

VLOGA ŠKOFJE LOKE V SNOVANJU ŽELEZNIŠKEGA OMREŽJA

Najstarejše zamisli v zvezi s progo Dunaj—Trst

Po svoji zgodovinski tradiciji, po zemljepisni legi in spričo gospodarsko-prometnih vidikov je bila Škofja Loka važna točka in središče, v katero so se vpletale razne prometne zveze. Naselje leži ob skrajno zahodnem robu Sorškega polja in ob važnem razcepišču več prometnih cest, od katerih vodita dve v Selško oziroma Poljansko dolino. Na teh poteh srečamo že v rimski dobi in pozneje tovornike in voznike, ki so prevažali blago proti Idriji in za kraške naselbine tja do jadranskih luk, v nasprotni smeri pa za gorenjske trgovske centre.¹

Zato se ne smemo čuditi, da je Škofja Loka zapletena v železniško zgodovino že takoj od prvih začetkov dalje. Ko je pronicala v javnost prva tajna vest o nameravani gradnji južne državne železnice Dunaj—Trst po slovenski zemlji,² še nihče ni vedel za točno smer te magistrale. Saj so trasirali progo k Jadranu v okolici Čakovca, Varaždina in celo Zagreba. Od tod bi morala teči železnica ob Savi in Krki vsaj do Ljubljane oziroma Vrhnike. In kako dalje? Preko Krasa ali morda preko Gorenjske mimo Škofje Loke in po Poljanski dolini? Oba predloga sta bila plod privatne iniciative. Kajti vsi zli predsodki o železnici, ki jih je deloma širila med ljudmi celo inteligenca in prizadeti obrtniki, so se razblinili,³ ker so ljudje uvideli, da prinaša ta novost v pretežni večini zboljšanje življenjske ravni.

Tako nam je dosegljiva prva, s peresom črtana karta znanega naprednega agrarca Petra Leskovića iz vasi Veharše, ki leži ob cesti med Logatcem in Idrijo. Ta gospodarstvenik je predvidel dve smeri iz Ljubljane.⁴ Prva teče ob državni cesti do Vrhnike, dalje proti Podlipi, Smrečju, Dobračevi in Fužinam v strogi smeri proti zahodu mimo Sovodnja. Proga nadaljuje pot ob Idriji do Mostu na Soči in mimo Gorice v Trst. Druga pot pa gre proti Gorenjski ter mimo Medvod, Škofje Loke in Poljan do Hotavelj. Na poti med Kopačnico in Mravljami se priključi v Cerknem prvi inačici in vodi do Trsta. Idejni mojster te risbe pravi v spremnem pismu, naslovljenem na Kmetijsko družbo v Ljubljani, da sta mogoči na Kranjskem samo ti dve varianti. Za nas je zanimivo dejstvo, da omenja in predvideva Lesković Škofjo Loko kot vmesno postajo že leta 1836, ko se je potek bodoče glavne dvotirne proge Dunaj—Trst določal v strogi uradni tajnosti, torej v dobi, ko so se ljubljanski trgovci potegovali za stransko progo, ki naj bi se odcepila neznano kje od magistrale in vezala z njo glavno mesto kranjske dežele.⁵

Dne 2. junija 1846 je bila proga Dunaj—Trst že predana javnemu prometu do Celja. Vendar se še niso definitivno odločili za nadaljevanje trase. Dve inačici sta bili: Ali v smeri proti Zidanemu mostu ali ob Savinji navzgor in pod Kamniškimi planinami na Ljubljansko polje. Toda predvidena gradnja proge Zidani most—Zagreb in močan prekladalni promet v Zidanem mostu sta potegnili jeziček na tehtnici v prid nadaljevanju železnice po savski soteski.⁶

Ako bi zmagala druga varianta, bi gradili železnico paralelno s tržaško državno cesto delno ob Savinji. Na poti proti štajersko-kranjski meji bi prebrodila proga razvodnico Save in Savinje pod Šent Gotardom. Ta inačica je imela prednost zaradi manjše dolžine (76 km) in zaradi ugodnejših krivulj. Toda neizogiben predor v dolžini 3800 m in dokajšnji vzponi, deloma od 10 do 20%, so dali prednost sedanji trasi. Zamišljena savinjska proga teče po Tuhinjski dolini oziroma ob glavni cesti mimo Krašnje, Bukovice in Domžal, preko polja proti Šentvidu, Medvodam in Škofji Loki, od koder se podaljša po Poljanski dolini v zahodni smeri do morja.⁷

Železnica Celovec—Ljubelj—Škofja Loka—Ljubljana

Tekmovanje med posameznimi avstrijskimi pokrajinami, kje naj teče železna cesta med Dunajem in Trstom, je bilo dokajšnje. Mnogo so si prizadevali Madžari in nič manj Štajerci vse dotlej, dokler se državna uprava ni odločila za gradnjo železnice na državne stroške ob eventualni privatni iniciativi.⁸ Končno je zmagala ideja, tvegati pot preko Alp in je bil izdan nalog položiti traso od Mürzuschlaga do Graza.⁹

Ko so se vrnili razposlani strokovnjaki, ki so ugotavljali terenske prilike v smeri bodoče trase proti Kranjski in Primorski, so upali Korošci, da bo tudi njihova vojvodina deležna teh dobrot. S cesarskim ukazom odločena proga mimo Maribora do Celja je pokopala vsako upanje. Da bi Korošci ne ostali povsem na cedilu, je ustanovil in sestavil agilni borec za gospodarski napredek Jakob Železnik (Scheliessnigg) poseben odbor, ki je imel nalogo, da propagira in izposluje na državne stroške stransko odcepno železniško zvezo s priključkom v Mariboru na dvotirno magistralo Dunaj—Trst in regulacijo Drave med Beljakom in Mariborom. Temu komiteju so se pridružili med drugimi tudi razni posestniki rudnikov in fužin, akcijska družba iz Wolfsberga in celovski trgovski gremij. Združba je predložila 9. januarja 1845 pristojnemu uradu spomenico, naj podpira odborovo stremljenje in predloži cesarju primerno prošnjo. Istočasno je komite pozval deželne stanovce, naj odkupijo za železnico potrebna zemljišča na deželne stroške in s tem posnemajo sovrstnike na Štajerskem.¹⁰

Toda že jeseni, 26. septembra 1845 so prejeli deželni stanovci cesarjevo tolažilno pismo, češ da morajo merodajni uradi skrbeti za sredstva in najti možnost, da dobi Koroška železniško zvezo s Trstom. Korošcev negativna rešitev ni prestrašila. Tehniška komisija, ki je preiskovala v letu 1844 možnost usposobiti reko Dravo kot nadomestno prometno žilo, se je prepričala, da bi regulacija te vodne poti zahtevala previsoke stroške. Zato je ustanovni odbor sklenil znova zaprositi vladarja, da bi se zgradila na državne stroške vsaj konjska železnica med Mariborom in Beljakom.¹⁰ Obrtni nadzornik Železnik je dokazoval v celovškem časopisu takšno potrebo in nujnost na

podlagi zbranih statističnih podatkov o lokalnem in tranzitnem cestnem prometu, ki se je razvijal v križiščih Celovec in Beljak za vse smeri. Po njegovih zaključkih s primerjavo oddaljenosti posameznih krajev med Trstom in avstrijskemu cesarstvu pripadajočimi kraji severne Italije z domačimi in sosednjimi trgovskimi centri, s podatki o najcenejših prevoznih stroških in največji množini blaga, je največja ugodnost za rešitev koroških gospodarskih problemov zgraditi konjsko železniško progo ob Dravi ter z njo povezati Maribor, Celovec in Beljak. Kot dokaz svoje trditve navaja obstoječi konjski železnici Budjevice—Linz—Gmunden in Praga—Lana.¹¹

S tem projektom pa niso soglašali člani deželnih stanov. Večina je bila za to, da se išče železniška zveza z glavno progo Dunaj—Trst v smeri Celovec—Ljubelj—Škofja Loka—Ljubljana.¹² Projektirana železnica bi premagala ljubeljski prelaz s 1154 m dolgim predorom. Delo bi trajalo šest let ter stalo približno 200.000 goldinarjev po računih, ki so bili sestavljeni za časa vladanja cesarja Franca I. v letu 1842.¹³ Pri novem načrtu bi bila potrebna sledeča dela: vrtanje 500 m dolgega predora, gradnja mostov, kanalizacija, popravila ceste, odkup sveta in drugi stroški v skupni višini 529.208 goldinarjev. Vhod v predor na kranjski strani bi bil malo nad naseljem Sv. Ana, na severnem pobočju pa pod Sv. Lenardom.¹⁴ Najnižja točka predora bi ležala 51 m pod ljubeljskim vrhom. Deželni stanovi so odredili, naj ugotovijo strokovnjaki ugodnejši prehod eventualno tudi še v kokrškem sedlu. Poročilo pa pravi, da je tamkajšnji teren še bolj divji kakor v ljubeljskem okolišu.¹⁵

