

## BOHINJSKA BELA V ČASU GRADNJE BOHINJSKE PROGE

MARUŠA PLETERSKI

Spremembe, ki jih je prinesla gradnja železniške proge v dotlej dokaj težko dostopni Bohinj in Blejski kot, so bile občutne. Posebno zgovorno nam o tem priča ohranjena kronika župnije Bohinjska Bela. Kronika, ki jo je v času svojega službovanja pisal župnik Matija Mrak, ni samo bogat vir podatkov o dogajanju v tistem času, pač pa prikaže tudi vzdušje in občutenje vaščanov do železne ceste in graditeljev proge. V kroniki so opisane spremembe, ki jih je povzročila gradnja, od podiranja in gradnje poslopij, do zemeljskih posegov. Predvsem pa so v veliki skrbi za farane zaupani kroniki vplivi in spremembe v miselnosti ljudi, ki jih je s seboj prinesel nenaden vdor zunanega sveta v ta del Gorenjske.

Kako so bili ti lepi predeli pred gradnjo železnice odmaknjeni, razberemo iz dnevnika Johna J. Tobina, ki je leta 1828 spremljal Sira Humphreya Davyja na potovanju skozi slovenske kraje. Pot ju je od Jesenic do Bohinjskega jezera vodila skoraj po trasi tričetrst stoletja kasneje zgrajene železnice. V svojem dnevniku Tobin pravi:

»Ker želi Sir Humphrey videti Blejsko jezero, Bohinjsko jezero in izvir Save, ki vsi leže vstran od glavne ceste na Bohinjskem, se je odločil, da bomo odšli na eno- ali dvodneven izlet v to divjo in oddaljeno deželo, ki je del Avstrije, kamor le redko zaidejo tujci. ... Peljali smo se skozi vas (Bled — op. M.P.) in ob jezeru ter zapeljali v prekrasno dolino Save Bohinjke, majhnega, toda prelepo bistrega vodnega toka smaragdno zelene barve. Ustavili smo se, da je Sir Humphrey lahko nekaj časa ribaril, nato pa smo se zapeljali naprej do Bohinjske Bele, bedne vasi, kjer smo obedovali, kar je Sir Humphrey ulovil. V tem kraju nihče ne govori niti besede nemškega ali kakšnega drugega jezika, razen njihove slovenščine, tako da sem bil celo prisiljen uporabiti našega jeseniškega kočijaža za prevajalca. Po obedu smo nadaljevali vožnjo skozi čudovito dolino, ob bregovih Save Bohinjke do Bohinjske Bistrice, velike vasi, ki povečini pripada baronu Z(oisu).«<sup>1</sup>

Karavanško-bohinjska železnica, ki so jo začeli graditi potem, ko so se v avstrijskem državnem zboru 6. junija 1901 naposled le zedinili in uzakonili njeno gradnjo, je — kot tudi povsod drugod — poleg koristi s seboj prinesla tudi slabosti. Zato je kronika, ki jo je pisal neposredno prizadeti sodobnik, tem bolj zanimiva.

## SPOMENICA ŽUPNIJE BOHINJSKA BELA

1902 — porok 9, nezakonskih otrok 0  
1903 — porok 12, nezakonskih otrok 0  
1904 — porok 25, nezakonski otroci 4 (gradnja železnice, 2 tuja nezakonska poroda)

1905 — porok 23, nezakonskih otrok 10 (gradnja železnice, 7 tujih nezakonskih porodov)  
1906 — porok 19, nezakonskih otrok 0  
1907 — porok 16, nezakonskih otrok 0  
1908 — porok 15, nezakonski otrok 1.<sup>2</sup>  
1902 — umrlih 7  
1903 — umrlih 8  
1904 — umrlih 19 (gradnja železnice, 13 tujih mrličev)  
1905 — umrlih 35 (gradnja železnice, 31 tujih mrličev, 3 pravoslavni)  
1906 — umrlih 9  
1907 — umrlih 5  
1908 — umrlih 8.<sup>3</sup>

*Narodno gospodarstvo* ... V gmotnih ozirih je fara v dokaj ugodnih razmerah. Posebnih bogatinov ni, a tudi pravih revežev, ki bi morali od hiše do hiše prosjačiti, skoraj ni najti ...<sup>4</sup>

