dokumentiranim“. Lokalni saobraćaj i Autosaobraćaj kao naručitelji očekivali su elaborat s ekonomskom računicom i dokumentiranom opravdanošću integracije, no nezadovoljstvo je izazvao „projekt bez pretenzija da daje gotova i konačna rješenja, nego samo prijedlog i inicijative za razmatranje dugoročnog programa unapređenja razvitka javnog cestovnog saobraćaja u Puli“. Osim nedobivene računice za rentabilnost novog kolodvora, kao i projekta „grandioznog kolodvora kakvog si teško može priuštiti bilo koji grad u državi“, elaborat su ocijenili nedovoljno argumentiranim. Bez konkretnih rješenja bolje organizacije rada, raspodjele poslovne i kadrovske politike kao i rentabilnosti integracije elaborat je bio odbijen od strane obaju poduzeća.[478] Reakcija Zavoda za ekonomiku branila je sadržaj elaborata kao kvalitetnu osnovu za daljnji napredak u radu na uspostavljanju funkcionalnih organizacijskih odnosa između Lokalnog saobraćaja i Autosaobraćaja. Pritom je naglašeno kako je o programskom zadatku bilo obaviješteno Predsjedništvo Skupštine Općine Pula uz suglasnost obaju poduzeća. Na sjednici predsjedništva Skupštine Općine Pula 27. rujna 1971., predsjednik Općine Josip Kolić istaknuo je „da je u

[475] AGP, Skupština Općine Pula, 03/7, br. 79, god. 1971. Lokalni saobraćaj putnika – problematika poduzeća.
[476] „Najveći autobusni kolodvor na Jadranu“, *Glas Istre*, br. 13, 21. 3. 1969.
[477] Intervju, Adam Alerić, 10. 1. 2014.
[478] „Elaborat – medvjeđa usluga?“, *Glas Istre*, br. 56, 15. – 16. 11. 1969.

Lokalnom saobraćaju i Autosaobraćaju danas sasvim drukčija klima nego što je ranije bila. Inače predsjedništvo i koordinacioni odbor mogu samo pozdraviti postojeću klimu i integraciju koja je sada normalna praksa“.[479]

Unapređenje djelovanja obaju poduzeća u Puli trebalo se realizirati u trima fazama pri čemu je elaborat trebao biti temelj. U osnovnim postavkama programskih zadataka elaborata bila je analiza ekonomsko-tehničke i organizacijske osnove radnih organizacija, tržišna problematika prometnih usluga te prijedloga za unapređenje analize lokacije novog kolodvora. Za razlog njegova neprihvaćanja Zavod za ekonomiku okrivio je grupu suradnika Lokalnog saobraćaja, nedobivanjem njihovih materijala, privremene prekide suradnje kao i „plaćanje dijela projekta grupe radnika Lokalnog saobraćaja“.[480] Njihovo vodstvo optužilo je Zavod za ekonomiku koji je svoju izjavu „posvetio ličnom razračunavanju [...] da diskreditira ljude iz Lokalnog saobraćaja kako bi kritiku njihovog očito promašenog elaborata učinilo bezvrijednom“. U elaboratu se kritiziralo neuočavanje konkretnih slabosti, nesugeriranje određenih rješenja kao i nedavanje nikakvih zaključaka. Uz nepostojanje kvantificiranja i računskih dokaza kao i nepredlaganja nove organizacije rada vodstvo Lokalnog saobraćaja naglasilo je razmimoilaženje od samih početaka rada. Posebno je isticalo odbijanje Zavoda za ekonomiku za suradnju s mješovitom stručnom skupinom sastavljenom od oba prometna poduzeća, inzistiranjem na odvojenom radu.[481]

U prethodnom priopćenju Zavod za ekonomiku istaknuo je elaborat kao osnovicu za daljnji rad oko uspostave funkcionalnih odnosa. „Mnoge probleme u elaboratu Lokalni saobraćaj i Autosaobraćaj ne mogu riješiti sami, nego samo u suradnji s drugim značajnim činiocima u komori.“ [482] Ipak, prema riječima vodstva Lokalnog saobraćaja Zavod za ekonomiku odbio je suradnju Osnovne privredne komore iz Rijeke pri izradi elaborata kao njezinog prometnog stručnjaka.[483] Tim, kako su istaknuli predstavnici Lokalnog saobraćaja, „izvrtanjem činjenica Zavod ima očitu namjeru da kompromitira pojedine rukovodioce pred kolektivom Lokalnog saobraćaja, a naročito pred radničkim savjetom“. U uvodu elaborata se ističe: „Projekt o ekonomsko-tehničkim i organizacionim odnosima unapređenja pulskih autosaobraćajnih radnih organizacija izrađen je na inicijativu i uz suradnju poduzeća Lokalnog saobraćaja i Autosaobraćaja.“[484]

[479] AGP, Skupština Općine Pula, 03/7 br. 769, 1971. Izvadak iz zapisnika sa 15.sjednice Predsjedništva SO Pula, 24. 9. 1971.
[480] „Tko zapravo koči integraciju 1“, *Glas Istre*, br. 69, 2..12. 1969.
[481] „Tko zapravo koči integraciju 2“, *Glas Istre*, br. 89, 25. 12. 1969.
[482] „Tko zapravo koči integraciju 1“, *Glas Istre*, br. 69, 2..12. 1969.
[483] „Tko zapravo koči integraciju 2“, *Glas Istre*, br. 89, 25. 12. 1969.
[484] „Tko zapravo koči integraciju 3“, *Glas Istre*, br. 90, 26. 12. 1969.

Desetak mjeseci prije odluke o samoj integraciji već je bilo vidljivo kako budući infrastrukturni projekt zajedničkog kolodvora zasigurno neće biti realiziran. Polovicom veljače čekalo se odobrenje Zavoda za urbanizam i komunalne poslove s ciljem da zgrade budućeg kolodvora budu podignute do početka turističke sezone. „Znači li to da od zajedničkog autobusnog kolodvora Lokalnog saobraćaja i Autosaobraćaja, najavljenog još prije nekoliko godina, neće biti ništa?“, bilo je pitanje postavljeno u javnosti čiji je odgovor bio sadržan u njemu samom.[485] No, neizbježna integracija *de facto* je započela već tijekom 1971. zajedničkim investicijama na infrastrukturnim objektima poput kolodvora, radionice i garaže. „Ipak, tek sada postoje svi potrebni preduvjeti da Pula dobije jedno, ali snažno i perspektivno poduzeće cestovnog prometa.“ Bio je to zajednički zaključak iz rujna 1971. koji se može povezati s ranije spomenutom idejom prezentiranom 1958. godine. [486] Uz suglasnost radničkih savjeta obiju radnih organizacija referendumi su bili predviđeni za 25. prosinca 1971. godine. [487] Bilo je to formaliziranje već prešutno donesene odluke budući da „vođene ekonomskom računicom, obje radne organizacije su se usuglasile o zajedničkoj izgradnji kompleksa mehaničke radionice, garažnog i parkirališnog prostora u Šijani.“[488]

Već krajem studenog, bez ikakvih negodovanja i predbacivanja „Radnički savjeti Lokalnog saobraćaja i Autosaobraćaja prihvatili su elaborat o korisnoj integraciji koji je pripremila zajednička komisija“. [489] Unatoč spoznajama o iskustvu ranijeg zajedničkog poslovanja, kao i medijski vrlo loše popraćene neuspjele integracije Autosaobraćaja s riječkim Autotransom, ideja o realizaciji pravdala se „nužnostima ekonomskih zakonitosti koje koče i sputavaju razvoj usitnjene rascjepkanosti“.[490] Pravdanjem ekonomičnosti novog poduzeća u prvoj godini „novo bi se poduzeće svrstalo u red srednjih poduzeća cestovnog prometa u našoj Republici što dovoljno govori koliko su ta dva pulska poduzeća sitna [...] za potrebe istarske, a osobito pulske privrede“.[491] Na spomenutom referendumu od 476 radnika Autosaobraćaja, odnosno 461 koji su pristupili, 61,5% bilo je za integraciju, a 36,7 % protiv, za razliku od Lokalnog saobraćaja od čijih je 117 radnika 84% odlučilo za promjene.[492] Lošiji postotak referenduma proveden u Autosaobraćaju bio je rezultat skepticizma propale integracije i strah od novog neuspjeha. No, razlozi stvaranja efikasnijeg pulskog

[485] „Nova auto stanica – do sezone“, *Glas Istre*, br. 40, 17. 2. 1971.
[486] „Za sada: zajedničke investicije“, *Glas Istre*, br. 222, 20. 9, 1971.
[487] „Referendum 25. prosinca“, *Glas Istre*, br. 283, 2. 12. 1971.
[488] „Za sada: zajedničke investicije“, *Glas Istre*, br. 222, 20. 9, 1971.
[489] „Autoprijevoznici pred integracijom“, *Glas Istre*, br. 277, 23. 11. 1971.
[490] Isto.
[491] „Referendum 25. prosinca“, *Glas Istre*, br. 286, 6. 12. 1971.
[492] „Autosaobraćaj i Lokalni saobraćaj – jedan saobraćaj“, *Glas Istre*, br. 304, 27. 12. 1971.

autoprijevoznika „koji će se moći suprotstaviti sve jačoj konkurenciji, zbog svoje argumentiranosti i mnogobrojnosti ipak su prevladali“.[493]

Radi sigurnog ishoda referenduma u korist integracije naglašavalo se njezino zasnivanje na principima ekonomske nužnosti uz puno poštivanje samostalnosti i samoupravnih prava svake od organizacija udruženog rada. To bi ujedno bio i preduvjet stvaranja većeg i jačeg transportnog poduzeća koje bi uz veće radne efekte svojim radnicima „ pružalo veću socijalnu sigurnost, a našoj privredi i građanima bržu i suvremeniju uslugu“.[494] U kakvoj je financijskoj situaciji bio Lokalni saobraćaj prije same integracije, najbolje prikazuju statistički podatci. Predstavljanjem nacrta Općeg petogodišnjeg društvenog plana polovicom rujna 1971. zaključeno je kako se „suvremenijom organizacijom prometa kao i kupnjom novih autobusa u gradskom i prigradskom prometu očekuje porast putnika za 6,2 %“. To dokazuje i podatak o 7.200.000 putnika, 1.680.000 prijeđenih kilometara s 33 uglavnom nova autobusa u odnosu na 1970. i 6.960.000 prevezenih putnika i prijeđenih 1.573.000 kilometara.[495] Taj podatak pokazao se najuspješnijim u povijesti autobusnog prometovanja dotad, a bio je uglavnom posljedica povećanja broja izvanrednih turističkih te učeničkih vožnji. Pokazalo se time kako je Lokalni saobraćaj „bezbolnije pretrpio posljedice opadanja gradskog, a posebno prigradskog saobraćaja koji su rezultat sve veće motorizacije naših ljudi“.[496] O tadašnjoj integraciji nekadašnji zaposlenik Milan Banković govori: „Za integraciju je sve bilo spremno i prije integracije, ali radnici nisu bili spremni. Nije bilo discipline, previše se kralo, a administrativnog osoblja je bilo previše za toliko OOUR-a.“[497]

O stanju Lokalnog saobraćaja prije integracije, kako se može zaključiti iz Izvještaja o poslovanju iz lipnja 1972., „Skupština Općine zbog poslovanja našeg poduzeća nije imala nekoliko godina problema. Dapače, poduzeće je u više navrata u okviru svojih skromnih mogućnosti pomagalo druga poduzeća u posudbi financijskih sredstava za obrtne svrhe“. Međutim, zaključak je da je Lokalni saobraćaj mala radna organizacija koja ne može samostalno riješiti krupnije probleme, poput izgradnje kolodvora i radionice te kvalitetnog održavanja voznog parka. U prvim danima 1972. radnički savjeti novog integriranog poduzeća pod imenom Radna organizacija Brioni, koji su do izbora Centralnog radničkog savjeta vršili dotadašnje funkcije, donijeli su odluku da dotadašnje RO Lokalni saobraćaj i Autosaobraćaj postanu osnovne organizacije udruženog rada (OOUR).

[493] „Odgovornost odgovornih“, *Glas Istre*, br. 305, 28. 12. 1971.
[494] „Referendum 25. prosinca“, *Glas Istre*, br. 286, 6. 12. 1971.
[495] „Saobraćaj: prihod 179, 4 milijuna dinara“, *Glas Istre*, br. 218, 15. 9. 1971.
[496] „U autobusima LS-a prošle godine 7,2 milijuna putnika“, *Glas Istre,* br. 38, 16. 2. 1972.
[497] Intervju, Milan Banković, 17. 4. 2018.

OOUR-i su imali statuse pravnih osoba uz zadržavanje starih naziva.[498] Već na godišnjoj skupštini sindikalnih podružnica Lokalnog saobraćaja i Autosaobraćaja raspravljalo se o ogromnim rezervama unutar kolektiva čijim se iskorištavanjem trebalo popraviti postojanje: štednja i racionalno korištenje osnovnih sredstava te radna disciplina „koja je, kako je rečeno, prilično labava“, aludirajući time na visoke stope bolovanja.[499] U svrhu tih dodatnih prihoda od izvanrednih vožnji u ožujku 1972. izdvojeno je 250.000 dinara za adaptaciju turističke poslovnice RO Brioni „za mijenjanje novca, prodaju avionskih karata te sklapanja aranžmana za izlete“.[500] Krajem lipnja 1973. na izvanrednoj skupštini sindikata Poduzeća za prijevoz putnika i robe u tuzemstvu, inozemstvu i turizmu Brioni potpisan je samoupravni sporazum o udruživanju u RO Brioni. Od tada su je činile četiri organizacije udruženog rada: gradski i prigradski putnički promet, međugradski putnički promet, teretni promet s ekonomski pravnom samostalnošću te opći poslovi.[501]

U prvim mjesecima dogovorene integracije prihodi Lokalnog saobraćaja ulagani su u razvijanje djelatnosti koje će postupno preuzeti drugi OOUR-i, ostavljajući Lokalnom saobraćaju djelatnosti na kojima je ostvarivao gubitke. Neovisno o postupnim promjenama, u prva četiri mjeseca 1973. OOUR Lokalni saobraćaj prevezao je s 34 vozila u voznom parku 251.684 putnika što je bilo 18.1 % više nego godinu dana ranije.[502] Koliku su ulogu u poslovanju imale izvanredne linije koje su se aktivirale u proljeće, govori podatak o povećanju broja putnika u prvih pet mjeseci, uključujući u izvanredne i gradske i prigradske linije, na 2.200.000 putnika te 1.000.000 prijeđenih kilometara u prvom polugodištu.[503] Sumirajući rezultate 1973., unatoč povećanju cijena naftnih derivata i nepromijenjenih cijena autobusnih karata, broj prevezenih putnika bio je približno jednak godini prije.[504] Relativno pozitivno poslovanje RO Brioni u prvoj polovici sedamdesetih godina najava je s početka srpnja 1974. o gradnji tehničke radionice za dnevni pregled vozila, remontne radove i tehničke preglede. Time je bila otvorena i građanima, stvarajući pritom dodatni prihod.[505]„Kako profesionalni cestovni prijevoznici sve oštrije plaćaju danak nagloj motorizaciji Puljana [...] autobusi su sve prazniji.“ Tako je u prvoj polovici 1974. zabilježen broj od 2.514.000 prevezenih putnika što je bilo 226.000 manje u odnosu na isto razdoblje godinu prije, bezobzira na povećan broj od 38 autobusa.[506] Potpisivanje sporazuma 23. lipnja bila je prekretnica i početak nazadovanja OOUR-a Lokalni saobraćaj uzrokovanog nerentabilnošću nekih od pridruženih

[498] „Saobraćaji krenuli zajedničkim putem“, *Glas Istre*, br. 6, 10. 1. 1972.
[499] „Radom potvrdili integraciju“, *Glas Istre*, br. 42, 21. 2. 1972.
[500] „Adaptacija turističke poslovnice Brioni“, *Glas Istre*, br. 75, 30. 3. 1972.
[501] „Potpisivanje samoupravnog sporazuma“, *Glas Istre*, br. 144, 22. 6. 1973.
[502] „Na 1329 sjedišta – 251.624 putnika“, *Glas Istre*, br. 136, 13. 6. 1973.
[503] „Pohod na promet i dohodak“, *Glas Istre,* br. 181, 8. 8. 1973.
[504] „Nafta pogodila Brione“, *Glas Istre,* br. 4, 7. 1. 1974.
[505] „Nova remontna radionica u Šijani“, *Glas Istre*, br. 279, 2. 12. 1975.
[506] „Autobusi sve prazniji“, *Glas Istre,* br. 211, 10. 9. 1974.

OOUR-a. U planovima udruženog rada, uz predviđeni prihod od 20.000.000 dinara u prvom polugodištu 1973., glavni zadaci OOUR-a Lokalni saobraćaj i Autosaobraćaj trebali su biti usmjereni na zajedničko proširivanje turističke djelatnosti, a zajedno s OOUR-om Teretni promet na izgradnju zajedničke mehaničke radionice.[507]

Bezobzira na relativno pozitivne rezultate poslovanja problemi integracije bili su vidljivi u godišnjem izvještaju RO Brioni za 1976. – broj putnika se povećao, a smanjio udio prijevoza tereta.[508] Premda je broj putnika u gradskom prometu bio veći za tri, a u prigradskom za dva posto, u 1975., stagnirajući statistički podaci pripisani su kroničnom problemu nedovoljne iskorištenosti kapaciteta, produbljenom zbog akutne motorizacije. [509] Potvrdu o alarmantnoj situaciji donosi podatak od 4.738.000 prevezenih putnika u 1976., što je bilo manje u odnosu na godinu prije.[510] To je godinu dana kasnije dovelo do pada frekventnosti linija zbog tek 29 % iskoristivosti kapaciteta autobusa, uključujući i punu ljetnu sezonu. Bilo je to poslovanje ispod granica rentabilnosti.[511] Iako je u prvih šest mjeseci zarada od 16.669.000 dinara u potpunosti ostvarila planirane financijske pokazatelje, u usporedbi s istim razdobljem godinu prije zabilježen je prihod od 1.200.000 dinara manje. Naglašavajući utjecaj otvaranja treće gradske linije prema Vidikovcu te utjecaj turističke sezone – izuzev pretplatnika prihod je u siječnju iznosio 1.180.000, a u srpnju 2.030.000 ili 83 % više – na cjelokupan godišnji prihod znatno je utjecalo i 20 % povećanja cijena. Nakon toga je iznos osobnog dohotka u prosjeku povećan za 21%.[512] No, jedan od osnovnih planova bilo je proširivanje kapaciteta Teretnog prometa, OOUR-a koji je već tada poslovao s deficitom i postupno kočio razvoj RO na štetu ostalih OOUR-a. Već u rujnu 1976. OOUR Teretni promet „bilježi vrlo velike gubitke“ što je bio rezultat dotrajalog voznog parka te ograničavanje količine prijevoza tereta.[513] O cjelokupnom stanju RO Brioni govori i rezime poslovanja za 1977. koja je „nasuprot 1976. bila razdoblje teške ekonomske situacije“.[514]

Izgradnjom radionice sljedećih je godina formiran novi OOUR Autoremont koji je početkom kriznih osamdesetih postao kamen spoticanja, a zbog svoje slabe efikasnosti jedan od uzroka lošeg poslovanja ostalih OOUR-a. Pridodajući tomu neudovoljavanje zatraženom povećanju cijena karata zbog poskupljenja benzina i auto dijelova, OOUR Lokalni saobraćaj je za prvu

[507] „U 'Brionima' 4 OOUR-a“, *Glas Istre*, br. 146, 25. 6. 1973.
[508] „Povećan broj putnika – smanjen prijevoz tereta“, *Glas Istre,* br. 22, 29. 1. 1975.
[509] „Poboljšan kvalitet prijevoza“, *Glas Istre*, br. 160, 9. 7. 1976.
[510] „Manje putnika i tereta“, *Glas Istre*, br. 38, 10. 2. 1977.
[511] „Prvi autobus ka Vidikovcu – u ožujku“, *Glas Istre*, br. 29, 6. 2. 1978.
[512] „Više putnika i pretplatnika“, *Glas Istre*, br. 201, 30. 8. 1978.
[513] „Izlaz u modernizaciji voznog parka“, *Glas Istre*, br. 219, 17. 9. 1976.
[514] „Nagrade vozačima Briona“, *Glas Istre*, br. 11, 16. 1. 1978.

polovicu 1979. najavljivao očekivanu negativnu poslovnu bilancu, odnosno značajne gubitke.[515] Okvirno 40% neispravnog voznog parka od tadašnjih 36 autobusa, dovodilo je do velikih kašnjenja ili preskakanja linija. Umjesto propisanih petnaestominutnih polazaka „autobusi kasne i do četrdeset minuta". Jedan od problema bilo je nepostojanje konsenzusa između samih OOUR-a i njihove međusobne ovisnosti. Druga kočnica bilo je i neprikladno radno vrijeme OOUR-a Radionica u sastavu OOUR-a Lokalnog saobraćaja. Radeći u jednoj smjeni, nije uspijevala osposobiti pokvarena vozila na vrijeme radi čega se tražila organizacija rada u dvije smjene.[516]

Neuspješnost integracije i razjedinjenost OOUR-a rezultirali su velikim gubicima u prvih devet mjeseci 1979. godine. Zbog toga je iz općinskog fonda zajedničkih rezervi morao biti saniran nepokriveni gubitak odobrenjem sanacijskih kredita – iznos od 2.338.439 dinara OOUR-u Teretni promet, 1.599.552 dinara OOUR-u Međugradski promet (nekadašnji Autosaobraćaj) te 1.502.740 dinara OOUR-u Autoremont. Neovisno o pozitivnom poslovanju OOUR-a Lokalnog saobraćaja, stiglo je upozorenje Općine kako se „fond zajedničkih rezervi Općine neće više pojavljivati kao sanator eventualnih gubitaka".[517] Uzimajući u obzir nadolazeću ekonomsku krizu na makrorazini i sve veći deficit samih OOUR-a na mikrorazini, sama ideja vrlo je brzo zaustavljena. Naime, glavni problem RO Brioni bilo je pronalaženje načina promjene odnosa u preraspodjeli rada te prema imovini u OOUR-u Teretni promet. Završivši 1980. godinu s gubitkom od 8.672.590,70 dinara, OOUR Lokalni saobraćaj obratio se ponovno za pomoć općinskom fondu zajedničkih rezervi. Unatoč što je jedini od četiri OOUR-a imao pozitivan godišnji prihod od 1.215.336,65 dinara, OOUR Lokalni saobraćaj pokrio je gubitak OOUR-a Autoremont od 158.865,65 dinara što je utjecalo da sljedeće godine posluje na granici rentabilnosti.[518] Zbog poslovnog gubitka od 4.000.000 dinara u prvoj polovici 1981. na nivou Republike prihvaćen je prijedlog o smanjenju osobnih dohodaka od 4% „u cilju uspješnijeg poslovanja i boljih rezultata [...] mada je i do tada osobni dohodak bio niži od općinskog prosjeka privrede".[519] Za razliku od 7.230.000 prevezenih putnika u 1982. porast na brojku od 7.582.000 putnika u 1983. OOUR Lokalni saobraćaj u posljednjoj godini prije osamostaljivanja raspolagao je s 48 autobusa, prosječne starosti osam i pol godina. Mjesečni prihod OOUR-a iznosio je 9.000.000 dinara od čega je čak 30 % korišteno za gorivo dok su cijene prijevoznih karata bile među najnižim cijenama u Republici.[520]

[515] „'Par-nepar' rasprodaje mopede i bicikle", *Glas Istre*, br. 130, 5. 6. 1979.
[516] „Nedovoljno iskorišteni autobusi", *Glas Istre*, br. 160, 11. 7. 1979.
[517] „Sanacija poslovanja, ali i ponašanja", *Glas Istre*, br. 274, 22. 11. 1979.
[518] „'Teret' Teži od osam milijuna", *Glas Istre*, br. 57, 11. 3. 1981.
[519] „Bilo je uspješno", *Glas Istre*, br. 263, 11. 11. 1981.
[520] „Više putnika lokalnim autobusima", *Glas Istre*, br. 32, 9. 2. 1984.

Predsjedništvo Općinskog komiteta Saveza komunista utvrdilo je „neraščišćene osnovne probleme, međusobne društveno-ekonomske odnose, disproporciju proizvodnje i režijskog kadra, nemogućnost provođenja zajedničkih poslovnih aktivnosti, divergentne stavove u društveno-ekonomskoj politici, nemogućnost održavanja i obnavljanja voznog parka te gubitke u poslovanju kao rezultate takvog odnosa". Zaključivši da je potrebno da Izvršno vijeće i Vijeće udruženog rada Skupštine Općine te Općinsko vijeće Saveza sindikata razmotre situaciju, naglasili su odgovornost rukovodilaca OOUR-a te RO Brioni za nastalu situaciju. [521] S obzirom na akutnu situaciju, Skupština Općine prihvatila je početkom srpnja 1982. izvještaj Komisije za utvrđivanje razloga za pokretanje postupka za poduzimanje privremenih jednogodišnjih mjera u RO Brioni i njezinim OOUR-ima. Raspuštanjem Radničkog savjeta te svih odbora i komisija, imenovan je Privremeni savjet RO kojemu je povjereno obavljanje svih poslova smijenjenih upravnih i izvršnih tijela. Pritom je utvrđena obveza podnošenja tromjesečnih izvještaja Skupštini Općine uz nadzor njezina Izvršnog vijeća. [522] Sumirajući poslovanje na razini općine, u stambeno-komunalnoj grupaciji u prvom polugodištu 1982. s gubitkom je, uz RO Vodovod, poslovao još jedino OOUR Lokalni saobraćaj. Za sanaciju „neće biti dovoljne ni mjere poduzete u Lokalnom saobraćaju budući da će u skladu sa Zakonom o komunalnim djelatnostima gubitak morati pokriti Općina".[523]

Prihvaćanjem izvještaja o provođenju privremenih mjera općinsko je Izvršno vijeće sugeriralo potpunu likvidaciju ili smanjenje gubitaka na minimum, pripremu nove organizacije poslovanja kao i potpuno sprečavanje otuđivanja društvene imovine.[524] Društveno-političko vijeće Skupštine Općine usvojilo je predložene zaključke uz nadopunu intenzivnijeg uključivanja Istarske banke u akutne aktivnosti provođene u kolektivu.[525] No, zbog negativnih rezultata poslovanja u 1982., nakon rasprave na dvije uzastopne sjednice, Izvršno je vijeće Općinske skupštine 5. ožujka prihvatilo dopunjeni izvještaj Privremenog savjeta RO Brioni. Naime, OOUR Teretni promet iskazao je negativan financijski rezultat treću, a OOUR Međugradski putnički promet drugu godinu zaredom. Pokušaj izlaza iz te krize tražio se u reprogramiranju obveza po realiziranim kreditima Istarske banke i Fonda zajedničkih rezervi s odgodom u trajanju od tri godine i prolongiranjem kredita na petnaest godina. To je *de facto* imalo karakter nagodbe u predstečajnom stanju. Naime, RO je morala riješiti pitanje nekurentnih zaliha koje su opterećivale poslovanje OOUR-a Autoremont te izravno dovodila u pitanje likvidnost i obrtaj sredstava svih OOUR-a.[526] Premda je u prvoj polovici 1983. prihod RO porastao za 17 %, rast dohotka za 32%, „pojedini OOUR-i još

[521] „Kolektivu potrebna generalka", *Glas Istre*, br. 103, 5. 5. 1982.
[522] „Smjenjuje se s dužnosti", *Glas Istre*, br. 163, 14. 7. 1982.
[523] „Voda i autobusi donijeli gubitke", *Glas Istre*, br. 220, 20. 9. 1982.
[524] „Nazire se ozdravljenje 'Briona'", *Glas Istre*, br. 252, 27. 10. 1982.
[525] „Banka više u aktivnosti 'Briona'", *Glas Istre*, br. 270, 17. 11. 1982.
[526] „Mjere za ozdravljenje kolektiva", *Glas Istre*, br. 80, 8. 4. 1983.

uvijek su u teškoj situaciji [...] Očigledno je da gubici RO neće biti u dužem periodu potpuno sanirani, unatoč pozitivnim poslovnim rezultatima koje bilježe Autoremont i Lokalni saobraćaj. Granica solidarnosti je 100.000 dinara pa preostali ostvareni dobitak ostaje u ova dva OOUR-a, ne prelijevajući se gubitašima". RO Brioni apelirala je za nepostojanje želje o zajedničkom interesu i tendencije zbližavanja OOUR-a i potpune reorganizacije. Prozivali su ponašanje OOUR-a Lokalni saobraćaj i Autoremont kao odcijepljenih i neovisnih subjekata „kako svoj kolač sami jedu čime RO Brioni neće sanirati gubitke".[527]

Nakon otvaranja postupka redovne likvidacije nad dijelom RO Brioni, kako navodi Osnovna organizacija Saveza Komunista tri sporna OOUR-a, prikupljene su informacije koje su pokazale da je za određene postupke kriv zamjenik direktora RO Brioni Mario Quaranta. Kako dalje navode: „Uzurpirao je pravo pred organima društveno-političke zajednice istupa po sopstvenom nahođenju, neistinito predstavljajući lični stav kao stav radnika u RO Brioni."[528] U Privrednoj komori 3. listopada na sjednici Vijeća grupacije saobraćaja, pomorstva, prometa i veza zaključeno kako bez poduzimanja drastičnih mjera, odnosno redovne likvidacije u svrhu reorganizacije, sanacija RO neće biti moguća. Prema izvještaju Izvršnog vijeća Skupštine Općine 25. listopada veći dio programa Privremenog savjeta RO Brioni bio je realiziran, no bitni rezultati u rješavanju organizacijskih odnosa između OOUR-a nisu bili postignuti. „Privremene mjere nisu mogle riješiti stare probleme kao što su nesrazmjerna količina administrativnog aparata, velik postotak zaposlenih invalida i visoka stopa bolovanja". Stoga je Izvršno vijeće zatražilo pronalaženje novih rješenja za pojedine OOUR-e uz uvažavanje njihovih specifičnosti te predočavanje posljedica eventualne likvidacije.[529]

Na sjednici Izvršnog vijeća Skupštine Općine Pula održanoj 29. ožujka 1983. „odgovoreno je da se o Izvještaju o provođenju preventivnih mjera društvene zaštite za razdoblje do 28. veljače održi na izvanrednoj sjednici dva dana kasnije". Nakon što je dotadašnji predsjednik privremenog savjeta Mario Quaranta prezentirao izvještaj, predsjednik Izvršnog vijeća Emilio Vlačić je donio odluku: „Izvršno vijeće je nakon rasprave zaključilo da se u cilju što svestranije rasprave i zauzimanja odgovarajućih stavova održi posebna sjednica Izvršnog vijeća." Zbog neuspješno provedenih mjera Izvršno vijeće moralo je hitni reagirati."[530] Sljedećeg dana Izvršno vijeće je na izvanrednoj sjednici djelomično prihvatilo izvještaj budući da je početni gubitak od 13.500.000 dinara ostao na istoj razini. Govoreći o stečaju kao jednoj od opcija napisanoj u Izvještaju, vijeće je

[527] „Reorganizacijom protiv gubitaka", *Glas Istre*, br. 213, 13. 9. 1983.
[528] AGP, Skupština Općine Pula, 01/72/b, br. 23, 1984., Zahtjev za aktiviranje rješavanja akutnih problema.
[529] „Likvidacija, njeno odgađanje i prvi izvještaj", *Glas Istre*, br. 250, 26. 10. 1983.
[530] AGP, Skupština Općine Pula, 01/73/1, br. 401 – 35. sjednica Izvršnog vijeća, 29. 3. 1983.

naglasilo da „ stečaj može biti samo jedna od mjera u sanaciji određenog stanja, a ne mjera sama za sebe. Umjesto stečaja jedna od mjera trebala je biti udruživanje s drugom radnom organizacijom iz te oblasti.[531] Inače, predsjednik Privrednog savjeta RO Brioni posao je izvještaj Izvršnom vijeću 2. ožujka 1983. gdje je na početku navedeno kako je „u 1982. godini radna organizacija stvorila negativan financijski rezultat". Tijekom 1982. RO Brioni je pokriće gubitaka pokušala sanirati iz vlastitog rezervnog fonda te sredstava amortizacije. „Time je gubitak OOUR-a Autoremont i Međugradski putnički promet potpuno, a OOUR-a Teretni promet djelomično pokriven." Za razliku od tri spomenuta OOUR-a Lokalni saobraćaj je pozitivno poslovao pri čemu su osobni dohoci u tom OOUR-u bili najviši. Neovisno o pozitivnom poslovanju OOUR-a Lokalnog saobraćaja u izvještaju je naglašeno: „Unatoč svemu tome, racionalizacijom, pravilnijim gospodarenjem svih kapaciteta, smatramo da je ovaj OOUR u kritičnoj situaciji i pred definitivnom sanacijom."[532] Odbor za privredne djelatnosti na sjednici održanoj 15. travnja 1983. podnio je izvještaj Vijeću udruženog rada SO Pula temeljen na konstatacijama Izvršnog vijeća te izvještaja Privremenog savjeta RO Brioni. Zaključak izvještaja odnosio se isključivo na OOUR Teretni promet, odobrenje kredita, otuđivanja imovine, te osiguranja rukovodećeg i stručnog kadra.

Samim pokretanjem stečajnog postupka, pri čemu su Istarska banka i općinski fond zajedničkih rezervi bila dva osnovna vjerovnika, OOUR Lokalni saobraćaj započeo je proces izdvajanja. Krajem lipnja 1984. od Okružnog privrednog suda u Rijeci očekivala se registracija nove RO Pulapromet koja je trebala ubrzati „rješavanje unutrašnjih slabosti naslijeđenih iz vremena dok je Lokalni saobraćaj djelovao u dotadašnjoj RO Brioni". Prihvativši integraciju s ciljem boljeg poslovanja, OOUR Lokalni saobraćaj u odnosu na ostale OOUR-e, poslovao je većinom s pozitivnim predznakom. Sanirao je u više navrata njihova negativna godišnja poslovanja, a izlaskom iz RO Brioni, „taj komunalni OOUR praktično je jedva egzistirao".[533] Aktom regulacije kod Privrednog suda i početkom samostalnog djelovanja nove RO Pulapromet nisu bile prekinute sve veze unutar RO Brioni prije njena izdvajanja. „Današnja situacija, teškoće u privređivanju, a ne samo teškoće u održavanju voznog parka nisu prije proizvod ranijih odnosa, nego rezultat podjele rada [...] Ekonomski uvjeti ne omogućuju Pulaprometu da sklopi čvrste aranžmane s RO Brioni, odnosno radionicom Autoremont. Cijene gradskog prijevoza su 40% jeftinije od prosječne u zemlji [...] sve to sputava poslovanje u skladu s ekonomskom logikom".[534]

[531] AGP, Skupština Općine Pula, 01/73/1, br 442, 36. Sjednica Izvršnog vijeća.
[532] AGP, Skupština Općine Pula, 01/72 b, br. 549, Izvještaj Pripremnog savjeta 2. 3.1983.
[533] „Nakon podjele na redu je dogovor", *Glas Istre*, br. 150, 29. 6. 1984; „Radnici stoje, autobusi prolaze", *Glas Istre*, br. 79, 4. 4. 1984.
[534] „Jesen im odnijela krov", *Glas Istre*, br. 274, 23. 11. 1984.

Budući da Lokalni saobraćaj kao jedan od četiri OOUR-a nije ušao u proces sanacije, Osnovne organizacije Saveza komunista tri preostala OOUR-a uputila su Općinskom komitetu Saveza Komunista Pule Zahtjev za aktiviranje rješavanja akutnih problema. U svojem dopisu naveli su kako je RO Brioni od 1980. poslovala s negativnim uspjehom. „Ovakvo stanje bilo je osnova da se između 1980. i 1984. provedu mjere društvene zaštite nad svim!!! osnovnim organizacijama i radnom organizacijom. Kao što je vrlo dobro poznato privremene mjere društvene zaštite nisu dale nikakve rezultate nego su doprinijele da se ionako loši dohodci i samoupravni odnosi još više pogoršaju.“ Osnovna organizacija Saveza komunista tri preostala OOUR-a reagirala je potom na izuzimanje OOUR-a Lokalni saobraćaj „kao apsurdan potez koji se zdravorazumskim kriterijima ne može objasniti“. Naglasili su kako je „nesumnjivo da Izvršno vijeće Skupštine Općine Pula kao predlagač o provođenju redovne likvidacije nije u dovoljnoj mjeri preispitalo i sagledalo posljedice izuzimanja Lokalnog saobraćaja od provođenja postupka redovne likvidacije“. [535] Prvi problemi Lokalnog saobraćaja javili su se vezano uz održavanje voznog parka što je vidljivo u izvještaju OOUR-a Autoremont o akutnoj problematici i odnosu sa RO Pulapromet. „Prije odvajanja vozila Lokalnog saobraćaja popravljana su sa apsolutnim prioritetom jer je to priroda djelatnosti zahtijevala, a pripadnost kao radnoj organizaciji omogućavala. Problem se javlja što OOUR Lokalni saobraćaj nema radionu pa prema OOUR-u Autoremont nužno istupa kao treće lice.“ Posljedica nerješavanja tog problema povlačila je za sobom problem redovnog prijevoza u gradskom i prigradskom prometu, a time i „normalan život i rad u gradu Puli“. U međusobnim pregovorima pokušavalo se doći do kompromisa u kojem bi OOUR Autoremont nastavio s dotadašnjim prioritetom održavanja voznog parka dok bi RO Pulapromet zaposlio dio njihovih radnika. Pregovori koji su bili vođeni uz posredovanje Komiteta za privredu Skupštine Općine Pula, nisu doveli do željenih rezultata.[536]

Komisija za provođenje referenduma Skupštine Općine Pula na temelju Zakona o udruženom radu donijela je 27. veljače 1984. „Odluku o reorganiziranju OOUR-a Lokalni saobraćaj u sastavu RO Brioni u radnu organizaciju bez osnovnih organizacija udruženog rada“. Naime, nakon Odluke o otvaranju redovne likvidacije nad tri preostala OOUR-a RO Brioni na sjednici Vijeće udruženog rada 6. prosinca 1983., prestao je s postojanjem OOUR Lokalni saobraćaj. Novoosnovana RO Pulapromet „s novoizabranim privremenim inokosnim organima sporazumno će s likvidacijskim upraviteljem tri OOUR-a i RO Brioni urediti način i uvjete izvršenja međusobnih

[535] AGP, Skupština Općine Pula, 01,72/b, 1984., Zahtjev za aktiviranjem na rješavanju akutnih problema.
[536] AGP, Skupština Općine Pula, 01,72/b, 1984., Informacija o akutnoj problematici i međusobnim odnosima OOUR Autoremont i OOUR Lokalni saobrćaj (RO Pulapromet, br. 2089/841)

prava i obveza koje su nastale do dana organiziranja radne organizacije, u skladu s međusobno zaključenim samoupravnim sporazumom, ugovorima i zakonom".[537]

Odlukom Radničkog savjeta komunalne radne organizacije Pulapromet na sjednici održanoj 24. rujna 1984. Vršitelj dužnosti direktora Dino Glavić uputio je Skupštini Općine Pula molbu za davanje suglasnosti za imenovanje Marija Quarante novim direktorom Pulaprometa.[538] Na temelju odobrenja zahtjeva Skupštine Općine Pula Radničko vijeće Pulaprometa, na čelu s predsjednikom Josipom Percanom, izabralo je Marija Quartantu za novog direktora, premda se na listi kandidata nalazio i tadašnji djelatnik Anton Glavaš. U odluci o imenovanju Marija Quarante stoji napomena kako „sudionik natječaja Glavaš Anton može pokrenuti postupak ako smatra da natječaj nije proveden prema propisanom postupku ili ako smatra da kandidat ne udovoljava propisanim uvjetima. Zaključke o izboru, odnosno suglasnosti dali su 11. listopada 1984. Vijeće udruženog rada s predsjednikom Borisom Rakićem te predsjednik Skupštine Općine Pula Anton Šuran.[539] Na izbor Marija Quarante na mjesto direktora te negativne posljedice poslovanja koje su slijedile, Anton Glavaš iz današnje perspektive navodi: „Najveći krivac za krah Lokalnog saobraćaja, jedva su čekali da se netko javi. Izabran je u zgradi Komiteta s tim da im bude predsjednik. Došao je 1982., skupio je oko sebe dvadeset tri radnika, godinu dana kasnije krenuo je u lošu investiciju. Nabavili smo dvanaest nekvalitetnih autobusa i zadužili OOUR. Općinski načelnik Stanko Kuftić stalno mu je mijenjao funkcije u gradu, rotirali su ga jer je bio nesposoban." Glavaš nadalje navodi kako mu je bilo naloženo da prilikom izdvajanja iz RO Brioni prepusti radionu bez pregovora u koju je OOUR Lokalni saobraćaj najviše ulagao, odnosno sva potraživanja na koja je imao pravo. „Na funkciji je bio od 1982. do 1987. i doveo tadašnju RO Pulapromet do kraha. Tiho se povukao. Nakon toga sam naslijedio njegovo mjesto do 1989. godine." [540] Odlukom Skupštine Općine Pula 6. prosinca 1984. izvedena je redovna likvidacija s ciljem sanacije tri OOUR-a u sastavu RO Brioni: OOUR Autoremont, Teretni promet i Međugradski putnički promet. Od sanacije putem redovne likvidacije izuzet je OOUR Lokalni saobraćaj. Zahvaljujući toj inicijativi stvorene su tri osnovne organizacije u redovnoj likvidaciji koje su svoj rad obavljale prema Zakonu o sanaciji i prestanku postojanja organizacije udruženog rada. Prema tim odlukama Likvidacionog vijeća, pri Okružnom privrednom sudu u Rijeci za likvidacionog upravitelja bio je postavljen Vilim Gašparov.[541]

[537] AGP, Skupština Općine Pula,, 01-47/2, 2. 3. 1984.
[538] AGP, Skupština Općine Pula, 01,77/a, st/ms – 84.
[539] AGP, Skupština Općine Pula, 01,74/b, br 866, 1984.
[540] Intervju Anton Glavaš, 30. 8. 2013.
[541] AGP, Skupština Općine Pula, 01, 72/b, RO Brioni, poduzeće za prijevoz putnika i robe, rješenje o provođenju postupka likvidacije, l - 10/8/3/6

Svakako u ovom procesu kao vanjski razlog uzet je u obzir Zakon o Udruženom radu koji je uspostavio autonoman sustav zasnovan na neposrednom suverenitetu OOUR-a. Time je Radnički savjet čije su predstavnike birali radnici, odlučivao o izboru direktora, investicijama ili integracijama. Drugi problem koji treba uzeti u obzir, bila je naftna kriza iz 1979. te ekonomska kriza koju je pratila inflacija i devalvacija dinara. Uz ekonomsku krizu loše zamišljeni potezi integracija u svrhu progresa radnih organizacija te loše vođena samoupravljačka politika, doveli su do nazadovanja onih poduzeća koja su do ulaska u integracije poslovala pozitivno. Integracija pulskih prometnih poduzeća Lokalnog saobraćaja i Autosaobraćaja koja je egzistirala od 1972. do 1984. bila je primjer jedne loše realizirane prometne politike što se nije negativno odrazilo samo na poslovanje poduzeća, već i na život u samom gradu.

