

JOŽE JENKO

ZGODOVINSKI RAZVOJ PROJEKTA ŽELEZNICE
SKOFJA LOKA—DIVAČA (—TRST)

Prometnogospodarski položaj

Kmalu po dovršitvi železniške magistrale Dunaj—Trst, v poletju 1857, je avstrijska vlada spoznala, da ta srednjeevropska zveza, ki jo je upravljala privatna družba, ne bo mogla pomagati Trstu v gospodarskem boju z bližnjima lukama v Benetkah in na Reki. Še manj pa bi mogel Trst tekmovati z drugimi sredozemskimi pristanišči in obalnimi trgovskimi mesti ob Severnem in Baltiškem morju, čeprav je bila penetracija Trsta v evropsko celino najgloblja in so ladje prihajale v luko tudi ob najhujši zimi; Hamburg, Stettin in druga mesta niso imela te prednosti. Poleg tega so pomagale dovozu in odvozu blaga tudi plovne reke, ki so se izlivala v morja, kjer so obrežni prebivalci gradili svoja prva bivališča in ustvarjali mesta s pristaniškimi napravami. V novejši dobi pred 130 leti pa so nasičevanje tako nastalih luk prevzele tudi železnice.

Povezava Trsta z zaledjem je bila v primerjavi z drugimi lukami realizirana dokaj pozno. Vsa proga je imela svoje gravitacijsko področje, ki ga predstavljajo priključne lokalne železnice. Ker je dobil Trst svojo drugo železniško zvezo z zaledjem komaj pred petdesetimi leti, je umevno, da dvotirna proga Južne železnice sama ni zmogla opraviti svoje naloge. Zato so se deželni zbori, gospodarske ustanove in vlada često pogovarjali o tem problemu. Propadanja tržaške luke pa ni moglo zaježiti razpravljanje pri zeleni mizi. Dobrih vzgledov je bilo dovolj. Druge evropske države so gradile železnice ter z ogromnimi stroški pripravile pota preko gorskih pregrad z gradnjo predorov kot npr. v St. Gotthardu (14.9 kilometra), preko Arlberga (10.2 km) in preko Brennerja. V Avstriji pa nič. V obdonavski monarhiji so gradili železnice na vse strani, le južne pokrajine so zanemarjali. Zato se ne smemo čuditi trditvi, da je v južnem predelu države železniško omrežje zanemarjeno samo zato, ker tamkajšnjih prebivalcev ni rodila nemška mati.¹ Tako so se dogajale neverjetne anomalije v trgovini: v Trstu, Gorici in Ljubljani so prodajali pomaranče, datlje in drugo južno sadje, ki so ga dobival iz severnih luk; ceno kave je diktiralo pristanišče Hamburg, ker je uvoz iz Braziliije, Indije in Severne Amerike povsem prenehal; podobno je bilo z uvozom sladkorja, bombaža, kož ipd.² Razmere se niso izboljšale niti po otvoritvi Sueškega prekopa po 17. novembru 1869, čeprav so Tržačani pričakovali boljših časov. Nova, skrajšana pot je koristila ruskim pristaniščem ob Črnem in Azovskem morju, obmorskim mestom v Franciji in v severni Italiji, Trst pa je bil celo oškodovan pri izvozu. Po podatkih je bilo razmerje med blagom, naloženim za posamezna področja v letih 1869 in 1873, naslednje: ZDA 9089 : 4428 ton, Braziliija 20809 : 12470 ton, južna Francija 48980 : 24724 ton, severna in zahod-

na Francija 82103 : 35410 ton, Anglija 73310 : 8774 ton, Rusija 3684 : 2170 ton, Nizozemska 2260 : 450 ton. Viri trdijo, da je bilo podobno stanje tudi pri uvozu.³

Madžari so za svojo luko na Reki izdali ogromne vsote in dosegli zavidljive uspehe. Ustanovili so lastno pomorsko družbo in tekmovali z drugimi pomorskimi državami. Sicer je tudi Avstrija z izdatnimi zneski podpirala pomorsko družbo Lloyd, toda tudi tu je napredek odpovedal. Leta 1856 so izvozili pri 2586 km železniških prog za 239 milijonov blaga, čigar vrednost se je do leta 1871 dvignila na 498.5 milijonov. Že v naslednjem letu je padla vrednost za 80.869.580 goldinarjev, v nadaljnjih dveh letih pa je zdrknil izvoz na višino iz leta 1856. V Nemčiji se je izvoz v Levanto dvignil v letu 1860—1868 za 59 %; v Hamburgu je narasla vrednost od 19 na 30.3 milijona. V Trstu pa se je izvoz dvignil v letih 1861—1871 za 50 %, v zadnjih treh letih pa je zopet padel, medtem ko je pomorski promet v Hamburgu napredoval za 100 % in v Stettinu za 200 %.⁴

Po prometni statistiki je plulo skozi Sueški kanal 489 ladij. Od teh je bilo 2/3 angleških in 1/20 avstrijskih, čeprav bi moralo biti, po zvezah s centralno Evropo, največ avstrijskih. V Trstu je opazen le porast uvoza bombaža, drugo blago pa so prevzele Benetke. Drugačna bi bila slika, če bi imeli v Trstu še eno železniško progo. Tako pa so Italijani zlahka konkurirali. Prevažali so celo bombaž, namenjen na Dunaj, v Genovo, čeprav bi ga morali po dogovoru v Aleksandriji preložiti na avstrijske ladje. Pri takih prevozih so izenačili prevoznino iz Egipta preko Genove v Trst s tarifnimi postavkami direktnega prevoza ter zaslužili za stari stot komaj 2.48 1/2 krajcarja. Kajti glavni namen je bil zaposliti lastne ljudi in izrabiti prometna sredstva.⁵ Nasprotno pa so avstrijski parniki prazni pluli v Egipt in Indijo.⁶

V tarifni politiki se je pokazala umazana konkurenca. Madžari so po pogodbi ob prodaji proge Zagreb—Karlovac prisilili upravo Južne železnice, da so tarife za vsako pošiljko, predano v Sisku za prevoz v Trst, znašale za 14 % več kakor za isto robo in težo, namenjeno na Reko. Na ta način so pritegnili v svojo luko slavonsko-bosenski in srbski promet. Zato se ne smemo čuditi, če je bil pomorski promet v Trstu leta 1871 osemnajstkrat večji kakor na Reki, leta 1893 pa ga je prekašal 2.8-krat. V tržaški luki se je v času 1871—1893 dvignil promet za 33.5 %, na Reki pa na zavidljivo višino 765 %. V letih 1886—1890 je padel promet v Trstu za 4.5 %, na Reki pa narasel za 23.3 %. Ti statistični podatki dokazujejo, da je pomorski promet v avstrijskem pristanišču ne samo relativno, temveč tudi absolutno nazadoval in da je Trst propadal, tekmeec na Reki pa naglo napredoval.⁷

K takemu nazadovanju so mnogo pripomogle tržaške pristaniške razmere. Uprava Južne železnice, ki je po pogodbi 23. septembra 1858 odkupila od države obširno železniško omrežje, se je slabo zanimala za ureditev postajne zgradbe in luških naprav v Trstu. Projekt je bil diktiran in proračun je znašal nad 13 milijonov goldinarjev. Proti temu načrtu je javnost, skupaj s trgovci, mornarji in gradbeniki, protestirala, toda izvedba je bila oktroirana. Mestna občina je nato predložila nove ustrezne načrte. Te je leta 1863 posebna komisija pregledala, ocenila, odobrila in priporočila centralni pomorski oblasti. Toda uprava Južne železnice je ponovno vsilila svoje prejšnje načrte. Dve leti zatem sta bili tržaška mestna občina in trgovinska zbornica povabljeni k oceni popravljenih pristaniških načrtov. Ko so pri tem posamezniki hoteli izraziti pripombe, želje po dopolnitvah oziroma spremembah, so jih opozorili, da smejo govoriti samo o kolodvorskih napravah, t. j. o visokih stavbah, o pristaniških ureditvah pa ne.

Po tolikšnem zavlačevanju je bila leta 1867 pogodba za gradnjo pristanišča sklenjena ter so 1. julija začeli graditi. Naslednje leto je bila sklicana nova konferenca. Tudi tedaj so mogli zastopniki in strokovnjaki ocenjevati le pomole in govorniki samo o konfiguraciji varnostnega nasipa, nič pa ne o samem objektu. Na tem sestanku je priznal tudi francoski inženir Paveal, ki so ga klicali na konferenco kot strokovnjaka, da so pristaniške naprave zgrešene. Toda tudi sedaj, torej četrtrič, je Južna železnica izsilila, da so potrdili njen projekt. Sklenjeno je bilo, da bi bilo moralo biti pristanišče gotovo do konca decembra 1873. Vendar so se ušteli! Kar so zgradili, se je sproti podiralo.⁸

Avstrijska vlada je s prodajo prog družbi Južne železnice zagrešila napako. Družba je vpeljala lastno tarifno politiko in uveljavila lastni monopol. S prodajno pogodbo si je zavarovala prvo pravico, da more zgraditi poljubno železnico iz centra države proti Jadranu do leta 1872. Da bi si to zagotovila, je družba sejala razdor, danih obljub pa ni nikdar izpolnila. Pri razpravljanju o novi, drugi zvezi s Trstom je pridobila na svojo stran gospodarstvenike, strokovnjake in tudi ministre. Nastali sta dve stranki, ki sta si nasprotovali ter tako seveda zavlekli razširitev železniškega omrežja. Vpliva družbe Južne železnice ni bilo mogoče zaježiti, ker je bila Avstrija od nje finančno odvisna.⁹

Razprave o gradnji železnice Loka—Divuća (—Trst)