Glede gojzdov so Belani, kakor tudi njih sosedje v blejskem kotu, v sredi 19. stoletja prav veliko sami zakrivali, da jih od blejske graščine vsaj še enkrat toliko niso dobili v last, kot jih sedaj imajo. Menili so: »Po gorah je vse naše.« Ker pred gorenjsko železnico les ni imel nobene cene, ponujala jim je graščina gojzde za najmanjše cene. A trmoglavci se še toliko niso vdali, da bi vsaj zemljiški davek od gojzdov plačevali. — Sedaj se pač bitko pritožujejo nad neumnostjo svojih prednikov ...<sup>5</sup>

*Gostilničarji* so v fari 4. Vsak, zlasti dušni pastir, bi rekel — preveč. A treba pa je resnici na čast povedati, da ste dve gostilni tako ob svetkih kakor ob petkih večinoma prazni, tretjo obiskujejo bohinjski vozniki, le v četrto se zbira belanska mladina, ki hlače nosi. Da bi kaka ženska, bodi omožena<sup>6</sup> bodi dekle posedala po gostilnah, bilo bi nezaslišano. V čast sedanjih gostilničarjev bodi tudi povedano, da so plesi v fari, ako izvezamemo ženitnine, neznana reč. Ko bi gostilničarji le še med popoldansko službo božjo bolj zapirali, pa bi bili še večje hvale vredni. A bliža se železna cesta! Koliko veselih upov za gostilničarje, koliko skrbi in britkosti za dušnega pastirja? ...<sup>7</sup>

*Verska in intelektualna stran v fari* ... Pred Bogom in svojo vestjo pa moram obstati, da je Belan veren in strogo konservativen tudi še ob koncu 19. stoletja, da je ljudstvo splošno boljše, kot bi marsikdo radi soseščine z Bledom pričakoval ...<sup>8</sup>

Žganjepitje še ni tako grozovito razvito, kakor po nekaterih sosednjih farah, kar pa je starih žganjarjev, so kakor povsod nepoboljšljivi ... Da bode glede na treznost silno slabo vpljivala bodoča železnica, da bode zlasti v letih, ko se bode gradila, veliko mladine izpridil špirit, kaže nam žalostna skušnjava drugih krajev.

Kjer je pijančevanje — tam je ponočevanje — tam

nečistost. Glede teh žalostnih točk versko nravnega življenja pa ne morem in ne smem, dasi bi rad, belanske mladine boljše imenovati, kot je drugod po okolici ...<sup>9</sup> Grobokopi za sv. čistost so po naših krajih planine, še veliko bolj pa gorski senožeti — rovti ...<sup>10</sup>

(Ker je bila cerkev premajhna), Matija Mrak je tedaj koj po nastopu službe začel misliti na povečanje cerkve ... Drugi povod ... bila je nova železnica, za katero so se že od leta 1900 delale priprave. Napovedovali so, da pride na tisoče delavcev, da boste v fari dve postaji in da se prebivalstvo trajno pomnoži.<sup>19</sup>

Kako potrebno je bilo povečanje cerkve, pokazalo se je zlasti v letih 1904—1906, ko se je gradila železnica. Župnik je v tej dobi opravljal dvojno službo božjo. Dasi se veliko železničarjev ni udeleževalo sv. maše, bila je vendar vsako nedeljo ob 10. uri cerkev nabito polna po večini tujih delavcev ...<sup>12</sup>

## KRONIKA

1903

Znamenita doba za Bohinjsko Belo! *Bliža se železna cesta!* Vse vprek so se pričele priprave za železnico. Poprej tako idilično mirna vas je postala kar naenkrat središče za velikanska dela. — Vsak dan prihajajo in odhajajo inženirji in poduzetniki, ki merijo in ogledujejo teren, pregledujejo skalovje za bodoče kamnolome in ugibljejo, kako in kje bi se dalo kaj več zaslužiti. Tudi domačinov se je polastila neka nervoznost. Vsak upa, da bo med gradnjo obogatel. Delajo se barake, prezidavajo hiše, da bo mogoče kolikor mogoče veliko železničarjev po njih potakniti. Vsak hoče imeti gostilno, tako da občinski odbor komaj sproti rešuje zadevne prošnje. Kjer pa je pohlep za posvetnim dobičkom, se malo brigajo za dušne potrebe. Za dušnega pastirja žalostna perspektiva v bodočnost. Pričele so se priprave za povečanje cerkve.