## 3.10. Pitanje odnosa javnog i osobnog prijevoza – druga polovica dvadesetog stoljeća

Gledajući iz perspektive s kraja 1960-ih, zagušenosti gradskih ulica i trgova te njihovog pretvaranja u parkirališta, postavljena je u medijima u kolovozu 1969. zabrinjavajuća konstatacija o odnosu javnog gradskog i osobnog prijevoza. „Dok su svugdje ona u povlaštenom saobraćajnom položaju, u nas se preferiraju osobna.“[542] Radi pariranja komforu i luksuzu tijekom sedamdesetih godina jedna poduzeta mjera nije naišla na odjek, za razliku od ekonomske krize s početka osamdesetih koja je preorijentacijom s osobnih vozila na javni gradski prijevoz djelomično pozitivno utjecala na njegovo poslovanje.

U Izvještaju o poslovanju i ekonomskom poslovanju komunalnog poduzeća Lokalni saobraćaj navodi se iz lipnja 1971. navodi se sljedeće: „Neprestan brzi rast privatne motorizacije također sa svoje strane utječe na smanjenje broja putnika kako u gradskom tako i u prigradskom saobraćaju. Za očekivati je da će se ta tendencija u budućnosti nastaviti.“ S druge pak strane to je utjecalo i na stvaranje, tzv. uskih grla u gradskog saobraćajnoj mreži. Time su prometnice postajale nepogodne za efikasniji gradski promet što je dovelo do smanjenja tehničke, a time i komercijalne brzine.[543]

Jedna od neuspjelih predloženih mjera radi suzbijanja povećanih troškova nadoknadom boljeg iskorištavanja kapaciteta autobusa bilo je organiziranje takozvanog stupnjevanog radnog

[542] „Što sve ugrožava bolji gradski saobraćaj“, *Glas Istre*, br. 34, 15. 8. 1969.
[543] AGP, Skupština Općine Pula, 03/7, br. 79, god. 1971. Lokalni saobraćaj putnika – problematika poduzeća.

vremena. Predložena mjera Lokalnog saobraćaja u lipnju 1973. pulskim radnim organizacijama trebala je ujedno riješiti višedesetljetne kronične gužve vršnih sati, odlaska i dolaska s posla.[544] Stupnjevanje vremena primjenjivano u nekim od jugoslavenskih gradova pokazalo je pozitivne posljedice ublažavanja prometnih gužvi koje su paralizirale promet u vršnim satima. Uvođenjem te inovacije otklonio bi se zahtjev za povećanjem cijena kao značajne stavke za općinu i građane, ali i otklonio pritisak za povećanjem voznog parka, „autobusa koji su sa sadašnjim načinom prijevoza iskorišteni samo u nekoliko sati".[545] Unatoč podršci Općinskog Savjeta za sigurnost saobraćaja te Općinskog sindikalnog vijeća, uz obećanje Općine za prezentiranjem ideje radnim organizacijama, pokušaj inicijative je zamro. [546] Nova inicijativa Lokalnog saobraćaja u suradnji s mjesnim zajednicama Općine javila se u travnju 1977. godine. Istodobni početak i završetak radnog vremena u privrednim organizacijama Pule „privredu ovog grada već je zadužio s nekoliko milijuna dinara, a zaposlene u njoj s milijunima izgubljenih sati iz fonda, tzv. slobodnog vremena. Uz velik broj gužvi, a povezano s time i broja nesreća i bolovanja, kašnjenja na posao dovela su do preorijentacije korištenja vlastitih automobila".[547]

Preran odlazak i kasan povratak s posla autobusom doveo je korištenjem automobila do uštede vremena. Time je prigradski promet u 1976. bilježio iskoristivost jedva 50 %. Kako bi uštedjeli najmanje pola sata dnevno po radniku nikad realizirano rješenje stupnjevanog radnog vremena predlagalo je podjelu na zone. Četvrt Veruda s poduzećima Arenaturist i Tvornicom stakla započinjala s radom od šest sati, a središnja zona koja bi uključivala Brodogradilište Uljanik, Tehnomont, Industrochem, Siporex, Istra-veletrgovačko, Istra-građevno, Tvornicu cementa i Puljanku s početkom radnog vremena pola sata kasnije. Za radnike trikotažne industrije predviđen je bio početak radnog vremena između dva ponuđena, a za radnike u turizmu u Medulinu i Premanturi od sedam sati. [548] Time bi došlo do ravnomjernijeg rasporeda radnika u autobusima na radničkim linijama. Stupnjevanje radnog vremena nije nikad realizirano što zbog nezainteresiranosti građana sklonijih komforu osobnog prijevoza, a što zbog nestimuliranja radnih organizacija i same Općine. Savezni propis ograničenja upotrebe osobnih automobila, teretnih vozila i autobusa, tzv. prometna restrikcija „par-nepar", koja je stupila na snagu 1. svibnja 1979. za mnoge pulske vozače osobnih automobila bio je „šok s kojim se valja pomiriti".[549] Premda je iskoristivost kapaciteta autobusa bila oko 35 %, OOUR Lokalni saobraćaj nadao se realnom povećanju od svega 5 %. Pretpostavljalo se kako će se najveći broj vozača osobnih automobila „do radnog mjesta snaći u

[544] „Uz stare cijene više reda i manje gužve?", *Glas Istre*, br. 150, 29. 6. 1973.
[545] Isto.
[546] „Da li će Lokalni zatražiti povećanje cijena?", *Glas Istre*, br. 195, 24. 8. 1973.
[547] „Stupnjevati radno vrijeme privrede", *Glas Istre*, br. 87, 14. 4. 1977.
[548] Isto.
[549] Isto.

suradnji sa svojim motoriziranim susjedima“.[550] Ipak, skromna predviđanja Lokalnog saobraćaja pokazala su puno veće rezultate. S obzirom na mjeru „par-nepar“, skupoća benzina i porast troškova oko održavanja vozila utjecali su na broj od 6.070.000 prevezenih putnika u prvih devet mjeseci 1980. te prijeđenih 2.000.000 kilometara. Za razliku od istog perioda godinu dan ranije prevezeno je 4.650.000 putnika s prijeđenih 400.000 kilometara manje.[551]

U prvom polugodištu 1982. zabilježen je gubitak OOUR-a Lokalno saobraćaj od 1.660.000 dinara, što je bilo 52% manje u odnosu na isti period prethodne godine. To je dovelo do smanjenja osobnih dohodaka, ali i preorijentacije građana na vožnju automobilom, što se može pripisati i komforu.[552] To je potaknulo predsjedništvo SIZ-a za stambeno-komunalnu oblast na razmatranje i utvrđivanje problema što je bilo moguće riješiti samo modernizacijom voznog parka i povećanjem frekventnosti linija. „Neispravnost i prosječna starost voznog parka od osam godina, među najstarijima u zemlji“, a pedesetpostotna smanjenost redovnog prometa u vršnim satima radi preorijentacije na prioritetne linije, bili su ključni utvrđeni problem.[553] Krivca u tom preokretu u kojem su ponajviše gubili stanovnici, OOUR Lokalni saobraćaj vidio je u neefikasnosti Općine, uspoređujući stanje s primjerima drugih gradova - Maribora i Ljubljane i njihovim izdvajanjima od po 30.000.000 dinara, Zagreba koji je za istu svrhu izdvojio 520.000.000 dinara, a za što je udruženi rad odvajao 0,5 % iz dohotka. Beograd je za otklanjanje problema svojeg poduzeća uveo samodoprinos, a Rijeka je svoje oslobodila naknade za korištenje gradskog zemljišta i općinskog poreza za dohodak uz posredovanje za dobivanje povoljnih bankovnih kredita.[554]

Spomenuto stanje u Lokalnom saobraćaju, gdje moramo naglasiti u prosjeku dvije trećine onesposobljenog voznog parka od 43 autobusa, bilo je rezultat redovitih kašnjenja na posao u pulska poduzeća. „Zbog toga je trpjela proizvodnja kao i sve pulske radne organizacije.“ Uz učestale apele na štednju benzina, njegova se potrošnja povećavala jer „žitelji Općine prisiljeni su da koriste svoj automobil [...] gubi društvo, povećana je potrošnja benzina kojeg i onako nema dovoljno zbog nestašice deviza“. [555] Novu nadu za novom preorijentacijom građana s osobnih automobila na javni gradski prijevoz dalo je ograničenje prodaje benzina, mjere poduzete zbog poteškoća u opskrbi naftom. Za razliku od ograničenja vlasnicima automobila, vozila javnih prijevoznika imala su dovoljne količine goriva za obavljanje svojih usluga. Pri tomu se Informativni

[550] „Kako Pula dočekuje prometne restrikcije“, *Glas Istre*, br. 100, 27. 4. 1979.
[551] „Sve više putnika u autobusima“, *Glas Istre*, br. 258, 4. 11. 1980.
[552] „Umjesto autobusom – pješke“, *Glas Istre,* br. 197, 24. 8. 1982.
[553] „Gume zaustavljaju autobuse“, *Glas Istre*, br. 153, 2. 7. 1982.
[554] „Čiji je javni prijevoz?“, *Glas Istre*, br. 200, 27. 8. 1982.
[555] „Izlaz – novi autobusi“, *Glas Istre*, br. 214, 13. 9. 1982.

centar Automoto saveza Hrvatske pridružio apelima za štednju benzina i savjetima vozačima za što rjeđim korištenjem osobnih automobila. Unatoč nabavi deset novih autobusa, tj. ostvarenja svih preduvjeta, prednosti javnog gradskog prijevoza, još nisu bile u potpunosti iskorištene. O tomu „govori i mnoštvo parkiranih automobila, prava borba za parkirno mjesto u centru grada“. Ističući pogodnosti jeftinijeg gradskog prijevoza te preusmjeravanje naftnih derivata u industrijsku proizvodnju i poljoprivredu, u pripremi je bio Društveni dogovor o javnom prijevozu u kojem su svoj interes trebali imati kako udruženi rad tako svi stanovnici općine. [556] Ipak, nepopularna spomenuta mjera donesena na saveznoj razini utjecala je tek djelomično pozitivno na prihode Lokalnog saobraćaja, odnosno na ublažavanje i usporavanje deficita.

Masovna preorijentacija na javni prijevoz uslijedila je u listopadu 1982. zbog ograničenja opskrbe benzinom reguliranim mjesečnim bonovima. Radi toga je došlo do veće frekvencije gradskih i prigradskih linija te planiranja uvođenja nove linije za povezivanje ostalih gradskih četvrti. No, efikasnost svih tih poteza ovisila je o nikad postignutom dogovoru s većim radnim organizacijama o stupnjevanom radnom vremenu.[557] O rezultatu štednje zbog nametnutih mjera govori podatak o 20.000 prijeđenih kilometara manje, ali 100.000 prevezenih putnika više u 1982. nego godinu dana ranije.[558] Uz ograničenje trošenja benzina od četrdeset litara mjesečno za osobni automobil, u prvih devet mjeseci sljedeće godine u gradskom i prigradskom prometu zabilježen je pad od 4,4 % što se jednim dijelom pripisivalo komoditetu te „mentalitetu građana, nelogičnom i neracionalnom, jer svuda moraju automobilom“.[559] No, ovaj pulski problem može se gledati i s druge strane, na jednom primjeru zabilježenom u siječnju 1975. i putnicima koji u vršnim satima „muku muče s prenatrpanim autobusima i autobusima koji se ne pridržavaju voznog reda, pa na koncu zakasne na posao [...] U ovo zimsko doba mnogi vlasnici osobnih vozila odlučuju se za vožnju autobusom želeći tako izbjeći zimske neugodnosti s hladnim motorima, klizavim kolnicima ili zamagljenim staklima [...] Između šest i sedam ujutro mogu se vidjeti čitave rijeke pješaka koje se radije, kako sami kažu, prošeću do svojih radnih organizacija nego da čekaju autobus“. [560] Neiskorištenost ove također nepopularne pojave može se više pripisati neučinkovitosti lokalnih vlasti i slaboj interakciji s ostalim poduzećima nego komforu radnika i ostalih građana.

[556] „Jeftinija vožnja i štednja nafte“, *Glas Istre*, br. 233, 5. 10. 1982.
[557] „Smanjen gubitak“, *Glas Istre*, br. 240, 13. 10. 1982.
[558] „Logika zadovoljena u gradskom prometu“, *Glas Istre*, br. 51, 3. 3. 1983.
[559] „Do zadnje kapi benzina“, *Glas Istre*, br. 272, 21. 11. 1983.
[560] „Autobusi zvani čežnja“, *Glas Istre*, br. 8, 13. 1. 1975.

# 4. RAZVOJ LINIJA U KONTEKSTU URBANISTIČKIH PROMJENA TE POTREBA STANOVNIŠTVA

## 4.1. Nikad izgrađene tramvajske linije – između želja i interesa

Tramvajske linije izgrađene 1904. te 1909. bili su jedini realizirani projekti tramvajskog prijevoza u povijesti grada. Prve dvije linije povezivale su jugozapadni dio kod današnje tvornice cementa sa željezničkim kolodvorom. Zajednička linija razdvajala se na granici starog dijela grada i Nove Pule (današnje glavne pošte) na dva kraka. Prvi je išao uz obalu gradske luke, a drugi kroz centar grada da bi spajanjem podno današnje Arene nastavljale do kolodvora. Treća linija izgrađena 1909. prometovala je do Šijanske šume na sjeveroistočnom dijelu grada. Dužina svih linija iznosila je sveukupno oko 7, 1 kilometar.[561]

Nikad izgrađene tramvajske linije iz današnje perspektive važan su pokazatelj u kojem su smjeru išle različite želje, potrebe i interesi lokalnih vlasti, mornarice, različitih društava, ali i samih građana. Već 1. prosinca 1900. objavljena je vijest o postignutim načelnim dogovorima tadašnjih lokalnih vlasti za gradnju tramvajske trase s odvojcima prema mjestu Fažana i prigradskom području Fižela.[562] Retrospektivno gledajući, krajem 1899., već u prvoj fazi izgradnje, spominje se povezivanje početka trase s Fiželom što bi povezivalo vojni kompleks Muzil dok je drugi pravac planirao povezati Fažanu s Pulom.[563] Prema prijedlogu ugovora o dogradnji pruga, predočenom u siječnju 1903., poduzetnik Jacob Ludwig Münz bi dobio pravo prvokupa za dogradnju tramvajskih linija na temelju posebnih uvjeta dogovorenih s Općinom. [564] Početkom srpnja 1906. u planovima su se osim prioritetne Šijanske linije ponovno aktualizirale linije prema Fažani od sedam i gradu Vodnjanu od dvanaest kilometara.

Radilo se o inicijativi građevinske tvrtke Jacoba Ludwiga Münza koja je bila također izvođač i radova tramvajske linije Matulji - Opatija - Lovran od dvanaest kilometara. Planirana je također i pet kilometara duga poveznica s Rijekom te jedanaest kilometara duga linija od Voloskog prema Učki, odnosno šesnaest kilometara prema Lupoglavu.[565] Tim bi se linijama Rijeka spojila sa željezničkom prugom od Pule prema Beču. Kao primjer ekspanzije izgradnje tramvajskih linija

[561] AT-OeStA/AVA Verkehr Geschäftsberichte A, Faszikulatur 162, Jahres-Bericht, 1904., 1909.
[562] „Il tramvia elettrica a Pola con diramazione a Fasana e Fisella“, *Il Giornaletto di Pola*, br. 147, 1. 12. 1900.
[563]„ La seduta; Il tram elettrico“, *Il Popolo Istriano*, br. 82, 18. 11. 1899..
[564] „Il Tramway elettrico“, *Il Giornaletto di Pola*, br. 918, 14. 1. 1903.
[565] „Die elektrische Straßenbahn in Pola“, *Polaer Tagblatt*, br. 263, 9. 7. 1906.

navedimo kako je već početkom 1905. najavljivana izgradnja otočne tramvajske pruge između Malog i Velog Lošinja. [566] Dana 25. studenog 1904. inženjer Ernest Wiess zatražio je od Ministarstva željeznica koncesiju za izgradnju te otočne pruge „kao prvi korak sveobuhvatne akcije za povećanje fluktuacije stranaca na jadranskoj obali".[567]

U ljeto 1904. *Österreichische Riviera-Zeitung* najavila je, još pod dojmom novoizgrađenih linija, pripreme na planiranim linijama prema Vodnjanu i Fažani te „produženje gradske linije prema četvrti Veruda u narednim godinama".[568] Premda nisu bili učinjeni nikakvi posebni koraci, u raspravama zastupnika Općinskog vijeća o ograncima za Fiželu i Fažanu, u kolovozu 1907. i dalje je optimistično izražavana nada. „Tračnice će uskoro biti proširene do uvale Vergarola (uvale na području Fižele), a potom i s druge strane do Štinjana i Fažane."[569] Nove ideje i planovi nikad realiziranih linija pulskog tramvaja počeli su se prezentirati javnosti 1910., a intenzivirali 1911. i 1913. godine. Unutar samog grada planiralo se s centrom povezati pulsku civilnu bolnicu, odnosno bolničku četvrt istočno, s jednom, te četvrt Verudu južno od centra, s drugom linijom. Novoizgrađena cesta između Pule i Vodnjana trebala je povezivati međugradska tramvajska linija od koje bi se kao četvrta linija izgradio odvojak prema Valbandonu i Fažani.

Uz nadu javnosti da će dotična linija prema civilnoj bolnici biti realizirana, došlo je do problema u dogovoru među manjih dioničara i banke Securitas koja je bila okvirno u vlasništvu 50% dionica.[570] Pravi početak problema bila je smrt princa Alfreda Wredea „zaštitnika tvrtke Jacoba Ludwiga Münza". Zbog lošeg Münzovog poslovanja i objave o stečaju tvrtke početkom listopada, prinz Wrede počinio je samoubojstvo. Alfred Wrede je zbog loših investicija doživio financijsku propast, a stečaj Münzove tvrtke bio je povod samoubojstvu. Time je „Münzovo nasljeđe" počelo propadati. [571]Dio problematičnih dionica otkupila je tršćanska podružnica kreditnog zavoda (*Filiale der k. k. priv. oester. Kreditanstalt für Handel und Gewerbe in Trieste*) te banka Securitas, S druge strane Općina je iz ekonomskih razloga težila doći do natpolovične većine dionica. Međutim niti tim potezom Općine „ulaganjem kapitala od više od pola milijuna kruna stvar nije bila riješena".[572] Zanimljivo je kako su prema navodu u Godišnjem izvještaju Tramvajskog društva za 1910. inženjeri Jacob Ludwig Münz i Theodor Münz napustili tijekom tekuće godine funkcije u upravnom

[566] „Eine elektrische straßenbahn in Lussinpiccolo", *Österreichische Riviera-Zeitung*, br. 36-37, 30. 1. 1905., 297.
[567] „Un tram elettrico fra Lussinpiccolo e Lussingrande", *Il Giornaletto di Pola*, br. 1600, 26. 11. 1904.
[568] „Pola, die Hauptstadt von Istrien", *Oesterreichische Riviera-Zeitung*, 8. 8. 1904., br. 16-17, 126.
[569] „La ferrovia Pola-Medolino", *Vita Autonoma,* svibanj-kolovoz 1907.,br. 10-16, 164.
[570] „Tramwayangelegenheiten", *Polaer Tagblatt*, br. 2016, 15. 11. 1911.
[571] „Die Bautätigkeit in Pola", *Polaer Tagblatt*, br. 1981, 5. 10. 1911.
[572] „Die Münz'sche Erbschaft", *Polaer Tagblatt*, br. 2053, 29. 12. 1911.

odboru.[573] Zamisli gradonačelnika Gugliema Varetona o otkupljivanju dionica ostvarile su se nešto više od godinu dana kasnije. Kako navodi *La Fiamma*, u lipnju 1911. na općinskoj sjednici odobrena je bila odluka odbora o otkupu 622.000 kruna dionica, „značajnog dijela prioritetnog kapitala kako bi se zadobila dominantna pozicija.[574] Inače, Vareton je na mjesto gradonačelnika imenovan 19. veljače, a dužnost je preuzeo 22. travnja 1910. i na njoj ostao do 1912. godine.[575] Tako su bili potpisani ugovori od 7. siječnja 1904. i 28. siječnja 1909. uz obvezu jamstva dionica temeljnog kapitala za iznos od preko 800.000 kruna pri čemu je općinska uprava bila isključena iz kontrolnih aktivnosti uprave Tramvajskog društva. Kupovinom 1303 dionice nominalne vrijednosti 622.100 kruna Općina je postala najveći dioničar, odnosno vlasnik čime je ostvarena municipalizacija.[576]

Uz neizravnu municipalizaciju tramvaja Vareton je težio municipalizaciji zemljišta i kuća bivše Münzove tvrtke. Prema njegovu iskazu tri činjenice koje nisu išle u prilog municipalizaciji bile su nedostatak interesa vladajućih za upravljanje komunalnim poduzećem, tvrdnje o prevelikom ulaganju u nešto s malenim dobitkom te kontinuirane potrebe troškova osoblja za funkcioniranje poduzeća. Zbog neriješenog spora između banke Securitas i gradonačelnika, Securitas se obvezao na nastavak pregovora o osnivanju novog dioničarskog društva u kojem bi Općina bila najveći dioničar kupovinom postojećih dionica. [577] S obzirom na dogovore o kupnji dionica s ciljem postajanja većinskog vlasništva za otkup kuća i zemljišta bivše Münzove tvrtke, banka Securitas krajem 1911. godine ponudila je gradonačelniku konkretne prijedloge za obje stvari.[578] Spomenute financijske okolnosti nisu ni u kojem slučaju išle u prilog širenju i izgradnji novih tramvajskih linija, već zadržavanju normalnog funkcioniranja tada postojećih.

Početkom kolovoza 1911. Tramvajsko društvo je službeno najavilo projekt proširenja tramvajske linije prema civilnoj bolnici (tzv. Šišanska linija) dok „će onaj prema Verudi u svakom slučaju biti proveden jednom, ali je u ovom trenutku prerano o tome govoriti“.[579] Početkom rujna u novinskim člancima pisalo se o onom što je Tramvajsko društvo najavilo u kolovozu – o užurbanim radovima na projektu i potencijalnom otvaranju linije već u proljeće 1912. godine. O planovima linije prema Verudi „koja će biti izgrađena u doglednoj budućnosti“, napisano je kako će biti

[573] AT-OeStA/AVA Verkehr Geschäftsberichte A, Faszikulatur 162, Jahres-Bericht, 1910.
[574] „Il Comune azionista della Società tramviaria”, *La Fiamma,* br. 18, 22. 6. 1911.
[575] B. Benussi, n. dj. 629.
[576] „Rappresentanza comunale di Pola – il Comune e il tram“, *Il Giornaletto di Pola*, br. 4028, 21. 7. 1911.
[577] „La municipalizzazione indiretta della tramvia e delle realita ex Munz“, *Il Giornaletto di Pola* br. 4170, 10. 12. 1911.
[578] „Per la municipalizzazione indiretta della tramvia e delle realita ex Munz“, *Il Giornaletto di Pola*, br. 4174, 24. 12. 1911.
[579] „Von der Elektrischen“, *Polaer Tagblatt*, br. 1926, 2. 8. 1911.

značajnih tehničkih problema, „premda će zbog protoka ljudi u ljetno doba linija Veruda biti svakako isplativa“.[580] Veliki broj izgrađenih kuća gdje se širila nova bolnička četvrt, kao i gradnja obiteljskih kuća na Monte Paradisu (današnjoj četvrti Vidikovac), bili su uglavnom argumenti javnosti za realizaciju obiju linija. [581] Na održanoj skupštini dioničara Tramvajskog društva izgradnja linije prema bolnici nije dobila potreban broj glasova prvenstveno zbog pasivnosti čelnih ljudi Tramvajskog društva i nepoticanja daljnjeg razvoja, pogoršanog odnosa između prihoda i potrošnje. [582] Najavljujući izvanrednu sjednicu Tramvajskog društva u kojemu se „još osjećao Münzov utjecaj“ te općinskih težnji saniranja „tog sustava u koji se ulaže, a ništa ne doprinosi“, ključna tema bila je izmjena postojećeg projekta skraćene linije prema bolničkoj četvrti. Argument zagovornika produljene linije bilo bi povezivanje Ženskog liceja i gradske tržnice s bolnicom, odnosno njihovo ukomponiranje u postojeću tramvajsku mrežu .[583]

Već krajem kolovoza 1910. Ministarstvo željeznica dodijelilo je Tramvajskom društvu koncesije za izgradnju kraće opcije linije prema bolnici nakon čega se raspravljalo i o spomenutom iskorištavanju tramvajske pruge u svrhu prijevoza stoke i ugljena.[584] No, tek jedanaest mjeseci kasnije započelo se konkretnije sa studijama vezano uz izgradnju dviju spomenutih linija.[585] Još je 1908., u dosta suzdržanom tonu, osvrćući se na napise *Il Giornaletta*, *Naša sloga* napisala: „Govori se o skorom produljenju tramvajske pruge od kazališta do glavnog trga, a zatim po Medulinskoj cesti do ženske škole te okolo do bolnice. Ćuti se potreba da se produlji i po Šijanskoj cesti i još gdjegod drugdje.“[586] *Il Giornaletto*, videći prednost dulje opcije ove pruge koja bi spajala kazalište, gradsku tržnicu, Ženski licej i bolnicu, usredotočio se na zahtjev pokrajinske bolnice upućen Tramvajskom društvu za izgradnju linije. Argument je bio „okvirno tisuću dvjesto ljudi koji dnevno posjete grad što radi potreba bolnice, a što radi tržnice. Posebice one s područja Galižane i Vodnjana u svrhu prodaje, a što bi ujedno bio i veliki interes Tramvajskog društva“. [587] Ne stajući na planiranoj liniji, *Il Giornaletto* se osvrnuo na potencijalno širenje, što doduše nije bilo ni u kakvim planovima, već isključivo „želji javnosti. Nova linija ne bi trebala završiti kod bolnice jer ni grad tu ne završava“, oslanjajući se na teritorijalno i populacijsko širenje četvrti Kaštanjer, Monvidal, Sveti Martin i Šijana, koja je tada već bila u pripremnoj fazi povezivanja tramvajskom linijom. Već spomenuta linija od bolnice, preko četvrti Kaštanjer, Monvidal i Sveti Martin povezala bi se kružno s postojećim linijama prema centru grada, odnosno željezničkom kolodvoru. Prednost te linije osim

[580] „Von der Elektrischen“, *Polaer Tagblatt*, br. 1954, 3. 9. 1911.
[581] „Die Bautätigkeit in Pola“, *Polaer Tagblatt*, br. 1981, 5. 10. 1911.
[582] „Cose tramviarie“, *La Fiamma,* br. 60, 17. 2. 1912.
[583] „Questioni tramviarie“, *La Fiamma,* br. 39, 4. 11. 1911.
[584] „Nuove linee tramviarie“, *Il Giornaletto di Pola*, br. 3701, 28. 8. 1910.
[585] „Le nuove linee tramviarie“, *Il Giornaletto di Pola*, br. 4035, 28. 7. 1911.
[586] „Puljsko-rovinjski Kotar“, *Naša sloga*, br, 17., 23, 4, 1908.
[587] „Il tram al mercato al Liceo ed all apsotrof ospedale“, *Il Giornaletto di Pola* br. 2838, 17. 4. 1908.

povezivanja spomenutog kazališta, tržnice i bolnice bilo bi i povezivanje sa školama u četvrtima Svetog Martina te Šijani od kojih je svaka imala između tisuću i tisuću i pol djece.[588]

*La Fiamma* zbog tehničkih manjkavosti novu kraću opciju Šišanske linije ocijenila je lošijom, zbog samog skretanja na današnjim Giardinima kao čvorištu postojeće i buduće linije te zbog skučenosti. To je ujedno bilo potencijalno vrlo opasno za pješake. Prednost druge linije vidjeli su u njezinom prolasku pored tržnice i Ženskog liceja**,** postavljajući pitanje zašto „uprava Tramvajskog društva nije s gradskim vijećem prethodno obavila konzultacije budući da će ova rasprava biti beskorisna te dovesti pred gotov čin prihvaćanja projekta".[589] U prilog još aktualnoj ideji o duljoj dionici koja je samo prema željama javnosti trebala uključivati spominjana područja, glasilo liberala se početkom lipnja 1910. osvrnulo i na neuvjetnost društvenog života, svakodnevnog pješačenja stanovnika tih predgrađa do glavne gradske tržnice, ljekarni i gradskih institucija. Naglašena je ponovno neophodnost uvođenja tramvajskog prometa „radi lakše i brže komunikacije s centrom što bi samom gradu donosilo ekonomsku dobit".[590] S obzirom na ove dvije opcije novinar *Polaer Tagblatta* postavlja pitanje je li cilj ove dvije linije povezivanje strogog centra s bolničkom četvrti ili pak Ženskim licejem. O tomu je upravno vijeće Tramvajskog društva raspravljalo 8. studenog „vrlo burno tako da ništa konstruktivno nije bilo odlučeno. Nakon svega trebao bi pobijediti zdrav razum i dionica od tristo metara, a ne ona s puno prepreka od čitavih osamsto pedeset metara". [591] Stav *Polaer Tagblatta* i pravdanja ekonomičnosti linije najkraćim putem, izazvao je reakciju *La Fiamme* i tendenciju *Il Giornaletta.* Oni su ekonomičnost duže linije pravdali mogućnošću povezivanja većeg dijela grada u tramvajsku mrežu, obuhvaćanjem ključnih spomenutih točaka. Svoju tezu pravdali su analogijom već postojećih linija koje su se na kraju Arsenalske ulice dijelile u dva kraka da bi se na početku Kolodvorske ponovno spajali u jedan.[592]

Prema riječima zapisnika izvanredne sjednice Tramvajskog društva održane, 7. studenog u Puli gdje se raspravljalo o izgradnji nove kraće linije, predstavnici dioničara Securitasa, Gartner i Pokorny odbili su prijedlog. Pozivajući se na članak Statuta o tri četvrtine potrebnih glasova za donošenje odluke, unatoč riječima predsjednika Wilhelmija o postojanju potrebe i dokazane koristi, glasovali su protiv te odluke. [593] Ipak, iz redaka *Il Giornaletta* može se zaključiti kako je na izvanrednoj skupštini uprave i dioničara (uglavnom) Securitasa, nositelja oko 500.000 kruna

[588] „Per lo sviluppo della rete tramviaria", *Il Giornaletto di Pola*, br. 2846, 25. 4. 1908.
[589] „Questioni tramviarie", *La Fiamma,* br. 39, 4. 11. 1911.
[590] „La domanda di un nuovo mercato per la vendita di vettovaglio e la necessita della costruzione di un nuovo tronco della tramvia", *Il Giornaletto di Pola*, br. 3621, 9. 6. 1910.
[591] „Tramwayangelegenheiten", *Polaer Tagblatt*, br. 2011, 9. 11. 1911.
[592] „Ancora della questione della tramvia", *La Fiamma*, br. 4. 11. 11. 1911.
[593] AT-OeStA/AVA Verkehr Geschäftsberichte A, Faszikulatur 162, Protocollo, br. 20533.

dionica, zbog žestokog protivljenja dioničara zapravo zamrla nada o izgradnji pruge. Prema navodu novinara o povezanosti gradskih četvrti s centrom, realizirat će se „ad calendas graecas“.[594] Druga točka zapisnika izvanredne sjednice od 14. veljače 1912. (br. 20650) o neodobrenom projektu linije definitivno je potvrdila kraj pokušaja njezine realizacije. Kao ključan problem navedena je nepouzdanost električne centrale i nemogućnost isporuke tolike količine električne energije. [595] Kako navodi *Polaer Tagblatt* polovicom prosinca 1911., s obzirom na kritično ekonomsko stanje u gradu, za izgradnju linije prema bolnici bilo je nužno, „nesretne ugovore s Tramvajskim društvom podvrgnuti reviziji. Oni su nastali u vremenu ili mentalno ograničenih ili beskrupuloznih političara“. Ovdje se konkretno misli na ključne ugovore koje su za izgradnju prvih linija potpisali Jacob Ludwig Münz i Lodovico Rizzi. Pri tomu je jedna od neophodnih stvari bila prebacivanje vođenja brige o električnoj centrali na Tramvajsko društvo. S obzirom na ranija iskustva, potencijalno proširenje tramvajske mreže moglo je samo dovesti do novih gubitaka.[596]

Spomenutu situaciju može se bolje shvatiti usporedbom statističkih podataka između 1909. i 1911. godine. Unatoč vidljivo većoj zaradi u odnosu na 1909. od 221.382,65 kruna, neto dobit u 1910. iznosila je nezadovoljavajućih 76.571,15 kruna. Naime, trošak zbog širenja mreže, a time i amortizacije kako voznog parka tako i amortizacije kamata novih dionica bio jeveći. Bezobzira na broj od 1.618.354 prevezenih putnika, prijeđenih 309.865 km, povećanje cijena karata bilo je jedino rješenje za sanaciju deficita.[597] Uzmemo li u obzir negativna društveno-politička i ekonomska zbivanja u gradu, statistika je, s obzirom na dotada pozitivan rastući trend, objektivan pokazatelj ranije problematiziranog činjeničnog stanja. U 1911. prihod od 224.685,10 kruna bio je „samo 3302 kruna viši nego 1910.“, no bolji u odnosu na 1912. kada je po prvi put zabilježen pad od 25.562,45 kruna. Za razliku od 42.597,63 kruna 1911., u 1912. godini neto dobit iznosila je tek 13.563,60 kruna zbog čega Tramvajsko društvo nije bilo u mogućnosti ispuniti obvezu potpune godišnje isplate dioničarima.[598]

Južni dijelovi grada, odnosno Nova Pula, postupno su zadobivali karakter rezidencijalnih četvrti kao što je bila i Veruda. Krajem 19. stoljeća izgrađeno je dvadesetak vila da bi 1912. broj porastao već na pedesetak. S obzirom da se i taj broj vrlo brzo udvostručio, došlo je 1914. do izrade novog Regulacijskog plana Verude Guida Brasse koji je predviđao južno širenje prema uvali

[594] „Congresso della Societa della tramvia: la nuova linea sfumata“ , *Il Giornaletto di Pola*, br. 4138, 8. 11. 1911.
[595] AT-OeStA/AVA Verkehr Geschäftsberichte A, Faszikulatur 162, Protocollo, br. 20650.
[596] „Gemeindeangelegenheiten“, *Polaer Tagblatt*, br. 2041, 14. 12. 1911.
[597] AT-OeStA/AVA Verkehr Geschäftsberichte A, Faszikulatur 162, Jahres-Bericht, 1910.
[598] AT-OeStA/AVA Verkehr Geschäftsberichte A, Faszikulatur 162, Jahres-Bericht, 1911., 1912.

Valsaline.[599] Krajem 1910. „počelo se pričati u javnosti o širenju tramvajske mreže prema četvrti Veruda u dijelu Nove Pule koja je tada već imala četrdesetak vila te veći broj stambenih zgrada". Bio je planiran prolazak trase istočnom stranom podno brda Zaro kako bi stanovnici toga dijela imali što lakši kontakt s centrom.[600] Unatoč zaustavljenom projektu za liniju prema gradskoj bolnici, linija prema Verudi ostala je i dalje aktualna u javnosti nakon odobrenja Ministarstva željeznica. „Linija bi u ljetnoj sezoni profitirala velikim brojem kupača, posebice uređenjem nekih plaža i dodatnim proširenjem pruge".[601] Bezobzira na nedostatak poduzetničkog duha želja javnosti bila je velika pogotovo što se godinama unazad razvijala građevinska aktivnost na Verudi i njezinoj okolici. Zbog slabe prometne povezanosti u kupališnoj sezoni prema uvali Saccorgiana „koja svojim bogatim mogućnostima mami kupače svakodnevno u ljetnim mjesecima, jasna je profitabilnost tramvajske linije i prema njoj".[602] Unatoč postojanju različitih opcija, apela građanstva i ekonomski neopravdanih razloga, osim jedne napomene novinara *Polaer Tagblatta* s kraja lipnja 1913., o liniji prema Verudi više se nije raspravljalo. Tu se u kontekstu rasprave o izgradnji međugradske linije Pula – Vodnjan navodi: „Za nas je važnije sačuvati urbane potrebe – širenje linije prema Verudi, no prije toga ima i hitnijih potreba."[603] Zanimljivo je, ali i samo po sebi jasno kako talijanski tisak nije posvećivao pozornosti novoj liniji koja se odnosila na Novu Pulu. Kao što smo pojasnili ranije, bila je zaseban dio grada u kome su živjeli uglavnom pripadnici mornarice, u kojem je prevladavao njemački jezik i mentalitet.

U kontekstu već ranije planiranog projekta izgradnje linije prema Fažani, korporacija koja je preuzela izgradnju ljetovališta u mjestu Valbandonu zalagala se, uz sudjelovanje Tramvajskog društva, za provedbu plana povezivanja Valbandona tramvajskom linijom Pula – Fažana. Naime, „time bi Pula imala priliku proširiti svoju ponudu ugodnih ljetnih izleta". [604] S obostranim ciljevima napretka Valbandona kao „najmlađeg kupališta na našoj obali", odmah nakon otvaranja plaže početkom lipnja 1911. počelo se s konkretnim planovima po pitanju uvođenja tramvaja.[605] Pitanje linije do Valbandona i Fažane postalo je ponovno popularno u ožujku 1913. kada je u nazočnosti kotarskog kapetana baruna Gorizuttija kao predsjednika savjetodavnog odbora održana rasprava.[606] Oslanjajući se na stari projekt Jacoba Ludwiga Münza, uz zainteresiranost mjesta Fažana, mornarice, Općine Pula kao i Valbandonskog društva za razvoj turizma, jedini

[599] A. Krizmanić, n. dj., 183.
[600] „Straßenbahnprojekte", *Polaer Tagblatt*, br. 1719, 3. 12. 1910.
[601] „Ausbau der Elektrischen", *Polaer Tagblatt*, br. 2044, 17. 12. 1911.
[602] „Von der elektrischen Straßen", *Polaer Tagblatt*, br. 2149, 18. 4. 1912.
[603] „Nationalliberale Unverschämthelt", *Polaer Tagblatt*, br. 2520, 28. 6. 1913,
[604] „Zum Baue der Elektrischen nach Valbandon", *Polaer Tagblatt*, br. 1789, 24. 2. 1911.
[605] „Valbandon", *Polaer Tagblatt*, br. 1855, 13. 5. 1911.
[606] „Aus dem Beirate", *Polaer Tagblatt*, br. 2433, 19. 3. 1913.

problem bila je nedostatna količina isporuke električne energije.[607] U cilju izgradnje pruge prema Valbandonu društvo je 7. ožujka 1913. iz Graza poslalo dva gotovo identična dopisa s ciljem potpore u ishodovanju koncesije, participiranju u troškovima te preporuku tvrtke izvođača za izgradnju pruge za Fažanu s odvojkom prema Valbandonu. Time je istaknuta korist potencijalne linije kako za Pulu[608] tako i za Fažanu.[609]

Neovisno o namjeri upravitelja Društva u Valbandonu za poboljšanje električnog napajanja za potrebe tramvaja, uz suradnju mornarice, Općina Pula zaključila je kako „trenutna financijska situacija u Općini nije dobra za upuštanje u to“.[610] Politička podijeljenost ponovno se probudila pri čemu su liberali poticali izgradnju, propagirajući dobro raspoloženje i volju javnosti. Oporba je naglašavala loše postojeće uvjete električne centrale te nedovoljna sredstva za izgradnju, ističući kako je u postojećoj situaciji najbolje bilo eventualno dati izgradnju pruge u koncesiju.[611] Zbog toga se oporba obrušila na ideju realizacije linije „sada kada nemamo ni novčića“, smatrajući cijeli projekt iluzijom.[612]*Il Giornaletto* je početkom 1912., u vrijeme velikog štrajka, najavio davanje koncesije uz odobrenje Ministarstva željeznica za izradu preliminarnih radova za izgradnju tramvajske pruge prema Fažani. Razlog je najvjerojatnije bila velika fluktuacija putnika sa željezničkog kolodvora.[613] I ovoga puta obrušio se na *Polaer Tagblatt,* odnosno „hrvatske novine na njemačkom jeziku, kao zastupnika c. k. mornarice“, negirajući njihova obrazloženja protivljenja gradnje te gledanja isključivo kroz ekonomsku, a ne nacionalnu politiku. Pri tomu *Il Giornaletto* je neizravno napomenuo kako je Fažana kao mjesto autohtonog talijanskog stanovništva nepodobna u recima *Polaer Tagblatta*.[614] Za razliku od talijaniziranih Slavena u većini mjesta u Istri, Fažana i Vodnjan su jedna od nekoliko mjesta s doseljenim stanovništvom iz područja tadašnje Mletačke Republike koja i danas njeguju svoju tradiciju. Unatoč tome što je Općina 19. ožujka 1913. odbila zahtjev Društva u Valbandonu „zbog nedostatka posebnog interesa i uvjeta gradskih financija“, *Il Giornaletto* je osim turističkog potencijala Valbandona vidio i povoljan položaj Fažane kao potencijalnog proširenja ratne luke.[615] Time su predviđanja *Polaer Tagblatta* o iluziji izgradnje linije bila točna. Uz zatraženu financijsku pomoć Općine Valbandonsko društvo realiziralo je brodsku liniju Pula – Valbandon – Fažana.[616] Na sjednici Općinskog vijeća Pule 19. ožujka 1913.