Po koncesijski listini z dne 23. septembra 1858 je glavna dvotirna proga Dunaj—Trst prešla v roke francoske družbe Rotschild-Talabot. Za 130 milijonov goldinarjev gradbenih stroškov je dobila država po računih inž. Julija Fanta 16.400.000.— gld. Toda finančna stran še ni vsega rešila. Južna železnica je zavarovala tudi lastne koristi, češ da ima le ona pravico graditi vse železnice, ki vodijo k Jadranu. S tem sta bili trgovina in industrija na Štajerskem, Koroškem in Kranjskem močno prizadeti. Škodo naj bi paralizirala Rudolfova železnica, ki bi se začela pri Sv. Valentinu ob Donavi, tekla skozi industrijska centra alpskih južnih predelov Beljaka in Pontebe do luke v Červinjanu. To je bilo glede na zgoraj navedeni dogovor mogoče, ker je uprava Južne železnice 13. aprila 1867 za dobo 7 let odstopila od teh posebnih pravic. Po nesrečni vojni z Italijo leta 1866 pa je Avstrija izgubila Benečijo. S tem je propadel načrt proge, ki bi sedaj potekala po tujem ozemlju in simpatizerji Južne železnice so začeli agitirati za predilsko progo. Ta projekt pa ni bil posrečen in v avstrijskem parlamentu je predlog propadel. Na njegovo mesto so trasirali novo progo skozi Kanalsko dolino: Beljak—Trbiž—Pontabel—Ponteba—Videm (Udine)—Benetke.¹⁰ Na izgradnjo dela te proge v dolžini 24.7 km od Trbiža do državne meje pri Pontablu je dunajska vlada pristala po trgovinskem dogovoru med Avstrijo in Italijo z dne 23. aprila 1867 oziroma po mirovni pogodbi v Baslu med obema državama z dne 3. oktobra 1866. Progo so odprli za lokalni promet 11. oktobra, za mednarodni pa 30. oktobra 1879. Stroški za izgradnjo tega dela so znašali 144.135 goldinarjev za 1 km ali v skupnem znesku 3,563.325 gld. Toda od te proge je imela korist predvsem Italija, ki je dobila neposredno zvezo z notranjostjo sosednje države. Za obdonavsko monarhijo pa je bila proga tako rekoč brez posebne gospodarske vrednosti, ker bi prevoz blaga preko tuje države na Jadran škodoval propadajoči luki v Trstu.¹¹

Tako je preostala proga Ljubljana—Trbiž, ki je bila sankcionirana na osnovi državnega zakona z dne 9. julija 1868 in koncesionizirana dne 23. junija naslednjega leta. Toda gorenjska proga je bila zgrajena kot lokalna. Do obale Jadranskega morja ni mogla priti in ne pomagati Trstu, da bi z njo pospešili pomorski promet neodvisno od Južne železnice, kar bi bila njena naloga.¹³

Tržaška trgovinska in obrtna zbornica je v marcu 1869 zaprosila cesarja, naj bi zgradili od Beljaka do morja nepotrebno zvezo s pomorskim mestom ne samo iz gospodarskih, trgovskih in političnih razlogov, marveč tudi zaradi predvidene dograditve Sueškega prekopa. Predsedstvo vlade je spoznalo upravičenost te vloge in obljubilo, da bo naslednje leto v skupščini predlagalo zgraditev proge v Trst na državne stroške. V začetku marca 1870 je bil obravnavan zakonski osnutek za zgraditev druge železnice v Trst z izhodiščem v Beljaku in preko Predila, toda za zdaj le do Gorice. Toda že 31. marca je poseben odbor predlagal, naj teče proga dalje v Trst. Medtem je predsednik kranjske trgovinske in obrtne zbornice V. C. Supan sestavil v Ljubljani komite, ki je s podporo tržaškega mestnega sveta izdelal projekt za zgraditev proge Loka—Razdrto—Sežana—Divača—Škedenj—Trst. Hkrati so zaprosili za koncesijo in za jamstvo obresti. Ta dan je začetni datum te proge. Vendar se je vladni posebni odbor odločno zavzel za predilsko varianto. Toda V. C. Supan je razpravo v skupščini 23. in 24. aprila zavlekel, da o tem vprašanju niso glasovali, ker so poljski, bukovinski in istrski poslanci predčasno zapustili parlament.¹⁴

Gradbeni odsek generalne inšpekcije je po vladnem nalogu še enkrat pregledal oja projekta. Toda zaradi nepričakovanega razpusta poslanske zbornice, 10. maja 1872 ni prišlo do glasovanja. Iz ohranjenih virov pa vemo, da se je večina tehniških in strateških strokovnjakov ogrevala za izgradnjo loške proge. Ko je vlada 5. novembra 1875 poslanski zbornici že tretjič predložila v razpravo predilsko progo, se je izredni odbor izjavil proti temu projektu. Ponovni predlog je bil začasno črtan z dnevnega reda.¹⁴

Proga Loka—Trst je imela dve varianti. Prvo smo že omenili v enem od prejšnjih sestavkov (glej Loški razgledi VI, 182—200), druga pa je imela tole smer: Celje—Zalec—Št. Rupert—Prekopa—Vransko—Kozjak—Sv. Martin—Kamnik—Mengeš—Kaplja vas—Brnik—Šenčur—Breg—Loka—Gorenja vas—Žiri—Rovte—Idrija—Želin—Tribuša—Sv. Lucija—Kanal—Gorica—Devin—Trst—Škedenj. Proga Loka—Razdrto—Divača—Trst meri z uporabo Rudolfove železnice od Trbiža 293,7 km ter je v primerjavi z »ilirsko« varianto za 27,4 km daljša. Ta železnica bi morala na relaciji Trbiž—Trst premagati tri razvodja, t. j. pri Ratečah na Gorenjskem, v Vipavski dolini pri Veharšah in pri Hrušici v nadmorskih višinah 856, 611 in 784 metrov, nagib pa bi znašal 20—25 ‰. Nasprotno bi morala »ilirska« proga premagati le dve vzpetini v višini 934 in 565 metrov in tudi vzponi bi bili manjši (18—20 ‰). Zato bi potrebovali le 26 ‰ vlečne sile ter bi imela proga, zaradi manjše dolžine, večjo propustno moč. V zvezi s temi ugotovitvami ima »ilirska« proga prednost pred loško progo le zaradi uporabe gorenjske železnice med Loko in Trbižem, posebno še, če upoštevamo strateške momente.¹⁵

Vlada se je 10. maja 1872 odločila za loško progo. Po njeni spomenici naj bi se proga Loka—Razdrto—Škedenj—Trst odcepila od proge Ljubljana—Trbiž poleg naselja Trata. Nove postajne naprave naj bi se zgradile severno od sedanje postaje Škofja Loka proti vasi Sv. Duh, tako da bi bili stara in nova postaja povezani med seboj. Na novi trasi, ki bi potekala po dolini Sore in Poljanščiće, bi bile postaje: Loka, Brode, Log, Poljane, Trata, Žiri. Tu bi se proga vzpela

na razvodnico pri Veharšah, ki leži na nadmorski višini 670 m, na visoko planoto blizu vasi Godovič in premagala 770 m visoko kulminacijsko točko neposredno pri Hrušici. Od tod naprej naj bi proga potekala preko Sv. Mihaela, Razdrtega in Senožec proti Sežani, kjer naj bi se približala magistrali Južne železnice. Trasa se vije ob strmi rebri, se dotakne skupine hiš z imenom Montebello in doseže z zavojnim predorom Sv. Magdaleno in predmestje Sv. Ane ter se pri Škednju spusti na nivo morske gladine, z nadaljevanjem pa dospe na kolodvor pri Sv. Andreju. S takimi gradbenimi posegi bi vzpostavili tudi zvezo s kolodvorskimi napravami Južne železnice.¹⁶

Čeprav sem že navedel nekaj variant, vendar bi rad omenil še inačico v smeri Bazovice. Viri navajajo prostor za bodočo postajo na Punta di campo Marzo. Postajne naprave naj bi stale med svetilnikom in Lloydovim arzenalom. Železna cesta se vije ob pobočju hriba Verdolja (Chiarbola superiore) do razvalin smodnišnice in na razpotje, kjer vodi cesta v Istro. Nato se prilagodi rebri pri Sv. Mariji Magdaleni (inferiore) vse tja do Rozolske doline. Prehod preko le-te omogoča 620 m dolg predor mimo skupine hiš z imenom Montebello in po stometrskem viaduktu dospemo na postajališče Rozol. Proga se vso pot dviga z vzponom 25 ‰. Ob pobočju Rozola in Kardina se železnica obrne v severno-zahodno smer mimo naselja Sv. Alojzij in gre skozi gozd Ferdinandino. Nato se spusti preko istoimenskega potoka pod vasjo Lonjer, kjer je postajališče. Skozi 300 m dolgi predor se nato izgubi v sedlu Ključ in teče pod naseljem Ricmanje. Pri Sv. Lorencu je kratek predor (145 m) in pod Veliko Steno nas pripelje trasa skozi daljši predor (580 m) v dolino Drage. Železnica premaga še dve vzpetini in kratek predor pomaga doseči Bazovico. Neposredno za to vasjo pa proga seka cesto proti Reki ter teče ob pobočju hriba Kokoš v globokih zarezah do sedla Lokev. Nato pa pada trasa proti bodoči skupni postaji Divača. Tudi v nadaljevanju preko Krasa spreminja železnica smer poti od Loke proti jugozahodu. Od Divače dalje se obrne trasa proti Spodnjim Ležečam, kjer prečka dvotirno magistralo in teče skoraj paralelno s cesto proti Senožecam. S posredovanjem 825 m dolgega predora premaga hrib Gabrče in doseže po kratki podzemeljski vožnji postajo Senožec. Ob deželni cesti se obrne trasa proti zahodu in se približa po stranski dolini Golemu vrhu ter dospe po uporabi 615 m dolgega tunela v Razdrto. Vlak pelje ob vzhodnem pobočju Nanosa, pusti vas Ubeljsko na desni, vas Strane pa na levi. Nato doseže nad Šmihelom Predjamo. Trasa je položena skozi gozd Hrušica v smeri sever-jug. Istoimenska postaja leži 780 m visoko na razvodju. V tem predelu premaga vlak vzpetost do 25 ‰. Proga vodi na pobočju Velikega Travnja ter preide na vznožje nasproti ležčega Lipovega vrha v Novi svet (Baslin), kjer naj bi bila v okolici vasi Korče postaja Hotedršica, določena predvsem za nakladanje lesa. Ob vznožju Črnega vrha se vije proga do Godoviča. Tu se začneja že ugodnejši teren. Proga se obrne v zahodno smer in 270 m kratek predor ji pomaga do Veharš. Na nadmorski višini 840 m doseže razvodje in skozi 1320 m dolgi predor dospe v dolino Črne. Na levi strani preko Podklanca smo že v bližini nove odcepne postaje v dolino. Tu izgubi trasa gorski značaj in teče v nadaljevanju položno po dolini Sore.¹⁷

Efektivni gradbeni stroški za polaganje enotirnega spodnjega ustroja in vsem poteku ter dvotirnega ustroja v vseh predorih in na progih med Škednjem in Trstom znašajo 21.703.915 goldinarjev. Za postajne naprave pri Sv. Andreju je vladna spomenica predvidela 2.337.754 gld., za pristanišče pa znašajo stroški 5.511.165 gld. Ta znesek pa je previsok, ker je zaliv v Škednju, po Napoleonovi trditvi, naravno pristanišče. V njem je dovolj prostora, kjer je mogoče postaviti

skladišča ter zgraditi doke po ameriškem vzgledu. Zveza med že obstoječim južnim kolodvorom bi se mogla vzpostaviti pod Sv. Jakobom s pomočjo predora, ki bi služil pešcem in voznikom. Stroške za taka poenostavljanja naj bi nosili obe stranki, t. j. udeležena država in Južna železnica. Novo pristanišče je ugodno, ker je zavarovano proti burji. Važne obrate Stabilimento tecnico, Lloyd, Navale Adratica in mestna plinarna bi mogle sprejeti nanje naslovljene vozovne pošiljke v neposredni bližini svojih naprav. Izdatne koristi in ugodnosti bi imeli trgovci, podjetniki in delavci vseh naštetih ustanov in podjetij, katerim bi se pridružilo še skladišče petroleja pri Sv. Savi (S. Sabba).

