

Obrtnija.

Železnica Škofja Loka-Divača.

(Govor poslanca A. Koblarja v seji poslanske zbornice dné 17. marcija t. l.)

Visoka zbornica! Upati je, da se v kratkem že reši že več desetletij razpravljano, najvitalnejše interese vseh zapadnih kronovin naše monarhije zadevajoče železniško vprašanje glede od južne železnice neodvisne zveze notranjih dežel naše države z našim prvim pristanom, s Trstom.

V tem velevažnem trenutku je odvisno od nas, gospoda, in zlasti od modrosti železniškega ministra, da-li se vprašanje reši na blagor ali na škodo naše ljubljene Avstrije, bodo-li bodoče generacije nas hvalele ali vzdihuje obžalovale naš sklep.

Če navedem v svojih izvajanjih za projekt, katerega hočem posebno priporočati, nekaj argumentov, kateri so bili v tej zbornici že povdarjani, storim to iz dveh razlogov: Nečem, da bi se ti argumenti pozabili, na drugi strani pa naj bodo dokaz, da so ti argumenti tako močni, da v dolgih letih niso izgubili nič svoje veljave.

Če pogledamo na velikanski razvoj Reke in vidimo, kako se temu, deželi Kranjski in naši državni polovici na ne povsem reelen način odvetemu in anektiranemu mestu pomaga z vsemi, ogerski vladi na razpolago stoječimi sredstvi, zlasti z nizkimi železniškimi tarifi, da postane prvo pristansko mesto ob Adriji, potem se moramo pač čuditi, da skrbi avstrijska vlada tako malo za prvo obmorsko trgovinsko mesto, za Trst, in za prvi pristan naše morarice, za Pulj.

V popolnitev omrežja državnih železnic so se, kakor znano, sprožili trije pglavitni projekti, predlagajoči progo Divača-Škofja-Loka-Celovec, progo Gorica-Bohinj-Celovec in progo Gorica-Predel-Beljak in dalje čez Ture.

Če preiščemo te tri projekte v tistih štirih ozirih, katere je pri zgradbi vsake železnice upoštevati, torej gledé 1.) troškov oziroma težkot terêna; 2.) dolgosti; 3.) strategičnih interesov in 4.) industrijalnih in trgovinskih interesov, pridemo do sklepa, da je prvoimenovana proga tem zahtevam najbolj primerna. Odkar je izgotovljena proga državnih železnic Trst-Hrpelje-Divača je za progo Divača-Škofja Loka ustvarjen trden temelj.

Trst veže zdaj samo jedna železnica z notranjimi kronovinami naše države, namreč južna železnica. Ta proga ni kratka, kar dela škodo prekomorski trgovini, katera se je vsled tega odvrnila od Trsta k pristanom ob Severnem morju. To dela zlasti avstrijski industriji veliko škodo. Potrebna je torej

na vsak način, da se zgradi najkrajša zveza notranjih dežel z morjem.

Oglejmo si južno železnico. V tej zbornici že tolikrat navedene težave obstoje še vedno. Ljubljansko barje je prav tako mehko, kakor pred leti in vlaki vozijo čezenj le z največjimi težavami in jako počasno. Največja nevarnost je borovniški most, zlasti ker bi se v slučaju vojne lahko poškodoval, vsled česar bi bil promet za dolgo časa onemogočen. V Postojini so zopet veliki zameti in časih se mora pošta čez Senožeče z vozom transportirati ali pa čez Pontabelj peljati; kaj to pomeni, če se pošta v slučaju vojne vozi čez tujo deželo, uvidi vsakdo.