Od Vintgarja do drugega mostu pri Štengah je železnično gradbo prevzela laška združena tvrdka Rella et Comp. faccanoni Marinelli s sedežem na Dunaji. Govorilo se je, da ima pri tvrdki svojo glavnico naloženo rimska stolica. Ako je bilo to res, je bila velika nesreča za stolico, ker je tvrdka vsled slabega vodstva pri gradnji imela velike izgube ter je morala blizu 1500000 K iz svojega doplačati.

V novozidani Batistovi hiši pod Klancem se je naselilo tvrdkinjo gradbeno vodstvo. Isto je kupilo *staro šolo* za 4400 K ter jo priredilo v bolnišnico, v kateri<sup>13</sup> je bilo prostora za 30—40 bolnikov. — Pod Klancem okoli sedanjega kolodvora je nastala v kratkem velika vas samih barak s trgovinami, raznimi obrtniki, z gostilnami in celo elegantnim hotelom. Za domače je bil to bogat vir dohodkov, ker so zemljišča dajali za visoke cene v najem. Tako so bili odškodovani, ker so morali zemljišče za progno po nizki ceni odstopiti. — Kolikor več ptuje sodrge, toliko manjša

javna varnost. Dobili smo močno *žandarmerijsko postajo* na Belo. Nastanila se je pri Bovcu. Občina pa je morala preskrbeti ječo (prežon). Nikdar jej ni manjkalo neprostovoljnih prebivalcev, katere so orožniki skorej vsaki dan odvajali v Radovljico. — Deželna cesta je bila po dnevi in ponoči prenapolnjena tovarnih voz, ker se je zlasti za bohinjski predor potrebovalo neverjetno veliko materijala. — Bela je bila podobna velikanskemu mravljišču. Vse vprek se je drvilo in letalo in delalo in vpilo — Kaj bo? ...

... 12. avgusta so pričeli vrtati *predor skozi Zako* na belanski strani. Ta dan se je tedaj pričela železnica graditi ...<sup>14</sup>

15. oktobra so začeli vrtati *predor nad Belo*. — Podrli so Andrejčkovo in Poštarjevo hišo ...

1904

*Od 10. — 17. januarja sv. misijon ...* Železničarji, po večini Italijani, katerih je bilo med misijonom nad 200 v fari, se istega niso udeleževali. Samo 6 Italijanov je prejelo sv. zakramente, med njimi 3 bolniki.<sup>15</sup>

*Gradba železnice* — Železnica je bila spočetkom tako projektirana, da bi vodila od postaje preko velikanskega kamenitega mostu čez Savo pod Babji zob in pred Obrnami zopet preko mostu nazaj na levi breg. Spomladi so začeli priprave za most pri postaji. Kopali so silno globoko temelj, pa niso mogli priti do trdeža — povsod sama ilovica. Delo so morali opustiti. Načrt za železnično progno se je spremenil. Namesto dveh mostov čez Savo, treba je bilo izvrtati *predor do Obrnov*. — Ker so bohinjski predor ravno dodelali, prišlo je iz Bohinja nad 1000 izvežbanih delavcev na Obrne in Belo. Na Obrnah je nastala velika kolonija barak. Da bi bil predor poprej izdelan, izkopali so od savske grape dva stranska rova, tako da so predor vrtali na 8 krajih. — Ker se je svet od postaje do Obrnov v pradavnih časih s hribov zdrčal do Save (Rutschterrain),<sup>15</sup> bilo je delo v predoru silno težavno in nevarno. Neizmerno veliko hlodov so porabili za podpore. Ker jih ni bilo mogoče več dobiti v domačih gojzidih, vozili so jih celo iz Štajerske. A kronist je videl na lastne oči, da je bil na nekaterih krajih tako silen pritisk, da je lomil po meter debele hlode kot palice ter jih stiskal kakor maslo. Ves predor je sedaj obokan zgoraj in spodaj (na jajce) s trojnim obokom. Inženirji so trdili, da je absolutno nemogoče, da se skupaj zruši, pač pa da je radi slabega temelja nevarnost, da zdrči ob kakih katastrofi s terenom vred v savsko strugo.