Te vesti so zdramile tudi gospodarstvenike na Kranjskem, posebno v Ljubljani. Glavni zagovornik te idejne železnice Celovec—Ljubelj—Škofja Loka—Ljubljana je bil Henrik Costa, ki je dokazoval, da je zveza med Celovcem in Ljubljano edino gospodarska, ker je ta proga najkrajša in najugodnejša zveza s progo Dunaj—Trst, konjska železnica Beljak—Celovec—Maribor s stransko zvezo proti Šentvidu pa je neekonomična in protinaravna. Celovski propagatorji z Železnikom na čelu niso prikazali pravih statističnih podatkov. Zveza Kranjske preko Ljubelja na Koroško ima historične tradicije, promet je bil od nekdaj močan. Dokaz je, da je že Valvasor nameraval zboljšati in skrajšati cesto z gradnjo predora na lastne stroške. Le epidemija kolere na koroški strani je zavrla ta načrt. Pozneje se je interesiral okoli leta 1727 za preureditev prehoda s predorom cesar Karel VI. in sto let pozneje še cesar Franc I. Iz Kranjske se prevozi na Koroško letno samo nad 50.000 stotov moke, a Costa opozarja dalje še na prevoz drugega blaga, ki prihaja iz Trsta in obratno. V Ljubljani mora še nadalje ostati skladišče banatskega žita, ki prihaja po Savi z ladjami. Konjska železnica Celovec—Ljubljana v dolžini 76 km bi stala 870.000 goldinarjev, vsi drugi stroški, to je gradnja predora, mostov in nabava prevoznih sredstev, bi znašala 954.000 goldinarjev, 5 % obresti za ta kapital pa 47.715 goldinarjev. Po navodilih prof. Hlubeka¹⁶ iz leta 1841 bi skupni dohodki krili režijo in obresti.¹⁷

Zaradi nasprotstev med Celovcem in Ljubljano, ni prišlo do odločitve. Poleg tega pa je zavlačevalo napredek razburljivo leto 1848.¹⁸ Pač pa je imelo dosti posla časopisje. Tako so opozarjali v Ljubljani na namero provizoričnega deželnega odbora trgovske in obrtne zbornice v Celovcu: zgraditi železniško progo Bruck—Videm (Udine), ki so jo zagovarjali in priporočali zlasti iz obrambnih razlogov. Toda preteklo je sedem let, predno je

bilo 7. maja 1856 izdano dovoljenje za predpriprave in za gradnjo železniške proge Maribor—Celovec—Beljak v smeri proti Tirolski.¹⁹ Glasovi za ljubeljsko varianto pa so utihnil.

Kaj pa Ljubljana? Časopis Laibacher Zeitung²⁰ opozarja na agilnosti Korošcev. Costa je pojasnil situacijo in razčlenil gospodarske namere celovških pridobitnih trgov in škodo, ki bi nastala za kranjsko deželo.²¹ Prav tako so se zanimali trgovci severno od Koroške ležečih pokrajin ter se tudi odločili za gradnjo železnice preko Ljubelja, saj na progi, ki bi tekla ob Dravi, ni pričakovati tolike potniške frekvence, da bi bila merodajna za rentabilnost podjetja, razdalja med Celovcem in Trstom pa je najkrajša preko Karavank na Ljubelju in proti Kranju ter od tod bodisi do Skofje Loke bodisi do Ljubljane, z zvezo na projektirano bodočo južno železnico Dunaj—Trst.²²

V konvolutu ljubljanskega mestnega arhiva¹² sta ohranjeni dve privatni pismi, v katerih obravnavata pisca prednost železnice Celovec—Ljubelj—Kranj—Škofja Loka oziroma Ljubljana proti konjski železnici ob Dravi. Prvi sestavek (Über die kürzeste und zweckmässigste Communication Kärntens mit der südlichen Staats-Eisenbahn) poudarja prednost v strateškem pogledu. V drugem (Über die kürzeste Verbindung Kärntens mit der südlichen Staats-Eisenbahn) pa sestavljalec ugotavlja, da znaša razdalja od Celovca do Maribora 122 km, do Ljubljane via Ljubelj pa le 84 km oziroma 76 km, če se zgradi predor. Če pa bi glavna magistrala nadaljevala pot mimo Skofje Loke, bi pridobili na razdalji še ca. 16 km. Tako znaša oddaljenost med Celovcem in Mariborom dvakrat več kakor ona med Celovcem in Skofjo Loko. Temu primerno je tudi s tarifami. Za prevoz enega stota blaga po cesti iz koroškega glavnega mesta preko Ljubelja v Ljubljano se plača 22 ¼ krajcarja. Ravno tolikšna je prevoznina iz Ljubljane do Trsta, skupno torej 45 krajcarjev. Ko pa bo glavna proga do Trsta dodelana, bodo prevozni stroški sledeči:

Celovec—Ljubljana	22 ¼ kr. oziroma do Skofje Loke	18 2/3 kr.
Ljubljana—Trst	12 ¼ kr. oziroma od Loke do Trsta	11 1/3 kr.
Skupaj	34 2/3 kr.	29 3/4 kr.

Ta račun pokaže po Železnikovih kalkulacijah v smeri Celovec—Maribor—Trst razliko 7 ¼ kr. za stot, kajti prevoznina znaša:

Celovec—Maribor	16 kr.
Maribor—Ljubljana	15 3/4 kr.
Ljubljana—Trst	12 1/3 kr.
Skupaj	42 kr. ²³

Henrik Costa je predložil dne 13. januarja 1850 ljubljanskemu magistratu poročilo in svetoval, da se občinski svet zavzame za važno vprašanje ljubeljske proge. Članu mestnega odbora Samassi je bilo naročeno, da zadevo preštudira. Toda Samassa je z vso gotovostjo trdil, da iz te moke, zaradi pomanjkanja denarja, ne bo kruha. Magistrat je prosil Costo naj sestavi primerno vlogo, ki jo bodo predložili cesarju. Toda tudi Costa je obupal nad uspehom.²⁴ Tako je Škofja Loka ponovno in že tretjič izpadla iz železniške mreže.

Dne 17. septembra 1849 je bila železnica Celje—Ljubljana slavnostno izročena javnemu prometu. Toda glede nadaljevanja proge proti Trstu ni bilo še nobene odločitve. Šele pozno jeseni je bila odrejena definitivna trasa, čeprav sta obstojali dve inačici:²⁵ proga čez Kras in proga Šentvid—Preska—Medvode—Škofja Loka—Poljanska dolina—Idrijca—Sveta Lucija—Gorica—Trst.²⁶ Toda interesi posameznih odločilnih činiteljev, med njimi tudi resornega ministra, ki je hotel, da se proga, četudi manj ugodna, čimprej zgradi, so bili merodajni. Prav gotovo so bili takratni podatki o stroških, delovni dobi in podobnem ponarejeni. Nihče ni zvedel, kolike vsote je požrla samo gradnja proge preko Barja. Da je bil čas gradnje od predvidenih treh let prekoračen za celih pet let, pa ni ostalo prikrito. Vemo tudi, da je bila trasa neugodna spričo pomanjkanja napajalne vode za stroje in pitne vode za uslužbenke. Kako bo ovirala rednost in varnost prometa kraška burja, se gradbeniki niso ozirali.

Proti tej izbrani trasi je nastopil inž. Karel pl. Cattineli. Trdil je, da je proga Ljubljana—Razdrto—Vipava ali Ljubljana—Trst preko Krasa zaradi širokih gorskih grebenov in klimatskih razmer neugodna in nepripravna. Laže bi bilo premagati vse ovire, če bi se zgradila proga Ljubljana—Šentvid—Preska z nadaljevanjem ob Sori skozi Škofjo Loko, preko Poljan, Trate in Žirov do razvodnice pri Sopodu in s predorom v najožjem gorskem grebenu v dolino Idrijce in Soče ter mimo Gorice in Gradiške v Trst z odcepom v severno Italijo. Ko so zvedeli voditelji avstrijskega Lloyda, da bi mogla zamišljena železnica po beneški ravnini konkurirati njihovemu monopolnemu pomorskemu prometu med Trstom in Benetkami, so takoj začeli zagovarjati trasiranje železnice preko Ljubljanskega barja, Logatca, čez Kras do Bazovice in od tu v Trst. Tudi višji inženir Aleksander Covedalis in njegov namestnik, ki sta pregledala odobreno traso, sta bila za traso po sorški, poljanski, idrijski in soški dolini. Zasebni interesi zagovornikov so bili merodajnejši od mnenj priznanih strokovnjakov, med njimi tudi nadinženirja Ferdinanda Semrada, ki je trasiral med leti 1845—1850 progo Ljubljana—Trst.²⁷ Pravijo da je bila obstoječa trasa že leta 1845 določena za definitivno. Trdi se tudi, da gradbenih stroškov za gradnjo proge preko Barja in Borovniškega mostu, ki so stali 16 milijonov goldinarjev, sploh niso vnesli v proračun stroškov. Za ves potek proge od Ljubljane do Trsta je bilo predvidenih 16.262.413 goldinarjev izdatkov. Faktično pa so porabili do 40 milijonov. Časopis Austria je tudi hitel trditi, da bo prav ta trasa vodila ves svetovni in evropski promet iz Trsta preko Dunaja v severna nemška pristanišča in obratno. To pa je absurdno, ker si Angleži, Francozi, Nizozemci, Švedi in Nemci nikoli ne bi pustili predpisati poti, po kateri naj prevažajo blago.²⁸

Gorenjska proga Trbiž—Ljubljana

Ta železnica ima pestro zgodovino. Navedel bom le važnejše momente, ki so spremljali gradnjo od Ljubljane do Kranja.