[607] „Straßenbahn Pola - Fasana“, *Polaer Tagblatt*, br. 2433, 19. 3. 1913.
[608] HR-DAPA-40, OPĆINA PULA (1845.- 1918), Tramvaj, V/, 7. 3. 1913./a, kutija 43.
[609] HR-DAPA-40, OPĆINA PULA (1845.- 1918), Tramvaj, V/, 7. 3. 1913./b, kutija 43.
[610] „Aus dem Beirate“, *Polaer Tagblatt*, br. 2434, 20. 3. 1913
[611] „Aus der elektrischen Zentrale“, *Polaer Tagblatt*, br. 2518, 26. 6. 1913.
[612] „Nationalliberale Unverschämthelt“, *Polaer Tagblatt*, br. 2520, 28. 6. 1913.
[613] „Una elettrovia da Pola a Fasana“, *Il Giornaletto di Pola*, br. 4319, 7. 5. 1912.
[614] „La tramvia per Fasana ed il P.T“, *Il Giornaletto di Pola*, br. 4735, 27. 6. 1913.
[615] „Per la tramvia Pola – Fasana“, *Il Giornaletto di Pola*, br. 4733, 25. 6. 1913.
[616] „La linea Pola – Valbandon – Fasana“, *Il Giornaletto di Pola*, br. 4630, 14. 3. 1913.

pod drugom točkom dnevnog reda o troškovima za izgradnju pruge konstatirano je da sama Općina nema niti poseban interes niti potrebne financije za sudjelovanje u izgradnji planirane trase.[617]

Međugradska pruga između Pule i Vodnjana nije bila u osobitom interesu države zbog stvaranja konkurencije željezničkoj liniji, no najveću šansu za njezinu realizaciju bila je posjeta gradonačelnika Varetona Beču 1911. s kojim je bio i gradonačelnik Vodnjana Cleva.[618] Tijekom razgovora s ministrom financija, predstavivši financijsko stanje Pule u posljednje tri godine, istaknuta je važnost međugradske linije uz opciju izdavanja dionica za njezinu realizaciju. [619] *Il Giornaletto* je na prvi dan jeseni već 1905. ponovno potaknuo to pitanje, temeljeći svoju tendenciju na vrlo velikoj frekvenciji ljudi koji svakodnevno putuju između ta dva mjesta.[620] Krajem veljače 1910. *Sudosterreichische Nachrichten* obavijestio je o projektu koji bi trebala graditi Münzova tvrtka, „novom cestom pogodnom i za automobilski promet, a linija koja bi spajala dva grada, bila bi vrlo isplativa za putnike i prometovala bi svakih četvrt sata".[621] Sličnu vijest prenio je 22. travnja *Il Giornaletto,* navodeći potraživanja koncesije od Ministarstva željeznica s obzirom na modificirani postojeći plan radi račvanja pruge prema Fažani.[622] Uz namjeru gradnje odvojka prema Fažani na križanju s cestom Galižana – Fažana, odnosno prema „kupalištu i lječilištu Valbandon, najavljeno je za početak ožujka dostavljanje podneska za odobrenje Ministarstvu željeznica".[623] No, u isto vrijeme Vareton je s naglašavanjem o prednostima tramvajskog prijevoza u vlasništvu Općine apelirao za dobivanje što većeg broja dionica. Svjestan male vjerojatnosti municipalizacije tramvaja, zalagao se da buduće linije prema Fažani i Vodnjanu budu realizirane u općinskoj režiji.[624]

Aktualizirajući pitanje pruge krajem travnja 1910., glasilo liberala se osvrnulo na dvije godine ranije propali pokušaj dogovora s Ministarstvom željeznica. U projektu je sudjelovala tvrtka Münz, kako bi naglasio treći neuspjeli pokušaj dogovora te prednost tramvajskog povezivanja s Vodnjanom unatoč željezničkoj pruzi.[625] Uzevši tek nekoliko kilometara između Pule i Vodnjana u kojima bi željeznice gubile dvadesetak tisuća kruna godišnje, argument u korist tramvajskog prometa bila bi frekventnija povezanost dva grada. Uz to spomenut je udobniji prijevoz te bolja (kružna) povezanost sela i kontrada Puljštine i Vodnjanštine nakon gradnje odvojka prema

[617] „Giunta comunale consultiva", *Il Giornaletto di Pola*, br. 4636, 20. 3. 1913.
[618] „Der Bürgermeister in Wien", *Polaer Tagblatt*, br. 1992, 18. 10. 1911.
[619] „Der Bürgermeister in Wien", *Polaer Tagblatt*, br. 2000, 27. 10. 1911.
[620] „La nuova strada Dignano – Pola", *Il Giornaletto di Pola*, br. 1901, 23. 9. 1905.
[621] „Elektrische Straßenbahn Pola – Dignano", *Südösterreichische Nachrichten*, br. 2, 28. 2. 1910.
[622] „La tramvia Pola – Dignano – Fasana", *Il Giornaletto di Pola*, br. 81, 22. 3. 1910.
[623] „Električni tramvaj Pula -Vodnjan", *Naša sloga*, br. 13, 31. 10. 1909; „Elektrische Straßenbahn Pola – Dignano", *Südösterreichische Nachrichten*, br. 4, 21. 3. 1910.
[624] „Pola und das Küstenland; Das kommunale Arbeitsprogramm", *Südösterreichische Nachrichten,* br. 5, 28. 3. 1910.
[625] „La tramvia Pola – Dignano", *Il Giornaletto di Pola* , br. 3577, 26. 4. 1910.

Fažani. [626] Posljednji spomen potencijalne gradnje linije Pula – Fažana, odnosno bilo kakva inicijativa širenja tramvajske mreže, polovicom 1919. godine bio je rezultat poslijeratnih ekonomskih teškoća. One su pak uzrokovale poskupljenja željezničkih karata, kao novi udar na sve radnike koji su iz Vodnjana, Galižane te njima gravitirajućih zaselaka dolazili na posao. Veća cijena navela je radnike da u prvim danima lipnja bojkotiraju odlazak na posao čemu su se priključili i seljaci koji su svoje namirnice prodavali na gradskoj tržnici. Dvostruku težinu problemu činila su i školska djeca koja su dodatno opterećivala budžet svojih obitelji. U tadašnjim poslijeratnim društvenim i ekonomskim prilikama ideja o revitalizaciji projekta izgradnje pruge bila je utopija, neovisno o zagovaranju o njezinoj budućoj potencijalnoj rentabilnosti i težnji otkupa svih preostalih dionica u vlasništvo Općine.[627]

Može se zaključiti kako su planirane i nikad izgrađene željezničke pruge bile realne zamisli i potreba s obzirom na postojeće tri linije u svrhu širenja javnog prijevoza. No, društveno-političke okolnosti, različiti interesi kako lokalnih vlasti, tako i mornarice, ali i sama ekonomska situacija, bili su kočnice realizaciji. Prvi svjetski rat i poraće iz kojeg je slijedila era automobilske industrije, nikad realizirane projekte tramvajskih linija prepustili su prošlosti.

### 4.2. Postupno širenje autobusnih linija

Iako je u dosadašnjim pregledima i člancima ponavljana činjenica kako su nestankom tramvaja s pulskih ulica njegovu ulogu preuzeli autobusi tvrtke Grattoni, autobusne su linije doduše vrlo skromno započele prometovati skoro desetljeće i pol prije ukidanja tramvajskog prometa. Osim razvoja automobilske industrije i sve većeg broja autobusa po ulicama gradova, razlog zamjene tramvaja autobusima bilo je višegodišnje neulaganje u tramvajsku infrastrukturu te ekonomska kriza u gradu. Nepostojanje uvjeta za obnovu, niti proširenje tramvajskih linija, primoralo je Općinu da koncesiju za javni prijevoz dodijeli privatnoj autobusnoj tvrtki. Te linije povezivale su središte grada uglavnom s gradskim četvrtima kojima nije išao tramvaj, te u ljetnoj sezoni s kupalištima i plažama. Konstatiranjem učinkovitosti autobusnog prijevoza, došlo je između 1932. i 1934. do nadopunjavanja tramvajskih linija autobusnim. Svrha toga bilo je širenje mreže javnog gradskog prijevoza. U dnevnom tisku 13. kolovoza 1920. tiskan je red vožnje autobusne linije prema

[626] „Sulla tramvia Pola – Dignano“, *Il Giornaletto di Pola* , br. 3581, 30. 4. 1910.

[627] „Impellenti motivi per l‘attuazione del progetto della linea tramviaria Pola – Fasana – Dignano”, *L' Azione*, br. 154, 4. 6. 1919.

kupalištu u Valbandonu, usklađen s dolascima vlakova iz Trsta, premda se radilo tek o dva polaska iz Pule. Tijekom blagdana, više kao kuriozitet, linija je od 9 sati prometovala svakih sat vremena prolazeći ispred pulskog kina *Ideal* dok je za izvanredne grupe od najmanje deset putnika bila potrebna telefonska najava.[628]

Predratno dokoličarenje u Carskoj šumi sve više zamjenjivala tendencija stanovništva za odlazak prema kupalištu i plažama Pule i okolice. Gledajući iz te perspektive, tada nedostatnoj tramvajskoj mreži konkurirale su autobusne linije, no isključivo u ljetnoj sezoni. Tako je nakon otvaranja linije prema Valbandonu 1920., otvorena godinu dana kasnije i linija do medulinskih plaža.[629] Premda nove linije ne možemo nazvati pravim počecima autobusnog prijevoza, svakako su bile uvod nadolazećoj konkurenciji tramvajima. Međugradske tramvajske linije koje su ostale samo u planovima, nadomjestile su već tridesetih godina autobusne linije u koncesiji tvrtke E. Vio, kružnim linijama Pula – Valbandon – Fažana – Vodnjan s dva dnevna polaska.[630] Na istim linijama autoprijevoznik je organizirao i izvanredne linije za grupe,[631] a kao konkurencija željeznici tvrtka je balansirala između ekonomske krize i konkurentnosti na tržištu. Tako je 7. srpnja 1925. tvrtka najavila „blagi porast cijena“ od 3,5 lire za dionicu Pula – Vodnjan, 2,8 lira Pula – Valbandon – Fažana, odnosno 2,20 lira od Fažane do Vodnjana.[632] No, već je 2. lipnja dvije godine kasnije tvrtka najavila, „unatoč nižim cijenama od propisanih od strane Ministarstva javnih radova“ snižavanje cijene karata za 10 centesima.[633]

Polovicom dvadesetih pojedini su prijevoznici postajali već opasnija konkurencija tramvajskim linijama. Tako je 22. kolovoza 1926. otvorena autobusna linija iz centra Pule do kupališta na Stoji, odnosno uvali Valovine s pet dnevnih polazaka. Tu se radilo isključivo o profitabilnim sezonskim linijama.[634] Početkom lipnja 1928. „s velikim zadovoljstvom“ najavljeno je otvaranje autobusne linije iz centra grada do kupališta na Valkanama i Stoji „čime će nova autobusna linija u koncesiji tvrtke Guarnieri i Vegortini nadomjestiti prometnu povezanost prašnjavim cestama s našim previše udaljenim prekrasnim plažama“. [635] Za opstojnost i funkcionalnost javnog prijevoza dolazilo je i do djelomičnog korištenja autobusnog prijevoza u vrijeme blagdana ili špici sezone kupanja. Općina je nabavila autobuse koji su nadopunjavali

[628] „Valbandon – orario dell'autocorriera”, *L'Azione*, br. 183, 13. 8. 1920.
[629] „Medolino – bagni”, *L'Azione*, br. 188, 6. 8. 1921.
[630] „Autocorriera“, *L'Azione*, br. 134, 9. 6. 1926; „Autocorriera Pola – Dignano“, *L'Azione*, br. 103, 3. 5. 1927.
[631] „Servizio straordinario di corriera per Fasana“, *L'Azione*, br. 37, 13. 2. 1927.
[632] „Autocorriera Pola – Dignano“, *L'Azione*, br. 160, 7. 7. 1925.
[633] „Autocorriera Pola – Dignano“, *L'Azione*, br. 129, 2. 6. 1927.
[634] „Un servizio di autocorriera“, *L'Azione*, br. 198, 22. 8. 1926.
[635] „Nuovo servizio d' apostrof autocorriera“ *L'Azione*, br. 184, 3. 8. 1928.

postojeće tramvajske linije. Tako je primjerice u povodu dvije godine svoga postojanja fašistička organizacija koja se bavila ustrojem slobodnog vremena (*Dopolavoro*), najavila 27. travnja 1930. reaktiviranje tramvajske linije do Šijane, a zatim nastavak javnim autobusom od Šijane do Valturskih polja. [636] Početkom tridesetih godina poznata prijevoznička tvrtka Cesare Torta uz međugradske, pokrivala je i prigradsko područje Pule. Tako su kružne linije Pula – Fažana – Vodnjan prometovale šest puta, a Pula – Valtura – Šišan – Medulin dva puta dnevno. Tim dvjema linijama započeo je kontinuirani prigradski prijevoz.[637]

S obzirom da se radi tek o jednom zasad poznatom sačuvanom arhivskom podatku o međuratnom gradskom i prigradskom prijevozu, kurioziteta radi spomenut ćemo sadržaj dokumenta vezan uz prigradsku liniju prema Vodnjanu. Gradonačelnik Vodnjana uputio je u veljači 1937. zamolbu gradonačelniku Pule za promjenu reda vožnje i rute koja bi s današnjeg Danteovog trga prolazila današnjim Giardinima, odnosno samim centrom. Tim bi se promjenama uskladio raspored vožnji s rasporedom nastave učenika Učiteljske te ostalih škola koji obitavaju u Vodnjanu.[638] Sličan apel gradonačelniku Pule uputio je 23. ožujka 1937. godine Nacionalni institut za promet za autobusne linije zapadne Istre (*Istituto nazionale trasporto, autolinee dell Istria occidentale*) s istim zahtjevom te mogućem uspostavljanju stajališta na Giardinima, najbližeg svim gravitirajućim školama.[639] Polovicom šestog mjeseca 1931., odnosno početkom kupališne sezone u općinskoj je režiji, s četiri vozila, centar grada bio povezan svakodnevno s kupalištem na Saccorgiani. Bilo je to vrlo popularno, no relativno udaljeno i neodržavanim cestama mnogima slabo dostupno mjesto za kupanje.[640]

Zbog sve učestalijih rasprava *pro et contra* tramvajskog prijevoza, a uz nadolazeću autobusnu konkurenciju, prvog dana ljeta iste godine na inicijativu Općinskog vijeća uspostavljena je nova linija s većom frekvencijom polazaka. Prvotno na eksperimentalnoj osnovi kombinacijom tramvaja i autobusa, s jedinstvenom kartom od jedne lire. Time je centar grada tijekom sezone kupanja brzim i „ekonomičnim prijevozom“, bio povezan s dva glavna kupališta, Valkanama i Stojom“.[641] „Stotine i stotine ljudi pod udarom tropske vrućine pokušale su u jutarnjim satima pronaći na plaži osvježenje i olakšanje, koristeći dva komforna autobusa.“ To se nastavilo ne samo nedjeljom, nego i radnim danima.[642] S obzirom na praktičnost, ekonomičnost i trošak „prihvatljiv za

[636] „La festa del Dopolavoro e il tram“, *Corriere Istriano*, br. 100, 27. 4. 1930.
[637] „Autocomunicazioni“, *Corriere Istriano*, br. 105, 3. 5. 1931.
[638] HR-DAPA-67, OPĆINA PULA (1919-1947), dok 5203/46, 1. 4. 1937., kutija 130.
[639] HR-DAPA-67, OPĆINA PULA (1919-1947), dok 298/22, 23. 2. 1937., kutija 130.
[640] „Autoservizio per Saccorgiana“, *Corriere Istriano*, br. 145, 19. 6. 1931.
[641] „Servizio tram-corriera per Valcane e Stoia“, *Corriere Istriano*, br. 147, 21. 6. 1931.
[642] „Il servizio auto-tramviario per Valcane e Stoia“, *Corriere Istriano*, br. 148, 23. 6. 1931.

svaki džep, zbog želje mnogih građana“ kombinirana sezonska linija izgledala je kao optimistično rješenje posrnulog tramvajskog prijevoza. [643] Od 1. listopada 1931., također u općinskoj režiji, započela je s prometovanjem autobusna linija koja je kružno u suprotnim smjerovima povezivala centar grada s Verudom. [644] Općina je pokušala produžiti prekratke tramvajske linije koje ni kombiniranom tramvajsko-autobusnom linijom nisu mogle zadovoljiti potrebe stanovništva. No, poveznica centra grada s Verudom i posredno Vidikovcem zbog financijskih gubitaka nije bila dugog vijeka. Unatoč peticijama građana s krajem rujna 1932. uz nemogućnost kupovine trećeg gradskog autobusa za kombiniranu tramvajsku-autobusnu liniju u ljetnoj sezoni, primorala je Općinu da prekine eksperiment.[645]

Bez obzira na objavu Prefekture 19. svibnja 1932. kojom Ministarstvo prometa nije dozvolilo kupovinu trećeg autobusa u vlasništvu Općine, ona je 25. svibnja optimistično podnijela izvješće o iščekivanju dozvole za produženje koncesije za ljetnu liniju od 1. lipnja do 15. rujna za Verudu.[646] Po završetku sezone 30. rujna upućena je peticija Općini za uspostavu stalne linije od centra do Verude, odnosno morske obale. Pritom je trebalo uzeti u obzir „gustu naseljenost tog područja, a realizaciju tog opravdanog zahtjeva trebalo je riješiti što je prije moguće“.[647] Društvu municipaliziranog (tramvajskog) javnog prijevoza (*Azienda servizi publici municipali*) 1. srpnja 1932. Ministarstvo prometa – glavna inspekcija za željeznice, tramvaje i automobile dala je desetodnevnu privremenu dozvolu (odlukom br.7483/860) za uspostavu linije od centra do kupališta Stoja. Naime, gradonačelnik je 1. lipnja 1933. od Ministarstva prometa zatražio obnovu dozvole što je zapravo bila samo ustaljena forma s očekivanim pozitivnim ishodom s obzirom na isplativost samo ljetnih linija. [648] Ipak, brojne pritužbe zbog sve lošije usluge integriranog tramvajsko-autobusnog prijevoza javile su se krajem srpnja i početkom kolovoza 1933. godine. Mnoštvo građana zbog neučinkovitosti i malih kapaciteta, pješice su nastavili put prema plažama. Time su javnim negodovanjima stvarali sve veći pritisak Općini.[649]

[643] „Servizio tramviario“, *Corriere Istriano*, br. 159, 5. 7. 1931.
[644] „Oggi avra inizio il nuovo servizio d'autobus“, *Corriere Istriano*, br. 233, 1. 10. 1931.
[645] „Per il ripristino delle corriere tra il centro e Veruda“, *Corriere Istriano*, br. 232, 2. 10. 1932.
[646] HR-DAPA-67, OPĆINA PULA (1919-1947), Sistemazione sevizio tramviario,1/12, 23856/32, dok , 914, 25. 5. 1932., kutija 61.
[647] HR-DAPA-67, OPĆINA PULA (1919-1947), Sistemazione sevizio tramviario,1/12, 23856/32, dok 021802, 1 10. 1932., kutija 61.
[648] HR-DAPA-67, OPĆINA PULA (1919-1947), Tranvia Comunale, 1/12, 293-30096, dok 7483/860, 1. 6. 1933., kutija 62.
[649] „Un servizio che e un disservizio“, *Corriere Istriano*, br. 171, 28. 7. 1933; „Ancora sul tram“, *Corriere Istriano*, br. 173, 1. 8. 1933.

Nakon što je dobila koncesiju tvrtka Grattoni u prvo vrijeme ispunila je trima linijama sva očekivanja građana.[650] Prve linije uglavnom su pratile bivšu tramvajsku rutu pri čemu je prva od nekadašnje remize desnim krakom kroz grad išla do Šijane, a druga iz centra grada do željezničkog kolodvora. [651] Uz te manje izmjene koje su povezale napučenije dijelove centra, odnosno starogradske jezgre, ljetna linija Valkane – Stoja – Valovine polazila je iz Šijane. Time je pokrivala i gradska stajališta, omogućivši građanima izravan odlazak na more bez presjedanja i dodatnih troškova. [652] Već 15. srpnja 1934., povezujući centar, linija prema Verudi omogućila je „brzu poveznicu stanovnicima toga dijela s centrom i posebice gradskom tržnicom".[653] Samo dva dana nakon uvođenja autobusnog prijevoza na eksperimentalnoj je osnovi produžena linija i Ulicom Valsaline čime je tvrtka omogućila građanima poveznicu s istoimenim kupalištem.[654] U skladu s tramvajskom tradicijom uvedena je nedjeljna linija do nekadašnje posljednje tramvajske stanice u Šijani, a stalna poveznica sa željezničkim kolodvorom usklađena je s dolaskom vlakova. Početkom rujna četvrt Kaštanjer dobila je svoju liniju „zahvaljujući sve boljoj i efikasnijoj tvrtki uz sve veći broj novih autobusa, uz tri nova koja su jučer pristigla".[655] Ekspanzija mreže novih autobusnih linija prema novim četvrtima te plažama i kupalištima, pobudila je u javnosti početno zadovoljstvo. No, manje od pola godine nakon početka prometovanja autobusa tri uspostavljene linije pokazale su se neefikasnima. Zbog toga je predloženo spajanje prve linije prema kolodvoru s linijom prema Verudi što je s druge strane omogućavalo i kontinuiranu vezu te dvije krajnje točke grada.[656] Neprovođenje niti ovog prijedloga krajem veljače 1935. rezultiralo je apelom građana: „Nakon manje od jedne godine rada vjerujemo da bi bilo vrijeme da se jednom i za svagda definiraju linije i vozni red budući da kontinuirane promjene samo stvaraju zbunjenost među građanima i štete autobusnoj tvrtki." [657] Od polovice tridesetih godina pa do kraja odlaska angloameričke vojne uprave, ekonomske prilike, neodržavane ceste kao i ratna situacija bile su uzrok skraćivanja linija, nepredviđenih promjena voznog reda. Skraćivanje sezonske linije do kupališta Valkane, sa završetkom kod Mornaričkog groblja „vjerojatno zbog ekonomske računice tvrtke" bio je početak nezadovoljstva stanovništva nakon tek jednogodišnjeg rada tvrtke.[658]

[650] „Il servizio urbano d'autocorriere avra inizio il 16 corrente", *Corriere Istriano*, br. 136, 8. 6. 1934.
[651] „Istruzioni sul nuovo servizio", *Corriere Istriano*, br. 142, 15. 6. 1934.
[652] „I nuovi servizi delle autocorriere", *Corriere Istriano*, br. 145, 19. 6. 1934.
[653] „Stamane si iniziera il servizio della seconda linea urbana di autocorriere", *Corriere Istriano*, br. 168, 15. 7. 1934.
[654] „L'autocorriera Port'Aurea - A. Diaz fara il giro di Veruda", *Corriere Istriano*, br. 169, 17. 7. 1934.
[655] „Oggi si inizia il servizio d'autocorriere per Siana", *Corriere Istriano*, br. 203, 26. 8. 1934.
[656] „Proposta di modifiche nel servizio delle corriere – Due sole linee ma con maggior percorso", *Corriere Istriano*, br. 278, 22. 11. 1934.
[657] „Servizio di autocorriera Port'Aurea - Bosco Siana", *Corriere Istriano*, br. 29, 22. 2. 1935.
[658] „Il servizio s'autocorriere con Valcane", *Corriere Istriano*, br. 153, 28. 6. 1935.

U skladu s tadašnjom politikom propagiranja tehničkih inovacija bilo je i uvođenje autobusa s rasplinjačem, prezentiranih 1936. na salonu u Milanu. S ciljem smanjivanja uvoza goriva i davanja mogućnosti razvoju lokalnog i nacionalnog gospodarstva „zbog velikih želja tvrtke Grattoni“ već u listopadu 1936. u eksperimentalnoj fazi autobus je ušao u sustav gradskog prijevoza. Time je iskazano „veliko zadovoljstvo kako je Pula jedan od prvih talijanskih gradova koji uvodi novi sustav“.[659] Ushit oko inovacije pokazao je svoje nedostatke s redovitim kašnjenjima novog tipa autobusa što je posebice u kišnim danima rezultiralo preskakanjem linija, prepunim autobusima i prepuštanju građana pješačenju.[660] Pozitivan stav o uvođenju novog tipa autobusa bio je jedino njegov kapacitet. „S većim potencijalom od deset konja [...] koji se može suočiti s najvećim usponima u našem gradu [...] s pedeset mjesta, u vrijeme vršnih sati prevozi i do osamdeset ljudi“.[661] Početkom listopada 1939. postavilo se pitanje pada autobusne usluge zbog čega su „stanovnici četvrti Veruda i Vidikovac [...] potpuno paralizirani“. Pri tomu se kao usporedba nametala progresivna i poboljšana usluga u Gorici, Rijeci te drugim talijanskim gradovima – veći kapaciteti autobusa te frekventnije linije.[662]

Neizravan utjecaj rata sve je više remetio ustaljeni vozni red. Tako je linija prema željezničkom kolodvoru krajem 1940. i početkom 1941. smanjila broj večernjih vožnji [663] dok sezonska ljetna linija prema kupalištima na Valovinama i Stoji „uz veliko negodovanje javnosti nije bila aktivirana“.[664] Neizravna ratna opasnost te nedostatak goriva natjerali su tvrtku na manji broj stajališta, a nerijetko i na skraćivanje linija.[665] Radi omogućavanja nesmetanog prijevoza na relaciji Pula – Medulin, zbog različitih restrikcija i smanjenog broja vožnji, vlast ju je odlukom uvrstila u gradsku autobusnu mrežu.[666] U gradu je prije savezničkih bombardiranja tvrtka Grattoni jednim vozilom „koje nema očekivane karakteristike primjerene javnom gradskom prijevozu“ djelomično održavala linije. To se događalo uglavnom u vršnim satima za potrebe radnika te za putnike prema željezničkom kolodvoru.[667] O otežanom i neredovitom prometovanju dovoljno govori obavijest tvrtke posljednjeg dana lipnja 1944. u kojem je „na određeno vrijeme zbog oštećenja i kvara jedinog autobusa obustavljena autobusna usluga u gradu“.[668]

---

[659] „Servizio intensificato dell' autocorriera linea 3“, *Corriere Istriano*, br. 247, 15. 10. 1936.
[660] „Autocorriera e pubblico“, *Corriere Istriano*, br. 55, 5. 3. 1936.
[661] „Nuova vettura a gasogeno sulla linea N.3“, *Corriere Istriano*, br. 90, 14. 4. 1936.
[662] „Un ripiego che poco giova per la linea N.3“, *Corriere Istriano*, br. 264, 10. 11. 1939.
[663] „Sospensione del srvizio notturno sulla linea 1 dell' autocorriera urbana“, *Corriere Istriano*, br. 305, 24. 12. 1940; „Il servizio notturno ripristinato sulle linee urbane di autocorriera“, *Corriere Istriano*, br. 20, 23. 1. 1941.
[664] „Il bagno di Stoia e i servizi di trasporto“, *Corriere Istriano*, br. 136, 6. 6. 1941.
[665] „Miglioramenti sulle linee di autocorriera urbana“, *Corriere Istriano*, br. 5, 29. 1. 1943; „ Il capolinea dell'autocorriera centro - Veruda“, *Corriere Istriano*, br. 39, 14. 2. 1943.
[666] „L'autolinea Pola – Medolino esente dall' uso della tessera“, *Corriere Istriano*, br. 43, 19. 3. 1943.
[667] „Servizi di autocorriera urbani“, *Corriere Istriano*, br. 78, 1. 4. 1943.
[668] „Il servizio cittadino delle autocorriere temporaneamente sospeso“, *Corriere Istriano*, br. 150, 30. 6. 1944.

Izuzimajući spomenute autobusne linije za Medulin i Vodnjan u koncesiji autobusne tvrtke Autovie Istriane Cesare Torta, [669] gradski autobusni prijevoz prve godine nakon rata bio je obustavljen. Objavi tvrtke Grattoni za ponovnim otvaranjem gradskih linija i izgovorima o pravdanju tog čina zbog neprohodnih gradskih ulica kao posljedice bombardiranja grada, kao i zbog derutnog voznog parka, građani nisu vjerovali. Prema njihovim riječima „već više puta jedan gradski autobus viđen je u vožnji gradom“.[670] Može se pretpostaviti kako su preostala vozila u razdoblju savezničke vojne uprave, koja je bila u gradu od 16. lipnja 1945. do rujna 1947., stavljena na raspolaganje za prioritetnije potrebe. To se neizravno može zaključiti iz jednog primjera odobrenja savezničke vojne uprave za izvanrednu autobusnu liniju 26. svibnja 1946. do crkve u Šijani u povodu vjerskog blagdana. [671] Konsolidiranjem unutar tvrtke i u dogovoru s vlastima savezničke vojne uprave posljednjeg dana travnja najavljeno je ponovno uspostavljanje sezonskih linija na eksperimentalnoj osnovi. [672] To je i ostvareno 9. lipnja kružnim linijama od sedam kilometara s polascima svakih 15 minuta i stanicama na zahtjev. Time su obuhvaćale nekadašnje gradske linije te sve plaže i kupališta.[673] Kao ni planirano uvođenje radničkih linija tako ni ljetna eksperimentalna linija nije zaživjela. Ostala je tek pokušaj pred skori egzodus velikog dijela Puljana i prepuštanje grada jugoslavenskim vlastima.[674]

Supstitucija tramvajskog prijevoza autobusnim, uz brojna eksperimentiranja, uspone i padove te probleme Drugog svjetskog rata, omogućila je ekspanziju brojnih novih linija i prilagodbe potrebama građana. Odobravanjem koncesija različitim prijevoznim pod
uzećima omogućena je konkurentnost, veći broj vozila na cestama, a time i veći broj linija. Time je stvorena mreža linija javnog prijevoza ne samo grada, nego i okolice.

### 4.3. Sraz između profitabilnih i neprofitabilnih prigradskih linija

Dobivanjem prvog autobusa za gradski prijevoz 3. kolovoza 1952., koji je dnevno prevozio preko 1300 putnika, centar grada bio je primarno povezan s gradskim kupalištima na Stoji

[669] „Nuovo orario degli autoservizi“, *L' Arena di Pola*, br. 78, 1. 3. 1946.
[670] „Sul servizio autocorriere urbano“, *L' Arena di Pola*, br. 51, 28. 2. 1946.
[671] „Servizio speciale di autocorriera per il Santuario di Siana“, *L' Arena di Pola*, br. 120, 23. 5. 1946.
[672] „Sul ripristino delle autocorriere della citta“, *L' Arena di Pola*, br. 102, 30. 4. 1946.
[673] „Esperimento per una linea turistica per il servizio bagni“, *L' Arena di Pola*, br. 135, 9. 6. 1946.
[674] „Il servizio delle corriere“, *L'Arena di Pola*, br. 136, 11. 6. 1946; „E la corriera per i bagni?“, *L' Arena di Pola*, br. 153, 30. 6. 1946

i Valkanama kao i četvrti Veruda.[675] Time je zapravo nakon nešto malo manje od šest godina službeno nastavljen javni gradski prijevoz s primarnom namjenom prijevoza građana u sezoni kupanja do nekadašnjih destinacija pokrivenih autobusnim linijama. Već u veljači 1954. Narodni odbor kotara i grada Pule nabavkom novih autobusa, objavio je otvaranje novih prigradskih linija. Linije su trebale grad povezivati s okolnim mjestima: Fažanom, Vodnjanom, Vinkuranom, Vintijanom i Šikićima te s Medulinom. Time je postupno obnovljen i prigradski prijevoz. S obzirom na turistički potencijal mjesta, linija prema Medulinu „saobraćat će četiri puta dnevno, tako da će se njome moći koristiti kupači i drugi turisti koji budu htjeli da posjete ovaj lijepi dio naše južne obale".[676] Povećanjem voznog parka u srpnju iste godine uspostavljena je gradska linija prema Saccorgiani te Ribarskoj kolibi za kupače, odnosno prigradske linije prema selima Šikići i Vikuran. Uz linije koje su svaka za sebe zadovoljavale različite potrebe građanstva, najavljena je revitalizacija nekadašnje (tramvajsko-autobusne) linije od željezničkog kolodvora do Stoje u skladu s voznim redom vlakova.[677] Sve navedeno nastavak je tradicije prve polovice prošlog stoljeća s tendencijom širenja linija prema selima Puljštine iz kojih se do tada uglavnom zaprežnim kolima ili pješice dolazilo do grada.

Povećanje broja prigradskih linija Lokalnog saobraćaja u 1957. „s polascima najmanje sedam puta dnevno" pokazalo je da mjesta „Premantura, Marčana, Medulin, Ližnjan, Šišan, Banjole, Pomer, Vinkuran, Fažana, Peroj, Valtura, Jadreški i Muntić više nisu toliko udaljena od centra".[678] Frekventnije povezivanje okolice s centrom raslo je i s povećanjem frekventnosti na gradskim linijama, posebice za Stoju „svakih pola sata, a u punom jeku kupalište sezone - i češće" - posebice što je Stoja bila najveće i najuređenije gradsko kupalište još iz predratnog perioda.[679] Spomenuta frekvencija autobusa na gradskim linijama krajem pedesetih na svakih pola sata u ljetnoj sezoni, krajem šezdesetih povećana je na 15, odnosno 10 minuta u vršnim satima. Razlog tomu bila je sve veća potreba stanovnika i turista u ljetnim mjesecima što je dovelo i do većih godišnjih prihoda poduzeća[680] Tijekom 1959. nametnulo se rješavanje problema odvijanja javnog gradskog prijevoza s nekoliko različitih punktova u gradu što je utjecalo na njegovu brzinu i efikasnost. Na sjednici Savjeta za komunalne poslove Narodnog odbora Općine Pula odlučeno je da se premjesti jedinstvena polazna stanica na tada još neuređeni prostor podno Arene, Karolinu.[681]

[675] „Gradski putnički saobraćaj u Puli", *Glas Istre*, br. 6, 15. 8. 1952.
[676] „Grad i Kotar Pula dobit će deset novih autobusa", *Glas Istre*, br. 5, 5. 2. 1954.
[677] „Pula dobila nove autobuse", *Glas Istre*, br. 26, 9. 7. 1954.
[678] „Milijun i pol putnika prevezlo Poduzeće za lokalni saobraćaj", *Glas Istre,* br. 1.-2., 2. 1. 1958.
[679] „Stoja – najveće i najuređenije kupalište", G*las Istre*, br. 25, 20. 6. 1958.
[680] „Autobus i na Kaštanjeru", *Glas Istre,* br. 28, 5. 7. 1968.
[681] „Prostor ispod Arene – polazna stanica svih lokalnih autobusa u Puli", *Glas Istre*, br. 26, 26. 6. 1959.

Unatoč konsolidiranju i povećanju frekventnosti gradskih i prigradskih linija tijekom pedesetih i početkom šezdesetih godina, zbog malog broja autobusa, a sve većeg broja i potreba putnika, javio se problem prioriteta linija – za potrebe radnika pri odlasku i dolasku s posla, ili stanovništva ili turista za odlazak na more. Zbog svega 8 autobusa i 23 gradske i prigradske linije tijekom 1960., nerentabilne radničke i učeničke prigradske linije stvarale su probleme. Posebice možemo istaknuti linije za sela Krnicu ili Kavran koje su bile duže od 20 kilometara. Zbog toga je bila smanjena frekvencija gradskih linija radnim danima, kao i u dane vikenda koji su korišteni za popravke vozila.[682] Tako su primjerice od 1. listopada do 1. svibnja autobusi prestajali voziti na gradskoj liniji do Ribarske kolibe „tog omiljenog izletišta Puljana [...] koji u taj kraj odlaze na šetnju, naročito subotom i nedjeljom". [683] Gradski prijevoznik reagirao je na nerazumijevanje putnika, koji „ne poznaju i drugu okolicu Pule kuda također voze autobusi ovog poduzeća, i to ne građane na šetnju, nego radnike na posao i s posla". [684] To se može povezati s njihovom usmjerenošću na daljnje širenje novih prigradskih linija, u konkretnom slučaju s ciljem povezivanja zapadnog dijela Puljštine, mjesta Barbariga i Peroj s centrom.[685]

Prema izvještaju Radničkog savjeta o realizaciji plana u 1960., najveći profit bile su zarade ostvarene na gradskim linija prema Stoji i Verudi te prigradskim prema Medulinu i Fažani. Za razliku od spomenutih, ostale prigradske linije prema ostalim mjestima Puljštine bile su uglavnom ispod granice rentabilnosti.[686] Pokrivanju tih gubitaka uz spomenute rentabilne linije u ljetnoj sezoni pridonosile su izvanredne linije prema Medulinu za prijevoz sezonskih radnika te kupača, te ostale i linije u vrijeme odvijanja ljetnih kulturnih manifestacija u gradu.[687] Međutim, o problemu povećanja broja linija, a s druge strane stagnacije ili pada broja voznog parka te deficita zbog nepopunjenih kapaciteta najbolje svjedoči primjer iz prvog tromjesečja 1961. godine - s istim brojem od osam autobusa raspoređenih na 26 linija, te primjerom nerentabilne linije za selo Kavran s prosječno sedam uglavnom putnika pretplatnika.[688] Pripajanjem Općine Vodnjan Općini Pula iste godine otvorena je linija između ta dva mjesta. Istodobno je pojačana linija prema Fažani u ljetnim mjesecima što je vrlo pozitivno utjecalo na prihod poduzeća.[689]

Društveni plan za 1963. iznio je uz potrebe održavanja postojećih, otvaranje novih, u prvom planu sezonskih linija. Sve to uvjetovalo je brzi razvoj grada, frekventniji i veći broj

[682] „Teškoće Lokalnog saobraćaja", *Glas Istre*, br. 42, 14. 10. 1960.
[683] „Zašto ne vozi autobus za Ribarsku kolibu?", *Glas Istre*, br. 41, 7. 10. 1960.
[684] „Teškoće Lokalnog saobraćaja", *Glas Istre,* br. 42, 14. 10. 1960.
[685] „Autobus može u Barbarigu", *Glas Istre,* br. 37, 9. 9. 1960.
[686] HR-DAPA-104, NOO PULA (1955-1962), Bilanca 1960, kutija 950.
[687] Isto.
[688] „Zašto je došlo do povećanja cijena u lokalnom saobraćaju", *Glas Istre*, br. 11, 17. 3. 1961.
[689] HR-DAPA-104, NOO PULA (1955-1962), Bilanca 1960, kutija 950.

turističkih dolazaka, te jačanje industrije. U planu se također navode kružne gradske linije kroz grad, produžetak linije Veruda prema željezničkom kolodvora te linije Stoja do Šijane. Pritom je naglašena veća frekvencija postojećih linija prema mjestima Medulin, Banjole i Premantura.[690] Iako je tada još bilo neriješeno pitanje povezivanja naselja Šijana i Veli vrh s centrom, 1. srpnja 1968. svakih sat vremena gradsko je naselje Kaštanjer „u kojemu je posljednjih godina izgrađeno mnogo stambenih zgrada autobusnom linijom povezano s centrom i kupalištima". Ipak taj pokušaj uvođenja stalne linije nije dugo potrajao. [691] Uz spomenutu novu liniju bilo je i uspostavljanje pokusne nedjeljne prigradske linije Vodnjan – Fažana za potrebe kupača.[692] Analizom gradskog prometa u kontekstu Urbanističkog plana 1964. novi prometni plan predviđao je kružne linije radi bržeg i uspješnijeg savladavanja rastućeg broja putnika. „Organizacija prometa postavljena je tako da neposredno povezuje centre stambenih zajednica, rajonske i gradske centre zajedno, i sa svim sadržajima gradskog značenja". Zanimljivost u novom planu, uz prethodno prevladavanje autobusnog prometa, da „ne isključuje mogućnost i uvođenja trolejbusa". [693] Premda su gubici većine prigradskih linija bili nadomještani punim autobusima gradskih linija, uglavnom u kupališnoj sezoni, pokušaj otvaranja pokusnih gradskih linija najčešće su završavali neuspjehom. No, iz svega s može zaključiti kako je prvo poslijeratno desetljeće prometovanja autobusa na gradskim i prigradskim linijama bilo slično onom međuratnom. Balansirajući između ekonomske računice i potreba putnika, rentabilnih gradskih i sezonskih te nerentabilnih prigradskih linija, Lokalni saobraćaj eksperimentirao je s otvaranjem i ukidanjem linija. Pritom je pazio i na potrebe putnika i svoju održivost.

Konkretan pokušaj podređivanja javnog gradskog prijevoza turističkim potrebama grada bio je dogovor Lokalnog saobraćaja u veljači 1975. s turističkom Radnom organizacijom Arenaturist oko produženja linije do turističkog naselja Verudela za potrebe i radnika i turista.[694] Unatoč prijeporu oko postojećeg radničkog autobusa za RO Arenaturist te sufinanciranja linija, s početkom lipnja započelo je prometovanje. No, zbog neuređenih cesta zaustavljeno je nekoliko dana nakon početka prometovanja. Zahtjev OOUR-a Lokalni saobraćaj upućen RO Arenaturist bio je proslijeđen poduzeću za ceste Put kojem uređenje tog dijela nije bilo u planu. Ta situacija u javnosti je slikovito opisana: „Tri poduzeća dogovaraju se oko održavanja ničije ceste [...] autobusi ne voze svakih dvadeset minuta, nego svakog sata [...] pješaci i dalje uskaču u grmlje". Iako su djelatnici Lokalnog saobraćaja samoinicijativno pristupili raskrčivanju ceste, rješenje je bilo tek

[690] *Društveni plan Općine Pula za 1963. godinu; Narodni odbor Općine Pula*, ožujak 1963., 96.
[691] „Sedam putnika za Kaštanjer", *Glas Istre*, br. 165, 18. 7. 1973.
[692] „Autobus i na Kaštanjer", *Glas Istre*, br. 28, 5. 7. 1968.
[693] *Osnovni elementi urbanističkog plana Pule*, Općinska skupština Pula – Urbanistički institut SRH, Zagreb, 1964.
[694] „Autobus i do Briona", *Glas Istre*, br. 46, 26. 2. 1975.

privremeno, a pitanje nadležnosti ostalo je otvoreno. „Urbanisti nisu zaviještali cestu ni poduzeću Put ni Arenaturistu.“[695]

Najveći uspjeh pokusnih linija bilo je povezivanje gradskog naselja Vidikovac s centrom grada čime je grad, uz linije za Stoju i Verudu dobio i treću gradsku liniju. Otvaranje linije predviđeno za početak rujna 1977. bilo je prolongirano za sljedeću godinu zbog nedovršenih gradskih ulica.[696] Novom linijom javile su se i nove potrebe: povećanje njezine frekventnosti, broja vozila u voznom parku i vozača, njezino produljenje do turističkog naselja Verudela, ali i djelomično modificiranje trase za Verudu.[697] Zadovoljenje potreba trima gradskim linijama vidljivo je iz nepromijenjenog stanja polovicom veljače 1982. s kojim se uz uvođenje novih gradskih linija predviđalo, uz potencijalnu minimalnu izmjenu produljenja treće linije do turističkog naselja Zlatne stijene umjesto do Verudele.[698] Pitanje povezivanja željezničkog kolodvora koji je u prvoj polovici šezdesetih bio nepovezan s centrom ostalo je još uvijek aktualno. Polovicom kolovoza 1974. činjenice koje su išle u prilog bile su: devetnaest vlakova dnevno, visoke cijene i nedovoljan broj taksi vozila te okvirno tisuću građana, turista i radnika koji su cirkulirali svakodnevno između kolodvora i ostalih dijelova grada. [699] Na pitanje Vijeća udruženog rada općinske skupštine o nepovezanosti kolodvora s centrom polovicom ožujka 1977., Lokalni saobraćaj je argumente pronašao u nekoliko čimbenika – premještanju polazne stanice s prostora ispred Arene na područje udaljeno svega nekoliko stotina metara od željezničkog kolodvora te u velikom broju parkiranih automobila u vremenu dolaska vlakova. Problem je po njima bio mali broj putnika „usprkos tomu što je u dva navrata uvođena linija [...] pa je održavanje nerentabilno pa čak i suvišno“. Polazna stanica bila je premještena na mjesto ispred hotela Riviera koje se nalazilo na pola puta između željezničkog kolodvora i Arene.[700] Budući da autobusne linije nisu dovoljno ažurno i adekvatno slijedile širenje grada, ponovno se otvorilo pitanje povezivanja željezničkog kolodvora. „Pula je bila jedini grad u Jugoslaviji bez takve linije.” Iako je gradski promet spadao pod komunalne usluge, Vijeće grupacije saobraćaja, pomorstva, prometa i veza u programu za 1982. uvrstilo je spomenutu problematiku, a RO Brioni prihvatila analizu radi poboljšanja javnog gradskog prijevoza.[701]

Iako je to bilo razdoblje prije raskida postojeće integracije i jako nezavidne ekonomske situacije OOUR Lokalni saobraćaj investirao je u otvaranje novih te intenziviranje starih, ali

[695] „Grmlje zaustavlja autobuse“, *Glas Istre*, br. 129, 6. 6. 1975.
[696] „Odgođeno uvođenje novih linija“, *Glas Istre*, br. 204, 2. 9. 1977.
[697] „Od 27. ožujka autobusom i na Vidikovac“, *Glas Istre,* br. 68, 23. 3. 1978.
[698] „Uglavnom isti gradski promet“, *Glas Istre*, br. 37, 15. 2. 1982.
[699] „Putnici koji stižu vlakovima - bez gradskog prijevoza“, *Glas Istre*, br. 189, 15. 8. 1974.
[700] „Zašto nema autobusa na željezničkoj stanici?“, *Glas Istre,* br. 64, 18. 3. 1977.
[701] „Nelogične linije“, *Glas Istre*, br. 14, 19. 1. 1982.

uglavnom radničkih prigradskih linija. Njihov cilj bilo je preorijentiranje stanovnika za manjim korištenjem osobnog, a većim javnog prigradskog prijevoza. Zato su od rujna 1980. intenzivirane učeničke i radničke linije prema Medulinu, Marčani, Fažani i Vodnjanu te novootvorene prema Banjolama i Pješčanoj uvali.[702] Proces izdvajanja OOUR-a Lokalni saobraćaj u samostalnu RO s početkom osamdesetih godina, slijedio je prestanak benzinske krize. Rezultat toga, uz neodgovarajući vozni park, bilo je smanjenje broja putnika, a postupno i pad intenziteta većine te ukidanje nerentabilnih linija. Bio je to trend koji je ostao gotovo nepromijenjen do početka devedesetih godina. Razvojem industrije i turizma u drugoj polovici dvadesetog stoljeća pred javni gradski i prigradski prijevoz postavljene su nove zadaće. Gravitiranje radništva iz okolice uvjetovalo je pojačavanje starih i otvaranje novih prigradskih linija, neovisno radilo se o profitabilnim ili neprofitabilnim linijama. Sve većim brojem turista, ali i odlaskom Puljana na more u ljetnim mjesecima, javila se potreba intenziviranja uglavnom gradskih linija prema plažama i kupalištima. To je pak s druge strane velikim profitom pokrivalo deficit nerentabilnih linija. Sve većom osobnom motoriziranošću javni prijevoz kroz sedamdesete i osamdesete godine sve je više gubio na važnosti. Gubitke je pokrivao s tri gradske te prigradskim linijama prema Medulinu i Fažani, isključivo u turističkoj sezoni.