*Versko — nravno življenje železničarjev*. O veliki noči je naprosilo gradbeno vodstvo, da župnik naroči duhovnika, ki zna dobro laščino ter preskrbi Italijanom priložnost, da opravijo velikonočno dolžnost. Župnik je povabil dr. Jan. Kreka, bogosl. profesorja na Belo, ki bi imel par laških nagovorov in spovedoval. Veliko število pismenih povabil se je razdelilo med Lahe. — In uspeh? — Ob napovedani uri za la-

ški govor — veliko sredo zvečer — je bila popolnoma prazna cerkev — niti jeden se ni odzval povabilu. Žalosten misijon! Drugo jutro prišlo je vendar 10 Italijanov k spovedi. Dr. Krek pa jo je popihal z Bele. — Na velikonočno nedeljo je imel laški govor Dr. Evgen Lampe. Ta dan sta pa bila cerkev in pokopališče napolnjena z Italijani. Enako so dohajali železničarji ob velikih praznikih v precejšnjem številu v cerkev — sicer jih razun nekaj Slovencev in Poljakov ni bilo. Največji praznik so imeli pa na dan sv. Barbare — 4. decembra.

Res usmiljenja vredno to železničarsko ljudstvo!<sup>17</sup>

Ako si vprašal koga, katere narodnosti da je, dobil si navadno odgovor: »Jaz sem ajzenponar.« Res velika večina jih ni več Kristijanov, ne Nemcev, Slovencev ali Italijanov, samo to vedo, da so železničarji. Stalnega domovja nimajo. Otroci, rojeni iz divjih zakonov, se s stariši potikajo po svetu brez vzgoje, brez verskega pouka in šole. Da se je pri nas vendarle nekaj konkubinarjev poročilo, zahvaliti se je domačinom, kateri divjih zakonov niso hoteli pod streho imeti, in gradbenemu vodstvu, ki je kolikor toliko pazilo, da konkubinarjem ni dalo zaslužka.

... 18. aprila so pri Mikeljnu *zaklale* barabe železničarskega delavca Janez-a Kavčič s Kolka fare Šturija na Vipavskem. 27. aprila se je pod Bovčevo hišo *ponesrečil prvi železničar* Notaio Girardo. Razstreljeval je korenine dreves.

... 23. avgusta je umrl v ljubljanski bolnišnici domačin *Leonard Beguš* vulgo Vozvu. Zaklali so ga železničarji. Zapustil je 7 sirot v največji bedi, ker jim je mati 31. oktobra 1903 umrla.<sup>18</sup>

1905

*Železničarjev* je bilo začetkom spomladi 2500 v fari. Med istimi so se pojavile *koze*. 2 bolnika so pripeljali v bolnišnico za nalezljive bolezni. Župnika orožniki niso pustili k bolnikoma, katera sta pa ozdravela ...<sup>19</sup>

*Sv. zakramenta za velikonoč* je prejelo komaj 20 železničarjev.

... Istega dne (13. julija) se je *ponesrečil v predoru* na Obrnah Mihael Lubše, dostojen v Tinsko okraj Celje. Povožil ga je železnični stroj ...

19. avgusta je pod belanskim viaduktom počila *dinamitna bomba*. Govorilo se je, da jo je položil laški iridentovec ...

*Železnica se je dodelala* začetkom novembra. — V par dneh so izginili delavci iz fare. Ostali smo sami. Hvala Bogu! Veliko barak so takoj podrli in odpeljali na Koroško v Malnitz, kjer se je pričel vrtati predor skozi Ture. Kar je pa barak ostalo, so jih začeli zažigati, da bi dobili zavarovalnino. Skoraj vsaki teden se je posvetilo na Obrnah ali pod Klancem pri kolodvoru. — S ptujimi delavci je odšlo tudi veliko domačinov k železnični gradbi pod Ture na Koroško in Solnograško ...

*Kaj nam je pustila gradba železnice?* Pričakovanega<sup>20</sup> bogastva malo. Denarja se je veliko dobilo, a ni imel »pravega teka« — kmalu je izginil iz fare. V domači »Čebelici« je ostalo naloženih 20000 K. Lahko se reče, da se je blagostanje fare vsaj za toliko povečalo. Veliko Belanov si je popravilo hiše in gospodarska poslopja. — Z občinskimi dokladami na direktne davke in z naklado na špirit, pivo, vino in meso se je poplačal ves dolg, katerega je najela občina za belansko novo šolo. Domače občane je šola prav malo stala, postavili so jo ptujci, ker so veliko — pili. Morda je malo občin v deželi, katere bi bile tako lahko s ptujim denarjem pozidale šolo za blizo 30000 K — kot Belani. Nova šola je tedaj najlepši spomenik na gradbo železnice. Ista je pa tudi dokaz previdnih in pametnih občinskih odbornikov, kateri so vkljub strastnemu nasprotovanju nekaterih kratkovidnežev vendarle za par let glasovali za velike doklade, katere so po večini zadele le ptujce.