Dva momenta sta bila odločilna za gradnjo te prvotne lokalne in slepe proge, ki je imela v Ljubljani svoj priključek na Južno železnico, dočim je bila v svoji končni točki Trbižu ob otvoritvi 14. decembra 1870 in še

nadaljnja tri leta, dokler niso zgradili proge Trbiž—Beljak (odprta 6. januarja 1875), brez vsake zveze. Tako je postala ta lokalna proga važna transverzala za zvezo severnih avstrijskih pokrajin z morjem.²⁹

Prvi razlog za gradnjo te železnice je bilo neizprosno izkoriščanje monopola Južne železnice in oškodovanje trgovine v alpskih in kraških deželah, predvsem v Trstu. Zato moremo zaslediti, da je bila že leta 1857 v načrtu nova jadranska proga, ki bi ne bila odvisna od dvotirne magistrale Dunaj—Trst in njenih upravljavcev. Že prej smo navedli več realnih predlogov za usmeritev te proge preko Ljubelja. Toda zagovorniki tujega kapitala so znali to preprečiti.³⁰

Drugi povod je dal obrambo strateški položaj po izgubljenih bitkah pri Kraljevem gradu na severu, zlasti pa pri Custozzi v južnem predelu leta 1866. Avstrija je s tem porazom izgubila vso severno Italijo. In ti sosedi so dobivali vedno večji tek po ozemlju ob njihovih vzhodnih mejah ter javno reklamirali za sebe mejo ob Dravi.³¹ Prav zato ni prišlo do sporazuma, da se gradi proga Videm (Udine)—Vendoglio—Ospedaletto—dolina Bele—Trbiž ali pa železnica Trst—Gorica—Kanal—Sv. Lucija—Kobarid—Predel—dolina Ziljice—Trbiž. Tako je bil dne 11. novembra 1866 sprejet zakon, ki je vseboval koncesijo, da se zveže Donava pri Sv. Valentinu z Jadranskim morjem, t. j. s tako imenovano železnico c. kr. prestolonaslednika Rudolfa (Rudolfova železnica). Poleg tega je bila izdana še koncesija za podaljšanje proge od Trbiža v Ljubljano (odloka z dne 9. julija 1868, XVII, kos 105 in 27. februarja 1869, XX, kos 58) kot integralni del železnice Sv. Valentin—Beljak, ki so ga štiri leta pozneje potegnili preko Podkloštra do Trbiža.³² Gorenjska pa je imela zajamčeno svojo progo tudi na podlagi političnih koncesij, ki jih je dal minister Beust leta 1867 državnemu poslancu dr. Lovru Tomanu in njegovim tovarišem, ki so proti svojemu državnoopravnemu programu glasovali za Avstro-Ogrsko nagodbo.³³

Iniciativo, da se zgradi proga Trbiž—Ljubljana, je prvi dal takratni predsednik Kmetijske družbe Fidelis Terpene. To zamisel pa je zastopal tudi predsednik trgovinske zbornice V. C. Zupan in sklenil, da ne odneha, dokler kranjska dežela ne dobi železnice, kajti ta zveza ni le lokalnega pomena, marveč je potrebna vsej monarhiji.³⁴ Naš vir pravi dalje: »Da se v kakih dveh letih utegnemo voziti po njej, to je največja zasluga iskrenega našega domoljuba gosp. dr. Toman. Kdor ve, koliko priprav potrebuje taka stvar, koliko dela in truda, koliko potov, da se razjasni stvar vsakomu, komur gre beseda v tej zadevi, ampak da se odstranijo tudi ovire, ki jih delajo nasprotniki in pri tej naši železnici ste hodile vmes železnici čez Pontebo in Predel, ta bo pripoznal, da je dognal Toman to, kar se nam je dandanes nemogoče zdelo.« Dr. Toman je osebno interveniral dne 14. februarja 1867 pri takratnem trgovinskem ministru ter na podlagi političnih uslug tudi zvrtil, da se bo gradila gorenjska proga na državne stroške, kar je bilo obljubljeno ljubljanski deputaciji, obstoječi iz članov dr. Coste, Kluna in drugih.³⁵

Poleg posameznikov sta tudi Kupčijska in obrtnijska ljubljanska zbornica in deželni odbor pripravljala pot, da se začne železnica čim prej trahirati. Opozarjala sta, da bo stroške, ki bodo morda dosegli največ 50.000 goldinarjev, analogno ostalim primerom podjetniku z obrestmi povrnila država, okoliški posestniki, kjer se bo železnica gradila, pa naj posnemajo koroške in štajerske sosede ter brezplačno odstopijo potreben svet.

Sredi šestdesetih let je pristojno ministrstvo izdalo podjetnemu A. Prašnikarju iz Kamnika dovoljenje, da sme trasirati progo Beljak—Ljubljana in jo tudi graditi, ako se posestniki Južne železnice ne nameravajo sami odločiti za gradnjo.³⁶ Kajti družba Južne železnice je po določbah § 23 in 24 koncesije iz leta 1858 imela prednost, da sme do leta 1867, s podaljšanjem do 1874, samo ona graditi paralelno z obstoječo dvotirno progo Dunaj—Trst novo progo z izhodiščem na morje.³⁷

Po nekaj mesecih se je dr. Tomanu posrečilo pridobiti za to idejo tudi vlado in parlament, ki je izglasoval zakon, po katerem more vlada s podeljeno koncesijo odobriti za uporabljeni kapital državno jamstvo za 5 % čistega donosa v srebru. Temeljna glavnicca pa je bila celo zvišana na 1.200.000 goldinarjev za miljo.³⁸

Deželni odbor je dne 19. januarja 1866 pooblastil deželni zbor, da je predložil vladi prošnjo za beljaško progo — tako so imenovali gorenjsko železnico. Če pa je ta že izven določenega programa, naj bi jo vzeli naknadno v načrt. Deželni odbor je prosil, da bi imel vsaj enega svojih članov v iniciativnemu komiteju, obenem pa je votiral za preddela 5000 gld. podjetjema. Komitej je bil sestavljen iz članov trgovske in obrtne zbornice ter deželnega odbora ter je skupno z zainteresiranimi izobraženci in posestniki sklical glavno skupščino z nalogo, da realizira vprašanje gradnje in skrbi za zbiranje potrebnega denarja v znesku 150.000 gld. za tehnična raziskovanja v zvezi z gradnjo železnice med severnimi deželami in Jadranskim morjem.³⁹

Pred podelitvijo koncesije je bil potreben pristanek družbe Južne železnice, ki je imela že omenjeno predpravico za gradnjo proge. Uprava družbe pa ni v določenem roku (do 8. decembra 1868) niti odgovorila na uradno povabilo.⁴⁰ Sedaj šele je prišlo do tekmovanja za koncesijo med akcijsko družbo, ki je bila protokolirana pod naslovom »C. kr. Rudolfa prestolonaslednika železnica«, stavbenim podjetnikom Pankracom in ljubljanskim konzorcijem, ki ga je vodil predsednik trgovinske zbornice. Končno je zmagal Pankrac, ki se je končno zadovoljil z za 5000 gld. zmanjšano naloženo glavnicco na miljo. Na osnovi zakona z dne 9. julija 1868 je 23. februarja 1869 prejel koncesijo, v splošnem pod istimi pogoji kakor druge družbene železnice, le s to razliko, da je bil določen naloženi kapital 1.195.000 gld. na miljo. Po dolgotrajnih pogajanjih je prevzelo gradnjo dne 20. septembra 1869 splošno gradbeno podjetje Tomaž Brassey, bratje Klein in Karl Schwarz, s tem, da se jim je odstopila protivrednost 40.689 izvodov delnic po 200 gld. nominalno, ki so bile emitirane 20. do 28. decembra 1869 po tečaju 160 gld. Družba pa je kmalu nato prišla v denarne težave.⁴¹

Delno trasiranje na odseku Ljubljana—Kranj

Novice⁴² so tedaj pisale: »Glas, ki nam je došel iz Dunaja da dobimo iz Trbiža železnico v Ljubljano, s srčnim veseljem smo sprejeli ne le samo v Ljubljani, temuč iz več okrajn gorenjskih slišali smo radostne glasove: Loka je celo svoje mestice razsvetlila.« Kajti v tem so bili zastopniki deželnega zbora, trgovske in obrtne zbornice edini, da je gradnja in železniška zveza z beljaško progo vitalnega pomena. Iz tega vzroka so ustanovili komite, v katerem so sodelovali razen člani obeh v prejšnjem stavku omenjenih

ustanov, še predstavniki Kmetijske družbe, mesta Ljubljane, industrialci in gospodarstveniki.

