

Andrej PANKER

## Med vizijo in realnostjo – pregled razvoja železnic na Slovenskem

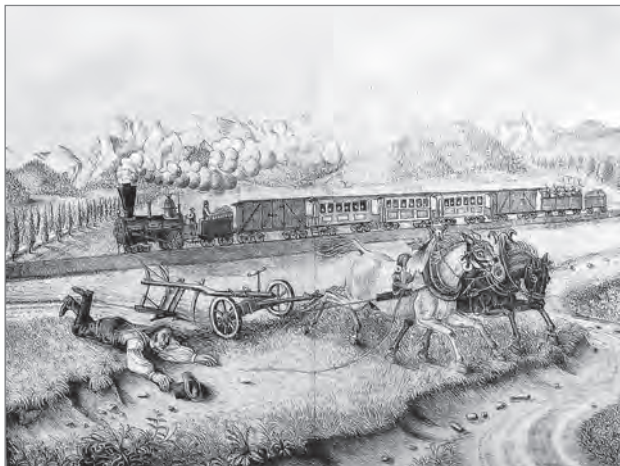
Slovenija v zadnjih desetletjih nima jasno proučenih razvojnih ciljev za železniško omrežje. Politika se kljub številnim opozorilom stroke ne zaveda pomena železnic za gospodarski in družbeni razvoj. Sosednje države v času pregovarjanj, ali je neka rešitev v Sloveniji kakovostna, nujna oziroma neobhodna ali ne, pospešeno vlagajo v prenovo starih in izgradnjo novih prog. Zato Sloveniji vse bolj grozi realna nevarnost, da jo bodo svetovni prometni tokovi kljub izvrstni

geografski legi obšli. Pogled v zgodovino razvoja železnic na Slovenskem jasno razkriva, kako resne so posledice slabih ali prepozasnih odločitev.

**Ključne besede:** razvoj železnice, ljubljanski tramvaj, omrežje TEN-T, avstrijska monarhija, Slovenija

### 1 Uvod

Na Slovenskem imamo železnico že več kot 150 let, skoraj od njenega nastanka. Po tako dolgem času lahko upravičeno pričakujemo, da o njej vemo vse, kar je o njej treba vedeti. Na žalost pa vedno znova ponavljamo iste napake. Tudi z aktualnimi dogodki v zvezi z drugim tirom med Divačo in Koproj ter Mariborom in Šentiljem lahko povlečemo številne vzporednice iz preteklosti. V večini primerov posledice slabih odločitev občutimo še danes. Zato je zelo pomembno, da ponovno osvetlimo vzroke in posledice dogodkov iz svoje zgodovine, ki so povezani z razvojem železnic.



**Slika 1:** Kako so si Slovenci predstavljali vpliv železnice na življenje pred njenim prihodom (ilustracija: J. Seeland; vir: internet 1).