U 1960. u Općini Pula je bilo registrirano svega 275 osobnih automobila u privatnom vlasništvu u odnosu na 1970. godinu kada se ta brojka penje na 6.367. Deset godina kasnije ta je brojka gotovo utrostručena pa je na ulicama Pule u 1980. godini vozilo 18.745 registriranih privatnih automobila.[703] U odnosu na prethodna desetljeća broj registriranih osobnih automobila u privatnom vlasništvu povećan je okvirno za četvrtinu pri čemu su 1990. godine u Puli stanovnici posjedovali 24.152 automobila.[704]

[702] „Nove autobusne linije“, *Glas Istre*, br. 200, 28. 8. 1980.
[703] *Statistički godišnjak zajednica Općina Rijeka 1981,* Zavod za statistiku Zajednica Općina Rijeka, Rijeka, listopad 1978., 75, 77.
[704] *Statistički godišnjak Istre, Primorja i Gorskog Kotara 1991*, Republika Hrvatska, Međuopćinski Zavod za statistiku - Rijeka, Rijeka, 1991., 354.

# 5. SVAKODNEVICA JAVNOG PRIJEVOZA

## 5.1. Tramvajski radnici – svakodnevni život i organizirani štrajkovi

Uvođenjem tramvajskog prijevoza zbog konkurencije su se počeli javljati pojedinačni incidenti, javna negodovanja te na koncu štrajkovi kočijaša. Niža cijena vožnje tramvajem te izgradnja pruge na ključnim mjestima u gradu dotad rezerviranim za kočije bili su ekonomski udarac kočijašima. Prvi u nizu štrajkova kočijaša dogodio se 27. veljače 1904. zbog odredbe Općinske skupštine o promjeni dotadašnjih polaznih stanica na manje atraktivnije pozicije. To se pak protivilo odredbi Društva kočijaša donesenoj na skupštini 3. studenog 1903. godine. Iako je odluka bila poništena, razlog promjene trebao je privilegirati novouvedeni tramvajski prijevoz.[705] U svibnju 1906. zbio se drugi štrajk kočijaša koji je „bez galame, započeo i završio". Prema navodima *Omnibusa*, „Danas je ušao u modu štrajk, to su takvo nešto htjeli pokušati i vozari u Puli", a rezultat je bio djelomičan: povećanje osobnog dohotka te reduciranje radnog vremena.[706] Unatoč dva štrajka kojima je uzrok bila konkurencija, pojedinačni incidenti bili su brojni.

Kao jedan od primjera rivalstava jest i incident od 29. kolovoza 1904. u kojem je pet kočijaša na tramvajskoj stanici „prijetilo krvlju" tramvajskom vozaču Teodoru Fluchertu. Mjesto koje je prije toga bilo jedno od polaznih stajališta kočija, postalo je dio tramvajske linije što pojedini kočijaši nisu prihvaćali. [707] U mjesecima nakon inauguracije tramvaja žalbe, sukobi i rezignacija kočijaša protiv pogodnosti već uhodanog tramvajskog prijevoza postajale su sve češće. Primjeri nesnalaženja kočijaša u novonastaloj situaciji i nemirenja s tramvajskom konkurencijom, dva su povezana novinska članka koja prikazuju konkretan primjer rezigniranog stanja. „*Prijevoz za sve* koji je udahnuo život gradu, još uvijek ima svoje neprijatelje [...] Rocco Bobech, dvadeset šest godina star, jučer je u Ulici Circonvalazione sjedio mirno na pruzi. Tko zna zašto? Prijavljen je zbog toga", kratka je vijest od 15. travnja 1904. godine.[708] Osvrnemo li se na dva tjedna raniju vijest u kojoj se Bobech svojom kočijom sudario u Ulici Franje Josipa s tramvajem, njegova reakcija (kao krivca nesreće) očito je spoj rezignacije i nemirenja s novonastalom situacijom.[709] Pet dana prije pasivnog otpora kočijaša Bobecha vozač tramvaja prijavio je kočijaša Giovannija Rovisa „jer je iz dišpeta zaustavio svoju kočiju na pruzi kako bi spriječio prolaz tramvaja". Deset dana nakon njega

[705] „Štrajk kočijaša u Puli", *Naša sloga*, br. 9, 3. 3. 1904.
[706] „Pokusi štrajka", *Omnibus*, br. 472, 18. 5. 1906.
[707] „I cocchieri e frenatore", *Il Giornaletto di Pola*, br. 1512, 30. 8.1904.
[708] „Avviso", *Il Giornaletto di Pola*, br. 1375, 15. 4. 1904.
[709] „Incidenti della tramvia", *Il Giornaletto di Pola*, br. 1359, 30. 3. 1904.

kočijaš Antonio Iustincich u Ulici Franje Josipa „namjerno se nije htio pomaknuti s pruge unatoč zvonjavi tramvaja“. I taj incident završio je sudarom i privođenjem kočijaša.[710] Iz oba se primjera mogu sagledati različita ponašanja – od rezignacije, pasivnog otpora pa do verbalnih napada. Posljedice konkurencije osjećale su se ne samo prilikom dolaska vlakova, već i pristajanjem parobroda u trgovački dio luke. Pri tome su svojim nižim cijenama te samim kapacitetom tramvaji uglavnom privlačili putnike, a kočijaši bili na gubitku. Nerijetko su – očekujući izvanredne parobrodske linije – tramvaji mijenjali ustaljeni vozni red, podređujući ga izvanrednom dolasku velikog broja putnika u grad.[711]

Međutim, iako je Tramvajsko društvo profitiralo i bilo jedan od problema štrajkova kočijaša, sukobi nisu nikad izravno pogađali Tramvajsko društvo, već njihove zaposlenike. Status tramvajskih radnika bio je loš, rad u neprimjerenim uvjetima, niska primanja te nepoštivanje zdravstvenih i socijalnih prava. Sve je to kulminiralo brojnim negodovanjima i na koncu štrajkovima tramvajaca. Prvo zabilježeno javno negodovanje tramvajskih djelatnika zbilo se već u studenom 1904. kao posljedica većeg broja otkaza što je bilo rezultat „pretjeranog izrabljivanja tramvajaca“. Naime, brojni su nezaposleni stanovnici radi teških životnih uvjeta sklapali ugovore zbog kojih su, prema navodima lista *Il Proletario*, bez mogućnosti pozivanja na klauzule Pravilnika Tramvajskog društva, mogli dobivati otkaze. [712] Na dotad uručene otkaze te izrečene opomene radnicima, Tramvajsko društvo se pozivalo na kršenje Pravilnika, odnosno malverzacije konduktera s ulaznicama te „ugroze života prolaznika i putnika“.[713] Predstavnici tramvajskih radnika negirali su nelegalne radnje konduktera pozivajući se na Pravilnik te povredu dostojanstva samih radnika. Analizom zakonske ispravnosti petnaestosatnog radnog vremena kao razlozima otkaza ugovora o radu zbog „ugrožavanja života prolaznika i putnika”, ironično je zaključeno kako je dobro što se nezgode ne zbivaju svakodnevno. Novinar *Polaer Tagblatta* naveo je da je standardna obuka vozača od šest tjedana, zbog nerijetkih otkaza, novozaposlenim vozačima svedena na nekoliko dana. Približno pedesetak otkaza do kraja 1904. bilo je upozorenje na socijalnu nesigurnost, ali i nesigurnost i opasnost u svakodnevnom prometovanju tramvaja. [714] Na sjednici Tramvajskog društva u travnju 1905. njegovi članovi su raspravljali o socijalnim prilikama tramvajskih zaposlenika te o uspostavi mirovinskog fonda što je trebalo biti dogovoreno s Ministarstvom

[710] „Sul binario“, *Il Giornaletto di Pola*, br. 1374, 14. 4. 1904; „Un cochiere dispetoso“, *Il Giornaletto di Pola*, br. 1384, 24. 4. 1904.
[711] „Cose dell inesplorabile tram”, *Il Proletario*, br. 577, 30. 7. 1904.
[712] „I tramvieri polesi”, *Il Proletario*, br. 603, 16. 11. 1904.
[713] AT-OeStA/AVA Justiz JM Allgemein Sig. 2A 2334.15, Statuten, 1904; „La direzione della Tramvia”, *Il Proletario*, br. 612, 30. 11. 1904.
[714] „Le condizioni dei tramvieri”, *Il Proletario*, br. 613, 3. 12. 1904.

željeznica.[715] Na redovnoj skupštini Tramvajskog društva održanoj istog dana donesena je odluka o izdvajanju 10 % od ukupnog neto prihoda za potrebe mirovinskog fonda za što je suglasnost dao i Upravni odbor.[716]

Početkom 1907. zbog porasta životnih troškova uzrokovanih inflacijom „osoblje tramvaja vodilo je borbu za životnu egzistenciju". Tramvajski radnici, prema navodima *Polaer Tagblatta*, „gotovo su svi u braku, imaju puno djece i ne posjeduju imovinu". Iako je u gradu uslijedilo povećanje osobnih dohodaka gotovo svim radnicima u javnom sektoru, izražena je nada o „povećanju prihoda i radnicima električnog tramvaja koji se također bore s nepodnošljivom inflacijom". [717] Na godišnjoj skupštini Tramvajskog društva 1909. konstatirano je kako je „tramvajska mreža s 4.828 km povećana na 7.265 km". Time je udvostručenim brojem voznog parka „samo po sebi bilo razumljivo povećanje brojčanog stanja osoblja u razmjeri s novim potrebama".[718] Loš status tramvajskih radnika rezultirao je zahtjevom upućenom u svibnju 1910. tramvajskoj upravi koja se na to osvrnula tek u listopadu na što ju je dodatno potaknuo netom prije održani štrajk. Iako su gotovo potpuno bili odobreni zahtjevi tramvajskih radnika: porast osobnih dohodaka, dodatka naknade za prekovremene sate te izdvajanja za mirovinsko osiguranje, javio se novi problem. O tome je *Polaer Tagblatt* napisao: „Je li tvrtka koja ima sjajan godišnji neto prihod primorana da, povećavajući plaće i naknade svojem osoblju, mora zbog toga povećati cijene voznih karata?"[719] Međutim, u Izvještaju za 1910. uzroke deficita, unatoč većem bruto prihodu, Upravno vijeće Tramvajskog društva opravdavalo je izgradnjom tramvajske linije prema Šijani što je pozitivno utjecalo i na osobne dohotke radnika.[720]

Između 1910. i 1912. štrajkovi tramvajaca zbivali su se u Puli tijekom ekonomske i političke krize lokalnih vlasti. Štrajkovi su bili posljedica triju nepovezanih uzroka, ali su svojom pojavom djelomično imali utjecaja na lokalnu političku situaciju. Vrhunac nezadovoljstva tramvajskih radnika rezultirao je novim potraživanjima, što je objavljeno u lokalnim novinama 12. kolovoza 1910. „Jer dobro je poznato da je život u Puli i skuplji nego u nekim većim gradovima", pa je usklađivanje osobnih dohodaka bilo povezano s minimalnim, osnovnim životnim potrebama.[721] Kako bi djelomično riješilo situaciju, Tramvajsko društvo se po ranijem ugovoru s Općinom odlučilo na poskupljenje cijene voznih karata za 3 helera. Za utvrđeno povećanje cijene

[715] AT-OeStA/AVA Verkehr Geschäftsberichte A, Faszikulatur 162, Protokoll der Silzung, 6. 4. 1905.
[716] AT-OeStA/AVA Verkehr Geschäftsberichte A, Faszikulatur 162, Protocollo, br. 17735.
[717] „Zur Gehaltsregulierung des Personals der elektrischen Straßenbahn" , *Polaer Tagblatt,* 465, 31. 1. 1907.
[718] AT-OeStA/AVA Verkehr Geschäftsberichte A, Faszikulatur 162, Jahres-Bericht, 1909.
[719] „Erhöhnug der Tramwaytarife", *Polaer Tagblatt*, br. 1690, 30. 10. 1910.
[720] AT-OeStA/AVA Verkehr Geschäftsberichte A, Faszikulatur 162, Jahres-Bericht, 1910.
[721] „L' aumento della tariffa tramviaria", *Il Giornaletto di Pola*, br. 3765, 31. 10. 1910.

voznih karata za 2 helera od 1. studenog 1910. *Il Giornaletto* je pokrivanje godišnjeg rashoda smatrao iluzornim, spomenuvši iskorištavanje tramvajskih radnika za zakulisne igre s ciljem veće dobiti tvrtke. Povećanjem godišnjih izdataka za tramvajske radnike u remizi za 900 kruna, troškova mirovinskog osiguranja za 1.500 kruna, ukupni iznos prema pisanju *Il Giornaletta* iznosio je oko 9.000 kruna. Taj iznos bio je dva i pol puta manji od godišnjih troškova od 24.000 kruna koje je izračunalo Tramvajsko društvo. Uz najavljeni rast cijena voznih karata, potencijalni bruto prihod iznosio bi još četiri tisuće kruna više..[722]

Na godišnjicu prvog službenog početka redovnog prometovanja tramvaja glavna vijest bila je pritužba zbog „prežestokih otpuštanja koja nisu uvijek u potpunosti bila opravdana". Izražavana je nada u valjanost odluka Tramvajskog društva.[723] Uzevši to u obzir, u travnju je uz posredništvo Ministarstva željeznica postignut dogovor između zaposlenika i poslodavca, temeljem Statuta i Pravilnika o tramvajskim zaposlenicima. Kronično nezadovoljstvo bilo je uzrokom i međusobnih sukoba tramvajskih radnika. [724] Tako je primjerice zabilježen sukob konduktera Teodora Fluchera i Giorgija Zormanna što je rezultiralo sudskim procesom te osude Fluchera novčanom kaznom od osam kruna, odnosno jednim danom zatvora.[725] Sličan eksces zbio se 6. kolovoza iste godine, a sudionici su bili radnici Antonio Lokot i Domenico Leonardelli pri čemu je Lokot radi više različitih prekršaja osuđen na tjedan dana zatvora.[726] Primjer pak fizičkog obračuna konduktera Giorgija Zormanna i Antonija Wolmutha rezultat je premorenih radnika nakon višesatnih smjena. Ekscesi su izbijali iz banalnih razloga koji su bili samo povod dok su uzroci bili spomenuta premorenost i preopterećenost poslom.[727] Dva fizička obračuna u veljači 1911. u kojima su sudjelovali tramvajski radnici Antonio Wolmuth te Giuseppe Tomsich, koji su rezultirali s tjelesnim ozljedama, kao i radnika Giovannija Paladina i Giussepea Zormana, mogu se pak povezati s napetom situacijom pred nadolazeći štrajk. Sukobi su najčešće započinjali verbalno u tramvajskoj gostionici nakon višesatnih smjena kroz teme vezane uz probleme na poslu.[728]

Neposredna posljedica štrajka u studenom 1912. bio je pokušaj samoubojstva bivšeg tramvajskog radnika Giuseppea Coslijana. Nakon posjeta tramvajskoj gostionici Calcidi, u blizini tramvajske remize, neuspješno je pokušao izvršiti samoubojstvo i završio u bolnici. Njegov neuspješni pokušaj bio je rezultat prethodno dobivenog otkaza, što je u međuvremenu rezultiralo

[722] „L' aumento della tariffa tramviaria", *Il Giornaletto di Pola*, br. 3765, 31. 10. 1910.
[723] „Il personale addetto alla tramvia elettrica", *Il Giornaletto di Pola*, br. 1718, 24. 3. 1905.
[724] „La denuncia di un conduttore tramviario" , *Il Giornaletto di Pola*, br. 1940, 1. 11. 1905.
[725] „Fra conduttori della tramvia", *Il Giornaletto di Pola*, br. 2181, 30. 6. 1906.
[726] „Contro un conduttore della tramvia", *Il Giornaletto di Pola*, br. 2249, 6. 9. 1906.
[727] „Fra tramvieri", *Il Giornaletto di Pola*, br. 3362, 23. 9. 1909.
[728] „Zuffa di tramvieri", *Il Giornaletto di Pola*, br. 3864, 7. 2. 1911; „ Zuffa di tramvieri", br. 3893, 8. 3. 1911.

raspadom njegove obitelji.[729] Naime, prije dobivenog otkaza i spomenutog štrajka Coslijan je nakon dvije godine rada kao vozač, završio na bolničkom liječenju. Povratkom na posao nakon pet dana bez pravog i pravnog objašnjenja dobio je otkaz. Taj događaj list *Il Giornaletto* je iskoristio za podizanje nacionalnih tenzija, pronašavši krivca u upravitelju Tramvajskog društva Lachnichtu i njegovoj mržnji prema Talijanima u Puli. Česti otkazi i promjene rezultirali su novozaposlenim radnicima koji su također zbog čestih pogrešaka bili sankcionirani ili dobivali otkaze. Neobnavljan vozni park, neusustavljen vozni red, bili su „višemjesečna sumorna slika tramvaja u kojoj su osim građanstva nerijetko ispaštali radnici poput vozača, Colijana, oca četvero djece".[730]

Početkom 1911. samo je nedostajao povod koji bi pokrenuo štrajk. Nakon što je kondukter pulskog tramvaja Pilat odbio nalog poslodavaca da u isto vrijeme obavlja posao u tramvaju i tramvajskoj prikolici, 18. ožujka 1911., došlo je štrajka solidarnosti u trajanju od šest dana. Nakon neuspjelog štrajka i neispunjavanja niti jednog zahtjeva svi tramvajski radnici bili su otpušteni. Ipak, posredovanjem pulskog gradonačelnika u pregovorima između Tramvajskog društva i predstavnika radnika, svi radnici nastavili su sa svojim poslom, izuzev konduktera koji je dobio jednomjesečnu suspenziju. Kako navodi *Naša sloga*: „Stupiše u štrajk svi službenici tramvaja u Puli s razloga, što je ravnatelj otpustio konduktera Pilata [...] pošto je otpušteni – po propisu – odbio zahtjev ravnatelja – da sa dva voza vrši službu."[731] S obzirom da *Naša sloga* nije previše pridavala prostora pulskom tramvaju, uslijed ovog „napetog konflikta" u ovom je slučaju detaljno obrazložila cijelu situaciju. Stala je u korist štrajkaša, a nasuprot, kako je navela, nekorektnog stanovišta uprave te netaktičnosti ili nesposobnosti „ravnatelja inžinira". [732] Za razliku od neutralnog stava *Naše sloge*,[733] list *La Fiamma* je, s jednakim simpatijama prema tramvajskim radnicima, nastupio u nacionalističkom duhu. Pisali su protiv uprave koju „može voditi samo inženjer koji zna talijanski jezik, što inženjer Lachnicht ne zna", kao i općinskih vlasti koje nisu pravovremeno kao posrednik intervenirale te spriječile neželjenu situaciju. Obrušili su se na niske osobne dohotke tramvajskih radnika te ljutnju zbog omalovažavanja njihovih zahtjeva. *La Fiamma* je tim potezom posredno uputila kritiku Austrijancima u Tramvajskom društvu.[734] Na identičan način *Il Giornaletto* je 19. ožujka, prenoseći izjave tramvajskih štrajkaša ukratko iznio već spominjane činjenice. Prateći cijeli tijek događaja kroz nacionalnu dimenziju inženjera Lachnichta kao „promicatelja germanizacije" nad talijanskim stanovništvom, okarakterizirali su nesposobnim i štetnim za cijeli tramvajski sustav.

[729] „Un ex tramviere che si spara tra revolverate", *Il Giornaletto di Pola*, br. 4527, 1. 12. 1912.
[730] „La baraonda tramviaria", *Il Giornaletto di Pola*, br. 4467, 2. 10. 1912.
[731] „Štrajk tramvajskih službenika", *Naša sloga*, br. 12, 23. 3. 1911.
[732] Isto.
[733] „Štrajk tramvijera prestao", *Naša sloga*, br. 13, 30. 3. 1911.
[734] „Lo sciopero dei tramvieri", *La Fiamma*, br. 1. 25. 3. 1911.

Sam kraj netom prekinutog štrajka dobio je tipičan politički karakter pri čemu je *Polaer Tagblatt* optuživao općinske vlasti za financijske probleme te krivio vladajuće liberale. „U borbi protiv poslodavaca, despotizma i terorizma“ *Il Giornaletto* je bit problema sveo na nacionalnu razinu i germanizaciju unutar Tramvajskog društva. [735] *Il Giornaletto* je pak *Polaer Tagblatt* prozivao kao pobornika Tramvajskog društva te zaštitnika inženjera koji je „svojim ponašanjem izazvao štrajk“. Pritom je naglasio veliku ulogu gradonačelnika u rješavanju problema s obzirom na veliki ekonomski interes grada kao jednog od najvećih dioničara.[736] Period između 1911. i 1912. obilježili su problemi vezani uz općinski proračun uz kontinuirano povećanje poreza. Općinske službe koje su godišnje dobivale ogromne količine financijskih sredstava, nisu izvršavale svoje obveze. To je rezultiralo brojnim problemima koji su utjecali na život cijelog pulskog stanovništva. U proračun za 1912. zabilježen je bio manjak od 176.000 kruna što je trebalo biti sanirano povećanjem novih poreza sa 65 na 75%.[737] Ekonomska kriza na kraju je dovela i do političke. Prema pisanju *Polaer Tagblatta* krajem ožujka 1911., „politika i gospodarska kriza osjećale su se posvuda, čak i ovdje u Puli“, spominjući ponovno kompromitiranu poslovnu suradnju „zloglasnog“ Münza i Rizzija uz već potvrđene štete u financijama Općine. Loše sklopljen ugovor o uvođenju električnog tramvaja te izgradnja električne centrale pod sumnjivim okolnostima, na kraju su teretile općinski proračun i podijelile stanovništvo na one koji su isključivo krivili ili jednog ili drugog. [738] Neovisno o ekonomskoj krizi nacionalna podijeljenost stanovništva nadvladala je sagledavanje zajedničkih problema u gradu te uočavanje njihovih privatnih interesa.

Ipak, zbog neudovoljenih zahtjeva kulminacija nezadovoljstva dovela je do novog štrajka tramvajskih radnika u svibnju 1912. godine. Uzrok je bila proslava Praznika rada kao neradnog dana. Uprava Tramvajskog društva naložila je da javni prijevoz mora funkcionirati tijekom cijelog dana. Uprava je prvo upozorila, a nakon nepoštivanja upozorenja i otpustila sve radnike i otvorila novi natječaj za radna mjesta.[739] Već 28. travnja Udruga tramvajaca najavila je 1. svibnja kao neradni dan po čemu se nije trebao odvijati rad tramvaja. [740] Različite novinske vijesti koje je objavio *Polaer Tagblatt* potvrđuju da su odluke obiju strana donesene samostalno, bez pokušaja prethodnih dogovora. Drugog svibnja prijevoz električnim tramvajem u potpunosti je bio obustavljen dok je uprava već bila raspisala natječaj za zapošljavanje sedamnaest konduktera i isto toliko vozača „koji svoje rukom pisane zahtjeve trebaju poslati u upravu“.[741] U ovu „nemilosrdnu

[735] „Epilog“, *Polaer Tagblatt,* br. 1815, 26. 3. 1911.
[736] „Lo sciopero dei tramvieri e l'intervento del Comune“, *Il Giornaletto di Pola* , br. 3909, 24. 3. 1911.
[737] B. Benussi, n. dj., 636.
[738] „Die Auflösung des Abgeordnetenhauses“, *Polaer Tagblatt*, br. 1819, 31. 3. 1911.
[739] „Štrajk tramvajskih službenika“, *Naša sloga*, br. 19, 11. 5. 1912.
[740] „Vom 1. Mai“, *Polaer Tagblatt,* br. 2158, 28. 4. 1912.
[741] „Tramwayangelegenheiten“, *Polaer Tagblatt,* br. 2160, 1. 5. 1912.

provedbu uprave“ uključili su se općinski upravitelj barun Rodolfo Gorizutti te lokalni socijalisti. Pritom je uprava Tramvajskog društva priznala slavljenje Praznika rada kao neradnog dana. Međutim, u interesu normalnog funkcioniranja svakodnevnog života, redovito funkcioniranje javnog prijevoza shvatila je kao primarnu stvar. [742]

*Naša sloga* za ovaj je događaj okrivila vođe socijalista „kako se ne smije na lahku ruku igrati štrajka [...] sav ovaj neznatni spor znali su vođe socijalista zaplesti i zaoštriti, da je sukob bio neizbježan, a rasplet nemoguć“. U tom sukobu ishitrene odluke donijele obje strane, a kao žrtva izvan tog sukoba bilo je stanovništvo koje je radi nesuglasica najviše ispaštalo.[743] Tramvajski su radnici poslije održanog sastanka 2. svibnja, nakon dobivenih otkaza, upravi Tramvajskog društva i općinskim vlastima uputili žalbu. U njoj se osvrću na iskorištavanje ugovora koji je Tramvajsko društvo sklopilo s Općinom koji nisu išli u prilog radnicima. Rezultat svega bila su pedeset četiri otpuštena radnika bez ikakvih prava.[744] Iz novinskih članaka *Polaer Tagblatta* vidljivo je da je situacija bila ozbiljna kad su 2. svibnja dolaskom na radno mjesto tramvajski radnici saznali za dobivene otkaze. Postupak od ideje uprave o novčanom kažnjavanju pa do ishitreno brzo podijeljenih otkaza, pitanje primitka osobnih dohodaka za travanj, nepopustljivosti predstavnika radnika i uprave oko neradnog dana bio je nejasan. Radnici su se „raspitivali, premda im je sve u vezi toga bilo nejasno“, što je na koncu dovelo do opće konfuzije.[745] Okrivivši podjednako obje strane, *Naša sloga* iznijela je stav o žestokoj i ishitrenoj odluci uprave, u pogledu humanosti, u „kojem su pedeset četiri osobe sa ženama i djecom na ulici bez kruha“.[746] Iako je uprava nastojala kratkom obukom osposobiti nove vozače i konduktere za nastavak rada javnog prijevoza, socijalisti su taj potez komentirali negativno, te spominjali mogućnost općeg štrajka.[747]*Il Giornaletto* je iz svog kuta pokušao slikovito prikazati stanje u gradu uzrokovano posljedicama tek održanog štrajka – minimaliziran tramvajski prijevoz s osam od standardnih jedanaest tramvajskih kola, uz posljedicu malog broja putnika, s neiskusnim novozaposlenim osobljem.[748]

Pregovori, čak i pod posredništvom općinskog upravitelja baruna Gorizzutija, nisu uspjeli, kao i neodobreni zahtjev za povratkom svih otpuštenih tramvajskih radnika. Zato je na sastanku predstavnika tramvajskih radnika 6. svibnja odlučeno o pozivanju cjelokupnog radništva Pule na

[742] „Tramwayangelegenheiten“, *Polaer Tagblatt,* br. 2162, 3. 5. 1912.
[743] „Štrajk tramvajskih službenika“, *Naša sloga*, br. 19, 11. 5. 1912.
[744] „La serrata alla tramvia elettrica“, *Il Giornaletto di Pola*, br. 4315, 3. 5. 1912.
[745] „Vom Tramwaystreike“, *Polaer Tagblatt,* br. 2163, 4. 5. 1912.
[746] „Štrajk tramvajskih službenika“, *Naša sloga*, br. 19, 11. 5. 1912.
[747] „Tramwayangelegenheiten“, *Polaer Tagblatt,* br. 2164, 5. 5. 1912.
[748] „Cose della tramvia. Il comizio di questa sera“, *Il Giornaletto di Pola*, br. 4318, 6. 5. 1912.

opći štrajk kroz sljedeća dva dana.[749] Tijekom 7. svibnja grof Schoenfeld i barun Gorizzuti, kao posrednici u sukobu između predstavnika tramvajskih radnika i njihove uprave, nisu postigli nikakav dogovor. To je bilo isključivo zbog zahtjeva povratka svih radnika na svoja radna mjesta.[750] Iako se od 1. svibnja situacija samo pogoršavala, opći štrajk bio je vrlo izgledna opcija „od koje nije bio izuzet dakako ni električni tramvaj".[751] Već 9. svibnja radnici Pule odlučili su na večernjoj skupštini u znak solidarnosti s otpuštenim tramvajskim radnicima proglasiti opći štrajk. Zbog nesigurnosti o održavanju skupa na otvorenom, radnici su se povukli u prethodno planiranu dvoranu koja je bila prva opcija u kojoj se trebala donijeti spomenuta odluka. Policija je ušla u dvoranu te na povike i napade reagirala oružjem. Rezultat sukoba s radnicima bio je dvadeset dvoje uhićenih. Policijske ophodnje te su noći patrolirale ulicama čime je „za četvrtak odredjen sveopći štrajk završio podpunim neuspjehom".[752]

Dogovori koji su prekinuti pa nastavljeni 10. svibnja, završili su nakon dva dana potpunim porazom radnika. Na to je utjecao i poziv socijalista koji su na štrajk potaknuli osamsto radnika što je na koncu rezultiralo s trideset sedam otkaza.[753] Broj radnika vraćenih na posao nije poznat budući je u *Našoj slogi* objavljeno kako je „uprava tramvaja spremna uzeti trideset pet njih od pedeset četiri natrag na posao, a dakako samo one koje ona izabere".[754] Ipak, ponovno primljeni dio bivših radnika, kako piše *Il Giornaletto*, zaposlen je pod istim uvjetima kao i novi radnici, uz smanjena primanja.[755] Glasilo liberala i u ovom je cijelom sukobu stalo na stranu tramvajskih radnika iz poznatih razloga, kroničnih nacionalnih antagonizama kao i uvijek aktualnog pitanja vezanog uz političke promjene te dolazak Gorizzutija na vlast. Na kraju štrajka *Il Giornaletto* se osvrnuo na „gospodina Hrvata (Slavena), predstavnika češke tvrtke Securitas" kao jednog od najvećih dioničara pulskog tramvaja, nehumanost i izvlačenje profita na štetu grada. Rezimirao je zaključkom kako „nedavna proslava 1. svibnja nije bila razlog otkaza tramvajskom osoblju, već uklanjanja talijanskog osoblja te njegovo zamjenjivanje Slavenima".[756]

U tekstu Godišnjeg izvještaja za 1912. najveći utjecaj na nepovoljan bruto prihod imao je svibanjski četverodnevni štrajk. Kao dodatni čimbenici koji su utjecali na prihod bili su: štrajk općinskih ustanova u siječnju, neredovitost električne energije isporučivane u jesenskim mjesecima,

[749] „Gegen den Generalstreik?", *Polaer Tagblatt,* br. 2165, 7. 5. 1912.
[750] „La questione del tram. Il comizio di iersera", *Il Giornaletto di Pola*, br. 4319, 7. 5. 1912.
[751] „Vor dem Generalstreike", *Polaer Tagblatt,* br. 2166, 8. 5. 1912.
[752] „Štrajk tramvajskih službenika", *Naša sloga*, br. 19, 11. 5. 1912.
[753] „Nach dem Streike", *Polaer Tagblatt,* br. 2168, 12. 5. 1912; „La fine dello scipero. Il comizio di iersera", *Il Giornaletto di Pola*, br. 4323, 11. 5. 1912.
[754] „Nestalo štrajka u Puli", *Naša sloga*, br. 20, 15. 5. 1912.
[755] „Echi della questione tramviaria", *Il Giornaletto di Pola*, br. 4325, 13. 5. 1912.
[756] „Cose della tramvia", *Il Giornaletto di Pola*, br. 4329, 17. 5. 1912.

vremenske neprilike u kojima su poplave oštetile tramvajski vozni park kao i kišovito ljeto koje je rezultiralo manjim brojem prevezenih putnika. Uz postojeće nedaće Glavna inspekcija austrijskih željeznica zabranila je prometovanje prikolica zbog učestalih nesreća uzrokovanih novim neiskusnim radnicima. [757] Posljedice lošeg poslovanja osjećalo je poslije štrajkova i samo stanovništvo čije su se realne pritužbe osim na „prljava vozila u jadnom stanju“ odnosile i na brojna zastajkivanja i kašnjenja. Tu su bila spomenuta i česta nepotrebna zaustavljanja tijekom vožnji, „sve samo ne bezazlene nesreće tijekom vožnje" kao i „neprofesionalno te samovoljno ponašanje vozača i konduktera prema putnicima". Sve navedeno bilo je zapravo rezultat i nadalje slabo plaćenih tramvajaca s radnim stažem i iskustvom, ali uglavnom i neiskustvo tek zaposlenih radnika.[758]

Posljedice štrajka, ali i vremenskih nepogoda vjerno dočarava i statistika. Tako je za razliku od 472.953,9 prijeđenih kilometara 1911., godinu dana kasnije tramvaj prešao približno 20.000 manje, odnosno točnije 452.950 kilometara. Pri tome je i brojka od 1.462.553 prevezenih putnika 1911. pala 1912. na 1.298.280.[759]. Uglavnom zbog naloga glavne inspekcije Ministarstva austrijskih željeznica Tramvajsko društvo 1912. godine imalo je i dodatne troškove obnove voznog parka u iznosu od 14.442,10 kruna te kolosijeka i cesta za što je izdvojilo 18.218,34 kruna. Osim obnove gornjeg voda za provođenje električne energije, pojačan je bio i vozni park za što je dodatno bilo izdvojeno 32.000 kruna.[760]

Početak Prvog svjetskog rata bio je novi egzistencijalni udarac, no ovog puta ne samo tramvajskim radnicima, već i Tramvajskom društvu. „Na temelju otpisa ci kr ratnog ministarstva od 30 julija 1915 ustanovljuje se ovim da je Istarsko društvo za električne napone i malene željeznice u Puli dužno da svoju radnju i dalje vodi u ratne svrhe [...] Činovnici i radnici imaju se bezuvjetno pokoravati zapovjedima vojnog upravitelja, te su podredjeni u tom smislu vojnoj kaznenoj sudbenosti i vojnoj kaznenoj vlasti.“[761] Uz obveze tramvajaca i ostalih radnika koje im je nametala vojna uprava, postojala su i prava na naknadu, odštetu, liječenje u vojničkom sanitetu, opskrbu i potporu.[762] Radnici tramvaja nisu bili u skupini koja je bila izuzeta regrutacije kao što su bile „osobe koje rade u rudnicima, namještenici željeznice (ne računajući amo tramwaya) i namještenici plovidbenih poduzeća“.[763]

[757] AT-OeStA/AVA Verkehr Geschäftsberichte A, Faszikulatur 162, Jahres-Bericht, 1912.
[758] „Von der elektrischen Straßenbahn“, *Polaer Tagblatt,* br. 2276, 15. 9. 1912.
[759] Isto.
[760] Isto.
[761] „Obznana“, *Hrvatski list*, br. 57, 12. 8. 1915.
[762] „Za dobrotvorne zavode“, *Hrvatski list*, br. 872, 11. 12. 1917.
[763] „Poziv osoba godišta 1889.-1894.“, *Hrvatski list*, br. 931, 8. 2. 1918.

Budući da je rezultat regrutacije utjecao na reduciranje linija i neredovitost prometovanja, već polovicom listopada 1917. „ured za posredovanje radnji javlja, da se traži šest djevojaka, odnosno žena od 25 do 35 godina stare, koje bi bile namještene kao radnice pulskog tramvaja". Budući da je grad bio fizički ograđen žicom Društvo nije postavljalo uvjet jesu li potencijalni radnici „sada u Puli ili izvan Pule. Dostatno je da pošalju svoje isprave na gore rečeni ured i biti će za njih napravljena legitimacija".[764] *Hrvatski list* 12. kolovoza piše kako je za „uređenje odnošaja plaća i rada, imao odbor izabran od radnika, od dne 26 do uključivo 31 januara, pregovore sa oblastima mornarice i mjesnim oblastima koji su pregovore dosada doveli do ugodnog rezultata za radništvo". Tom su odredbom plaće žena i muškaraca u tramvajskom društvu bile izjednačene. Kondukterima je uslijedilo povećanje za 30 %, vozačima i mehaničarima za 40 % dok se rad između 21 i 6 sati naplaćivao 100% više.[765]

U Godišnjem izvještaju za 1919., dolazak Kraljevine Italije na vlast doveo je i do strukturalnih promjena u Tramvajskom društvu. Po odluci Kraljevske vlade 13. srpnja 1919. raspušten je Upravni odbor, pri čemu je tu dužnost preuzeo glavni komesar Carlo Arbarello. Uz nacionalizaciju preostalog kapitala Tramvajskog društva te cjelokupne infrastrukture i voznog parka, Glavni komesarijat Julijske krajine odlukom od 5. travnja 1920. postavio je Arbarella na ranije navedenu funkciju. Povećanje cijena električne energije i osobnih dohodaka tramvajskim radnicima s jedne strane, a manji broj putnika s druge strane, doveli su u pitanje nastavak funkcioniranja javnog gradskog prijevoza.[766] Unatoč svim nedaćama uoči kraja Prvog svjetskog rata, neovisno o nedostatku osoblja i materijala kao ratne posljedice, planirala se obnova kompletne tramvajske infrastrukture i voznog parka.[767] Status tramvajskih radnika nije se popravio niti nakon dolaska nove vlasti što je bilo vidljivo iz višednevnog spora tramvajskog poduzeća i radnika polovicom svibnja 1920. Na sjednici između predstavnika tramvajskog poduzeća te predstavnika radnika, zbog lošeg poslovanja tvrtke i gubitaka, odlučeno je da se reducira broja linija, a time i smanji broj radnika. [768] „Zbog društvenih, ekonomskih i političkih problema i oštre krize u industriji [...] posebno utječe na naš grad. Tramvajsko društvo je u krizi." Naime, tijekom 1920. godine zbila su se četiri štrajka. Prvi od 10. do 21. siječnja, drugi 2. i 3. svibnja, treći od 3. do 7. rujna i četvrti 25. rujna. „Prvi od njih paralizirao je promet gotovo mjesec dana [...] samo je tjedan dana bilo potrebno za povratak u normalu. Ostali štrajkovi zbili su se u ljetnom periodu sezone kupanja". Razlog ovih

[764] „Bella tramvia", *Gazzettino di Pola*, br. 1119, 23. 10. 1918; „Ured za posredovanje radnje", *Hrvatski list*, br. 818, 18. 10. 1917.
[765] „An die Arbeitschaft von Pola!", *Polaer Tagblatt*, br. 4129, 2. 2. 1918.
[766] HR-DAPA-67, OPĆINA PULA (1919-1947), Stabilimenti Comunali, 1600-27166, Societa Istriana per impianti elettrici e ferrovie economiche Pola, Relazione del Commissario Regio per l' anno d' esercizio 1918 (dalje: Relazione, 1918); Relazione, 1919, kutija 58.
[767] HR-DAPA-67, OPĆINA PULA (1919-1947), Relazione, 1918, kutija 58.
[768] „Apresito del licenziamenti dei tramvieri", *L' Azione*, br. 109, 20. 5. 1920.