Obstoječi komite je z deželno podporo, s podporo raznih ustanov in posameznikov naročil izdelati tehnične preglede. Gradbeni inšpektor Rudolfove železnice Franc Kazda je napravil načrte, ki so jih dne 21. februarja 1867 predložili pristojnemu resornemu ministrstvu. Dne 27. junija istega leta je odbor prejel predkoncesijo, 5. decembra pa koncesijo za gradnjo in upravljanje železnice med Ljubljano in Beljakom oziroma Trbižem.⁴³

Prvotna trasa naj bi začejala v Ljubljani in tekla nemoteno proti Gorenjski. Na predlog Tržičanov naj bi proga krenila čez savski most proti Tacnu, mimo vasiče Voklo v Kranj, Naklo in proti Žiganji vasi, da bi se tako približala Trziču. Po tem predlogu bi bili ogroženi vsi kraji ležeči na desnem savskem bregu.⁴⁴

Ta inačica ni obveljala. Nova varianta ohranja sedanjo smer, prekorači dva potoka in državno cesto ter zavije med Presko in Medvodami proti Goričanom. Nasproti sorškega mosta pri Preski so predvideli postajo. Zaradi višinske razlike med Medvodami in Sorškim poljem, ki leži 54 m višje kot savski nivo, je bilo mogoče doseči Škofjo Loko po ovinku. Po projektu se trasa spenja in teče po desnem bregu Sore ter pusti naselja Goričane, Soro, Dol, Drago in Gosteče na levi in se spusti pri Lipici čez vodo. Od tu se usmeri proti Suhi, kjer se obrne proti Staremu dvoru. Pri vasi Virmaše je bila projektirana postaja za Škofjo Loko. Preko polja mimo Žabnice vodi trasa dalje proti Drulovki, kjer se spusti pod Laborami ob dokaj strmem pobočju na desnem savskem bregu v naselje Gorenja Sava. Tu je bila predvidena postaja za mesto Kranj.⁴⁴ Toda Kranjčanom bi se zaradi brezbržnosti kmalu zgodilo, da bi tekla trasa med Šmarjetno goro in Sv. Joštom. Končno so kolodvor sicer dobili na desnem namesto na levem savskem bregu, vendar ni stal v njihovi občini.⁴⁵

Pojavlja se vprašanje, zakaj so kljub raznim prošnjam trasirali progo na desnem savskem bregu. Predvsem je treba naglasiti, da so bili že od prvih zamisli dalje vsi odločujoči za potek trase po desnem savskem bregu. Glavni zagovornik te smeri pa je bil V. C. Zupan, ki je v svoji izjavi dne 15. junija 1869 kategorično utemeljeval, da je trasa iz praktičnih in narodno-gospodarskih vzrokov mogoča le na tem bregu.⁴⁶ Nadaljnji vzrok poteka trase po desnem bregu Save v odseku Kranj—Ljubljana, v kateri leži Škofja Loka, je bil, ker je največ industrijskih in obrtnih podjetij prav na tej strani. V Medvodah je bila nova tovarna za umetno svilo in celulozo, ob Sori v Goričanah pa papirnica. V Knapovšah ob Sori je gospodovala rudarska družba za svinec, v Škofjeh in Poljanski dolini pa enaka družba za baker. V Škofjo Loko je gravitiralo fužinarstvo iz Spodnjih Zeleznikov z enim plavžom, dvema čistilnima ognjena, številnimi nakovalni in topilnicami za kovanje žebeljev. Slične naprave so bile tudi v zgornjem delu Zeleznikov. V Jesenovu je bila valjarna, v Poljanski in Selški dolini je bilo doma dokajšnje pridobivanje skrilstih plošč ter izdelovanje raznih lesenih izdelkov.⁴⁷ V okolici Škofje Loke so izdelovali v velikih množinah glavnike. Rogove in parklje so dobivali iz Trsta in Gorice, prodali pa so jih največ na Hrvaško. Iz Koroškega in Moravskega so uvažali več tisoč stotov prediva in kodelje, ki so ju razprodajali v obeh dolinah, nekaj pa so izdelovali platna ter ga vozili v Trst in Reko. V Škofjo Loko je gravitiral tudi idrijski

rudnik živega srebra.⁴⁸ Pri tako razširjeni industriji, obrtništvu in kupčiji se ne smemo čuditi, če je padla odločitev za smer trase v prid Škofje Loke.

Še eno vprašanje nas zanima, in sicer: Zakaj leži postaja Škofja Loka skoro 5 km oddaljena od mesta, katerega ime nosi? Iz dobe dijaških let se spominjam govorice, da so Škofjeločani sami odklanjali trasiranje proge v neposrednji bližini mesta. Pisana poročila iz sredine 1869 pa trdijo drugače. Na sestanku komisije za politični obhod in članov udeleženih občin je bila med drugimi obravnavana prošnja mestne občine Škofja Loka, ki je bila predložena 15. junija 1869 resnemu trgovskemu ministrstvu (št. 12068) in dva dni pozneje deželni vladi (št. 4505), da bi se zgradile postajne naprave čim bližje mestu. Vodja komisije pa je poudaril, da je lega postaje glede terenskih prilik edino mogoča pri Virmašah ali na Trati in da strokovnjaki odsvetujejo prestavljanje postajo v bližino mesta. Škofjeloški zastopnik se je tedaj zadovoljil, da bo ležala bodoča postaja na razpotju občinske ceste, ki pelje iz Suhe na Trato. Enako sta se zadovoljila zastopnika Stare Loke in Trate, češ da imata obe slednji le malo posestev v tej okolici, želita pa, naj bo postaja na levi t. j. severni strani prej omenjene komunikacije.⁴⁹ S tem je z dokazi ovrženo toliko let napačno razširjeno mnenje.

Po rešitvi še nekaj formalnosti so spomladi 1869 zasadili prvo lopato, dne 14. decembra 1870 pa so izročili beljaško železnico javnemu prometu.⁵⁰

Trije tekmeči

Rudolfova železnica je dospela do svoje končne točke v Beljaku dne 19. oktobra 1868.⁵¹ S tem pa še ni bil dosežen njen končni cilj, to je katera-koli jadranska luka. To se je zgodilo šele, ko je po triletnem razpravljanju prevzelo gradnjo 12. aprila 1872 podjetje Fritsch in Theuer za pavšalno vsoto 2.427.550 gld. za spodnji ustroj, proti zaslužku 5 gld. pri tekočem metru položenega gornjega ustroja brez dostave materiala in proti odškodnini 201.285 gld. za zidarska dela pri mostovih.⁵² Dne 25. novembra 1873 je bila 37,1 km dolga proga Beljak—Trbiž dodelana in zvezana z obstoječo gorenjsko (beljaško) progo do Ljubljane. Gradbeni stroški so znašali 5.125.000 gld.⁵³

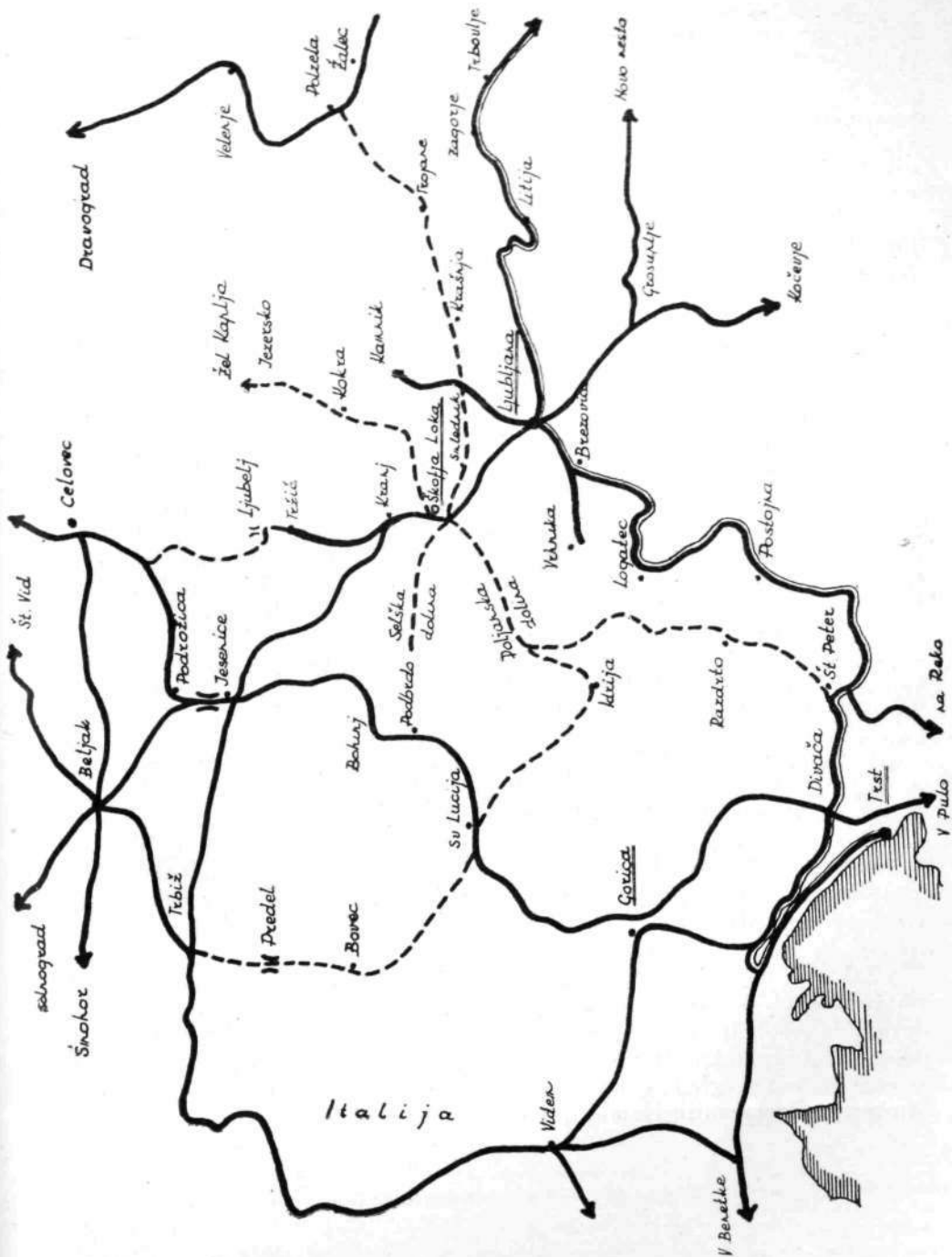
Zaradi monopola in diktiranja tarifne politike Južne železnice, ki je edina imela prevoz blaga v Trst in obratno v zaledje v svoji oblasti, so trgovski krogi že takoj po otvoritvi proge Dunaj—Trst leta 1875 zahtevali drugo, novo zvezo z jadransko obalo. Tržaška trgovska zbornica je predlagala že leta 1864, naj se zgradi zveza proti Bodenskemu jezeru preko Beljaka ali Vidma (Udine) ali Gorice ali Ljubljane. Toda po teh načrtih bi se pojavile velike terenske ovire. Prav zato je Trst nastopil z novima projektoma za povezavo z Rudolfovo železnico v Beljaku ali skozi dolino Bele, proti Pontebi in v Videm ali pa preko Predela v dolino Soče in preko Gorice k Jadranskemu morju. Furlansko središče je pozdravilo to zamisel z dopolnilom, da se pontebška varianta potegne do Cervignana, od koder naj se vzpostavi zveza z novim pristaniščem Porto Buso. Toda ta videmska inačica ni uspela, ker je bila taka zamisel v škodo Trstu in Reki. Pač pa so gospodarstveniki prav vseh pristojnih gospodarskih in trgovskih krogov zahtevali povezavo severnih avstrijskih pokrajin z morjem preko Beljaka tako, da se obide Južna železnica. Tako so obstojale tri variante: pontebška, predelska in gorenjska.⁵⁵