### 2 Razvoj železnic na Slovenskem v obdobju avstrijske monarhije

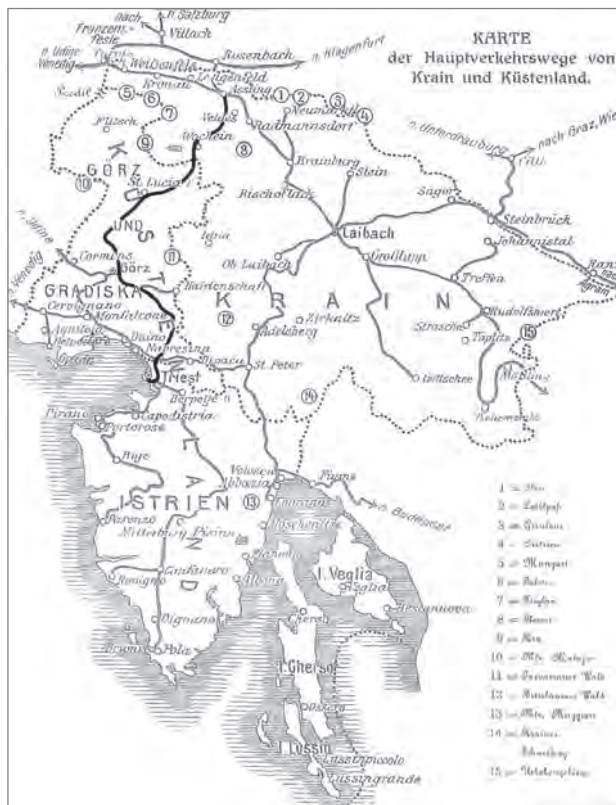
Kraljevina Avstrija je že kmalu po nastanku železnic spoznala njihov pomen za državno gospodarstvo in vojsko. Železnice so omogočale transport blaga in ljudi z do tedaj nepredstavljivo hitrostjo in učinkovitostjo. Vendar pa je bila izgradnja teh zelo draga, zaradi česar se je organizacijsko konservativna monarhija odločila prepustiti gradnjo teh in s tem povezana tveganja zasebnemu kapitalu. To je dosegla s podeljevanjem koncesij. Prva železnica znotraj monarhije je bila zgrajena že leta 1827 na Češkem med Linzem in Českimi Budjevicami. Tudi za traso železnice med Dunajem in Trstom, pozneje poimenovane »južna železnica«, je bila podeljena koncesija dunajskemu bankirju Sini, ki pa je železnico postavil le od Dunaja do nekaj 10 km oddaljenega mesta *Wiener Neustadt*. Oblast je kmalu ugotovila, da zasebni investitorji zelo redko upoštevajo interese države, ker je njihov edini cilj dobiček. Zato je država sama prevzela gradnjo severne in južne železnice, dveh najpomembnejših povezav v monarhiji. Severna železnica je povezala Dunaj s Krakovom v takratni Galiciji, južna pa Dunaj z glavnim pristaniščem monarhije Trstom. Pri južni železnici, ki poteka čez slovenske dežele, je že na začetku postalo jasno, da je bil edini interes države povezava glavnega mesta s Trstom. Tako so prve različice proge predvidevale, da bi železnica od Litije potekala ob Savi mimo Ljubljane do Škofje Loke in se nadaljevala po Poljanski dolini proti Trstu. Šele po posredovanju ljubljanskih mestnih oblasti in veljakov, ki so se zavedali pomena železnic

za razvoj mesta, je bila proga preusmerjena preko Ljubljane. Mestne oblasti so sicer zagovarjale potek železnice od glavne železniške postaje po severni strani Šišenskega hriba ter nato proti jugu mimo Kosez in Brda do Viča, vendar je zmagala cenejša rešitev, ki je zarezala progo skozi mestni park. Tudi po odprtju železnice je dunajska oblast načrtno zavirala razvoj slovenskih dežel, saj je bila cena prevoza tovora iz Ljubljane na Dunaj višja, kot če je bil tovar najprej poslan v Trst in nato na Dunaj. Kmalu po končani gradnji železnice je v monarhiji nastopila huda gospodarska kriza, zaradi česar je bila oblast prisiljena novozgrajene železnice prodati po diskontni ceni, pri čemer je utrpela velike izgube. Družba mednarodnega kapitala, ki je prevzela južno železnico, se je kmalu še dodatno razširila s prevzemanjem drugih železnic, ki so med gradnjo ali pa takoj po odprtju teh zabredle v finančne težave. Tudi takrat zasebnega kapitala niso zanimali državni interesi, kar je oblasti prisililo, da so ponovno same prevzele razvoj železnic. Pri tem jih je zaradi strahu pred konkurenco družba Južna železnica močno ovirala. Ob izgradnji proge Trbiž–Jesenice–Ljubljana (Rudolfova železnica) je preprečila njeno navezavo na ljubljansko železniško postajo. Kar nekaj let je zato bila končna postaja proge na Gorenjskem kolodvoru v Šiški, le nekaj sto metrov proč od glavne železniške postaje. Podoben primer je tudi Dolenjska proga, ki se je končala na postaji na Rakovniku. Bohinjsko progo je oblast z velikimi napori zgradila zato, da bi imela svojo železniško povezavo s Trstom in svojimi istrskimi železnicami. Proga je imela v Trstu svojo postajo, ki je delovala neodvisno od postaje južne železnice na drugi strani mesta.