Zanimivo je, zakaj so toliko pisali in razpravljali o loški progji. Nekaj pojasnil smo že navedli v prejšnjih odstavkih. Omenim naj še sledeče tri glavne naloge:

1. Vezati severne in zahodne avstrijske pokrajine ter cvetočo trgovino in industrijo z razvitimi centri in morjem.

2. Zmanjšati vpliv monopola Južne železnice s konkurenčno dvotirno progjo.

3. Z novo progjo ustvariti možnost razvoja industrije in trgovine v zaledju, ki ima vse zahtevane pogoje.

Za ta cilj so gospodarstveniki predvideli zgraditi ne samo glavne, marveč tudi odcepne železnice. Take stranske proge so bile:

a) Razdrto—Vipavska dolina—Ajdovščina—Gorica, ki naj pomaga pri izvozu zgodnjega južnega sadja v severne kraje države,

b) Razdrto—Št. Peter ob Južni železnici, z nalogo, da se doseže zveza z Reko, Hrvaško in Dalmacijo ter z železnicami na avstrijskem jugu,

c) Razdrto—Idrija, da dobi največji rudnik živega srebra zvezo z ostalim svetom,

d) Loka—Kranj—Kamnik—Motnik—Celje, da vzpostavi ugodno in krajšo zvezo z morjem brez uporabe Južne železnice in da posreduje neodvisen prevoz tranzitnega blaga iz Podonavja preko Judenburga-Zeltwega in bodoče labodske, mislinjske in šavinjske proge.¹⁸

Prometno-politične in gospodarske razmere se od leta 1874 do 1885 niso dosti spremenile. Pontebsko-kanalska progja je že več let v obratu: prav tako tudi progja preko St. Gottharda. Zgrajene proge so prevzele ves promet iz naše jadranske luke za zahodno Evropo. Isto je bilo pričakovati za severno-zahodno in centralno Evropo. Tudi na Reki se je pokazala nevarna konkurenca, ki so jo podpirali predvsem Madžari. Poleg tega so imeli v načrtu gradnjo proge Karlovac—Sisak. S tem bi dobila Reka najkrajšo pot do Save in s srbskimi, romunskimi ter turškimi orient-železnicami proti Solunu, kar bi bila občutna škoda za Trst. Če pa pride še do realizacije proge Zadar—Smilčić—Gradac—Gospić—Ogulin, dobimo novega tekmeča za Dunaj s 677 km in Budimpešto s 651 km proti sedanjim 596 km Trst—Dunaj in Trst—Budimpešta s 619 km.

Dolžina avstrijskih železniških prog je leta 1873 znašala 15.450 km, leta 1885 pa že 21.871 km; v dvajsetih letih torej 40 % prirastka. To je bilo razveseljivo dejstvo. Toda za Trst se ni naredilo nič. Sicer je trgovinski minister privolil 1. junija 1883 v uzakonitev proge Trst—Herpelje. Dve leti kasneje je bilo zanj vnesenih v proračun 1.200.000 goldinarjev, kmalu zatem pa so pričeli z gradnjo, čeprav so pristaši Južne železnice neopravičeno kritizirali.¹⁹

Omenjena ocena trdi, da se je z dovršitvijo proge (Divča)—Herpelje—Kozina—Trst dne 5. julija 1887 in s povezavo v Divči kot skupni postaji Južne železnice pot do morja dejansko skrajšala za 14 km v primerjavi s progjo Divča—

Nabrežina. Toda spričo vzponov na novi varianti ni mogoče tarifno konkurirati glavni progi, kjer vleče stroj iste vrste (serije) z enako vlečno silo na dvotirni progi 383 tone, kar ustreza teži 25 voz, na herpeljski pa komaj 135 ton, t. j. težo 9 naloženih vagonov. Še slabša je vlečna moč jeseni in pozimi. Takrat nastane razmerje 1 : 2,5, t. j. traksijski stroški so na progi Trst—Divača za 2 1/3 manjši kakor na novi progi. Zaradi večjih stroškov Južne železnice lahko konkurira državni progi. Iz tega sledi, da z novo progo ni bil dosežen zaželeni cilj.²⁰

Po zgledu češko-moravske tranzitne železnice je bilo v zakonu za dograditev proge Trst—Herpelje določeno, da morajo državne železnice ekspropriirati glavno progo Ljubljana—Divača, in sicer po predhodni letni jamščini (Bahngeld). Promet med Ljubljano—Divačo pa je omogočil državnim železnicam znižati tarife za Trst. Toda ta ukrep ni prinesel koristi za samostojno progo. Južna železnica se je branila privoliti v pogodbo. Ko pa ji je vlada zagrozila, da jo bo razlastila, je po štiriletnih pogajanjih pristala na pogoje, sklenjene 7. julija 1887. Državna železnica je plačevala 5 1/2 % investiranega kapitala, t. j. 20.457.300 goldinarjev.²¹

Ker se je tarifni sistem državnih železnic razlikoval od režima Južne železnice po vozarskih lestvicah in po kvalifikaciji blaga, so dobile postaje gorenjske proge direktne tarife. Po dogovoru so se smele pošiljke, predane v Trstu za Ljubljano ali obratno, kartirati le v Ljubljani na glavnem kolodvoru. Za tako predano blago so veljali predpisi Južne železnice. Nasprotno pa v Ljubljani na gorenjskem kolodvoru niso sprejemali blaga za postaje Južne železnice, temveč se je pogodbeno zbiral na glavnem kolodvoru v Ljubljani. Po teh dogovorih je bila tovarnina iz Trsta do postaj gorenjske železnice dosti cenejša kakor do glavnega kolodvora, čeprav je bila razdalja nekaj kilometrov krajša.

Nekaj vzgledov: Pred sklenitvijo pogodbe je znašala tovarnina za prevoz enega vagona lesa iz Ljubljane v Trst 48 gld., po peazni pogodbi pa celo 8 gld. manj; nasprotno pa je znašala tovarnina za enako blago in težo iz Št. Vida v Trst le 32.20 gld. Zato so trgovci iz Ljubljane in okolice vozili blago na postajo Vižmarje ter tako pridobili na tovarnini. Čudno, da so zastopniki državne železnice sklepali take pogodbe, ko so imeli enake primere v Leobnu, Celovcu in Beljaku, kjer sta bili obe železniški upravi neposredni sosedi.²²

Vlada je skušala gospodarsko škodo zmanjšati z uvedbo diferencialnih tarif, ki so dovoljevale znižanje tovarnine za pošiljke, namenjene v Trst, in sicer po 20 gld. redne tarife, določene za Reko. Toda tudi ta ugodnost situacije ni rešila, ker popust zaradi privlačnosti drugih pristanišč ni bil vabljev.²³

Trgovske organizacije so se zadovoljevale z novo zgrajeno železnico Herpelje—Trst. Prepričani so bili, da je ta novi del začetek loške proge. Toda vlada ni bila naklonjena izvedbi te zamisli. Nasprotovala je tej gradnji, kakor so nasprotovali vojaški krogi varianti preko Predila. Toda volja protektorjev Južne železnice je bila odločnejša, četudi so gospodarski, komercialni, geografsko-politični vidiki zahtevali, da se trgovina v Trstu krepí in podpira. Gradnja te proge je bila opravičljiva, ker dovršitev proge preko Pontebe ni prinesla koristi, kakor so nekdanj prerokovali njeni zagovorniki. Trgovski krogi so priporočali nekdanjo traso Launsdorf (Lunja vas) pri Št. Vidu na Koroškem—Jezerko sedlo—Škofja Loka—Razdrto—Trst. S to progo bi pridobile tudi ostale zahodne avstrijske pokrajine. Industrijska mesta vzhodne, severne in srednje Evrope bodo pošiljale transporte po otvoritvi Sueškega prekopa v Trst, Azijo in Ameriko. Tudi mesta Frankfurt, Amsterdam, Bremen, Hamburg, Praga, Dresden, Berlin in druga bi

imela tod najkrajšo zvezo s Trstom. Kajti, čim več zvez na suhem bi pritegnilo transporte na jadransko luko. Toda avstrijska vlada za to ni imela posluha. V škodo Trsta so se razvijale italijanske luke, posebno Genova, ki je dobila zvezo z zaledjem že leta 1882 preko Št. Gottharda, dve leti kasneje pa preko Arlberga. Loška proga je bila nujna tudi zaradi obrambe. Južna železnica sicer ni bila izpostavljena sovražnikovemu ognju, bile pa so druge nevarnosti: zameti na Krasu, nesreče v koritu Save in Savinje. Eventualne poškodbe na progih ne bi ogrožale samo tržaškega prometa, marveč tudi vojaško luko in trdnjavo v Pulji. Zato naj bi država osvojila načrte, ki jih je izdelala in predlagala tržaška občina.²⁴

Loška varianta je imela mnogo simpatizerjev, ki so bili prepričani, da je najugodnejša. Za razvoj prometa v luki se je zanjo izjavilo 4000 Tržčanov vseh slojev. Mesto je žrtvovalo za študij projektov 13.000 gld. in ustanovljeni komite je nakazal 9.000 gld. Mesto pa je ponovno nakazalo 15.000 gld., kljub temu, da so železnico skozi Poljansko dolino že zavrgli, in sicer z željo, da se izboljšajo načrti.

V Trstu so živahno razpravljali o bodočih zvezah na Jadran, vznemirljiva pa je bila za trgovske kroge vest o nemški propagandi za gradnjo železnice preko Visokih Tur. Zato je bil v Trstu dne 21. februarja 1875 sklican sestanek gospodarstvenikov, kjer so sprejeli resolucijo, ki je zahtevala poleg izgradnje loške proge še njeno podaljšanje iz Škofje Loke preko Karavank v Celovec ali do Lauensdorfa. Ta projekt bi bil vsekakor med Ljubljano in Divačo. Karavanaška proga naj bi se od gorenjske proge odcepila v Škofji Loki oziroma v Kranju ali Besnici. Traso naj bi položili pod Ljubelj in jo priključili v Celovec na leta 1863 zgrajeno progo Maribor—Celovec oziroma Beljak. Ta načrt je bil cenejši in proga tudi krajša kakor turska železnica, ki je bila povezana s pusterlatsko progo Južne železnice preko Visokih Tur in priključena na zahodno ali Gizelino progo.²⁵

Tudi v kranjskem deželnem zboru so ponovno razpravljali o gospodarskem nazadovanju. Večkrat so opozarjali, da se mora obstoječa Rudolfova proga izpopolniti, dograditi in zvezati s progo Trst—Herpelje—Kozina—Divača in preko Razdrtega do Loke. Na ugodnem mestu naj bi se priključila projektirana trasa, ki bi šla preko Tržiča, pod Ljubelj, skozi Zvrhni Rož do Celovca. Ker obstoječa linija preko vzhodnega dela Tur ni položena ugodno, naj se preuredi in spelje med Thalheimom in Rotenmanom. Takšen popravek proge bi bil izdatno ugodnejši in seveda tudi krajši.