Prvi dve tekmovalki bomo omenili le bolj kratko. Železnica Trbiž—Ponteba ima že svojo predzgodovino. Prvotno je bila predvidena kot zveza Beljaka s progo Verona—Trst in kot podaljšek proge Maribor—Franzensfeste iz Beljaka proti jugu, kar je bilo do 1864 za Koroško in Trst dokaj privlačno. Toda po navedenem letu in po projektiranju Rudolfove železnice se je navdušenje ohladilo. Trgovske zbornice v Trstu, Gorici, Celovcu in Leobnu so se najprej ogrele za progo Haag—Leoben—Beljak—Videm (Udine), kmalu nato pa so se zavemale za predelsko železnico Beljak—Gorica. Na podlagi mirovne pogodbe med Avstrijo in Italijo, sklenjene 3. oktobra 1866, in na podlagi trgovinske pogodbe med obema državama z dne 25. aprila 1867 sta se obe sosedni obvezali zgraditi vsaka po en del pontebške proge. Toda ne eni ne drugi predstavnici se ni mudilo z deli začeti, še manj dovršiti. Medsebojna dolgovezna razpravljanja, ali naj obstoji skupna postaja ali naj bo v vsaki državi ločena obmejna postaja, so se na 24,7 km dolgi lokalni progi zavlekla do 11. oziroma 30. oktobra 1879, to je do njene otvoritve.⁵⁶

Inačica Trbiž—Predel—Soča—Gorica oziroma Trst je prva železnica, ki se omenja že po nekaj letih, ko je bila dovršena dvotirna proga Dunaj—Trst leta 1857. Že takrat so avtonomne ustanove v Primorju skupno in složno s trgovskimi krogi zahtevale, da se poveže Trst s svojim zaledjem z drugo železniško zvezo. Tako ugotavljamo v zgodovini železnic, da je dunajski cesarski dvor že 7. februarja 1868 obvestil tržaški mestni odbor ter deželna odbora v Gorici in Gradiški, da je direktna zveza med Beljakom in Celovcem ter jadransko luko potrebna. Skoro vsako naslednjé leto so iste korporacije, ustanove oziroma zastopniki Primorske in Gradiščanske opozarjali v parlamentu na nujno rešitev te gospodarskopoliitične in trgovinske potrebe. Predvsem so zahtevali zvezo iz Trbiž preko Predela. Toda po 25 letih moledovanja vendar še ni prišlo do uresničenja.⁵⁷

V mesecu marcu 1870 je bila predložena skupščini peticija, naj se zgradi na državne stroške predelska proga ob Soči, toda tokrat samo do Gorice. Vendar tako nepopolna zveza državnim poslancem ni bila všeč. Zato je poseben odbor 31. marca 1870 predložil dopolnitev, da se zgradi železnica do Trsta. Istočasno pa je odbor že obravnaval nov projekt, ki ga je izdelal predsednik kranjske trgovske in obrtne zbornice V. C. Zupan sporazumno s tržaško občino. To je načrt proge Škofja Loka—Divača—Sežana—Škedenj—Trst kot tretja inačica. Toda že omenjeni posebni odbor je odločno nastopil za predelsko varianto. Za končno odločitev in glasovanje v državnem zboru ni bilo priložnosti, ker so poljski, bukovinski in istrski poslanci zapustili parlament ter s tem onemogočili glasovanje. Ta postopek je povzročil skoraj 30 let trajajočo živčno in papirno vojno za drugo oziroma tretjo varianto. Nastali sta dve struji oziroma stranki. V bojni vrsti za loško progo so stali: občinski odbor v Trstu, zastopniki Kranjske, Spodnje Koroške, Zgornje Avstrije in Češke; nasprotniki oziroma borci za predelsko progo pa so izšli iz vrst članov tržaške, goriške, zgornjekoroške in solnograške trgovinske zbornice. Dokajšnjo knjižnico bi napolnili številni sešitki, letaki, spomenice, tiskane resolucije in prošnje.⁵⁸ V njih niso štedili z izrazi in napadali. V ogenj razburjenja pa so prilivali olja gradbeniki in podjetniki in ponarejali proračune.⁵⁹

Predelsko progo so zagovarjali tudi trgovski ministri in njihovi visoki uradniki, zagovarjali so jo vojni ministri ter pri tem pozabljali na strateško prednost.⁶⁰ Kajti proga je potekala po neugodnem, težkem in nevarnem terenu, vedno blizu nove avstrijsko-italijanske meje, ki je bila izpostavljena



Skofja Loka v omrežju zgrajenih in načrtovanih (označeno črtkasto) železniških prog

sovražnikovim napadom iz Pontebe, iz Vidma po dolini Rakolana na Rablju, po veliki cesti preko Čedada na Kobarid in na področju ob Soči tja do Gorice.⁶¹ Zaradi trasiranja projekta po visokem nasipu preko Rabeljskega jezera, spričo položitve železnice v goratem terenu, zaradi 964 m visoko ležeče kulminacijske točke, razvoja trase v pentlji, gradnje predora s povratnikom, obilnih zavarovanj proge proti meliščem, lavinam in hudournikom, je bil proračun, obenem z ureditvijo posebnega pristanišča zahodno od obstoječega, predviden na letnih 40 milijonov gld.⁶²

Kljub vsestranskemu zagovarjanju vplivnih osebnosti pa uresničitev predelske proge ni uspela. Smrtni udarec ji je zadal avstrijski cesar že 7. maja 1883, ko je deputaciji zastopnikov alpskih dežel, Trsta in Istre odločno izjavil, da zaradi vojaških strateških razlogov ne bo nikdar zgrajena. In vendar so se še vedno ogrevali za to železnico celo železniški ministri,⁶³ a še pred 20 leti so Italijani dvignili načrte in spise o predelski progji iz arhivov in se navduševali za oživitvev nekdanjih sanj.⁶⁴

Gorenjska varianta Škofja Loka—Trst ima med vsemi še največ pomena. Prvotno jo je idejni oče V. C. Zupan vodil le iz Škofje Loke do Trsta in je takšno obravnaval tudi kranjski deželni odbor do 20. januarja 1886. Takrat pa je bil izdelan nujen predlog, da se Rudolfova železnica dopolni s tem, da se zveže Trst čez Herpelje, Divačo, Razdrto, Loko in naprej preko Kranja, Bresnice in Tržiča s predorom pod Ljubeljem s Celovcem. Kranjski deželni odbor tudi pozneje ni dopustil, da bi zaspala ta važna zamisel za interese lokalnega in tranzitnega prometa. Budno je pazil na splošne koristi in obravnaval izgradnjo proge na več sejah, prav posebno pa v letih 1872, 1881, 1886, 1890, 1894 in 1896. Kajti dne 28. julija 1890 so interesenti iz Češkega in drugih krajev, to je odposlanci trgovinskih zbornic iz Prage, Budjejevic, Heba, Linza, Celovca, Ljubljane in deželni odborniki iz Zgornje Avstrije, Koroške, Kranjske, Trsta in Istre sklicali veličastno zborovanje, katerega sklep je bil, naj se zgradi neodvisna, samostojna, kolikor mogoče kratka železniška zveza med tržaškim pristaniščem in severnimi avstrijskimi deželami. Takšna najkrajša zveza je železnica od Divače do Loke in preko Karavank skozi dolino Roža do Celovca.⁶⁵