Med prvo svetovno vojno je bila dograjena še obvozna proga skozi Bežigrad v Ljubljani, ki pod južno železnico pri Vodmatu povezuje gorenjsko progo z dolenjsko. Železnice so kot povezana celota začele delovati šele v Kraljevini Jugoslaviji, ko so bile vse različne družbe nacionalizirane in združene pod eno upravo.

### 3 Vpliv železnic na razvoj naselij

Pomen železnic za razvoj mest in regij je dobro viden iz vzpona in zatona nekaterih slovenskih mest in naselij. Eno od takih naselij so Senožeče, ki so bile pred izgradnjo železnice pomembna furmanska postojanka na poti med Dunajem in Trstom. Prav zato je bila močno razvita servisna in gostinska industrija, v naselju pa je bila tudi ena od večjih pivovarn na Slovenskem, ki je oskrbovala Trst. Po izgradnji južne železnice, ki je Senožeče zaobšla, pa je naselje začelo propadati. Zaradi ogromne konkurenčne prednosti železnice so furmani v nekaj letih izginili in s tem je usahnilo tudi lokalno gospodarstvo, razvoj naselja pa se je pravzaprav ustavil. Manjši preporod so Senožeče doživele ob pojavu masovnega turizma. Glavni prometni tok proti morju je tekkel po državni cesti prav skozi to naselje, vendar pa je tudi



Slika 2: Trasa Bohinjske proge med Jesenicami in Trstom (zemljevid: Benesch; vir: internet 2)

ta po izgradnji avtoceste ponovno izginil. Prav nasprotno so se razvijale Trbovlje. Pred prihodom železnice so bile le manjša vaška naselja. Kljub bogatim zalogam se zaradi odročnosti kraja izkoriščanje premoga ni izplačalo. Šele s prihodom železnice, ki ni le omogočila transporta premoga na trge, ampak je bila tudi sama velik porabnik te surovine, se je začel razvoj Trbovelj. Tudi po zaprtju rudnika železnica še vedno izboljšuje razvojne možnosti mesta in okolice.

### 4 Razvoj ljubljanskega tramvaja

Na primeru ljubljanskega tramvaja so dobro vidne pasti javno-zasebnega partnerstva. V sklopu popotresne obnove in modernizacije Ljubljane so se mestne oblasti odločile zgraditi tramvajsko omrežje. Koncesija je bila zaupana nemškemu podjetju Siemens & Halske. Pogodba je določala, da bi si ves dobiček, ki bi presegal 5 % investicijske vrednosti, Siemens in mesto razdelila. Tako bi občina izboljšala stanje mestnega proračuna. Vendar pa je Siemensu s kreativnim računovodstvom uspelo večino dobička preleteti v svoje žepe, finančni obračun za delovanje tramvaja pa prikazati kot komaj pozitiven. Zato se tudi določba pogodbe, po kateri naj bi Siemens začel širiti osnovno omrežje tramvaja, ko bi dobiček presegal 5 % investicijske vrednosti, nikoli ni uresničila. Šele ko je tramvaj prevzelo mesto, se je začelo širiti tudi njegovo omrežje.



**Slika 3:** Potek koridorjev TEN-T po ozemlju Slovenije in okoliških držav v starih evropskih smernicah (ilustracija: Andrej Panker)



**Slika 4:** Potek koridorjev TEN-T po ozemlju Slovenije in okoliških držav v novih evropskih smernicah (ilustracija: Andrej Panker)

## 5 Vpliv železnic na razvoj naselij in regij

Podobno kot je zaradi obvoza železnice pričel nazadovati razvoj nekaterih naselij in mest, se lahko v današnjem času zgodi tudi z razvojem vse države. V predhodnih evropskih smernicah je bila Slovenija umeščena na križišče dveh pomembnih panevropskih koridorjev. V. in X. koridor sta pokrivala večji del našega osrednjega omrežja, kar bi omogočalo črpanje evropskih sredstev pri večini predvidenih projektov.