Rešitev tega problema je bila nujna. Nad Trstom so se zbirali oblaki gospodarske depresije, ki jih uvedeni peažni promet med Ljubljano in Divačo ne bo pregnal. Na 17. seji deželnega zbora so že leta 1886 opozarjali, da se vsi dose-danji poizkusi, kako bi zmanjšali mizerne prilike, niso obnesli, kajti samo posnemanje škodljivih carinskih in tarifnih uredb, posebno tistih, ki niso bile prilagojene domačim razmeram, ne bo prineslo rešitve. Ugotovili so, da je trgovina zaprta v lastnih mejah. V zadnjih dveh desetletjih je pomorska trgovina porazno zaostala. Vsa pristanišča v Sredozemlju so napredovala, le za izboljšanje domačega pomorskega prometa ni bilo nič narejenega. Gradile so se proge na severu in vzhodu. To je povzročilo, da je blago iz Daljnega vzhoda, iz Londona in iz severnih nemških pristanišč prihajalo k nam ceneje kakor iz Trsta. Posebno luki Genova in Marseille sta napredovali. Druge evropske države so razširjale pristaniške naprave ter gradile železniške zveze preko alpskih prelazov. Trst, ki je najbližja luka za Orient, pa je zaostajal. Celo Solun je postal nevaren tekmeec. Avstrija ni znala izkoristiti trgovinskih pogodb, četudi bi moral Trst postati za

vse srednjeevropske držav in celo za severna nemška mesta izhod na morje. Ni dosti manjkalo in Trst bi bili izgubili tudi kot prosto luko. Kot železniško zvezo so posamezniki propagirali in zagovarjali predilsko in tursko varianto. Toda nobena od teh bi ne služila državnim interesom. Brezpogojno bi morali vzpostaviti zvezo Loka—Trst, ki bi preko Prage konkurirala z Dresdenom in Stettinom. Le v tej smeri bi bila za tržaško luko bodočnost, ker so na zahodu obvladovale trgovski svet druge luke, predvsem pa Benetke.

Južna železnica je bila edina zveza med Srednjo Evropo in Jadranom, na posameznih odsekih pa je bila tako slabo zgrajena, da bi lahko povzročila ukinitve prometa. Trdili so, da je bila v načrtu preložitev trase pri Borovnici in ob vzhodu gričevja do Vrhnike. Zato bi bilo umestno, zgraditi samostojno progo v Trst s priključkom v Loka, ne pa uporabljati odsek Ljubljana—Divača na dvotirni progi kot peažno progo. Tudi gradbeni stroški so bili ugodni za loško in ljubeljsko varianto; obe bi stali okoli 35—40 milijonov, za progo preko Visokih Tur pri Malnici (južno pobočje) in z zvezo na predilsko železnico pa so bili stroški preračunani na 70—80 milijonov gld. Pri obstoječi Rudolfovi železnici bi bilo potrebnih le nekaj korektur na posameznih odsekih, predvsem preko Rottenmanna—Sv. Mihaela do Talheima. Pri teh korekturah in izboljšanjih ne bodo motili novi predori. Gradbena tehnika je neverjetno napredovala. V zadnjih letih so zgradili predor v dolžini 13.3 km pod Mont Conisom, preko St. Gottharda 14.9 km, preko Arlberškega prelaza 10.2 km itd. S skrajšanjem posameznih odsekov na Rudolfovi železnici bi se skrajšala pot od Trsta do Dunaja za 109 km. Tako bi pridobili tudi pri razdaljah do pristanišč ob Severnem morju. Loško progo naj bi začeli graditi istočasno pri Divači in pri Kranju do Tržiča. S tem bi pridobili na času za dovršitev proge preko Ljubelja.²⁶

Tudi koroški deželni odbor je z dopisom dne 3. maja 1890 načel vprašanje o gradnji loške proge z nadaljevanjem preko Ljubelja in Roža v Celovec. Predlog sta trgovinskemu ministru poslali trgovinska in obrtna zbornica v Celovcu. V prošnji so poudarili, naj resorno ministrstvo brez odlaganja odredi gradnjo proge Divača—Loka—Celovec, naj se izdelajo tehnični projekti in podrobni načrti. Obenem je povabil koroški deželni odbor deželni odbor v Ljubljani, naj prisostvujejo zborovanju, ki je bilo sklicano dne 28. julija 1890 v pokrajinskem glavnem mestu. Hkrati je bilo razposlano vabilo na sestanek tudi trgovskim in obrtnim zbornicam v Pragi, Budjejevicah in Hebu, gornjeavstrijskemu deželnemu odboru, zbornicama v Linzu ter stalnemu železniškemu komiteju, obema zbornicama in mestnemu svetu v Trstu. Posamezne ustanove so soglašale s sklicanjem tega sestanka, druge pa so delegirale zastopnike, ki naj bi glasovali na posvetovanju. V imenu kranjske dežele je bil za delegata določen odposlanec Ivan Murnik.

Na tem sestanku so izglasovali tole resolucijo:

A. Zgraditi je treba samostojno kratko zvezo med Trstom in industrializiranimi severnimi avstrijskimi deželami. Tako zvezo zahtevajo koristi domače luke in gospodarski interesi zahodne polovice avstrijske države.

B. Najkrajša zveza bi bila Divača—Loka preko Karavank do Celovca. Trasira naj se po že predvideni liniji.

C. Koroški deželni odbor se naproša, da sestavi vlogo in izbere podpise vseh na skupščini navzočih in zastopanih ustanov. Prošnjo je potrebno predložiti vladi in obema državnima zbornicama.²⁷

Prehod v Karavankah je bil sprva predlagan na dveh mestih, t. j. na Jezerškem ali na Ljubelju, kjer sta bila predvidena predora. Varianta Celovec—Jezer-

sko meri 88.2 km, gradbeni stroški pa bi znašali po podatkih ministrstva 12.782.000 gld. Pri ljubeljski inačici sta bili dve možnosti: jugozahodna zveza z Bistrico v Rožu in z vhomom v Medji dol in druga, na vzhodni strani, po Bajdiški dolini (Waidisch) s predorom pod Košuto, zahodno od Ljubelja.

Jezerčani so zagovornikom ljubeljske trase popustili, a že se je pojavil nov projekt, po katerem naj bi trasa potekala od postaje Lesce—Bled pod Stol. v Medjem dolu in skozi Rož v Celovec. Zastopniki goriškega okraja se niso zanimali za karavansko varianto, ker so se ogrevali za progo pod Stolom. Večina interesentov se je navduševala za ljubeljsko traso in izgradnjo predora, ki je bil že skoraj 200 let v načrtu. Le v tej smeri bi bilo mogoče doseči najkrajšo zvezo s Prago in Trstom. Velika gospodarska napaka pa bi bila, pustiti Tržič na Kranjskem in Borovlje na Koroskem brez železniške zveze.

Po načrtu so znašale razdalje med Kranjem—Ljubeljem in Celovcem ob delni uporabi (19 km) zobate proge 49 km, ob parnem pogonu na vsem poteku po 61 km. Gradbeni stroški bi znašali pri prvem pogonskem sistemu 10.862.000, pri drugem pa 16.750.000 gld.

Za točen pregled proge preko Ljubelja pa naj o stroških in razdaljah pri različnih pogonskih sistemih služi tale razpredelnica:

Oddaljenost			prihranek oddaljenosti	Iz Gorice	Oddaljenost		skrajšana pot
Iz Trsta	obstoječa	bodoča			obstoječa	bodoča	
	preko Herpelje—Ljubljana—Trbiž	preko Herpelje—Divača—Razdrto—Col—Loka—Ljubelj—Celovec			preko Nabrežina—Ljubljana—Trbiž	preko Ajdovščina—Col—Loka—Ljubelj—Celovec	
	324	227	100		349	204	145
Trst—Herpelje—Divača			40 km	Gorica—Ajdovščina—Col—Loka			115 km
Divača—Razdrto—Col—Loka			98 km	Loka—Kranj			10 km
Loka—Kranj			10 km	Kranj—Ljubelj—Celovec			61 km
Kranj—Ljubelj—Celovec			61 km	Celovec—Lonja vas			18 km
Celovec—Lonja vas			18 km				
			227 km				204 km

Aproksimativni gradbeni stroški:

A. mešani dvojni pogonski sistem:

I. adhezijski pogon	km 23.6 po 120.000.—	2,832.000 gld.
II. zobčasti pogon	km 19.0 po 140.000.—	2,660.000 gld.
III. stroški za enotirni predor		
a) ljubeljski	km 4.4 po 900.000.—	3,960.000 gld.
b) krajši ljubeljski predor s predori na južni strani	km 2.0 po 700.000.—	1,400.000 gld.
S k u p a j	km 49	10,852.000 gld.

B. adhezijski pogon:

I. parni pogon	km 53 od tega km 24	po gld. 120.000	2.880.000 gld.
in	km 29	po gld. 230.000	6.670.000 gld.
II. gradnje enotirnih predorov 8 km		po gld. 900.000	7.200.000 gld.
Skupaj km 61			16.750.000 gld.