Proga Divača-Škofjaloka, katero smatram za jedino primerno, se z zvezo Divače s Škofjokoloko ne okrajša samo 43 kilometrov, nego bi tekla tudi čez trden in varen svet in bi ne bila izpostavljena tistim nevarnostim, kakor proga južne železnice. Glede bohinjske železnice so velike težave s terenom. Po poročilu inženirja Seemillerja bi bilo na progi Gorica Sv. Lucija napraviti 6 predorov, 2 vijadukta in 1 most; na drugi progi Sv. Lucija-Bohinj 3 predore, (katerih jeden bi bil 5400 metrov dolg, druga dva pa skupaj 1070 metrov), 2 vijadukta in 7 mostov. Troški za 98 kilometrov dolgo bohinjsko progo bi znašali 32 milijonov, za progo Divača-Škofjaloka pa po ekspozéju finančnega ministra z dne 24. oktobra l. 1895. za dolgost 88 kilometrov ravno polovico, namreč samo 16 milijonov. Nadaljevanje čez Karavanke, namreč skozi Ljubelj oziroma Kokersko dolino ali skozi Stol in Medvedjo dolino, so tako za jedno kakor za drugo progo preračunjeni na 20 milijonov gld. Bohinjska železnica, na progi Gorica-Trst še vedno od južne železnice odvisna, bi tekla skozi zapuščene, neobljudene kraje, kjer ni niti trgovine niti obrtnosti. Potoval sem sam po teh krajih; od Bohinja teče proga čez visoka gorovja in od Podbrda dalje po jako dolgi dolini tja do Sv. Lucije. Tu so le samotne hiše, obrtnosti in trgovini ni niti sledu, dočim so na progi, kjer bi tekla železnica Divača-Škofja Loka veliki industrijalni trg Tržič; od tod se pride v Kranj, kjer so vsak teden veliki semnji, dalje je Škofja Loka, kjer se stikata veliki dolini, poljanska in selška.

V selški dolini je rudokop železniški, v poljanski dolini pa je veliko živinoreje, kakor tudi v selški dolini; železnica bi dalje tekla blizu Idrije, kjer je znani velik erarični rudokop, končno mimo Razdrtega, Senožeč itd., torej po samih industrijalnih in plodnih krajih.

In konečno, če se krene z jednega teh krajev skozi Vipavsko dolino, se ima vse, kar si žele Goričani. Vipavske doline ni smeti podcenjati; tam je veliko sadjereje in vinoreje. Tudi v vojaškem oziru bi ta železnica jako koristila, ker bi ne tekla para-

lno z laško mejo, nego bi direktno peljala v sosedno državo. •

Od Pulja, od vojnega pristanišča Pulja, na kateri se je iz strateških razlogov prav posebno ozirati, je sedaj preko Beljaka 357 kilometrov, skoz Bohinj bi bilo 367, po predelski progi bi bilo 328 kilometrov po progi Divača-Škofja Loka da le 322 kilometrov. Že te številke dokazujejo, da bi bila železnica Divača-Škofja Loka zlasti za Pulj najprimernejša. Sosebno v slučaju vojne je neodvisnost od južne železnice največjega pomena, neodvisna bi pa bila le proga Divača-Škofja Loka.

Kar se tiče stroškov za to progo v primeri s stroški za progo čez Ture, zdi se mi posebno važno poudarjati, da bi veljala proga Divača-Škofjaloka-Celovec samo 16 + 20 milijonov, dočim bi od poslanca Stalitzja danes tako hvaljena proga veljala čez Predel 27 milijonov in čez Ture 29 milijonov.

Bohinjska železnica bi takisto kakor predelska tekla od Sv. Lucije tik do laške meje in sicer paralelno s to. Dovoljujem si samo omeniti, da je Nj. Veličanstvo razglasilo predelsko železnico kot naizvedljivo iz strateških ozirov.

To je neprerekovano: da se niti z bohinjsko niti s predelsko železnico ne da popolniti južno omrežje državnih železnic in da bi promet mej Gorico in Trstom oziroma Gorico-Nabrežino-Divačo za Istro bil tudi nadalje še odvisen od privilegovane južne železnice. Splošnim interesom avstrijske trgovine in obrtnosti in c. kr. državnih železnic ne morejo koristiti niti take razmere, niti vzdržanje peagepogodbe na progi južne železnice Ljubljana-Divača.

Zoper zgradbo državne železnice iz Gorice do Trsta bi protestovala južna železnica, katera ima od 1. januarja 1881. l. zopet popolno prelacijsko pravico.