Na podlagi vlog občin Škofja Loka, Žiri, Poljane, Javorje, Trata in Senožeče je deželni odbor 15. februarja 1894 ponovno obravnaval gradnjo loške proge. V dolgi in stvarni debati je bilo sklenjeno, da se predloži trgovinskemu ministrstvu solucijo, v kateri se toplo priporoča čimprejšnje trasiranje in zgraditev druge zveze s Trstom.⁶⁶

Zahteva, povezati po kateri koli obstoječi varianti — preko Visokih Turjih je bilo 11 — Trst z zaledjem, je bila nujna gospodarsko-prometna zadeva. Monopol Južne železnice in diktiranje tarifnih postavk v zvezi s pomorskim prometom je povzročalo propadanje severne jadranske luke. To je razvidno iz pregleda celotnega prometa v Trstu, Benetkah, Reki, Genovi, Marseillu, Bremenu in Hamburgu v letih 1860—1900:

Desetletje	Povprečni celotni promet v 1000 tonah	Odstotki celotnega prometa v						
		Trstu	Reki	Benetkah	Genovi	Marseillu	Bremenu	Hamburgu
1860—1869	5.512	11.520	—	6	16	35	15	20
1870—1879	8.898	9.406	2.215	5	14	29	15	25
1880—1889	14.601	7.643	4.123	5	19	24	11	29
1890—1899	21.032	6.062	4.392	5.392	17	21	12	34

Vsako leto je državni zbor prejemal kupe prošenj za ureditev tržaškega vprašanja. Vendar ni našel moči in nasveta, kako naj reši gospodarsko krizo Trsta kakor tudi države.⁶⁷ Dočim je trgovska zbornica vztrajala pri gradnji predelske proge s podaljškom preko Tur, je občinski odbor v Trstu zahteval loško progo v zvezi z ljubeljsko. V takšnih razpravljanjih so minula leta, dokler ni bil predložen januarja 1897 narodni skupščini zakonski predlog za gradnjo turske in bohinjske železnice.⁶⁸

Leto poprej je bila kranjskemu deželnemu zboru ponovno predložena resolucija o loški progi, kajti življenjske razmere ob predvideni trasi so zahtevale njeno uresničitev. Če naj pri gradnji železnice odloča njena samostojnost, neodvisnost od kake druge železnice, strateška važnost in varnost, je takšna proga Trst—Divača—Loka—Ljubelj—Celovec. Ta se more kosati z vsemi drugimi projektiranimi trasami, je najkrajša in tudi najcenejša. Izdatki za progo Divača—Loka so bili preračunani na 16 in od tu do Celovca na 20, skupno torej 36 milijonov gld., predelska železnica bi stala v kateri koli varianti 62 milijonov, dočim so bili gradbeni stroški proge Celovec—Bohinj—Gorica—Trst predvideni na 52 milijonov. Na ta način bi bila loška proga v zvezi z ljubeljsko najugodnejša, pa tudi vsi ostali pogoji so dani.⁶⁹

Vendar moramo biti proti avstrijski državni upravi objektivni, kljub temu, da tokrat ni hotela pomagati Trstu. Žrtvovala je ogromne vsote za zgraditev luke, državnih skladišč, dajala je denarno pomoč pomorski družbi Lloyd in podobno. Vendar so bila to samo paliativna sredstva.⁷⁰ Tržaški krogi pa so vseeno ponovno zaprosili, da bi se dolžina poti iz notranjosti države zmanjšala, in sicer v povezavi z Rudolfovo železnico. Zaradi neugodne finančne situacije se je vlada odločila zgraditi zaenkrat samo progo Herpelje—Trst—Sv. Andrej, ki naj bi na odseku Divača—Trst konkurirala Južni železnici in progi Šempeter na Krasu — Reka. Istočasno so pripravljali predдела za zvezo z Rudolfovo železnico, za kar so žrtvovali okoli 40.000 gld. Dne 27. marca 1882 pa je bila proga Divača—Loka s povezavo z gorenjsko progo kot zakonski načrt predložena državnemu zboru. Kmalu nato — 7. junija 1887 — je sledil dogovor med državo in upravo Južne železnice glede souporabe Južne železnice na odseku Ljubljana—Divača. Toda tudi to ni prineslo olajšav in rešitve. Proga Herpelje—Trst ni bila konkurenčna glavni dvotirni progi zaradi neugodnega terena in previsokih vlečnih stroškov. Z njeno otvoritvijo 5. julija 1887 je bil zgrajen 21,4 km dolgi prvi del loške proge.⁷¹

Zadnjikrat so obravnavali drugo zvezo s Trstom preko Celovca, Ljubelja, Kranja in Škofje Loke leta 1897, ko so se odločili v državni zbornici, da se ta varianta ne bo več upoštevala in da se zgradita karavanaška in bohinjska proga. Danes moremo trditi, da je bila turska železnica zgrajena na pritisk nemškega cesarstva; to je mogoče ugotavljati v vsej 30-letni živčni vojni, ki so jo vodili avstrijski pangermani in irendentisti.⁷²

Smoter in namen naše variante smo večkrat omenili. Nismo pa še ugotovili trase in smeri. Odcepna postaja je bila določena na Trati, kjer bi bil na severni strani priključek za direktni prehod vlakov iz in proti Kranju. Škofja Loka bi dobila novo postajo v mestu. Nato gre trasa čez Brode, Log, Poljane, Trato do Žirov, od koder teče preko Sore in 670 m nad morjem ležečega razvodja pri Veharšah na visoko planoto v bližini naselja Godovič, doseže pri Hrušici 770 m nadmorske višine in kulminacijsko točko, vodi preko Sv. Mihaela, Razdrtega in Senožeč do Sežane, kjer naj bi se priključila

Južni železnici. Nadaljuje se ob državni cesti in že obstoječi dvotirni progi, ki jo pri Opčinah nadvozi, ter teče po rebri mimo Sv. Magdalene in Sv. Ane s pomočjo predora povratnika. V useku in predoru pri Škednju doseže morskobalo, kjer naj bi bil nov tržaški kolodvor in primerno пристanišče pri Sv. Andreju oziroma v Miljah.⁷³

Ta glavna črta ima odcepišča: Godovič—Idrija — proga, ki ima že svojo predzgodovino, bi bila potrebna zaradi največjega rudnika živega srebra in se da ugodno podaljšati v dolini Idrijce do Soče, ob kateri so bile projektirane razne variante v Gorico in Trst; Razdrto—Vipava—Ajdovščina—Dornberg—Gorica — vezala bi najrodovitnejše pokrajine, ki bi mogle izvažati zgodnje sadje v zaledje; Razdrto—Lonjer—Karlovac—Sisak — daje smer proti Balkanu in more doseči vse važnejše centre tja do Soluna in Carigrada.⁷⁴

Še ena smer po načrtih ilirskih centralnih železnic

V letu 1872, torej dve leti po otvoritvi gorenjske proge, je postala živa tudi zamisel, da bi služila Rudolfova železnica smeri sever—jug. Kajti prav ta proga se zvija kot kača skozi pokrajine, ne da bi vedela, kakšno nalogo mora prevzeti in kje ima svoje težišče. Vendar je jasno, da bi bila proga s svojo izhodno točko ob Donavi in z malimi korekturami sposobna prevzeti promet na črti Trst—Razdrto—Žiri—Škofja Loka—Šenčur—Jezerko—Železna Kapla—Reberca na Koroškem—Sinča ves—Velikovec—Mostič—Launsdorf. Po tej bližnji poti je mogoče doseči vsa važnejša pristanišča ob Severnem in Baltiškem morju.⁷⁵

Tak podaljšek od Škofje Loke preko Jezerskega je predvideval tudi ustanovljeni konzorcij ilirskih centralnih železnic.⁷⁶ Že iz naslova spomenice se opazi vodilna nit vseh projektov. Reči moramo, da bi bila ob uresničenju teh idej Slovenija gospodarsko najugodnejše povezana med seboj v lokalnem in tranzitnem prometu. Čeprav je tlela ideja ilirskih centralnih železnic skoro desetletja, je v januarju 1897 morala ugasniti, ko je začela dunajska skupščina obravnavati zakonski predlog za gradnjo turske in bohinjske proge, ki jo poznamo kot drugo železniško zvezo s Trstom. Močnejši so bili argumenti za obe novi trasi, ki naj bi bolje služili interesom jadranskih luk.⁷⁷