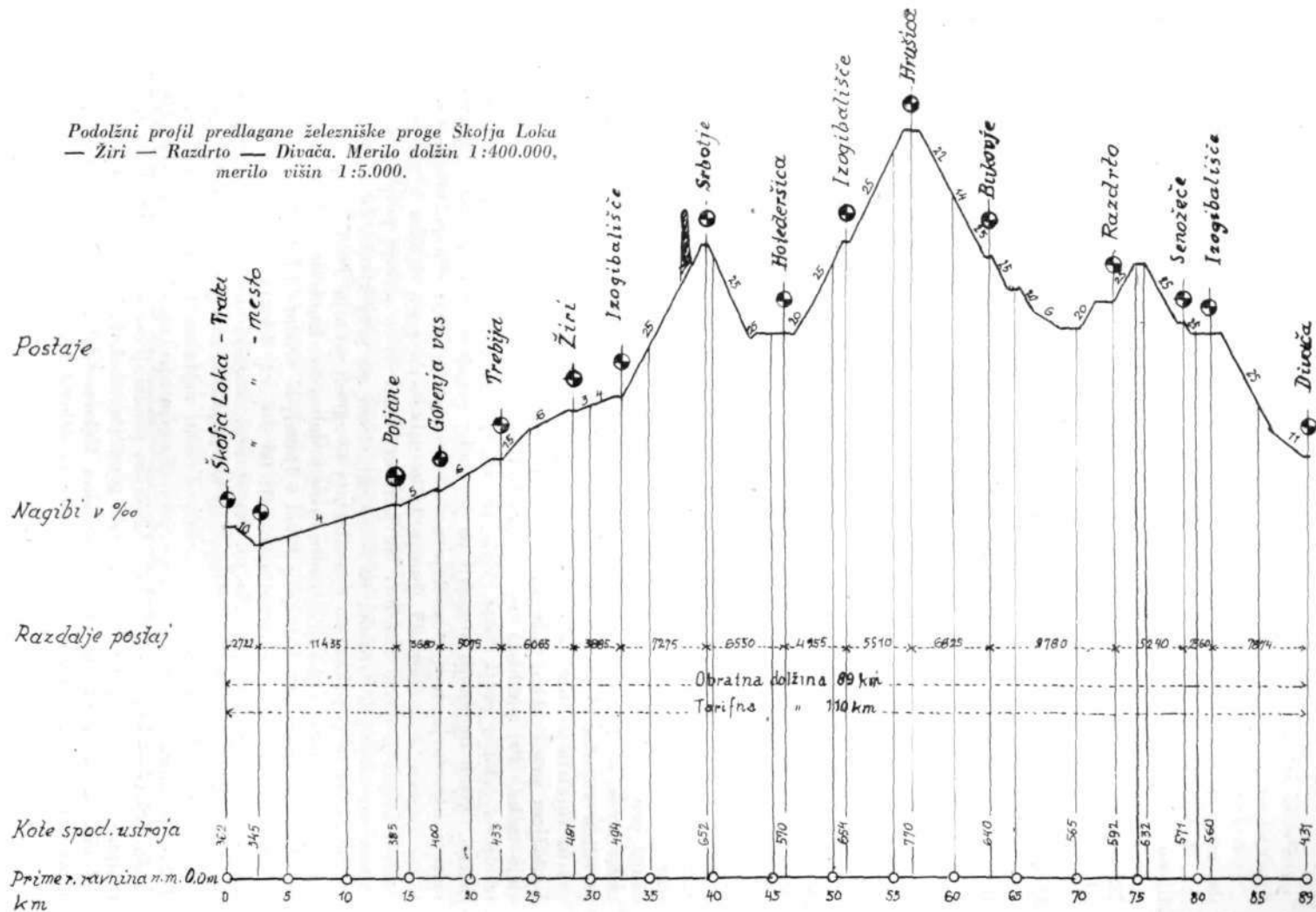
Iz gornjih podatkov o kilometraži je razvidno, da je pot preko loške in ljubeljske proge tako za zahodne kakor tudi za severne kraje ter za severovzhodne pokrajine najprikladnejša. Razdalja od Dunaja, Brna, Olomuca, Trepave, Krakova, Lvova, Černovic itd. pa bi bila po primerjavi z obstoječo železnico do Trsta za 48 km krajša, do Gorice pa 84 km. Tudi sosednji kraji bi dosegli manjše razdalje, zato pa bi precej prihranili. Obstoječa pot Ljubljana via Maribor v Celovec je znašala 285 km, Ljubljana via Trbiž v Celovec pa 157 km, medtem ko bi znašala po novem projektu razdalja Ljubljana—Kranj (30 km) in Kranj—Celovec (61 km) skupaj 91 km; razdalje pokažejo ugodnejšo razliko v primerjavi s progo preko Maribora za 194 km in preko Trbiža za 76 km. Za lažjo realizacijo načrtov naj bi predvidoma Koroška in Kranjska prispevali ok. 25 milijonov za zgraditev dveh novih dovoznih prog na obeh straneh Karavank, t. j. Celovec—Kožentavra in Kranj—Tržič. Interesenti pa bi soglašali tudi z dograditvijo proge Lesce—Medji dol, če bi bile gradbene in prometne razmere ugodnejše kakor pri ljubeljski varianti. Če bi bila trasa po projektu dolga le 39 km in bi ostale druge zahteve nedotaknjene, potem bi ostalo tudi vozlišče v Lonji vasi (Lauendorf) neizpremenjeno in razdalje enake onim po ljubeljski varianti.

Za loško progo se je zavzemal bivši minister baron Bernhard von Willersdorf-Urbair, ki pravi, da se ta varianta res vije po dokaj naseljenih krajih in doseže pri Razdrtem kraško planoto, a teče po trdnem terenu prav do Trsta. Vsekakor pa je položena trasa v političnem oziru na ugodnejšem svetu kakor predilska. Okolica je bogatejša in kulturnejša in ima vse pogoje za napredek.²⁸

Vprašanje gradnje ljubeljske proge je bilo okoli leta 1890 najbolj pereče. Gradbena dolžina od Celovca do Divače je znašala 162 km, do Trsta pa 195 km. Njena kulminacijska točka je v Ljubelju, kjer je bil projektiran 4680 m dolg temenski predor v nadmorski višini 813 m; druga višinska točka 786 m pa je bila v Hrušici.²⁹

Trgovinsko ministrstvo je projektiralo ljubeljsko progo kot glavno progo drugega reda z mešanim pogonskim sistemom, t. j. adhezijskim s pomočjo pare in zobatim po zamisli Abta. Izhodiščna točka je na sedanjem glavnem, takrat južnem kolodvoru v Celovcu. Proga ima do postaje Vetrinje 20‰ vzpona, nato pa se spušča do Žihpolja v padeu 45‰ ob humperškem klanecu, prekorači Drago, stopi v Rož, kjer doseže postajo Kožentavro. Od tu dalje se dviga z vzponom 45‰ proti Podljubelju, Sopotnici in Sv. Lenartu do 4680 m dolgega predora, ki leži 767 m visoko. Na kranjski strani je prva postaja pri Sv. Ani. Nato se proga spusti v dolino, teče mimo izogibališča Dobrin in končno preide v ravnino na postajo Tržič. V menjajočih se padcih 45. 18 in 16‰ dospe proga po 15 km do vasi Duplje in na postajo Kranj. Po zaključenih pregledih terena, ki jih je izvršila generalna inšpekcija v letih 1891 in 1893, se je vlada odločila, zgraditi najprej lokalki na južnem in severnem vznožju gorske pregrade t. j. Kranj—Tržič in Kožentavra—Celovec s podporo oziroma prispevki obeh udeleženih dežel in interesentov v višini 25 milijonov.³⁰

Podolžni profil predlagane železniške proge Škofja Loka — Žiri — Razdrto — Divača. Merilo dolžin 1:400.000, merilo višin 1:5.000.



Že 25 let se je razpravljalo o drugi zvezi s Trstom. V tem času je nastalo 6 projektov. Ti so:

1. Loška proga Divača—Škofja Loka s 15 milijoni gradbenih stroškov. Pot do morja bi se skrajšala za 11 tarifnih km. Vsak kilometer bi stal 1.6 milijona.

2. Bohinjska varianta Jesenice—Bohinj—Gorica z gradbenimi stroški 32 milijonov, toda s skrajšanjem razdalje za 47 km.

3. Predilska inačica Trbiž—Mrzla voda—Gorica, na kateri se skrajša pot za 79 tarifnih km; vsaka dolžinska enota prihrani 0.39 km, izdatki so izračunani na 31 milijonov.

4. a) Ljubeljska proga po že znani poti stane 32 milijonov za potek Divača—Celovec ter stane vsak pridobljeni km 0.40 milijona.

b) Medjidolska proga zahteva 15 milijonov izdatkov z varianto skozi Lesce in zvezo na projekt pod št. 2. Na tem odseku se skrajša razdalja za 55 tarifnih km.

5. Turska železnica preko Visokih Tur s 30 milijoni izdatkov.

Za naše razmere so važne proge, našteje pod 1—3. Predilski projekt je manj pomemben za lokalni promet, toda privlačen, ker je 79 km krajši kot bohinjski in 47 km krajši kot loški. Ta razlika se izraža v skrajšanju tarifnih kilometrskih izdatkov za 0.39, 0.68 oziroma 1.6 milijonov. Brez dvoma je predilska proga v tem oziru najugodnejša; toda v vojaškem oziru je zaradi bližine državnih meja nemogoča. Loška proga pa teče v neposredni bližini Južne železnice, ubira pot preko Krasa in prihrani le majhno razdaljo; zaradi tega vlada ni bila naklonjena loški varianti. Preostane le bohinjski projekt. Tudi inačica preko Jezerskega sedla ni bila več interesantna. Zaključek je bil tak, da se more bohinjski progji priključiti le karavanška varianta, t. j. železnica preko Ljubelja ali ona pod Stolom, ki smo jo poimenovali medjidolska. Prva je sprejemljiva in ugodna, ker teče mimo dveh močno industrializiranih krajev, Trziča in Borovelj, dočim se druga proga odmika obema važnima postojankama. Za tako izpopolnitev železniške mreže so 28. julija 1890 glasovali tudi odposlanci v Celovcu. Nasprotovala je edino vojaška oblast, češ da je proga zaradi močnih vzponov in padcev za prevoz vojaštva in materiala neprikladna. Zato bi bilo potrebno, da se predor pod Ljubeljem gradi nekaj niže in za postajni prostor bodoče postaje Trzič izbere višja točka. Pri predilski in medjidolski progji je podaljšanje predorov dokaj izboljšalo celoten potek trase. Zato so taki posegi potrebni tudi pri Ljubeljski inačici. Kljub ugodnejši situaciji pa je vlada, spričo visokih izdatkov, nasprotovala. Zahtevala je, naj se izdelajo novi in cenejši projekti. Na pobudo boroveljskega župana se je dne 25. junija 1896 ustanovila nova družba z nalogo, da pospeši pripravo novih načrtov. Na koroški strani so to nalogo poverili železniškemu inženirju M. Grasslu, na kranjski strani pa projektantu L. Hammerju. Posvetovanja in preiskave so dognale, naj se zgradi postaja Trzič izven mesta in prenese v Bistrice. Tako bi odpadle ovire v dolini Sv. Katarine in laže bi dosegli Sv. Ano na ugodnejših pobočjih. Vhod v Ljubeljski predor bi bil pod vrhom, zato bi ga morali razširiti oziroma podaljšati od 4.8 na 8.4 km. Na ta način se je mogoče izogniti Malemu Ljubelju. Na severni, koroški strani pa naj se predor konča v globoki soteski Čepa. Proga ima tod največ 25‰ nagiba in najmanj 200 m polmera. Tako bi odpadla draga dela v Trziču, v Malem Ljubelju in v Rožu. Iz Trziča je možno nadaljevati proggo proti Kranju ali Lescam. Ako bi šla glavna proga Celovec—Lesce pod Stolom, ki se ne približuje nobenemu kraju, t. j. Borovljam ali Trziču, potem bi se morala graditi za vsak kraj posebna lokalka.