Po reviziji smernic leta 2012 pa je prišlo do na videz manjše spremembe. Namesto V. in X. koridorja sta zdaj čez Slovenijo predvidena Sredozemski in Baltsko-jadranski koridor. Na prvi pogled se za Slovenijo ni veliko spremenilo, saj čez naše ozemlje še vedno potekata dva koridorja. Toda zdaj oba potekata po isti trasi, medtem ko je večina nekdanjega X. koridorja izpadla iz prednostnega omrežja. To pomeni, da je zdaj na voljo bistveno manj evropskega denarja, ker za isti odsek ni mogoče dvakrat pridobiti sredstev, tudi če po trasi potekata dva koridorja. Še bolj zaskrbljujoče pa je dejstvo, da se Sredozemski koridor pri Sloveniji razcepi na dva kraka, pri čemer se severni popolnoma ogne Sloveniji in Italijo neposredno poveže z Avstrijo.

Na tej progi se poleg Pontebske železnice, ki je bila zgrajena v letih 1985–2000 in omogoča hitrosti do 180 km/h, gradita še Koralpska železnica in Semmerinški bazni tunel, ki bosta končana do leta 2023 oziroma do leta 2026 in bosta omogočala



**Slika 5:** Trenutni in predvideni projekti na Baltsko-jadranskem koridorju (ilustracija: Andrej Panker)

hitrosti do 250 km/h. V vmesnem času se na našem kraku prog razen določenih vzdrževalnih del ne izvaja nič. Pripravljena sta sicer načrta za drugi tir med Divačo in Koprno ter Mariborom in Šentiljem, vendar pa ni znano, ne kdaj jih bomo začeli graditi ne kako jih bomo financirali.

Ko bodo projekti v Avstriji in Italiji končani, se bodo mednarodni prometni tokovi preusmerili na njihov visokorazviti krak Sredozemskega koridorja. Pomembnost našega dela železniških prog se bo s tem izjemno zmanjšala, zaradi česar bo slovenski železniški krak verjetno izginil iz osrednjega omrežja v naslednjih evropskih prometnih smernicah.

## 6 Sklep

Medtem ko se naše okoliške države zavedajo pomena železniške infrastrukture za gospodarski razvoj in vanjo pospešeno vlagajo, da bi kar najbolj pritegnile mednarodni promet, v Sloveniji uporabljamo taktiko »gašenja požarov« – o novi infrastrukturi začnemo razmišljati, ko je obstoječa že kronično preobremenjena in dotrajana. Zato je popolnoma mogoče, da bo podobna usoda, kot je doletela kraje, ki jih je železnica obšla, doletela tudi vso Slovenijo.

.....  
 Andrej Panker  
 Trnovska 6, 1000 Ljubljana, Slovenija  
 E-pošta: andrej.panker@gmail.com

### Viri in literatura

Bogić, N. (1998): *Tiri in čas: pregled razvoja železniškega omrežja v Sloveniji in okolici*. Ljubljana, Železniško gospodarstvo Ljubljana, Odsek za muzejsko dejavnost.

Vrhovec, M., Zorko, I., Vrhovec, A., Glažar, T., Fišer, E., Radovič, B., in Gregorc, V. (1994): *Vozlišče*. Ljubljana.

Brate, T. (1990): Ljubljana: *Ljubljanski tramvaj: 1901–1958*. Ljubljana, Državna založba Slovenije.

Internet 1: <http://www.rtv slo.si/kultura/novice/o-zeleznici-slovenstvu-in-pivu/296047> (sneto 2. 6. 2016).

Internet 2: <https://upload.wikimedia.org/wikipedia/commons/4/45/Karte-der-Hauptverkehrswege-von-Krain-und-Kuestenland-%281910%29.jpg> (sneto 2. 6. 2016).

Internet 3: <http://giskd6s.situla.org/giskd/> (sneto 2. 6. 2016).

Internet 4: <http://www.green-ten-t.eu/history/> (sneto 2. 6. 2016).

Internet 5: [http://www.oebb.at/infrastruktur/de/5\\_0\\_fuer\\_Generationen/5\\_4\\_Wir\\_bauen\\_fuer\\_Generationen/5\\_4\\_1\\_Schieneinfrastruktur/Suedstrecke/suedstreckeonline/index.html](http://www.oebb.at/infrastruktur/de/5_0_fuer_Generationen/5_4_Wir_bauen_fuer_Generationen/5_4_1_Schieneinfrastruktur/Suedstrecke/suedstreckeonline/index.html) (sneto 2. 6. 2016).