štrajkova bilo je loše ekonomsko stanje, što je bilo posljedica završenog Prvog svjetskog rata. Pokušalo se vozače i konduktere zamijeniti vojnim osobljem što se pokazalo neuspješnim. Ipak, nakon pregovora osobni dohoci su bili povećani prosječno trideset pet posto što je dovelo do godišnjeg povećanja izdataka. Uz sve to „uistinu su i sad plaće trenutno i manje od onih propisanih zakonom, pri čemu vlada potpomaže Tramvajskom društvu donacijama". Tijekom cijele godine uz postupna otpuštanja zbog ekonomskih poteškoća, unatoč potrebi za radnom snagom, broj zaposlenih smanjen je za približno dvadeset radnika. S druge su pak strane rasle cijene voznih karata da bi se prihod povećao, a otpuštanja smanjila. „To je dvosjekli mač, jer dovodi do pada broja vožnji, uz depopulirani grad i loš socijalni standard radničkih masa."[769]

Osjećaj sigurnosti tramvajski radnici osjetili su je u ožujku 1921. osnutkom Nacionalnog sindikata tramvajskih radnika u sklopu Talijanske radničke komore u Puli što je podržalo svo radništvo Pule. Čelništvo sindikata je uputilo poziv svim tramvajskim radnicima u mjesto, kako su ga nazivali, „oslobođeno od crvenog imperijalizma".[770] Inače fašistički su sindikati bili „temelj iluzije socijalne pravde i gospodarskog razvitka" te instrument borbe protiv komunizma.[771] Zbog pogoršanih uvjeta života tramvajaca Nacionalni sindikat tramvajaca poslao je okružnicu svim lokalnim tramvajskim sindikatima da se suprotstave mjerama Senata i Ministarstva za javne radove o smanjivanju osobnih dohotka od pet do petnaest posto. S druge strane poticao je ususta vljivanje svih linija unutar deset kilometara kao gradskih linija. Naime, obje su odredbe utjecale na koeficijent osobnih dohodaka, a time i „pogoršanje i moralnog i ekonomskog stanja tramvajaca".[772] Odnosi Tramvajskog društva koje je poslovalo u deficitu i tramvajskih radnika kao žrtava lošeg ekonomskog stanja, dodatno su se promijenili u ljetnim mjesecima 1923. godine. Trideset i troje radnika pulskog tramvaja, prema iznesenom izvještaju njihovih predstavnika Cesarea Pozzattija i Giuseppea Banovza, izdvajali su redovni doprinos za zdravstveno osiguranje. No, istovremeno su bili dužni, po odluci Željezničkog kluba u Trstu (*Circolo ferroviario di Trieste*), pridružiti se i fondu socijalne sigurnosti. Tadašnji godišnji osobni dohodak od najmanje 3.800 lira uz dvogodišnji postupni rast od dvije stotine lira, trebao je biti povećan najviše do 4.800 lira pri čemu je realni osobni dohodak pojedinog tramvajskog radnika trebao iznositi mjesečno između 600 i 650 lira. Obećano povećanje osobnih dohodaka za pedeset posto i ponovno povećanje cijena voznih karata trebalo je povisiti zaradu. Pri tome se postavilo pitanje, plaća li stanovništvo ili Tramvajsko društvo svoje radnike.[773] Radi rješavanja situacije u pregovorima je posredovao i tada već kao pokrajinski

[769] HR-DAPA-67, OPĆINA PULA (1919-1947), Relazione, 1920, kutija 58.
[770] „Camera del Lavoro Italiana; La costituzione del sindicato nazionale dei tramvieri", *L' Azione*, br. 64, 15. 3. 1921.
[771] D. Dukovski, *Fašizam u Istri, 1918.- 1943*., C. A. S. H., Pula, 1998., 173., 174.
[772] „Tramvieri locali contro provvedimenti dell' Senato", *L' Azione*, br. 148, 23. 6. 1922.
[773] „I postulati economici e morali dei tramvieri", *L' Azione*, br. 162, 8. 7. 1923.

prefekt Lodovico Rizzi. Pri tomu je naglasak u raspravi stavljen na izuzeće plaćanja u fond socijalne sigurnosti te povećanje osobnih dohodaka za pedeset posto.[774]

Uz smanjene odmora između dviju vožnji, ukidanje pravilnikom propisanog broja ljetnih i zimskih radnih uniformi, veliki problem bio je i broj dana godišnjeg odmora. Gledajući na opće stanje u talijanskim gradovima, deset dana godišnjeg odmora imali su pravo svi tramvajski radnici do pet godina radnog staža, pet dana više oni do deset godina te dvadeset dana svi oni koji su u službi radili više od deset godina. Za razliku od tramvajskih radnika iz drugih gradova Italije, pulski su tramvajski radnici imali samo osam dana godišnjeg odmora. Uzevši u obzir navedeno, radni uvjeti bili su ispod svake razine za razliku od onih koju su imali njihovi kolege u ostalim talijanskim gradovima.[775] Neuspješnost pregovora kao i poražavajuće stanje među samim radnicima, slikovito se neizravno može sagledati iz javne objave pulskih tramvajskih radnika koji su tijekom studenog 1923. još čekali nove zimske radne uniforme.[776] Brigom Fašističke unije za četrdeset osam radnika pulskog tramvaja te njihovih obitelji, rješenje smanjivanja godišnjih gubitaka i povećanja bruto prihoda planiralo se kroz već ustaljeno povećanje cijena karata. Međutim, novo povećanje cijena voznih karata ponovno je u javnosti izazvalo strah „da ta povećanja ne postanu previše česta“.[777] Koliko se u toj situaciji pokazala neučinkovitost sindikata tramvajskih radnika, primjer je Opći kongres Fašističkog sindikata tramvajskih radnika formalno održan u rujnu 1927. godine. Na njemu je tajnik sindikata Giovanni Stante podnio izvještaj o standardnim aktivnostima, a pokrajinski inspektor sindikata Boncina pojasnio korist novih odredbi, nakon čega je došlo do izbora novih članova Izvršnog vijeća. O aktualnim i konkretnim pitanjima nisu bile niti započete rasprave.[778] Kako se postojanje sindikata svodilo većinom na ispunjavanje formalnosti, prikazuje i dokument iz ožujka 1932. u kojem je Nacionalna konfederacija fašističkih sindikata za promet poslala dopis ravnatelju tada već municipaliziranog, općinskog tramvaja Rudolfu Manziniju. U njemu se nalaže poticanje tramvajskih radnika na uplatu sindikalnih doprinosa Nacionalnom fašističkom sindikatu za promet.[779] Dvije godine nakon ovog dopisa ukinut je pulski tramvaj, a s njime i radna mjesta pulskih tramvajaca. Time su prestali njihovi trideset godina dugi problemi dok je dio njih prekvalificiran za rad u novouvedenim autobusima.[780]

[774] „I tramvieri per la definizione delle trattative“, *L' Azione*, br. 167, 14. 7. 1923.
[775] „I postulati economici e morali dei tramvieri“, *L' Azione*, br. 162, 8. 7. 1923.
[776] „Reclami del pubblico – i tramvieri attentondo la divisa“, *L' Azione*, br. 276, 17. 11. 1923.
[777] „Sull apostrof aumento delle tariffe tramviarie“, *L' Azione*, br. 87, 11. 4. 1925.
[778] „Congresso generale Sindacato tramvieri“, *L' Azione*, br. 230, 30. 9. 1927.
[779] „Confederazione nazionale sindicati fascicsti per trasporti terrestri“, *Corriere Istriano*, br. 316, 9. 3. 1932.
[780] Intervju, Klaus Riboni, 12. 3. 2015: „Nakon ukinuća tramvaja, moj djed odmah se zaposlio u autobusnoj tvrtki Grattoni kao vozač.“

Iz svega se može zaključiti kako su tramvajski radnici tijekom trideset godina rada tramvaja živjeli gotovo na rubu egzistencije. Iako su njihovi socijalni problemi pokušavani nerijetko bili ispolitizirani, njihovi ekonomski problemi nisu nikada u potpunosti bili riješeni. Veliku ulogu u brojnim promjenama kroz zapošljavanja i otkaze, manju ili veću stručnost, ponekad i nesnalaženje, te nedostatne osobne dohotke, imao je i ubrzan urbanistički i populacijski rast Pule.

### 5.2. Odnosi putnika i osoblja – gužve u vozilima

„Prijevoz za sve" već je u prva dva dana, u pozitivnom smislu, počeo stvarati gužve. „Uz sjajne tramvajske vagone i njihovo karakteristično tam-tam [...] i oni koji u Puli nisu bili godinu dana, i tada prelazili ulicu ponekad u blatu i do koljena, sada ne mogu zadržati uzvike oduševljenja."[781] Gužva kao rezultat u većoj mjeri atrakcije, a manjoj neke potrebe u tom periodu privikavanja imala je pozitivan predznak. Kako piše *Österreichische Riviera-Zeitung*, u prva četiri mjeseca rada tramvaj je prevezao 410.000 ljudi, uz prijeđenih 126.000 kilometara i briljantnim dohotkom od 50.000 kruna.[782] Kratkotrajno oduševljenje dovelo je brzo do prvih pritužbi koje je već 6. travnja 1904. zaprimila uprava s obzirom na gužve i neredovitost u voznom redu. Budući da su preostali tramvajski vagoni trebali biti isporučeni prvoga dana kolovoza, cjelokupni vozni park još nije bio u funkciji. Kako se radilo o Uskrsu i „tramvajima prekrcanim s do sedamdeset putnika", može se „zamijetiti kako se ljudi vole voziti blagdanom i nedjeljom, ako treba i u prepunom i manje ugodnom interijeru radije nego da čekaju".[783]Zbog toga je uprava apelirala na profesionalniji i praktičniji odnos radnika te kulturniji i disciplviraniji pristup putnika radi čega „javnost ne bi trebala više imati toliko stvari na koje se sada žali".[784] Uglavnom su se žalbe javnosti upućene zbog gužve odnosile na povećanu frekvenciju putnika, odnosno nedodavanje prikolica u vršnim satima radnim danima te nedjeljama i praznicima. Problem gužvi bio je izrazit u večernjim satima. Posebno su to bili izlasci i povratci mornara u vojarne i na brodove između osam i devet sati. Tada „zbog zabave mornara postaje nemoguće pronaći mjesto, ako i pričekate sljedeći tramvaj, doživjet ćete isti scenarij".[785]

[781] „Il tram elettrico", *Il Giornaletto di Pola*, br. 1355, 26. 3. 1904.
[782] „Pola die Haupstadt von Istrien", *Österreichische Riviera-Zeitung*, br 16-17, 8. 8. 1904., 126.
[783] „Cose della tramvia", *Il Giornaletto di Pola*, br. 1369, 9. 4. 1904.
[784] Isto.
[785] „Von der elektrischen Straßenbahn", *Polaer Tagblatt*, br. 1127, 10. 1. 1909.

Otvaranjem pruge prema Šijani jedan od uzroka gužvi bila je i nemarnost tramvajskih radnika (ili uprave) zbog nepostavljanja ploča s linijama. Tada je dolazilo do nedoumica putnika radi li se o liniji prema kolodvoru ili Šijani. Uz izostavljanje pak ploča o popunjenosti kola, umjesto propisana trideset i dva, tramvaji su vozili i više od sedamdeset putnika, što je uzrokovalo „guranje, viku, psovanje, plač djece [...] među kojima je mnogo onih koji i ne plaćaju karte".[786] Često je bila upitna kultura same vožnje u polupunim tramvajima i nepotrebna gužva gdje se „putnici (muškarci), osim žena, stiskaju na prednjoj i stražnjoj platformi, pri čemu unutrašnjost tramvaja zjapi prazna".[787] Osvrnemo li se na događaj u prosincu 1932. i „na nedostatak koji se stalno ponavlja", samo ćemo potvrditi kontinuitet „punih platformi i praznih unutrašnjosti vagona [...] primitivnih pojedinaca okamenjenih na platformi". Zbog gužvi u kojima kondukteri „uz dvadeset puta ponovljeno: *Molim vas... ne mogu obavljati svoju dužnost",* isticalo se mišljenje „da u konačnici ne bi škodilo malo više discipline i zdravog razuma među putnicima".[788] Osvrnemo li se kratko na ponašanje putnica i putnika, poštivanja pravila vožnji određenih Pravilnikom, u interijeru koji ih je činio pravno jednakima, u stvarnosti je bio različit. Za razliku od brzine (muške) populacije jedan sarkastični novinski članak o ponašanju *dame u tramvaju*, objavljen 14. svibnja 1911., u potpunosti je suprotan turbulentnoj gradskoj svakodnevici. „Što radi dama kada putuje tramvajem? Sjedne, otvori torbicu, uzima novčanik, zatvara torbicu, otvara novčanik, vadi novac, zatvara novčanik, otvara torbicu, stavlja novčanik u nju, zatvara torbicu i daje novac. Uzme kartu, otvori torbicu, vadi novčanik, zatvori torbicu, stavlja kartu u novčanik, otvara torbicu, a potom stavlja novčanik i zatvara torbicu..." Pritom je sličan postupak ponavljala prilikom dviju kontrola.[789] Problemi gužvi intenzivirali su se 1911. i to povećanjem broja stanovnika, jednakim brojnim stanjem voznog parka te smanjivanjem broja radnika. To je rezultiralo negodovanjem javnosti zbog nedostatka tramvajskih prikolica i gužvi u ljetnom periodu. U svom članku *Il Giornaletto* slikovito navodi: „Kada se brojno stanovništvo slijeva na more zbijeno u zatvorenim tramvajima, većini je pješačenje prihvatljivija opcija, jer posebice u vršnim satima tramvaji su puni, krcati masom ljudi koji su prisiljeni boraviti u njima kao u parnoj kupelji".[790]

Početkom jeseni 1912. ekonomski teške godine, u vršnim satima, oko osam ujutro i dva poslijepodne, tramvajska kola bila su prenatrpana putnicima. Kontinuirano se tražilo uvođenje dodatnih vozila „budući da je navala u tom trenutku jaka, mnogi pretplatnici moraju ići pješice, kasneći u urede i škole. Tijekom kišnog vremena nedostatak prostora još je veći, uz svoje

[786] „La tramvia in Siana", *Il Giornaletto di Pola*, br. 3342, 3. 9. 1909.
[787] „Von der Elektrischen", *Polaer Tagblatt*, br. 1359, 9. 10. 1909.
[788] „Carrozzoni tramviari e piattaforme", *Corriere Istriano*, br. 247, 20. 10. 1932.
[789] „Die Dame auf der Straßenbahn", *Polaer Tagblatt*, br. 1856, 14. 5. 1911.
[790] „Il disservizio tramviario", *Il Giornaletto di Pola*, br. 4018, 11. 7. 1911; „Delizie tramviarie", *Il Giornaletto di Pola*, br. 4036, 27. 7. 1911.

pretplatničke karte po oluji i kiši putnici idu pješice“.[791] Između nedovoljnog broja vozila i rastućeg broja građana te Pravilnikom donesenih odredbi, krivica je zbog nerijetkih pogreški uglavnom padala na tramvajske radnike. Tako je 7. studenog 1910. prijavljen kondukter „tijekom vožnje na putu od četvrti Svetog Polikarpa do centra jer se ukrcalo više od propisanog broja putnika. Tako je višak ljudi stajao [...] kondukteru nije izrečena posebna kazna“. Drugi ilustrativni primjer dvostruka je prijava 12. siječnja 1910. dvojice konduktera „jer je u svakom tramvaju bilo oko šezdeset i pet putnika, unatoč oznaci o ograničenom broju – koliko se puta to već događalo, a događat će se i nadalje, posebno u večernjim satima“. [792] S obzirom na neizbježnost tih pojava i nemogućnost primjenjivanja članaka iz Pravilnika na kaotično stanje u stvarnosti, neizricanja kazni bila su logičan postupak kao i prešutno odobravanje Tramvajskog društva.

Veliki broj pripadnika mornarice uzrokovao je i brojne ekscese u tramvajima. Primjer tomu postupak je jednog mornara koji je u Šijani, kako objavljuje *Polaer Tagblatt* 28. studenog 1911., „predan mornaričkoj patroli jer je ključem pokrenuo tramvaj, no na sreću samo je spalio osigurače“.[793] Dva objavljena članka u *Il Giornalettu* ilustrativno ističu dva primjera nasilništva pripadnika mornarice. Prvi opisuje fizički sukob tek unovačenog pripadnika u Ulici Svetog Polikarpa s tramvajskim kondukterom, 16. studenog 1913. godine. Budući da su putnici stali u obranu konduktera, možda možemo pretpostaviti kakav je mogao biti odnos civilnog stanovništva prema pripadnicima mornarice i njihovu ponašanju. No, s druge strane trebalo bi uzeti u obzir da je članak pisan u novinama naklonjenim vladajućoj Liberalnoj stranci.[794] Drugi slučaj zabilježen je 24. rujna sedam godina ranije, a zbog negodovanja mornara protiv vozača i poštivanja propisane odluke o posljednjoj vožnji do pretposljednje stanice prije ulaska u remizu. To je rezultiralo njihovim nezadovoljstvom, verbalnim sukobom i kamenovanjem te na koncu njihovim privođenjem. [795] Uzmemo li u obzir razlike civilnog i vojnog stanovništva, kao i nacionalne razlike, onemogućeno je bilo stvaranje ikakve fizionomije u gradu. Glasilo liberala tom je sukobu dalo neizravnu političku dimenziju, ispravivši krivi navod izvješća u kojem je bilo navedeno da je žrtva bio „njemački vozač [...] a zapravo se radilo o vozaču (Talijanu) Giacomu Mauru podrijetlom iz Motovuna“.[796] Inače međusobne tučnjave mornara nakon povratka s izlazaka u grad bile su česta pojava. Nedjeljama i praznicima između osam i devet sati navečer prepuna tramvajska vozila prevozila su mornare

[791] „Von der elektrischen Straßenbahn“, *Polaer Tagblatt*, br. 2282, 22. 9. 1912.
[792] „Ueberfüllungsverbot der Tramway“, *Polaer Tagblatt*, br. 1697, 8. 11. 1910; „Von der Tramway“, *Polaer Tagblatt*, br. 2067, 13. 1. 1912.
[793] „Mutwille“, *Polaer Tagblatt*, br. 2052, 28. 12. 1911.
[794] „Marinai che accolgono a sassate un frenatore della tramvia”, *Il Giornaletto di Pola*, br. 2268, 25. 9. 1906.
[795] „In tram“, *Il Giornaletto di Pola*, br. 4879, 18. 11. 1913.
[796] „Ancora dalla disgrazia alla rimessa della tramvia”, *Il Giornaletto di Pola*, br. 2270, 27. 9. 1906.

prema vojarnama i brodovima. To 16. ožujka 1910. dokazuje međusobni sukob pripadnika mornarice, nastao „iz trivijalnih razloga, no s ozbiljnim tjelesnim posljedicama“.[797]

Žalbe putnika na vozače i konduktere intenzivirale su se već od 1906., a bile su u početku vezane uglavnom zbog nezaustavljanja na označenim stanicama, odnosno previše kratkih zaustavljanja koja su često onemogućavala putnicima da se popnu u vozilo. [798] Tako se kroz objavljeno pismo jednog čitatelja 17. kolovoza 1909. protestiralo protiv „samovolje vozača i nezaustavljanja na svakoj stanici na frekventnim mjestima“.[799] Odnos putnika i konduktera bio je za razliku od vozača izravan. Pismo pak jednog čitatelja *Polaer Tagblatta* od 12. svibnja 1910. otkriva: „Prije nekoliko dana zbog jake kiše u Arsenalskoj ulici ušao sam u tramvaj i predao deset kruna vozaču koji mi je odgovorio da ne može promijeniti novac“, riječi su nezadovoljnog putnika koji je na sljedećoj stanici bio primoran izaći iz tramvaja.[800] Radi li se ovdje možda o ustaljenoj praksi taktiziranja putnika i pokušaja iznude besplatnih vožnji ili pak samovolji i nepripremljenosti radnika, teško je reći. Budući da je davanje napojnica vjerojatno postalo nepisano pravilo, upravi je stigla prijava konduktera 12. listopada 1912. godine. Naime, primivši od putnika iznos od dvanaest helera za kartu, nezadovoljan napojnicom od dva helera „držao i dalje ispruženu ruku radi čega je putnik prijavio arogantnog konduktera“.[801] O odnosu između osoblja tramvaja i putnika, dva su suprotna primjera iz travnja 1910. koji ukazuju na taj problem kao sveopću i svakodnevnu pojavu. Nakon što je vlasniku malog psa jazavčara nošenog u rukama „osoblje tramvaja pristojno ukazalo na obavijest na lijevoj strani tramvaja o zabrani uvođenja pasa [...] odnosno odobravanju vožnje *pod uvjetom da pas trči uz tramvaj*“ putnik je napustivši vozilo, kočijom stigao do Šijanske šume. No, isti je putnik 7. travnja 1910. svjedočio prijevozu telećeg mesa za prodaju na tržnici na prednjoj platformi tramvaja. [802] Drugi čitatelj također se osvrnuo „o učestalom prijevozu mrtve teladi i janjadi u tramvajima“. Time je postavio retoričko pitanje „na koje se životinje odnosi zabrana vožnje, odnosno ovisi li ona o samovolji ili o koristi konduktera“.[803] Pozivajući se na Pravilnik o vožnji 11. ožujka 1908., vezano o unošenju prtljage, jedan putnik osvrnuo se na sveopću bahatost samih putnika te nereagiranje osoblja: „U tramvaj se ne bi smjelo unositi prtljagu većih dimenzija, no na nekim stanicama problem stvaraju *povlašteni* građani koji tramvaj koriste besplatno, guraju ostale putnike prema naprijed, nepristojni su pri ulasku i izlasku.“[804]

[797] „Rissa di marinai in tram“ *Il Giornaletto di Pola*, br. 3171, 16. 3. 1909.
[798] „Le coincidenze e le stazione sulla tramvia”, *Il Giornaletto di Pola,* br. 2669, 9. 1. 1906.
[799] „Sulla rete tramviaria“, *Il Giornaletto di Pola*, br. 3325, 17. 8. 1909.
[800] „Neues von unserer Tram“, *Polaer Tagblatt*, br. 1543, 12. 5. 1910.
[801] „Und fortwährend mit der Tramway!“, *Polaer Tagblatt*, br. 2301, 13. 10. 1912.
[802] „Gleiches Recht für alle auf unserer Trambahn“, *Polaer Tagblatt*, br. 1515, 9. 4. 1910.
[803] „Ein Lamm auf der Tram“, *Polaer Tagblatt*, br. 1527, 23. 4. 1910.
[804] „Von der Elektrischen“, *Polaer Tagblatt,* br. 840, 14. 2. 1908.

Kašnjenja su što zbog gužvi i nedostatnog voznog parka bila pojava koja je, zaobilazeći izravno odgovornost Tramvajskog društva na samom terenu, u izravan sukob dovodila tramvajce i putnike. Radi toga *Polaer Tagblatt* 2. kolovoza 1906. piše: „Čitatelji od nas traže da ukažemo na loše strane tramvaja - putnici moraju jako dugo čekati. Nadamo se da će neugodnosti biti ispravljene.“[805] S obzirom na usklađivanje tramvajskih linija i obvezu Tramvajskog društva na točnost voznog reda, „oni koji dolaze večernjim vlakom, moraju čekati tramvaj okvirno deset minuta“. Odnosno, kako pulski dnevnik navodi 8. ožujka 1908. da „električni tramvaj u Puli pati od kroničnog zla kašnjenja“.[806] Sarkastični osvrt čitatelja (ili novinara) objavljen 11. studenog 1910. navodi kako je „naš tramvaj zaspao“ s ciljem potvrde „da čovjek koji ide pješice Ulicom Svetog Polikarpa, stigne prije nego tramvaj, isključivo zbog nepotrebnih i predugih stajanja“. Time je ovaj put izravno istaknuta i neprofesionalnost i nebriga uprave o njegovu poslovanju. [807] Pritužbe korisnika tramvajske usluge nastavljene su i nakon Prvog svjetskog rata. „Gotovo svake godine čuju se pritužbe kupača“, kako je objavio 18. srpnja 1923. dnevnik *L' Azione,* osvrćući se na prevelike gužve, zastarjeli vozni park, i neorganiziranost voznog reda. Sve to dovodilo je do situacija „koje ostavljaju na cjedilu većinu ljudi koji su platili punu cijenu vozne karte, pa silaze ranije i nastavljaju pješice“. Jednako kao i oni na stajalištima u iščekivanju novog tramvaja, tako i oni koji su, „pritisnuti uz vruća stakla stizali na plaže i kupališta iscrpljeni“, apelirali na neophodnost intenziviranja usluge. [808] Osim putnicima koji su u ljetnim mjesecima svoje slobodno vrijeme provodili na plažama, neredovitost prometovanja kao i sporadično ukidanje dijelova linija više je štetilo radnicima pulskih tvornica. Primjer toga je otvoreno pismo Pokrajinske udruge fašističkih sindikata industrije upućeno tramvajskoj upravi 22. lipnja 1930. radi revitalizacije glavne skraćene linije i produljenja na njezin prvobitni početak, odnosno ulaz u Tvornicu cementa. Razlog je bio što „tristo pedeset radnika zaposlenih u ovoj industriji pješači tim zatvorenim dijelom, kao i žene koje svakodnevno nose obroke svojim muževima [...] ne uzimajući čak ni u obzir da posljednja stanica gravitira četvrti radničkih kuća“.[809] Nepotpunost i nelogičnost skraćene tramvajske linije osjetili su i svi kupači plaža na Vergaroli, Valovinama i Stoji kao i „siromašni radnici otočića Svetog Petra (Tvornice cementa) nakon iscrpljujućeg posla“. Prosvjedovali su u ime tada mnogih građana koji, kako se navodi, nisu imali priliku na prijelazu desetljeća upravljati vlastitim automobilom.[810]

Problemi negodovanja zbog gužvi u međuratnom razdoblju javljaju se intenzivnije posljednje četiri godine prije ukidanja tramvaja. Neisplanirani red vožnje, nepregledne gužve i

[805] „Von der "Elektrischen"“, *Polaer Tagblatt*, br. 286, 2. 8. 1906.
[806] „Von der elektrischen Straßenbahn“, *Tagblatt,* br. 860, 3. 8. 1908.
[807] „Löstige Tramwaygäste“, *Polaer Tagblatt*, br. 1680, 16. 10. 1910.
[808] „Bagni di spiaggia e servizo tramviario“, *L' Azione*, br. 170, 18. 7. 1923.
[809] „Il servizio tramviario e i lagni del pubblico“, *Corriere Istriano*, br. 148, 22. 6. 1930.
[810] „Disservizio tramviario“, *Corriere Istriano*, br. 160, 6. 7. 1930.

nepotrebna iščekivanja drugih tramvaja na mimoilaznim kolosijecima, nepotrebna zaustavljanja pohabanog voznog parka, nepoštivanja ulaza i izlaza, samo je dodatno olakšavalo odluku o ukidanju već tada ruiniranog servisa.[811] Scene tramvajske svakodnevice iz studenog 1933. nisu se razlikovale ni tri desetljeća ranije u vršnim satima: „U ovim kišnim danima, scene između sedam i osam ujutro [...] tramvaj se zaustavlja bez prikolice, što se događa u tom trenutku nemoguće je opisati [...] radnici i učenici hrle, penju se pod cijenu udaraca, jači je u pravu. Postoji samo jedna briga, stići na vrijeme...“[812]

Svakodnevica autobusa tridesetih i četrdesetih godina bila je gotovo jednaka slikovito spomenutim tramvajskim zapisima, a prenijet će se i na poslijeratni period kao svojevrsni kontinuitet. Novinski zapis od 5. ožujka 1936. navodi kako je zbog kašnjenja vozač bio primoran preskočiti liniju, posebice što su se takve stvari zbivale u kišnim danima i vršnim satima. Tako je „autobus prepun putnika primorava mnoge građane da na stajalištu pod kišom čekaju još dvadeset minuta.[813] Da je tradicija takvih pojava bila učestala, pritužba je čitatelja od 14. siječnja 1940. „kada po kišnom i vjetrovitom vremenu [...] desetominutni intervali između linija izgledaju kao vječnost [...] pri čemu tek junačko strpljenje putnika omogućava čekanje sljedećeg opet prepunog autobusa“.[814] Uspoređujući fenomene gužvi, neredovitog voznog reda, odnosa osoblja i putnika u razdobljima prije Prvog i nakon Drugog svjetskog rata, uvidjet ćemo brojne sličnosti tih pojava koje se mogu pripisati kako ljudskoj prirodi, tako i vječnim problemima javnog prijevoza. Zanimljivo je spomenuti negodovanje građana objavljeno u studenom 1954. o „nesavjesnim vozačima“ koji se na gradskoj liniji Šijana – Veruda ne zaustavljaju u večernjim satima na stanicama na zahtjev, „ljudima koji se vraćaju s posla umorni i gladni“. Iz spomenutog problema iskristalizirala su se pitanja o isplativosti kupovine mjesečnih karata i uopće o korištenju javne usluge.[815] Radilo se „nesavjesnosti vozača“ ili možda prepunim autobusima zbog njihove malobrojnosti i time deficita radničkih linija, ljetna svakodnevica i kupališna sezona zbog povećanog broja putnika nastavili su višedesetljetnu tradiciju. To se slikovito vidi na primjeru ljetne sezone 1957. kada su unatoč obećanju uoči kupališne sezone, „u vrijeme najveće frekvencije putnika između 14 i 15:30 sati, na kupalište Stoja ne dolazi ni jedan autobus po sat do sat i pol. Redovita je pojava da stigne najmanji autobus koji nije u stanju primiti sve putnike“.[816]

[811] „Inconvenienti sui trams“, *Corriere Istriano*, br. 45, 21. 2. 1931.
[812] „Ancora sul tram“, *Corriere Istriano*, br. 273, 16. 11. 1933.
[813] „Autocorriera e pubblico; Le lamentele pervunteci sul servizio delle autocorriere in questo ultimo tempo ci inducono a intervenire“, *Corriere Istriano*, br. 55, 5. 3. 1939.
[814] „Inconvenienti sul servizio delle autocorriere“, *Corriere Istriano*, br. 12, 14. 1. 1940.
[815] „Nesavjesni šoferi“, *Glas Istre*, br. 45, 19. 11. 1954.
[816] „Posjetioci pulskih kupališta negoduju“, *Glas Istre*, br. 32, 2. 8. 1957.

Iako je shvatljiv razlog preorijentiranja autobusa na radničke linije u tim vršnim satima, „propust u organizaciji gradskog saobraćaja trebalo bi ukloniti ne samo radi udobnosti građana, nego i u interesu grada kao turističkog središta“.[817] Gledajući iz perspektive politike poduzeća i analize rentabilnosti poslovanja u 1960. broj putnika je opadao čak i na gradskoj liniji od centra grada do Verude s polascima svakih pola sata. Zato nerijetko „ljudi koji za 15 do 25 minuta stignu pješice do grada, ne koriste autobus“. Neovisno o tomu ekonomska računica poduzeća bila je u suprotnosti sa zahtjevima javnosti budući da bi povećanjem frekventnosti vožnje za 100 % porast broja putnika iznosio tek 10 do 20 %.[818] Primjeri gužvi pedesetih godina gotovo su identični u osamdesetima, ali uz novu pojavu povećanog broja automobila, malo mjesta za parkiranje te standardnu vrućinu i sparinu. „Ostavljajući svoja vozila u hladovini nekog parkirališta, stanovnicima i turistima usluga javnog prijevoza donosila je „dugo i nervozno čekanje, guranje znojem i vrućinom izmorenih ljudi, brojna zastajkivanja i nepotrebna nerviranja“.[819] S druge strane, gužve na stajalištima već od pedesetih godina, bile su rezultat nediscipline putnika koji su s namjerom da što prije uđu u autobuse činili upravo suprotno. [820] Slikovit opis sjećanja vožnji povratnika s godišnjih odmora provedenih na moru gotovo je identičan s ranije opisanim gužvama u pulskim tramvajima: „Čovjek malo pritiješnjen nikad nije siguran je li novac za autobusnu kartu izvadio iz svog džepa, a stavio u susjedov [...] Često ćete doživjeti da vas čovjek kojeg prvi put vidite tako prijateljski mune laktom u rebro kao da ste pravi znanci [...] Ugodnije je putovati s nekom individuom na svojim cipelama, dok su kondukterima simpatičnije mršave osobe iz jednostavnog razloga što ih više mogu staviti na četvorni metar autobusnog poda.“[821]

Uz gradske radničke i linije u kupališnoj sezoni, jedna od zanimljivih pojava bili su odnosi na prigradskim linijama. Jedan od problema brojnih poljoprivrednika bio je prijevoz vlastitih artikala u grad ili iz grada neovisno jesu li bili namijenjeni prodaji na tržnici ili za potrebe vlastite obitelji. Putnici su pravila prijevoza robe u autobusima nerijetko pripisivali „samovolji, nepristojnosti i bahatosti konduktera“. Takvi primjeri kroz desetljeća su se smanjivali što se svakako može pripisati i većoj kupovini osobnih automobila. Primjer incidenta koji se zbio krajem kolovoza 1968., unatoč potencijalnim popratnim čimbenicima gužvi, vrućina i verbalnih sukoba, govori o tadašnjoj profesionalnosti osoblja: „Postariji čovjek iz Ližnjana, sa sandukom od 12 kilograma rajčica ušao je u autobus Lokalnog saobraćaja, s namjerom da rajčice odnese kući u Pulu [...] Kondukter autobusa uzeo je sanduk s rajčicama i na čuđenje putnika bacio ga kroz prozor

[817] Isto.
[818] HR-DAPA-104, NOO PULA (1955-1962), Bilanca 1960, kutija 950.
[819] „Opet gužve“, *GlasIstre*, br. 153, 2. 7. 1982.
[820] „Potrebno je uvesti više reda u saobraćaju na pulskim ulicama“, *Glas Istre*, br. 33, 24. 8. 1956.
[821] „Autobus“, *Glas Istre*, br. 188, 11. 8. 1971.

autobusa.“[822] U svakom slučaju ovdje se ne može izbjeći pretpostavka da su sami kondukteri i vozači također bili žitelji okolnih sela. Druga vrsta problema prigradskih linija kao i postupne promjene ponašanja putnika, projicirana na prigradskim linijama može se sagledati na dvama primjerima iz 1969. i 1970. godine. Osim vandalskog ponašanja i uništavanja unutrašnjosti autobusa nerijetko su radnici iz jednog sela odbijali istim autobusom putovati s radnicima drugog sela.[823] S druge strane nabavka novih autobusa 1970. Puljanima i stanovnicima nekih okolnih sela donijela komfor, ali i proteste zbog nedovoljnog broja novih autobusa da pokriju sve linije. Tako stare „te donedavno dobre autobuse putnici danas sve teže prihvaćaju i zahtijevaju nove u svim prilikama“.[824]

Brzo privikavanje na moderne i nove autobuse rezultiralo je prosvjedima i oštrim sukobima s prijevoznicima budući da „umornim radnicima i ostalim stanovnicima okolnih sela sve teže pada vožnja u tim starim autobusima po slabo održavanim cestama“.[825] Ovdje se očito radi o ljudskoj prirodi brzog privikavanja na bolje i teškog mirenja sa starim navikama. Odnosno radilo se o istim onim autobusima u kojima su se do pred koji mjesec prije vozili bez ikakvih ranije spomenutih negodovanja. Gledajući iz perspektive putnika, ponašanje osoblja autobusa tijekom pedesetih godina bilo je neprofesionalno što potvrđuje i puno čitatelja lokalnog tiska, smatrajući drsko odgovaranje i vrijeđanje bez persiranja kao i ignoriranje pitanja putnika. O tome govori konkretan slučaj od 3. rujna 1955. u kojem je kondukter udaljio stariju osobu sa svog službenog sjedala i ustupio ga svom mlađem poznaniku.[826] Krajem pedesetih i početkom šezdesetih godina zbog učestalih prigovora građana na odnose s osobljem, javno je morao istupati i Lokalni saobraćaj. Smatrao je kritike građana katkad neopravdanima, no često i opravdanima. Radi svega toga tijekom 1958. organizirano je održavanje tečajeva za konduktere o informiranosti o voznim redovima i imenima ulica, „kako bi oni bili prvi informatori putnika koji se budu vozili njihovim kolima“.[827] Izostanak poučavanja bontonu, unatoč posebnoj pozornosti poduzeća prema odnosu osoblja i putnika, rezultirao je tijekom 1959. kažnjavanjima i otpuštanjima „nesavjesnih i neodgovornih vozača i konduktera“. S druge pak strane osvrnuli su se i na nekorektnosti putnika zbog neuzimanja u obzir „da ti ljudi rade pod vrlo teškim uvjetima, u znoju i stalno s napregnutim živcima, a naročito za vrijeme ljeta“.[828]

[822] „Dokle seže samovolja konduktera“, *Glas Istre*, br. 35, 24. 8. 1962.
[823] „Što sve ugrožava bolji gradski saobraćaj“, *Glas Istre*, br. 34, 15. 8. 1969.
[824] „Spor pred Mjesnom zajednicom“, *Glas Istre*, br. 159, 7. 7. 1970.
[825] Isto.
[826] „Dogodilo se na autobusu za Medulin“, *Glas Istre*, br. 35, 9. 9. 1955.
[827] „Milijun i pol putnika prevezlo Poduzeće za lokalni saobraćaj“, *Glas Istre*, br. 1.-2., 2. 1. 1958.
[828] „Potrebno je više razumijevanja između osoblja i putnika autobusa“, *Glas Istre*, br. 35, 28. 8. 1959.

Balansirajući između zadovoljenja potreba putnika i osnovnih uvjeta rada osoblja, govoreći o problemima tijekom 1963. Lokalni saobraćaj je priznao čestu nekorektnost osoblja prema putnicima uz redovito sankcioniranje. Međutim, pripomenuo je i neopravdana provociranja putnika pri čemu u takvim situacijama svi putnici stanu na stranu građanina koji je neopravdano isprovocirao sukob. [829] Premda se radi o osobnom viđenju vlastitog posla, ali i djelomičnih suzdržanosti, iz intervjua objavljenog u tisku 25. lipnja 1970., kondukterka lokalnog saobraćaja između ostalog je izjavila: „Ne mogu se požaliti na ponašanje putnika. Tu i tamo naiđe poneki neugodan putnik, ali ja uspijem s njima izaći na kraj [...] Uglavnom ljubaznošću [...] Imamo kontrolore koji kontroliraju i nas i putnike, ali nama je ipak neugodnije nego putnicima. Ponekad je i pedeset stupnjeva u autobusu. Ali posao je posao. Od nečeg se mora živjeti.“[830]
Odnosi između putnika, kao i osoblja i putnika javnog prijevoza kroz desetljeća su bili gotovi identični što se može pripisati ljudskoj prirodi. Unatoč političkim i ekonomskim promjenama kroz cijelo stoljeće, problemi svakodnevice bili su i ostali isti.

## 5.3. Nesreće i sukobi – posljedice brzine i nemarnosti

Alkoholizirani putnici, pripadnici siromašnijih stanovnika, kao i mornari, prilikom odlaska i povratka u vojarne, nerijetko su izazivali nesreće u samim tramvajima ili u njihovom iščekivanju na stanicama. Tako je 11. veljače 1906. muškarac pri ulasku u tramvaj, zbog nemogućnosti plaćanja karte morao napustiti vozilo pri čemu je prilikom istodobnog izlaska te polaska tramvaja zateturao, pao i zadobio ozljede. Mjesec dana nakon u Ulici Circonvalazione zabilježen je događaj u kojem je tramvaj udario pripitu osobu koja je hodala prugom. [831] Alkoholizirani putnici su pak s druge strane uzrokovali remećenje javnog reda i mira. To možemo sagledati iz dva primjera – dvojice pomoćnih stolara koji su u pijanom stanju 15. listopada 1910. „uznemiravali ostale putnike zbog čega je tramvaj morao nekoliko puta stati“. Drugi primjer je sukob i privođenje pijanog putnika Francesca Maurovicha 31. ožujka iste godine zbog fizičkog napada i ozljeda vozača Giorgija Zormanna te remećenja javnog reda i mira.[832] Dva navedena primjera tek potvrđuju ono što se zbivalo učestalo. Kako navodi *Il Giornaletto* 25. listopada iste

[829] „U poduzeću Lokalni saobraćaj u Puli najveći problem – lokalni saobraćaj“, *Glas Istre*, br. 33, 16. 8. 1963.
[830] „Ručak na račun Lokalnog saobraćaja“, *Glas Istre*, br. 155, 25. 6. 1970.
[831] „Vom Straßenbahnwagen gefallen“, *Polaer Morgenblatt*, br. 119, 13. 2. 1906; „Tramway - Unfälle“, *Polaer Morgenblatt* ,br. 146, 12. 3. 1906.
[832] „Von der Trambahn niedergeraunt“, *Polaer Tagblatt*, br. 1516, 10. 4. 1910; „Ausstand der Tramwaybediensteten“, *Polaer Tagblatt,* br. 1678, 16. 10. 1910.

godine, „tramvaj je često mjesto okupljanja pijanaca koji teturaju, trče, izlaze i ulaze kako žele, ometaju putnike i napadaju zaposlenike“.[833]

Potencijalne i stvarne nesreće kao i ometanje ustaljenog prometovanja izazivalo je nepoštivanje pravila zaustavljanja, prelaženja ili kretanja po tramvajskoj pruzi. U početku su to bili ponekad i bizarni slučajevi nenaviknutosti, a kasnije uglavnom nepažnje. Tako je u članku *Il Giornaletta* „Monte Carlo sul binario“ 7. lipnja 1904. zabilježen neznatan, ali uistinu bizaran događaj u kojem je „Ernesto Brussich kockajući za novac na tramvajskoj pruzi“, zaustavio promet sve do dolaska policije i njegova privođenja.[834] Manje bizaran slučaj, no u okviru nepoštivanja prometnih pravila, bilo je uhićenje predvodnika pogrebne povorke Amadea Manzina 22. svibnja 1905. koji nije želio osloboditi prugu za prolazak tramvajskih vozila.[835] Neprihvaćanje proširene uloge gradskih prometnica manifestiralo se u uzurpiranju tramvajske pruge kao slobodnog mjesta za parkiranje. Tako je već dan nakon bizarne vijesti o kockanju prijavljen vozač kola s ugljenom parkiranih na pruzi. Sličan je i primjer vozača koji je ostavio 18. listopada 1910. svoju kočiju bez nadzora što se u ovom slučaju šest i pol godina nakon uvođenja tramvaja može smatrati nemarnošću.[836] S druge pak strane spomenimo slučaj Gregora Fedela iz sela Šišan koji je 22. prosinca, iste godine, došavši u Pulu radi posla (vjerojatno na gradskoj tržnici), ostavio svoje konje u Premanturskoj ulici nedaleko od tramvajske pruge što je bila potencijala opasnost prometne nesreće.[837] Slučajevi iz listopada i prosinca ne mogu se promatrati na isti način budući da se navike pojedinaca iz ruralne sredine ne mogu poistovjetiti s profesionalnim kočijašima grada. Naime, iskustva profesionalnih kočijaša i poznavanje gradskih ulica ne mogu se usporediti s povremenim dolascima ruralnog stanovništva uglavnom do gradske tržnice, uz izbjegavanje najprometnijih ulica.

Nakon uvođenja tramvaj je postao svojevrsna atrakcija posebice za djecu, a neželjene radnje izazivale su potencijalnu opasnost. Tako su već trećeg dana službenog prometovanja „stražari imali pune ruke posla sklanjajući kamenje s pruge, čime je poručeno kako takve stvari nesvjesno mogu uzrokovati ozbiljne posljedice“.[838] Tako su primjerice desetogodišnjeg dječaka Carla Trosija koji je 6. travnja 1904. postavljao kamenje na prugu, uhvatili stražari, „nakon čega je sproveden kući“.[839] Počinitelji su bili rijetko uhvaćeni, a pojave nepodopština bile su svakodnevne, no ne i uvijek bezazlene. Iste godine 25. kolovoza jedanaestogodišnji Eduardo Riosa „radi igre stavio je na

[833] „Soccuette in tram“, *Il Giornaletto di Pola*, br. 3760, 25. 10. 1910 .
[834] „Montecarlo sul binario“, *Il Giornaletto di Pola*, br. 1429, 8. 6. 1904.
[835] „Il funerale e la tramvia”, *Il Giornaletto di Pola*, br. 1778, 23. 5. 1905.
[836] „Sul binario della tramvia“, *Il Giornaletto di Pola*, br. 1430, 9. 6. 1904; „Verhütetes Unglück“, *Polaer Tagblatt*, br. 1689, 29. 10. 1910.
[837] „Schenes Pferd“, *Polaer Tagblatt*, br. 1736, 23. 12. 1910.
[838] „L' inclita ed il tram“, *Il Giornaletto di Pola*, br. 1356, 27. 3. 1904.
[839] „Sul binario del tram“, *Il Giornaletto di Pola*, br. 1367, 7. 4. 1904.

prugu kamen težine jednog kilograma“ prilikom čega se nadolazeći tramvaj zatresao, uplašivši putnike.[840] Nešto opasnije dječje upoznavanje s tramvajem bilo je postavljanje metaka na prugu. Dostupnost metaka djeci nije začuđujuća činjenica ako uzmemo u obzir status grada kao glavne ratne luke Monarhije te svakodnevne nazočnosti mornara u gradu. Tako su već 29. ožujka uz pretpostavku da se radi o dječacima, na pruzi na Rivi bila postavljena dva metka od kojih je jedan eksplodirao „i poprilično uplašio putnike“. Sličan neuspio pokušaj istoga je dana ponovio i devetogodišnjak u blizini Parka Marije Valerije, koji je nakon toga prijavljen gradskoj straži.[841]

Razbijanja prozorskih stakala bila su vrlo česta pojava uglavnom djece, ali i odraslih čiji se intenzitet povećavao odnosno smanjivao uslijed ekonomskih i političkih promjena u gradu. Vrlo je vjerojatno da se ponašanje odraslih u samim obiteljima uzrokovano neimaštinom, prenosilo odgojem i na mlađu populaciju koja je pak svoje probleme rješavala na ovakav i slične načine. Tako je početkom svibnja 1906. zabilježen neuspio pokušaj „nepoznatog počinitelja“ razbijanja tramvajskog stakla u blizini crkve Gospe od mora, u dnevnim vijestima nazvanim „vjerojatno jednim od uobičajenih počinitelja“. Upravo to dokazuje kontinuitet devastacije.[842] Sličan incident izazvala je i grupica kvartovskih dječaka između trinaest i petnaest godina koji su u Ulici Zaro iz obijesti porazbijali stakla tramvaja u vožnji. Pritom je nakon uhićenja njihov identitet kao i svih počinitelja ili žrtava nesreća neovisno o dobi objavljivan u novinama. [843] Naime, u novinskim člancima objavljivana su puna imena i prezimena te broj godina svih sudionika, neovisno radilo se o djeci ili odraslima. Iako se vjerojatno radilo o mlađoj populaciji, a dva spomenuta slučaja nisu bila izolirani incidenti, može se zaključiti kako su bili rezultat sveopćeg nezadovoljstva što se (možda i nesvjesno) prenosilo na mlađu populaciju.