Spričo vladnega stališča do projekta Celovec—Divača je že od 27. aprila 1893 dalje pod vodstvom barona Schwegla deloval železniški komite za lokalko

Kranj—Tržič. Ta konzorcij je predložil 11. marca 1896 resornemu ministrstvu načrt za izgradnjo te proge. Še istega meseca je deputacija obiskala ministra Guttenberga na Dunaju. Ta je zastopnike odslovil, češ da se loška proga ne bo gradila, proga pod Stolom pa je odveč, ker so po izjavi geologa Fr. Tellerja terenske razmere na meji med Karavankami in apneniškim Alpami neugodne ter je možno pomagati tem krajem v Rožu tako, da se tarife prilagodijo onim na progi Glandorf—Beljak—Trbiž—Jesenice. Vsekakor pa sta po soglasnosti z ministrom potrebni obe lokalki za zvezo v Borovlje in Tržič, ker je sicer predvidena turska železnica. Ta se bo nadaljevala po predilski ali pa bohinjski varianti. Odklonitev loške proge je bila menda upravičena tudi zaradi medsebojnega prerekanja in nasprotovanja.

Po tej izjavi je preostala konzorciju samo ena rešitev, in sicer da se ljubeljska proga priključi bohinjski. Tržič in Kranj sta morala resignirati, da bi se nadaljevala loška proga in se orientirati na priključek v Lescah. Za Tržič bi bil tak načrt ugoden, ker bi se nova prevozna pot skrajšala za 22 km. S tem bi dosegli pocenitev pri prevozu premoga in industrijske robe, ki jo dobiva Tržič z Gornje Štajerske oziroma s Češkega.

Prošnjo z dne 26. marca 1896, ki jo je poslal tržiški konzorcij, pa je minister upošteval in 1. julija dovolil izgradnjo lokalk na Kranjskem in Koroškem ter obljubil, da jih bo vnesel v gradbeni program za naslednje leto 1897, ako bodo podpisane in zajamčene gradbene akcije za tržiško lokalko. Hkrati je obljubil, da bo država prevzela obrestno garancijo. Če se zveže Tržič z Lescami namesto s Kranjem, potem bo realiziran del ljubeljske proge, ki bo priključena bohinjski progi. Isto velja tudi za Rož, s tem da se zgradi proga Celovec—Vetrinje—Žihpolje—Svetna vas—Podljubelj. Nato bi bilo potrebno zvezati in združiti še obe končni točki obeh lokalk.

Kranjski deželni odbor pa se je ponovno ogreval za tržiško progo in poudaril, da nikjer železnica ni tako potrebna kakor prav tu. Dograjeni sta že kamniška in dolenjska proga. Tudi vrhniška proga je že obljubljena. Enake pravice ima tudi dolina v Rožu. Smohor ima zvezo v Podklostru in tudi v dolini Krke že sopiha vlak. Zato naj se gospodarska politika preusmeri, a posamezniki ne smejo nasprotovati. Neutemeljeno pa je upanje, da bi država na lastne stroške gradila tranzitne proge. Neustrezne projekte je potrebno spremeniti in dopolniti po načrtih inženirjev Grassla in Hammerja. V Svetni vasi naj se priključi glavni progi 19.2 km dolga lokalna železnica s podaljškom od Podljubelja do Borovelj. Glavna linija naj teče do Bistrice skozi Medji dol, morda od Podljubelja k 613 m visoko ležečemu ustju predora v sotesko Čepa. Postaja Podljubelj—Borovlje bi služila železarski industriji v Bajdišah, Borovljah, Podljubelju ter rudarskemu področju v Slovenskem Plajberku. Na južni strani Karavank naj se zgradi zvezna proga Tržič—Lesce—Sv. Ana, in sicer v dolžini 20 km. Gradbeni stroški bi znašali 2 milijona. Zvezna proga med Koroško in Kranjsko bi skupno s predorom stala 12 milijonov. Interesenti so bili pripravljeni nuditi pomoč. Podjetje A. Voigt v Borovljah je bilo pripravljeno oskrbeti vso vodno moč: na prisojni strani pa bi pomagalo v dolini Sv. Ane »Ilirsko podjetje za kopanje živega srebra«.³¹

Izjava ministra Guttenberga, ki jo je dal tržiški deputaciji dne 26. marca 1896, češ da je loška proga nepotrebna, je vse razočarala. Mesti Tržič in Borovlje in Simon Riegler so spoznali, da so pokopane nade o izgradnji karavanško-ljubeljske železnice. V dilemi sta se znašla zlasti zastopnika in državna poslanca J. Dobernig in F. Kirschner. Na skupni seji dne 26. marca 1896 so se na Dunaju dogovorili, da bodo po dveletnem brezplodnem čakanju storili vse za zgraditev

lokalnih prog na obeh straneh Karavank. S tem naj bi rešili propadajočo industrijo v Rožu in pomagali razvijajoči se obrti in industriji v Trziču. Korošci so o veliki noči sklicali sestanek v Žihpolju in Borovljah in razpravljali o bodoči taktiki. Dne 10. aprila 1896 so sklenili ustanoviti in poživiti že od 27. aprila 1893 obstoječi konzorcij s sedežem v Borovljah. Za vodjo je bil izvoljen boroveljski župan J. Doujak.

Na seji občinskega odbora v Celovcu dne 5. maja 1896 je poročal mestni župan, da je trziški poslanec obžaloval, ker se Koroška s Celovcem enostavno odpoveduje sklepom sestanka z dne 28. julija 1890. Župan se je skliceval na trditve državnega poslanca A. Koblarja, češ da so se Korošci izneverili skupnim načelom. Da bi paraliziral te očitke, je agilni sodelavec S. Rieger referiral v gostilni »Deutschpeter« pod Ljubeljem navzočim kranjskim in koroškim udeležencem ter predlagal ponoven sestanek v Celovcu, kjer bi se naj pogovorili o skupnih težnjah. In res je celovški župan Nenner dne 14. maja sklical sestanek. Seje v mestni posvetovalnici so se udeležili celovški občinski odborniki, zastopniki Roža in Trziča. Sklenjeno je bilo, z vsemi sredstvi delati složno v korist železarski industriji v Rožu in izbojevati izgradnjo železnice. Da bi se stvar še bolj pospešila, so sklenili, naj bo o binkoštih spet sestanek, na katerega bodo povabili tudi državne poslance.

Neposredno pred dogovorjenim sestankom sta bila pri baronu Schweglu poslanca Dobernig in Kirschner. Posvetovali so se o odklonilni izjavi železniškega ministra Guttenberga, češ da je karavanska železniška zveza neizvedljiva, in o akciji za izvedbo gospodarskih projektov in načrtov. Schwegel je svetoval, naj Korošci posnemajo Trzičane, ki so se odločili zgraditi lokalno progo. Rožani naj se zavzemajo za zgraditev normalnotirne železnice v Rož. Kasneje pa naj bi ustvarili povezavo obeh lokalk na južni in severni strani Karavank.

Dne 26. maja je bil sestanek v Celovcu, vendar ni prinesel nobenih zaključkov. Navzočni poslanec dr. Rainer je kritiziral vse sklepe prejšnjih posvetovanj ter oporekal trditvi poslancev Doberniga in Kirschnerja, češ da je zadeva železnice v Medjem dolu neugodna. Dr. Rainer je nasprotoval vsakemu glasovanju zoper sestavo zapisnika ter pozval navzoče k strogi molčečnosti, češ da ve za tajnosti, ki so mu jih zaupale ugledne osebnosti. Toda Rainerjeva izvajanja niso odkrila nič novega o tržaškem železniškem vprašanju, pač pa so navzočni poudarjali, da mora konzorcij samostojno in nenehno delati, dokler ne bodo cilji in naloge dosežene.

Trzičani so že leta 1893 pooblastili inž. L. Hammerja, naj bi preštudiral in projektiral primerno traso med Trzičem in Lescami. S tem naj bi se približali ponovnim poskusom inž. A. Seemüllerja, ki jih je napravil na pobudo resornega ministra Guttenberga. Na osnovi teh proučevanj na Kranjskem in izvršenega trasiranja železnice na Koroškem, ki ga je izboljšal inž. Grassl, je S. Rieger izrabil obe študiji za projektiranje ugodne zveze z bohinjsko progo in z obema lokalnima železnicama (iz Celovca v Rož in za že speljano železnico v Medjem dolu) na severni in s trziško varianto na južni strani kot nadomestilom za ljubeljsko progo. O tej zamisli je S. Rieger 19. septembra tudi predaval v Trziču ter podprl načrte z letaki, ki so preplavili vso Gorenjsko. Naslednji dan je Rieger tudi Rožance sklical na posvetovanje v Borovljah in sestavil okrožnico, da bi bil vsakdo točno poučen o spremembah. Tudi krajevni časopisi so pisali o novi zamisli.³²

Neumorni so bili voditelji in zastopniki gospodarskih interesov. Izbrali so najuglednejše može, sestavili pa tudi deputacije, ki so povsod našle razumevanje

in moralno podporo. Navzlic odklonilnemu stališču vlade se je odposlanstvo javilo dne 9. novembra 1896 pri železniškem in finančnem ministrstvu. Sprejem je bil topel, a brezuspešen. Resorna ministra sta odklonila medjidolsko inačico. A voditelji niso obupali! Mesec dni kasneje, dne 9. decembra, je bila deputacija sprejeta pri resornem ministru. Ta je izročila Grasslov projekt s proračunom in rentabilnimi proračuni. Vladni zastopnik je zahteval še prošnjo za podelitev koncesije ter obljubil, da bo revizijska komisija za trase čimprej izdelala rešitev.

Na predlog celovškega župana je bilo 27. decembra sklicano posvetovanje v Borovljah. Sklenili so, da bodo propagirali tržaško železniško vprašanje, da bi se prometno ministrstvo seznanilo o nujnosti in važnosti tega problema. Vse je upalo, da bodo dosegli zaželene uspehe. Toda vse zaman. Končno so se prepričali, da ni več časa, čakati na rešitev, pač pa je potrebno odpraviti gospodarsko krizo, ki ogroža življenjsko raven prebivalstva v obeh deželah. Zaman so žrtvovali denar za propagando, ki je požrla nad 6000 goldinarjev.

Za traso v Medjem dolu bi bilo za krajšanje poti na 65 km potrebnih 22 milijonov. Za krajšo pot enega tarifnega kilometra bi morali žrtvovati 0.34 milijona, za obrestovanje enake poti pa bi letno potrebovali 14.000 gld. brez amortizacije. Ker drugod takih izdatkov ni bilo, se je vlada otepala graditi progo pod Stolom. Bolj ekonomično da je, če bi se krajšanje nadomestilo s tekmovanjem in izenačenjem tarif na že obstoječi progi Glandorf—Lonja vas—Beljak—Jesenice, ker se železnica skozi Rož odmika najvažnejšemu industrijskemu centru v Borovljah, na drugi strani pa tudi Tržiču, ki se ga nova trasa sploh ne dotakne. Gradbeni stroški za medjidolsko progo, ki znašajo 22 milijonov, bi se povečali še za 1.5 milijonov, če bi podaljšali progo Svetna vas—Podljubelj.