Tretja železniška zveza s Trstom preko Škofje Loke

Turska in bohinjska proga sta bili izročeni javnemu prometu 19. julija 1906. Komaj se je odimilo 53 enotirnih in dvotirnih predorov v dolžini 2306,7 km na progi Jesenice—Trst,⁷⁸ že so se oglasili trgovski krogi in zahtevali novo, tretjo zvezo s Trstom, ki naj bi bila gospodarsko in vojaško usmerjena preko Gorice do morja. Zameti na Krasu, zevajoča nevarnost v koritu Save in Savinje in nezanesljiva zmogljivost bohinjske proge so zahtevali za Trst in Pulo izvedbo loških variant, kakor jih je izdelala tržaška občina. Po obstoječi železniški mreži ne bi prišla več v poštev kot odcepna postaja Launsdorf na delni progi Št. Vid ob Glini, marveč postaja Polzela-Braslovče ob savinjski progi. Proga bi vodila preko Kamnika, Kranja, Škofje Loke v Žiri, od koder naj bi zgradili projektirano železnico Idrija—Sv. Lucija. Od tu dalje naj bi do Gorice dodali še en tir, da bi povečali zmog-

ljivost z dvotirno progo. Če zaradi terenskih težav tak načrt ne bi bil izvedljiv, potem naj proga Žiri—Sv. Lucija odpade. Pač pa bi se trasa nadaljevala od Žirov dalje preko Godoviča, Hrušice, Razdrtega, Senožec in Sežane. Projektant naj bi ob eventualnih gradbenih ovirah obrnil smer pri Senožecah proti Štanjelu, Gorici in dalje v Trst. Oddaljenost proge Polzela—Štanjel bi znašala 166 km, do tržaške luke 200 km. Prednosti te proge so v zvezi najvažnejšega pristanišča z zahodno in severozahodno Štajersko ter z drugimi avstrijskimi obmejnimi ozemlji. Na novo progo bi se priključil ves okoliški promet ter bi se popolnoma osamosvojil in rešil samopašnosti gospodujoče Južne železnice. Poleg tega teče tir po bogatih gozdnatih krajih in polnih premoga, ki je zakopan v tuhinjski in motniški dolini. Na Krasu je mogoče vzpostaviti v Postojni zvezo z Južno železnico, predvsem proti Reki. Trasa je res položena v težkem terenu ter mora premagati razvodji pri Veharšah in Hrušici. Ugodnejša bi bila zato črta mimo Hotedrščice, Planine in Razdrtega, a bi bila proga za 10 km daljša. Važna bi bila projektirana zveza tudi za dolenjsko transverzalno železnico, ki bi tekla preko slovenske Štajerske, Dolenjske in mimo Postojne in za priključke proti Herpeljam, ki bi posredovali zvezo med Dunajem, Trstom in Puljem. Tudi zvezo z Dalmacijo bi bilo mogoče doseči.⁷⁹

Ta projekt je znan že od 17. maja 1869. Sestavili so ga najboljši inženirji. Tržaška in kranjska trgovinska obrtna zbornica in tržaški občinski svet so ga odobrili ter žrtvovali lepe vsote za njegovo strokovno sestavo.⁸⁰ Sedanji in takratni načrt se ločita samo, da se proga po novem projektu priključi v Polzeli savinjski progi ter teče preko Dravograda v Zeltweg in dalje proti severu. To novo smer je zahtevalo skrajšanje poti in osamosvojitve prometa od odvisnosti Južne železnice. Proga Polzela—Tuhinjska dolina—Kamnik je najkrajša in najcenejša zveza med Štajersko in Kranjsko. Svet od Kamnika dalje proti Kranju in Škofji Loki je raven kot miza in brez velikih ovir tja do Žirov. Res je, da se pojavijo na Krasu terenske težkoče, ki pa jih je mogoče premostiti, kajti prezreti ne smemo strateške vrednosti trase.

Tretjo zvezo s Trstom je obravnaval kranjski deželni odbor ter se navduševal za predlog. Pristojni deželni poslanec trdi, da vidi Škofja Loka in okolica v novi železnici svojo rešitev. Prijazno in lepo razvijajoče se mesto je bilo vedno potisnjeno v stran. Zaradi tega se ni moglo več naravno razvijati, čeprav so podani vsi pogoji. Škofja Loka ima bogato okolico, v mestu pa se steka prirodno bogastvo Poljanske in Selške doline. Kljub temu pa ne more napredovati, ker ne leži ob prometni poti.⁸¹

Proga v Selški dolini

Analogno prizadevanje prebivalcev Poljanske doline so tudi kraji Selške doline hoteli uveljaviti svoje težnje s tem, da se zgradi po njej železniška proga. Predstavnik in gospodarstvenik teh krajev Franc Gašperšič iz Železnikov se je boril že od leta 1896 dalje za progo in poudarjal prednost trase preko Celovca, Ljubelja, Kranja in Škofje Loke proti Trstu v primerjanju s tursko in karavanško progo. Dosledno je vzpodbujal svojega rojaka in državnega poslanca Antona Koblarja, da vloži ves svoj vpliv za doseg tega cilja.⁸²

Tako je bil izdelan že leta 1905 projekt in tehnična prehodna dela za gradnjo normalnotirne proge Škofja Loka—Železniki. Med koncesionarji najdemo fužinarja Avgusta Novaka, Karla pl. Strahla in notarja Lenčka. Na osnovi projekta naj bi se vila železnica mimo Stare Loke, Praprotnega, Bukovice, Ševelj, Dolenje vasi, Selc, Češnjice do Železnikov. Komisijski obhod trase je bil izvršen 18. novembra 1905.⁸³

Na seji kranjskega deželnega zbora v februarju 1912 je bila obravnavana selška železnica. Iz stenografskega zapisnika zvmemo, da je bila proga že trasirana, da so bili generalni načrti gotovi in da so posestniki — interesi podpisali že do 500.000 akcij. Poročevalec je v deželnem zboru poudarjal in utemljeval gospodarsko in strateško važnost bodoče proge s tem, da je Selška dolina bogata na raznih naravnih zakladih, ima obširne gozdove, ki so najpomembnejši tja do Bohinja, v dolini sami je dovolj vodne moči, tako da je dana podlaga za razvoj lesne obrti in industrije in bi prebivalci našli doma dovolj zaposlitve ter bi se na ta način preprečilo izseljevanje.⁸⁴

Ko je odjeknil po obeh dolinah klic po zgradnji tretje zveze s Trstom in Selška dolina v projektu ni bila direktno upoštevana, so se vsi kraji priključili pozivu škofjeloškega odbora za nadaljevanje akcije. Občine so prispevale po kilometrski dolžini dogovorjene prispevke za izvršitev novih projektov in zamisli. Pri tem pa so podaljšali železniško traso do Podrošta. Dolžina proge bi znašala od odcepne oziroma začetne postaje v Škofji Loki do končne točke v Podroštu 25 km.⁸⁵ Vendar tudi pri tej progi ni prišlo dalje kakor do projektov.

Podobne in enake smeri v predvojni Jugoslaviji

Za končno uresničenje železniške zveze med savinjsko progo od Št. Petra preko Črnega grabna, Domžal, Mengša, Škofje Loke in ob Poljanščici in ob Selščici do državne meje so udeležene občine ustanovile železniške odbore. Najbolj živahen je bil škofjeloški, dočim je domžalski največ dremal. V Škofji Loki je bil izvoljen skupni železniški odbor zastopnikov iz Mengša, Smedlnika, Vodice, Škofje Loke, Poljanske in Selške doline. Odborova naloga je bila izdejstvovati, da bi se pri 15 milijardnem državnem posojilu in pred sprejetjem nettunskih konvencij upoštevale gospodarske potrebe obmejnih krajev kakor tudi državnovarnostni in obrambni ukrepi. V ta namen je bilo za zastopnike brdskega sodnega okraja sklicano 15. aprila, za ostale pa 29. maja 1928 v Škofji Loki veliko zborovanje, na katerem se je zbralo preko 500 zastopnikov vseh občin, javnih korporacij, uradov, trgovskih in gospodarskih podjetij od Domžal do Žirov in Sorice. Sestavili so resolucijo ter jo predložili vladi in vsem odločujočim uradom. Iz dopisov je razvidno, da so bile vojaške oblasti zahtevi dokaj naklonjene, vendar so se končno vsi upi razpršili z izgovorom o pomanjkanju denarja. Dokaj pa je pomagala k temu neuspehu tudi nesloga. Istočasno so zahtevali Kranjčani in Kamničani, da se zgradi proga preko Gornjega grada in Kamnika do Šmarce, kjer bi krenila mimo Cerkelj do Kranja in se priključila z uporabo tržiške proge in mostu preko Save gorenjski progi.⁸⁵

Zadnjikrat se je obravnavala proga Škofja Loka—Idrija—Sv. Lucija v letu 1947, in to v povezavi z bohinjsko železnico ter s končno točko v Trstu,

kot del velike transverzale Savinjska dolina (Št. Peter)—Domžale—Škofja Loka. Glavna direkcija za eksploatacijo železnic v Ljubljani se je po zrelem preudarku odločila za to progo in jo predlagala za sprejem v petletni načrt na podlagi predprojekta inž. M. Klodiča iz leta 1928 in najnovejše zamisli inž. Poljanaška, ki je proga za 9 km skrajšal. To skrajšanje je dosegel na ta način, da krene proga iz zgornje Poljanske doline po dolini Kopačnice in skozi predor pod razvodnico med Poljansko dolino in Cerknim ter mimo istoimenskega kraja do Mostu na Soči. Ta proga je bila v navedenem letu tako aktualna, da je bilo zagotovljeno, da se izvrši v letu 1948 detajlni projekt prve etape Škofja—Idrija—Sv. Lucija. Z graditvijo pa naj bi pričeli že naslednje leto.⁸⁶

Iz razprav vidimo, da je bila Škofja Loka ponovno predvidevana v načrtih, toda samo enkrat v teku 120 let vpletena v železniško omrežje, a še tedaj v oddaljenosti 3 km od meta.