Nemogućnost brzog privikavanja novopridošlog stanovništva iz manjih sredina novom načinu života kao i prihvaćanja opasnosti koje je donosio urbani razvitak, rezultirala je nesrećama onih najmlađih koji su se slobodno igrali po gradskim prometnicama. Tako je 29. ožujka 1904. dvogodišnje dijete „u vrlo prometnoj Carduccijevoj ulici iskoristilo trenutak nepažnje (roditelja) i našlo se na tračnicama [...], vozač tramvaja promptno je zakočio“. [844] Unatoč upozorenjima odraslima 25. listopada iste godine nedaleko od mjesta spomenute nesreće, trogodišnje dijete, kako navode novine dva dana kasnije, „pred dva dana je trčalo Giulijinom te Ulicom Circonavalazione.

[840] „I brutti schersi dell' inclita“, *Il Giornaletto di Pola*, br. 1508, 26. 8. 1904.
[841] „Incidenti della tramvia“, *Il Giornaletto di Pola*, br. 1359, 30. 3. 1904.
[842] „Contro il tram”, *Il Giornaletto di Pola*, br. 2123, 3. 5. 1906.
[843] „Ancora della sassaiuola contro il carrozzone della tramvia“, *Il Giornaletto di Pola*, br. 2647, 9. 10. 1907.
[844] „Incidenti della tramvia“, *Il Giornaletto di Pola*, br. 1359, 30. 3. 1904.

Pravo je čudo što dijete nije zgazio tramvaj. Majka Eufemia Bielich je prijavljena".[845] U istoj ulici 27. travnja, ali tri godine kasnije, jedna trogodišnjakinja bila je žrtva udarca s lakšim ozljedama. Pritom je isključena „bilo kakva pogreška vozača jer roditelji puštaju djecu da lutaju po tako opasnim mjestima". [846] Treba napomenuti kako su ovakve vijesti bile gotovo svakodnevne. Izgradnjom šijanske pruge Ulica Šijana, do tada relativno mirno predgrađe uglavnom naseljeno doseljenicima iz ruralnih sredina koji su većinom gravitirali Arsenalu, postala je poprište većeg broja nesreća. Navodeći ih tek kao ilustrativne primjere, spomenimo kako je 9. travnja 1910. četverogodišnjak ispred svoje kuće istrčao na tračnice neposredno pred dolazeći tramvaj, zadobivši ozljede.[847] U kolovozu iste godine s lakšim ozljedama prošao je u istoj ulici sedmogodišnjak.[848] Jednako je tako i četverogodišnja djevojčica koja je 30. svibnja 1913., prošla tek s lakšim ozljedama, „odnosno samo sa slomljenom nogom [...] žrtve koje se nažalost zbivaju nepažnjom i nemarom mnogih obitelji".[849] Najtragičnija nesreća zbila se 23. kolovoza 1910. u Carducijevoj ulici, odnosno današnjim Giardinima, u kojoj su žrtve bila braća, četverogodišnji Remigio i desetogodišnji Paško Dvorinčić. Dok su gurali kolica, tramvaj je naletio na „malog Remigija koji je ostao na mjestu mrtav, izmrcvavivši ga užasno, dok je stariji Paško zadobio teške ozljede na glavi". Javno upozorenje *Naše sloge* bilo je potaknuto ne samo ovom, nego i svim ranijim nesrećama: „Ta užasna nesreća pobudila je sveobće žaljenje u obćinstvu, videći na licu miesta onako izmrcvareno diete. Nesreća rekli bi da se dogodila nepažnjom nevješte djece, a ovaj žalostni slučaj može ponovno poučiti roditelje, da ne puštaju djece same na ulicu, što je u Puli prava nevolja, videći gdje mala djeca planduju ulicama kao nigdje drugdje."[850]*Polaer Tagblatt* posredno je za nesreću okrivio i postupak tramvajaca „koji se nerijetko šale", zlorabeći zvučni signal na koji su se prolaznici „naviknuli tako da ga se nitko više striktno ne pridržava".[851]

Kultura vožnje i nepoštivanje pravila putnika kao i osoblja tramvaja bilo je čest uzrok padova s posljedicama što se uglavnom događalo djeci. Tako je su 8. travnja 1904. prijavljeni desetogodišnjak i dvanaestogodišnjakinja, odnosno istog dana i dječak Enrico Scaramela koji je „popevši se na tramvaj kucao putnicima po staklu", a zbog posljedica pada koji je uslijedio, završio je u pokrajinskoj bolnici.[852] Nerijetko su i vozači snosili krivicu za padove prilikom ulazaka i

[845] „Sorvegliate i bambini", *Il Giornaletto di Pola*, br. 1570, 27. 10. 1904.
[846] „Bambina sotto il tram", *Il Giornaletto di Pola*, br. 2848, 27. 4. 1907.
[847] „Von der Trambahn niedergeraunt", *Polaer Tagblatt*, br, 1516, 10. 4. 1910; „Fanciulletto sotto il tram", *Il Giornaletto di Pola*, br. 3561, 10. 4. 1910.
[848] „Unfall", *Polaer Tagblatt*, br. 1622, 12. 8. 1910.
[849] „Unfall", *Polaer Tagblatt*, br. 2496, 31. 5. 1913.
[850] „Dvoje djece povežene od tramvaja", *Naša* sloga, br. 34, 25. 8. 1910.
[851] „Unglücksfall durch die Tramway", *Polaer Tagblatt*, br. 1632, 24. 8. 1910.
[852] „Sul tram", *Il Giornaletto di Pola*, br. 1358, 29. 3. 1904; „Piccoli malfattori", *Il Giornaletto di Pola*, br. 1369, 9. 4. 1904.

izlazaka što dokazuje primjer devetogodišnjakinje koja je 24. srpnja 1909., noseći ocu ručak u Arsenal, zbog polaska tramvaja prije ulaska putnika, pala na kolnik.[853] Sličan primjer nesreće bio je pad dvanaestogodišnje učenice na Carlijevom trgu 26. siječnja 1910. u trenutku ulaska u tramvaj što je rezultiralo „lakšim ozljedama i nesvjesticom".[854] S obzirom na nepostojanje arhivskih podataka niti pouzdanost u redovitom objavljivanju svih nesreća u novinama, nemoguće je sustavno pratiti njihov tijek. Dokaz tomu je proglas koji je *Polaer Tagblatt* uputio „da bi bilo u interesu putnika da prijave takve slučajeve na svim linijama da policija intervenira u skladu s tim".[855] Nesmotren pad šestogodišnjaka pred tramvaj upravo ispred zgrade Tramvajskog društva 24. listopada 1912. „zbog prepuštenosti djece ulici" bila je česta pojava koja se nastavila i nakon rata. To dokazuje i opomena roditeljima nakon pada devetogodišnjaka pod tramvaj 29. ožujka 1919. da se „majke trebaju brinuti o svojoj djeci koja se skiću i igraju po ulicama, prvenstveno zbog njihove osobne sigurnosti".[856]

Brzina rasta gradske populacije, brzina širenja gradskih četvrti, brzina svakodnevnog života, ubrzala je i život na ulicama. Brzina kao uzrok nesreća u prvo se vrijeme javljala i zbog rivalstva uzrokovanog konkurencijom između kočijaša i tramvajaca. To se vidi iz primjera obostranih optužbi nakon sudara 12. rujna 1905. u kojem je kočijaš Eugenio Bilucaglia optuživao tramvajskog vozača zbog neupozorenja zvučnim signalom, a on njega zbog „divlje vožnje". Težina tenzija može se povezati s viješću o napadu 16. svibnja iste godine kada je kočijaš Santo Bilucaglia, „ime poznato u pulskoj kronici", osuđen na kaznu zatvora od deset dana zbog napada na vozača Giorgija Zormanna.[857] Nesreće uzrokovane brzinom češće se javljaju u godinama štrajkova. To se svakako može povezati s napetom situacijom koja se prenosila i na učinkovitost samog posla. Tako je „živahni vozač tramvaja Franz Krismann" 7. siječnja 1911. u Ulici Svetog Polikarpa vozio dvostruko brže od dozvoljenog dok su u listopadu 1911. zabilježene čak tri nesreće sudara s tramvajima u kojima su krivnju snosila druga vozila. Prva od njih je sudar s kočijom koja je 1. listopada prebrzo vozila Rivom „unatoč zvonjavi tramvaja", sedam dana kasnije s istim scenarijem na istome mjestu sudar zbog „jednog nesavjesnog vozača", dok je 18. istog mjeseca prijavljen vozač automobila koji je u ulici Sv. Polikarpa „projurio između dva tramvaja ugrozivši život putnika". [858] Sudari tramvaja s kočijama, kolima za prijevoz mlijeka, ugljena, vozilima za polijevanje ulica, biciklima, a kasnije i automobilima bili su najčešće rezultati nepoštivanja

[853] „Unfall", *Polaer Tagblatt*, br. 1294, 25. 7. 1909.
[854] „Atterato dal tram", *Il Giornaletto di Pola*, br. 3487, 26. 1. 1910.
[855] „Bodenloser Leichtsinn von Trambahn-Kondukteuren", *Polaer Tagblatt*, br. 1452, 27. 1. 1910.
[856] „Unhöflicher Tramwaygast", *Polaer Tagblatt*, br. 1685, 25. 10. 1910; „Investito dal tram", *L'Azione*, br. 88, 30. 3. 1919.
[857] „Un scontro fra un carrozzone della tramvia e una vettura", *Il Giornaletto di Pola*, br. 1891, 13. 9. 1905; „Per offese ad un conduttore del tram", *Il Giornaletto di Pola*, br. 1771, 16. 5. 1905.
[858] „Gegen die Straßenordnung", *Polaer Tagblatt*, br. 1978, 1. 10. 1911; „Unvorsichtiger Kutscher", *Polaer Tagblatt*, br. 1984 8. 10. 1911; „Unverfichtiger Autoführer", *Polaer Tagblatt*, br. 1993, 19. 10. 1911.

prometnih propisa.  neobaziranje na tramvajske signale, vožnje ili parkiranja na pruzi, prekoračenje nedopuštene brzine ili jednostavno trenuci nepažnje koji su u uskim, ali vozilima i pješacima iz godine u godinu sve napučenijim ulicama bili sve češći uzroci. Jedan od  brojnih sudara, ovog puta u blizini gradskog kazališta, bio je povod novinaru *Il Giornaletta* koji je u ime čitateljstva postavio pitanje: "Koliko će se još policija oglušavati na pritužbe građana zbog tolikih nesreća i takvog prometovanja vozila po najfrekventnijem dijelu grada?"[859]

[859] „Cocchiere e carradori",*Il Giornaletto di Pola*, br. 3864, 9. 2. 1911.

## ZAKLJUČAK

Povijest javnog prijevoza kao dio urbane povijesti Pule neizostavan je segment za razumijevanje političkih, socijalnih, gospodarskih i drugih lokalnih prilika, kao i svakodnevice grada. Vidljivo je kako je postojao višestruki utjecaj svih spomenutih prilika i javnog prijevoza kroz cijelo stoljeće, uzimajući u obzir širi kontekst mijena kroz dva ratna i tri mirnodopska razdoblja. Za razliku od mirnodopskih, izvori za ratna razdoblja, posebice Drugog svjetskog rata, fragmentarno su sačuvani. U tim fragmentarnim izvorima brojnija je novinska građa od arhivskih podataka. Uvođenje javnog prijevoza bilo je posljedica populacijske i urbanističke ekspanzije grada te ubrzanog načina života, potreba mornarice, ali i prestiža grada u urbanističkom usponu. Početkom dvadesetog stoljeća Pula je doživjela demografsku i urbanističku ekspanziju. U međuratnom razdoblju uslijedilo je populacijsko i ekonomsko opadanje da bi postupnim razvojem turizma i industrije nakon Drugog svjetskog rata grad doživio svoju drugu renesansu. Neophodnost javnog prijevoza u svakodnevnom životu, unatoč političkim i gospodarskim kako lokalnim, tako i globalnim mijenama, omogućila mu je kontinuitet koji je moguće pratiti do današnjih dana.

Izabrane knjige i članci kao rezultat dosadašnjih istraživanja povijesti prometa u svjetskim historiografijama, dokaz su važnosti tog segmenta urbane povijesti. Posebno su značajni zbog uočavanja sličnosti koje su se javljale u različitim svjetskim gradovima. Iako su i u svjetskoj historiografiji istraživanja uglavnom usmjerena na jedan grad ili regiju, taj pristup omogućio je pokušaj utvrđivanja sličnosti Pule s drugim gradovima. Međutim, zbog specifičnosti Pule kao glavne luke Austro-Ugarske Monarhije i podređenosti javnog prijevoza potrebama mornarice, mogućnosti usporedbe bile su male. U prilog tomu idu i kasnije promjene država nakon dvaju ratova koje su uzrokovale i nagle migracije stanovnika.

Osim prestiža i težnji da Pula urbanističkim i infrastrukturnim inovacijama bude u korak s drugim europskim gradovima, pravi razlozi uvođenja javnog gradskog prijevoza bili su vidljivi tek nekoliko godina nakon otvaranja prvih tramvajskih linija. Carsko-kraljevska mornarica svoje je interese vidjela u tramvajskoj infrastrukturi kao sustavu paralelnom razgranatoj željezničkoj vojnoj mreži zbog potencijalnih ratnih potreba. Iskorištavanje tramvajske pruge za gospodarske potrebe išlo je u prilog ne samo mornarici, nego i gradu budući da je prijevoz sirovina specijaliziranim malim vlakovima koristio i vojnim i civilnim vlastima. Neovisno o zajedničkim gospodarskim interesima, kontinuiranom talijanizacijom gradska je vlast potiskivala uporabu hrvatskog i njemačkog jezika, a time i prava stanovnika. Iako nije bio razlog, nego posljedica, uvođenjem tramvaja najviše su novčano profitirali pojedinci: pojedinci iz vladajuće političke stranke te

izvođači radova. Epilog je bio opće nezadovoljstvo samih građana te sudski procesi zbog sumnjivih koncesija. U cijelom tom razdoblju najviše su ispaštali tramvajski radnici. Kroz tri desetljeća tramvajci su bili socijalna skupina koja je stajala između poslodavca i Općine, bez pravne zaštite, izloženi nehumanim uvjetima, otkazima i samovolji nadređenih. Nerijetki štrajkovi i stalne izmjene osoblja utjecale su na svakodnevicu grada, povećan broj nezaposlenih i veći broj nesreća. Kroz tri desetljeća postojanja tramvaja osim tri izgrađene linije između 1904. i 1909. koje su spajale krajnje točke grada, planovi novih nikad izgrađenih tramvajskih linija bili su i ostali između želja, potreba i interesa.

S obzirom na stagnaciju te ekonomski pad tridesetih godina i razvoj automobilske industrije, zamjena tramvajskog autobusnim prijevozom doskočila je rješenju višegodišnjih potreba širenja linija. Polovica tridesetih godina obilježila je širenje mreže javnog prijevoza povezivanjem gradskih i prigradskih četvrti te centra grada s kupalištima i plažama u ljetnoj sezoni. Iako su posljedice Drugog svjetskog rata zaustavile napredak javnog prijevoza, njegovom oporavku pedesetih i šezdesetih godina pomogao je i razvoj industrije. Time je povećana i zaposlenost stanovništva što je dovelo do uvođenja novih radničkih linija. Školstvo je također utjecalo na povećanje izravnih učeničkih, posebice prigradskih linija. Tijekom cijele druge polovice prošlog stoljeća javni je prijevoz balansirao između profitabilnih gradskih i posebice sezonskih te neprofitabilnih, u većoj mjeri prigradskih linija. Neovisno o profitabilnosti poduzeća s kraja šezdesetih, integracija tijekom sedamdesetih godina dovela je javni gradski i prigradski prijevoz do ruba propasti. Integracija poduzeća za javni gradski i prigradski prijevoz s još tri poduzeća bila je politički i ekonomski potez lokalnih vlasti čije su se negativne posljedice osjećale i devedesetih godina. Dodatan udarac tomu bila je ekonomska kriza osamdesetih godina, ali i sve veći prelazak građana na osobni prijevoz.

Austrijski državni arhiv u Beču čuva dokumente isključivo vezane uz rad Tramvajskog društva između 1903. i 1918. godine. Uglavnom se radi o sačuvanim godišnjacima te djelomično sačuvanim zapisnicima sjednica Tramvajskog društva na kojima su sudjelovali i predstavnici Općine. Za razliku od Državnog arhiva u Beču, Državni arhiv u Pazinu čuva podatke o radu tramvajskog društva od 1919. do 1934. godine. Podaci su fragmentarno sačuvani dok za razdoblje od ukidanja tramvajskog prijevoza pa do kraja Drugog svjetskog rata nisu sačuvani gotovo nikakvi podaci. Razlog tomu je bilo davanje koncesije privatnoj autobusnoj tvrtki sa sjedištem u Rijeci koja je svoje djelovanje širila i na ostale gradove. U Državnom arhivu u Rijeci ne postoje nikakvi podaci vezani uz rad tvrtke u Puli. Sjednice općinskih vijeća Pule u prvoj polovici prošlog stoljeća sačuvane su fragmentarno u obliku stenografskih zapisnika u Državnom arhivu u Pazinu. Međutim, u spomenutim zapisnicima nema podataka o javnom prijevozu. Ipak, sjednice općinskih vijeća

sačuvane su u tadašnjim dnevnim novinama koje su gotovo doslovno prenosile stenografske zapisnike. Državni arhiv u Pazinu nepostojanje spomenute građe obrazlaže time kako ona jednostavno nije postojala kada je došlo do preuzimanja, ne dajući potencijalne razloge gubitka. Državni arhiv u Pazinu djelomično čuva i građu vezanu uz javni gradski prijevoz do 1965. godine. Izlučivanje građe zbilo se samo jednom što je potvrdilo i Trgovačko društvo Pulapromet za prijevoz putnika u Puli. Sva ostala građa poduzeća je uništavana nakon zakonskog roka do kojeg je trebala biti čuvana. Određena količina građe sačuvana je i u Arhivu Grada Pule za razdoblje od 1965. do danas. Budući da je između 1972. i 1984. došlo do integracije poduzeća, a potom i do likvidacije, najveći dio arhivirane građe odnosi se na to razdoblje. S aspekta urbanističkog širenja grada, a time i linija javnog gradskog prijevoza, ne posebno bogat, ali sadržajno značajan korpus donosi Odjel za graditeljsko nasljeđe Grada Pule.

Premda je sekundarni izvor, novinska je građa značajna s aspekta dopune arhivskih izvora za proučavanje javnog prijevoza. Posebice je to korisno za proučavanje razdoblja austrougarske vladavine. Istovremeno izlaženje novina na hrvatskom, njemačkom i talijanskom jeziku, različitih političkih i nacionalnih usmjerenja, omogućava komparativno sagledavanje različitih viđenja iste problematike (*L' Istria, Il Giornaletto di Pola, Gazzettino di Pola, Polaer Tagblatt, Oestrreichische Riviera Zeitung, Il Proletario* i dr.). Desetak različitih naslova omogućilo je zato sagledavanje istih pojava iz različitih perspektiva. Novinska građa iz razdoblja Kraljevine Italije (*L' Azione, Corriere Istriano*) i socijalističke Jugoslavije (*Glas Istre*) zbog samih političkih sustava pruža nam jednostrane informacije. No, u komparaciji s arhivskom građom, statističkim priručnicima i različitim godišnjacima, upotpunjuje cjelovitu sliku.

Ovo istraživanje svakako bi trebalo upotpuniti i dati svoj doprinos jednom segmentu pulske povijesti dvadesetog stoljeća, posebice urbanoj i prometnoj povijesti grada. Izuzev tri spomenuta rada Ante Tentora i Brune Dobrića te mojeg rada o pulskim tramvajcima, povijest javnog prijevoza u Puli gotovo je u potpunosti neobrađeno područje. Ako uzmemo u obzir količinu postojeće neobrađene građe, vrlo je zahvalno područje za povijesno istraživanje. Upravo zbog bogatstva i raznovrsnosti izvora povijest javnog prijevoza moguće je pratiti iz svih spomenutih dimenzija i sagledati njezinu kompleksnost te važnost u kontekstu urbane povijesti prošlog stoljeća. S druge strane rezultati ovog istraživanja korisni su i za valorizaciju pulske baštine kroz urbanu arheologiju. Završeno istraživanje moglo bi biti poticaj za buduća istraživanja istih ili sličnih tema u Puli, ali i drugim hrvatskim gradovima.

**POPIS IZVORA I LITERATURE**

**Izvori**

Arhivski izvori:

Austrijski državni arhiv u Beču/ Österreichisches Staatsarchiv:

1. AT-OeStA/AVA Verkehr Geschäftsberichte A, Faszikulatur 162
2. AT-OeStA/AVA Justiz JM Allgemein Sig. 2A 2334.15
3. AT-OeStA/AVA Verkehr Reg. v. EG. ÖLEG A 61

Državni arhiv u Pazinu:

HR-DAPA-40, OPĆINA PULA (1845–1918)
HR-DAPA-67, OPĆINA PULA (1919–1947)
HR-DAPA-114, GNO PULA (1947–1955)
HR-DAPA-104, NOO PULA (1955–1962)

Arhiv Grada Pule:

1. Skupština Općine Pula (dokumenti o poduzeću Lokalni saobraćaj)
2. Odjel za graditeljsko nasljeđe i prostorno uređenje: Planovi Pule (nerazvrstano).

Novinski izvori:

1. *L'Arena di Pola*, 1946.
2. *L' Azione*, 1919. – 1928.
3. *Corriere Istriano*, 1929. – 1945.
4. *L' Eco dell' Adriatico*, 1907.
5. *L'Eco di Pola*, 1893. – 1896.
6. *La Fiamma*, 1911. – 1912.
7. *Il Giornaletto di Pola*, 1900. – 1915.
8 . *Glas Istre*, 1948. – 1984.
9. *Hrvatski* list, 1915. – 1918.

10. *L' Istria*, 1887.
11. *Naša sloga*, 1898. – 1912.
12. *Österreichische Riviera-Zeitung*, 1904. – 1905.
13. *Omnibus*, 1906.
14. *Pola*, 1884. – 1885.
15. *Polaer Morgenblatt*, 1905. – 1906.
16. *Polaer Tagblatt*, 1906. – 1918.
17. *Il Popolo Istriano*, 1898. – 1899.
18. *Il Proletario – Giornale Socialista dell'Istria*, 1904.
19. *Slovenski narod*, 1916.
20. *Südösterreichische Nachrichten,* 1910.

Usmeni iskazi:

1. Adam Alerić, 10. 1. 2014.
2. Milan Banković, 17. 4. 2018.
3. Anton Glavaš, 30. 8. 2013.
4. Klaus Riboni, 12. 3. 2015
5. Milena Vareško, 20. 3. 2014.

Ostali izvori:

1. *Analiza privrednih i društvenih kretanja u razdoblju od 1966. do 1970. godine*, Zavod za ekonomiku Pula, Pula, studeni, 1970.
2. *Dienst-Ordnung für das Personal der Istrianer Elektrizitäts- u.Kleinbahngesellschaft*, Pula, 1912.
3. *Društveni plan i budžet Narodnog odbora Općine Pula za 1958. godinu*, Pula, 19. 3. 1958.
4. *Društveni plan Narodnog odbora grada Pule za 1954.*, Pula, 1953.
5. *Društveni plan Općine Pula za 1963. godinu; Narodni odbor Općine Pula*, Pula, ožujak 1963.
6. *Osnovni elementi urbanističkog plana Pule*, Općinska skupština Pula – Urbanistički institut SRH, Zagreb, 1964.
7. *Saobraćaj Kotara Pula*, Pula, 1962. (strojopis)

8. *Statistički godišnjak Istre, Primorja i Gorskog Kotara 1991*, Republika Hrvatska, Međuopćinski Zavod za statistiku – Rijeka, Rijeka, 1990.
9. *Statistički pregled NO-a Kotara Pula za 1957*, .Zavod za statistiku NOK-a Pula, Pula, 5. 8. 1958.
10. *Statistički godišnjak NR Hrvatske za 1953.,* Zagreb, 1954.
11. *Statistički godišnjak NR Hrvatske za 1954.,* Zagreb, 1955.
12. *Statistički godišnjak zajednica Općina Rijeka 1978,* Zavod za statistiku Zajednica Općina Rijeka, Rijeka, listopad 1978.
13. *Statistički ljetopis Grada Pule 1995,* Republika Hrvatska – Županija Istarska – Grad Pula, Pula, 1997.

**Literatura**

1. M. Agulhon, *Histoire de la France urbaine*, vol. 4, La ville de l'age industriel, Le Seuil, Pariz, 1983.
2. Jesús Mirás-Araujo, „The Spanish tramway as a vehicle of urban Shaping; La Coruna, 1903 – 1962", *Journal of Transport History*, 26/2, 2005., 20. – 38.
3. Mate Balota, *Puna je Pula,* Pula, 2005.
4. Joško Barić, „Početak javnog prijevoza u Splitu", *Kulturna baština*, Split, 2014., 117. – 130.
5. Marija Benić Penava, „Proizvodnja električne energije i prehrambena proizvodnja na dubrovačkom području do Drugog svjetskog rata", *Anali Dubrovnik*, 2, Dubrovnik, 2014., 549. – 564.
6. T. C. Barker, Michael Robbins, *A History of London Transport,* London, 1963.
7. Bernardo Benussi, *Povijest Pule: u svjetlu municipalnih ustanova do 1918.*, Žakan Juri, Pula, 2002.
8. Irena Benyovsky Latin, „Interdisciplinarnost u *urbanoj povijesti*; povijest i perspektive", *Historiografija/povijest u suvremenom društvu*, Hrvatski institut za povijest, Zagreb, 2014, 23. – 34.
9. Miroslav Bertoša, „Građanska i vojnička Pula", u: *Pula: tri tisućljeća mita i stvarnosti: tri tisuće godina povijesti Pule*, C. A. S. H., Pula, 2005., 47. – 112.
10. Ivan Beuc, *Osnovni nacionalni problemi istarskih Hrvata i Slovenaca u prvoj polovici XIX i početkom XX stoljeća,* Zagreb, 1975.

11. Ivan Blažević, „Štrajkovi u Istri krajem XIX i početkom XX stoljeća“, *Jurina i Franina*, Pula, 1982. 75. – 77.
12. Marcello Bogneri, *Cronache di Pola e dell'Istria: 1847 – 1914; gli anni della dominazione austro-ungarica*, Trst, 1989.
13. Christopher G. Boone, „Streetcars and Politics in Rio de Janeiro: Private Enterprise versus Municipal Goverment in the Provision of Mass Transit: 1903 1920“, *Journal of Latin Amrican Studies*, 27/2, 1995., 343. – 365.
14. R. J. Buckley, *A History of Tramways; From Horse to Rapid Transit*, Vancouver, 1975.
15. Herman Buršić, „Ljuska na valovima svjetskih događaja“, u: *Pula: tri tisućljeća mita i stvarnosti: tri tisuće godina povijesti Pule*, C. A. S. H., Pula, 2005., 223. – 288.
16. Juan Santiago Correa, „Urban development and urban transport: the Medellín tramway, 1919 – 1950“, *Colombian Economic Journal*, br. 1, 2003., 60. – 94.
17. Bruno Dobrić, „Pulski električni tramvaj“, *Hrvatska revija*, br. 3, Zagreb 2006., 11. – 16.
18. Igor Duda, „Elementi kozmopolitizma u Puli između 1850. i 1918. godine“, *Radovi – Zavod za hrvatsku povijest*, 32. – 33, 2000.
19. Igor Duda, „'Mi smo ovdje tek toliko.' Izgubljeni stanovnici Pule 1910 – 1948.“, *Radovi – zavod za hrvatsku povijest*, br. 34 – 35 – 36, Zagreb, 2004., 157. – 184.
20. Igor Duda, „Sve je najsuvremenije. Svakodnevica i potrošačka kultura u Puli ranih 1960-ih.“, *Pula 3000 Pola; Prilozi za povijesnu sintezu,* Pula, 2005, 43. – 53.
21. Darko Dukovski, „Grad u potrazi za identitetom“, u: *Pula: tri tisućljeća mita i stvarnosti: tri tisuće godina povijesti Pule*, C. A. S. H., 2005., 307. – 339.
22. Darko Dukovski, *Fašizam u Istri, 1918. – 1943*., C. A. S. H., Pula, 1998.
23. Darko Dukovski, *Povijest Pule: deterministički kaos i jahači apokalipse, Društvo hrvatskih književnika,* Pula, 2011.
24. Darko Dukovski, „Pula XX. stoljeća: uzroci promjene identiteta“, *Pula 3000 Pola: Prilozi za povijesnu sinezu,* Pula, 2005, 58. – 75.
25. Darko Dukovski, *Svi svjetovi istarski*, C. A. S. H., Pula, 1998.
26. Erwin A. Grestenberger, *Festung Pola*, Wien Graz, 2003.
27. Stefano di Giusto, *Operationszone Adriatisches Künsteland: Udine, Gorizia, Trieste, Pola, Fiume e Lubianadurante l'occupazione tedeca 1943 – 1945,* Udine, Istituto Friuliano per la Storia del Movimento di Libarazione, 2005.
28. Susan Hanson, *The Geography of Urban Transportation*, The Guilford Press, New York – London, 1995.
29. Keneth Jackson, *The Suburbanization of the United States*, Oxford University Press, 1985.

30. Robert J. Jucha, „The anatomy of a streetcar suburb: A development History of Shadyside: 1852– 1916“, *The Western Pennsylvania Historical Magazine*, 62/4, 1979., 301. – 319.
31. Ichiro Kakizaki, *The History of Urban Transport in Bangkok, 1886 – 2010*, University of Washinghton Press, 2015.
32. Željko Klaić, „Novčane prilike gospodarske sveze za Istru (1918. – 1924.)“, god. 5 (1994. – 1995.), 87. – 105.
33. Mirko Korenčić, *Naselja i stanovništvo SR Hrvatske1857-1971*, JAZU, Zagreb, 1979.
34. Milivoj Korlević, „Uprava i sudstvo u Istri od 1918. do 1945.“, *Vjesnik Državnog arhiva u Rijeci*, Državni arhiv u Rijeci, Rijeka, 1954., 19. – 100.
35. Attilio Krizmanić, „Prostorni razvitak austrijske Pule“, u: *Pula: tri tisućljeća mita i stvarnosti: tri tisuće godina povijesti Pule*, C. A. S. H., Pula, 2005., 113. – 182.
36. Alexandre Macchione Saes, „Modernizing Electric Utilities in Brazil: National vs Foreign Capital, 1889 – 1930“, *Business History Review*, 87/2, 2013., 229. – 253.
37. Damir Magaš, „Urbano – geografska preobrazba Zadra: elementi prometnog sustava 1945. 1991.“, *Geoadria*, 1, Zadar, 1996., 35. – 46.
38. Davor Mandić, „Život u žici – pulska svakodnevica u doba Velikog rata“, u: *U sjeni Velikog rata: Odraz ratnih zbivanja na život istarskog civilnog stanovništva,* Istarsko povijesno društvo, Povijesni i pomorski muzej Istre, Pula, 2019., 109. – 144.
39. Jagoda Marković, „Pula - K. u. K. slika grada“, Radovi instituta za povijest umjetnosti., Zagreb, 2006., 30, 215. – 228.
40. Raul Marsetič, „Pulska luka u vrijeme Italije“, u: *Zbornik radova: Iz povijesti Pulske luke*, Pula, 2006., 213. – 245.
41. Raul Marsetič, „Saveznička bombardiranja Pule“, u: *Pula: tri tisućljeća mita i stvarnosti: tri tisuće godina povijesti Pule,* C. A. S. H., Pula, 2005., 289. – 306.
42. Alberte Martínez López, „Belgian investment in tramways and light railways; An international approach, 1892–1935“, *Journal of Transport History*, 24/1, 2003., 59. – 77.
43. John P. McKay, „Comparative perspectives on transit in Europe and the United States“, u: Joel A. Tarr and Gabriel Dupuy, *Technology and the Rise ofthe Networked City in Europe and America,* Philadelphia PA, 1988., 1. – 11.
44. John P. McKay, *Tramways and Trolleys. The Rise of Urban Mass Transport in Europe*, Princeton University Press. 1976.
45. Ive Mihovilović, „Jadikovka prefekta Cimoronija“, *Istra*, Istarska naklada, 1975., 47. – 52.
46. Gijs Mom, „What kind of transport history did we get?“, *The Journal of Transport History*, 24/2, 2003.,121. – 138.

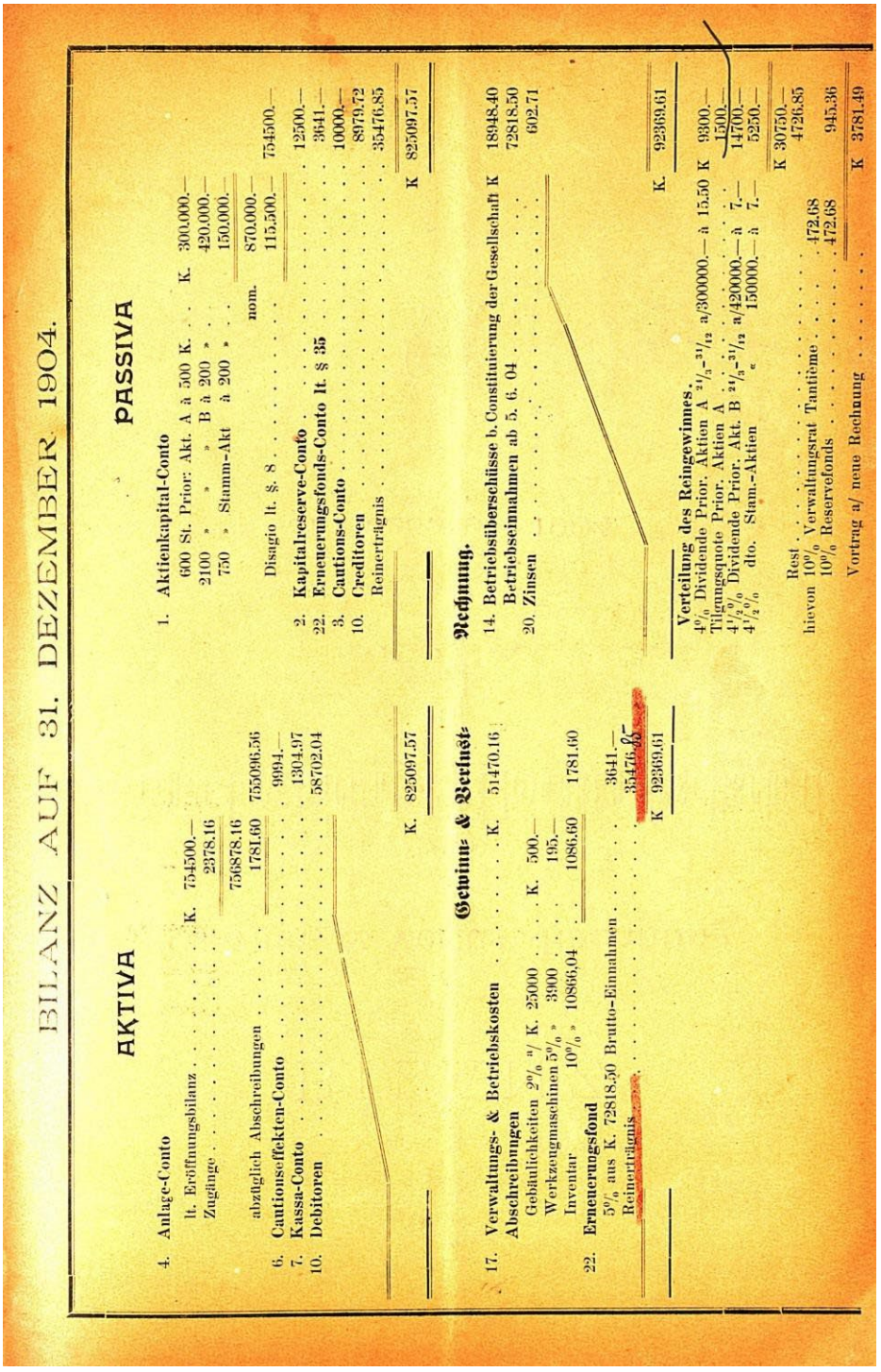
47. Joe Moran, „Crossing the Road in Britain: 1931 – 1976“, *The Historical Journal* (Cambridge University Press), 49/2, 2006., 477. – 496.
48. Josip Orbanić, *Istarske željeznice*, Hrvatske željeznice, Zagreb, 1996.
49. Josip Orbanić, *Promet u Istri: od Argonauta do Ipsilona,* Pula, C.A.S.H., 2005.
50. Juraj Padjen, „Regulacija i privatizacija javnog gradskog prijevoza“, Ekonomski pregled, Zagreb, 1995., br. 8, 383. – 393.
51. Branko Perović, „Luka Pula austrougarskog doba; Odsjaj grada u zaljevu 1850. – 1918), u: *Zbornik radova: Iz povijesti Pulske luke,* Pula, 2006, 70. –190.
52. Gordon Pirie, „Revolutionary linits in transport“, *Journal of Transport History,* 34/1, 2013., 3. – 4.
53. Barbara Schmucki, „On the trams; Women, men and urban public transport in Germany“, *Journal of Transport History*, 23/1, 2002., 60. – 72.
54. Craig R. Semsel, „More than an ocean apart; The street railways of Cleveland and Birmingham, 1880 – 1911*“, Journal of Transport History*, 22/1, 2001., 47. – 61.
55. Dragovan Šepić, „Istra uoči konferencije mira (Talijanska okupacija Istre1918. i istarski Hrvati)“, *Zbornik historijskog instituta Jugoslavenske akademije*, br. 4, Zagreb, 1961., 349. – 382.
56. Nevio Šetić, „Prvi svjetski rat: civilno stanovništvo i društvo na području Istre“, u: *U sjeni Velikog rata: Odraz ratnih zbivanja na život istarskog civilnog stanovništva,* Istarsko povijesno društvo, Povijesni i pomorski muzej Istre, Pula, 2019.,15. – 31.
57. Joel A. Tarr, *Tranportation Innovation and Changing Spatial Patterns in Pittsburgh 1850 – 1934*, Chicago, 1978.
58. Ante Tentor, „Stari tramvaj u Puli“, *Istarski mozaik*, Pula, 1967., br. 6, 286. – 288.
59. Towns and Communication, vol. 1, Communications in Towns (ur. N. Budak), Leykam international, Zagreb, 2010.
60. Marko Trogrlić, Željko Stepanić, „Pula kao austro-ugarska ratna luka“, u: *Školski vjesnik*, 56 (2007), 17. – 30.
61. Richard Turner, „Tramways for rural France; The rise and fall of the tramways of Loir-et-Cher, 1880 – 1934, *Journal of Transport History,* 20/2, 1999., 106. – 125.
62. Berislav Valušek „Villa Münz u Ičićima“, *Radovi Instituta za povijest umjetnosti*, 33, 2009., 295. – 306.
63. Vukman Vučić, *Javni gradski prevoz: sistemi i tehnika*, Beograd, 1987.
64. Margaret Walsh, „Gendering transport history; Retrospect and prospect“*, The Journal of Transport History*, 23/1, 2002., 1. – 8.

65. Sam Bass Warner, *Streetcar Suburbs; The Process of Growth in Boston, 1870 – 1900*, Harvard University Press, London, 1978.
66. Eugen Weber, *Peasants into Frenchmen: the modernisation of rural France, 1870* – 1914, Stanford University Press (1977).
67. Asha Weinstein, „Congestion as a cultural construct; The 'congestion evil' in Boston in the 1890s and 1920s", *The Journal of Transport History*, 27/2, 2006., 97. – 115.
68. Christopher Wells, „Rebuilding the city, leaving it behind Transportation and the environmental crisis in turn-of-the-century American cities" *The Journal of Transport History*, 35/2, 2014., 183. – 199.
69. Jasenko Zekić, „Pulski tramvaj, simbol grada s početka dvadesetog stoljeća", *Nova Istra,* 2001., 203. – 206.
70. Jasenko Zekić, „Pulski tramvaj, 1904. – 1934.", *Nova Istra*, 2008., 217. – 233.
71. Jasenko Zekić, „Štrajkovi pulskih tramvajaca kao posljedica njihovog lošeg materijalnog stanja u kontekstu političkih i ekonomskih kriza u gradu", *Histria*, 2018., 201. – 225.
72. Thomas Zeller, „Histories of transport, mobility and environment", *The Journal of Transport History*, 35/2, 2014., 3. – 5.

## ŽIVOTOPIS DOKTORANDA

Jasenko Zekić rođen je u Puli gdje je završio osnovnu školu i gimnaziju. Na Filozofskom fakultetu u Puli diplomirao je 2004. povijest i kroatistiku. Od 2005. zaposlen je u Osnovnoj školi Tone Peruška u Puli kao učitelj povijesti te hrvatskog jezika. Autor je tri znanstvena rada: „Univerzijada '87. - drugi ilirski preporod", *Časopis za suvremenu povijest*, 39 (2007.), 299. – 318., „Mediteranske igre u Splitu – odrazi političke dimenzije u tiskanim medijima", *Časopis za suvremenu povijest*, 48 (2016.), 97. – 117. te „Štrajkovi pulski tramvajaca kao posljedica njihova lošeg materijalnog statusa u kontekstu političkih i ekonomskih kriza u gradu", *Histria*, 8 (2018.), 201. – 226. Autor je više članaka i prikaza pri čemu se mogu izdvojiti četiri rada objavljena u časopisu *Latina et Graeca*. Sudjelovao je na tri znanstvena skupa: "O problemima razvoja vodoopskrbe Pule u razdoblju Austro-Ugarske Monarhije" (*Međunarodni znanstveni skup - Istarsko gospodarstvo jučer i sutra* Pazin, 2013.), „Utjecaj Velikog rata i gospodarskog pada na djelatnost pulskog Crvenog križa" (*Međunarodni znanstveni skup - Istarsko gospodarstvo jučer i sutra,* Pula, 2016.) i „Javni prijevoz u Puli – stoljetni kontinuitet i tekovine inovacija", (*Međunarodni znanstveni skup Socijalizam na klupi; kontinuiteti i inovacije,* Pula, 2019.).

**PRILOZI**



BILANZ AUF 31. DEZEMBER 1904.