A Korošci kljub neprijetni situaciji niso obupali. Upali so, da bo dunajski parlament glasoval zoper tursko železnico ter zahteval, da se zgradi karavanaška proga v Medjem dolu s priključkom na bohinjsko varianto. Ta zveza s Celovcem je najkrajša. Sicer pa najkrajša železniška trasa v gospodarskem oziru ni vedno najboljša, ker soodločajo še drugi činitelji. Rožanci in Tržičani so že leta 1894 pozdravili projekt Borovlje—Begunje—Lesce oz. Žirovnica. Ta pot poteka v ravni smeri proti jugu, teče pod Satnico skozi 4 km dolg predor, prekorači Drago in dospe v Borovlje po 10⁷/₂ km dolgi vožnji z nadmorsko višino 480 m. Po 6.5 km je pred vhodnimi vrati predora v soteski Čepa. Ko prevozi vlak 10 km dolg predor, prispe v dolino Kamen. Še skok mimo Lesce ali Žirovnice in že smo se po 8 km vožnje priključili na bohinjso progo. Prednosti te proge so: majhna razdalja, ugodni nagibi, stik z Borovljami in Begunjami, a po stranski veji tudi s Tržičem. Za to lokalko je ohranjen vzdolžni profil in situacijski načrt 19.7 km dolge proge. Na tej zvezi so bile predvidene tri postaje: postaja Radovljica pri km 1.6 v občini Predtrg, Begunje pri km 4.8 pri vasi Zgoše in pri km 19.7 Bistrica, od koder se proga nadaljuje proti Sv. Ani. Med obema zadnjima edinicama je bilo projektirano pri km 10.4 postajališče Leše. Oba pripomočka je izdelal gradbeni inženir W. Lindauer iz Celja.

Koroška inačica je zahtevala velike gradbene izdatke. Predor pod Satnico-Gurami je bil preračunan na več milijonov, proga pa bi stala 22 milijonov gld. Zato so tudi koncesionarji odnehali, kajti po večini bi se katerakoli proga zgradila proti vladnim ukrepom. Končno pa so se interesenti razšli zaradi neenotnosti.

Vendar so gospodarski krogi, vneti za rožno in tržiško železnico, niso smeli zadovoljiti z negativno rešitvijo. Poiskali in zainteresirali so nove ljudi in sestavili nov konzorcij.²²

V zvezi z gradnjo železnice proti Trstu so se 22. marca 1897 sešli v Pragi. To posvetovanje je ilustriralo skrbni Korošcev, posebno Celovčanov, da bi sanirali gospodarske težave, ki so se pojavile zlasti v železarnah in rudnikih. Takih zborovanj za rešitev železniškega vprašanja s Trstom je bilo še več v raznih mestih na Koroškem. Tokrat pa je celovška mestna občina za čas od 7. do 14. marca 1897 sporazumno s Čehi sklicala zborovanje v Pragi oziroma v Budjevicah ter povabila nanj češki, moravski, spodnje in zgornjeavstrijski, koroški, kranjski in istrski deželni odbor, dalje zastopnike Trsta, trgovinske in obrtne zbornice iz Prage, Brna, Olumca, Heba, Plzna, Budjeovic, Dunaja, Linza, Leobna, Gorice, Ljubljane, Rovinja in Celovca. Razgovor je potekal predvsem o drugi železniški zvezi s tržaško luko. Predlagali so naslednjo resolucijo: Pozivamo vlado, da pri zgraditvi druge železniške zveze s Trstom upošteva predvsem krajšo pot med Česko in Jadranom, istočasno pa odklanjamo vse projekte, ki so brez koristi za češki izvoz. Zborovanje je bilo burno. Resolucijo so sprejeli soglasno. Samo dunajski odposlanec je delno nasprotoval njeni vsebini.³³

Toda vse prizadevanje je bilo brezuspešno. Vlada se je definitivno odločila za turško in bohinsko železnico, in to v času, ko je parlament obravnaval usodo loške proge. Vsakovrstni pomisleki so narekovali končno odločitev.³⁴

Labodja pesem naši varianti

Drugo železniško zvezo s Trstom je predstavljala proga, ki preko Alp, koroških, gorenjskih in primorskih krajev veže zahodne, srednje in deloma tudi vzhodne pokrajine bivše Avstrije. Za boljše razumevanje razdelimo ta svet v severne in južne pokrajine na obeh straneh prej omenjene gorske pregrade. Železniških inčie onkraj Alp ne bom podrobno našteval; bilo bi jih kar 12. Pač pa bom poimensko navedel deset variant v naši neposredni bližini. Te so: ljubeljska linija Celovec—Kranj, medjidolska linija Celovec—Koroška Bela, bohinska linija Koroška Bela—Gorica, I. perendolska linija Celovec—Jesenice, II. perendolska linija Beljak—Jesenice kot odcepna proga, bohinska linija Jesenice—Gorica, predilska linija Trbiž—Gorica, mangartova linija Trbiž—Gorica, kraška linija Gorica—Opčine—Trst—Sv. Andrej in loška linija Škofja Loka—Divača. Zadnja varianta ima svoje pristaše že od leta 1870 dalje. Ta trasa je bila najresnejši konkurent predilski progi. Mnogo papirja in črnila so porabili v tej hladni vojni, ki je trajala nad tri desetletja. Zadnjič se je železnica Škofja Loka—Divača omenjala leta 1901 v 17. sezoni dunajskega parlamenta. Poročilo stenografskega protokola o teh sejah je zadnji uradni spis in opis te trase ter ga lahko ocenimo kot labodjo pesem progi, ki bi bila izredne koristi za naše kraje. Med vrsticami razbiramo nenaklonjenost, skoraj bi rekli sovražnost, s kakršno so navduševali poslance za manj važno inčie, ki so jo skovali nemški nacionalisti v Avstriji in Nemčiji, t. j. za smer preko Turskih Alp.

V citiranem poročilu beremo: »Trasa Škofja Loka—Ziri—Razdrto—Divača—Trst je podaljsek, priključek ter naravno nadaljevanje gorenjske proge, s katero imata skupno postajo v Besnici, Kranju ali Škofji Loki. To odcepno edinico so nameravali zgraditi v Škofji Loki severozahodno od obstoječe postaje, ki bi nadaljevala ljubeljsko traso ter posredovala najkrajšo zvezo med Rudolfovo železnico z uporabo obstoječe proge Divača—Herpelje—Kozina—Trst. Rojstno leto loške proge je isto kakor predilske in ljubeljske transverzale. Spričo ostre

konkurence predilske železnice je nastalo dokaj sprememb v projektih in seveda tudi v proračunih. Interesenti niso tvegali majhnih izdatkov.«

Morda bi bil železniški odbor avstrijskega parlamenta kar najbolj naklonjen izgradnji loške proge. Pred drugimi inačicami je imela veliko prednost v strateškem oziru in pa gospodarski pomen, ker bi bila povsem neodvisna od konkurenčne Južne železnice. Negativna stran pa naj bi bila, da mora vlak po kraškem svetu premagati tri razvodja oziroma četrto na Ljubelju. Prva kulminacijska točka Sobot leži na 652, druga Hrušica na 770 in tretja med Razdrtim in Senožečami na 632 m nadmorske višine. Zaradi tega mora proga premagati začetnih 40 km vzpona od 4 do 25‰. Po pasiranju Soboda pada trasa v enakem nagibu. Od Hotedršice dalje se vlak vzpenja do Hrušice v največ dovoljenem vzponu. Tu se proga ponovno prelomi in pada v dolžini 15 km v 14—25‰ nagiba. Po tej razdalji se proga zopet dviga do 25‰. V tem odseku pa leži Razdrto, kjer je predviden razcep bodočih prog v Postojno in dalje proti Dalmaciji, Bosni, proti Gorici skozi Vipavsko dolino ter slednjič v smeri Pivke proti Reki. Po ponovnem kratkem vzponu je proga trasirana mimo Senožeč v Divačo oziroma proti Herpeljam, kjer se poveže s traso za Trst. Obstoječa proga Divača—Herpelje—Trst ne bo kos gostoti sedanjega vlakovnega prometa. Treba bo zgraditi izdatna izboljšanja. Tudi na progi Trbiž—Škofja Loka se bodo morale preurediti kurentne in postajne naprave, če bi ta zvezna proga postala nadaljevanje bodoče turske železnice.

Na loški progi so bili zamišljeni kratki prostorni razmaki s pogostnimi prometnimi edinicami. Načrtno omenja vzdolžni profil ta-le službena mesta: začetnih 40 km vzpona od 4 do 25 ‰. Po pasiranju Sobota pada trasa v enakem Škofja Loka-Trata, Škofja Loka-mesto, Poljane, Gorenja vas, Trebija, Žiri, brezimensko izogibališče, Sobod, Hotedršica, drugo neimenovano izogibališče, Hrušica, Bukovje, Razdrto, Senožeče, tretje neimenovano izogibališče in končna postaja v Divači.

Vzdolžni profil loške proge pa ima izredno neugodne nagibe, kajti železnica je speljana oziroma trasirana preko treh, všteti Ljubeljsko višinsko točko še celo preko štirih razvodij v menjajočih se nadmorskih višinah. Proga poteka v južnem delu podobno kakor že obstoječa dvotirna Južna železnica. Edina prednost je v tem, da lahko doseže Trst brez uporabe in sodelovanja tujih železniških uprav. To prednost pa je možno doseči tudi na drug način. Če bi od Divače dalje uporabljali progo Herpelje—Sv. Andrej, potem bi morali na njej preurediti progovne naprave, kar bi požrlo ogromne vsote. Obstoječe prometne naprave ne bi bile kos eventualno povečanemu vlakovnemu prometu. Tudi pri povezavi turske železnice z gorenjsko progo bi bile nujne preureditve in izboljšanja na delu Beljak—Škofja Loka.

Odecpna postaja Škofja Loka leži na 362 m nadmorske višine. Od tu dalje proti Sori proga malenkostno pade, jo prekorači ter se polagoma dviga v Poljanski dolini, nato pa se vije v širši žirovski dolini, kjer doseže postajo Žiri. Železnica ubira pot na desnem bregu Sore do prvih strmin, kjer je predvideno izogibališče. V vzponih do 25‰ doseže proga prvo razvodnico Grambušek, kjer je poleg več krajših predorov nujen tudi predor s 520 m dolžine. Neposredno zatem je zamišljena na nadmorski višini 654 m postaja Srbotje. V močnem padcu preide proga v sosesčino okrajne ceste proti Idriji. Nato se proga dviga po razčlenjenem Krasu do severovzhodnega pobočja Hrušice in doseže v višini 770 m kulminacijsko točko. Ob jugovzhodnem rebro gozda Hrušica se železna cesta spusti proti Razdrtemu. Kmalu nato se ponovno vzpne do zadnjega razvodja v višini 632 m.