O p o m b e

1. Denkschrift der Handels- und Gewerbekammer für Krain über die Predil und Lackerbahn, 1872. — 2. Laibacher Zeitung 1836, št. 58. — 3. Geschichte der Eisenbahnen der öst.-ung. Monarchie (= GE), I. zv., 1. del, str. 58. — 4. Mestni arhiv Ljubljana (= MAL), fasc. 53, št. 54/1857. — 5. MAL, fasc. 53, Zapisnik z dne 27. 4. 1858 in št. 546 z dne 15. 1. 1857. — 6. GE, 1. zv., 1. del, str. 254. — 7. August Mandel, Die Staatsbahn von Wien bis Triest, Triest 1856, str. 211. — 8. GE, 1. zv., 1. del, str. 195. — 9. GE, 1. zv., 1. del, str. 217. — 10. GE, 1. zv., 1. del, str. 354—355. — 11. Carinthia 1845, št. 5, str. 21—23, št. 10, str. 42—44, št. 14, str. 57—60. — 12. MAL, fasc. 39/270, privatno pismo grofa E. Moro Henriku Costi 21. VIII. 1845. — 13. Illyrisches Blatt 1842, št. 8 — 14. Pril. k op. 11. — 15. Pril. k op. 11. — 16. Franc Ksaver Hlubek, Der Verkehr zwischen Triest und der Monarchie und die Wien—Triesterbahn, Wien 1841. — 17. Jenko J.: Iz Celovca v Ljubljano ali v Maribor, Kronika slovenskih mest 1936, str. 54. — 18. GE, 1. zv., 1. del, str. 355. — 19. GE, 1. zv., 1. del, str. 355. — 20. Laibacher Zeitung 1850, št. 7. — 21. Illyrisches Blatt 1846, št. 5, 6 in 11: Ideen zur Verbindung Kärntens mit dem Freihafen von Triest und rücksichtlich mit der südlichen Staatseisenbahn mittelst einer Flügelbahn von Klagenfurt nach Laibach. — 22. Inneröstr. Industrie- und Gewerbeblatt 1843, št. 20: Über die projektierte Zweigeisenbahn durch Kärnten. — 23. MAL, fasc. 59, konvolut 270. — 24. Gl. op. 22. — 25. MAL, fasc. 59, akt št. 1575/1849; GE, 1. zv., 1. del, str. 281. — 26. Železniški vestnik 1957, str. 231. — 27. Zur Erinnerung an die Eröffnung der Staatseisenbahn von Laibach bis Triest unter dem allerhöchsten Auspizien seiner k. k. Apost. Majestät des Kaisers Franz Joseph I. am 27. Juli 1857, Wien 1857. — 28. Noch ein Wort zur Triestereisenbahnfrage von Lukanus, Triest 1875. — 29. GE, 1. zv., 2. del, str. 25. — 30. Železniški vestnik 1956, str. 144: Ob petdesetletnici II. železniške zveze s Trstom. — 31. Gl. op. 28. — 32. Gl. op. 50. — 33. Josip Zontar, Zgodovina mesta Kranja, 1939, str. 323. — 34. Novice 1868, str. 200. — 35. Novice 1865, str. 75. — 36. Novice 1865, str. 228. — 37. Betrachtungen des k. k. Baurates und Behördlichen autorisierten Civil. Ing. Franc Potočnik über die Projekte einer Eisenbahn von Lack bis Triest oder von Tarvis über den Predil nach Görz Wien 1872. — 38. GE, 1. zv., 2. del, str. 18. — 39. Denkschrift der Handels und Gewerbekammer an das hohe Handelsministerium betreffend Laibach — Villacher Eisenbahn, Laibach 1867. — 40. Gl. op. 57. — 41. GE, 1. zv., 2. del, str. 18. — 42. Gl. op. 54. — 43. Denkschrift über die projektierte Eisenbahn von Laibach bis Villach resp. Tarvis, Wien 1868, str. 4. — 44. Gl. op. 45, str. 5—6. — 45. Arhiv bivše deželne vlade pri ban. upravi Ljubljana, fasc. 22-14 iz leta 1870. — 46. Zapisnik o političnem obhodu žel. trase Trbiž—Ljubljana, dne 28.—30. 6. 1869. Politični okraj Ljubljana, odsek Ljubljana—Medvode, str. 10 in 11. — 47. Gl. op. 45, str. 12 in 15. — 48. Bericht der Handels- und Gewerbekammer für das Kronland Krain zu Laibach; Zustand des Handels und der Industrie im Jahre 1852, str. 75—76. — 49. Zapisnik o političnem obhodu železniške trase Trbiž—Ljubljana, dne 25.—26. 6. 1869. Politični okraj Kranj, Sv. Jošt, Stara Loka, str. 6 in 7. (Pravni oddelek direkcije železnic v Ljubljani.) — 50. Cäsar Combi, Die Triestereisenbahnfrage..., Triest 1872. — 51. GE, 2. zv., 1. del,

str. 25. — 52. GE, 2. zv., 1. del, str. 21. — 53. GE, 2. zv., 1. del, str. 24. — 54. GE, 5. zv., 1. del, str. 39; GE, 6. zv., 2. del, str. 22. — 55. Denkschrift der Handels- und Gewerbekammer in Laibach an das hohe Handelsministerium betreffend Laibach—Villacher Eisenbahn, 14. 1. 1867. — 56. Gl. op. 28. — 57. GE, 6. zv., 2. del, str. 22. — 58. GE, 5. zv., 1. del, str. 40—41. — 59. Gl. op. 37, 1. pismo in op. 28. — 60. GE, 5. zv., 1. del, str. 41—42. — 61. Zapisnik XIV. seje kranjskega deželnega odbora, dne 8. 2. 1896, str. 360. — 62. A. v. Südenhorst, Ein freies und wahres Wort über die Eisenbahnfrage Predil — oder Laakerlinie, Wien 1873, str. 24. — 63. GE, 5. zv., 1. del, str. 47. — 64. Jutro 1938, št. 86. — 65. Stenografski zapisnik XVI. seje kranjskega deželnega odbora, dne 11. februarja 1896. — 66. Technisch-Commerc. Bericht über die zweite Eisenbahnverbindung mit Triest, 1901, str. 66; Heinrich Escher, Triest und sein Beruf als Weltmarkt, Triest 1872; gl. op. 50. — 67. GE, 5. zv., 1. del, str. 42. — 68. Gl. op. 48. — 69. Gl. op. 65 in zapisnik XIV. seje deželnega odbora, dne 8. 2. 1896, str. 361. — 70. GE, 5. zv., 1. del, str. 41. — 71. GE, 1. zv., 2. del, str. 303, 345, 348; Cäsar Combi, Die Triester Eisenbahnfrage zur Zeit der in Angriffnahme des Baues der Triest—Herpelje—Staats-eisenbahn und unser Hafen, Triest 1885. — 72. Gl. op. 65, str. 471. — 73. Alois von Siebenhorst, Ein freies aber wahres Wort über die Eisenbahnfrage Predil oder Laakerlinie, 1872. — 74. Gl. op. 50. — 75. Gl. op. 73, str. 33. — 76. Denkschrift über das Projekt der illyrischen Zentraleisenbahnen enthaltend: Die Vervollständigung des öst. Eisenbahnnetzes für die Nord-Süd Route von der Ost- und Nordsee nach Dalmatien und zu den Seehäfen in Fiume und Triest sowie für die Ost- Westroute aus Ungarn nach Italien, Wien 1872. — 77. GE, 5. zv., 1. del, str. 48—49. — 78. GE, 6. zv., 2. del, str. 204. — 79. Oto Freiherr von Apfaltern, Die Eisenbahnverbindungen Österreichs mit Görz und Triest, Laibach 1911. — 80. Gl. op. 28. — 81. Stenografski zapisnik XI. seje kranjskega deželnega zbora, dne 22. 2. 1912, str. 407—411. — 82. NUK, Gašperšičeva in Combijeva korespondenca v Koblerjevi zapuščini pod LXV. — 83. Banovinski arhiv, Ljubljana, fasc. 22-14 (1905), 1904/05. — 84. Stenografski zapisnik XI. seje kranjskega deželnega odbora, dne 22. 2. 1912. — 85. Škofjeloški muzej, Akti o pripravah na graditev žel. proge 1828/29. — 86. Vestnik glavne direkcije za eksploatacijo železnic, Ljubljana 1946, št. 17, str. 1—3.

R é s u m é

LE RÔLE DE ŠKOFJA LOKA DANS LES PROJETS DU RÉSEAU FERROVIAIRE

Dans cette étude qui présente l'histoire des efforts faits pour inclure Škofja Loka dans le réseau ferroviaire, l'auteur utilise de nombreux ouvrages publiés et des documents puisés dans les archives. Depuis 1856, Škofja Loka apparaît dix fois dans les projets des lignes ferroviaires qui relieraient le bassin danubien au port de Trieste sur l'Adriatique. Un seul de ces projets fut réalisé, à savoir la ligne de Trbiž à Ljubljana qui fut construite en 1870.