**AKTIVA**

4. **Anlage-Conto**
   lt. Eröffnungsbilanz . . . . . K. 754500.—
   Zugänge . . . . . 2378.16
   756878.16
   abzüglich Abschreibungen . . . . . 1781.60 755096.56
6. **Cautionseffekten-Conto** . . . . . 9994.—
7. **Kassa-Conto** . . . . . 1304.97
10. **Debitoren** . . . . . 58702.04

K. 825097.57

**Gewinn- & Verlust-**

17. **Verwaltungs- & Betriebskosten** . . . . . K. 51470.16
    **Abschreibungen**
    Gebäulichkeiten 2% a/ K. 25000 . . . K. 500.—
    Werkzeugmaschinen 5% » 3900 . . . 195.—
    Inventar 10% » 10866.04 . . . 1086.60 1781.60
22. **Erneuerungsfond**
    5% aus K. 72818.50 Brutto-Einnahmen . . . . . 3641.—
    Reinertrügnis . . . . . 35476.85
K 92369.61

**PASSIVA**

1. **Aktienkapital-Conto**
   600 St. Prior: Akt. A à 500 K. . . K. 300.000.—
   2100 » » » B à 200 » . . 420.000.—
   750 » Stamm-Akt à 200 » . . 150.000.—
   nom. 870.000.—
   Disagio lt. § 8. . . . . 115.500.— 754500.—
2. **Kapitalreserve-Conto** . . . . . 12500.—
22. **Erneuerungsfonds-Conto lt. § 35** . . . . . 3641.—
3. **Cautions-Conto** . . . . . 10000.—
10. **Creditoren** . . . . . 8979.72
    Reinertrügnis . . . . . 35476.85

K 825097.57

**Rechnung.**

14. **Betriebsüberschüsse** b. Constituierung der Gesellschaft K 18948.40
    **Betriebseinnahmen** ab 5. 6. 04 . . . . . 72818.50
20. **Zinsen** . . . . . 602.71

K. 92369.61

**Verteilung des Reingewinnes.**

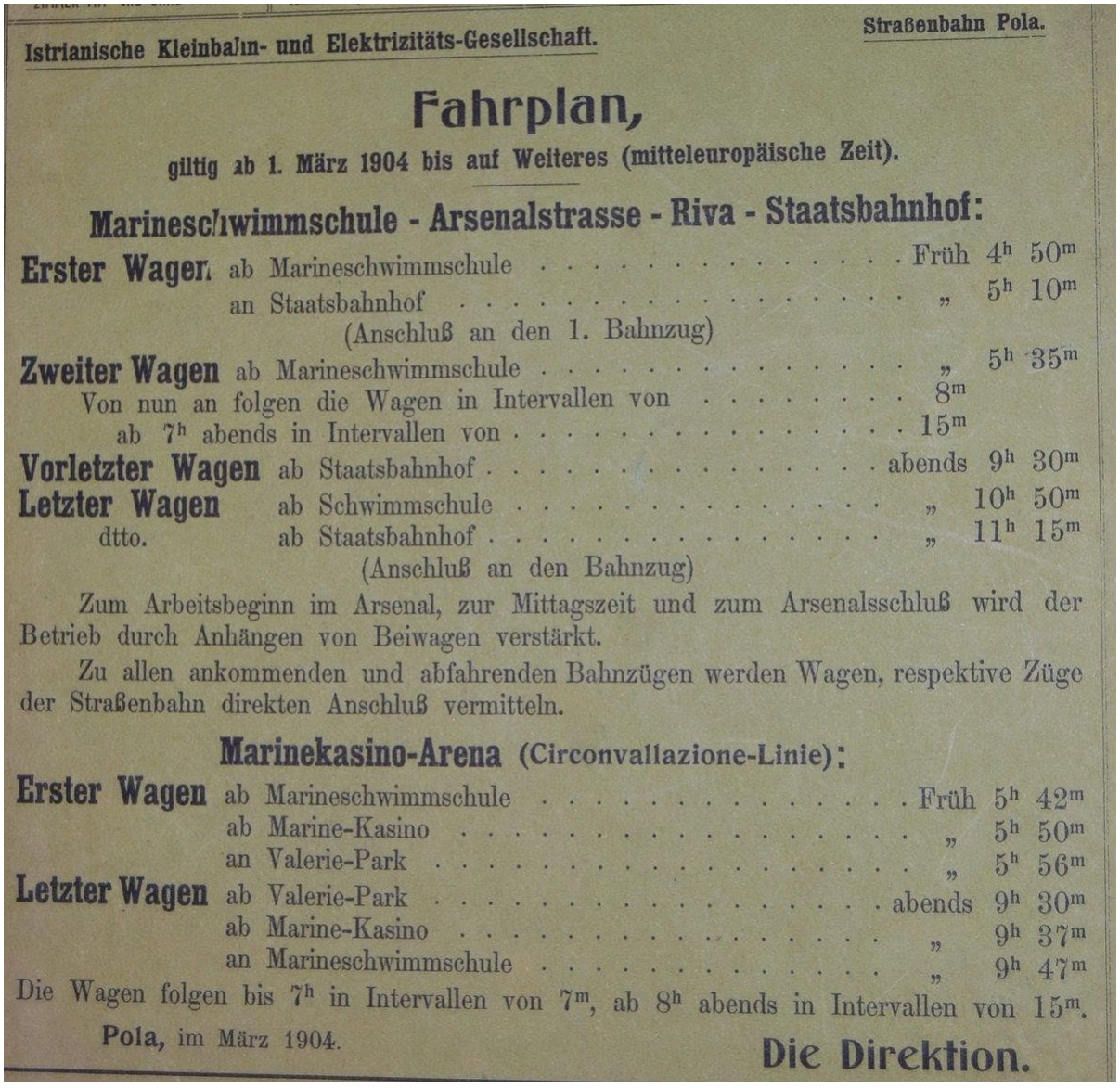
| | | | |
|---|---|---|---|
| 4% Dividende Prior. Aktien A $^{31}/_{5}$–$^{31}/_{12}$ a/300000.— à 15.50 | K | 9300.— | |
| Tilgungsquote Prior. Aktien A . . . . . | | 1500.— | |
| 4 1/2% Dividende Prior. Akt. B $^{31}/_{5}$–$^{31}/_{12}$ a/420000.— à 7.— | | 14700.— | |
| 4 1/2% dto. Stam.-Aktien „ 150000.— à 7.— | | 5250.— | |
| | K | 30750.— | |
| Rest . . . . . | | 4726.85 | |
| hievon 10% Verwaltungsrat Tantième . . . . | 472.68 | | |
| 10% Reservefonds . . . . . | 472.68 | 945.36 | |
| Vortrag a/ neue Rechnung . . . . . | K | 3781.49 | |

1. Godišnjak Tramvajskog društva - od inauguracije do kraja 1904. s prikazom polugodišnjeg prihoda (Državni arhiv u Beču).

# Betriebsergebnisse für das Jahr 1909.

| MONAT | GEFAHRENE PERSONEN Anzahl 8 h | 10 h | 14 h | 20 h | 24 h | Abonnenten | Gesammt | EINNAHMEN AUS DEM PERSONENVERKEHR 8 h K | h | 10 h K | h | 14 h K | h | 20 h K | h | 24 h K | h | Abonnenten K | h | Gesammt Einnahme K | h | Motorwagen Kilometer | Beiwagen Kilometer | Stromverbrauch |
|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|
| Jänner . . . . | 7507 | 54538 | 18686 | 5822 | — | 607 | 87160 | 600 | 56 | 5453 | 80 | 2802 | 90 | 1164 | 40 | — | — | 2162 | — | 12188 | 61 | 26821.0 | 405.2 | 14634 |
| Februar . . . . | 7627 | 50187 | 17215 | 5445 | — | 557 | 81031 | 610 | 16 | 5018 | 70 | 2582 | 25 | 1089 | — | — | — | 1526 | 75 | 10826 | 86 | 24707.8 | 360.0 | 14495 |
| März . . . . . | 8775 | 57831 | 21826 | 6424 | — | 681 | 94487 | 702 | — | 5733 | 10 | 3198 | 90 | 1284 | 80 | — | — | 1191 | — | 12109 | 80 | 27245.9 | 922.2 | 15437 |
| April . . . . . | 9264 | 69933 | 26969 | 2690 | — | 430 | 116186 | 741 | 12 | 6993 | 30 | 4045 | 35 | 1918 | — | — | — | 1026 | 25 | 14724 | 02 | 26854.9 | 1448.0 | 15672 |
| Mai . . . . . | 8964 | 64389 | 24824 | 9053 | — | 532 | 107762 | 717 | 12 | 6438 | 90 | 3723 | 60 | 1810 | 60 | — | — | 1134 | 83 | 13825 | 05 | 27646.8 | 1826.2 | 15174 |
| Juni . . . . . | 9905 | 65824 | 22888 | 8084 | — | 484 | 106985 | 792 | 40 | 6592 | 40 | 3433 | 20 | 1616 | 80 | — | — | 1289 | — | 18693 | 80 | 26865.9 | 2143.6 | 12918 |
| Juli . . . . . | 9706 | 88969 | 26355 | 8227 | — | 510 | 128767 | 776 | 48 | 8396 | 90 | 3953 | 25 | 1645 | 40 | — | — | 1252 | 75 | 16024 | 78 | 26542.4 | 7181.2 | 14120 |
| August . . . . | 12539 | 90232 | 37610 | 19673 | 2363 | 698 | 163095 | 1003 | 12 | 9023 | 20 | 5414 | 73 | 3934 | 60 | 567 | 12 | 1612 | — | 21544 | 77 | 30846.4 | 7977.5 | 16798 |
| September . . . | 13780 | 69459 | 40611 | 28379 | 2798 | 516 | 156463 | 1102 | 40 | 6936 | 90 | 5685 | 54 | 4675 | 80 | 671 | 62 | 1275 | 75 | 20316 | 91 | 32787.6 | 4250.0 | 18702 |
| Oktober . . . . | 13506 | 68129 | 37642 | 20899 | 1749 | 522 | 141787 | 1080 | 48 | 6812 | 90 | 5255 | 88 | 4067 | 80 | 419 | 76 | 1402 | — | 19038 | 82 | 35486.7 | 2431.1 | 19697 |
| November . . . | 10348 | 57996 | 28595 | 16302 | 1345 | 582 | 116168 | 827 | 84 | 5799 | 60 | 4008 | 30 | 3260 | 40 | 322 | 80 | 1458 | — | 15671 | 94 | 28740.0 | 2574.3 | 17616 |
| Dezember . . . | 10769 | 61422 | 23242 | 14892 | 855 | 495 | 116465 | 860 | 72 | 6142 | 20 | 3953 | 88 | 2938 | 40 | 205 | 20 | 1227 | 25 | 15327 | 65 | 31150.5 | 1480.3 | 18264 |
| Zusammen . | 122680 | 793109 | 330863 | 147030 | 9110 | 6514 | 1409906 | 9814 | 40 | 79310 | 90 | 48052 | 78 | 29406 | — | 2186 | 40 | 16557 | 58 | 185928 | 12 06 | 345695.9 | 32949.6 | 193522 |
| Betriebsergebnisse: 1908 | 93626 | 868578 | 299980 | 75500 | — | 5694 | 1103378 | 7490 | 08 | 68857 | 80 | 35997 | — | 15100 | — | — | — | 15407 | 25 | 149023 | 63 | 329077.2 | 7372.4 | 169903 |
| 1907 | 93579 | 637437 | 227385 | 68181 | — | 4585 | 1031167 | 7486 | 32 | 63743 | 70 | 31107 | 75 | 13696 | 20 | - | — | 13263 | 50 | 132267 | 47 | 154937.7 | 7964.4 | 165562 |
| 1906 | 88103 | 606206 | 227267 | 64164 | — | 4263 | 991992 | 7048 | 24 | 60820 | 50 | 34090 | 05 | 12830 | 80 | — | — | 11920 | 60 | 126710 | 09 | 347773.2 | 10682.8 | 163892 |

2. Godišnjak tramvajskog društva za 1909. – prikaz godišnjeg prihoda, broja prevezenih putnika, broja prijeđenih kilometara (bez i s prikolica). Pokazatelj promjena u odnosu na prethodne godine zbog izgradnje nove tramvajske linije prema Šijani (Državni arhiv u Beču)



Istrianische Kleinbahn- und Elektrizitäts-Gesellschaft. Straßenbahn Pola.

# Fahrplan,

giltig ab 1. März 1904 bis auf Weiteres (mitteleuropäische Zeit).

## Marineschwimmschule - Arsenalstrasse - Riva - Staatsbahnhof:

**Erster Wagen** ab Marineschwimmschule . . . . . Früh 4h 50m
an Staatsbahnhof . . . . . „ 5h 10m
(Anschluß an den 1. Bahnzug)
**Zweiter Wagen** ab Marineschwimmschule . . . . . „ 5h 35m
Von nun an folgen die Wagen in Intervallen von . . . . . 8m
ab 7h abends in Intervallen von . . . . . 15m
**Vorletzter Wagen** ab Staatsbahnhof . . . . . abends 9h 30m
**Letzter Wagen** ab Schwimmschule . . . . . „ 10h 50m
dtto. ab Staatsbahnhof . . . . . „ 11h 15m
(Anschluß an den Bahnzug)

Zum Arbeitsbeginn im Arsenal, zur Mittagszeit und zum Arsenalsschluß wird der Betrieb durch Anhängen von Beiwagen verstärkt.

Zu allen ankommenden und abfahrenden Bahnzügen werden Wagen, respektive Züge der Straßenbahn direkten Anschluß vermitteln.

## Marinekasino-Arena (Circonvallazione-Linie):

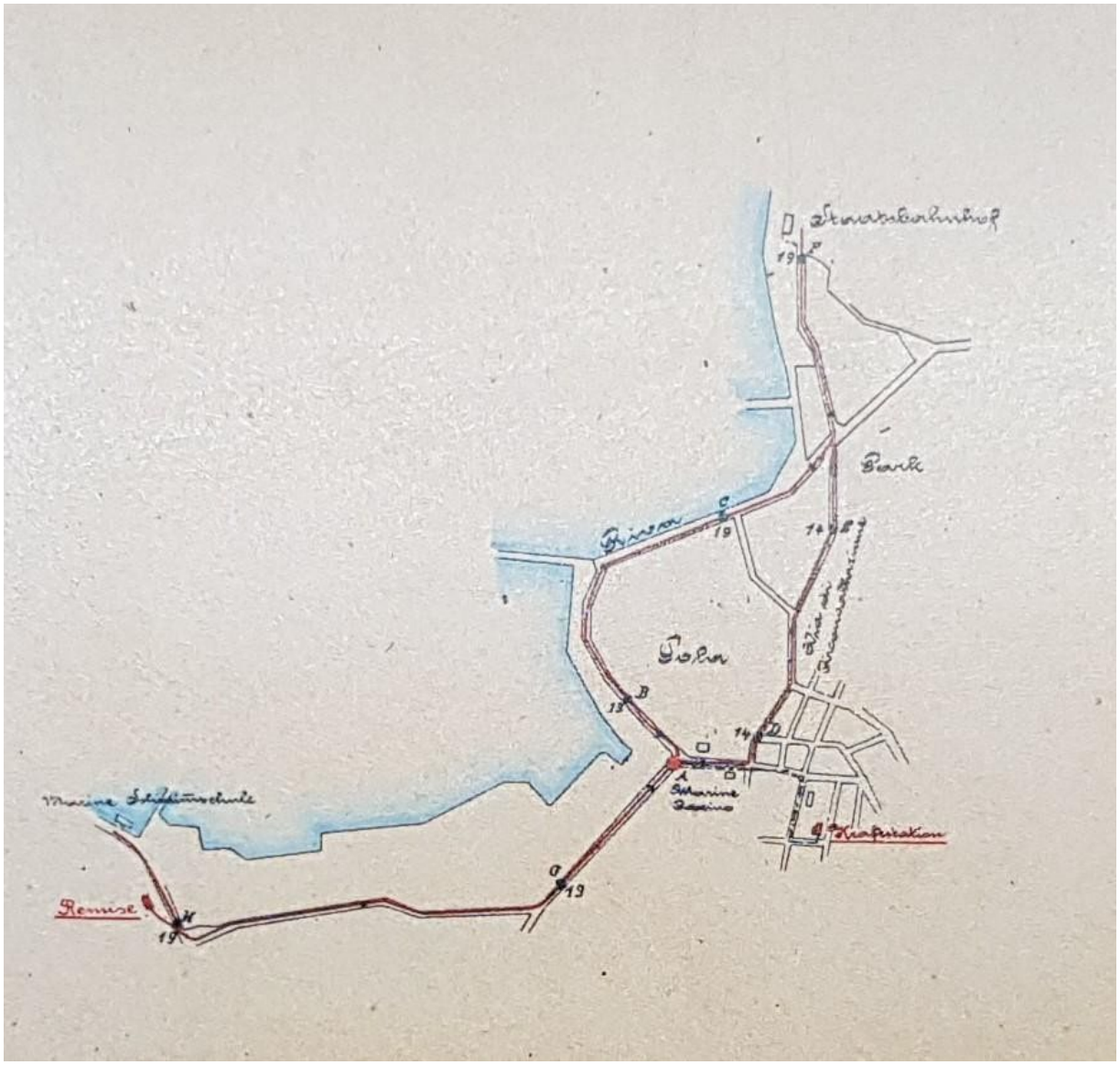
**Erster Wagen** ab Marineschwimmschule . . . . . Früh 5h 42m
ab Marine-Kasino . . . . . „ 5h 50m
an Valerie-Park . . . . . „ 5h 56m
**Letzter Wagen** ab Valerie-Park . . . . . abends 9h 30m
ab Marine-Kasino . . . . . „ 9h 37m
an Marineschwimmschule . . . . . „ 9h 47m

Die Wagen folgen bis 7h in Intervallen von 7m, ab 8h abends in Intervallen von 15m.

Pola, im März 1904.

**Die Direktion.**

3. Vozni red tramvaja (1904.) s prikazom frekventnosti polazaka na prve dvije novoizgrađene linije (iz kolekcije autora).

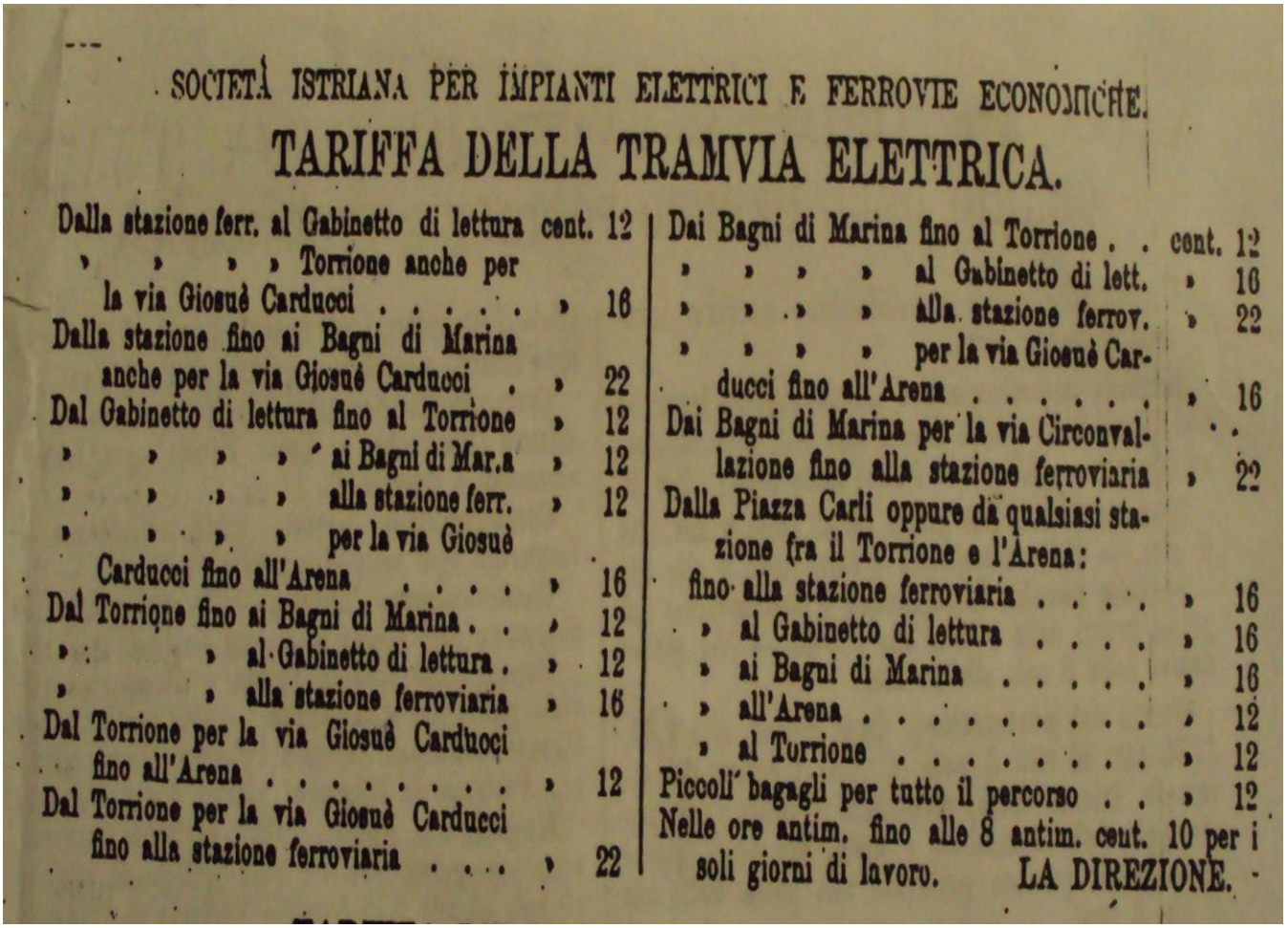



4. Plan budućih tramvajskih linija iz projekta princa Wredea (1901.), identičan kasnijim izgrađenim linijama i prikazima linija na objavljenim planovima grada (Arhiv Grada Pule).




5. Plan Pule iz 1912. s ucrtanom tramvajskom linijom od jugoistoka prema sjeverozapadu – od remize prema željezničkom kolodvoru te Šijani (iz kolekcije autora).


POLA
Scala di 1: 15 000
Tramvia
Stazione Ferrov.
Monte Ghiro
Porto Commerciale
Molo Fiume
Bagno Polese
Sanità
Scoglio Olivi
Cantiere Navale
Capitan di Porto
Dogana
Pretura
Duomo
S. Giovanni
Porta Gemina
Castello
Porta Ercole
Pal. Municip.
Tempio d'Augusto
Carceri
Museo Civico
Porta Aurea
Porto Militare
Comando d. Arsenale
Mercato Centrale
Monte Zaro
Ist. Idrografico
Arsenale della R. Marina
Caserma Pr. di Piemonte
Caserma N. Sauro
Caserma P.za Thaon de Revel
Via 5 Novembre
Via Medolino
Via Orlando
Via Cesare
Via Flavia
Via Gladiatori
Via Giulia
Via Carrara
Via Sergia
Via Minerva
Via Castropola
Via Giardini
Via Dante Alighieri
Via Giulio Cesare
Via Augusto
Via Nesazio
Via Formis
Via Tommaseo
Via Cenisia
Via Carlo Combi
Via Flacia
Via Gloria
Via Giovanni Rismondo
Via Carlo Rismondo
Via Ugo Foscolo
Via Vidali
Via Sissano
Via Fausta
Via Kandler
Via Gilberto Sabotino
Via Giovanni Nicolich
Via Giuseppe Verdi
Via Sergio
Via Vergerio
Via Conte Pietro
Via Francesco Petrarca
Via Marte
Via Carlo de Franceschi
Via Ammiraglio Tegetthoff
Via Ammiraglio Cattaneo
Via Ammiraglio Vukovich
Via Ammiraglio Spaun
Via Ammiraglio Sterneck
Via Ammiraglio Pola
Via Ammiraglio Tromba
Via Ammiraglio Permeder
Via Ammiraglio Millosevich
Via Ammiraglio Smolnik
Via Ammiraglio Zmaievich
Via Ammiraglio Cernitz
Via Ammiraglio Kochler
Via Ammiraglio Hansa
Via Ammiraglio Hoffmann
Via Ammiraglio Hornig

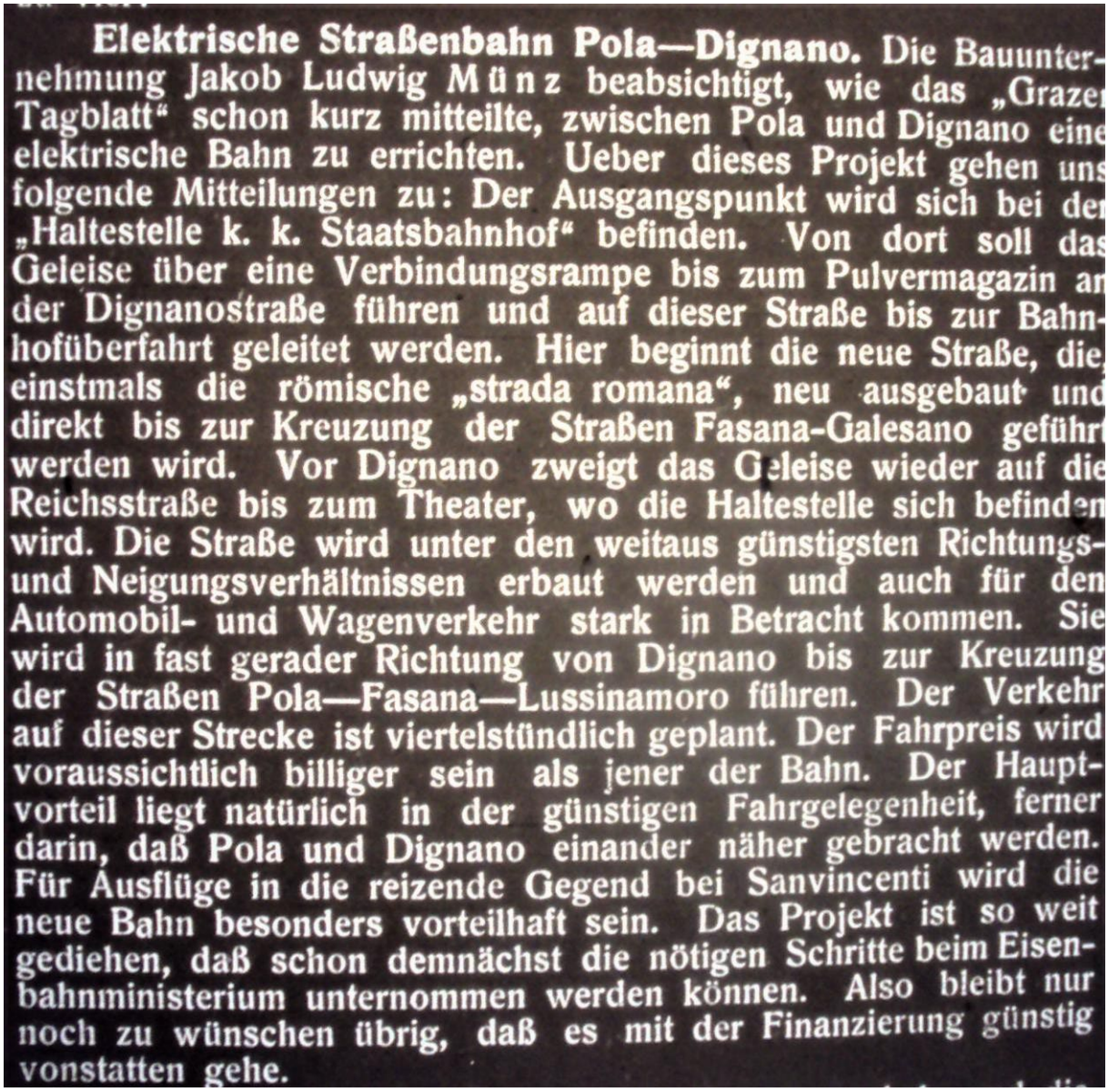


SOCIETÀ ISTRIANA PER IMPIANTI ELETTRICI E FERROVIE ECONOMICHE.

TARIFFA DELLA TRAMVIA ELETTRICA.

| | | | |
|---|---|---|---|
| Dalla stazione ferr. al Gabinetto di lettura | cent. | 12 | |
| » » » » Torrione anche per la via Giosuè Carducci . . . . . | » | 16 | |
| Dalla stazione fino ai Bagni di Marina anche per la via Giosuè Carducci . | » | 22 | |
| Dal Gabinetto di lettura fino al Torrione | » | 12 | |
| » » » » ai Bagni di Mar.a | » | 12 | |
| » » » » alla stazione ferr. | » | 12 | |
| » » » » per la via Giosuè Carducci fino all'Arena . . . . | » | 16 | |
| Dal Torrione fino ai Bagni di Marina . . | » | 12 | |
| » » al Gabinetto di lettura . | » | 12 | |
| » » alla stazione ferroviaria | » | 16 | |
| Dal Torrione per la via Giosuè Carducci fino all'Arena . . . . . | » | 12 | |
| Dal Torrione per la via Giosuè Carducci fino alla stazione ferroviaria . . . | » | 22 | |
| Dai Bagni di Marina fino al Torrione . . | cent. | 12 | |
| » » » » al Gabinetto di lett. | » | 16 | |
| » » » » alla stazione ferrov. | » | 22 | |
| » » » » per la via Giosuè Carducci fino all'Arena . . . . . | » | 16 | |
| Dai Bagni di Marina per la via Circonvallazione fino alla stazione ferroviaria | » | 22 | |
| Dalla Piazza Carli oppure da qualsiasi stazione fra il Torrione e l'Arena: | | | |
| fino alla stazione ferroviaria . . . . | » | 16 | |
| » al Gabinetto di lettura . . . . | » | 16 | |
| » ai Bagni di Marina . . . . . | » | 16 | |
| » all'Arena . . . . . | » | 12 | |
| » al Torrione . . . . . | » | 12 | |
| Piccoli bagagli per tutto il percorso . . | » | 12 | |
| Nelle ore antim. fino alle 8 antim. cent. 10 per i soli giorni di lavoro. | | | LA DIREZIONE. |

7. Cijene vožnje na tramvajskim linijama objavljivane u dnevnim novinama, podijeljene po dionicama vožnje. Cijene vožnje nakon početnih korekcija, bile su fiksne do početka Prvog svjetskog rata (iz kolekcije autora).

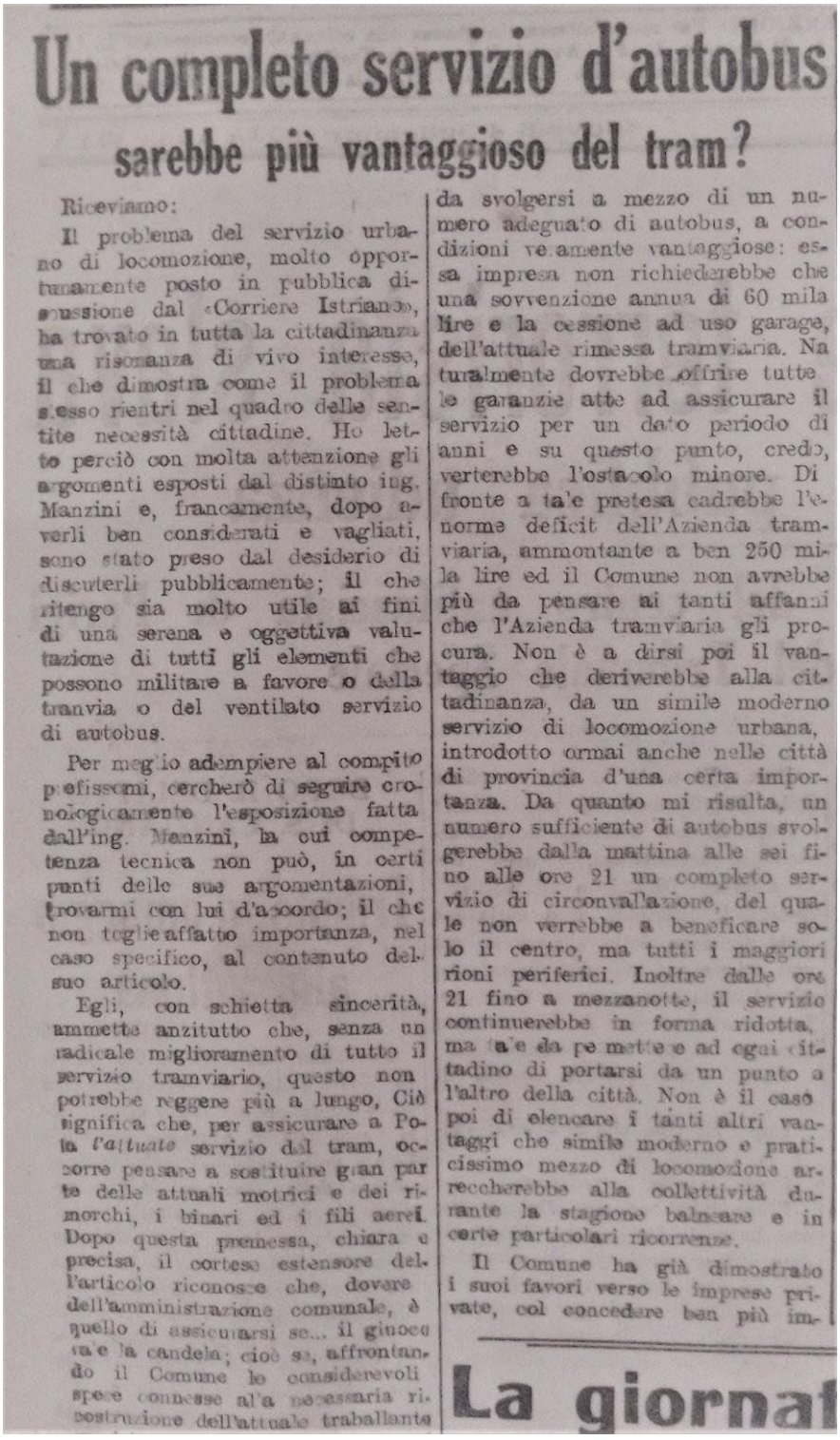


**Elektrische Straßenbahn Pola—Dignano.** Die Bauunternehmung Jakob Ludwig Münz beabsichtigt, wie das „Grazer Tagblatt“ schon kurz mitteilte, zwischen Pola und Dignano eine elektrische Bahn zu errichten. Ueber dieses Projekt gehen uns folgende Mitteilungen zu: Der Ausgangspunkt wird sich bei der „Haltestelle k. k. Staatsbahnhof“ befinden. Von dort soll das Geleise über eine Verbindungsrampe bis zum Pulvermagazin an der Dignanostraße führen und auf dieser Straße bis zur Bahnhofüberfahrt geleitet werden. Hier beginnt die neue Straße, die einstmals die römische „strada romana“, neu ausgebaut und direkt bis zur Kreuzung der Straßen Fasana-Galesano geführt werden wird. Vor Dignano zweigt das Geleise wieder auf die Reichsstraße bis zum Theater, wo die Haltestelle sich befinden wird. Die Straße wird unter den weitaus günstigsten Richtungs- und Neigungsverhältnissen erbaut werden und auch für den Automobil- und Wagenverkehr stark in Betracht kommen. Sie wird in fast gerader Richtung von Dignano bis zur Kreuzung der Straßen Pola—Fasana—Lussinamoro führen. Der Verkehr auf dieser Strecke ist viertelstündlich geplant. Der Fahrpreis wird voraussichtlich billiger sein als jener der Bahn. Der Hauptvorteil liegt natürlich in der günstigen Fahrgelegenheit, ferner darin, daß Pola und Dignano einander näher gebracht werden. Für Ausflüge in die reizende Gegend bei Sanvincenti wird die neue Bahn besonders vorteilhaft sein. Das Projekt ist so weit gediehen, daß schon demnächst die nötigen Schritte beim Eisenbahnministerium unternommen werden können. Also bleibt nur noch zu wünschen übrig, daß es mit der Finanzierung günstig vonstatten gehe.

8. Projekt nikad izgrađene međugradske tramvajske linije Pula – Fažana – Vodnjan, predstavljen u dnevnim novinama (*Sudoesterreichische Nachrihten*, 28. 6. 1910.)



9. Inauguracija električnog tramvaja 23. 3. 1904., posljednja stanica na željezničkom kolodvoru s okićenim tramvajem. Na fotografiji: gradonačelnik Lodovico Rizzi, glavni izvođač Jacob Ludwig Munz, predstavnici gradske vlasti, limena glazba te stanovnici (iz kolekcije autora).



# Un completo servizio d'autobus

## sarebbe più vantaggioso del tram?

Riceviamo:

Il problema del servizio urbano di locomozione, molto opportunamente posto in pubblica discussione dal «Corriere Istriano», ha trovato in tutta la cittadinanza una risonanza di vivo interesse, il che dimostra come il problema stesso rientri nel quadro delle sentite necessità cittadine. Ho letto perciò con molta attenzione gli argomenti esposti dal distinto ing. Manzini e, francamente, dopo averli ben considerati e vagliati, sono stato preso dal desiderio di discuterli pubblicamente; il che ritengo sia molto utile ai fini di una serena e oggettiva valutazione di tutti gli elementi che possono militare a favore o della tranvia o del ventilato servizio di autobus.

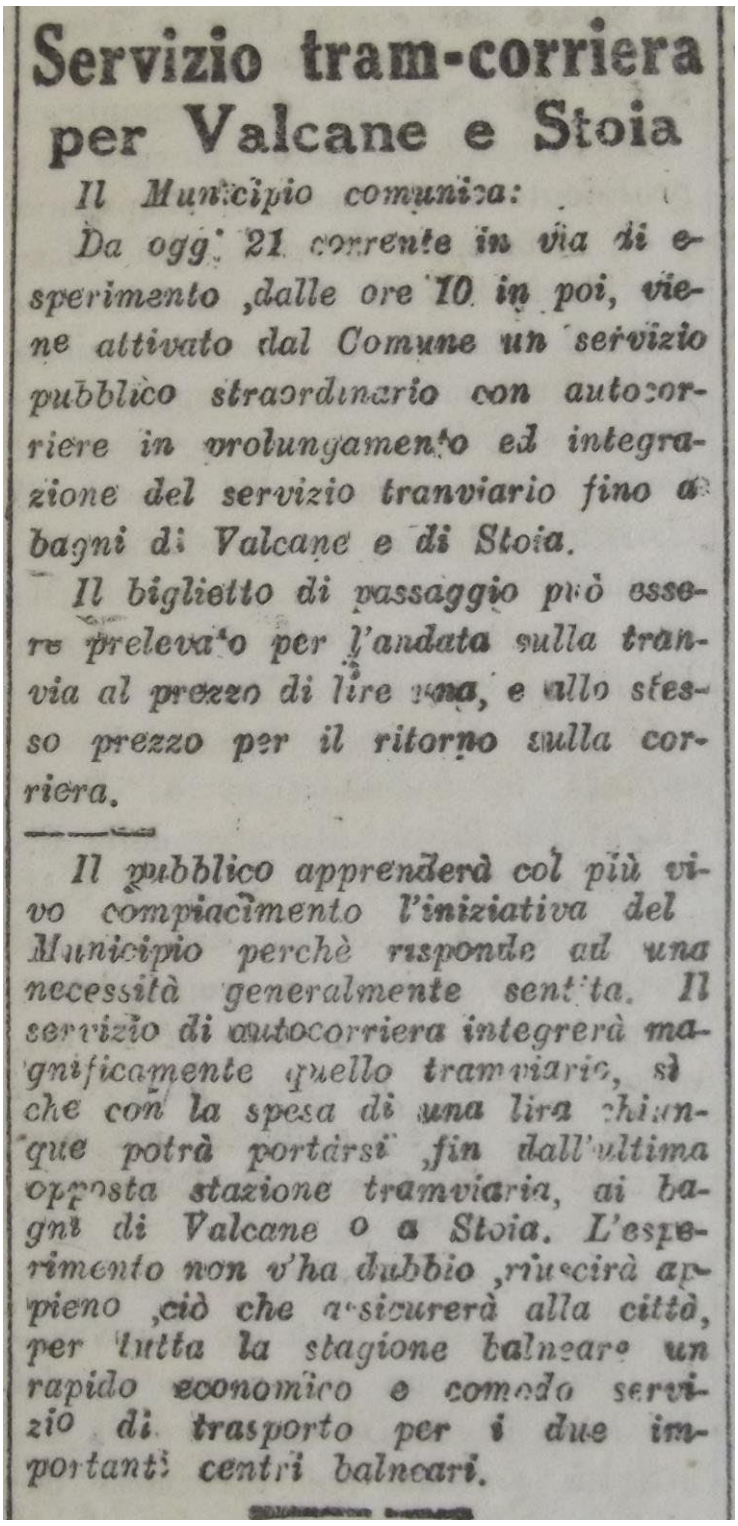
Per meglio adempiere al compito prefissomi, cercherò di seguire cronologicamente l'esposizione fatta dall'ing. Manzini, la cui competenza tecnica non può, in certi punti delle sue argomentazioni, trovarmi con lui d'accordo; il che non toglie affatto importanza, nel caso specifico, al contenuto del suo articolo.

Egli, con schietta sincerità, ammette anzitutto che, senza un radicale miglioramento di tutto il servizio tramviario, questo non potrebbe reggere più a lungo. Ciò significa che, per assicurare a Pola *l'attuale* servizio del tram, occorre pensare a sostituire gran parte delle attuali motrici e dei rimorchi, i binari ed i fili aerei. Dopo questa premessa, chiara e precisa, il cortese estensore dell'articolo riconosce che, dovere dell'amministrazione comunale, è quello di assicurarsi se... il giuoco vale la candela; cioè se, affrontando il Comune le considerevoli spese connesse alla necessaria ricostruzione dell'attuale traballante da svolgersi a mezzo di un numero adeguato di autobus, a condizioni veramente vantaggiose: essa impresa non richiederebbe che una sovvenzione annua di 60 mila lire e la cessione ad uso garage, dell'attuale rimessa tramviaria. Naturalmente dovrebbe offrire tutte le garanzie atte ad assicurare il servizio per un dato periodo di anni e su questo punto, credo, verterebbe l'ostacolo minore. Di fronte a tale pretesa cadrebbe l'enorme deficit dell'Azienda tramviaria, ammontante a ben 250 mila lire ed il Comune non avrebbe più da pensare ai tanti affanni che l'Azienda tramviaria gli procura. Non è a dirsi poi il vantaggio che deriverebbe alla cittadinanza, da un simile moderno servizio di locomozione urbana, introdotto ormai anche nelle città di provincia d'una certa importanza. Da quanto mi risulta, un numero sufficiente di autobus svolgerebbe dalla mattina alle sei fino alle ore 21 un completo servizio di circonvallazione, del quale non verrebbe a beneficare solo il centro, ma tutti i maggiori rioni periferici. Inoltre dalle ore 21 fino a mezzanotte, il servizio continuerebbe in forma ridotta, ma tale da permettere ad ogni cittadino di portarsi da un punto a l'altro della città. Non è il caso poi di elencare i tanti altri vantaggi che simile moderno e praticissimo mezzo di locomozione arrecherebbe alla collettività durante la stagione balneare e in certe particolari ricorrenze.

Il Comune ha già dimostrato i suoi favori verso le imprese private, col concedere ben più im-

**La giornal**

10. Početak kraja zastarjelog tramvajskog prijevoza četiri godine prije njegova ukidanja. Iznošenje argumenata za uvođenje autobusnog i ukidanje tramvajskog prijevoza (*Corriere Istriano*, 4. 9. 1930.)