Ptujci so prinesli veliko ptujj šeg v faro. Fantje in dekleta so se začeli bolj gosposko — rečimo »ofrtno« nositi. — Nekaj deklet se je pomohilo z železničarji in šlo z njimi v daljni svet. Ali so srečne, ker jih je železnica vpregla v zakonski jarem — kronist ne ve? — Nezakonskih otrok niso pustili železničarji v fari, kar je hvalevredno za belanska dekleta. — Postna zapoved se med gradbo po nekaterih hišah ni več strogo držala. Upajmo, da se v tem oziru zopet na boljše obrne. — Popoldanska nedeljska služba božja se od strani možakov slabeje obiskuje. Kaj nam prinese železnica, ko bode otvorjena — kdo ve?<sup>21</sup>

1906

19. julija *slovesna otvoritev* železnice po nadvojvodu Franc — Ferdinandu. — Ker so se bali laških iridentovcev, so vso progo strogo zastražili. Na vsakih 100 korakov je stal orožnik, pri predorih in večjih viaduktih celo po dva. Vas in kolodvor sta bila bogato okrašena z zastavami in zelenjem. Na belanski postaji ni bilo sprejema. Otvoritveni vlak je skozi postajo počasi vozil. Tu so bili zbrani občinski odbor, šolska mladina in obilo občinstva, ki so nadvojvodo, kateri je iz vlaka gledal, pozdravljali z narodnimi zastavicami in živio — klici. Na blejskem kolodvoru, kjer je bil oficijelni sprejem nadvojvode za ves blejski kot, sta se slavnosti udeležila župnik in župan Janez Burja, kateri je bil tam povodom odlikovan s srebrnim zaslužnim križcem s krono. Nadvojvoda je z njima govoril o razmerah v župniji.

23. julija se je *začel na železnici osebni in tovorni promet*. Nekaj dni so bili vlaki kar prenapolnjeni z radovedneži, kateri so v celih trumah ogledovali blejski kot in Bohinj. — Poprej tako živahen promet na deželni cesti<sup>23</sup> je kar čez noč popolnoma prenehal. Noben Bohinjec ne »fura« več skozi Štenge. Za belanske gostilničarje se pričenjajo »pasji dnevi«, zato žalosno prepevajo: »Včasih je fletno blo, sedaj pa ni več tako.«

Prvi postajni načelnik je bil *Fran Hočevar*. Mož je bil silno strog nasproti svojim podložnikom. Včasih je upil nad njimi, da se je njegov glas razlegal na cel kilometer v okolici. — Čudno vero je imel. Doma ga nisi videl v cerkvi, pač pa je kmalo z blejskimi liberalci začel romati v Ricmanje. Tudi na Bledu je skliceval shode, na katerih je proslavljal ricmanjske odpadnike, zato je dobil priimek — »ricmanjski kapelan« ...<sup>22</sup>

7. oktobra na Rožnivensko nedeljo se je odpeljal *romarski vlak na Sv. Goro pri Gorici*. Vseh romarjev iz blejskega kota je bilo nad 400, med njimi 68 Belanov ...<sup>24</sup>

## OPOMBE

1. J. Šumrada: Angleška popotnika v slovenskem alpskem svetu leta 1828, I. del, Planinski vestnik, št. 7., 1984, str. 294—295. — 2. Kroniko župnije Bohinjska Bela hrani tamkajšnji župnijski urad. Župnik Matija Mrak je služboval na Bohinjski Beli od 18. 9. 1897 do 22. 11. 1911. Kronika začeta 12. 7. 1899; str. 25. — 3. str. 34. — 4. str. 47. — 5. str. 52. — 6. str. 54. — 7. str. 55. — 8. str. 57. — 9. str. 58. — 10. str. 59. — 11. str. 83. — 12. str. 84. — 13. str. 111. — 14. str. 112. — 15. str. 113. — 16. str. 114. — 17. str. 115. — 18. str. 116. — 19. str. 117. — 20. str. 118. — 21. str. 119. — 22. str. 120. — 23. str. 121. — 24. str. 122.