Kar se dostaje Goriške, bi se mogla zadovoljiti s stransko progo od loške železnice skozi vipavsko dolino do Gorice. Takisto bi za Bohinj popolnoma zadostovala lokalna železnica od Bistrice do Lesec. Pred vsem — in to je kardinalna točka želja moje ožje domovine Kranjske in vseh kronovin ob črti od Istre do Češke — naj bi se čim prej zgradila samostojna proga Divača-Škofjaloka, v povzdigo prometa mej Trstom in ozadjem, zlasti Češko, v povzdigo prometa na državnih železnicah in v varstvo strateških interesov.

Še nekoliko besed o železnici čez Ture. Pričakoval sem, da navede g. posl. Stalitz posebno prepričevalne dokaze, a priznati moram, gospoda moja, da me njegovi dokazi niso kar nič razvneli za železnico čez Ture, tem manj, ker sem se prepričal, da je naglašal samo Trst in Nemčijo, zlasti Hamburg, jaz pa zastopam v prvi vrsti avstrijske interese. Govoril je tudi o Švici in povedal, da se tam oglašajo zoper železnico čez Ture (Ugovor.) ker se boje, da bi jim ta škodila.

Agitacija za železnico čez Ture in zoper direktno progo Trst-Praga opravičuje skoro domnevanje, da hočejo nekaterniki rajši zagovarjati interese nemške države nego interese našega ljudstva (Posl. dr. Steinwender: To je insipidno sumničenje.) To ni sumničenje. Reklo se je že, da bi bil potem promet mej Trstom in Nemčijo večji nego je sedaj in da bi potem Trst razcvetel, ker bi bile potem mej Nemčijo in tem mestom ožje trgovinske zveze. Toda, kaj briga nas Nemčija? Nemčija naj skrbi zase!

Doslej še nisem čul, da bi Nemčija hotela kaj prispevati za železnico čez Ture. (Posl. Stalitz: To se ni trdilo! Posl. Svoboda: S tujim denarjem ne maramo železnice!) Seveda ne, svojega denarja pa tudi ne damo v zavarovanje tujih interesov. (Klici: Tako je! — Ugovor.) Reklo se je, da bi bil potem promet mej Nemčijo in Trstom transiten. No, gospoda, morda bi potem res zaslužili nekaj krajcarjev ali nekaj goldinarjev, ali to bi bila malenkost v primeri z izgubo, katera bi nam nastala vsled škode, storjene naši industriji in naši trgovini. Naj-li ostanemo Avstrijanci vedno samo tlačani ali ni treba, da pazimo zlasti na nas in na povzdigo naše industrije in trgovine in ne samo na povzdigo Nemčije? Vse je zastonj, povsod se kaže, da bi imela Nemčija velik dobiček, najvažnejše avstrijske kronovine pa škodo.

Zaradi železnice skozi Št. Gotard in čez Brenner bi se železnica čez Ture tudi ne izplačala tako, kakor mislijo tisti gospodje, ki se zanjo tako razunemajo. Mi naj imamo torej samo stroške, a jako majhen dobiček.

Z ozirom na trgovino in na obrtnost, ki cveteta zlasti na Češkem jako lepo, in katerima je napraviti pot do morja, je neobhodno potrebno, da gradimo železnico, katera bo koristila posebno avstrijskim interesom.

Nevarnost, katera preti po železnici čez Ture zlasti notranjim našim kronovinam, so naslednje korporacije že uvidele in se vsled tega izrekle zoper gradnjo rečene železnice, namreč deželni zbori na Dunaju, v Celovcu in v Ljubljani — zlasti poslednji je letos zopet vsprejel resolucijo, v kateri se posebno poudarja gradnja proge Divača-Škofja Loka — in trgovinske zbornice v Ljubnu, v Pragi, v Celovcu, v Gradcu, v Lincu, na Dunaju, v Ljubljani in v Hebu, vrh tega pa še mnogo občinskih zastopov.

Mislim, gospoda, da sem avstrijske interese zadostno zastopal. Zastopal jih bom vedno in zategadelj si dovoljujem predlagati naslednjo resolucijo:

„C. kr. vlada se pozivlje, naj še tekom letošnjega leta predloži zbornici predlogo glede zgradbe južne državne železnice popolnjujoče proge Divača-Škofja Loka-Celovec in v zvezi s to predlogo glede zgradbe proge skozi Vipavsko dolno do Gorice.“ (Dobro! Dobro!)