# Servizio tram-corriera per Valcane e Stoia

*Il Municipio comunica:*

*Da oggi 21 corrente in via di esperimento, dalle ore 10 in poi, viene attivato dal Comune un servizio pubblico straordinario con autocorriere in prolungamento ed integrazione del servizio tranviario fino ai bagni di Valcane e di Stoia.*

*Il biglietto di passaggio può essere prelevato per l'andata sulla tranvia al prezzo di lire una, e allo stesso prezzo per il ritorno sulla corriera.*

---

*Il pubblico apprenderà col più vivo compiacimento l'iniziativa del Municipio perchè risponde ad una necessità generalmente sentita. Il servizio di autocorriera integrerà magnificamente quello tramviario, sì che con la spesa di una lira chiunque potrà portarsi, fin dall'ultima opposta stazione tramviaria, ai bagni di Valcane o a Stoia. L'esperimento non v'ha dubbio, riuscirà appieno, ciò che assicurerà alla città, per tutta la stagione balneare un rapido economico e comodo servizio di trasporto per i due importanti centri balneari.*

11. Kombinirani tramvajsko-autobusni prijevoz. Pokušaj proširivanja linija autobusnim prijevozom u režiji grada, od posljednje tramvajske stanice do kupališta i plaža u ljetnoj sezoni. Kratkoročna realizacija posljednje tri sezone postojanja tramvaja (*Corriere Istriano*, 21. 6. 1931.)



# Per il ripristino delle corriere tra il centro e Veruda

Con riferimento al trafiletto pubblicato giorni or sono circa i voti della cittadinanza per il ripristino delle autocorriere tra il centro e Veruda e viceversa, veniamo informati che una commissione di abitanti delle zone interessate ha presentato al Municipio una pubblica petizione, avvalorata da oltre un centinaio di firme.

Da parte nostra però abbiamo voluto rivolgerci alla fonte competente per conoscere se sussiste o meno la possibilità di veder riattivato il tanto invocato servizio. Ci è stato osservato innanzitutto che il Circolo Ferroviario interpellato in proposito, ha subordinata la concessione della riattivazione del servizio all'acquisto ,da parte del Municipio, di una terza nuova macchina, da tenersi in riserva. Tale acquisto prevede subito l'immobilizzo di una somma non inferiore alle 70 mila lire, ciò chè per le possibilità del bilancio comunale costituisce un aggravio abbastanza serio.

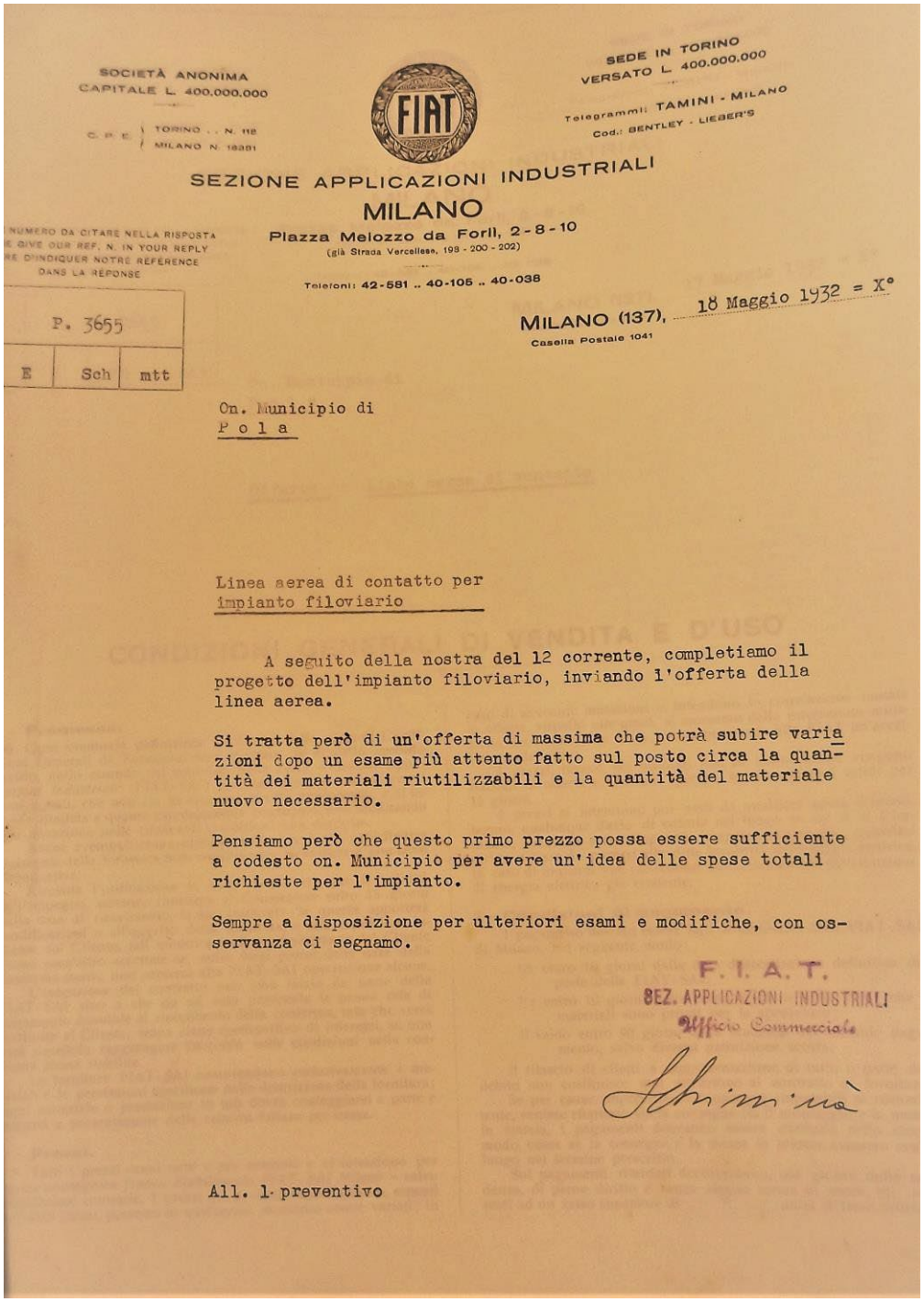
Ma, a parte tale primo ostacolo, ci si osserva che nel passato l'esperimento del servizio per Veruda s'è chiuso con un netto passivo nel solo e semplice esercizio, quotidiano, chè se l'Azienda avesse dovuto aggiungere la necessaria quota di ammortamento per l'uso e deterioramento delle macchine ,il passivo sarebbe stato di molto superiore a quello stabilito.

Il Municipio quindi — ci è stato osservato — non può per evidenti ragioni di bilancio, incorrere in nuove e più gravi perdite traverso le passività del servizio, nè può ancora pensare ad aumentare tale squilibrio con l'immobilizzo di 70 mila lire, gravato dagli interessi, che è la somma necessaria all'acquisto della terza autocorriera da tenersi in riserva.

Ad ogni modo ci è stato assicurato che tutto il problema delle comunicazioni urbane sarà prossimamente esaminato e dalla soluzione che sarà presa dipenderà pure l'istituzione o meno dell'invocato servizio pubblico per Veruda.

Fin quì le spiegazioni forniteci e che noi abbiamo riportato per un principio di obiettività. E' nostra opinione, però, che il problema dei servizi di comunicazione deve essere senz'altro affrontato, giacchè è dimostrato ormai che la tramvia, ridotta in condizioni, che ognuno sa, non può più rispondere ai bisogni dei cittadini nè al decoro d'una città che si rispetti.

12. Povezivanje centra grada s četvrti Veruda autobusnom linijom 1932. godine. Predratne ideje o izgradnji tramvajske linije prema Verudi bile su u potpunosti odbačene (*Corriere Istriano*, 2. 10. 1932.)



SOCIETÀ ANONIMA
CAPITALE L. 400.000.000

C. P. E. TORINO .. N. 112
MILANO N. 19881

SEDE IN TORINO
VERSATO L. 400.000.000

Telegrammi: TAMINI - MILANO
Cod.: BENTLEY - LIEBER'S

SEZIONE APPLICAZIONI INDUSTRIALI
MILANO
Piazza Melozzo da Forlì, 2-8-10
(già Strada Vercellese, 198 - 200 - 202)

Telefoni: 42-581 .. 40-105 .. 40-038

NUMERO DA CITARE NELLA RISPOSTA
GIVE OUR REF. N. IN YOUR REPLY
RE D'INDIQUER NOTRE REFERENCE
DANS LA RÉPONSE

P. 3655

E | Sch | mtt

MILANO (137), 18 Maggio 1932 = X°
Casella Postale 1041

On. Municipio di
P o l a

Linea aerea di contatto per
impianto filoviario

A seguito della nostra del 12 corrente, completiamo il progetto dell'impianto filoviario, inviando l'offerta della linea aerea.

Si tratta però di un'offerta di massima che potrà subire variazioni dopo un esame più attento fatto sul posto circa la quantità dei materiali riutilizzabili e la quantità del materiale nuovo necessario.

Pensiamo però che questo primo prezzo possa essere sufficiente a codesto on. Municipio per avere un'idea delle spese totali richieste per l'impianto.

Sempre a disposizione per ulteriori esami e modifiche, con osservanza ci segnamo.

F. I. A. T.
SEZ. APPLICAZIONI INDUSTRIALI
Ufficio Commerciale

All. 1 preventivo

13. Ponuda tvrtke FIAT iz 1932. o uvođenju trolejbusnog umjesto tramvajskog prijevoza. S obzirom na preferiranje autobusnog prijevoza, ponuda FIAT-a je kuriozitet u nadolazećim promjenama (DAPA).




14. Izgled trolejbusa tvrtke FIAT koji su trebali voziti Pulom (DAPA).



## Pola - Fasana - Rovigno

| CORSE 1.a | CORSE 3.a | CORSE 5.a | Km. | STAZIONI | Km. | CORSE 2.a | CORSE 4.a | CORSE 6.a |
|---|---|---|---|---|---|---|---|---|
| 6.30 | 12.15 | 18.30 | — | POLA (Piazza Carli) | 38 | 9.15 | 15.15 | 21.15 |
| 6.40 | 12.25 | 18.40 | 6 | Valbandon | 32 | 9.05 | 15.05 | 21.05 |
| 6.45 | 12.30 | 18.45 | 8 | FASANA | 30 | 9.— | 15.— | 21.— |
| 6.55 | 12.40 | 18.55 | 14 | Dignano | 24 | 8.50 | 14.50 | 20.50 |
| 7.15 | 13.— | 19.15 | 24 | Valle | 14 | 8.30 | 14.30 | 20.30 |
| 7.45 | 13.30 | 19.45 | 38 | ROVIGNO | — | 8.— | 14.— | 20.— |

## Pola-Altura-Medolino-Pola

| Partenza | Km. | STAZIONI | Km. | Arrivo |
|---|---|---|---|---|
| 7.— | — | POLA (Piazza Carli) | 31 | 13.50 |
| 7.15 | 11 | Medolino | 20 | 13.35 |
| 7.25 | 17 | Lisignano | 14 | 13.25 |
| 7.40 | 20 | Sissano | 11 | 13.10 |
| 8.— | 22 | Altura | 9 | 12.50 |
| 8.20 | 31 | POLA (Piazza Carli) | — | 12.30 |

## Pola - Fasana - Dignano

| CORSE 1.a | CORSE 3.a | CORSE 5.a | CORSE 7.a | CORSE 9.a | Km. | STAZIONI | Km. | CORSE 2.a | CORSE 4.a | CORSE 6.a | CORSE 8.a | CORSE 10.a |
|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|
| 6.30 | 12.15 | 17.— | 17.30 | 18.30 | — | POLA | 15 | 9.10 | 9.15 | 10.40 | 15.15 | 21.15 |
| 6.40 | 12.25 | — | — | 18.40 | 6 | Valbandon | 8 | — | 9.05 | — | 15.05 | 21.05 |
| 6.45 | 12.30 | — | — | 18.45 | 8 | Fasana (per Brioni) | 6 | — | 9.— | — | 15.— | 21.— |
| 6.55 | 12.40 | 17.10 | 17.50 | 18.55 | 15 | DIGNANO | — | 8.50 | 8.50 | 10.30 | 14.50 | 20.50 |

ANNOTAZIONI - La sorveglianza sul servizio Automobilistico di cui il presente orario è esercitata dall'Ispettore Generale delle Ferrovie, Tramvie e Automobili, Circolo di Trieste. Gli eventuali reclami circa l'andamento del servizio, od in ordine ad irregolarità qualsiasi dovranno essere indirizzati, con firma e recapito, al predetto Circolo Ferroviario d' Ispezione - Via Cassa di Risparmio N. 12.



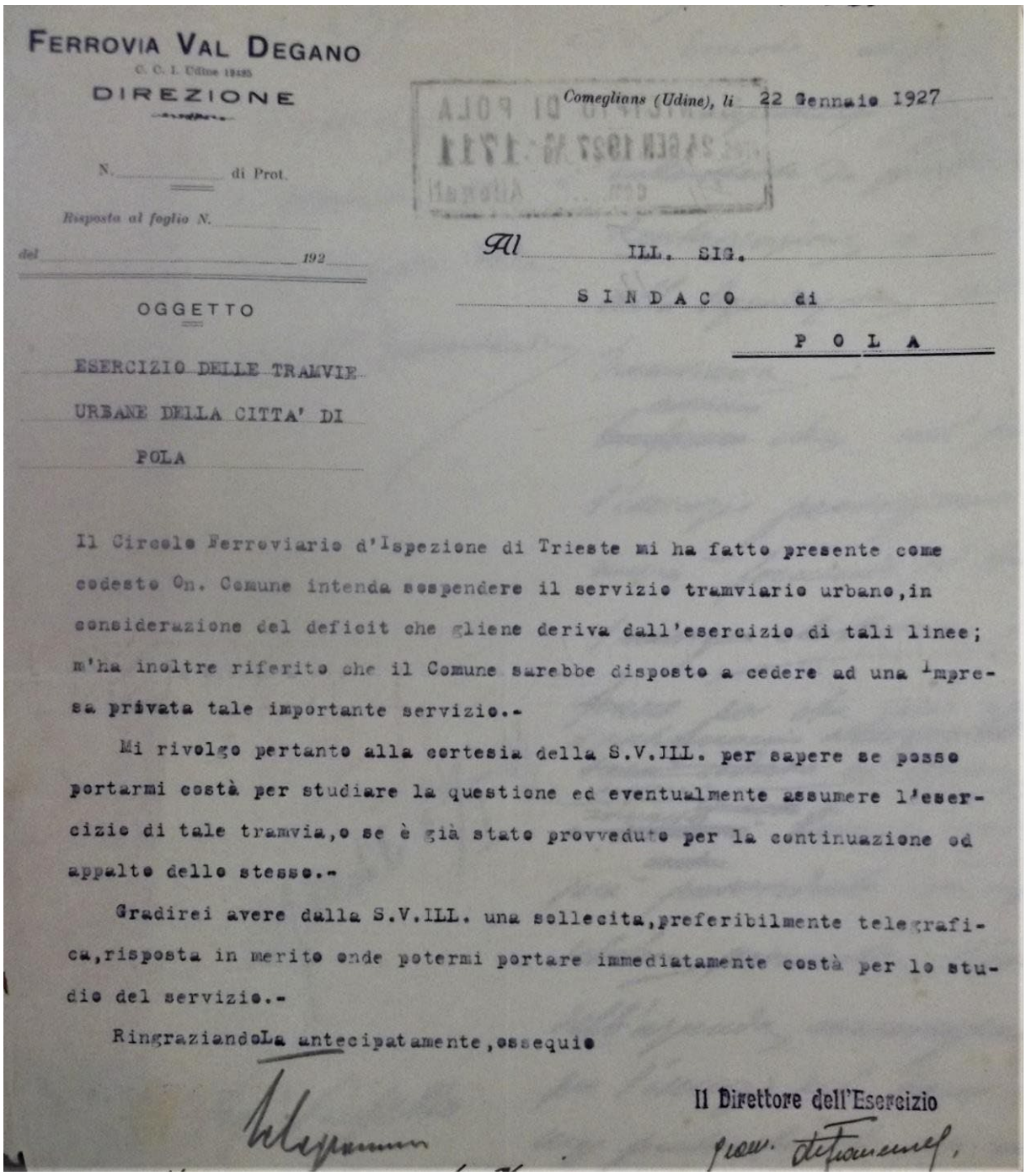
## Impresa Autovie Istriane - Cesare Torta, Pola

**Prenotazione posti e vendita biglietti:**

**POLA** - Uffici dell'Impresa Concessionaria Via Carducci 34 - Tel. 199 - 408
Stazione partenza Piazza Carli „Bernardis" Tel. 406

**FIUME** - Impresa Grattoni Piazza Regina Elena Palazzo Adria Tel. 8-07
„SEA" Via Mazzini adiacenze Piazza Dante Tel. 12-15, 29-02, 20-03

15. Početkom tridesetih godina autobusna tvrtka Cesare Torta, usmjerena na međugradske linije, započela je s prigradskim linijama čime je Pula bila povezana s gradom Vodnjanom te mjestima Medulin,Valtura, Ližnjan, Šišan, Fažana (*Corriere Istriano*, 28. 6. 1931.)



FERROVIA VAL DEGANO
C. C. I. Udine 19485
DIREZIONE

N. ____ di Prot.

Risposta al foglio N. ____

del ____ 192__

OGGETTO

ESERCIZIO DELLE TRAMVIE URBANE DELLA CITTA' DI POLA

Comeglians (Udine), li 22 Gennaio 1927

Al ILL. SIG.
SINDACO di
POLA

Il Circolo Ferroviario d'Ispezione di Trieste mi ha fatto presente come codesto On. Comune intenda sospendere il servizio tramviario urbano, in considerazione del deficit che gliene deriva dall'esercizio di tali linee; m'ha inoltre riferito che il Comune sarebbe disposto a cedere ad una Impresa privata tale importante servizio.-

Mi rivolgo pertanto alla cortesia della S.V.ILL. per sapere se posso portarmi costà per studiare la questione ed eventualmente assumere l'esercizio di tale tramvia, o se è già stato provveduto per la continuazione od appalto dello stesso.-

Gradirei avere dalla S.V.ILL. una sollecita, preferibilmente telegrafica, risposta in merito onde potermi portare immediatamente costà per lo studio del servizio.-

RingraziandoLa anticipatamente, ossequio

Il Direttore dell'Esercizio

16. Ferrovia Val Degano, jedan od neuspjelih pokušaja preuzimanja pulskog tramvaja u koncesiju 1927. godine (DAPA).



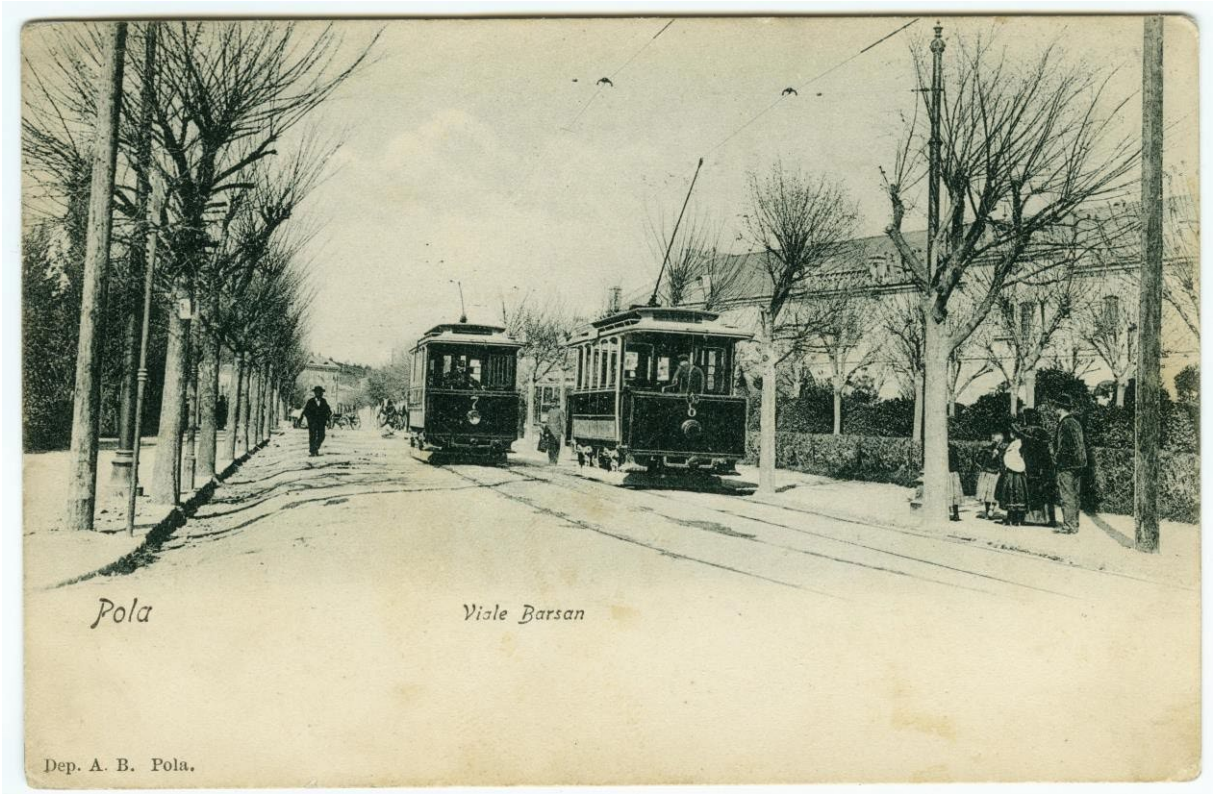
# Nuovo servizio d'autocorriera

Con vero compiacimento apprendiamo che sabato prossimo avrà inizio un servizio d'autocorriera tra Port'Aurea e gli Stabilimenti di Valcane e Stoia.

Il nuovo servizio viene a colmare una lacuna in fatto di comunicazioni con le magnifiche spiaggie nostre troppo lontane e su strade disagevoli e polverose.

Ci felicitiamo vivamente con la Ditta de Vergottini e Guarnieri (che tra giorni aprirà anche il nuovo e modernissimo garage «Bianchi» in via Carducci) per questa iniziativa veramente provvidenziale e a prezzi di assoluta convenienza.

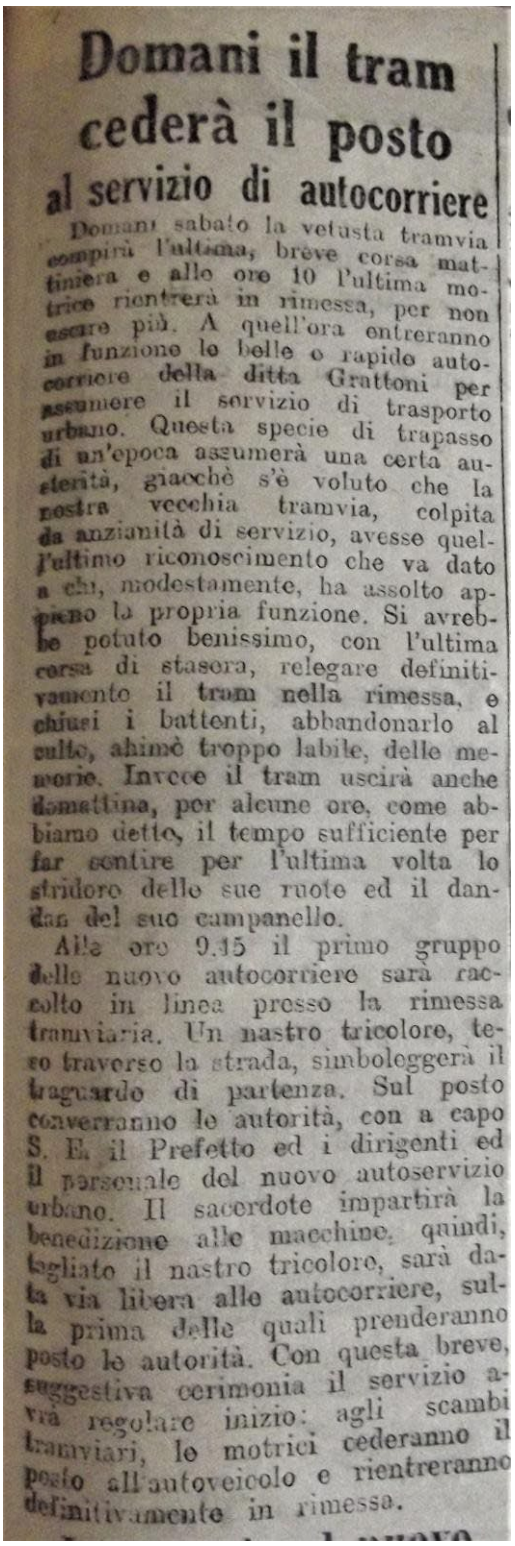
17. Dvadesetih godina grad je privatnim autobusnim prijevoznicima davao u koncesiju autobusne linije koje su povezivale dijelove grada nedostupne tramvaju. Tako je 1928. tvrtka Vergottini e Guarnieri dobila u koncesiju sezonsku liniju za prijevoz stanovništva do plaža i kupališta (*Corriere Istriano*, 3. 8. 1928.)




18. Pulski tramvaji na mimoilaznici nekoliko mjeseci nakon inauguracije (iz kolekcije autora).




19. Jedan od prvih gradskih autobusa nakon ukidanja tramvaja, polovica tridesetih godina prošlog stoljeća (iz kolekcije autora).

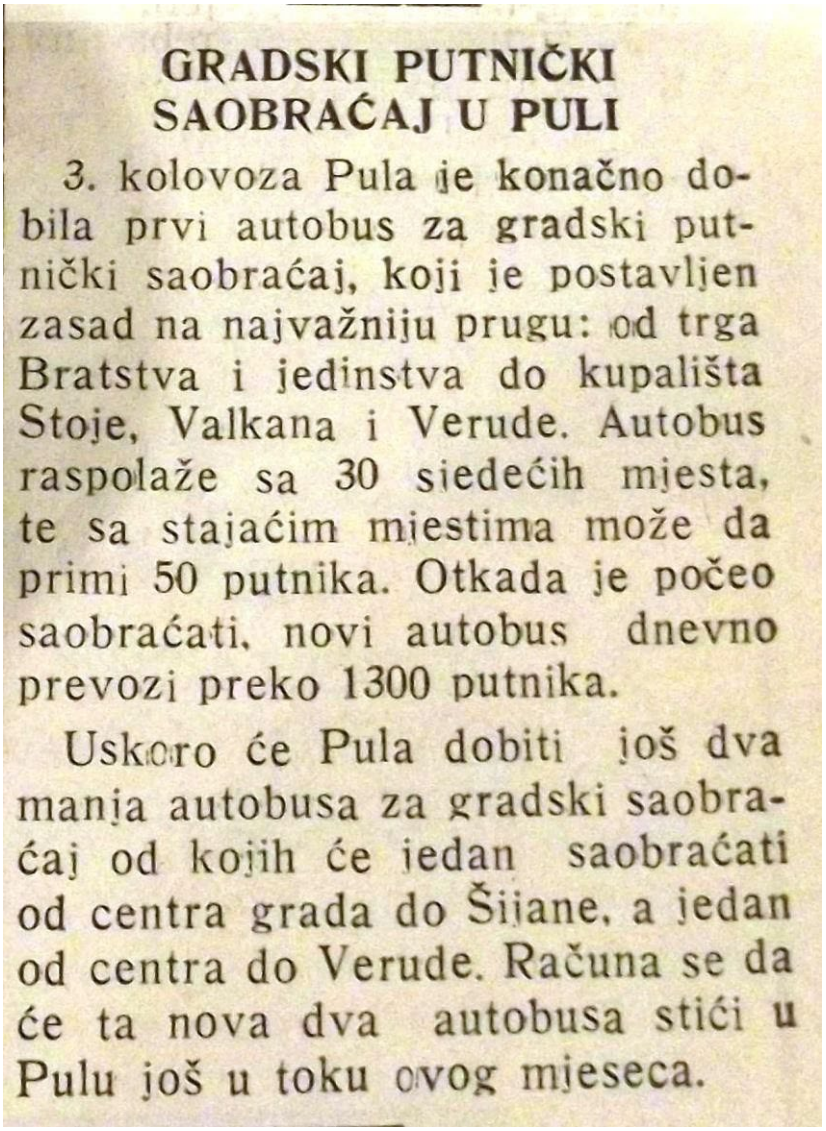


# Domani il tram cederà il posto al servizio di autocorriere

Domani sabato la vetusta tramvia compirà l'ultima, breve corsa mattiniera e alle ore 10 l'ultima motrice rientrerà in rimessa, per non escire più. A quell'ora entreranno in funzione le belle e rapide autocorriere della ditta Grattoni per assumere il servizio di trasporto urbano. Questa specie di trapasso di un'epoca assumerà una certa austerità, giacchè s'è voluto che la nostra vecchia tramvia, colpita da anzianità di servizio, avesse quell'ultimo riconoscimento che va dato a chi, modestamente, ha assolto appieno la propria funzione. Si avrebbe potuto benissimo, con l'ultima corsa di stasera, relegare definitivamente il tram nella rimessa, e chiusi i battenti, abbandonarlo al culto, ahimè troppo labile, delle memorie. Invece il tram uscirà anche domattina, per alcune ore, come abbiamo detto, il tempo sufficiente per far sentire per l'ultima volta lo stridore delle sue ruote ed il dan-dan del suo campanello.

Alle ore 9.15 il primo gruppo delle nuove autocorriere sarà raccolto in linea presso la rimessa tramviaria. Un nastro tricolore, teso traverso la strada, simboleggerà il traguardo di partenza. Sul posto converranno le autorità, con a capo S. E. il Prefetto ed i dirigenti ed il personale del nuovo autoservizio urbano. Il sacerdote impartirà la benedizione alle macchine, quindi, tagliato il nastro tricolore, sarà data via libera alle autocorriere, sulla prima delle quali prenderanno posto le autorità. Con questa breve, suggestiva cerimonia il servizio avrà regolare inizio: agli scambi tramviari, le motrici cederanno il posto all'autoveicolo e rientreranno definitivamente in rimessa.

20. Novinska vijest o posljednjem danu prometovanja tramvaja i inauguraciji autobusnog prijevoza u Puli u koncesiji autobusne tvrtke Grattoni (*Corriere Istriano*, 15. 6. 1934.)

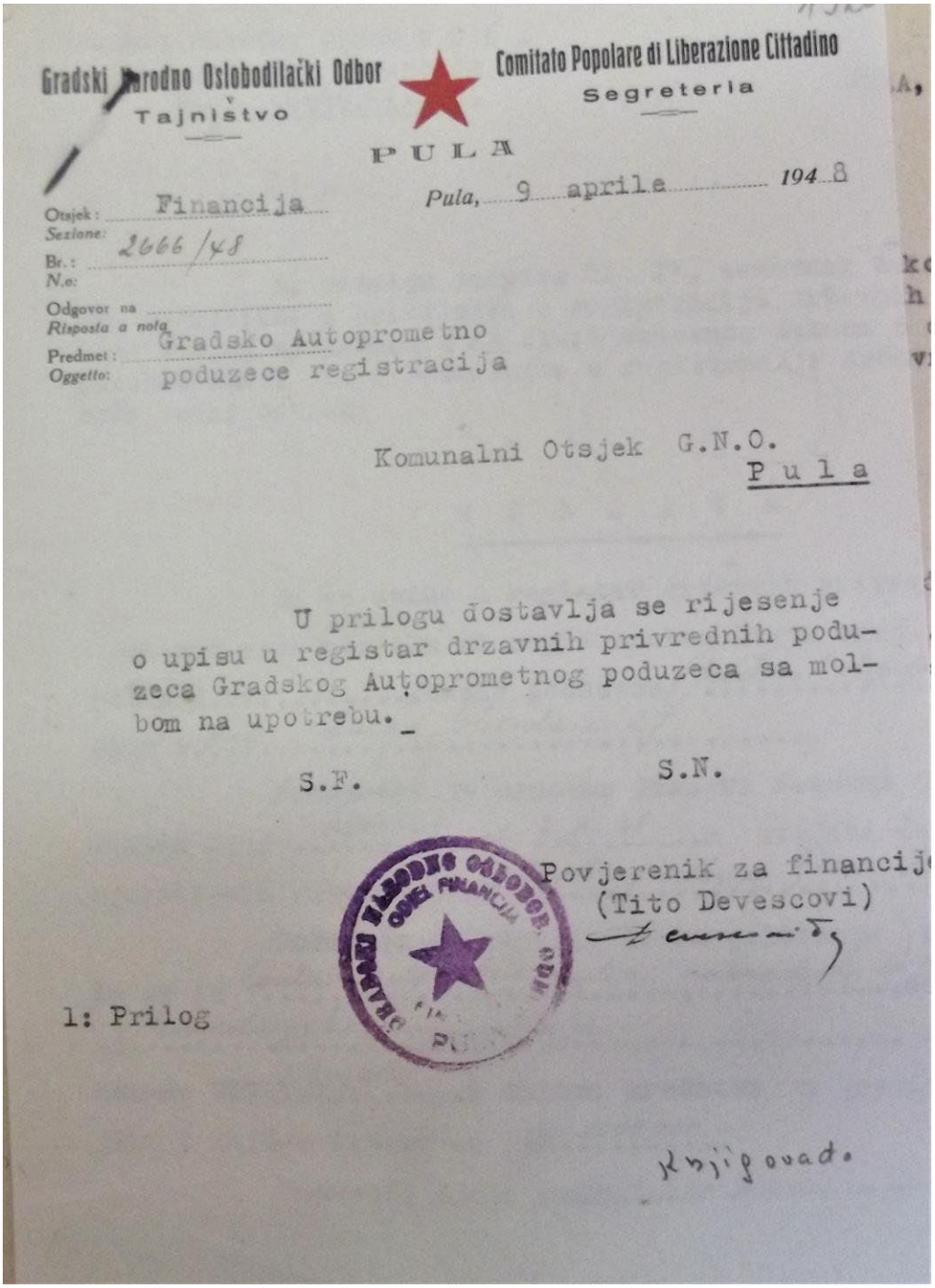


## GRADSKI PUTNIČKI SAOBRAĆAJ U PULI

3. kolovoza Pula je konačno dobila prvi autobus za gradski putnički saobraćaj, koji je postavljen zasad na najvažniju prugu: od trga Bratstva i jedinstva do kupališta Stoje, Valkana i Verude. Autobus raspolaže sa 30 siedećih mjesta, te sa stajaćim mjestima može da primi 50 putnika. Otkada je počeo saobraćati, novi autobus dnevno prevozi preko 1300 putnika.

Uskoro će Pula dobiti još dva manja autobusa za gradski saobraćaj od kojih će jedan saobraćati od centra grada do Šijane, a jedan od centra do Verude. Računa se da će ta nova dva autobusa stići u Pulu još u toku ovog mjeseca.

21. Obnova autobusnog prijevoza u kolovozu 1952., pet godina nakon službenog završetka prometovanja autobusa tvrtke Grattoni. Odlaskom anglo-američkih snaga i dolaskom jugoslavenskih vlasti, javni gradski prijevoz prvih je godina po potrebi improviziran kamionima (*Glas Istre*, 2. 8. 1952.)



Gradski narodno oslobodilački Odbor
Tajništvo

Comitato Popolare di Liberazione Cittadino
Segreteria

PULA

Otsjek: Financija
Sezione:
Br.: 2666/48
N.o:
Odgovor na
Risposta a nota
Predmet: Gradsko Autoprometno
Oggetto: poduzece registracija

Pula, 9 aprila 1948

Komunalni Otsjek G.N.O.
Pula

U prilogu dostavlja se rijesenje o upisu u registar drzavnih privrednih poduzeca Gradskog Autoprometnog poduzeca sa molbom na upotrebu._

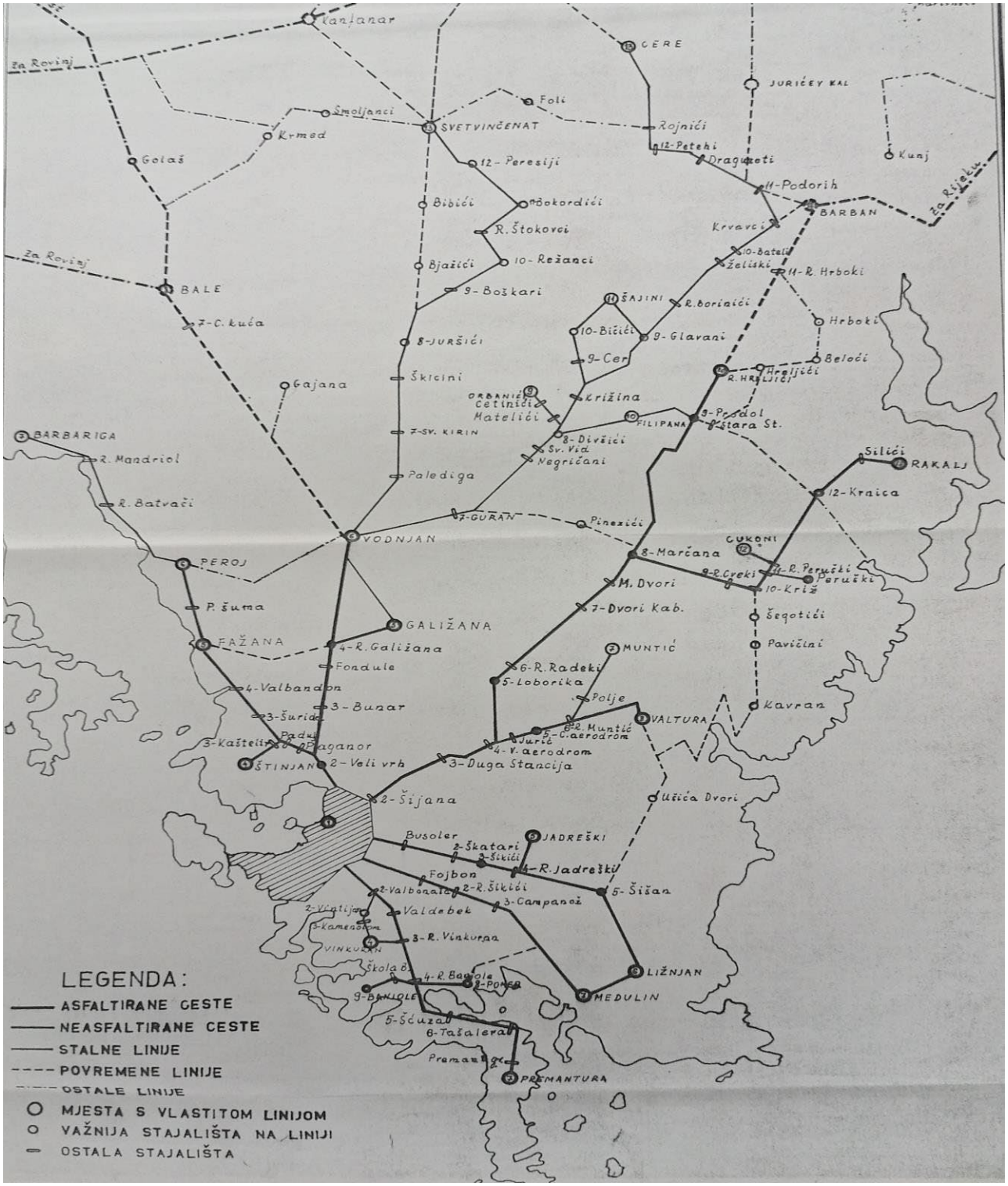
S.F. S.N.

Povjerenik za financij
(Tito Devescovi)

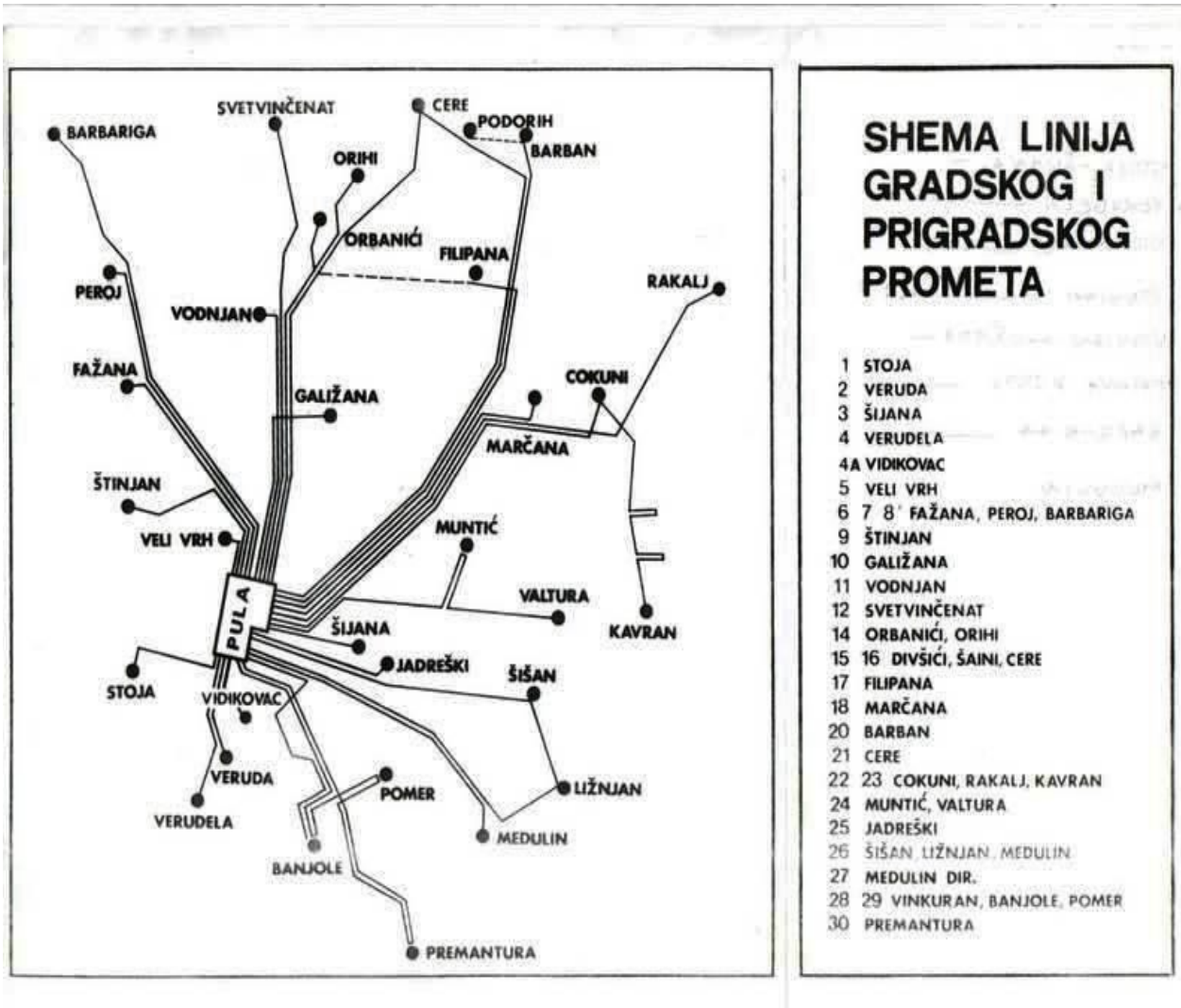
1: Prilog

Knjigovad.

22. Registracija Gradskog autoprometnog poduzeća u Puli 1948. godine. Iako je bilo registrirano kao poduzeće za prijevoz putnika i robe, prve četiri godine bile je fokusirano gotovo isključivo na prijevoz tereta (DAPA).




23. Plan gradskih i prigradskih linija iz 1971. (Arhiv Grada Pule).




24. Shema gradskih i prigradskih linija iz 1984. (iz kolekcije autora).