#### DOGODKI V OBČINI KANAL OD 28. JUNIJA 1914 DO 7. AVGUSTA 1915

DRAGO SEDMAK

Od konca maja 1915. leta, ko je Italija stopila v vojno, pa do konca oktobra 1917. leta je ozemlje ob reki Soči med Bovcem in morjem postalo prizorišče vojaškega spopada italijanskih in avstro-ogrskih enot. Na tem kakih 90 kilometrov dolgem ozemlju je potekala ena izmed front 1. svetovne vojne — imenovana Soška fronta, ki je bila edina na slovenskem ozemlju.

Spopad enot, ki so pripadale dvema nasprotujočima si vojnima zvezama (Antanta — Centralne sile), je prinesel velike spremembe v načinu življenja civilnega prebivalstva na tem ozemlju, ki do tedaj ni neposredno doživljalo vojne vihre, čeprav je že skoraj leto bila po ostalih evropskih in neevropskih bojiščih.

Posebnost te fronte, ko so branilci vztrajali na določenem ozemlju, je pomenila za civilno prebivalstvo pravo katastrofo. Zaradi take taktike so to ozemlje izpraznili in civilno prebivalstvo odpeljali v begunstvo; dotlej živahni kraji in vasi so bili prepuščeni uničujočemu topniškemu ognju. Usode posameznikov in vasi, trgov, mest na tem področju v tem času so še popolnoma neraziskane in verjetno podrobno tudi nikoli ne bodo. Da pa bi le nekoliko popravili krivico do teh primorskih trpinov, poizkusimo utrgati človeški pozabi drobne podatke, ki so tudi naša zgodovina.

Eden od teh drobcev so tudi zabeležke pomembnih dogodkov v občini Kanal, ki jih je pisal občinski tajnik Anton Bajt od 9. junija 1902, ko so bile občinske volitve v Kanalu, do 7. avgusta 1915, ko se pisanje zaradi vojnih dogodkov prekine.

Zlasti zanimive so vesti, pisane med 28. junijem 1914, t.j. v dobi od atentata v Sarajevu, do 7. avgusta 1915. Gre za čas, ko je civilno prebivalstvo v občini Kanal doživelo mobilizacijo, začetne tegobe vojnega stanja ter neposredne frontne boje.

Kronika je pisana v zvezku, ovitem v trdne platnice velikosti 22,5 x 33,5 cm in obsega 89 neoštevilčenih strani. Sedaj je last Kristjana Bavdaža iz Pristave, Kostanjeviška 17, v Novi Gorici, kateremu se zahvaljujemo, da nam je dovolil objavo. Poleg že omenjenih 89 neoštevilčenih strani, je na koncu zvezka še dodatnih 12 strani, na katerih so zabeleženi rezultati volitev občinskega starešinstva občine Kanal v letih 1870, 1873, 1876, 1879, 1882, 1885, 1888, 1892, 1895, 1898, 1902 in 1906.

Vsekakor pa so beležke zanimive tudi zato, ker je večina arhiva občine Kanal med 1. vojno zgorela, oziroma bila uničena.

1914

*Njegova Visokost Prestolonaslednik* Dne 28. junija 1914 Nj.c. in kr. Visokost Franc Ferdinand prestolonaslednik in Njegova Soprogja v Sarajevem zavrato zločinsko umorjena.

*Sv. Maša zadušnica* Sv. Maša zadušnica se je brala dne 4. julija 1914.

*Vojaške potrebščine* Dne 24. julija zagotovitev vojaških potrebščin za vojaško domobranstvo.

*Mobilizacija*<sup>1</sup> Dne 26. julija 1914 razglašena delna mobilizacija. Železnica se je takoj zastražila z vjaki lovskega bataljona št. 7.<sup>2</sup>

*Mobilizacija* Dne 28. julija 1914 I. mobilizacijski dan.

*Promet železnice ustavljen* Redni promet po železnici zaustavljen. Vozijo samo vojaški vlaki.

*Odhod bataljona št. 7* Dne 30. julija 1914 odhod c. in kr. lovskega bataljona št. 7 iz tukajšnje garnizije na bojišče.