Trasa poteka v stalnem padcu. Na mnogih mestih bi morali skozi posamezne gorske izrastke in pomole zgraditi predore do 430 m dolžine, da bi prišli v višino že obstoječe železnice v Divači. Na omenjeni poti bi morali v smeri sever—jug premagati 582 m, v nasprotni pa 513 m višine. V zvezi z ljubeljsko inračico se ta gorska ovira na poteku Celovec—Ljubelj—Loka—Divača—Herpelje—Trst zviša na 1150 m oziroma v smeri jug—sever celo na 1591 m.

V poročilu za poslance je poudarjeno, da podatki izčrpno analizirajo prometne in gradbene neugodnosti proge. Prometna dolžina znaša 89. tarifna pa glede na neugodne položnostne razmere 110 km. Gradbeni stroški so preračunani na 36 milijonov kron. Z zmanjšanjem oddaljenosti med Glandorfom in Trstom, ki bi jo dosegli z loško progo in bi bila v korist tudi turski železnici, bi s prihranki pri upoštevanju 31 km prometne in 11 km tarifne dolžine pridobili 1,161.290 oziroma 3,727.727 kron. Če bi pa zgradili loško progo in jo zvezali z ljubeljsko, bi gradbeni stroški znašali 80 milijonov. Na celotni skrajšani poti med Glandorfom in Trstom bi znašal pri prometni dolžini 99 km in tarifni dolžini 64 km vsak prištedeni km ok. 888.888 kron oziroma 1,250.000 kron. Slednjič pa je vlada v svojem poročilu poudarila, da leži naša varianta v zvezi s tursko preveč ob strani in bi kljub dokajšnjemu skrajšanju poti na Jadran mogla koristiti le prometu z notranje-avstrijskimi pokrajinami, ne pa splošnemu evropskemu tranzitu.³⁵

O p o m b e

¹ Lucanus, Die Staatshilfe und die Predilbahn, Gorica 1874. — ² Heinrich Escher, Triest und sein Beruf als Weltmarkt, Trst 1872. — ³ Casar Combi, Die Triester Eisenbahnfrage zur Zeit der Inangriffsnahme des Baues der Triest—Herpelje Staatsbahn und unser Hafen, Trst 1885. — ⁴ Lucanus, Noch ein Wort zur Triestereisenbahn Frage, Gorica 1875; II Tergesto 5. III. 1874, št. 55 »Seramo compressi«. — ⁵ Denkschrift über die Eisenbahn Villach—Predil—Görz—Vallone—Triest, Beilage zur Triester-Zeitung Nr 46/1871, izdala Trg. in obrtna zbornica v Trstu februarja 1871. — ⁶ L. Buzzi, Laak oder Predil, Triester Eisenbahnbriefe an S. E. den Herrn Handelsminister Dr. Banhaus, Trst 1872, V. pismo. — ⁷ Karel Büchelen, Triest Bahnverbindungen mit dem Hinterlande, Trst 1898. — ⁸ Kakor op. 5. — ⁹ L. Buzzi, Triester Briefe. Laak oder Predil, Trst 1872. — ¹⁰ Alois Südenhorst, Ein Nachtragswort über die Eisenbahnfrage Predil oder Laaker Linie, Dunaj 1873. — ¹¹ Geschichte der Eisenbahnen der öst.-ung. Monarchie, I. Band, I. Teil, stran 244—246. — ¹² Gl. op. 11, I. Band, I. Teil, stran 18—20. — ¹³ Gl. op. 1. — ¹⁴ Gl. op. 12, Band II, del I, stran 39—42. — ¹⁵ Denkschrift über das Projekt der illirischen Central-Eisenbahnen enthaltend: die Vervollständigung des österr. Eisenbahnnetzes: für die Nord-Süd-Route: von der Ost-und Nord-see nach Dalmatien und zu den Seehäfen in Fiume und Triest, sowie für die Ost-West Route aus Ungarn nach Italien-im Selbstverlage des Konsortiums, Wien 1872. — ¹⁶ Alois Südenhorst, Ein freies aber wahres Wort über die Eisenbahnfrage Predil oder Laaker Linie, Dunaj 1872, stran 16/17; Casar Combi, Die Triester Eisenbahnfrage, Trst 1874. — ¹⁷ Gl. op. 16. — ¹⁸ Die direkte Verbindung von Triest mit der Rudolfsbahn, Ljubljana 1870. — ¹⁹ Gl. op. 3. — ²⁰ Bericht der permanenten Eisenbahnkommission betreffend die Antwort an das hohe k. k. Handelsministerium in der Angelegenheit der direkten Verbindung mit der Rudolfsbahn, Trst 1887. — ²¹ Gl. op. 11, I. Band, II. Teil, stran 347, 376—377. — ²² DAS, arhiv T. O. J. Ljubljana, fasc. 296, Zapisnik redne seje Trgovske in obrtne zbornice za Kranjsko dne 21. okt. 1887, stran 19/26. — ²³ Otto Freiherr von Apfaltern, Die Eisenbahnverbindungen Österreichs mit Görz und Triest, Ljubljana 1911. — ²⁴ Rudolfova zbornica. — ²⁵ Casar Combi, Die Triester Eisenbahnfrage zur Zeit der Inangriffsnahme des Baues der Triest—Herpelje—Staatsbahn und unser Hafen, Trst 1885. — ²⁶ Separat-Abdruck aus den stenographischen Berichten der 17. Sitzung des Krain. Landtages am 20. März 1886 betreffend der Ausbau der Rudolfsbahn. — ²⁷ Obravnave kranjskega dež. zbora od 14. oktobra do 25. novembra 1890. — ²⁸ Noch ein Wort über Vervollständigung und Korrektur-Linien des österr. südlichen Staatseisenbahnnetzes, Abteilung 3, Über die Karwankenbahn. — ²⁹ Geschichte der öst. Eisenbahnen, II. zvezek, stran 201/202. — ³⁰ J. Zontar, Zgodovina mesta Kranja, stran 347; S. Rieger, Die Bestrebungen zur Erlangung einer Eisenbahn nach Neumarkt in Oberkrain, 1896, stran 5. — ³¹ S. Rieger, Ein Beitrag zur

Lösung der Triesterbahnfrage. Auszugsweise Mitteilung des vom Werkdirektor S. Rieger am 20. november 1896 zu Obervellach in Kärnten gehaltenen Vortrages, 1896, izdala občina Obervellach. — ³² Mestni arhiv Ljubljana, Erklärang in Sachen der Rosenthalerbahn, pod oznako XV/11 40604/1896. — ³³ Schlusserkklärung in Sachen der Rosenthalbahn, XV/11, št. 1963, dne 17. I. 1897, MA Lj. — ³⁴ Stenographisches Protokoll über die in Prag am 22. März 1897 abgehaltener Delegierten-Versammlung in der Angelegenheit der Eisenbahnverbindung mit Triest, Celovec 1897. — ³⁵ J. Zontar, Zgodovina mesta Kranja, stran 348. — ³⁶ Technisch-commerzieller Bericht über die zweite Eisenbahnverbindung mit Triest (Tauernbahn, Karawanenbahn, Woheinerbahn mit direkter Fortsetzung nach Triest), Artikel I ZZ. 1 in 2 des Gesetzentwurfes und die Pyhrnbahn (Artikel I Z. 4 des Gesetzentwurfes), Wien 1901.

Résumé

HISTORIQUE DU PROJET DE LA VOIE FERRÉE ŠKOFJA LOKA—DIVAČA—(TRIESTE)

En sa qualité de port sur l'Adriatique, Trieste n'avait pas d'assez bonnes liaisons ferroviaires avec son arrière-pays. L'administration et la gestion économique du port n'étaient non plus telles qu'il aurait fallu. Ces circonstances étaient responsables de son déclin, cependant qu'à cette même époque les autres ports de la Méditerranée et de la Mer du Nord étaient en plein épanouissement. La politique économique était manquée, et même les subventions de l'Etat étaient incapables d'arrêter ce funeste développement.

Cette situation fit naître l'idée d'une nouvelle voie ferrée reliant Škofja Loka à Trieste, et qui serait indépendante du chemin de fer à double voie déjà existant, celui qu'on appelait le Chemin de fer du Sud. Ce projet qui date d'environ 1870 avait pour but de créer une liaison entre les provinces autrichiennes du nord et de l'ouest, et entre celles-ci et la mer, d'acheminer le trafic vers la voie ferrée de la Basse-Carniole qui était alors en construction, de réduire l'influence du monopole du Chemin de fer du Sud, de faciliter le développement de l'industrie et du commerce dans l'arrière-pays, et de donner au port de Trieste la possibilité d'entrer en concurrence avec les autres ports européens. En dehors de la voie principale Škofja Loka—Diviša on devait créer dans l'arrière-pays immédiat un nouveau réseau de communications reliant Razdrto et Gorica avec St. Peter et Rijeka, le sud autrichien avec la Dalmatie, la ville d'Idrija avec le réseau existant, et Kamnik avec Celje. Ce projet provoqua de nombreuses discussions, mais le gouvernement autrichien ne lui était pas favorable. Il se peut que la direction du Chemin de fer du Sud y fût aussi pour quelque chose, car elle avait tout lieu de craindre la concurrence de la nouvelle ligne. C n'est qu'en 1887 que l'on construisit la voie Diviša—Herpelje—Trieste, et le peuple était persuadé que c'était la première étape du réseau projeté. La voie Škofja Loka—Diviša était vraiment importante, car elle pourrait, en cas de nécessité, remplacer le Chemin de fer du Sud; celui-ci passait dans les vallées de la Savinja et de la Sava par quelques points assez périlleux, et un arrêt de trafic sur cette ligne pourrait bloquer tout le port de Trieste. Il ne faut non plus oublier la politique de tarifs peu loyale du Chemin de fer du Sud.

Toutes les villes industrielles des régions occidentales de l'Autriche demandaient la liaison des lignes déjà existantes avec une nouvelle voie ferrée allant de Celovec par le col de Ljubelj et la ville de Tržiš vers Škofja Loka. Les plus actives furent les chambres du commerce et de l'artisanat de la Carinthie et de la Carniole. Les délégués de presque toutes les régions intéressées se sont réunis le 28 juillet 1890 à Celovec et le 23 mars 1897 à Prague pour exiger de l'Etat une seconde voie de communication avec Trieste. Mais ce plan ne fut jamais réalisé, car à Vienne on avait déjà décidé de construire une autre ligne passant par les Karavanke vers Gorice et Trieste. De tout ce projet, il ne reste que deux voies locales: Svetnavaš—Borovlje et Kranj—Tržiš.